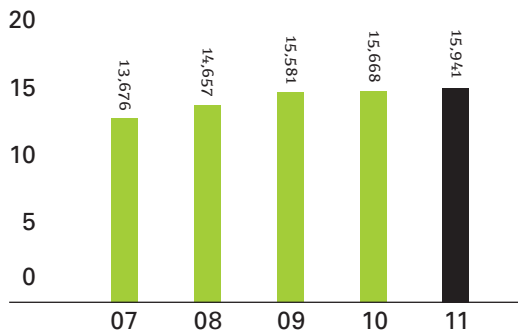


**2011**

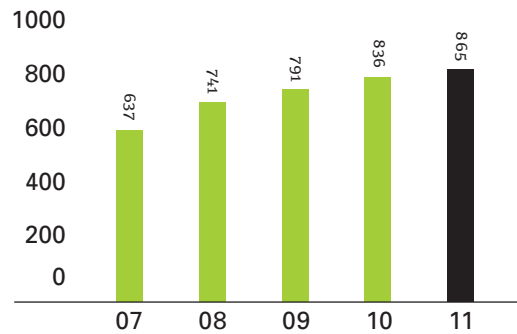
Die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr steigt. Für unsere Kundinnen und Kunden investieren wir deshalb in schnelle und sichere Verbindungen, komfortable Züge und moderne Bahnhöfe.

Leistungsorientiert

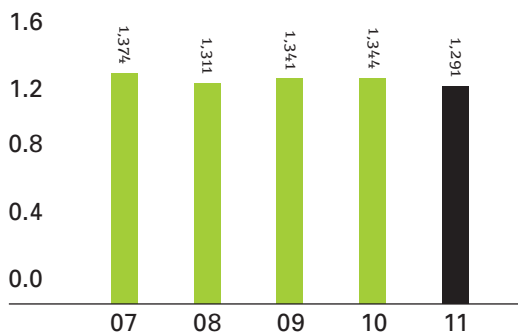
**15.9** Millionen  
Zugkilometer im Personen-  
verkehr gemäss Fahrplan



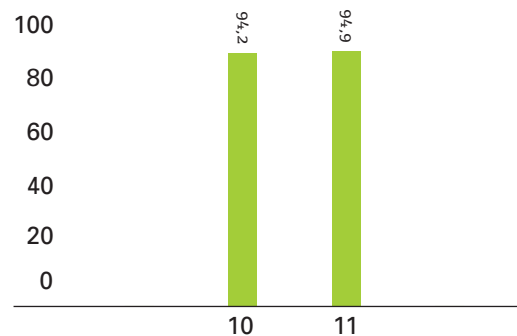
**865** Millionen  
zurückgelegte  
Personenkilometer Bahn



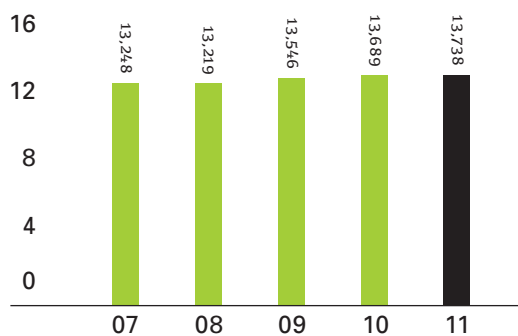
**1.3** Millionen  
transportierte Fahrzeuge  
Autoverlad Lötschberg



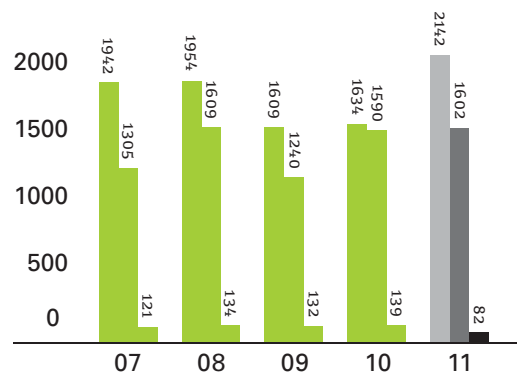
**94.9** Prozent  
Pünktlichkeit innerhalb  
der Toleranzgrenze von 3 Min.



**13.7** Millionen  
Trassenkilometer  
BLS Netz AG



**3826** Millionen  
Nettotonnenkilometer  
Verkehrsleistung BLS Cargo



■ Lötschberg-Simplon-Achse  
■ Gotthard-Achse  
■ Ganzzugsverkehr Schweiz

# Leistungszahlen 2011

	2011	2010	Ver- änderung in %
<b>Personenkilometer Mio.</b>			
Bahn <sup>1</sup>	865,2	836,2	3,5 %
Bus <sup>1</sup>	12,6	13,1	-3,6 %
<b>Total</b>	<b>877,8</b>	<b>849,3</b>	<b>3,4 %</b>
<b>Personenverkehr Mio. transportierte Personen</b>			
Bahn <sup>1</sup>	51,766	49,974	3,6 %
Bus <sup>1</sup>	3,01	3,16	-4,7 %
Schiff (Kurs- und Extraschiffahrt)	0,896	1,078	-16,9 %
<b>Total</b>	<b>55,672</b>	<b>54,212</b>	<b>2,7 %</b>
<b>Autoverlad Mio. transportierte Fahrzeuge</b>			
Kandersteg–Goppenstein/Kandersteg–Iselle	1,291	1,344	-4,0 %
<b>Cargo Mio. Nettotonnenkilometer<sup>2</sup></b>	<b>3826,1</b>	<b>3362,3</b>	<b>13,8 %</b>
<b>Infrastruktur Trassenkilometer (gefahrte Mio. Kilometer auf der Infrastruktur der BLS Netz AG)</b>			
Personenverkehr	11,692	11,794	-0,9 %
Güterverkehr	2,046	1,895	8,0 %
<b>Total</b>	<b>13,738</b>	<b>13,689</b>	<b>0,4 %</b>
<b>Infrastruktur Transitgüterverkehr Lötschbergachse</b>			
Transitverkehrsleistung in Mio. Bruttotonnenkilometern	1860,2	1567,2	18,7 %
Beförderte Tonnen in Mio. Nettotonnen	14,3	12,1	18,2 %
<b>Energieverbrauch Bahnstrom 16,7 Hz Mio. kWh</b>	<b>166,9</b>	<b>168,3</b>	<b>-0,8 %</b>

<sup>1</sup> Bahnergänzung Ramsei-Langnau neu bei Bahn statt Bus gezählt. Die Werte 2010 bei Bahn und Bus wurden gegenüber dem Vorjahresbericht angepasst.

<sup>2</sup> Aufgrund einer statistischen Umstellung bei den Zugkilometern (Standardwerte auf Ist-Werte) entspricht dies einer real vergleichbaren Steigerung zum Vorjahr von 4%.

# Konzernerfolgsrechnung 2011

in 1000 CHF

	Erläuterung	2011	2010
Verkehrserträge	1	346 023	331 952
Abgeltungen	2	397 737	398 963
Leistungen für Dritte	3	33 686	41 098
Sonstige Erträge	4	78 517	71 834
Eigenleistungen	5	54 731	54 146
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>910 694</b>	<b>897 993</b>
Materialaufwand		46 854	45 028
Personalaufwand	6 23	324 156	322 487
Betriebsleistungen Dritter	7	187 450	186 147
Sonstiger Betriebsaufwand	8	111 479	107 734
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>669 939</b>	<b>661 396</b>
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen</b>		<b>240 755</b>	<b>236 597</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	15	221 862	212 168
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	17	4 149	3 261
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>14 744</b>	<b>21 168</b>
Ergebnis assoziierter Unternehmungen		- 158	602
Finanzertrag		540	3 529
Finanzaufwand		- 14 290	- 18 954
<b>Finanzergebnis</b>	9	<b>- 13 908</b>	<b>- 14 823</b>
<b>Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)</b>		<b>836</b>	<b>6 345</b>
Steuern	10	- 255	- 1 794
<b>Konzernergebnis (inkl. Minderheitsanteile)</b>		<b>581</b>	<b>4 551</b>
Minderheitsanteile		- 348	371
<b>Konzernergebnis (exkl. Minderheitsanteile)</b>		<b>233</b>	<b>4 922</b>

Die Erläuterungen zur Konzernrechnung finden Sie ab Seite 67.

# Kernzahlen

# BLS

# Geschäftsbericht

## 2011

02 Auftakt

04 Unternehmen

---

10 Personenverkehr

11 Bahn

13 Schiff

14 Autoverlad

15 Vertrieb

---

16 Busland AG

18 BLS Cargo AG

22 BLS Netz AG

28 Bahnproduktion

---

32 Personal

36 Nachhaltigkeit

44 Corporate Governance

---

56 Finanzbericht

---

Mit dem vorliegenden Bericht legen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der BLS Rechenschaft ab über das Geschehen im BLS Konzern im Jahr 2011.

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.



Bernard Guillelmon  
CEO

Dr. Rudolf Stämpfli  
Präsident des Verwaltungsrats

«**BLS** – Besser unterwegs» – so haben wir unsere Vision überschrieben. Wir bekennen uns zu Leistungen in hoher Qualität, zu Zuverlässigkeit und Kundennähe. Damit wollen wir verstärkt auf die bewährte Innovationskraft, auf den Mut und den Pioniergeist der BLS setzen. Mit unserer neuen Strategie haben wir die passende Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft entwickelt: Kurz gesagt wollen wir qualitativ besser werden, günstiger produzieren und noch näher bei unseren Kundinnen und Kunden sein. Was wir uns vorgenommen haben, setzen wir in einem rollenden Prozess auf allen Ebenen konsequent um.

Die BLS ist in Bewegung – genau wie unser Umfeld: Parallel zur steigenden Nachfrage im Personen- und Güterverkehr verlangen Bund, Kantone und Gemeinden als Besteller mehr Leistung zum gleichen oder besseren Preis. Zugleich steigen die Ansprüche der Bahnreisenden: Sie erwarten Angebote zur Freizeitgestaltung, zeitgemässe Bahnhöfe und Echtzeitinformationen für unterwegs. Die Dynamik der Informations- und Kommunikationstechnologien beeinflusst alle Bereiche des Personen- und Güterverkehrs und erfordert die stetige Erneuerung von Prozessen.

Auf nationaler Ebene steht die Weiterentwicklung des Bahnsystems an. Die BLS setzt sich dabei für eine weitergehende Liberalisierung des Schienenverkehrs ein. In der politischen Diskussion haben wir 2011 unsere Stimme eingebracht mit unserer Forderung nach einem Regulator und Rahmenbedingungen, die allen Transportunternehmen die gleichen Chancen geben.

Wir begrüßen den Wettbewerb und sind überzeugt, dass dadurch alle von Kostensenkungen und Innovationen profitieren: die Bahnreisenden, die Kunden und die BLS selbst.

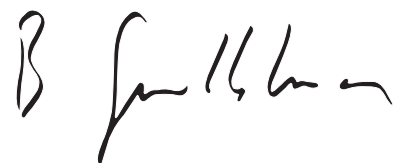
Auf manche Entwicklungen haben wir nur wenig Einfluss. So führte der schwache Euro bei der international operierenden BLS Cargo AG trotz des eindrücklichen Wachstums zu einem knapp negativen finanziellen Resultat. Auch im wichtigsten Geschäftsfeld, dem regionalen Personenverkehr, musste die BLS trotz Verkehrswachstum eine massive Verschlechterung des Ergebnisses hinnehmen. Dies gilt auch für die Schifffahrt. Als Folge fiel das Konzernergebnis mit einer schwarzen Null unbefriedigend aus. Als Unternehmen sind wir auf Gewinne von 25 bis 30 Millionen Franken angewiesen: zur nachhaltigen Sanierung unserer Pensionskasse und für Investitionen in die Weiterentwicklung der BLS. Ab 2013 nehmen wir die leistungsstarken und komfortablen Doppelstockzüge in Betrieb und bis 2025 wollen wir zur Bewältigung des Wachstums weiter in neue Züge investieren. Neben der Rentabilität gilt es auch andere Herausforderungen zu meistern: Wir wollen unseren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen und Bahnhöfe behindertenfreundlich machen sowie Bahnübergänge sanieren. Und wir müssen unsere Bahninfrastruktur stetig entsprechend der steigenden Nutzung unterhalten und erneuern.

Neben diesen strategischen Aufgaben gilt es immer wieder aufs Neue, das Alltagsgeschäft sicher, professionell und zuverlässig zu gestalten. Darüber hinaus bewährten sich unsere Mitarbeitenden bei unvorhergesehenen Ereignissen. Zu nennen sind hier die Auswirkungen des Brands im Simplontunnel auf den Güterverkehr, die Überflutungen im Kandertal oder das Sturmtief «Joachim». Wir danken ihnen dafür ebenso aufrichtig wie für ihre Bereitschaft, den Kulturwandel der BLS mitzutragen.

Herzlich bedanken möchten wir uns auch für das Vertrauen unserer Kundinnen und Kunden, unserer Aktionärinnen und Aktionäre sowie der Besteller der öffentlichen Hand.



Dr. Rudolf Stämpfli  
Präsident des Verwaltungsrats



Bernard Guillelmon  
CEO

# Unternehmen

Geschäftsjahr 2011

**55.7** Mio.

Personen transportiert  
per Bahn, Bus, Schiff

**14.7** Mio. CHF

Betriebsgewinn  
vor Zinsen und Steuern  
(EBIT)

**0.2** Mio. CHF

Konsolidiertes  
Jahresergebnis

Die BLS will ‹besser unterwegs› sein. Leistungsstark und nah bei den Kunden. Dazu schaffen wir innovative Angebote. Wir investieren in unsere Infrastruktur, in sichere und schnellere Verbindungen. Wir gestalten Prozesse im Konzern neu, um effizienter und kostengünstiger zu arbeiten. Und wir beteiligen uns am politischen Diskurs rund um die Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn. Für einen fairen Wettbewerb. Für angemessene Tarife. Für unsere Kundinnen und Kunden.



## Geschäfts- entwicklung Die BLS legte zu, aber...

Die BLS ist im Jahr 2011 im Personen- und Güterverkehr erneut stark gewachsen. Die Nachfrage im Bahn- und Busverkehr ist um 3,4 Prozent gestiegen. BLS Cargo konnte sogar um 4 Prozent zulegen. Das Schienennetz war um 0,4 Prozent stärker ausgelastet. Trotzdem fiel das konsolidierte Konzernergebnis mit CHF 0,2 Mio. unbefriedigend aus. Der Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) ging auf CHF 14,7 Mio. zurück.

2011 war grundsätzlich ein positives Jahr für die BLS. Sowohl die Nachfrage insgesamt im Personen- und im Güterverkehr als auch der Verkauf von Trassenkilometern stiegen.

### Personenverkehr: Nachfrage steigt

Insgesamt transportierte die BLS 55,672 Mio. Personen (+ 2,7 Prozent) per Bahn, Bus und Schiff. Die Personenkilometer bei Bahn und Bus stiegen um 3,4 Prozent auf 877,8 Mio. Dabei legte der Bahnverkehr um 3,5 Prozent zu, während der Busverkehr um 3,6 Prozent abnahm. Der Autoverlad am Lötschberg wurde etwas weniger genutzt: Insgesamt wurden 1,291 Mio. Fahrzeuge durch die Alpen befördert (- 4 Prozent). Die Frequenzen der Schifffahrt auf dem Thuner- und dem Brienersee gingen dagegen stark zurück: Sie nahmen um 16,9 Prozent auf 896 000 Schiffspassagiere ab.

Trotz Verkehrswachstum musste der Personenverkehr im wichtigsten Geschäftsfeld, dem regionalen Personenverkehr Bahn (RPV), eine Verschlechterung von CHF 4,2 Mio. gegenüber dem Ergebnis des Vorjahres hinnehmen und weist 2011 einen Verlust von CHF 0,3 Mio. aus. Der Autoverlad schliesst mit CHF 0,5 Mio. leicht positiv ab. In der Schifffahrt Thuner- und Brienersee konnten Effizienzsteigerungen den starken Rückgang bei den Fahrgastzahlen nicht kompensieren. Somit resultierte ein Verlust von CHF 1,2 Mio. Unter Berücksichtigung aller übrigen Sparten schneidet der Personenverkehr sogar mit einem negativen Ergebnis von CHF 1,98 Mio. ab.

Die Pünktlichkeit im Bahnverkehr konnte die BLS 2011 auf hohem Niveau steigern und den Zielwert von 93,6 Prozent übertreffen: 94,9 Prozent der Züge fuhren pünktlich oder verspäteten sich maximal um drei Minuten. Eine im Herbst 2011 durchgeführte Umfrage bei unseren Bahnkunden zeigte zudem, dass diese mit der BLS zufriedener geworden sind: Die Zufriedenheit lag mit 75,1 von 100 Punkten um 4,2 Punkte höher als bei der letzten Umfrage im 2008.

Seit dem Fahrplanwechsel 2011 fahren die Regional-Express-Züge «Lötschberger» ganztags stündlich von Bern nach Brig und nach Zweisimmen und zurück. Die neue S31 verdichtet das Angebot zwischen Belp und Münchenbuchsee zum Viertelstundentakt. Damit ist die erste Teilergänzung der Berner S-Bahn abgeschlossen.

### Busland AG: Start geglückt

Die BLS hat die Buskonzessionen per 1. Januar 2011 auf die Busland AG übertragen und so den Grundstein gelegt, um unternehmerische Prozesse neu zu gestalten. Der Start ist geglückt. Die selbstständige Tochtergesellschaft konnte jedoch auf den Buslinien im Emmental die Zahl der transportierten Personen nicht ganz halten: Die Frequenz sank um 4,7 Prozent auf 3,01 Mio. Passagiere.

### BLS Cargo: Ambivalentes Jahr für den Güterverkehr

Die sich erholende europäische Wirtschaft belebte das Transport- und Logistikgeschäft. BLS Cargo konnte die Verkehrsleistung um 4 Prozent steigern. Mit 3826,1 Mio. Nettotonnenkilometern wurde das Niveau des bisherigen Spitzenjahres 2008 (vor der Wirtschafts- und Finanzkrise) erreicht. Ihren Marktanteil im Schweizer Transitverkehr von 43 Prozent konnte BLS Cargo festigen.

BLS Cargo schloss mit einem positiven Betriebsergebnis (EBIT) von CHF 4,2 Mio. ab. Wegen der Euroschwäche kam es aber wie im Vorjahr zu hohen Währungsverlusten. Die vom eidgenössischen Parlament beschlossenen Massnahmen zur Abfederung der Euroschwäche konnten diese teilweise kompensieren. So fiel das Jahresergebnis mit CHF -0,5 Mio. knapp ungenügend aus.



Der Lötschberg-Basistunnel ist zu 80 Prozent ausgebucht.

BLS Netz AG: Infrastruktur immer besser ausgelastet

Dank der markant wachsenden Nachfrage im Güterverkehr konnte die BLS Netz AG 0,4 Prozent mehr Trassenkilometer (Trkm) als im Vorjahr verkaufen; insgesamt waren es 13,738 Mio. Die BLS Netz AG schliesst mit einem Jahresergebnis von CHF 0,1 Mio. ab. Darin sind CHF 6,3 Mio. als ausserordentlicher Aufwand für die Sanierung des Vorsorgewerks der BLS bei der Symova enthalten. Das Transportvolumen im alpenquerenden Güterverkehr auf der Lötschbergachse nahm um 18,7 Prozent auf 1860,2 Mio. Bruttotonnenkilometer zu, dieser Zuwachs ist auch begründet durch die baubedingten Einschränkungen auf der Gotthardachse.

Der Lötschberg-Basistunnel war noch besser ausgebucht als im Vorjahr: Die Auslastung betrug im Durchschnitt 80 Prozent. Er verfügte praktisch nur noch an Wochenenden über freie Kapazität.

Im September 2011 erteilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Plan genehmigung für den Rosshäusern tunnel, im Dezember bewilligte der Bundesrat den Finanzierungsanteil des Bundes. Damit kann die BLS Netz AG dieses wichtige Projekt 2012 in Angriff nehmen.

Jahresergebnis der BLS insgesamt unbefriedigend

Das gute Leistungsergebnis wurde durch die anhaltende Euro-Schwäche und deren Auswirkungen im operativen Geschäft sowie durch die Verschärfung der Situation der Pensionskassen gedämpft. Das Betriebsergebnis auf Stufe EBIT sank um 30,3 Prozent auf CHF 14,7 Mio., das Konzernergebnis erreichte noch CHF 0,2 Mio. (Vorjahr CHF 4,9 Mio.). Angesichts der kommenden Herausforderungen ist das Jahresergebnis der BLS ungenügend. Wir benötigen in Zukunft jährliche Gewinne von CHF 25 bis 30 Mio. um das Vorsorgewerk sanieren und unsere Investitionen in Fahrzeuge finanzieren zu können. Und natürlich wollen wir weiterhin

in Innovationen und in unsere Entwicklung investieren. Um das angestrebte Ergebnis zu erreichen, fokussieren wir uns strategisch darauf, die Erträge zu steigern und die Kosten zu senken.

Pensionskasse: Sanieren und Reserven aufbauen

Die schwierige Lage an den Finanzmärkten prägte auch die Entwicklung des BLS Vorsorgewerks in der Sammelstiftung Symova. Im Berichtsjahr erzielte das Vorsorgewerk eine Rendite auf dem angelegten Kapital von 1,85 Prozent (provisorisch). Das ist mehr als der Branchendurchschnitt, aber zu wenig, um die langfristigen Sanierungsziele zu erreichen. Die BLS hat deshalb im Berichtsjahr eine Rückstellung von CHF 18,1 Mio. (inkl. Anteil der BLS Netz AG) für künftige Verpflichtungen im Rahmen der Sanierung des Vorsorgewerks der BLS AG gebildet. Wir müssen weiterhin jährliche Beiträge an das Vorsorgewerk BLS leisten, bis die Sanierung abgeschlossen und eine Schwankungsreserve aufgebaut ist.

## Die BLS-Strategie Qualität steigern, Kunden- orientierung stärken, Kos- ten senken

Um «besser unterwegs» zu sein, setzt die BLS auf Qualitätssteigerung, Kundenorientierung und Kostensenkung. Sie tritt zuverlässig, ambitioniert und sympathisch auf. Das Jahr 2011 stand im Zeichen der Umsetzung von Vision, Unternehmensstrategie und Leitbild.

Um ihre Ziele zu erreichen, entwickelte die BLS im Berichtsjahr verschiedene Bereiche strategisch weiter. Schwerpunkte bildeten die Teilstrategien der Stabsbereiche Informatik und Finanzen. In der Informatik steht der Aufbau einer langfristig ausgerichteten Informatikarchitektur im Mittelpunkt. Im Bereich Finanzen soll der Neuaufbau des SAP die finanzielle Steuerung und die betriebswirtschaftliche Führung stärken.

Für eine effiziente, leistungsfähige Geschäftssteuerung soll der neue Bereich Unternehmenssteuerung ab 2012 die Stabsbereiche Generalsekretariat, Unternehmenskommunikation und Unternehmensentwicklung zusammenfassen. Erfolgreich gestartet ist im Mai 2011 der neue Geschäftsbereich Bahnproduktion, der alles übernimmt, was zum operativen Bahngeschäft gehört. Die BLS Netz AG setzt den strategischen Fokus auf Kundenorientierung, Qualität und Effizienz. Sie hat darauf gestützt ihre Organisation zum 1.1.2012 prozessorientiert weiterentwickelt.

Viel Energie investierte die BLS 2011 in die Umsetzung des BLS-Leitbilds: Im Berichtsjahr setzten sich zwei Drittel aller Mitarbeitenden in Workshops mit dem Inhalt auseinander und erarbeiteten eigene Beiträge zu seiner Verwirklichung in der Praxis. 2012 werden alle übrigen Mitarbeitenden die Workshops absolvieren.

### Das Bahnumfeld und die Ziele der BLS

## Die Weichen stellen für einen fairen Wettbewerb

Das Bahnumfeld in der Schweiz ist stark in Bewegung. Wie soll die Bahninfrastruktur künftig finanziert, wie organisiert

werden – besonders im Hinblick auf die Rechtsentwicklung in der EU? Wie sollen Trassenpreise festgelegt werden, wie sind wichtige Zukunftsprojekte zu gestalten? Als zweitgrösstes Bahnunternehmen der Schweiz will die BLS hier ihre Standpunkte noch stärker in verkehrspolitische Diskussionen einbringen.

Die EU strebt einen grenzüberschreitenden europäischen Bahnmarkt und einen weiter liberalisierten Schienenverkehr an. Die BLS als zweitgrösste Schweizer Bahn und alternative Stimme zur SBB beteiligt sich an der branchenweiten Diskussion: sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene. Wir setzen uns ein für eine Bahnlandschaft, die geprägt ist durch Qualität und Kundenfreundlichkeit. Dabei muss das Gesamtsystem Bahn kosteneffizienter werden, damit der steigende Mittelbedarf nicht übermässig an die Fahrgäste weitergegeben werden muss.

Bahnlandschaft:  
Kosteneffizienz und Wettbewerb stärken Gesamtsystem Bahn

Wir sind überzeugt, dass ein verstärkter Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Kosten senken, Innovationen fördern und das Gesamtsystem Bahn stärken wird. Entsprechend fordern wir Rahmenbedingungen, die den

Wettbewerb im Güterverkehr beleben und die eine schrittweise Marktöffnung im Personenverkehr ermöglichen. Voraussetzung dafür ist ein diskriminierungsfreier Netzzugang für alle EVU. Kritische Funktionen wie die langfristige Netzentwicklungsplanung, die Erstellung des Fahrplans und die Trassenvergabe müssen durch eine unabhängige Instanz wahrgenommen werden. Ein starker, unabhängiger Regulator sollte den Marktzugang überwachen.

Infrastrukturentwicklung und -finanzierung: Einheitliche Prozesse tun not

Um eine nachfragegerechte Entwicklung des Verkehrs zu ermöglichen, ist die Bahninfrastruktur in den kommenden Jahren deutlich zu erweitern. Zusammen mit dem Kanton Bern, der SBB, dem RBS und der Stadt Bern macht sich die BLS stark für einen zukunftsweisenden Ausbau des zweitgrössten Schweizer Bahnhofs: Bern. Die im Juni 2011 präsentierte Lösung beseitigt die Engpässe im RBS-Bahnhof sowie für den Normalspurbereich und sieht vor, die Perronhalle um vier Gleise seitlich zu erweitern. Um das geplante Verkehrsaufkommen im S-Bahnverkehr aufzunehmen, ist ein neues Entflechtungsbauwerk im Raum Holligen nötig. Die BLS setzt sich auch dafür ein, die Engpässe auf der Lötschberg-Simplon-Achse zu beheben und unterstützt die entsprechenden Forderungen des Anfang 2011 gegründeten Lötschbergkomitees. Dazu gehören der Kapazitätsausbau des Aaretals zwischen Bern und Thun, die Erweiterung des Bahnhofs Bern, der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels wie auch der dritte Juradurchstich.

Die Finanzierung dieser Projekte ist noch nicht gesichert. Entsprechende Planungsarbeiten erfolgen auf nationaler Ebene im Rahmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der

Bahninfrastruktur (FABI), welche die grossen Erweiterungen der Bahninfrastruktur für den Zeitraum bis 2050 priorisiert. Gleichzeitig soll die gesamte Finanzierung der Bahninfrastruktur auf eine neue Grundlage gestellt werden, in dem der FinÖV-Fonds unbefristet weitergeführt und mit zusätzlichen Finanzierungsquellen gespiesen werden soll.

Wir unterstützen diese Bestrebungen des Bundes. Insbesondere machen wir uns stark für einheitliche Finanzierungsprozesse für alle Kantone und Transportunternehmen (TU), um die heute bestehende Ungleichbehandlung von SBB und Privatbahnen aufzuheben und die Planungssicherheit zu erhöhen.

ZPS stellt Weichen für die öV-Landschaft der Schweiz

Das Projekt Zukünftiges Preissystem Schweiz (ZPS) des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) umfasst das Management von Preisen, Vertrieb, Clearing und Kundendaten sowie IT-Projekten. Die BLS will hier eine aktive Rolle einnehmen und so ihre Verantwortung in der Gestaltung und Entwicklung des öV-Systems wahrnehmen. Wir setzen uns dafür ein, dass das System des Direkten Verkehrs weiter bestehen bleibt. Er ist ein zentrales Element der Erfolgsgeschichte des öV in der Schweiz. Die Kundinnen und Kunden müssen auch in Zukunft freien Zugang zu Verkehrsmitteln haben und alle Züge in der Schweiz ohne Reservationspflicht nutzen können. Dazu gehören auch einheitliche Tickets für alle öffentlichen Verkehrsmittel und Zugattungen.

Verlagerungspolitik: internationale Zusammenarbeit fördern

Die BLS Cargo ist mit einem Marktanteil von 43 Prozent am Schienengüterverkehr durch die Schweiz eine

wichtige Trägerin der Verlagerungspolitik. Zusammen mit SBB Cargo und anderen Güterbahnen setzt sie sich für eine Weiterentwicklung des entsprechenden politischen Instrumentariums ein: dafür, dass ausreichende Trassenkapazitäten im Güterverkehr in marktgerechter Qualität sichergestellt werden und für gleiche Rahmenbedingungen für Schiene und Strasse. Dabei ist die Verlagerungspolitik aus einer internationalen Perspektive voranzutreiben. Themen wie die Ausbauten auf den NEAT-Zuläufen und die grenzüberschreitende Interoperabilität des Schienengüterverkehrs mit den Nachbarländern sind gemeinsam anzupacken. Überdies muss die Schweiz mit den EU-Ländern Verhandlungen über eine Alpentransitbörse aufnehmen.

Trassenpreise: Geplante Erhöhungen müssen verkraftbar sein

Der Bundesrat hat am 31. August 2011 seinen Entscheid zur Teilrevision der Netzzugangsverordnung (NZV) eröffnet. Dieser sieht vor, die Trassenpreise per Dezember 2012 um jährlich CHF 200 Mio. zu erhöhen. Für die BLS Cargo, den Regionalen Personenverkehr der BLS sowie den Autoverlad steigen die Kosten dadurch massiv an: Wir rechnen in diesen Bereichen mit ungedeckten Kosten von insgesamt über CHF 10 Mio. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) überwälzt die höheren Trassenpreise mit Tarifierhöhungen von durchschnittlich 5,6 Prozent auf die Nutzer – zur vollständigen Kompensation der neuen Trassenpreise wären allerdings 9 Prozent erforderlich gewesen, inklusive Effizienzsteigerung in der öV-Branche. Wir befürworten grundsätzlich kapazitäts-, verursacher- und qualitätsorientierte Preis-elemente und somit auch eine Erhöhung der Trassenpreise.

### Ausblick

Die BLS wird auch im kommenden Jahr mit der Bewältigung der wachsenden Nachfrage im Personenverkehr gefordert sein. Hier sollen ab Ende 2012 die ersten von 28 Doppelstockzügen und vier weitere «Lötschberger» das Sitzplatzangebot für die Kunden verbessern.

Im Güterverkehr muss sich BLS Cargo auf weiterhin volatile Märkte und Wechselkursverhältnisse einstellen. Flexibilität und Effizienzsteigerungen bleiben zentrale Herausforderungen, ebenso wie die weitere Reduktion der Abhängigkeit vom Wechselkurs Euro-Schweizerfranken.

Ein Meilenstein für die BLS Netz AG ist der Spatenstich zum Bau des Rosshäuserntunnels im Frühjahr 2012. Es handelt sich um das grösste Infrastrukturprojekt der BLS seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels.

Um die angestrebte Ergebnisverbesserung zu erreichen, fokussiert sich die BLS strategisch darauf, die Erträge zu steigern und die Kosten zu senken. Dazu wird sie 2012 ein Massnahmenprogramm erarbeiten.

# Personenverkehr

Personenverkehr

**-1.98** Mio. CHF

Segmentergebnis  
Personenverkehr

**877.8** Mio.

Personenkilometer  
Bahn und Bus

**55.67** Mio.

transportierte Personen  
per Bahn, Bus und Schiff

**94.9%**

Pünktlichkeit

2011 stieg die Nachfrage im Personenverkehr: Die Bahn legte um 3,6 Prozent zu. Meilensteine waren der Baubeginn der Doppelstöcker, das erweiterte Angebot der Lötschberger und der S-Bahn Bern. Die Schifffahrt erlitt durch den starken Franken und die Ausdünnung des Fahrplans einen massiven Einbruch; der Autoverlad wurde etwas weniger genutzt. So rutschte das Ergebnis des Personenverkehrs mit rund CHF 2 Mio. in die roten Zahlen. Die Kundebefragung brachte erfreuliche Ergebnisse und sehr gute Werte in Bezug auf Qualität und Pünktlichkeit.

## Bahn Mehr Züge, mehr gefahrere Kilometer

Rund 51,8 Mio. Personen waren 2011 in Zügen der BLS unterwegs und erreichten ihr Ziel zu 94,9 Prozent pünktlich. Einen Schwerpunkt setzte die BLS im Berichtsjahr beim Ausbau der S-Bahnen in Bern und Luzern.

Das Zugkilometerangebot wurde im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Prozent erhöht. Die Zahl der beförderten Fahrgäste erhöhte sich um 3,6 Prozent und die Personenkilometer stiegen um 3,5 Prozent. Trotz Verkehrswachstum musste der Personenverkehr im wichtigsten Geschäftsfeld, dem regionalen Personenverkehr Bahn (RPV), eine Verschlechterung von CHF 4,2 Mio. gegenüber dem Ergebnis des Vorjahres hinnehmen und weist 2011 einen Verlust von CHF 0,3 Mio. aus. Der Grund liegt vor allem darin, dass die von den Bestellern geforderten Effizienzsteigerungen nicht vollständig umgesetzt werden konnten.

### BLS-Züge pünktlicher denn je

Pünktlichkeit ist ein zentrales Qualitätsmerkmal für jedes Transportunternehmen. Die BLS hatte sich zum Ziel gesetzt, dass 93,6 Prozent aller Personenzüge mit maximal drei Minuten Verspätung zirkulieren. Dieses Ziel wurde gesamthaft übertroffen und gegenüber dem Vorjahr erneut gesteigert: Im Berichtsjahr waren von Montag bis Sonntag 94,9 Prozent aller Züge der BLS pünktlich unterwegs (Vorjahr 94,2 Prozent). Die Steigerung spiegelte sich in allen Angeboten: Bei der S-Bahn betrug die Pünktlichkeit sogar 95,6 Prozent und bei den Regio-Zügen 94,1 Prozent. Unter dem Zielwert blieben die RE-Züge, die zu 92,7 Prozent pünktlich fuhren.

### Erweiterungen im BLS-Verkehrsnetz

2011 wurde die erste Teilergänzung der S-Bahn Bern abgeschlossen und die 1. Etappe Luzern West eingeführt. Die Planung für die weitere Entwicklung im Raum Bern und Luzern läuft seit einiger Zeit und wird 2012 einen Schwerpunkt darstellen.

Seit der Einführung der ersten Etappe der Bahn 2000 im Dezember 2004 ist das Regio-Angebot und S-Bahn-Netz im Raum Bern laufend weiter-

### Bahn

**-0.26** Mio. CHF

Spartenergebnis  
regionaler Personen-  
verkehr Bahn

**865.2** Mio.  
Personenkilometer

**51.77** Mio.  
transportierte Personen

entwickelt und verbessert worden. Mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 konnte die 1. Teilergänzung abgeschlossen werden. Neu verkehrt der RE Lötschberger an allen Wochentagen durchgehend im Stundentakt von 6 bis 20 Uhr bis bzw. ab Bern. Zwischen Münchenbuchsee und Belp fährt die neue S31 und ergänzt das Angebot der S3 zum 15-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit verkehrt die S31 ab Münchenbuchsee verlängert bis bzw. ab Biel/Bienne mit Halt in Lyss.



Das S-Bahn-Angebot im Raum Luzern wird bis 2020 kontinuierlich ausgebaut.

Beim Regio-Angebot im Simmental wurde der wenig frequentierte Halt in Spiezmoos Süd aufgehoben; auf den Halt in Weissenbach und Grubenwald wird zum Teil verzichtet. So konnten auch die Shuttle-Züge zwischen Spiez und Wimmis aufgehoben werden. Ein Bahnergänzungsbus kompensiert die wegfallenden Halte zwischen Boltigen und Zweisimmen.

Weitere Änderungen gab es bei der S1 mit dem zusätzlichen Halt in Thörishaus Dorf, zusätzlichen Halten bei den S6-Zusatzzügen zwischen Schwarzenburg und Bern, einer neuen Frühverbindung zwischen Solothurn und Burgdorf sowie weiteren Verdichtungszügen der S7 an Samstagen zum Halbstundentakt zwischen Willisau und Wolhusen.

Planungen für S-Bahn  
Bern und S-Bahn Luzern

2011 konnte mit dem 3. Zwischenbericht die Planung der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern für den Zeitraum bis 2020 grösstenteils abgeschlossen werden. Um der steigenden Nach-

frage gerecht zu werden, wird die Rollmaterialkapazität erhöht: zum Beispiel durch den Einsatz von Doppelstockzügen oder Zusatzzügen in der Hauptverkehrszeit. Frühestens ab 2025, mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur im Raum Holligen, im Aaretal und beim Bahnhof Bern kann das Angebot in grösserem Ausmass ausgebaut werden.

2011 startete die Planung für die Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots im Raum Luzern bis 2020. Dazu gehört die Einführung der 2. Etappe Luzern West. Um das sogenannte Flügelzugkonzept auch beim RE Bern – Luzern und bei der S7 in Wolhusen umzusetzen, müssen die vorhandenen EW III-Kompositionen durch modernes Rollmaterial ersetzt werden.

Flottenersatz und -erneuerung

Die Beschaffung der 28 neuen Doppelstockzüge stellte einen wichtigen Schwerpunkt im Berichtsjahr dar. Die Züge befinden sich bei Stadler Rail im Bau und sollen ab Ende 2012

ausgeliefert werden. Ab 2013 werden sie erst auf der S1, später auf der S6 und S3/31 eingesetzt. Bis Ende 2014 sollen alle 28 Fahrzeuge geliefert sein und fahrplangemäss die Reisenden befördern.

Mit der Bestellung von vier weiteren Fahrzeugen vom Typ RABe 535 beim Konsortium Bombardier/Alstom erweitert die BLS ihre «Lötschbergerflotte» auf 25 Züge. Zwei Fahrzeuge ersetzen dabei den Verlust eines RBDe 565-Triebwagens und eines RABe 525 NINA, die durch Brände zerstört wurden. Ein weiteres Fahrzeug ersetzt einen RABe 525 NINA, der an RegionAlps verkauft wird. Das vierte Fahrzeug ergänzt die knappe Reserve. Die Fahrzeuge werden im Laufe von 2012 geliefert und fahrplanmässig eingesetzt.

Das umfangreiche Projekt «Kompakt» zur Fahrzeugerneuerung konnte praktisch abgeschlossen werden. Die 152 erneuerten Fahrzeuge können mit wenigen Ausnahmen für den Fahrplan 2012 eingesetzt werden.

Kundenumfrage

## Kundenzufriedenheit mit der Bahn erfreulich gesteigert

Die BLS hat im Herbst 2011 eine umfassende Kundenzufriedenheitsumfrage in ihren Zügen durchgeführt. Auf den 25 Bahnlinien wurden 11 325 Fragebogen verteilt, der Rücklauf betrug 30,1 Prozent. Mit 75,1 von 100 möglichen Punkten konnte die Kundenzufriedenheit gegenüber 2008 um erfreuliche 4,2 Prozentpunkte gesteigert werden. Zum positiven Resultat haben alle vier Bereiche S-Bahn Bern, S-Bahn Luzern, Regio und RegioExpress beigetragen:

	2011	2008	Veränderung in Punkten
Bahn total	75,1	70,9	+ 4,2
S-Bahn Bern	74,5	71,5	+ 3,0
S-Bahn Luzern	74,4	66,6	+ 7,8
Regio	76,8	71,5	+ 5,3
RegioExpress	75,8	70,1	+ 5,7

Hauptverantwortlich für die Steigerung der Kundenzufriedenheit waren die Beschaffung von neuem Rollmaterial (RABe 535 Lötschberger), die Erneuerung von bestehendem Rollmaterial (Kompakt), die Umsetzung des Flügelzugkonzepts Luzern West mit modernem Rollmaterial, die erhöhte Zuverlässigkeit, die Ver-

besserung der Kundeninformation im Störfall und die Professionalisierung des Kundendienstes.

Die Umfrage bestätigt, dass die eingeschlagene Strategie richtig ist: Die Prioritäten liegen beim Angebots- und Kapazitätsausbau – unter anderem mit der Beschaffung von 28 Doppelstöckern für die S-Bahn Bern, bei der Fahrplanstabilität sowie bei der Einführung eines Echtzeit-Fahrgastinformationssystems in den neuen Zügen.

Im Herbst 2013 werden die Kunden wieder zu ihrer Zufriedenheit mit der Bahn befragt.



## Schiff Massiver Ertrags- einbruch

Die BLS Schifffahrt konnte 2011 deutlich weniger Fahrgäste verzeichnen als im Vorjahr. Mit verbesserten Leistungen will sie 2012 eine Trendwende einläuten.

Die Schifffahrt Berner Oberland blickt auf eine getrübtete Saison 2011 zurück. Mit 613 000 Fahrgästen auf dem Thunersee (-19 Prozent) und 283 000 auf dem Brienersee (-12 Prozent) fällt die Summe der Passagiere mit 896 000 (-17 Prozent) deutlich unter die Millionengrenze. Dies ist die niedrigste Fahrgastzahl

Schiff

- 1.17 Mio. CHF  
Spartenergebnis Schifffahrt  
Berner Oberland

896 000  
transportierte Personen  
(Kurs- und Extrafahrten)

96 857  
zurückgelegte  
Schiffskilometer

seit 1946. Die Ursachen für den Einbruch sind vielfältig: Die Saison startete mit den Osterfeiertagen spät im April, der Juli war verregnet und durch den starken Schweizer Franken konnte die Region weniger Logiernächte verbuchen. Negativ wirkte sich auch die Ausdünnung des Fahrplans aus: In der Hauptsaison führen nur fünf statt bisher acht Kurspaare auf der Strecke Thun-Interlaken, ein Kurspaar zusätzlich



2012 fahren die BLS-Schiffe wieder häufiger auf den Oberländer Seen: Ausflügler profitieren von besseren Anschlüssen.

Thun-Beatenbucht. Die angestrebte Kostensenkung durch niedrigeren Treibstoffverbrauch wurde leider zum Bumerang: Der Fahrplan verlor für die Tagesausflügler insgesamt an Attraktivität, und sie nutzten andere Verkehrsmittel. Der starke Rückgang bei den Fahrgastzahlen konnte nicht durch Effizienzsteigerungen kompensiert werden. Für die BLS Schifffahrt resultierte ein Verlust von CHF 1,2 Mio.

Zahlreiche Aktionen ausserhalb des Tariffsystems des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen Jahren führen nun zudem zu geringeren Anteilen am GA- und Halbtax-Schlüssel. Dadurch sinken für die BLS Schifffahrt diese Erträge, welche bis vier Jahre rückwirkend verteilt werden. Um solche Lücken zu vermeiden, wird die BLS die Angebote künftig wieder gezielter auf die Stammkunden des öffentlichen Verkehrs ausrichten.

2012 Trendwende bewirken

Mit dem Fahrplan 2012 vollzieht die BLS einen Kurswechsel. Wir wollen eine Trendwende erwirken, indem wir das über Jahre reduzierte Angebot auf den Oberländer Seen quantitativ und qualitativ verbessern. Die gefahrenen Schiffskilometer sollen um 19 Prozent steigen und wieder das Niveau des Fahrplans 2010 erreichen. Die Sommersaison dauert nun fünf Monate. Häufigere Verbindungen und ein Taktfahrplan sorgen für optimale Anschlüsse in Thun, Interlaken und Brienz an Bahn, Bergbahnen und Bus. Mit einem neuen Fahrplananschluss in Thun erhält das Wallis eine ideale Verbindung zu den Oberländer Seen. Das attraktivere Angebot will die BLS mit einem unveränderten Personalbestand und der gleichen Schiffsflotte erbringen – sie setzt ihre Ressourcen produktiver ein.

## Autoverlad Erfolgreiches Krisenmanagement

Ein turbulentes Jahr mit Feuer, Wasser und Schnee liegt hinter dem Autoverlad. Die Rentabilität bleibt trotz leichter Preisanpassungen kritisch.

Die BLS konnte nach langen Verhandlungen eine Vereinbarung mit dem Preisüberwacher unterzeichnen und im Autoverlad ein differenziertes Tarifmodell einführen, das Vielfahrer begünstigt und die Preise für Gelegenheitsfahrer angemessen erhöht. Der Euro-Kurs beschäftigte nicht nur die Tourismusdestinationen im Wallis, sondern auch den Autoverlad als Teil der Dienstleistungskette. Die Zahl der transportierten Fahrzeuge



Der kürzeste Weg vom Mittelland ins Wallis: Autoverlad Kandersteg – Goppenstein.

### Autoverlad

**0.46** Mio. CHF  
Spartenergebnis  
Autoverlad

**1.29** Mio.  
transportierte Fahrzeuge  
Kandersteg–Goppenstein/  
Kandersteg–Iselle

im Lötschberg-Scheiteltunnel ging um 4 Prozent auf 1,291 Mio. zurück. Der Autoverlad schliesst mit einem leicht positiven Ergebnis von CHF 0,5 Mio ab. Dank der per 1. Juni 2011 in Kraft getretenen Preiserhöhung konnten die negativen Einmaleffekte – Frequenzrückgänge aufgrund des starken Frankens, der Unwetter im Oktober und der lawinenbedingten Strassensperrungen im Dezember – gemindert werden.

### Brand im Simplontunnel

Zu Beginn der Sommersaison brannte am 9. Juni 2011 im Simplontunnel ein Cargo-Zug; der Brand verursachte erhebliche Schäden an der Tunnelinfrastruktur. In der Folge mussten etliche Autozüge Kandersteg – Iselle umtrassiert werden oder fielen ganz aus. Die BLS informierte rund 2500 Kunden über Zugsausfälle, neue Abfahrtszeiten oder Alternativen.

### Unwetter Kandertal

Wegen des Unwetters im Gastern- und im Kandertal 2011 musste die BLS den Betrieb zwischen Frutigen und Goppenstein einstellen. Da auch die Zufahrtsstrasse zum Autoverlad sehr stark beschädigt wurde (insbesondere der Mitholtztunnel), blieb der Autoverlad vom 10. bis 16. Oktober 2011 eingestellt.

### «Joachim» und Lawinengefahr

Der Fahrplanwechsel und der Start «Neuorganisation Autoverlad» verliefen problemlos. Das Orkantief Joachim brachte im Dezember viel Schnee und sehr starke Winde. Die Lawinengefahr nahm stündlich zu. Zunächst wurde die Zufahrtsstrasse Gampel – Goppenstein gesperrt; das Lötschental und der Bahnhof Goppenstein waren nicht mehr erreichbar. Ab Freitag, 16. Dezember 2011 führte die BLS den reduzierten Verladebetrieb Kandersteg – Brig für die lokale Bevölkerung ein. Zwei Tage später wurde die Lawinengefahr herabgestuft; der Autoverlad erfolgte wieder nach Plan.

### Neues Kundenlenkungs- und Informationssystem in Kandersteg

Im Frühling 2012 beginnen die Arbeiten für das Kundenlenkungs- und Informationssystem Autoverlad in Kandersteg, welche im Herbst in Goppenstein zu Ende gehen.

## Vertrieb Qualität und Effizienz verbessert

Neue Reisezentren, der Verkauf der Emental Tours AG und die erfolgreiche Einführung der Billettautomaten waren im Berichtsjahr Schwerpunkte beim Vertrieb.

### Vertrieb

**181** Mio. CHF

Umsatz via Vertriebskanäle  
der BLS

**190**

eigene Billettautomaten

**4.6** Mio.

verkaufte Billette

Die BLS erwirtschaftete mit ihren eigenen Vertriebskanälen im Berichtsjahr einen Umsatz von CHF 181 Mio. (+3,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Gesamthaft verkaufte sie 4,6 Mio. Billette, davon rund 3 Mio. an Automaten, dem selbstbedienten Vertriebskanal. Die Effizienz und Qualität im Vertrieb konnte sie weiter verbessern. Drei strategische Stossrichtungen hat die BLS schrittweise umgesetzt: Sie hat den Umsatz und die Frequenz bei den Billettautomaten gesteigert, die Reisezentren modernisiert und das Sortiment weiter standardisiert.

#### Vertriebsnetz marktgerecht anpassen

Die BLS will neue Vertriebskanäle evaluieren und implementieren und das Vertriebsnetz kontinuierlich den Marktbedürfnissen anpassen. Dazu eröffnete sie nach dem neuen Konzept umgebaute BLS Reisezentren: unter anderem im November 2011 im Bahnhof Spiez und im Dezember 2011 in Bern am Hauptsitz. Die Reisezentren Goppenstein und Oberdiessbach wurden geschlossen, hier gibt es die Billetts neu bei der Poststelle in Wiler im Lötschental und in Oberdiessbach im Avec-Shop. Die BLS konnte die Einführung der Billett-

automaten S-POS 2011 gemeinsam mit Bernmobil, RBS und BSU vorantreiben. Die Automaten bieten sämtliche Billetts im Libero-Tarifverbund und in den Verbunden Passepartout, Frimobil und Onde Verte. Ihr Einsatz hat die Effizienz im Vertrieb gesteigert: Im Berichtsjahr nahm der Umsatz an den Automaten zu. Ihren Kunden bietet die BLS per Ende 2011 418 Verkaufspunkte: Neben den 38 Reisezentren beziehungsweise bedienten Verkaufsstellen sowie 15 Drittverkaufsstellen (Post, Kiosk, Migro-lino- und Avec-Shops) sind dies 190 eigene Billettautomaten sowie 174 Zugpersonalgeräte der Zugbegleiter.

#### Verkauf der Emmentaler Tours AG (ETAG)

Die BLS verkaufte im Berichtsjahr die ETAG. Die Spezialistin für Ausflüge, Seminare und Tagungen mit Sitz in Burgdorf ging rückwirkend auf den 1. Juli 2011 an den Verein Region Emmental und die Biketec AG. Die neuen Eigentümer wollen das Unternehmen gezielt weiterentwickeln und die Arbeitsplätze erhalten. Die BLS ist überzeugt, dass dank der neuen Käuferschaft die ETAG ihre Marktstellung weiter ausbauen kann und insbesondere im Emmental ein wichtiges Tourismusstandbein wird.

#### Aktive Marktbearbeitung

Im Berichtsjahr konnte die BLS neue Kooperationen mit der Arena Thun AG und der Espace Media Group abschliessen. Zahlreiche Eventpartnerschaften wurden besiegelt: unter anderem mit den Musicals «Ewige Liebe» und «Alperose» (Durchführung ab Februar 2012). Zusammen mit dem Kanton Bern als Gastkanton hat sich die BLS an der OLMA in St. Gallen von ihrer besten Seite gezeigt. An sechs Tagen beförderte die BLS OLMA-Besucher mit dem Kambly-Zug direkt von Spiez und Bern nach St. Gallen an die Messe. Die BLS ver-



Im modernisierten BLS-Reisezentrum in Bern wird Beratung gross geschrieben.

wöhnte die Fahrgäste auf Hin- und Rückreise mit einem originellen Cateringangebot. Daneben wurden im üblichen Basismarketing Broschüren, Plakatierungen, Kundenmagazine, Eventmarketingaktionen und das Internet eingesetzt. Weiterhin gut entwickelt hat sich die Lötschberger-Vermarktungsplattform: Wir erarbeiteten neue Ansätze im Familienmarketing und mit Social Media.

#### Ausblick Personenverkehr

Um die Zukunft erfolgreich zu gestalten, wird für den Geschäftsbereich Personenverkehr das Thema Effizienzsteigerung sehr wichtig. Notwendig sind sehr rasch Ergebnisverbesserungen in allen Geschäftsfeldern, also Bahn, Autoverlad und Schiff. Um dies zu erreichen, wollen wir mögliche Synergien optimal nutzen, dies in erster Linie bei der Angebotsplanung, im Ertragsmanagement sowie im Marketing. 2012 werden wir unser spezielles Augenmerk zudem auf die erfolgreiche Einführung der neuen Doppelstockzüge legen, mit denen wir unseren Kunden ab Fahrplanwechsel deutlich mehr Kapazität anbieten können.

# Busland AG

Busland AG

**0.02** Mio. CHF

Ergebnis  
Busland AG

**12.6** Mio.  
Personenkilometer

**3.01** Mio.  
transportierte Personen

Mit einem optimal auf den Bahnverkehr abgestimmten Busbetrieb sorgte die Busland AG auch 2011 zuverlässig für Mobilität. Die Tochtergesellschaft der BLS

stärkte durch die Übernahme der Konzession von der Konzernmutter ihre Selbstständigkeit. Um die Leistungserbringung zu stabilisieren, wurden Produktionsprozesse und Systeme optimiert.

Die BLS hat die Buskonzessionen per 1. Januar 2011 auf die Busland AG übertragen und so den Grundstein gelegt, um unternehmerische Prozesse neu zu gestalten. Der Start ist geglückt. Die selbstständige Tochtergesellschaft konnte jedoch auf den Buslinien im Emmental die Zahl der transportierten Personen nicht ganz halten: 2011 transportierte die Busland AG mit 3,01 Mio. Personen 4,7 Prozent weniger Fahrgäste als im Jahr 2010. Bei den Personenkilometern betrug der Rückgang auf dem ganzen Liniennetz 3,6 Prozent. Während im Raum Burgdorf die Einsteigerzahlen leicht anstiegen, nutzten in erster Linie wetterbedingt weniger Fahrgäste das Angebot im Umland Huttwil und Langnau. Mit der klärenden Entflechtung im Busgeschäft konnte das Ergebnis wie im Vorjahr positiv abgeschlossen werden. Es belief sich auf CHF 0,024 Mio.

### Busland AG nutzt Synergien

Die Busland AG hat im Berichtsjahr primär Leistungen im Linienbetrieb und in der Touristik erbracht. Sie hat den eigenen Fuhrpark instandgehalten und Fahrzeuge von Drittkundenschaft repariert. Erstmals reichte die Busland AG im Frühjahr die Offerte für die Abgeltung für die Linien des



Die Busland AG sorgt für Mobilität von Tür zu Tür.

regionalen Personen- und des Ortsverkehrs direkt bei den Bestellern ein. Die Offerte stützt sich auf die Leistungserbringung durch die Busland AG, die gezielt Synergien mit dem Personenverkehr nutzt – zum Beispiel in Bezug auf Fahrplangestaltung, den Kundenauftritt und die Erlössicherung. Durch eine konsequente Planung entwickelte die Busland AG eine gesamtunternehmerisch und volkswirtschaftlich attraktive Leistung, von der alle Kunden, die im Produktionsperimeter die BLS-Mobilitätskette nutzen, profitieren.

### Neu organisiert und gut aufgestellt

Das Berichtsjahr stand im Zeichen der Neuorganisation der Busland AG, die seit dem 1. Januar 2011 die Konzessionen für ihren Produktionsperimeter selbstständig bearbeitet. Seit Anfang Jahr ist sie somit nicht mehr eine reine Fuhrhalter-Unternehmung sondern eine konzessionierte Transportunternehmung (KTU). Bedingt durch diese veränderten Rahmenbedingungen mussten unternehmerische Prozesse angepasst und Schnittstellen geklärt werden. Seit Anfang Jahr gilt ein neues Organisationsreglement, das eine Geschäftsleitung definiert. Zur Geschäftsleitung gehören die jeweiligen Leitungspersonen von Produktion, Technik, Finanzen und Administration und das Kundenmanagement. Den Vorsitz der Geschäftsleitung hat der vormalige Geschäftsführer inne.

### Modernisierung der Betriebsmittel

Die Busland AG will Kosten sparen und gleichzeitig den Kundennutzen erhöhen. Deshalb hat sie im Berichtsjahr die Planung zur Modernisierung der Betriebsmittel forciert. Ende Jahr erfolgte die Ausschreibung für den Ersatz eines Drittels der Busflotte. Zudem wurde die Ablösung

## Steckbrief Busland AG

Die Busland AG mit Sitz in Burgdorf ist zu 85,71 Prozent eine Tochtergesellschaft der BLS AG. Seit dem 1. Januar 2011 ist sie Konzessionärin für den Betrieb der Buslinien im Emmental. Die Unternehmung deckt mit 19 Linien ein Streckennetz von über 200 Kilometern ab. Sie beschäftigt 112 Mitarbeitende und betreibt 35 Kursfahrzeuge. Nebst dem Linienverkehr betreibt Busland in Langnau ein Servicezentrum für Nutzfahrzeuge mit Servicestellen und einem regionalen Prüfzentrum.

der Billettgeräte vorangetrieben, der Einbau eines modernen Kundeninformationssystems sowie einer automatisierten Fahrgastzählung vorbereitet.

IT im Gesamtunternehmen neu aufgesetzt

Mit einem integrierten, datenbankbasierten System will die Busland AG sämtliche betriebliche Prozesse verschlanken. In guter Zusammenarbeit mit der IT des Konzerns wurde die gesamte betriebliche Informatik hard- und softwareseitig neu aufgesetzt. Gleichzeitig hat die Busland AG die Prozesse rund um den Fahrzeugunterhalt und die gesamtunternehmerische Administration umgestaltet. Verwaltungsaufwand und Overheadkosten sollen so minimiert werden. Die Führungskräfte sollen sich darauf konzentrieren können, das Fahrdienstpersonal maximal zu unterstützen. Denn die Fahrdienstmitarbeitenden stehen im täglichen Kontakt mit der Kundschaft und sind Botschafter des Dienstleistungsgedankens der Busland AG.

# BLS Cargo AG

BLS Cargo AG

**-0.48** Mio. CHF

Ergebnis  
Güterverkehr

**3826.1** Mio.  
Nettotonnenkilometer

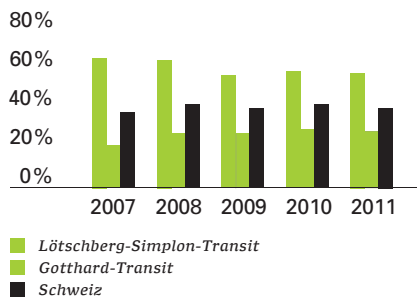
**43%**  
Marktanteil im Alpentransit

BLS Cargo zeigte sich auch 2011 dem Wettbewerb gewachsen. Wir konnten trotz schwieriger Rahmenbedingungen die Leistungen erheblich steigern, neue Kunden akquirieren und mehr Güter zuverlässig durch die Alpen transportieren denn je. Der schwache Euro führte jedoch zu Währungsverlusten und damit auch zu einem unter dem Strich negativen Ergebnis.

BLS Cargo blickt auf ein ereignisreiches, herausforderndes Jahr 2011 zurück. Die Schuldenkrise und die Turbulenzen um den Euro prägten die Finanz- und Transportmärkte und wirkten sich entsprechend auf BLS Cargo aus. Nach der Wirtschaftskrise 2008/2009 musste sie 2011 unter schwierigen Rahmenbedingungen erneut ihre Wettbewerbsfähigkeit beweisen.

Marktanteil im Alpen transit

Basis: Bruttotonnen



BLS Cargo konnte den Marktanteil im Transitverkehr durch die Schweiz halten.

### Verkehrsleistung im Plan

BLS Cargo steigerte die Verkehrsleistung 2011 auf 3826,1<sup>1</sup> Mio. Nettotonnenkilometer<sup>2</sup>, wozu vor allem ein starkes Verkehrsaufkommen im ersten Halbjahr 2011 beitrug. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr stieg die Verkehrsleistung um 15,7 Prozent. Auf der Lötschberg-Simplonachse erreichte der unbegleitete kombinierte Verkehr Höchstwerte in

<sup>1</sup> Dies bedeutet nominal eine Steigerung von 14 Prozent gegenüber Vorjahr. Aufgrund einer statistischen Umstellung bei den Zugkilometern (Standardwerte auf Ist-Werte) entspricht dies einer real vergleichbaren Steigerung zum Vorjahr von 4 Prozent.

<sup>2</sup> Die Verkehrsleistung eines Schienengüterverkehrsunternehmens wird in Nettotonnenkilometern gemessen. Dabei werden die transportierten Tonnen mit den gefahrenen Kilometern multipliziert.

### Transporte im Güterverkehr kurz erklärt

Beim **unbegleiteten kombinierten Verkehr** wird der grösste Teil der Strecke per Eisenbahn, Binnen- oder Seeschifffahrt zurückgelegt und der Vor- und Nachlauf auf der Strasse so kurz wie möglich gehalten. Transportiert werden vor allem Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger. Verladen wird an Terminals in Güterverkehrszentren, See- oder Binnenhäfen. Im **begleiteten kombinierten Verkehr**, der Rollenden Autobahn, werden ganze LKW verladen, die Fahrer reisen in einem Begleitwagen im Zug mit. Der **konventionelle Wagenladungsverkehr** ist vor allem für Industriebetriebe mit grossen Transportmengen und schweren Gütern wie Autos, Ton, Stahl, Holz und Papier geeignet, die direkt in die Eisenbahnwagen verladen werden.

der Geschichte von BLS Cargo: Die Verkehrsleistung der Rollenden Autobahn nahm 2011 durch die Aufstockung auf täglich elf Zugpaare um 6,5 Prozent zu. Im vergangenen Jahr unterzeichnete BLS Cargo mit RALpin, der Betreiberin der Rollenden Autobahn, die Verträge für die Transportleistungen 2012 – 2018. Damit ist ein wichtiges Produkt von BLS Cargo für die Zukunft gesichert und das Unternehmen leistet in den kommenden sechs Jahren erneut einen massgeblichen Beitrag zur Verlagerung von Verkehr von der Strasse auf die Schiene.

Im konventionellen Wagenladungsverkehr steigerte BLS Cargo 2011 die Verkehrsleistung um 25 Prozent und erreichte auf beiden Transitachsen historische Höchstwerte: Am Gott-

hard stieg die Leistung um 22 Prozent und am Lötschberg-Simplon um total 29 Prozent. Hingegen nahm die Verkehrsleistung im Binnen-/ Import- und Exportverkehr um 41 Prozent ab, was vor allem auf den Verlust eines grossen Transportauftrags an einen Wettbewerber zurückzuführen ist. Kurz vor Jahresende gelang die Akquisition eines neuen Schweizer Grosskunden, der das Produktportfolio sehr gut ergänzt und für den die Transportleistungen im Februar 2012 starten.

Die positive Verkehrsentwicklung 2011 konnte die Mengeneinbrüche aus der Wirtschaftskrise 2008/2009 weitgehend kompensieren. Dies ist bemerkenswert, weil in den vergangenen zwei Jahren die beiden Haupttransitachsen durch die Schweiz aufgrund von Baustellen beziehungsweise Unfällen praktisch nie uneingeschränkt befahrbar waren. Den Marktanteil im Transit durch die Schweiz auf der Schiene von 43 Prozent konnte BLS Cargo halten.

### Schadensbegrenzung nach Brand im Simplontunnel

Im Juni fing ein BLS Cargo Zug im Simplontunnel Feuer, zehn Wagen brannten vollständig aus. Die Brandursache ist noch unklar und wird weiterhin untersucht. Zum Glück kamen keine Personen zu Schaden; es entstand jedoch ein beträchtlicher Sachschaden am Tunnel. Die aufwendigen operativen Dispositionen und die Neuplanung der Güterzüge waren für die Mitarbeitenden von BLS Cargo über Monate sehr herausfordernd. Dank der guten Zusammenarbeit mit verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern konnten trotz der massiven Streckeneinschränkung viele Züge fahren. So hielt sich der Schaden für unsere Kunden in Grenzen.

## Erstes Trassenbietverfahren in der Geschichte

BLS Cargo musste für die Fahrplanperiode 2011 erstmals in ein Bietverfahren mit einem Wettbewerber um die Zuteilung von Fahrrechten, sogenannten Trassen, über die Lötschberg-Simplonachse einsteigen. Vor allem bei den sogenannten SIM-Trassen<sup>3</sup> überstieg die Nachfrage das Angebot. Trotz intensiven Gesprächen konnten die Trassenkonflikte nicht vollumfänglich gelöst werden. So kam es zur ersten Bietrunde in der Geschichte der Schweizer Eisenbahn. Das Bietverfahren brachte vor allem Nachteile: Der Gewinner zahlt für das Nutzungsrecht der SIM-Trasse einen Aufpreis, den er kaum vollständig auf den Kunden abwälzen kann. Der Verlierer kann seinen Verkehr nicht nach Kundenwunsch fahren und muss Alternativen suchen.

<sup>3</sup> SIM steht für Simplon-Inter-Modal und bezeichnet die Trassen auf der Lötschberg-Simplonachse, die für grossprofiligen kombinierten Verkehr (4-Meter-Profil) mit Wechselbehälter und Sattelauflegern benötigt werden.

BLS Cargo geht davon aus, dass es auch in Zukunft solche Bietverfahren für SIM-Trassen geben wird. Deshalb arbeitet sie eng mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen, um das Verfahren für die Zukunft zu verbessern.

## Euroschwäche drückt auf Ergebnis

Dank der sehr erfreulichen Verkehrs- und Mengenentwicklung im ersten Halbjahr 2011 erzielte BLS Cargo ein positives Betriebsergebnis (EBIT) von CHF 4,2 Mio. Die Erfolgsrechnung schliesst per 31. Dezember 2011 mit einem Verlust von CHF 0,48 Mio. (Vorjahr CHF -2,6 Mio.) ab. Der Hauptgrund für das negative Ergebnis lag in der Euroschwäche, die zu starken Währungsverlusten führte. Weil der Euro die Leitwährung im europäischen Transportmarkt ist, erzielt BLS Cargo Erlöse in Euro. Die direkten Kosten für Personal, Trassen und Lokomotiven fallen jedoch in Schweizer Franken an.

BLS Cargo begrüsst deshalb das entschiedene Handeln der Schweizer Nationalbank zur Stützung des Euro auf einem Kurs von 1.20 €/CHF. Aber auch mit diesem Währungskurs können die Schweizer Schienengüterverkehrsunternehmen im internationalen Vergleich langfristig nicht wettbewerbsfähig arbeiten. Das BAV hat zur Abfederung der Frankenstärke 2011 mit insgesamt 21 Mio. Franken den alpenquerenden kombinierten Verkehr und die in diesem Segment tätigen Unternehmen einmalig unterstützt. Davon profitierte auch BLS Cargo, basierend auf ihrer wichtigen Rolle in der Schweizer Verlagerungspolitik. Dank dieser Stützungsmaßnahme konnten die Währungsverluste von BLS Cargo reduziert werden.

Wettbewerbsfähig bleiben und Währungsverluste reduzieren

Kurzfristig kann BLS Cargo ihre wirtschaftliche Position am Markt nur durch Preiserhöhungen wiederherstellen. Dies strapaziert die Beziehung zu den Kunden jedoch bis aufs



Transporte von der Strasse auf die Schiene verlegen: BLS Cargo ist eine wichtige Stütze der Verlagerungspolitik des Bundes.



## Steckbrief BLS Cargo AG

BLS Cargo ist ein führendes Schienengüterverkehrsunternehmen im Alpen transit durch die Schweiz. Mit Fokus auf das Geschäft mit Ganzzügen bietet BLS Cargo Züge im unbegleiteten kombinierten Verkehr, im konventionellen Wagenladungsverkehr sowie für die Rollende Autobahn an. Abgewickelt werden diese Transitverkehre mit der Kooperationspartnerin DB Schenker und weiteren Partnerbahnen in Europa. Ein zusätzliches Standbein bilden die Ganzzugsverkehre in der Schweiz und im Import-/Export.

Seit 2003 baut BLS Cargo auf grenzüberschreitende Konzepte und setzt Lokomotiven und Lokführer über die Ländergrenzen hinweg ein. Mit den Tochtergesellschaften BLS Cargo Deutschland GmbH und BLS Cargo Italia S.r.l.

sowie der Servicestelle in Chiasso ist BLS Cargo an den bedeutenden Schweizer Grenzorten präsent. BLS Cargo nimmt direkt Einfluss auf die Serviceleistungen an ihren Zügen und verbessert so die Qualität der Transportleistungen.

Der Marktanteil von BLS Cargo im Schweizer Transitverkehr auf der Schiene beträgt 43 Prozent. Damit ist BLS Cargo eine wichtige Stütze in der Schweizer Bahnlandschaft und trägt massgeblich dazu bei, die Verkehrsverlagerungsziele des Bundes zu erreichen.

BLS Cargo wurde 2001 gegründet. Neben der BLS AG mit 52 Prozent Aktienanteil sind die DB Schweiz Holding AG mit 45 Prozent und die IMT AG (italienische Ambrogio-Gruppe) mit 3 Prozent an BLS Cargo beteiligt.

ration mit Nordcargo erstmals mit BLS-Lokführern bis nach Italien. Dank den durchgehenden Lokführereinsätzen besteht im gesamten Produktionssystem ein Bruch weniger. Zudem ergeben sich effizientere Arbeitsschichten für die Lokführer. Auf der Lötschberg-Simplonachse fährt seit dem Fahrplanwechsel ein Teil der neuen Mehrsystemlokomotiven Re 486 auch hier grenzüberschreitend nach Italien. Die grenzüberschreitende Produktion Richtung Deutschland mit DB Schenker Rail (DBSR) hat sich im letzten Jahr nochmals etabliert. Der durchgehende Lokeinsatz der Re 485 im Verkehr der Rollenden Autobahn hat sich bewährt. BLS Cargo ist stark in das Produktionsnetzwerk und Projekte von DBSR eingebunden. Dabei geht es um die noch engere Verzahnung der internationalen Betriebsabläufe und -prozesse.

### Ausblick

Die Schuldenkrise in den Euroländern wird nicht schnell gelöst sein. BLS Cargo wird weiterhin stark durch den Wechselkurs beeinflusst. Der festgelegte Mindestkurs der Schweizer Nationalbank bietet mehr Stabilität für die Planungen. Dank zusätzlichen Transportaufträgen ist 2012 mit einem moderaten Wachstum zu rechnen, sofern es nicht zur gravierenden Abschwächung im EU-Raum und speziell in Deutschland und Italien kommt. BLS Cargo bereitet sich auf die verschiedenen Szenarien vor, um ihre Ziele in Bezug auf Effizienz und Rentabilität zu erreichen.

Äusserste; die Grenzen des am Markt Umsetzbaren scheinen erreicht. Die Euro-Schwäche erhöht den ohnehin schon erheblichen Kostendruck. Um im europäischen Vergleich wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen deshalb Effizienz und Produktivität steigen. BLS Cargo versucht zudem, das Verhältnis von Euro-Einnahmen zu Euro-Ausgaben in ein Gleichgewicht zu bringen. Dazu fanden 2011 Gespräche mit Schweizer Lieferanten statt, mit dem Ziel, das Währungsrisiko in Zukunft zu teilen. Gleichzeitig wurden einzelne Arbeiten in den Euro-Raum verlagert: zum Beispiel die Aufbereitung der Radsätze für die Mehrsystemlokomotiven. Sie werden durch die BLS Werkstätten aus- und wieder eingebaut, aber in Deutschland aufgearbeitet. Parallel dazu bewirtschaftet BLS Cargo aktiv

den eigenen Fremdwährungsbestand und versucht, durch Termingeschäfte die Währungsverluste zu reduzieren.

Grenzüberschreitende Produktion erfolgreich

BLS Cargo muss sich darauf einstellen, dass die Märkte und die Währungsentwicklung auch in Zukunft sehr volatil sein werden. Sie muss mit mehr Unsicherheiten in der Planung rechnen. Deshalb will sie den Markt noch aufmerksamer beobachten, die Effizienz der Ressourcen verbessern und gemeinsam mit den Partnern im Ausland die grenzüberschreitenden Produktionsabläufe optimieren. Wichtige Schritte dazu wurden 2011 bereits vollzogen: Seit dem Fahrplanwechsel fährt BLS Cargo auf der Gotthardachse in Koope-

# BLS Netz AG

BLS Netz AG

**0.07** Mio. CHF  
Ergebnis Infrastruktur

**13.738** Mio.  
verkaufte Trassenkilometer  
auf dem Schienennetz der  
BLS Netz AG

**27.3** Mio.  
Bruttotonnen Transitgüter  
im alpenquerenden Verkehr  
auf der Lötschbergachse

**128323**  
Züge fahren seit der  
Inbetriebnahme Ende 2007  
durch den Lötschberg-  
Basistunnel

Die BLS Netz AG hat ihre Organisation neu ausgerichtet und setzte 2011 noch stärker auf Kundenorientierung, Qualität und Effizienz. Auch die Planung und Realisierung zahlreicher Bau- und Sanierungsprojekte für mehr Komfort, mehr Sicherheit und

schnellere Verbindungen prägten das vergangene Jahr.

Durch die insgesamt positive Nachfrageentwicklung im Personen- und Güterverkehr konnte die Infrastrukturbetreiberin BLS Netz AG den Trassenverkauf steigern: um 0,4 Prozent auf insgesamt 13,738 Mio. Trassenkilometer. Die BLS Netz AG schliesst mit einem Jahresergebnis von CHF 0,07 Mio. ab. Darin sind CHF 6,3 Mio. als ausserordentlicher Aufwand für die Sanierung des Vorsorgewerks der BLS bei der Symova enthalten.

Die BLS Netz AG hat das Jahr 2011 genutzt, um sich intern neu aufzustellen und damit für Herausforderungen wie die zu erwartende Veränderung in der Bahnlandschaft Schweiz – Stichwort desintegrierte Bahn – bereit zu sein. Daneben standen die Planung und Realisierung von wichtigen Bau- und Sanierungsprojekten im Zentrum – mit dem Ziel den Fahrgästen auch in Zukunft eine sichere und kundenorientierte Infrastruktur bereitzustellen.

## Strategie FIT15: Kundenorientierung stärken, Effizienz steigern

Die im Herbst 2009 vom Verwaltungsrat der BLS Netz AG verabschiedete Strategie FIT15 fokussiert auf die Themen Kunden, Qualität und Effizienz. Sie soll die BLS Netz AG bis 2015 fit machen für die Herausforderungen der kommenden Jahre: eine sich wandelnde Bahnlandschaft Schweiz und die knapper werdenden Mittel der öffentlichen Hand.

Die BLS Netz AG will auch in Zukunft ein sicherer und zuverlässiger Partner sein: sowohl für ihre Kundinnen und Kunden als auch für alle, mit denen sie zusammenarbeitet. Dazu setzt sie auf Qualität und mit der neuen Strategie FIT15 noch stär-

ker als bisher auf eine konsequente Kundenorientierung. Sie nimmt ihre Verantwortung bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten wahr, indem sie die zur Verfügung stehenden Mittel der öffentlichen Hand bestmöglich einsetzt. Dies heisst zum Beispiel, dass sie Mittel vor allem auch in den Umbau stark frequentierter Bahnhöfe investiert.

Um dieser Verantwortung auch künftig gerecht zu werden, muss die BLS Netz AG als Organisation noch leistungsfähiger werden. Dazu hat sie 2011 ihre Unternehmensprozesse und Organisation umfassend analysiert. Als Stärken haben sich dabei ergeben: die hohe Motivation und Leistungsbereitschaft der Mitarbeitenden, das breit vorhandene Wissen und die gute Zusammenarbeit. Verbesserungspotenzial weisen die finanzielle Führung, die Planung und Steuerung sowie die bereichsübergreifende Zusammenarbeit auf. Diese Handlungsfelder galt es bei der Gestaltung der künftigen Organisation und der neuen Prozesslandkarte zu berücksichtigen.

### Neue Organisation nach Prozessen

In der Konsequenz richtet die BLS Netz AG ihre Organisation neu nach Prozessen aus. Dies fördert die fachübergreifende Zusammenarbeit und das Denken im Gesamtsystem. Die Geschäftsleitung der BLS AG hat im August 2011 das neue Leitungsteam der BLS Netz AG gewählt, die neue Prozesslandkarte sowie die Organisation der BLS Netz AG verabschiedet. Diese umfasst jetzt die Bereiche

- Netzentwicklung
- Anlagen & Projekte
- Bau & Unterhalt
- Betrieb
- Liegenschaften

Der Bereich Stab nimmt Querschnittsaufgaben wahr; die Konzernbereiche Personal, Controlling und

Unternehmenskommunikation unterstützen ihn dabei. Durch die Neuorganisation haben sich in der Führung, Planung und Priorisierung Arbeitsabläufe verändert; die Teams setzen sich jedoch weitgehend gleich zusammen.

Die neue Organisation ist seit dem 1. Januar 2012 operativ. Die BLS Netz AG startet 2012 ein umfassendes Programm, um die Effizienz bis Ende 2015 um 15 Prozent zu steigern. Die Bereiche sind intensiv daran, Effizienzpotenziale zu eruieren und entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

## Doppelspurausbau Rosshäusern – Mauss gestartet: Nutzen für Regional- und Fernverkehr

Das Bundesamt für Verkehr erteilte im September 2011 die Baubewilligung; der Bundesrat genehmigte im Dezember 2011 den Finanzierungsanteil aus dem HGV-Anschlusskredit (HGV = Hochgeschwindigkeitsnetz): So kann die BLS 2012 beginnen, den Abschnitt Rosshäusern – Mauss ihrer Eisenbahnstrecke Bern – Neuchâtel auszubauen. Kernobjekt der 4,1 km langen, doppelspurigen Strecke ist der neue 2,1 km lange Rosshäuserntunnel, der den sanierungsbedürftigen, rund 110 Jahre alten Einspurttunnel ersetzen wird. Der neue Tunnel entspricht aktuellen Sicherheitsanforderungen und lässt längerfristig den Einsatz von Doppelstockzügen zu.

Kürzere Reisezeiten,  
stabilere Fahrpläne

Der Ausbau dient der Anbindung Berns an das französische TGV-Netz, aber auch dem S-Bahn-Verkehr und

der Städteverbindung Bern – Neuchâtel. Die BLS entspricht damit den Bedürfnissen der wachsenden Verkehrsnachfrage und beseitigt einen betrieblichen Engpass: Nach der Eröffnung profitieren regionaler, nationaler und internationaler Verkehr von höheren Streckenkapazitäten, die Fahrgäste von kürzeren Reisezeiten und stabileren Fahrplänen.

Bahnhof wird barrierefrei

Gleichzeitig mit dem Bau des Rosshäuserntunnels beginnt die BLS AG, den Bahnhof Rosshäusern zu modernisieren. Neben Lärmschutzmassnahmen und den notwendigen Anpassungen der Gleis-, Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen an den Streckenausbau wird auch der Kundenkomfort erhöht. Ein Schwerpunkt ist

### Steckbrief BLS Netz AG

Die BLS Netz AG betreibt, unterhält und baut die Eisenbahninfrastruktur der BLS. Dazu gehören alle Bauten und Einrichtungen der BLS: Fahrbahn, Fahrleitungen, Sicherungs- und Publikumsanlagen, Bahnhöfe, Dienstgebäude sowie Fahrzeuge für die Instandhaltung.

Ausserdem ist die BLS Netz AG für die Betriebsführung der Lötschbergachse von Gümligen bis Domodossola zuständig.

Die BLS Netz AG bezieht ihre Management- und Personalleistungen von der BLS AG. Der Bund ist mit 50,05 Prozent Hauptegn timer, der Kanton Bern hält 16,5 Prozent und die SBB 0,05 Prozent der Aktien. Die BLS AG ist mit einem Aktienanteil von 33,4 Prozent an der BLS Netz AG beteiligt.

der barrierefreie Zugang für mobilitäts- und sehbehinderte Fahrgäste: Die künftigen zwei Aussenperrons von 220 Metern Länge haben erhöhte Kanten, die den Einstieg in die Niederflurfahrzeuge erleichtern.

Es ist geplant, die Arbeiten am Bahnhof bis Ende 2013 abzuschliessen. Der Ausbau des Doppelspur隧n nels wird voraussichtlich bis 2018 andauern. Die Massnahmen kosten insgesamt rund CHF 200 Mio.

## Der 100000ste Zug im Lötschberg- Basistunnel

Am 3. März 2011 hat der 100 000ste Zug den Tunnel befahren: Zug 43612 der «Rollenden Autobahn» (RoLa), unterwegs von Novara in Italien nach Freiburg im Breisgau. Empfangen wurden der Zug sowie die im Liegewarten mitreisenden Lastwagenchauffeure kurz nach 8.00 Uhr im Bahnhof Frutigen von BLS CEO Bernard Guillelmon und BLS Cargo-Unternehmensleiter Dirk Stahl. Guillelmon überreichte den Chauffeuren und RALpin-Geschäftsführer René Dancet zur Erinnerung an das Jubiläum ein kleines Präsent.

Seit 9.12.2007 betreibt die BLS den Lötschberg-Basistunnel zuverlässig und mit einer Verfügbarkeit von hohen 99,8 Prozent. Der Tunnel ist durchschnittlich zu 80 Prozent ausgelastet, an Spitzentagen sogar zu 100 Prozent. Seit Inbetriebnahme sind 128 323 Züge durch den Tunnel gefahren (Stichtag 31.12.2011).

## Sanierungsprogramm Bahnübergänge 2014

Um die Sicherheit zu erhöhen und den Vorgaben des Bundesamtes für

Verkehr (BAV) zu entsprechen, saniert die BLS seit 2010 insgesamt 122 unbewachte Bahnübergänge oder hebt diese auf. Im Berichtsjahr sanierte die BLS 19 Bahnübergänge. Damit sind die Arbeiten an 24 Bahnübergängen umgesetzt. Dank zusätzlicher personeller Ressourcen sind auch die Planungsarbeiten fortgeschritten und umfassen bereits über 80 Prozent der sanierungsbedürftigen Bahnübergänge.

Müssen nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge aufgehoben werden, entwickelt die BLS langfristig wirksame und sichere Lösungen. Sie sucht dazu aktiv den Dialog mit den Betroffenen wie den Landeigentümern, Landwirten oder Gemeindebehörden.

Kostengünstiger Bahnübergang MICRO

Mitte 2011 hat das BAV die Typenzulassung und die Betriebsbewilligung für die neue Bahnübergangsanlage MICRO erteilt. Dabei handelt es sich um eine kostengünstige Sicherungsanlage speziell für den Einsatz an sehr schwach frequentierten Bahnübergängen. Die Anlage besteht aus einem akustischen Signal, einem Andreaskreuz und einer Lichtsignalampel, die beim Herannahen eines Zuges auf Rot wechselt. Mit dem System lassen sich ungesicherte Bahnübergänge zur Hälfte der Kosten gegenüber einer Lösung mit Schranke sanieren. Nach der schweizweit ersten Anlage nahe Schwarzenburg, die im April in Betrieb genommen wurde, folgten im zweiten Halbjahr weitere fünf MICRO-Anlagen auf dem Streckennetz der BLS.

## Bauprojekte 2011

Nachdem in den letzten Jahren wichtige Erweiterungsprojekte abgeschlossen werden konnten (Lötsch-

berg-Basistunnel, Doppelspurausbauten Gürbetal und Bern – Neuchâtel), standen im vergangenen Jahr planmässige Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an der Infrastruktur im Fokus. Einige Kennzahlen:

Bauprojekte		
	2011	2010
Oberbauerneuerungen (in km)	16,8	15,7
Weichenerneuerungen (Anzahl)	17	36
Gleisunterhalt/Stopfen (in km)	60,7	65
Gleisunterhalt/Schleifen (in km)	134,1	155
Perronerneuerungen/ Neubauten (in km)	0,16	0,36
Erneuerung Bankett (in km)	3,3	9,98
Ersatz Signum durch Eurobalisen (Anzahl)	59	64
Ersatz Fahrleitungskettenwerk (in km)	11	11,7
Ersatz Fahrleitungsmasten (Anzahl)	300	197

### Umbau Bahnhof Utzenstorf

Im Februar 2011 hat die BLS begonnen, den Bahnhof Utzenstorf auszubauen. Mit den beiden Aussenperrons, der Personenunterführung und dem grosszügigen Zugangsbereich entsteht in Utzenstorf ein moderner und kundenfreundlicher Bahnhof. Dazu baute sie zunächst die bestehende Gleis- und Fahrleitungsanlage bis auf ein Betriebsgleis zurück. Die erste Etappe der neuen Personenunterführung folgte. Im Sommer und im Herbst wurden das Aussenperron und das Gleis 2 neu gebaut. In der Intensivbauphase Mitte Oktober 2011 erneuerte die BLS während einer einwöchigen Totalsperre einen grossen Teil der Gleisanlage. In der letzten Phase von Oktober 2011 bis Juli 2012 steht die zweite Etappe der Personenunterführung auf dem Programm;



Der renovierte Bahnhof Spiez ist seit Ende 2011 barrierefrei und bietet Reisenden und Passanten attraktive Dienstleistungen.

zudem werden das Hausperron und der restliche Teil vom neuen Gleis 1 erstellt.

Aus heutiger Sicht wird der Ausbau der Bahnhofanlage im Sommer 2012 abgeschlossen. Die Investitionen belaufen sich auf insgesamt CHF 18,5 Mio.

### BLS eröffnet umgebauten Bahnhof Spiez

Nach einer Bauzeit von 16 Monaten eröffnete die BLS am 12.11.2011 mit einem Volksfest das umgebaute Bahnhofgebäude von Spiez, dem Verkehrsknotenpunkt im Berner Oberland. Der bald 100-jährige Bahnhof hat seine Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten für Reisende und Passanten attraktiv erweitert. Dazu gehören das komplett mo-

dernisierte BLS-Reisezentrum, ein neuer Avec-Shop, die umgebaute Filiale der Raiffeisenbank, das aufgefrischte Bahnhofsbuffet, eine Bar und ein Coiffeur. Büroarbeitsplätze, Sitzungs- und Schulungsräume für BLS-Mitarbeitende kommen hinzu. Das Zug- und Lokpersonal der BLS erhielt neue Aufenthaltsräume.

Ein eingebauter Lift ermöglicht den barrierefreien Zugang zum Gebäude. Die Fassade erstrahlt in frischem Glanz: Viele historisch wertvolle Elemente kommen wiederhergestellt oder freigelegt erst jetzt zur Geltung. Die Bahnhofstrasse wurde ebenfalls saniert.

Insgesamt investierte die BLS rund CHF 10 Mio. in den Umbau.

## Ausblick

Die Umsetzung der Strategie FIT15 stellt für die kommenden Jahre einen Schwerpunkt für die BLS Netz AG dar. 2012 liegt der Fokus darauf, allfällige Mängel oder Lücken in den per Anfang Jahr eingeführten neuen Prozessen und Strukturen zu erkennen und zu beheben. Weiter steht 2012 insbesondere der Aufbau eines Effizienzprogramms im Vordergrund. Dazu wird ein Vorgehenskonzept mit klar definierten Massnahmen für die Jahre 2013–2015 erstellt, damit die Effizienzsteigerungsziele bis Ende 2015 erreichen werden können.

Zudem entwickelt die BLS Netz AG zur Verbesserung der Transparenz und Steuerung die finanziellen Instrumente weiter, beispielsweise durch die Einführung eines Kennzahlensystems.

Das im vergangenen Jahr im Rahmen der Strategieumsetzung FIT15 gestartete Programm «Kundenorientierung», an dem alle 746 für die BLS Netz AG tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teilgenommen haben, wird in diesem Jahr abgeschlossen.

Im aktuell grössten Bauprojekt der BLS, dem Rosshäuserntunnel, erfolgt im Frühjahr 2012 der Spatenstich zum Bau des Tunnels und der Doppelspur Rosshäusern – Mauss.

Ebenfalls im Frühjahr startet zudem die Modernisierung des Bahnhofs Mülenen, dem wichtigen Umsteigebahnhof zur Niesenbahn. In Burgstein stehen ab Sommer umfassende Modernisierungsarbeiten an. Beide Bahnhöfe erhalten unter

anderem zeitgemässe und behindertengerechte Perrons, die ein ebenerdiges Einsteigen in die Züge erlauben.

Einen kompletten Neubau des Bahnhofs plant die BLS in Huttwil. Für das Projekt im Umfang von rund CHF 40 Mio. will das Unternehmen in diesem Jahr das Projekt beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Bewilligung einreichen.

## Unwetter Kandertal: Erfolgreiches Krisen- management

Am 10. Oktober 2011 führte die Kander Hochwasser. Die Wassermassen transportierten grosse Mengen Geschiebe und verursachten an der BLS-Strecke Frutigen – Kandersteg insbesondere im Raum Mitholz grosse Schäden: Das Gleis wurde vollständig unterspült, 600 Meter Doppelspur zerstört und die 20 Meter lange und 10 Meter hohe Stützmauer von den Fluten weggerissen. Allein im Raum Mitholz wurden rund 4500 Kubikmeter Material auf den Bahngleisen abgelagert.

Ersatzverkehr organisiert  
für Reise- und Güterverkehr

Als am 10. Oktober 2011 um 17.00 Uhr das Hochwasser der Kander die Geleise überflutete, musste die BLS den Betrieb auf dem Streckenabschnitt Frutigen – Kandersteg umgehend einstellen. Da auch die Kantonsstrasse gesperrt war, konnte die BLS in den ersten Tagen im Kandertal keine Ersatzbeförderung einrichten. Auch der Autoverlad war betroffen: In den ersten vier Tagen hielt die BLS für den Lokalverkehr von und nach Kandersteg einen eingeschränkten Betrieb aufrecht. Güterzüge wurden durch den Basistunnel umgeleitet. Mit der eingeschränkten

Öffnung der Strasse am Nachmittag des 14. Oktober konnte die BLS einen Busbetrieb zwischen Frutigen und Kandersteg als Ersatz für die Regio-Express «Lötschberger» einrichten. Der Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein nahm den regulären Betrieb eine Woche nach dem Hochwasser wieder auf, die BLS konnte die Bahnstrecke zwischen Frutigen und Kandersteg eine Woche später, am 24. Oktober, eingeleisig wieder in Betrieb nehmen.

Zügiger Wiederaufbau startet  
am Tag nach dem Unwetter

Um das Ereignis zu bewältigen, richtete die BLS einen Führungsstab in Spiez ein. Dieser koordinierte alle notwendigen Massnahmen und stand auch mit den örtlichen Führungsorganen in regelmässigem Kontakt. Die BLS nahm den Wiederaufbau der zerstörten Bahnanlagen einen Tag nach dem Unwetter, am 11. Oktober 2011 in Angriff. Unterstützt durch drei externe Bauunternehmen aus der Region erstellten die Baudienste der BLS Infrastruktur bis zum 23. Oktober ein neues Gleis, so dass der einspurige Bahnbetrieb wieder aufgenommen werden konnte. Am 21. November war das zweite Gleis fertig, und der Betrieb lief wieder uneingeschränkt.

Unter anderem wurden verbaut:

- rund 2000 Meter Schienen und eine neue Weiche
- rund 200 Holzschwellen und gegen 1600 Betonschwellen
- rund 3500 Tonnen Schotter

Insgesamt summierten sich die Schäden auf knapp CHF 6 Mio.



Einen Tag nach dem Unwetter im Kandertal begann die BLS mit dem Wiederaufbau der zerstörten Bahnanlagen und organisierte Ersatzlösungen für Personen- und Güterverkehr.

# Bahnproduktion

Bahnproduktion

**170**

Drittkunden

**5251**

Wartungsarbeiten  
an den Fahrzeugen  
des Personenverkehrs

**98.5%**

der BLS-Reisenden  
verfügen über einen  
gültigen Fahrschein

Nach dem Motto:  
«Besser unterwegs –  
mit dem Produkt  
Zug aus einer Hand»  
fasst der 2011 ge-  
schaffene Geschäfts-  
bereich Bahnpro-  
duktion die bisherigen

Bereiche Werkstätten, Zugförderung  
und Teile des Personenverkehrs  
zusammen. Das Berichtsjahr stand  
im Zeichen der erfolgreichen  
Neuorganisation und des Wandels.



Am 2. Mai 2011 nahm der neu geschaffene Geschäftsbereich Bahnproduktion nach 13-monatiger Vorbereitungszeit seine operative Tätigkeit auf. In der Bahnproduktion arbeiten neu 1500 Mitarbeitende. Darunter sind 30 junge Menschen, die eine Ausbildung absolvieren zum Automatiker, Gebäudereiniger, Kauffrau/-mann öV, Logistiker oder Polymechaniker. Das Ziel, dass alle Mitarbeitenden Anfang Mai ihre neue Funktion, ihre Vorgesetzten sowie den jeweiligen Arbeitsort kannten, wurde erreicht. Viele Kadermitarbeitende (rund 85 Prozent) haben zudem eine neue oder erweiterte Funktion übernommen.

Die Bahnproduktion vereint neu die Organisationseinheiten:

- Kapazitätsplanung und Flottenmanagement
- Lenkung und betriebsnahe Instandhaltung
- 3R-Geschäft (Reparaturen, Retrofit und Revisionen)
- Zug- und Lokpersonal
- Entwicklung und Support

Steuerung der Bahnproduktion und fachliche Unterstützung des Leitungsteams

Die Strategie Bahnproduktion schafft die Grundlagen für die mittel- bis langfristige Entwicklung der Bahnproduktion. Mit der Einheit Entwicklung und Support wurde ein zentraler Bereich für die Steuerung von Projekten und Geschäften geschaffen. Ausserdem ist der Bereich verantwortlich

für Schlüsselprojekte, die strategischen IT-Anforderungen und das Innovationsmanagement. Fachliche Vorgaben und eine bereichsübergreifende Koordination werden mit der Fachstelle Risk/Sicherheit/Qualität und Netzzugang erarbeitet. Weiter wird das Leitungsteam fachlich durch die drei Stäbe Personal, Controlling und Unternehmenskommunikation unterstützt.

Zentrale Planung bringt Mehrwert

Gegenüber der vorherigen Organisation liegt heute eine wesentliche Verbesserung in der Konzentration der Kapazitätsplanung und des Flottenmanagements vor. Das Engineering agiert als zentrale Kostensteuerung und generiert dadurch einen direk-



Die Werkstätten sind neu entweder für die betriebsnahe Instandhaltung zuständig oder für das 3R-Geschäft Reparaturen, Retrofit, Revisionen sowie Komponenten.

ten Mehrwert für die gesamte Bahnproduktion. Die Einheit Kapazitätsbemessung und Jahresplanung plant und optimiert zentral die Auslastung der Werkstätten und Anlagen sowie den Einsatz der Mitarbeitenden und Fahrzeuge. Der zentral geführte Bereich Key Account Management ist verantwortlich für die umfassende Kundenbetreuung.

### Instandhaltung neu organisiert

Die Werkstatt-Standorte haben sich durch die Neuorganisation verändert. Die Werkstätten sind neu entweder für die betriebsnahe Instandhaltung zuständig oder für das 3R-Geschäft Reparaturen, Revisionen, Retrofit sowie Komponenten. Um diese Prozesse zu entflechten, waren in den Werkstätten diverse Vorbereitungsarbeiten nötig. Die im Bereich betriebsnahe Instandhaltung angesiedelten Werkstätten Spiez, Oberburg und Bern-Aebimatt fokussieren sich neu als Produktionsteams auf die Instandhaltung, die Werkstatt Bönigen legt den Schwerpunkt auf das 3R-Geschäft. Bis auf Oberburg konnte die organisatorische Entflechtung per Ende Jahr erfolgreich abgeschlossen werden.

Der Bereich Services Fläche ist für die gesamte Reinigung des Rollmaterials zuständig. Der Bereich Vorbereitung und Steuerung übernahm neben der Produktionssteuerung neu auch die rollende Vorbereitung der Instandhaltungsleistungen sowie der Produktion und steuert damit den Tagesbahnbetrieb. Das gleiche Prinzip gilt für den Bereich der 3R-Geschäfte: In der AVOR und Logistik erfolgt basierend auf den Vorgaben aus der Jahresplanung die kurzfristige Ressourcenzuweisung. Qualität und Verfügbarkeit sollen so künftig aus einer Hand gesteuert werden und langfristig zu einer spürbaren höheren Effizienz führen.

### Zug- und Lokpersonal vereint

Die Einheit Zug- und Lokpersonal wurde ebenfalls nach dem Grundsatz «Produkt Zug aus einer Hand» zusammengefasst. Ein Team teilt das Zug- und Lokpersonal ein. Zwei weitere Teams erbringen die eigentliche Zug- bzw. Lokpersonalleistung an verschiedenen Standorten in der Schweiz. Der Bereich Sicherheit und Qualität ist für die Fahrsicherheit (Safety), die Sicherheit im Zug (Security) und neu auch für die vom Kunden wahrgenommene Qualität verantwortlich.



In den Bahnproduktionswerkstätten müssen bei vielen Arbeiten generell Schutzbrillen und Anstoskappen getragen werden.

### Arbeitssicherheit und Unfallverhütung

Seit 2010 gibt es eine verbindliche Berufs- und Schutzbekleidung für rund 550 Mitarbeitende. Klar definierte Sicherheits- und Verhaltensregeln ermöglichen es Mitarbeitenden und Dritten, sich jederzeit sicherheitsgerecht zu verhalten. Auch bei risikoreichen oder aussergewöhnlichen Aufgaben und Tätigkeiten sind betriebs- und arbeitsplatzspezifische Regeln unerlässlich. Die Mitarbeitenden werden kontinuierlich in diesen Belangen informiert und ausgebildet; die BLS publiziert regelmässig Auszüge aus den Vorschriften und überprüft die Kenntnisse in Audits und Zertifizierungsgesprächen.



Durch die einheitliche Uniform zeigen die BLS-Security-Mitarbeitenden Präsenz und vermitteln ein Gefühl von Sicherheit.

### BLS-Sicherheitsdienst für Fahrgäste und Zugpersonal

Durch zusätzliche Rekrutierungen haben wir das bestehende Security-Team des BLS-Sicherheitsdienstes auf 21 Personen verstärkt. Seit Herbst 2011 sind alle Security-Mitarbeitenden in einheitlichen Uniformen unterwegs. Die neue BLS-Uniform bringt sichtbare Präsenz: Die Security-Mitarbeitenden sind für die Reisenden wie auch das Zugpersonal besser erkennbar. Eine Befragung bei den Fahrgästen hat ergeben, dass diese sich durch die regelmässigen Patrouillen merklich sicherer fühlen. Der 2009 aufgebaute hauseigene BLS-Sicherheitsdienst ist als fester Bestandteil des BLS-Dienstleistungsangebots für die Sicherheit der Fahrgäste und des Zugpersonals verantwortlich. Dabei setzt er auf personelle Präsenz und Videoüberwachung. Die Mitarbeitenden des Sicherheitsdienstes sind prioritär zu den eher problematischen Randzeiten auf den Zügen und in den Fan-Extrazügen im Einsatz. Um heiklen Situationen gewachsen zu sein, haben sie eine externe Ausbildung zum Security-Mitarbeitenden öV absolviert. Im Bedarfsfall kooperiert die

BLS jeweils mit der kantonalen Polizei. Diese Zusammenarbeit funktionierte im Berichtsjahr sehr gut und wird unverändert weitergeführt.

Einbindung der Mitarbeitenden

Parallel zum operativen Betrieb läuft in der Bahnproduktion der Umsetzungs- und Change-Prozess. Die Mitarbeitenden der Bahnproduktion werden unter anderem in einem intensiven Workshop – dem «Steilpass» – mit der neuen Philosophie «Produkt Zug aus einer Hand» vertraut gemacht. Die fünf Credos leiten sich aus den übergeordneten Hauptzielsetzungen «Qualität optimieren», «Kosten senken» und «Kundenorientierung steigern» ab.

### Ausblick

Die drei Bahnproduktions-Werkstätten in Bönigen, Oberburg und Spiez sollen im Rahmen der Instandhaltungsstrategie 2020 im Zeitraum von 2014 bis 2018 umgebaut, modernisiert und erweitert werden. Mehr Effizienz, eine höhere Qualität sowie die konsequente Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Bahnproduktionskunden stehen dabei im Mittelpunkt.

Ab Herbst 2012 werden die 28 neuen Doppelstockzüge in Betrieb genommen. Die Bahnproduktion bereitet sich minutiös darauf vor. Lok- und Zugpersonal und die Mitarbeitenden der Werkstätten werden geschult. Nötig sind zudem neue Instandhaltungskonzepte, ein neues dynamisches Fahrgastinformationssystem, aber auch bauliche Anpassungen an der Werkstatt Bern-Aebimatt (Durchlaufreinigungsanlage, Dachgalerien, Stirnkopfarbeitsbühnen usw.), wo die Doppelstockzüge in Zukunft gewartet werden.

# Personal

Personal

**2750**

Mitarbeitende (FTE)

**15.3%**

Frauenanteil

**98**

Auszubildende

Die BLS ist in Bewegung – und mit ihr die rund 2750 Mitarbeitenden aus 24 Nationen. 2011 absolvierten 98 junge Menschen bei der BLS eine Ausbildung in

den verschiedensten Berufszweigen. Der Bereich Personal unterstützt diese Nachwuchstalente, aber auch langjährige Mitarbeitende und Kader in ihrer beruflichen Entwicklung. Die neue Personalvorsorgestiftung hat sich trotz der schwierigen Anlagesituation auf den Finanzmärkten 2011 gut gehalten.

Die BLS beschäftigte im vergangenen Jahr 2750 Mitarbeitende (umgerechnet auf Vollzeitstellen, Stand Ende 2011) aus 24 Nationen. Das sind 5 Vollzeitstellen weniger als im Vorjahr. Mit durchschnittlich 435 Mitarbeiterinnen verzeichnete die BLS im abgelaufenen Jahr einen Frauenanteil von 15,3 Prozent. Wie im Vorjahr absolvieren bei der BLS 98 junge Menschen eine Ausbildung.

Anzahl Mitarbeitende (Personen)		
	2011	2010
<b>BLS AG</b>		
Personenverkehr (Bahn, Bus, Schiff)	274	482
Infrastruktur (BLS Netz AG)	746	786
Bahnproduktion	1414	1189
Management Services	199	177
<b>Total</b>	<b>2633</b>	<b>2634</b>
<b>BLS Cargo AG</b>		
BLS Cargo Italia S.r.l.	80	79
BLS Cargo Deutschland	19	25
Busland AG	8	8
Emmental Tours AG	96	96
	-	4
<b>BLS-Gruppe</b>	<b>2836</b>	<b>2846</b>

Stand jeweils am 31.12.

Lohnsumme steigt um 1,4 Prozent

Die Verhandlungen mit den Sozialpartnern wurden offen und partnerschaftlich geführt. Die BLS erhöht die Lohnsumme für das Jahr 2012 um 1,4 Prozent. Mit 0,9 Prozent der Lohnsumme finanziert sie lohnsystembedingte und individuelle Lohnanpassungen. Zum Ausgleich der Jahreststeuerung erhöht die BLS die Gehälter der Mitarbeitenden mit Gesamtarbeitsvertrag generell um 0,4 Prozent. Als weitere Massnahme werden die ersten sieben Funktionsstufen angehoben, was einer Lohn-

summenerhöhung von 0,1 Prozent entspricht. Für die Kadermitarbeitenden erfolgt eine individuelle Lohnanpassung. Die Lohnanpassungen treten per 1. April 2012 in Kraft.

Deckungsgrad beim Vorsorgewerk der BLS AG bleibt bei rund 95 Prozent

Die neue Personalvorsorgestiftung ist trotz des schwierigen, durch die europäische Finanzkrise geprägten Anlageumfelds 2011 gut gestartet. Sie erzielt eine über dem Branchendurchschnitt liegende provisorische Performance von 1,85 Prozent. Der Deckungsgrad bleibt bei 95 Prozent. Nach der Übernahme der Regionalverkehr Mittelland (RM) durch die BLS im Jahr 2006 wurde die Pensionskasse der RM vorläufig weitergeführt, wobei jedoch neu eintretende Mitarbeitende bereits bei der Sammelstiftung Symova in einem eigenen Vorsorgewerk versichert wurden. Auf den 1. Januar 2013 ist die Übertragung der Versicherten der Pensionskasse RM auf die Symova geplant, so dass schliesslich alle Mitarbeitenden der BLS im gleichen Vorsorgewerk versichert sind.

Führungskultur weiterentwickelt

Die Entwicklung der Führungskräfte bildete in diesem Jahr erneut einen Schwerpunkt bei der BLS. Die Umsetzung der BLS Führungsleitsätze wurde weitergeführt, so dass jetzt der Grundstein für ein gemeinsames Führungsverständnis gesetzt ist. Der Lehrgang «Führung&» unterstützt die Vorgesetzten, den eingeschlagenen Weg gemeinsam weiterzugehen. Er soll helfen, die optimale Balance im Spannungsfeld unterschiedlicher Anforderungen und Erwartungen zu finden.

«Welcome Day» macht mit BLS vertraut

Am 11. März 2011 hat die BLS den ersten «Welcome Day» für neue Mit-

arbeitende organisiert – ein wichtiges Element des Einführungsprogramms. An diesem Tag können sie das Unternehmen in seiner ganzen Vielfalt, seine Vision, die Strategie, die Ziele und die Organisationsstruktur näher kennenlernen. Zugleich werden den neuen Mitarbeitenden von Anfang an die Kultur und die Werte der BLS vermittelt. Zum «Welcome Day» gehört auch der Besuch der Bahnleitstelle Spiez oder ein Rundgang durch die nahe gelegene BLS Werkstätte in Spiez.

Talente finden – Talente fördern

Die BLS muss sich auch bezogen auf den Arbeitsmarkt auf zukünftige Herausforderungen vorbereiten: Der Wettbewerb um Talente verschärft sich. Hier wollen wir uns gut positionieren. Unsere Bemühungen, die BLS auch als gute Arbeitgeberin noch bekannter zu machen, haben sich bereits auszahlt. Wir wollen uns aber noch stärker engagieren.

Es gibt auch im Unternehmen viele Mitarbeitende mit grossem Potenzial, die es zu erkennen, zu entwickeln und zu halten gilt. Die Personalentwicklung richtete im Berichtsjahr ihre Aufmerksamkeit deshalb stark auf das Talentmanagement und setzte dabei Instrumente wie die Zielvereinbarung und -beurteilung, das Personalportfolio und die Nachfolgeplanung ein. Durch die Nachwuchsförderung konnten auch Abgänge durch Pensionierungen oder Neuorganisation intern gelöst werden.

Die individuelle und kollektive Entwicklung wurde vermehrt gefördert: Kadermitarbeitende absolvierten aufgabenspezifische Lehrgänge und befassten sich zudem mit der Führungskultur. An den Kaderanlässen, die vermehrt auf den Dialog setzen, konnten sich die Kader über Strategie- und Führungsfragen austau-

schen und von neuen Inputs profitieren und diese gleich praxisorientiert vertiefen.

Der neu ausgerichtete und gestärkte Bereich Personalentwicklung konnte weitere Themen angehen: Er verstärkte die Aktivitäten im Personalmarketing zum Beispiel an Hochschulen oder über die modernen Kanäle der Social Media und unternahm erste Schritte zur Einführung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements.

Neues HR-Modell weiterentwickelt

Seit dem 1. April 2010 arbeitet die Organisationseinheit Personal nach dem neuen HR-Modell, das sich ver-

stärkt auf die strategischen Personalziele konzentriert. Die bisherigen Erfahrungen fliessen in die Weiterentwicklung des BLS-HR-Modells ein. Ähnliche oder gleiche Aufgabengebiete werden in den entsprechenden Teams gruppiert, damit die Organisationseinheit Personal noch besser auf Kundenanforderungen eingehen und sich auf ihre Kernaufgaben konzentrieren kann: effiziente Personaladministration, professionelle Beratung und zukunftsorientierte Personalentwicklung. Aus diesem Grunde wurden die HR-Berater den HR-Partnern und das Dienstleistungszentrum den «Experten Anstellung & Soziales» angegliedert (neu Fachcenter).

## Ausblick

Die grossen Herausforderungen des kommenden Jahres liegen in der Begleitung der zahlreichen Veränderungs-Projekte im gesamten Konzern sowie in der Weiterentwicklung der Führungskräfte. Eine wichtige Rolle wird der Aufbau der strategischen Personalplanung spielen. Im Talentmanagement sind die Weichen im Bereich der Zielvereinbarung und Leistungsbeurteilung neu zu stellen. Ohne die individuelle und kollektive Entwicklung der Mitarbeitenden und Kader zu vernachlässigen, müssen auch die Arbeiten im betrieblichen Gesundheitsmanagement und im Personalmarketing konzentriert weitergeführt werden.



Zum «Welcome Day» für neue Mitarbeitende gehört meist auch ein Besuch der Betriebsleitzentrale Spiez.

## Wir sind zuverlässig.

Wir bewegen Menschen und Güter sicher und zuverlässig. Dabei sind wir ein vertrauenswürdiger Partner, der hält, was er verspricht. Wir handeln professionell und effizient gegenüber unseren Kunden.

## Wir sind ambitioniert.

Wir entwickeln die Bahn und den öffentlichen Verkehr engagiert weiter. Mit Leidenschaft erarbeiten wir innovative Lösungen. So schaffen wir Angebote, die unseren Kunden einen echten Mehrwert bieten.

## Wir sind sympathisch.

Wir sind stolz auf unsere regionale Identität. Dank unserer Nähe zu den Kunden wissen wir, was sie bewegt, und kennen ihre individuellen Bedürfnisse. Mit herausragenden Leistungen wollen wir sie begeistern. Jeden Tag.

# Nachhaltigkeit

Die BLS bekennt sich zu ihrer Verantwortung für eine intakte Umwelt. Dauerhaft nachhaltig handeln können wir nur, wenn wir mit unseren Leistungen im Bereich der öffentlichen Mobilität unsere Kundinnen und Kunden Tag für Tag zufriedenstellen. Und wenn wir mit unserer wertvollsten Ressource – den Mitarbeitenden – sorgfältig umgehen. Auf Basis der bereits erarbeiteten Umweltgrundsätze haben wir 2011 begonnen, die ökonomischen, sozialen und ökologischen Leistungen der verschiedenen Unternehmensbereiche zu definieren und daraus Nachhaltigkeitsgrundsätze abzuleiten.



**D**er öffentliche Verkehr gehört zum Bild einer nachhaltigen Schweiz: Auf umweltfreundliche Weise deckt er die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit umfangreichen und attraktiven Angeboten. Das Selbstverständnis, als Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Landes zu leisten, ist darum in der BLS tief verwurzelt – auch bei vielen Mitarbeitenden, die sich schon deshalb stark mit der BLS als Arbeitgeberin identifizieren.

Bei der BLS existieren heute mehrere Bereichsstrategien mit klaren Bezügen zur Nachhaltigkeit. Wir wollen nun in einem nächsten Schritt eine umfassende Strategie erarbeiten, welche die zahlreichen Beiträge integriert, Herausforderungen und Synergiepotenziale thematisiert und die Nachhaltigkeit explizit als Zielgrösse von strategischer Bedeutung deklariert.

Die Geschäftsleitung hat 2011 beschlossen, die ökonomischen, sozialen und ökologischen Leistungen der verschiedenen Unternehmensbereiche zu definieren und daraus Nachhaltigkeitsgrundsätze abzuleiten. Damit wird ein verbindlicher Rahmen geschaffen für den bewussten Umgang mit allen Dimensionen der Nachhaltigkeit sowie für die systematische Nutzung der vorhandenen Stärken und Verbesserungspotenziale.

Erste Ergebnisse dieses Prozesses werden 2012 vorliegen. Die Verankerung der Nachhaltigkeit auf der strategischen Ebene ist eine wichtige Voraussetzung, um auf allen Stufen das Bewusstsein zu schärfen für die Leistungen der BLS in Bezug auf ihren wirtschaftlichen Erfolg, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung.

## Aktuelle Projekte

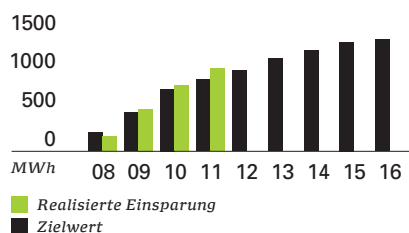
---

### Schienenfahrzeuge energetisch optimiert

Ende 2010 verabschiedete die BLS Umweltgrundsätze mit einem zugehörigen Massnahmenplan. Ein Umsetzungsschwerpunkt daraus war, das Energiesparpotenzial für die gesamte Schienenfahrzeugflotte zu ermitteln. Abklärungen durch externe Spezialisten ergaben, dass der Bahnstrom-Verbrauch mit geeigneten Massnahmen um rund 4,5 Prozent reduziert werden könnte. Heizung, Lüftung und Klimatisierung beanspruchen einen grossen Teil des Bahnstroms beim Personenverkehr. Hauptverantwortlich dafür sind die schlechte Wärmedämmung der Fahrzeuge, Fenster mit einem zu hohen Energiedurchlass sowie nicht optimal eingestellte Steuerungen für Heiz- und Kühlanlagen. Um genauere Daten für die Massnahmenplanung zu ermitteln, vereinbarte die BLS mit der Universität Basel eine zweijährige Zusammenarbeit.

Seit März 2011 ist ein mit einem Messsystem ausgerüstetes BLS-Fahrzeug im Normalbetrieb unterwegs. Erste Massnahmen werden ab Frühjahr 2012 umgesetzt. Während der verbleibenden Laufzeit des Projekts wird die Universität Basel Rechenmodelle erarbeiten, die der BLS in Zukunft als Basis für die energetische Optimierung der Fahrzeuge dienen werden.

### Energiebilanz der Gebäude verbessert



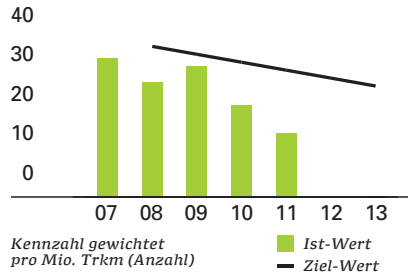
Umsetzung von Energiesparmassnahmen an 6 BLS-Standorten

Bereits 2007 hat die BLS mit der Energieagentur der Wirtschaft (EnAW) Ziele vereinbart und Massnahmen beschlossen in Bezug auf die Reduktion des Energieverbrauchs. Die Umsetzung der Massnahmen schreitet zügig voran. Die realisierte Einsparung lag 2011 bereits über dem Zielwert für das Jahr 2012 – es wurde also deutlich mehr Energie gespart als geplant. Die BLS erarbeitet zudem seit Mitte 2011 einen für das gesamte Unternehmen verbindlichen energetischen Gebäudestandard für Neubauten und Sanierungen. Er soll im Laufe des Jahres 2012 in Kraft treten.

### Betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit

Das 2008 lancierte Sensibilisierungsprogramm «Bodyguard» soll helfen, Unregelmässigkeiten vor allem aufgrund menschlicher Fehler im Bahnbetrieb und Arbeitsunfälle zu reduzieren.

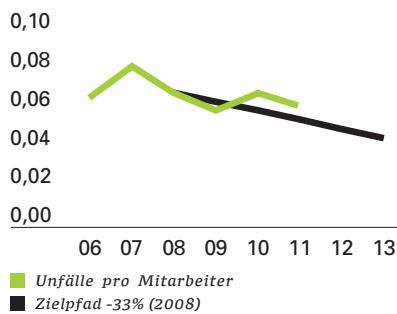
## Betriebliche Unregelmässigkeiten nehmen ab



Betriebliche Kennzahlen

Die (anhand der 2011 erstmals angewandten Sicherheitsziele) gemessene Anzahl der betrieblichen Unregelmässigkeiten auf der BLS-Infrastruktur nahm 2011 gegenüber dem Vorjahr nochmals ab. Der Wert lag erneut unter dem Gesamtziel.

## Noch zu viele Arbeitsunfälle



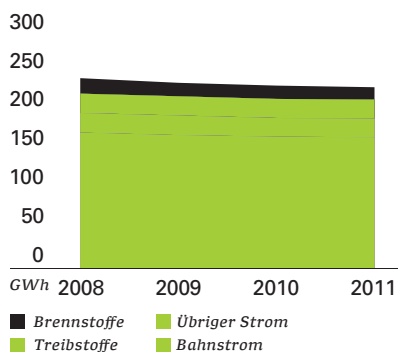
Arbeitsunfälle

Statistiken zeigen, dass sich bei der BLS deutlich mehr Unfälle pro Mitarbeiter ereignen als bei vergleichbaren Betrieben. So befindet sich die Anzahl der Arbeitsunfälle immer noch über dem durch die BLS definierten Zielpfad. Zwar handelt es sich oft um Bagatellunfälle. Die Mehrheit der Unfälle haben die Mitarbeitenden durch unaufmerksames oder unvorsichtiges Verhalten mitverursacht. Hier besteht ein wesentliches Verbesserungspotenzial.

Inzwischen wurden organisatorische Massnahmen ergriffen, die Sicherheitsregeln präzisiert, Information und Schulungen von Vorgesetzten und Mitarbeitenden intensiviert. Bis 2013 soll die Zahl der Arbeitsunfälle auf weniger als 4,6 pro 100 Mitarbeitende reduziert werden, langfristig wird eine Halbierung der aktuellen Werte angestrebt. Ziel ist es, die Bedeutung der Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Unternehmen stärker zu verankern. Es gilt, eine Sicherheitskultur zu etablieren, bei der es für alle selbstverständlich ist, dass unsichere Zustände behoben werden und unsicheres Verhalten angesprochen und korrigiert wird.

## Indikatoren zur ökologischen Nachhaltigkeit

### Energie und CO<sub>2</sub>



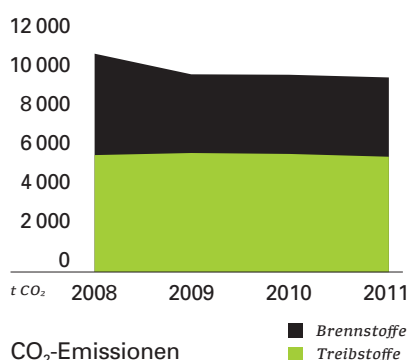
Im Zeitraum 2008–2011 nahm der Gesamtenergieverbrauch<sup>1</sup> um rund 5% ab. Grund hierfür ist zum einen der Strombedarf der Bahn, der trotz steigender Transportleistung tendenziell sinkt. Auch bei den Brennstoffen ist – in Übereinstimmung mit der Verbesserung der Energiebilanz der Gebäude – ein deutlicher Rückgang feststellbar.

Energieverbrauch nach Energieart



Der gesamte Energieverbrauch der BLS<sup>2</sup> betrug 2011 rund 232,4 Gigawattstunden (GWh). Der Bahnbetrieb beansprucht mit 81% am meisten Energie. Busse und Schiffe verbrauchen mit 3–4% Anteil vergleichsweise wenig Energie. Gebäude, Werkstätten und technische Räume, welche diesen drei Geschäftsfeldern nicht klar zugeordnet werden können, verursachen die verbleibenden 12% des Energieverbrauchs.

Energieverbrauch nach Geschäftsfeld

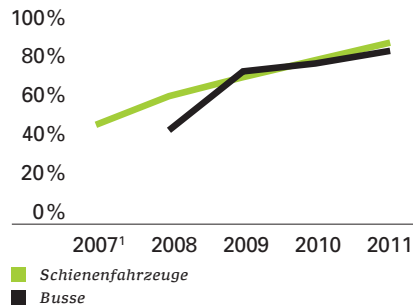


Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der BLS<sup>2</sup> haben sich seit 2008 um 11% verringert. Zu dieser Entwicklung hat vor allem die Abnahme bei den Brennstoffen (Verbrauch von Heizenergie) beigetragen. Hier wirkt sich der vermehrte Einsatz von CO<sub>2</sub>-armer Fernwärme anstelle von Heizöl positiv aus. Bei den Treibstoffen wurde die Zunahme beim Busverkehr durch die Abnahme bei den Schiffen ausgeglichen.

<sup>1</sup> inkl. Stromverbrauch Dritter auf der BLS-Bahninfrastruktur, ohne private PW zu Dienstzwecken und ohne Flugreisen

<sup>2</sup> ohne (sog. «graue») Emissionen aus der Bereitstellung der Energieträger

## Feinstaub

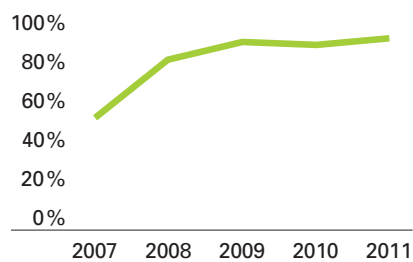


Fahrzeuge mit Partikelfilter

Dieselmotoren sind eine bedeutende Quelle gesundheitsschädigenden Feinstaubes. Durch den Einsatz von Partikelfiltern können diese Emissionen massiv reduziert werden. 2011 waren 92% der dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge und 89% der BLS-Busse mit einem Partikelfilter ausgerüstet. Die Nachrüstung der Schiffsflotte wurde vorläufig zurückgestellt.

<sup>1</sup> Busse: für 2007 sind keine Angaben verfügbar

## Lärmschutzwände



Realisierte Lärmschutzwände

Das BLS-eigene Rollmaterial erfüllt bereits seit Ende 2009 die gesetzlichen Anforderungen bezüglich Lärmschutz. 2011 konnte auch der Bau von Lärmschutzwänden abgeschlossen werden: Alle aufgrund des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen erforderlichen Bauten waren erstellt. Die Gesamtlänge der Lärmschutzwände auf dem Netz der BLS AG beträgt aktuell 10 286 m.

## Mit Schadstoffen belastete Standorte



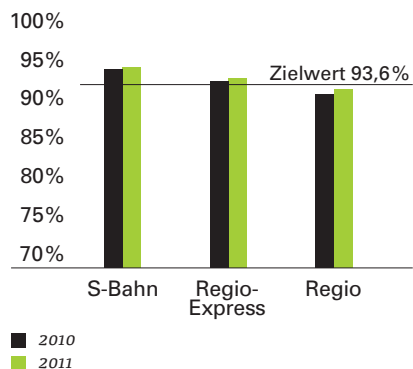
- Kein Handlungsbedarf (55)
- Verdachtsfläche (8)
- Untersuchungsbedürftig (7)
- Überwachungsbedürftig (5)
- Sanierungsbedürftig (1)

Mit Schadstoffen belastete Standorte

Von den rund 1500 Parzellen im Besitz der BLS sind 76 Parzellen mit umweltgefährdenden Stoffen belastet oder es besteht der Verdacht auf eine Belastung. In 55 Fällen sind keine Massnahmen erforderlich. 5 Standorte müssen überwacht werden und bei weiteren 7 Standorten sind noch vertiefte Abklärungen notwendig. Ein Standort muss saniert werden, weil der Austritt von Schadstoffen eine Mensch und Umwelt gefährden würde.

## Indikatoren zur Kundenorientierung und zu den Mitarbeitenden

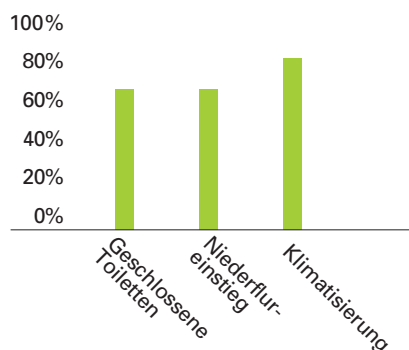
### Pünktlichkeit



Pünktlichkeit ist ein zentrales Qualitätsmerkmal für jedes Transportunternehmen. Die BLS hat sich für 2011 zum Ziel gesetzt, dass 93,6% aller Personenzüge mit weniger als 3 Minuten Verspätung zirkulieren. Dieses Ziel wurde bei den S-Bahn-Zügen sowie bei den übrigen Regionalzügen übertroffen. Bei den RegioExpress-Zügen konnte die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert werden. Die Zielerreichung ist damit näher gerückt.

Anteil der Züge mit weniger als 3 Minuten Verspätung

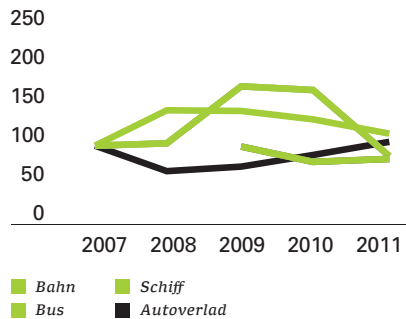
### Kundenfreundliches Rollmaterial



Mit dem Erneuerungs- und Komfortsteigerungsprogramm «Kompakt» wird ein bedeutender Teil der Fahrzeuge im BLS-Personenverkehr modernisiert und den heutigen Ansprüchen angepasst. Die Ausstattung der Zugkompositionen mit modernen Toiletten und Niederflureinstieg wurde 2010 vorerst abgeschlossen. Der Anteil der Zugkompositionen mit klimatisierten Wagen wurde 2011 deutlich erhöht. Er beträgt nun 87%.

Anteil der Zugkompositionen mit entsprechender Ausstattung (Stand Ende 2011)

## Rückmeldungen von Kundinnen und Kunden

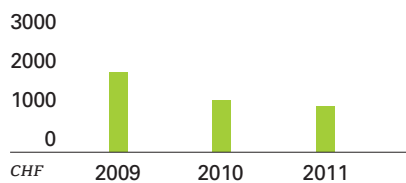


Kundenreaktionen

Die BLS erfasst sämtliche Kundenreaktionen<sup>1</sup> im Hinblick auf die Verbesserung ihres Angebots. Rund 90% der Beschwerden betreffen den Bahnbetrieb. Die Gesamtzahl der Kundenreaktionen ging gegenüber den Vorjahren deutlich zurück. Beim Busbetrieb hat sich die Anzahl wieder normalisiert, nachdem die Fahrplanänderungen 2009/2010 vorübergehend zu zahlreichen Beschwerden geführt hatten. 2011 haben die Kunden im Durchschnitt innerhalb von 3,26 Tagen eine abschliessende Antwort auf ihre Anfragen erhalten.

<sup>1</sup> Schiff: vergleichbare Erfassung der Kundenreaktionen erst ab 2009

## Ausgaben für externe Aus- und Weiterbildung



Ausgaben pro Vollzeitstelle

Die externen Ausbildungsausgaben pro Vollzeitstelle sind 2011 gegenüber dem Vorjahr um 9% gesunken. Dem Rückgang der Aufwendungen für Drittleistungen steht die vermehrte Durchführung von internen Schulungen bei der Weiterbildung von Lokomotivpersonal (im 2009 noch extern) gegenüber. Einsparungen entstanden auch beim Zugspersonal, weil 2011 kein Ausbildungsgang begonnen wurde.

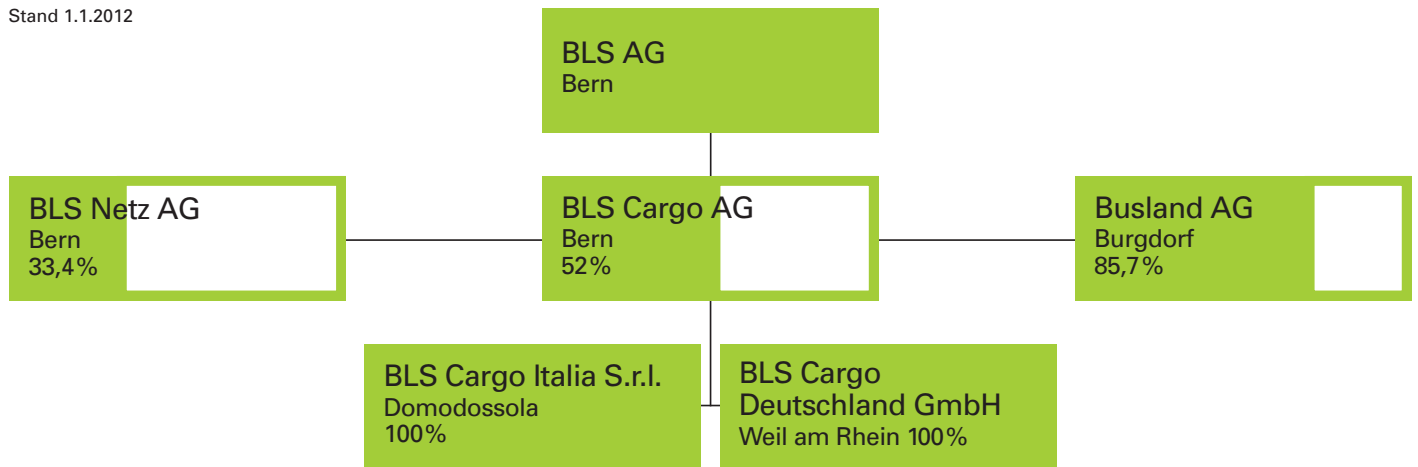
# Corporate Governance

Die BLS AG orientiert sich in ihrem Handeln und in ihrer Berichterstattung im Bereich Corporate Governance an den Empfehlungen der Zulassungsstelle der Berne eXchange, die sich pragmatisch an die Standards des Swiss Code of Best Practice anlehnen. Zusätzlich zu den Vorschriften des schweizerischen Aktienrechts sind unsere Grundsätze und Regeln zur Corporate Governance in den Statuten und im Organisationsreglement der BLS AG enthalten. Diese Dokumente überprüft der Verwaltungsrat regelmässig und passt sie aktuellen Anforderungen an.



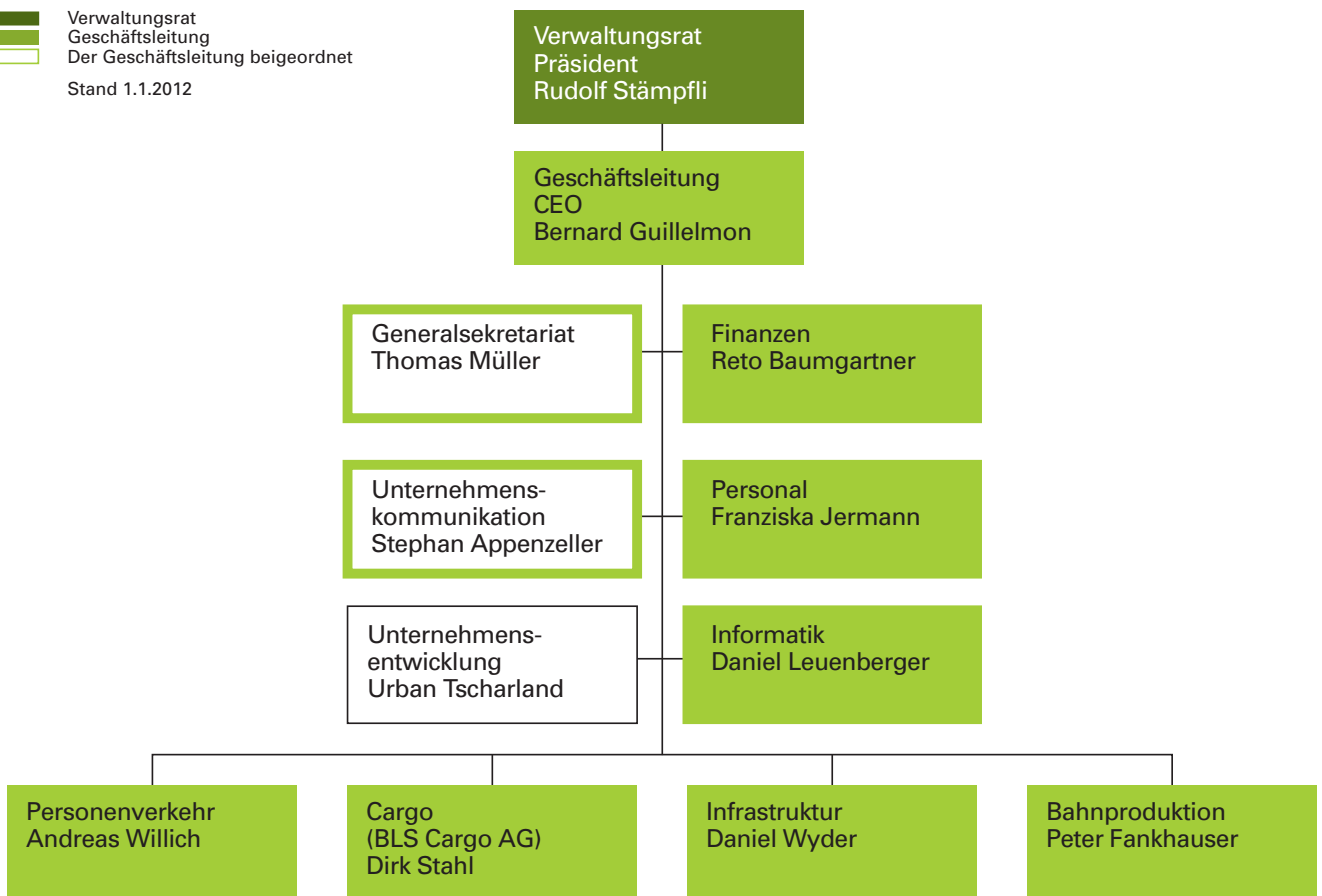
Konzernstruktur

Stand 1.1.2012



Organigramm der BLS AG

Verwaltungsrat  
 Geschäftsleitung  
 Der Geschäftsleitung beigeordnet  
 Stand 1.1.2012



### 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 23. Juni 2006 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 [www.bls.ch](http://www.bls.ch) heruntergeladen werden.

Die nächsten drei Generalversammlungen der BLS AG finden statt am:

- 15. Mai 2012  
im Casino Kursaal in Interlaken
- 16. Mai 2013  
im Kursaal in Bern
- 13. Mai 2014  
im Kursaal in Bern

### Verwaltungsrat

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

### Personelle Wechsel im Verwaltungsrat

Die Generalversammlung vom 27. Mai 2011 wählte Dr. Hans Werder, den früheren Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), zum Mitglied des Verwaltungsrats der BLS AG. Er nimmt den vakanten Verwaltungsratssitz von Paul Nyffeler ein. So ist der Verwaltungsrat der BLS AG mit neun Mitgliedern wieder vollzählig.

### Angaben zum Verwaltungsrat und zur 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 er die unmittelbare Führung seiner Geschäfte an die Geschäftsleitung delegiert. Zum Vorbereiten von besonderen Geschäften hat der Verwaltungsrat zwei ständige Ausschüsse ohne generelle Beschlusskompetenzen gebildet:

Der Ausschuss Finanzen und Revision behandelt vertieft folgende Aufgaben im Zuständigkeitsbereich des Verwaltungsrats: Prozesse und Risikomanagement, Rechnungswesen und Finanzkontrolle, Finanzplanung, Budget, Rechnung des Unternehmens und des Konzerns, Belange der internen und externen Revision

des Unternehmens und des Konzerns in Zusammenarbeit mit der Revisionsstelle sowie Sachgeschäfte mit besonderen finanziellen Konsequenzen.

Der Ausschuss Personal und Entschädigungen behandelt vertieft folgende Aufgaben im Zuständigkeitsbereich des Verwaltungsrats: Festlegen der individuellen Jahresziele und Kenntnissnahme der individuellen Zielerreichung der Geschäftsleitung, Festlegen von Lohn und Boni der Geschäftsleitung im Rahmen der vom Verwaltungsrat zur Lohnpolitik genehmigten Grundsätze sowie Vorbereiten der Grundsätze der Kaderanstellungsbedingungen zuhanden des Verwaltungsrats.

Die BLS AG verfügt über ein konzernweites Internes Kontrollsystem (IKS). Dessen Wirksamkeit wird einer jährlichen 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.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats haben im Jahr 2011 insgesamt CHF 350 985 an Vergütungen im Sinn von Art. 663 bis Abs. 2 OR bezogen. Die Vergütungen je Mitglied sowie weitergehende Angaben sind auf Seite 88 ausgewiesen.

### Veränderung in der Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat wählte Peter Fankhauser als zusätzliches Mitglied in die Geschäftsleitung. Er leitet seit Mai 2011 den neu geschaffenen Geschäftsbereich Bahnproduktion.

Der Verwaltungsrat wählte per 1. Mai 2011 Andreas Willich zum neuen Leiter Personenverkehr und Mitglied

der Geschäftsleitung der BLS AG. Vom 1.2.2010 bis Ende April 2011 leitete Thomas Stupp den Geschäftsbereich Personenverkehr interimistisch. Er hat neu eine Leitungsfunktion im Bereich Bahnproduktion übernommen.

### Angaben zur Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat wählt die Mitglieder der Geschäftsleitung. Er legt die Ziele der Geschäftsleitung jährlich fest. Er beurteilt den Zielerreichungsgrad und bestimmt danach den Bonus. Kein Mitglied der Geschäftsleitung gehört dem Verwaltungsrat an.

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

Die Vergütungen im Sinn von Art. 663 bis Abs. 2 OR an die Mitglieder der Geschäftsleitung betragen insgesamt CHF 2 794 377; die höchste individuelle Vergütung an den Vorsitzenden der Geschäftsleitung beträgt CHF 462 412 (vgl. auch Seite 89). Im Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtsumme um CHF 269 108 höher.

### Vertretungen in Führungsgremien von Konzerngesellschaften

Folgende (ehemalige\*) Mitglieder des Verwaltungsrats bzw. der Geschäftsleitung vertreten die Konzerninteressen der BLS AG in Führungsgremien von Konzerngesellschaften der BLS:

### BLS Cargo AG

- Bernard Guillelmon, Präsident des Verwaltungsrats
- Hans Flury\*, Vizepräsident des Verwaltungsrats
- Josef Küttel, Mitglied des Verwaltungsrats

### BLS Netz AG

- Rudolf Stämpfli, Präsident des Verwaltungsrats
- Richard Burger, Vizepräsident des Verwaltungsrats

### Mitglieder des Verwaltungsrats:

- Renate Amstutz Bettschart
- Jean-Michel Cina
- Barbara Egger-Jenzer
- Rolf Escher
- Max Gsell
- Josef Küttel
- Hans Werder

### Busland AG

- Thomas Müller, Vizepräsident des Verwaltungsrats

### Revisionsstelle

Für das Geschäftsjahr 2011 wählte die Generalversammlung die Firma Ernst & Young AG in Bern als Revisionsstelle der BLS AG. Die Revisionsstelle nimmt die gesetzlich festgelegten Rechte und Pflichten wahr.





## Verwaltungsrat BLS AG

Gewählt durch die Generalversammlung  
für den Zeitraum 2009–2012: (Stand 1.1.2012)



**1 Rudolf Stämpfli**

1955, CH  
Dr. oec. HSG/Verleger

*Präsident seit 2009 • Mitglied seit 2006 • Vorsitzender des Ausschusses Personal und Entschädigungen seit 2009*

*Verwaltungsrat: Stämpfli AG, Präsident; Thömus Veloshop AG; Berner Kantonalbank; Schweizerische Mobiliar Holding; Kambly SA • Weitere Mitgliedschaften: Burgergemeinde Bern, Vizepräsident*

**2 Richard Burger**

1943, CH  
Dipl. Ing. ETH

*Vizepräsident seit 2010 • Mitglied seit 2006 • Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2002*

*Verwaltungsrat: Schweizerische Mobiliar Versicherungen in Bern, Vize-Präsident; verschiedene Unternehmen der Trumpf-Gruppe in Grüsch/GR; Egro Industrial Systems in Oberrohrdorf/AG*

**3 Renate Amstutz Bettschart**

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

*Mitglied seit 2009*

*Verwaltungsrat: Regionalverkehr Bern – Solothurn; Chemin de fer Montreux – Oberland bernois; VBG Verkehrsbetriebe Glattal*

**4 Rolf Escher**

1941, CH  
Advokat und Notar

*Mitglied seit 2006*

*Verwaltungsrat: Matterhorn Gotthard Bahn AG, Vizepräsident*

**5 Max Gsell**

Dr. rer. pol.

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

*Verwaltungsrat: Grosse Schanze AG, Präsident; Kambly SA • Weitere Mitgliedschaften: Hasler Stiftung, Bern, Präsident; Localnet AG, Burgdorf, Präsident*

**6 Josef Küttel**

1952, CH  
CEO Groupe Ermewa SA

*Mitglied seit 2008 • Mitglied des Finanz- und Revisionsausschusses seit 2009*

*Verwaltungsrat: BCGE Banque Cantonale de Genève; Griston Holding; Kieswerk Untervaz; STAG AG; BLS Cargo AG; TTI London/Bermuda • Weitere Mitgliedschaften: VAP Zürich; UIP Bruxelles*

**7 Hans Werder**

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

*Mitglied seit 2011 • Mitglied des Finanz- und Revisionsausschusses seit 2011*

*Verwaltungsrat: Swisscom AG*

Vertretungen von Körperschaften des öffentlichen Rechts / Delegiert (Art. 762 OR, Art. 19 Statuten):

**8 Barbara Egger-Jenzer**

1956, CH  
Rechtsanwältin/Regierungsrätin  
Kanton Bern

*Mitglied • Vertreterin des Kantons Bern, delegiert seit 2009 für drei Jahre • Mitglied des Ausschusses Personal und Entschädigungen • Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2002*

*Verwaltungsrat: BKW FMB*

**9 Jean-Michel Cina**

1963, CH  
Advokat und Notar/Staatsrat  
Kanton Wallis

*Mitglied • Vertreter des Kantons Wallis, delegiert seit 2009 für drei Jahre • Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2005*

*Verwaltungsrat: Walliser Elektrizitätsgesellschaft (FMV); Aéroport international de Genève • Weitere Mitgliedschaften: Konferenz Kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren (VDK), Präsident; Netzwerk Schweizer Pärke, Präsident; Schweiz Tourismus, Vorstand*

## Geschäftsleitung BLS AG



**1 Bernard Guillemon**  
1966, CH + F  
Dipl. Ing. ETH/MBA Insead  
*CEO seit 1.7.2008*

**2 Dirk Stahl**  
1966, D  
Dr. rer. pol.  
*Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 1.6.2000 • Stellvertretender Vorsitzender  
der BLS AG seit 1.6.2010 • Unternehmens-  
leiter BLS Cargo AG*

**3 Reto Baumgartner**  
1966, CH  
Betriebswirtschafter HF/EMBA GSBA  
*Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 1.6.2010 • Leiter Finanzen*

**4 Peter Fankhauser**  
1970, CH  
Dipl. Immobilienwirt VWA/DIA/  
Dipl. Kaufmann KFS  
*Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 1.1.2011 • Leiter Bahnproduktion*

**5 Franziska Jermann-Aebi**  
1961, CH  
Leiterin Personal FH/NDS  
*Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 1.6.2010 • Leiterin Personal*

**6 Daniel Leuenberger**  
1964, CH  
Dipl. Ing. HTL/NDS SWS, EMBA HSG  
*Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 9.11.2009 • Leiter Informatik*

**7 Daniel Wyder**  
1972, CH  
Dipl. Bauing. ETH/NDS Wirt-  
schaftsding. FH  
*Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 1.2.2010 • Leiter Infrastruktur*

**8 Andreas Willich**  
1972, D  
MSc (Oxon)  
*Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 1.5.2011 • Leiter Personenverkehr*

**9 Thomas Müller**  
1960, CH  
Rechtsanwalt  
*Der Geschäftsleitung beigeordnet  
seit 1.9.1997 • Leiter Generalsekretariat/  
Sekretär des Verwaltungsrats und der  
Geschäftsleitung*

**10 Stephan Appenzeller**  
1960, CH  
Lic. phil. I/Eidg. dipl. PR-Berater  
*Der Geschäftsleitung beigeordnet  
seit 12.10.2009 • Leiter Unternehmens-  
kommunikation*

*Nicht abgebildet:*

**Thomas Stupp**  
1968, CH  
Dipl. Bauing. ETH  
*Leiter Personenverkehr a. i.  
von 1.2.2010 bis 30.4.2011*



RE 10:12 Brig  
Frutigen Kandersteg Goppenstein  
5  
Sektoren 22122212  
AEG



575

74

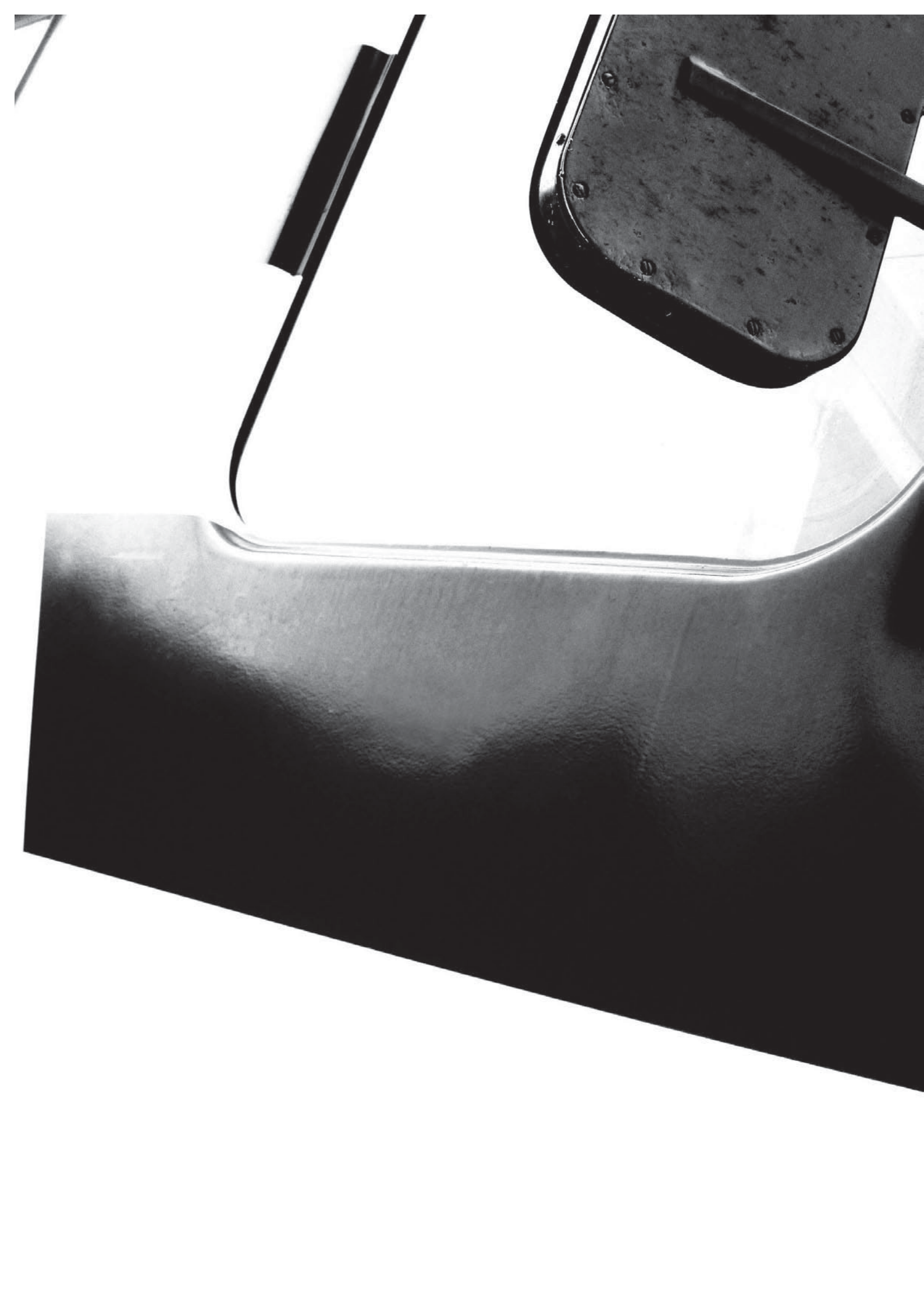
573

572

571







# BLS

# Geschäftsbericht

## 2011

02	Auftakt
04	Unternehmen
10	Personenverkehr
16	Busland AG
18	BLS Cargo AG
22	BLS Netz AG
28	Bahnproduktion
32	Personal
36	Nachhaltigkeit
44	Corporate Governance

---

## 56 Finanzbericht

---

57	Finanzieller Lagebericht
60	Konsolidierte Jahresrechnung
83	Jahresrechnung der BLS AG
93	Jahresrechnung der BLS Netz AG
99	Jahresrechnung der BLS Cargo AG
102	Jahresrechnung der Busland AG

---

# Finanzbericht

Das Jahr 2011 ist erneut durch ein erfreuliches operatives Wachstum geprägt. Im Personenverkehr konnten wir die Leistung um 3,4% steigern, und im Güterverkehr blicken wir mit einer Leistung von 3826,1 Mio. Nettotonnenkilometern auf eines der besten Jahre seit Gründung der BLS Cargo AG zurück. Gedämpft wird diese gute Leistung durch die Auswirkungen der anhaltenden Euro-Schwäche auf das finanzielle Ergebnis, den verstärkten Kostendruck durch Bund und Kantone sowie durch die Verschärfung der Situation der Pensionskasse. In der Folge sank das Konzernergebnis gegenüber Vorjahr von CHF 4,9 Mio. auf CHF 0,2 Mio.

Während im Personenverkehr die Leistung um 3,4 % auf 877,8 Mio. Personenkilometer gegenüber Vorjahr stieg und so 2,7 % mehr Fahrgäste transportiert werden konnten, hat sich die Verkehrsleistung der BLS Cargo AG auf 3826,1 Mio. Nettotonnenkilometer<sup>1</sup> erhöht. Leicht getrübt wird dieses erfreuliche Ergebnis durch den Rückgang der Passagierzahl bei der Schifffahrt (-16,9 %) sowie dem Rückgang der transportierten Fahrzeuge beim Autoverlad (-4,0 %).

Die positive Nachfrageentwicklung im Personen- und Güterverkehr erlaubte auch der BLS Netz AG als Infrastrukturbetreiberin, den Trassenverkauf zu steigern. Die Nachfrage nach Trassen nahm um 0,4 % zu und erreichte 13,7 Mio. Trassenkilometer.

Der Konzerngewinn ist gegenüber dem Vorjahr von CHF 4,9 Mio. auf CHF 0,2 Mio. (-95,3 %) gesunken. Während auf Stufe EBITDA das Ergebnis noch leicht um 1,8 % verbessert werden konnte, sank auf Stufe EBIT das Resultat von CHF 21,2 Mio. auf CHF 14,7 Mio. (-30,4 %). Sowohl die Folgen des starken Frankens in Form von Wertberichtigungen von Lokomotiven, sinkende Nachfrage bei der Schifffahrt und beim Autoverlad als auch höhere Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr haben zu diesem Effekt geführt. Trotz der angespannten finanziellen Situation konnten auch dieses Jahr Rückstellungen für die Pensionskasse in Höhe von CHF 18,1 Mio. gebildet werden.

2011 konnte die zweite Tranche für die Finanzierung der bestellten Doppelstocktriebzüge am Kapitalmarkt zu attraktiven Konditionen beschafft werden. Einerseits konnte die BLS AG davon profitieren, dass der Bund Geldaufnahmen für die Beschaffung von Rollmaterial solidarisch verbürgt, und andererseits kam dazu, dass das Zinsniveau auch für lang-

fristige Gelder ausserordentlich tief war. Per 1.7.2011 wurde die Emmental Tours AG (ETAG) an den Verein Emmental und die Biketec AG verkauft.

Die folgende Tabelle zeigt den Konzernserfolg im Überblick:

Erfolgsrechnung		
in 1000 CHF	2011	2010
Betriebsertrag	910 694	897 993
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-669 939	-661 396
<i>Davon direkte Beiträge zur Sanierung der Pensionskasse</i>	<i>18 094</i>	<i>19 000</i>
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Abschreibungen und Steuern EBITDA</b>	<b>240 755</b>	<b>236 597</b>
Abschreibungen	-226 011	-215 429
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern EBIT</b>	<b>14 744</b>	<b>21 168</b>
Finanzergebnis	-13 908	-14 823
<b>Betriebsergebnis vor Steuern EBT</b>	<b>836</b>	<b>6 345</b>
Steuern	-255	-1 794
<b>Konzernergebnis (inkl. Minderheitsanteile)</b>	<b>581</b>	<b>4 551</b>
Minderheitsanteile	-348	371
<b>Konzerngewinn</b>	<b>233</b>	<b>4 922</b>

Der Betriebsertrag betrug CHF 910,7 Mio. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer leichten Zunahme von 1,4 %. Er setzt sich wie folgt zusammen:



Die Verkehrserträge im Personenverkehr (Bahn, Bus, Schiff) sind auf

CHF 155,3 Mio. (+3,5 %) angewachsen. Die Verkehrszunahme betrug im Bahnbereich 3,5 % (in Personenkilometern). Dieses Wachstum ist die Folge des erweiterten Angebots wie auch der höheren Frequenzen.

Die Verkehrserträge im Güterverkehr betrugen CHF 163,8 Mio. (im Vorjahr CHF 155,7 Mio.) Nach dem durch die Finanz- und Wirtschaftskrise ausgelösten Einbruch setzte sich die erfreuliche Entwicklung des letzten Jahres fort und die Verkehrsleistung konnte gegenüber dem Vorjahr auf 3826,1 Mio. Nettotonnenkilometer<sup>1</sup> gesteigert werden. Damit blickt die BLS Cargo AG im Güterverkehr auf eines der besten Jahre in Bezug auf die beförderte Menge zurück. Stark zu schaffen machte jedoch nach wie vor der schwache Euro. Dieser wirkte sich – wie bereits im letzten Jahr – negativ auf die Erträge und somit auch auf das Finanzergebnis aus.

Die Abgeltungen setzen sich wie folgt zusammen:

Abgeltungen		
in 1000 CHF	2011	2010
Regionaler Personenverkehr	167 203	164 978
Regionale Infrastruktur	68 013	67 848
<b>Total regionaler Bereich (Bund und Kantone)</b>	<b>235 216</b>	<b>232 826</b>
Nationale Infrastruktur	162 521	166 137
<b>Total nationaler Bereich (Bund)</b>	<b>162 521</b>	<b>166 137</b>
<b>Total Abgeltungen</b>	<b>397 737</b>	<b>398 963</b>

Die Abgeltungen im regionalen Bereich für Verkehr und Infrastruktur haben um 1,0 % zugenommen. Im nationalen Bereich wurden die Ab-

<sup>1</sup> Dies bedeutet nominal eine Steigerung von 14 % gegenüber Vorjahr. Aufgrund einer statistischen Umstellung bei den Zugkilometern (Standardwerte auf Ist-Werte) entspricht dies einer real vergleichbaren Steigerung zum Vorjahr von 4 %

geltungen für die Infrastruktur aufgrund der plafonierten Geldmittel beim Bund um 2,2 % gesenkt.

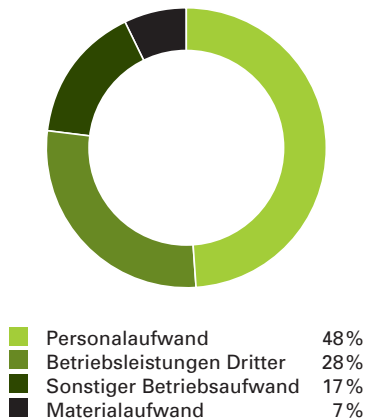
Der übrige Betriebsertrag entwickelte sich wie folgt:

<b>Übriger Betriebsertrag</b>		
in 1000 CHF	2011	2010
Fahrzeug- und Personalleistungen	1080	4102
Gemeinschaftsbahnhöfe	79	3716
Dienstleistungen	7727	6683
Bau- und Unterhaltsleistungen	15529	18571
Materialverkäufe	2019	1612
Sonstige Leistungen	7252	6414
<b>Leistungen für Dritte</b>	<b>33686</b>	<b>41098</b>
Infrastrukturbenützung durch Dritte	27352	24030
Verkaufs- und Distributionserträge	19190	18957
Miet- und Pächterträge	16159	16283
Eigenleistungen für Investitionen und Vorräte	54731	54146
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	4495	2454
Sonstiger Nebenertrag	11321	10110
<b>Total übriger Betriebsertrag</b>	<b>166934</b>	<b>167078</b>

Die Leistungen für Dritte umfassen vor allem Bau- und Unterhaltsleistungen der Infrastruktur und der Werkstätten. Diese haben um 18,0 % abgenommen. Bei den Erträgen für die Infrastrukturbenützung handelt es sich um Zahlungen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, die aufgrund des Mehrverkehrs um 13,8 % zugenommen haben. Gesamthaft konnte der übrige Betriebsertrag auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

Der Betriebsaufwand ohne Abschreibungen betrug CHF 669,9 Mio. Er ist gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % angestiegen. Der Mehraufwand resultiert aus mehr Leistungen durch Fremdpersonal bei den Werkstätten

und durch die Unwetterschäden im Kandertal bei der Infrastruktur. Der Betriebsaufwand setzt sich wie folgt zusammen:



Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

<b>Personalaufwand</b>		
in 1000 CHF	2011	2010
Löhne	252351	248544
Sozial- und Leistungszulagen	15358	16276
Sozialversicherungen	39753	40061
Sonstiger Personalaufwand	4776	4896
Versicherungsleistungen	-6176	-6290
Zuweisung Rückstellung Sanierung Vorsorgewerk	18094	19000
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>324156</b>	<b>322487</b>

Per Dezember 2011 beschäftigte die BLS-Unternehmensgruppe 2750 Mitarbeitende (Vollzeitstellen). Dies sind 5 Vollzeitstellen weniger als im Vorjahr. Die eigentlichen Lohnaufwendungen sind um 1,5 % angestiegen.

Bei der Sanierung der Vorsorgewerke zählte man bis anhin auch auf eine Rendite aus den Finanzmärkten (3. Beitragszahler). Aufgrund der aktuellen Lage an den Kapitalmärkten und der damit verbundenen ungenügenden Renditeerwartung muss davon ausgegangen werden, dass die benötigten Zielrenditen nicht mehr erreicht werden können. Dementsprechend wird sich der Anteil, den

die BLS AG für die Sanierung der Pensionskasse zu leisten hat, in Zukunft noch erhöhen.

Die Betriebsleistungen an Dritte setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Betriebsleistungen an Dritte</b>		
in 1000 CHF	2011	2010
Betriebsleistungsbezug für Güterbeförderung	83195	82323
Sonstiger Dienstleistungsbezug	104255	103824
<b>Total Betriebsleistungen an Dritte</b>	<b>187450</b>	<b>186147</b>

Die sonstigen Betriebsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Sonstige Betriebsleistungen</b>		
in 1000 CHF	2011	2010
Mieten	8348	7885
Bahnstrom	16775	16766
Allgemeiner Strom und sonstige Energie	6473	5303
Versicherungen	6365	6766
Nicht gedeckte Schäden	1695	1641
Gebühren und Abgaben	19325	19200
Unterhalt und Reparatur Gebäude	2765	3149
Unterhalt und Reparatur Fahrzeuge	6250	3643
Unterhalt und Reparatur Maschinen, Mobilien und Berufskleider	4814	6540
Werbung	6962	6097
Aus- und Weiterbildung	4655	3401
Verwaltungskosten	25615	24702
Verluste aus Veräusserung/Verschrottung von Sachanlagen	1437	2641
<b>Total sonstige Betriebsleistungen</b>	<b>111479</b>	<b>107734</b>

Die sonstigen Betriebsleistungen sind um 3,5 % angestiegen. Die Hauptgründe für diese Zunahmen sind insbesondere in höheren Strom- und Energiekosten sowie höheren Unterhalts- und Reparaturaufwendungen für Fahrzeuge zu suchen.

Die Abschreibungen teilen sich wie folgt auf:

<b>Abschreibungen</b>		
in 1000 CHF	2011	2010
Grundstücke, Bauten	9 348	9 221
Oberbau, Unterbau	60 358	58 495
Fahrleitung, Sicherungsanlagen	52 370	52 317
Fahrzeuge, Schiffe	66 541	59 518
Übrige Sachanlagen	33 245	32 617
Immaterielle Werte	4 149	3 261
<b>Total Abschreibungen</b>	<b>226 011</b>	<b>215 429</b>

Die Abschreibungen nahmen um CHF 10,6 Mio. (+ 4,9%) auf CHF 226,0 Mio. zu. Die Erhöhung der Abschreibungen ist auf eine Wertberichtigung bei Lokomotiven<sup>1</sup> sowie auf einmalige Abschreibungen bei historischen Fahrzeugen und immateriellen Werten zurückzuführen.

Das Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

<b>Finanzergebnis</b>		
in 1000 CHF	2011	2010
Ergebnis assoziierter Gesellschaften	- 158	602
Gewinn aus Verkauf von Finanzanlagen	0	1 621
Kursgewinne auf Fremdwährungen	0	1 334
Zinsen, Dividenden und sonstige Finanzerträge	540	574
Kursverluste auf Fremdwährungen	- 2 896	- 9 027
Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	- 11 394	- 9 927
<b>Total Finanzergebnis</b>	<b>- 13 908</b>	<b>- 14 823</b>

Das Finanzergebnis fällt gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,9 Mio. oder 6,2% besser aus. Dank verschiedener Massnahmen konnten die Währungsverluste gegenüber dem Vorjahr um 67,9% reduziert werden.

Das Konzernergebnis nach Segmenten präsentiert sich wie folgt:

<b>Konzernergebnis</b>		
in 1000 CHF	2011	2010
<b>BLS Netz AG (Infrastruktur)</b>	<b>71</b>	<b>152</b>
<b>Personenverkehr</b>	<b>- 1 976</b>	<b>1 018</b>
<i>davon regionaler Personenverkehr Bahn</i>	- 260	3 914
<i>davon regionaler Personenverkehr Bus</i>	75	- 874
<i>davon Autoverlad</i>	458	- 398
<i>davon Schifffahrt Berner Oberland</i>	- 1 169	- 444
<i>davon Distribution auf nationalem Netz</i>	- 1 080	- 1 180
<b>Güterverkehr (BLS Cargo AG inkl. Minderheitsanteile)</b>	<b>- 483</b>	<b>- 2 561</b>
Ergebnis der übrigen Konzerngesellschaften	12	293
Minderheitsanteile	- 348	371
<b>Bahnproduktion</b>		
<i>davon Werkstätten</i>	981	1 362
<i>davon Zugförderung</i>	0	0
Nicht betriebliche Liegenschaften	555	629
<b>Total Segment-ergebnisse</b>	<b>- 1 188</b>	<b>1 264</b>
Sanierungsbeitrag an Vorsorgewerk BLS	- 11 761	- 13 925
Segmentunabhängiger Erfolg	17 350	14 327
Abweichung zwischen OR und Swiss GAAP FER	- 4 153	3 427
Konzerneliminationen	- 15	- 171
<b>Konzerngewinn (exkl. Minderheiten)</b>	<b>233</b>	<b>4 922</b>

Die BLS Netz AG schliesst mit einem Jahresergebnis von CHF 0,1 Mio. ab und liegt somit in etwa auf Vorjahresniveau. Darin sind CHF 6,3 Mio. als ausserordentlicher Aufwand für die Sanierung des Vorsorgewerks der BLS AG enthalten.

Der Personenverkehr musste im wichtigsten Geschäftsfeld, dem regionalen Personenverkehr Bahn (RPV), eine Verschlechterung von CHF 4,2 Mio. gegenüber dem Ergebnis des Vorjahres hinnehmen und weist 2011 einen Ver-

lust von CHF 0,3 Millionen aus. Der Grund liegt insbesondere darin, dass die von den Bestellern geforderten und von der BLS AG initialisierten Effizienzsteigerungen noch nicht die vollständige Wirkung entfalten konnten. Der Autoverlad schliesst mit CHF 0,5 Mio. leicht positiv ab. Dank der per 01.6.2011 in Kraft getretenen Preiserhöhung konnten die negativen Einmaleffekte (Frequenzrückgänge aufgrund des starken Frankens, der Unwetter im Oktober und der lawinenbedingten Strassensperrungen im Dezember) gemindert werden. In der Schifffahrt Thuner- und Brienersee musste ein starker Rückgang bei den Fahrgastzahlen hingenommen werden, welcher nicht durch Effizienzsteigerungen kompensiert werden konnte. Somit resultierte ein Verlust von CHF 1,2 Mio. Unter Berücksichtigung aller Aspekte schneidet somit der Personenverkehr mit einem um CHF 3,0 Mio. schlechteren Ergebnis ab als im Vorjahr.

Im Güterverkehr, dem Geschäftsfeld der BLS Cargo AG, wurde operativ eine sehr gute Leistung erbracht. Trotz der Abfederungsmassnahmen des Bundes gegen den starken Franken resultierte aufgrund der ungünstigen Währungssituation und der damit notwendig gewordenen Wertberichtigungen auf Lokomotiven ein negatives Jahresergebnis in der Höhe von CHF 0,5 Mio<sup>1</sup>. Gegenüber dem Vorjahr konnte das Jahresergebnis aber um CHF 2,1 Mio. verbessert werden.

Bei der Bahnproduktion haben die Werkstätten einen Gewinn von CHF 1,0 Mio. erzielt, der auf Drittkunden-aufträge zurückzuführen ist.

<sup>1</sup> Aufgrund der starken Aufwertung des Schweizer Frankens sind die Kosten im Vergleich zum internationalen Markt bei der BLS Cargo AG angestiegen. Die Preise konnten am Markt nicht entsprechend erhöht werden. In der Folge wurden die bestehenden Buchwerte der Loks Re486 aufgrund eines dadurch kleineren Nutzwertes um CHF 6,3 Mio. in Form einer ausserordentlichen Abschreibung reduziert.

# Konsolidierte Jahresrechnung

## Konzernerfolgsrechnung 2011

in 1000 CHF

	Erläuterung	2011	2010
Verkehrserträge	1	346 023	331 952
Abgeltungen	2	397 737	398 963
Leistungen für Dritte	3	33 686	41 098
Sonstige Erträge	4	78 517	71 834
Eigenleistungen	5	54 731	54 146
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>910 694</b>	<b>897 993</b>
Materialaufwand		46 854	45 028
Personalaufwand	6 23	324 156	322 487
Betriebsleistungen Dritter	7	187 450	186 147
Sonstiger Betriebsaufwand	8	111 479	107 734
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>669 939</b>	<b>661 396</b>
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen</b>		<b>240 755</b>	<b>236 597</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	15	221 862	212 168
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	17	4 149	3 261
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>14 744</b>	<b>21 168</b>
Ergebnis assoziierter Unternehmungen		- 158	602
Finanzertrag		540	3 529
Finanzaufwand		- 14 290	- 18 954
<b>Finanzergebnis</b>	9	<b>- 13 908</b>	<b>- 14 823</b>
<b>Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)</b>		<b>836</b>	<b>6 345</b>
Steuern	10	- 255	- 1 794
<b>Konzernergebnis (inkl. Minderheitsanteile)</b>		<b>581</b>	<b>4 551</b>
Minderheitsanteile		- 348	371
<b>Konzernergebnis (exkl. Minderheitsanteile)</b>		<b>233</b>	<b>4 922</b>

Die Erläuterungen zur Konzernrechnung finden Sie ab Seite 67.



## Konzernbilanz 2011

in 1000 CHF

	Erläuterung	31.12.2011	31.12.2010
<b>Aktiven</b>			
Flüssige Mittel	11	96 834	97 237
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12	41 557	52 676
Sonstige kurzfristige Forderungen	13	16 752	9 586
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	14	55 461	55 498
Aktive Rechnungsabgrenzungen		35 368	27 235
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>245 972</b>	<b>242 232</b>
Sachanlagen	15	4 694 515	4 624 685
Finanzanlagen	16	17 969	18 236
Immaterielle Anlagen	17	8 423	7 186
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>4 720 907</b>	<b>4 650 107</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>4 966 879</b>	<b>4 892 339</b>
<b>Passiven</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	21	63 654	54 243
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	43 455	54 296
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	19	4 556	19 195
Kurzfristige Rückstellungen	22	24 612	15 679
Passive Rechnungsabgrenzungen	20	91 602	87 239
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>227 879</b>	<b>230 652</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	21	3 798 668	3 718 822
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten		1 506	1 023
Langfristige Rückstellungen	22	12 997	16 927
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 813 171</b>	<b>3 736 772</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>4 041 050</b>	<b>3 967 424</b>
Aktienkapital		79 442	79 442
Kapitalreserven		113 784	113 784
Eigene Aktien		- 1 476	- 1 757
Gewinnreserven		239 171	238 904
<b>Total Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>		<b>430 921</b>	<b>430 373</b>
Minderheitsanteile		494 908	494 542
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>925 829</b>	<b>924 915</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>4 966 879</b>	<b>4 892 339</b>

## Konsolidierte Geldflussrechnung 2011

in 1000 CHF

	2011	2010
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>		
Konzernergebnis	233	4 922
Minderheitsanteile	348	- 371
Abschreibungen Sach- und immaterielle Anlagen	226 011	215 429
Bildung von Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	143	227
Veränderung Rückstellungen	5 003	2 805
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	- 4 495	- 3 895
Verlust aus Veräusserung/Ausbuchung von Anlagevermögen	1 675	2 641
Sonstige fondsunwirksame Erträge und Aufwendungen	- 36 318	- 68 473
Ab-/Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10 863	- 9 096
Abnahme Warenvorräte	24	3 925
Zu-/Abnahme sonstige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	- 15 341	29 615
Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 10 767	- 7 445
Abnahme sonstige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungen	- 10 115	- 9 371
Anteiliger Verlust/Gewinn aus Anwendung der Equity-Methode	158	- 602
<b>Geldzufluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>167 422</b>	<b>160 311</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		
Investitionen in Sachanlagen	- 299 757	- 272 691
Subventionen für Sachanlagen	1 875	11 060
Devestitionen Sachanlagen	9 115	3 272
Investitionen in Finanzanlagen	- 641	- 4 924
Devestitionen Finanzanlagen	369	9 193
Veräusserung/Erwerb von Aktien konsolidierter Gesellschaften	65	- 6
Investitionen in immaterielle Anlagen	- 5 439	- 1 760
<b>Geldabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>- 294 413</b>	<b>- 255 856</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		
Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	174 244	195 487
Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten	- 47 764	- 82 264
Erwerb eigene Aktien	- 378	0
Veräusserung eigene Aktien	486	0
<b>Geldzufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>126 588</b>	<b>113 223</b>
<b>Zunahme / Abnahme (-) flüssige Mittel</b>	<b>- 403</b>	<b>17 678</b>
<b>Nachweis Fonds</b>		
Flüssige Mittel am 1.1.	97 237	79 559
Flüssige Mittel am 31.12.	96 834	97 237
<b>Zunahme / Abnahme (-) flüssige Mittel</b>	<b>- 403</b>	<b>17 678</b>

## Konzerneigenkapitalnachweis 2011

in 1000 CHF

	Aktienkapital <sup>1</sup>	Kapitalreserven	Eigene Aktien	Einbehaltene Gewinne (Gewinnreserven)	Fremdwährungs-umrechnungs-differenzen (Gewinnreserven)	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
<b>Eigenkapital 1.1.2010</b>	<b>79 442</b>	<b>113 784</b>	<b>- 1 757</b>	<b>233 985</b>	<b>- 7</b>	<b>425 447</b>	<b>494 931</b>	<b>920 378</b>
Konzerngewinn 2010	-	-	-	4 922	-	4 922	- 371	4 551
Veränderung Minderheiten durch Käufe von BLS AG	-	-	-	-	-	-	- 21	- 21
Fremdwährungsdifferenzen	-	-	-	-	4	4	3	7
<b>Eigenkapital 31.12.2010</b>	<b>79 442</b>	<b>113 784</b>	<b>- 1 757</b>	<b>238 907</b>	<b>- 3</b>	<b>430 373</b>	<b>494 542</b>	<b>924 915</b>
Konzerngewinn 2011	-	-	-	233	-	233	348	581
Erwerb/Verkauf eigener Aktien	-	-	281	-	-	281	-	281
Veränderung Minderheiten durch Käufe von BLS AG	-	-	-	-	-	-	- 6	- 6
Fremdwährungsdifferenzen	-	-	-	-	34	34	24	58
<b>Eigenkapital 31.12.2011</b>	<b>79 442</b>	<b>113 784</b>	<b>- 1 476</b>	<b>239 140</b>	<b>31</b>	<b>430 921</b>	<b>494 908</b>	<b>925 829</b>

<sup>1</sup> 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

	31.12.2011	31.12.2010
BLS AG	140 725	140 324

## Eigene Aktien

Bestand 01.01.2010	1 027 086 Stück
Im Geschäftsjahr 2010 fanden keine Transaktionen mit eigenen Aktien statt	
Bestand 31.12.2010	1 027 086 Stück
Käufe	412 908 Stück zu durchschnittlich CHF 0.91
Verkäufe	367 958 Stück zu durchschnittlich CHF 1.32
Bestand 31.12.2011	1 072 036 Stück

# Anhang zur Konzernrechnung

## Grundsätze der Konsolidierung, Bilanzierung und 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 2010/11 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.

Das Organigramm finden Sie auf Seite 45.

##### 1.2.2 Equity-Beteiligungen

Gesellschaften, an denen die BLS AG mit mehr als 20%, aber weniger als 50% der Stimmen beteiligt ist oder auf die sie auf eine andere Weise massgeblichen Einfluss ausübt, werden nach der Equity-Methode (anteilmässige Erfassung von Kapital und Erfolg) in die Konsolidierung einbezogen. Ausnahme bildet die BLS Netz AG, welche vollkonsolidiert wird.

##### 1.2.3 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die Emmental Tours AG ist per 1.7.2011 in Folge Veräusserung aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Das Beteiligungsverzeichnis finden Sie auf Seite 89.

### 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. Eine im Zusammenhang mit einem Beteiligungserwerb resultierende Differenz zwischen den identifizierten Nettoaktiven und dem Erwerbspreis wird mit dem Konzerneigenkapital verrechnet. Ein teilweiser Kauf resp. Verkauf von Beteiligungsrechten von vollkonsolidierten Gesellschaften ohne Kontrollübernahme resp. -verlust wird als Transaktion unter Eigenkapitalgebern betrachtet. Entsprechend wird ein allfälliger Goodwill und ein allfällig realisierter Erfolg 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.

#### 2.3 Fremdwährungsumrechnung

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

Im vorliegenden Abschluss werden folgende Umrechnungskurse (Stichtagskurse) angewendet:

#### Fremdwährungsumrechnung

	31.12.2011	31.12.2010
EUR/CHF	1,2177	1,2490
USD/CHF	0,9410	0,9363
SKR/CHF	13,63	13,89

#### 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 Geldzu- 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, Post- und Sichtguthaben bei Banken, Terminanlagen bei Finanzinstituten sowie kurzfristige Geldmarktanlagen mit einer Laufzeit von maximal drei Monaten. Sie sind zum Nominalwert bilanziert.

### 3.2 Forderungen

Forderungen werden zum Nominalwert bilanziert, abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln wertberichtigt. Den verbleibenden latenten Kreditrisiken wird mit einer pauschalen Wertberichtigung von 1% Rechnung getragen, die auf Erfahrungswerten basiert. Nicht einbringbare Forderungen werden als Verlust abgeschrieben.

### 3.3 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Warenvorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen sämtliche Produktionskosten inklusive anteilige 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.

### 3.4 Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen

Rechnungsabgrenzungen dienen der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen.

### 3.5 Sachanlagen

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

Die Abschreibungszeiträume betragen:

#### Abschreibungszeiträume

	Jahre
Gebäude	50
Oberbau	25–30
Tunnel, Brücken, Schutzbauten <sup>1</sup>	50/80
Fahrzeuge, Schiffe <sup>2</sup>	25–33
Bahntechnik	10–30
EDV- und Fernmeldeanlagen	5–10
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	7–13

### 3.6 Finanzanlagen

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

### 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 5 bis 10 Jahren abgeschrieben. Eigenleistungen zur Entwicklung von immateriellen Anlagen werden zu Herstellungskosten aktiviert.

### 3.8 Verbindlichkeiten

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

### 3.9 Rückstellungen (kurz- und langfristige)

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

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

Die Bewertung erfolgt nach einheitlichen betriebswirtschaftlichen Kriterien.

<sup>1</sup> Die Nutzungsdauer des Lötschberg-Basistunnels wurde in Absprache mit dem BAV auf 80 Jahre festgelegt

<sup>2</sup> 33 Jahre nur für Fahrzeuge, die bis 1996 gemäss aEBG finanziert wurden

# Konzernrechnung

## Anhang zur Konzernrechnung

### 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<sup>3</sup>-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.

### 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 gestrichen und durch neue Regelungen ersetzt. Die neuen Gesetzesartikel traten per 1. Januar 2010 in Kraft. Was die Anpassungen der steuerlichen Normen bei der BLS bedeuten, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend 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. Die zurzeit angewendeten Steuersätze zur Abgrenzung der latenten Steuern belaufen sich zwischen 15% und 22%. Die Bilanzierung erfolgt unter den langfristigen Rückstellungen.

### 3.12 Umsatzerfassung

Erlöse aus dem Erbringen von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen der Gruppe wahrscheinlich zufließen wird.

### 3.13 Derivative Finanzinstrumente

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

<sup>3</sup> FinöV = Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs gemäss Bundesbeschluss vom 20. März 1998

# Erläuterungen zur Konzernrechnung

## 1 Verkehrserträge

in 1000 CHF

	2011	2010
Personenverkehr Regio Bahn	137 525	131 571
Personenverkehr Regio Bus	5 315	5 453
Personenverkehr Schiff	12 457	13 082
<b>Total Personenverkehr</b>	<b>155 297</b>	<b>150 106</b>
<b>Autoverlad</b>	<b>26 927</b>	<b>26 168</b>
<b>Güterverkehr</b>	<b>163 799</b>	<b>155 678</b>
<b>Total</b>	<b>346 023</b>	<b>331 952</b>

## 2 Abgeltungen

in 1000 CHF

	2011	2010
Regionaler Personenverkehr (Bund und Kantone)	167 203	164 978
Regionale Infrastruktur (Bund und Kantone)	68 013	67 848
Nationale Infrastruktur (Bund)	162 521	166 137
<b>Total</b>	<b>397 737</b>	<b>398 963</b>

## 3 Leistungen für Dritte

in 1000 CHF

	2011	2010
Fahrzeug- und Personalleistungen	1 080	4 102
Gemeinschaftsbahnhöfe	79	3 716
Dienstleistungen	7 727	6 683
Bau- und Unterhaltsleistungen	15 529	18 571
Materialverkäufe	2 019	1 612
Sonstige Leistungen	7 252	6 414
<b>Total</b>	<b>33 686</b>	<b>41 098</b>

## 4 Sonstige Erträge

in 1000 CHF

	2011	2010
Infrastrukturbenützung durch Dritte	27 352	24 030
Verkaufsentschädigungen	11 251	11 150
Distributionsabgaben	181	258
Erträge als Touroperator	7 758	7 549
Sonstiger Nebenertrag	11 321	10 110
Miet- und Pachterträge	16 159	16 283
Gewinne aus Veräusserung von Sachanlagevermögen	4 495	2 454
<b>Total</b>	<b>78 517</b>	<b>71 834</b>

5 **Eigenleistungen**

in 1000 CHF

	2011	2010
Eigenleistungen für Halb- und Fertigfabrikate (Vorräte)	12 224	11 003
Eigenleistungen für Investitionen	42 507	43 143
<b>Total</b>	<b>54 731</b>	<b>54 146</b>

6 **Personalaufwand**

in 1000 CHF

	2011	2010
Löhne	252 351	248 544
Sozial- und Leistungszulagen	15 358	16 276
Sozialversicherungen	39 753	40 061
Sonstiger Personalaufwand	4 776	4 896
Versicherungsleistungen	- 6 176	- 6 290
Zuweisung Rückstellung Sanierung Vorsorgewerk <sup>1</sup>	18 094	19 000
<b>Total</b>	<b>324 156</b>	<b>322 487</b>

<sup>1</sup> Siehe Erläuterung 23 auf Seite 74

7 **Betriebsleistungen Dritter**

in 1000 CHF

	2011	2010
Betriebsleistungsbezug für Güterbeförderung	83 195	82 323
Sonstiger Dienstleistungsbezug	104 255	103 824
<b>Total</b>	<b>187 450</b>	<b>186 147</b>

8 **Sonstiger Betriebsaufwand**

in 1000 CHF

	2011	2010
Mieten	8 348	7 885
Bahnstrom	16 775	16 766
Allgemeiner Strom und sonstige Energie	6 473	5 303
Versicherungen	6 365	6 766
Nicht gedeckte Schäden (Selbstbehalte)	1 695	1 641
Gebühren und Abgaben (vor allem nicht rückforderbare MwSt)	19 325	19 200
Unterhalt und Reparatur Gebäude	2 765	3 149
Unterhalt und Reparatur Fahrzeuge	6 250	3 643
Unterhalt und Reparatur Maschinen, Mobilien und Berufskleider	4 814	6 540
Werbung	6 962	6 097
Aus- und Weiterbildung	4 655	3 401
Verwaltungskosten (Drucksachen, Kommunikation, Honorare, VR-Entschädigungen, Spesen und Spenden)	25 615	24 702
Verluste aus Veräusserung / Ausbuchung von Sachanlagevermögen	1 437	2 641
<b>Total</b>	<b>111 479</b>	<b>107 734</b>



9 Finanzergebnis

in 1000 CHF

	2011	2010
<b>Ergebnis assoziierter Gesellschaften</b>	<b>- 158</b>	<b>602</b>
Gewinn aus Verkauf von Finanzanlagen	0	1621
Kursgewinne auf Fremdwährungen	0	1334
Zinsen, Dividenden, Kursgewinne und Auflösung Wertberichtigungen	540	574
<b>Total Finanzertrag</b>	<b>540</b>	<b>3529</b>
Kursverluste auf Fremdwährungen	-2896	-9027
Zinsen, Kursverluste auf Wertschriften, Wertberichtigungen	-11394	-9927
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>-14290</b>	<b>-18954</b>
<b>Total Finanzergebnis</b>	<b>-13908</b>	<b>-14823</b>

10 Steuern

in 1000 CHF

	2011	2010
Laufende Ertragssteuern	-70	-181
Latente Ertragssteuern	-185	-1613
<b>Total</b>	<b>-255</b>	<b>-1794</b>

11 Flüssige Mittel

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Kasse	2268	2117
Post	2517	2751
Bank: frei verfügbare Mittel	67922	78866
Bank: zweckgebundene Mittel <sup>1</sup>	24127	13503
<b>Total</b>	<b>96834</b>	<b>97237</b>

<sup>1</sup> – Vorauszahlungen für nach Art. 56 EBG und FinöV-Regelungen finanzierte Investitionsobjekte  
– Taggeldversicherung und Schwellenfonds

12 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen gegenüber Dritten	38203	48737
Forderungen gegenüber assoziierten Gesellschaften	5133	5771
Wertberichtigungen	-1779	-1832
<b>Total</b>	<b>41557</b>	<b>52676</b>

13 Sonstige kurzfristige Forderungen

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen	8 060	1 526
Sonstige Forderungen	8 692	8 060
<b>Total</b>	<b>16 752</b>	<b>9 586</b>

14 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Material	33 284	35 047
Ersatzteile	42 977	41 537
Wertberichtigungen Material und Ersatzteile	-21 737	-22 562
Angefangene Arbeiten	937	1 476
<b>Total</b>	<b>55 461</b>	<b>55 498</b>

15 Sachanlagen

in 1000 CHF

	Unbebaute Grundstücke	Grundstücke und Bauten	Oberbau/ Unterbau	Fahrleitung/ Sicherungsan- lagen	Fahrzeuge/ Schiffe	Übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	An- zahlungen	Total
<b>Anschaffungskosten</b>									
<b>Stand 1.1.2010</b>	<b>7 695</b>	<b>374 368</b>	<b>2 602 339</b>	<b>1 136 740</b>	<b>1 459 505</b>	<b>439 156</b>	<b>363 239</b>	<b>34 579</b>	<b>6 417 621</b>
Zugänge	–	65	163	2 543	14 415	3 569	254 206	0	274 961
Abgänge	–	– 1 096	– 22 081	– 51 172	– 27 372	– 7 624	0	– 30 144	– 139 489
Investitionsbeiträge	–	– 6	– 1 921	– 74	–	–	– 9 059	0	– 11 060
Umbuchungen	–	2 293	95 381	38 922	90 973	19 143	– 243 634	– 3 078	0
Kursdifferenzen	–	–	–	–	–	– 47	–	–	– 47
<b>Stand 31.12.2010</b>	<b>7 695</b>	<b>375 624</b>	<b>2 673 881</b>	<b>1 126 959</b>	<b>1 537 521</b>	<b>454 197</b>	<b>364 752</b>	<b>1 357</b>	<b>6 541 986</b>
Zugänge	–	1 183	– 1 186	– 73	5 669	1 792	185 225	107 147	299 757
Abgänge	–	– 2 362	– 17 570	– 1 195	– 6 814	– 3 106	– 184	–	– 31 231
Investitionsbeiträge	–	–	– 664	–	– 4 396	–	3 185	–	– 1 875
Umbuchungen	–	3 232	77 675	22 164	13 527	9 558	– 124 799	– 1 357	0
Kursdifferenzen	–	–	–	–	–	– 8	–	–	– 8
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>7 695</b>	<b>377 677</b>	<b>2 732 136</b>	<b>1 147 855</b>	<b>1 545 507</b>	<b>462 433</b>	<b>428 179</b>	<b>1 07 147</b>	<b>6 808 629</b>

**Kumulierte Abschreibungen**

<b>Stand 1.1.2010</b>	–	<b>140 656</b>	<b>494 852</b>	<b>431 634</b>	<b>647 237</b>	<b>96 542</b>	–	–	<b>1 810 921</b>
planmässige Abschreibungen	–	9 221	58 495	52 317	59 518	32 617	–	–	212 168
Abgänge	–	– 818	– 22 059	– 51 053	– 24 793	– 7 039	–	–	– 105 762
Umbuchungen	–	144	–	–	2	– 146	–	–	0
Kursdifferenzen	–	–	–	–	–	– 26	–	–	– 26
<b>Stand 31.12.2010</b>	–	<b>149 203</b>	<b>531 288</b>	<b>432 898</b>	<b>681 964</b>	<b>121 948</b>	–	–	<b>1 917 301</b>
planmässige Abschreibungen	–	9 348	60 358	52 370	60 225	33 245	–	–	215 546
ausserplanmässige Abschreibung	–	–	–	–	6 316 <sup>1</sup>	–	–	–	6 316
Abgänge	–	– 1 056	– 17 376	– 1 181	– 2 675	– 2 755	–	–	– 25 043
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	–	0
Kursdifferenzen	–	–	–	–	–	– 6	–	–	– 6
<b>Stand 31.12.2011</b>	–	<b>157 495</b>	<b>574 270</b>	<b>484 087</b>	<b>745 830</b>	<b>152 432</b>	–	–	<b>2 114 114</b>

**Nettobuchwerte**

Am 1.1.2010	7 695	233 712	2 107 487	705 106	812 268	342 614	363 239	34 579	4 606 700
Am 31.12.2010	7 695	226 421	2 142 593	694 061	855 557	332 249	364 752	1 357	4 624 685
<b>Am 31.12.2011</b>	<b>7 695</b>	<b>220 182</b>	<b>2 157 866</b>	<b>663 768</b>	<b>799 677</b>	<b>310 001</b>	<b>428 179</b>	<b>1 07 147</b>	<b>4 694 515</b>

Im Berichtsjahr wurden Zinsen in der Höhe von CHF 3.8 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 2.5 Mio.).

<sup>1</sup> Aufgrund der starken Aufwertung des Schweizer Francs sind die Kosten im Vergleich zum internationalen Markt bei der BLS Cargo AG angestiegen. Die Preise konnten am Markt nicht entsprechend erhöht werden. In der Folge wurden die bestehenden Buchwerte der Loks Re486 aufgrund eines dadurch kleineren Nutzwertes um CHF 6.3 Mio. in Form einer ausserordentlichen Abschreibung reduziert.

**Nicht liquiditätswirksamer Devestitionsvorgang**

in 1000 CHF

	2011	2010
Verrechnung von Anzahlungen mit sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	0	27 872

16 Finanzanlagen

in 1000 CHF

	Wertschriften	Beteiligung assoziierte Gesellschaften	Übrige Darlehen	Aktiven aus Arbeit- geber- beitrags- reserven	Total
<b>Anschaffungswert</b>					
Stand 31.12.2010	15 290	2 931	8	1 974	20 203
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>15 325</b>	<b>2 773</b>	<b>7</b>	<b>1 974</b>	<b>20 079</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>					
Stand 31.12.2010	- 1 967	0	0	0	- 1 967
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>- 2 110</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 2 110</b>
Nettobuchwert am 31.12.2010	13 323	2 931	8	1 974	18 236
<b>Nettobuchwert am 31.12.2011</b>	<b>13 215</b>	<b>2 773</b>	<b>7</b>	<b>1 974</b>	<b>17 969</b>

17 Immaterielle Anlagen

in 1000 CHF

	2011	2010
<b>Anschaffungswert</b>		
Stand 1.1.	16 541	14 781
Zugänge	5 439	1 760
Abgänge	- 1 392	0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>20 588</b>	<b>16 541</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>		
Stand 1.1.	9 355	6 094
Planmässige Abschreibungen	4 149	3 261
Abgänge	- 1 339	0
<b>Stand 31.12.</b>	<b>12 165</b>	<b>9 355</b>
Nettobuchwert am 1.1.	7 186	8 687
<b>Nettobuchwert am 31.12.</b>	<b>8 423</b>	<b>7 186</b>

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

**18 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	43 455	54 246
Verbindlichkeiten gegenüber nicht voll konsolidierten Gesellschaften	0	50
<b>Total</b>	<b>43 455</b>	<b>54 296</b>

**19 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten gegenüber Pensionskassen	119	3 335
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	806	3 009
Sonstige Verbindlichkeiten	3 631	12 851
<b>Total</b>	<b>4 556</b>	<b>19 195</b>

**20 Passive Rechnungsabgrenzungen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Nicht bezogene Ferien, Überzeiten, Pikett und Treueprämien	10 891	11 412
Mehrfahrtenkarten Personenverkehr	30 028	29 749
Punktekarten Autoverlad	6 221	6 274
Swedish Lease <sup>1</sup>	2 479	2 616
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	41 983	37 188
<b>Total</b>	<b>91 602</b>	<b>87 239</b>

<sup>1</sup> Siehe Erläuterung auf Seite 78

**21 Finanzverbindlichkeiten** in 1000 CHF

	Verzinsliche Schulden	Roll- material finanziert mit aEBG (unverzinslich)	Doppelspur (unverzinslich)	Infrastruktur (unverzinslich)	FinöV (unver- zinslich) <sup>1</sup>	Übrige	Total
Buchwert am 1.1.2010	299 591	198 271	326 354	596 961	2 319 760	3 085	3 744 022
Buchwert am 31.12.2010	388 174	185 191	247 719	627 175	2 321 721	3 085	3 773 065
<b>Buchwert am 31.12.2011</b>	<b>501 854</b>	<b>144 109</b>	<b>197 748</b>	<b>691 329</b>	<b>2 324 196</b>	<b>3 085</b>	<b>3 862 322</b>
Fälligkeit bis 1 Jahr	51 104	12 550	0	0	0	0	63 654
Fälligkeit über 1 Jahr	450 750	131 559	197 748	691 329	2 324 196	3 085	3 798 668

<sup>1</sup> FinöV = Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs gemäss Bundesbeschluss vom 20. März 1998

**Nicht liquiditätswirksamer Finanzierungsvorgang** in 1000 CHF

	2011	2010
Verrechnung von Darlehen Rollmaterialfinanzierung mit der Abgeltung der öffentlichen Hand	7 221	7 851
Verrechnung von Darlehen Infrastrukturfinanzierung mit der Abgeltung der öffentlichen Hand	30 000	60 000

22 Rückstellungen

in 1000 CHF

	Passiven aus Vorsorge- einrich- tungen <sup>1</sup>	Rück- stellung im Personal- bereich <sup>2</sup>	Zinsen aEBG	Steuer- rück- stellungen	Sonstige Rück- stellungen <sup>3</sup>	Total
<b>Buchwert am 1.1.2010</b>	<b>10381</b>	<b>4787</b>	<b>5629</b>	<b>249</b>	<b>8881</b>	<b>29927</b>
Bildung	19000	6052	66	1705	2576	29399
Verwendung	-20000	-1158	-1041	-	-1184	-23383
Auflösung	-381	-	-	-	-2956	-3337
Umbuchung	-	400	-	-	-400	0
<b>Buchwert am 31.12.2010</b>	<b>9000</b>	<b>10081</b>	<b>4654</b>	<b>1954</b>	<b>6917</b>	<b>32606</b>
Bildung	18094	15	11	184	2121	20425
Verwendung	-9000	-255	-2358	0	-1825	-13438
Auflösung	0	-104	0	0	-1880	-1984
Umbuchung	0	0	0	0	0	0
<b>Buchwert am 31.12.2011</b>	<b>18094</b>	<b>9737</b>	<b>2307</b>	<b>2138</b>	<b>5333</b>	<b>37609</b>
davon kurzfristig	18094	3824	0	0	2694	24612
davon langfristig	0	5913	2307	2138	2639	12997

<sup>1</sup> Siehe Erläuterung 23

<sup>2</sup> Rückstellungen für vertraglich geregelte zukünftige Treueprämien

<sup>3</sup> Rückstellungen für Schadenfälle mit hoher Eintretenswahrscheinlichkeit sowie ungewisse Verpflichtungen im Cargo-Bereich

23 Personalvorsorge

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

<b>BLS AG</b>	2 270 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk BLS AG
<b>BLS AG (ehem. Regionalverkehr Mittelland AG)</b>	392 Mitarbeitende	Pensionskasse RM
<b>BLS Cargo AG</b>	77 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk BLS Cargo AG
<b>Busland AG</b>	105 Mitarbeitende	Symova Vorsorgewerk Busland

Kurzfristige Verbindlichkeiten

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Beiträge Pensionskasse	119	3335

**Arbeitgeberbeitragsreserve**

in 1000 CHF

Vorsorgeeinrichtungen	Nominalwert 31.12.2011	Verwendungsverzicht 31.12.2011	Andere Wertberichtigungen 31.12.2011	Diskont 31.12.2011	Bilanz 31.12.2011	Bilanz 31.12.2010	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand 2011
Vorsorgeeinrichtung der BLS AG bei der Pensionskasse RM	1355	0	0	0	1355	1355	0
Vorsorgeeinrichtung der BLS Cargo AG bei der Symova	619	0	0	0	619	619	0
<b>Total</b>	<b>1974</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1974</b>	<b>1974</b>	<b>0</b>

**Wirtschaftlicher Nutzen / wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand**

in 1000 CHF

	Unterdeckung/ Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des Unternehmens		Veränderung erfolgswirksam im Geschäfts- jahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010			2011	2010
Vorsorgeplan der BLS AG bei der Symova	- 33 592 <sup>1</sup> (95,7 %)	- 18 094 <sup>2,3</sup>	- 9 000	18 094	19 590	37 684	38 078
Vorsorgeplan der BLS Cargo AG bei der Symova	+ 639 (103,61 %)	0	0	0	684	684	443
Vorsorgeplan der BLS AG bei der Pensionskasse RM	+ 12 500 (105,5 %)	0	0	0	3 275	3 275	3 329
Vorsorgeplan der Busland AG bei der Symova	- 11 (99,91 %)	0	0	0	926	926	889
<b>Total</b>	<b>- 20 464</b>	<b>- 18 094</b>	<b>- 9 000</b>	<b>18 094</b>	<b>24 475</b>	<b>42 569</b>	<b>42 739</b>

Die Angaben der Unter- und Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26 beruhen auf den provisorischen Ergebnissen mit Stand 12. März 2012. Die Angaben zum Vorsorgeplan der BLS AG bei der PK RM sind die definitiven Angaben für 2010.

- <sup>1</sup> In der Unterdeckung berücksichtigt ist der zweckbestimmte Arbeitgeberfinanzierungsfonds von CHF 22.6 Millionen, der für künftige Sanierungsbeiträge der BLS AG verwendet werden kann.
- <sup>2</sup> Der Arbeitgeberanteil künftiger Sanierungsbeiträge muss unter Berücksichtigung des Anteils der Arbeitnehmer zurückgestellt werden.
- <sup>3</sup> Im Jahr 2011 wurden CHF 9.0 Mio aus der Rückstellung des Vorjahres für den Vorsorgeplan der BLS AG bei der Symova einbezahlt.

**24 Derivative Finanzinstrumente**

in 1000 CHF/€

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

Instrument	Motiv	Kontraktvolumen	Werte		Kontraktvolumen	Werte	
			aktiv	passiv		aktiv	passiv
		31.12.2011			31.12.2010		
Währungen	Absicherung	€ 47 650	14	2 808	€ 51 000	13	2 856

## Weitere Angaben zur Konzernrechnung

### 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, Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, welche zur Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

#### Eventualverpflichtungen

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Mögliche Folgekosten aus älterem Rollmaterial mit asbesthaltigen Installationen	2 000	2 000
NEAT-Werk Achse Lötschberg; Restarbeiten	14 275	20 947

#### Verpfändete Aktiven

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
a) Liegenschaften	2 303	2 411
b) Kursfahrzeuge	721	871
c) Sachanlagen mit Eisenbahnpfandrecht <sup>1</sup>	sämtliche Anlagen BLS	sämtliche Anlagen BLS

<sup>1</sup> Ab 1.1.2010 ist das Rollmaterial aus dem Pfandobjekt herausgelöst (siehe Bundesgesetz über die Bahnreform 2).

#### Zugrundeliegende Verbindlichkeiten

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
a) Hypotheken	800	850
b) Leasingverbindlichkeiten	54	323
c) Verpflichtungen gemäss Eisenbahnpfandbuch		
Elektrifikationsanleihen	6 506	6 506
Darlehen Art. 56 EBG (BN, GBS, SEZ) 1962	13 000	13 000
Obligation Schiffsbetrieb 22. August 1913	828	828

#### Aktiven mit Verfügungsbeschränkung

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Zweckgebundene flüssige Mittel	24 127	13 503
Zweckgebundene Wertschriften	1 572	1 490



**Brandversicherungswerte der Sachanlagen**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Anlagen, exkl. Gebäuden (Feuer- und Elementarschäden)	4 359 820	4 267 434
Gebäude (Feuer- und Elementarschäden)	512 632	513 235
Rollmaterial (Feuer- und Kaskoschäden)	1 485 817	1 477 694
Schiffe (Feuer- und Kaskoschäden)	97 129	97 129

**Aufgenommene Anleihen**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Elektrifikationsanleihen aus den Jahren 1923, 1932 und 1944	6 506	6 506
Kassenscheine (Privatplatzierungen):		
2001–2011 Zinssatz 4.250 %	0	10 000
2003–2011 Zinssatz 3.125 %	0	20 000
2004–2014 Zinssatz 2.875 %	15 000	15 000
2006–2012 Zinssatz 2.625 %	20 000	20 000
2006–2013 Zinssatz 2.875 %	25 000	25 000
2006–2015 Zinssatz 2.750 %	20 000	20 000
2006–2016 Zinssatz 2.750 %	20 000	20 000
2007–2017 Zinssatz 3.000 %	30 000	30 000
2007–2022 Zinssatz 3.200 %	20 000	20 000
2008–2013 Zinssatz 3.125 %	20 000	20 000
2008–2013 Zinssatz 3.150 %	20 000	20 000
2008–2015 Zinssatz 3.220 %	25 000	25 000
2008–2020 Zinssatz 3.500 %	20 000	20 000
2010–2030 Zinssatz 2.500 %	100 000	100 000
2011–2024 Zinssatz 1.620 %	100 000	0
2011–2021 Zinssatz 1.420 %	25 000	0

**Langfristige Vereinbarungen / Abnahmeverpflichtungen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Mietvertrag Werkstätte Aebimatt Bern mit SBB, 31.12.2019	18 060	20 317
Mietvertrag Gebäude Bollwerk mit Schweiz. Eidgenossenschaft, 30.4.2021	12 036	6 385
Mietvertrag Genfergasse 8, Bern, 30.6.2014	477	491
Mietvertrag Bollwerk 31, Bern, 31.6.2016	815	0
Abnahmeverpflichtung mit Bombardier Alstom	11 788	24 083
Abnahmeverpflichtung mit Stadler Rail für Rollmaterial	211 852	318 830
Leistungsvereinbarung S-POS mit Tarifverbund Libero	2 806	2 745

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

**Aktionärbindungsvertrag mit DB Schweiz Holding AG bezüglich BLS Cargo AG**

Im Rahmen des Verkaufs von 25% der Aktien der BLS Cargo AG an DB Schweiz Holding AG im Jahr 2008 wurden gegenseitig Vorkaufsrechte an den von BLS AG resp. DB Schweiz Holding AG gehaltenen Aktien eingeräumt. Ferner bestehen zwischen den beiden Vertragsparteien gegenseitig Call- resp. Put-Optionen an einer vordefinierten Anzahl Aktien (Anteil oder alle Aktien) der BLS Cargo AG. Die Call- resp. Put-Optionen dürfen nur in Fällen von vorbestimmten Ereignissen ausgeübt werden, die klar definiert sind.

**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 87.

**Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Bund</b>		
Abgeltung	281 195	289 844
Darlehenserrhöhung nach Art. 56 EBG und FinöV-Regelungen (netto)	2 475	1 961
<b>Kanton Bern</b>		
Abgeltung (Vorjahr angepasst auf Bruttobetrag)	83 146	84 074
Darlehenserrhöhungen nach Art. 56 EBG (netto)	12 834	12 799
<b>RAIpin AG</b>		
Lieferungen und Leistungen von RAIpin AG	59	24
Lieferungen und Leistungen für RAIpin AG	44 756	43 884
<b>Qnamic AG</b>		
Lieferungen und Leistungen von Qnamic AG	0	2 464
Lieferungen und Leistungen für Qnamic AG	0	66
Erhöhung Darlehen an Qnamic AG	0	0
Rückzahlung Darlehen durch Qnamic AG	0	1 640
Beteiligung an Kapitalerrhöhung durch Darlehensverrechnung	0	0
<b>Symova Personalvorsorge</b>		
Ausserordentliche Einlage	9 000	19 000

**Transparenz bei den Vergütungen und Beteiligungen der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung (Art. 663b<sup>bis</sup> und 663c OR)**

---

Die Details dazu finden Sie im Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG auf der Seite 88.

**Risikomanagement**

---

Die BLS verfügt über ein Risikomanagementsystem, mit welchem sie regelmässig die grössten strategischen und operativen Risiken erfasst, entsprechende Massnahmen erarbeitet und damit die Risiken minimiert.

Basis dazu ist ein eigens auf die BLS zugeschnittener Risikokatalog, aus welchem die Geschäftsbereiche und Stabsabteilungen die für sie relevanten Risiken herausarbeiten. Die Risiken werden bezüglich ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und ihres Schadensausmasses beurteilt und in einem Bericht zuhanden des Verwaltungsrates zusammengefasst. Mit geeigneten Massnahmen zum Vermindern der BruttoRisiken reduziert das Management der BLS mögliche ungeplante Aufwendungen. Die regelmässig durchgeführte Risikoanalyse erlaubt im Zusammenspiel mit der strategischen Finanzplanung die Darstellung fundierter Best- und Worst-Case-Szenarien.

**Beteiligungsverzeichnis BLS AG**

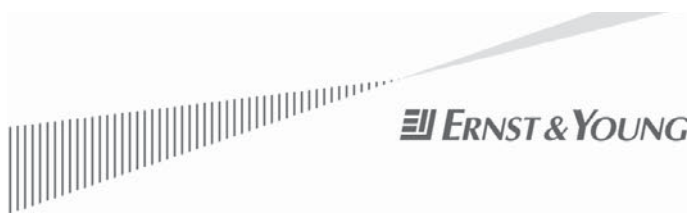
---

Die Details dazu finden Sie im Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG auf der Seite 89.

**Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

---

Die Konzernrechnung wurde am 19. April 2012 vom Verwaltungsrat genehmigt. Bis zu diesem Datum sind nach dem Bilanzstichtag keine Ereignisse eingetreten, die die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2011 wesentlich beeinträchtigen.



Ernst & Young AG  
Belpstrasse 23  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11  
Fax +41 58 286 68 18  
[www.ey.com/ch](http://www.ey.com/ch)

An die Generalversammlung der  
BLS AG, Bern

Bern, 19. April 2012

### Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der BLS AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang / Seiten 60 bis 80 für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

#### *Verantwortung des Verwaltungsrates*

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit 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

 Mitglied der Treuhänder-Kammer

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 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

**Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare 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.

Ernst & Young AG



Roland Ruprecht  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)



Andreas Oester  
Zugelassener Revisionsexperte

# Jahresrechnung der BLS AG

## Erfolgsrechnung 2011

in 1000 CHF

	2011	2010
Verkehrserträge	177 542	176 087
Abgeltungen	160 010	164 978
Nebenerträge	24 131	24 439
Personalleistungen an BLS Netz AG	86 794	87 691
Leistungen für Dritte	113 536	118 358
Miet- und Pachterträge	2 331	2 545
Eigenleistungen für Halb- und Fertigfabrikate	11 291	10 082
Eigenleistungen für Investitionen	13 423	12 348
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>589 058</b>	<b>596 528</b>
Materialaufwand	37 499	33 846
Personalaufwand	302 518	302 605
Miete	17 646	17 241
Betriebsleistungen Dritter	99 087	116 973
Energie	2 143	1 947
Versicherungen	7 705	9 885
Gebühren, Abgaben, Lizenzen	10 159	9 566
Fremdleistungen für den Unterhalt	4 516	6 004
Werbung, PR	6 500	5 875
Verwaltungskosten	24 364	20 849
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	60 397	58 453
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>572 534</b>	<b>583 244</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>16 524</b>	<b>13 284</b>
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	10	0
Verlust aus Ausbuchung/Veräusserung von Anlagevermögen	- 1 204	0
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>15 330</b>	<b>13 284</b>
Finanzertrag	1 417	1 619
Finanzaufwand	- 11 598	- 11 493
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 10 181</b>	<b>- 9 874</b>
<b>Jahresgewinn</b>	<b>5 149</b>	<b>3 410</b>

## Bilanz 2011

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Aktiven</b>		
Flüssige Mittel	24 211	27 354
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	5 610	14 249
gegenüber Konzerngesellschaften	12 982	13 230
Sonstige Forderungen gegenüber Dritten	7 594	1 860
gegenüber Konzerngesellschaften	600	1 500
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	36 854	36 709
Aktive Rechnungsabgrenzungen	16 535	15 607
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>104 386</b>	<b>110 509</b>
Sachanlagen	1 011 623	918 973
Finanzanlagen		
Beteiligungen	163 688	163 783
Darlehen an Konzerngesellschaften	29 050	28 150
Sonstige Finanzanlagen	14 251	14 368
Immaterielle Anlagen	6 777	4 034
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>1 225 389</b>	<b>1 129 308</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>1 329 775</b>	<b>1 239 817</b>
<b>Passiven</b>		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	58 550	54 081
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	13 186	13 588
gegenüber Konzerngesellschaften	19 857	29 684
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	2 494	9 982
Passive Rechnungsabgrenzungen	68 433	65 880
Kurzfristige Rückstellungen	24 591	15 809
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>187 111</b>	<b>189 024</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	823 463	732 013
Fondsrechnungen	10 876	12 908
Langfristige Rückstellungen	9 884	12 579
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>844 223</b>	<b>757 500</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>1 031 334</b>	<b>946 524</b>
Aktienkapital	79 442	79 442
Allgemeine gesetzliche Reserven		
Allgemeine Reserve	95 159	95 159
Reserve aus Kapitaleinlage	24 037	24 037
Statutarische Reserven	20 053	19 371
Reserven für eigene Aktien	1 476	1 757
Freie Reserven	73 055	69 975
Bilanzgewinn		
Vortrag	70	142
Jahresgewinn	5 149	3 410
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>298 441</b>	<b>293 293</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>1 329 775</b>	<b>1 239 817</b>



## Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

### Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zu Gunsten Dritter

#### Solidarhaftung einfache Gesellschaften

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

#### Solidarhaftung der Gruppenmitglieder infolge der MWST-Gruppenbesteuerung

Der MWST-Gruppenbesteuerung der BLS AG angeschlossen sind die BLS Netz AG, die BLS Cargo AG, die Busland AG, die Emmental Tours AG (bis 30.6.2011) und die BLS-Stiftung. Die einzelnen Gruppenmitglieder haften solidarisch für die MwSt-Verpflichtungen.

#### Eventualverpflichtungen

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Mögliche Folgekosten von älterem Rollmaterial mit asbesthaltigen Installationen	2 000	2 000

#### Verpfändete Aktiven

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Sachanlagen mit Eisenbahnpfandrecht <sup>1</sup>	sämtliche Anlagen	sämtliche Anlagen

<sup>1</sup> Ab 1.1.2010 ist das Rollmaterial aus dem Pfandobjekt herausgelöst (siehe Bundesgesetz über die Bahnreform 2).

#### Zugrundeliegende Verbindlichkeiten

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Verpflichtungen gemäss Eisenbahnpfandbuch: Obligation Schiffsbetrieb 22. August 1913	828	828

#### Aktiven mit Verfügungsbeschränkung

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Zweckgebundene Flüssige Mittel	6 293	3 391
Zweckgebundene Wertschriften	11 336	11 719

Stammhausrechnung  
Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

**Brandversicherungswerte der Sachanlagen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Anlagen, exkl. Gebäude (Feuer- und Elementarschäden)	108 807	96 881
Gebäude (Feuer- und Elementarschäden)	227 690	229 074
Rollmaterial (Feuer- und Kaskoschäden)	1 199 014	1 198 775
Schiffe (Feuer- und Kaskoschäden)	97 129	97 129

**Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Deckungssumme Sachversicherung je Ereignis für BLS AG, BLS Netz AG und BLS Cargo AG	100 000	100 000
Deckungssumme Haftpflichtversicherung pro Jahr für BLS AG, BLS Netz AG und BLS Cargo AG	300 000	300 000

**Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Abrechnungssaldi	112	3 261
Sanierungsbeiträge des Arbeitgebers (Rückstellung)	18 094	9 000
Entgangene Zinsen Pensionskasse ex RM	400	400

**Aufgenommene Anleihen** in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Kassenscheine (Privatplatzierungen):		
2001–2011 Zinssatz 4.250 %	0	10 000
2003–2011 Zinssatz 3.125 %	0	20 000
2004–2014 Zinssatz 2.875 %	15 000	15 000
2006–2012 Zinssatz 2.625 %	20 000	20 000
2006–2013 Zinssatz 2.875 %	25 000	25 000
2006–2015 Zinssatz 2.750 %	20 000	20 000
2006–2016 Zinssatz 2.750 %	20 000	20 000
2007–2017 Zinssatz 3.000 %	30 000	30 000
2007–2022 Zinssatz 3.200 %	20 000	20 000
2008–2013 Zinssatz 3.125 %	20 000	20 000
2008–2013 Zinssatz 3.150 %	20 000	20 000
2008–2015 Zinssatz 3.220 %	25 000	25 000
2008–2020 Zinssatz 3.500 %	20 000	20 000
2010–2030 Zinssatz 2.500 %	100 000	100 000
2011–2024 Zinssatz 1.620 %	100 000	0
2011–2021 Zinssatz 1.420 %	25 000	0
<b>Total</b>	<b>460 000</b>	<b>365 000</b>

Stammhausrechnung  
Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

**Verbesserung des Ergebnisses**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Auflösung von stillen Reserven	5 003	0

**Eigene Aktien**

in 1000 CHF

Bestand 1.1.2010	1 027 086 Stück zu durchschnittlich CHF 1.15	1 181
Wertberichtigung		- 132
Bestand 31.12.2010	1 027 086 Stück zu durchschnittlich CHF 1.02	1 049
Käufe	412 908 Stück zu durchschnittlich CHF 0.91	378
Verkäufe	367 958 Stück zu durchschnittlich CHF 1.32	- 486
Auflösung Wertberichtigung		95
<b>Bestand 31.12.2011</b>	<b>1 072 036 Stück zu durchschnittlich CHF 0.97</b>	<b>1 036</b>

**Bedeutende Aktionäre**

nominell in CHF

Kapitalanteil	31.12.2011			
	31.12.2011	in %	31.12.2009	in %
Kanton Bern	44 290 504	55,75	44 290 504	55,75
Schweizerische Eidgenossenschaft (Bund)	17 240 608	21,70	17 240 608	21,70
Nicht stimmberechtigte Aktien (eigene, Dispo Banken, nicht umgetauschte)	6 216 405	7,83	6 500 502	8,18
Natürliche und juristische Personen	4 853 989	6,11	4 938 538	6,22
Andere Kantone, Gemeinden	6 840 830	8,61	6 472 184	8,15
<b>Total</b>	<b>79 442 336</b>	<b>100,00</b>	<b>79 442 336</b>	<b>100,0</b>

Die Namenaktien der BLS AG mit einem Nominalwert von je CHF 1 sind seit dem 30. Juni 2006 an der BX Berne eXchange kotiert (Valor 2.588.916).

Stammhausrechnung  
Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

Transparenz bei den Vergütungen und Beteiligungen der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung (Art. 663b<sup>bis</sup> und 663c OR)

Vergütungen Verwaltungsrat

in CHF

	2011		2010	
	Ver- gütungen	Sozial- leistungen Anteil BLS	Ver- gütungen	Sozial- leistungen Anteil BLS
Dr. Rudolf Stämpfli <sup>1</sup> , Präsident	73 000	–	74 000	–
Richard Burger, Vizepräsident	43 000	1 155	37 700	887
Renate Amstutz Bettschart, Mitglied	29 000	1 639	29 000	1 587
Jean Michel Cina <sup>1</sup> , Mitglied	26 000	–	25 000	–
Barbara Egger-Jenzer <sup>1</sup> , Mitglied	31 000	756	34 000	915
Rolf Escher, Mitglied	29 000	479	30 000	521
Dr. Max Gsell, Mitglied	49 000	1 738	42 350	2 401
Josef Küttel, Mitglied	43 150	2 531	37 850	2 127
Paul Nyffeler, Vizepräsident (bis 1.6.2010)	–	–	29 200	1 322
Hans Werder, Mitglied (ab 27.5.2011)	27 835	788	–	–
<b>Total</b>	<b>350 985</b>	<b>9 086</b>	<b>339 100</b>	<b>9 760</b>

<sup>1</sup> Die Zahlung erfolgte ganz oder teilweise an den Arbeitgeber.

Die aufgeführten Verwaltungsratsmitglieder sind seit dem 21.4.2009 auch Mitglieder des Verwaltungsrats der BLS Netz AG. Der Entschädigungsanteil der BLS Netz AG ist in den aufgeführten Beträgen enthalten. Die BLS Netz AG vergütet der BLS AG dafür CHF 95 234 (CHF 92 075 im Geschäftsjahr 2010).

Darlehen oder Kredite wurden keine gewährt, noch sind solche ausstehend.

Beteiligungen des Verwaltungsrats

	31.12.2011	31.12.2010
Dr. Rudolf Stämpfli, Präsident	8 Aktien	8 Aktien
Richard Burger, Vizepräsident	8 Aktien	8 Aktien
Renate Amstutz Bettschart, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Rolf Escher, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Dr. Max Gsell, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Josef Küttel, Mitglied	8 Aktien	8 Aktien
Hans Werder, Mitglied (ab 27.5.2011)	8 Aktien <sup>1</sup>	–
<b>Total</b>	<b>56 Aktien</b>	<b>48 Aktien</b>

<sup>1</sup> Formelle Eintragung im Aktienregister per 11.1.2012

Es bestehen keine Wandel- und Optionsrechte.

Stammhausrechnung  
Anhang zur Jahresrechnung der BLS AG

**Vergütungen Geschäftsleitung**

in CHF

	Grundlohn	Variable Vergütung <sup>1</sup>	Total Entlohnung	Sozialleistungen Anteil BLS
<b>2010</b>				
Bernard Guillelmon, CEO	354 531	84 000	438 531	55 681
<b>Total 11 Personen</b>	<b>2 167 770</b>	<b>357 500</b>	<b>2 525 270</b>	<b>424 094</b>
<b>2011</b>				
Bernard Guillelmon, CEO	364 412	98 000	462 412	73 294
<b>Total 10 Personen</b>	<b>2 368 051</b>	<b>413 900</b>	<b>2 781 951</b>	<b>440 743</b>

<sup>1</sup> Die variablen Lohnbestandteile beinhalten jeweils die im Berichtsjahr ausbezahlten Beträge.  
Darlehen oder Kredite wurden keine gewährt, noch sind solche ausstehend.

**Beteiligungen Geschäftsleitung**

	31.12.2011	31.12.2010
Bernard Guillelmon, Vorsitzender	80 Aktien	80 Aktien
Stephan Appenzeller, Leiter Kommunikation	152 Aktien	152 Aktien
Reto Baumgartner, Leiter Finanzen	1 000 Aktien	–
Thomas Müller, Generalsekretär	288 Aktien	288 Aktien
Daniel Wyder, Leiter Infrastruktur	200 Aktien	200 Aktien
<b>Total</b>	<b>1 720 Aktien</b>	<b>720 Aktien</b>

Es bestehen keine Wandel- und Optionsrechte.

**Beteiligungsverzeichnis BLS AG**

in 1000 CHF/EUR

	Aktienkapital	Beteiligung BLS AG in % 31.12.2011	Beteiligung BLS AG in % 31.12.2010	Gesellschaftsform <sup>1</sup>
<b>Beteiligungen ab 20 %</b>				
Emmental Tours AG, Burgdorf; Reisegeschäft	CHF 100	0	100.0	V
BLS Cargo AG, Bern; Transportunternehmen	CHF 60 000	52.0	52.0	V
BLS Cargo Italia S.r.l., Domodossola, Transportunternehmen	EUR 50	100.0	100.0	V
BLS Cargo Deutschland GmbH, Weil am Rhein; Transportunternehmen	EUR 50	100.0	100.0	V
Busland AG, Burgdorf; Transportunternehmen	CHF 1 418	85.7	85.4	V
BLS Netz AG, Bern; Infrastrukturunternehmen	CHF 387 970	33.4	33.4	V
RAAlpin AG, Olten; Transportunternehmen	CHF 4 530	33.1	33.1	E
Trasse Schweiz AG, Bern; Interessengesellschaft	CHF 100	25.0	25.0	E

<sup>1</sup> V = vollkonsolidierte Gesellschaften  
E = Gesellschaften nach der Equity-Methode konsolidiert

## Risikomanagement

Die BLS verfügt über ein Risikomanagementsystem, mit welchem sie regelmässig die grössten strategischen und operativen Risiken erfasst, entsprechende Massnahmen erarbeitet und damit die Risiken minimiert.

Basis dazu ist ein eigens auf die BLS zugeschnittener Risikokatalog, aus welchem die Geschäftsbereiche und Stabsabteilungen die für sie relevanten Risiken herausarbeiten. Die Risiken werden bezüglich ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und ihres Schadensausmasses beurteilt und in einem Bericht zuhanden des Verwaltungsrates zusammengefasst. Mit geeigneten Massnahmen zum Vermindern der Bruttoisiken reduziert das Management der BLS mögliche ungeplante Aufwendungen. Die regelmässig durchgeführte Risikoanalyse erlaubt im Zusammenspiel mit der strategischen Finanzplanung die Darstellung fundierter Best- und Worst-Case-Szenarien.

## Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Gemäss Art. 37 des Personenbeförderungsgesetz (PBG) haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundsamt für Verkehr (BAV) hat diese geprüft und mit Schreiben vom 18.4.2012 genehmigt.

### Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzgewinns

in 1000 CHF

	2011	2010
Jahresgewinn	5 149	3 410
Vortrag aus Vorjahr	70	142
<b>Zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>5 219</b>	<b>3 552</b>
<b>Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den verbleibenden Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:</b>		
Zuweisung an statutarische Reserven	1 030	682
Zuweisung an freie Reserven	4 000	2 800
Vortrag auf neue Rechnung	189	70
<b>Total Antrag des Verwaltungsrates</b>	<b>5 219</b>	<b>3 552</b>



Ernst & Young AG  
Belpstrasse 23  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11  
Fax +41 58 286 68 18  
[www.ey.com/ch](http://www.ey.com/ch)

An die Generalversammlung der  
BLS AG, Bern

Bern, 19. April 2012

### Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der BLS AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang / Seiten 83 bis 90 für das am 31. Dezember 2011 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

Mitglied der Treuhänder-Kammer

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 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

**Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare 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.

Ernst & Young AG



Roland Ruprecht  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)



Andreas Oester  
Zugelassener Revisionsexperte



# Jahresrechnung der BLS Netz AG

## Erfolgsrechnung 2011

in 1000 CHF

	2011	2010
Abgeltungen	230 534	233 985
Infrastrukturbenützung	72 693	69 735
Nebenerträge	2 150	663
Leistungen für Dritte	13 504	12 288
Miet- und Pächterträge	8 807	8 280
Eigenleistungen für Halb- und Fertigfabrikate	933	921
Eigenleistungen für Investitionen	29 084	30 795
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>357 705</b>	<b>356 667</b>
Materialaufwand	8 390	10 123
Miete	156	118
Betriebsleistungen Dritte und Nahestehende <sup>1</sup>	146 080	140 249
Energie	21 068	20 084
Versicherungen	2 505	2 563
Gebühren, Abgaben, Lizenzen	10 756	9 626
Fremdleistungen für den Unterhalt	3 216	3 700
Werbung, PR	154	137
Verwaltungskosten	19 859	20 334
Abschreibungen Sach-, immaterielle Anlagen	149 836	148 473
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>362 020</b>	<b>355 407</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>- 4 315</b>	<b>1 260</b>
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	4 484	0
Verlust aus Ausbuchung/Veräusserung von Anlagevermögen	- 231	- 1 305
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>- 62</b>	<b>- 45</b>
Finanzertrag	327	315
Finanzaufwand	- 194	- 118
<b>Finanzergebnis</b>	<b>133</b>	<b>197</b>
<b>Jahresgewinn</b>	<b>71</b>	<b>152</b>

<sup>1</sup> Anteil Personalleistungen von BLS AG: 86 794 (2011) 87 691 (2010)

## Bilanz 2011

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Aktiven</b>		
Flüssige Mittel	50 529	58 457
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	10 101	7 233
gegenüber Konzerngesellschaften	17 537	29 116
Sonstige Forderungen gegenüber Dritten	1 923	0
gegenüber Konzerngesellschaften	5 690	5 497
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	18 437	18 668
Aktive Rechnungsabgrenzungen	6 839	8 516
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>111 056</b>	<b>127 487</b>
Sachanlagen	3 554 224	3 566 804
Immaterielle Anlagen	1 235	2 292
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>3 555 459</b>	<b>3 569 096</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>3 666 515</b>	<b>3 696 583</b>
<b>Passiven</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	17 476	27 242
gegenüber Konzerngesellschaften	95	33
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	710	7 657
Passive Rechnungsabgrenzungen	7 577	7 873
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>25 858</b>	<b>42 805</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	2 966 455	2 977 798
Langfristige Rückstellungen	4 203	6 052
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>2 970 658</b>	<b>2 983 850</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>2 996 516</b>	<b>3 026 655</b>
Aktienkapital	387 970	387 970
Allgemeine gesetzliche Reserven		
Reserve für künftige Fehlbeträge nach Art. 67 EBG	337	185
Reserven aus Kapitaleinlagen	281 621	281 621
Jahresgewinn	71	152
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>669 999</b>	<b>669 928</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>3 666 515</b>	<b>3 696 583</b>

# Anhang zur Jahresrechnung der BLS Netz AG

## Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zu Gunsten Dritter

### Solidarhaftung einfache Gesellschaften

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

### Solidarhaftung der Gruppenmitglieder infolge der MwSt-Gruppenbesteuerung

Die BLS Netz 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 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
NEAT-Werk Achse Lötschberg; Restarbeiten	14 275	20 947

Die Eventualverpflichtungen für Ausgaben aus dem NEAT-Werk Achse Lötschberg werden vollständig durch den Bund getragen.

## Investitionsrechnung, gemäss Artikel 3, Absatz 2 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen

in 1000 CHF

1.1.2011–31.12.2011	Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen in Bau (Saldo)	Total
<b>Anlagengruppen gemäss Anlagenspiegel zum Beispiel</b>							
Grundstücke und Bauten	14 683	2 812	17 495	14	1 293	0	1 307
Oberbau/Unterbau	47 737	10 983	58 720	3	2 050	0	2 053
Fahrleitung/Sicherungsanlagen	41 497	10 666	52 163	0	1 286	0	1 286
Fahrzeuge/Schiffe	2 062	1 456	3 519	431	284	0	715
Übrige Sachanlagen	9 068	3 160	12 228	8	113	0	121
Anlagen im Bau	123	7	130	0	0	138 771	138 771
<b>Total</b>	<b>115 170</b>	<b>29 084</b>	<b>144 253</b>	<b>456</b>	<b>5 026</b>	<b>138 771</b>	<b>144 253</b>

Tochtergesellschaften  
Anhang zur Jahresrechnung der BLS Netz AG

Anlagespiegel BLS Netz AG

in 1000 CHF

	Grundstücke und Bauten	Oberbau/ Unterbau	Fahr- leitung/ Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge/ Schiffe	Übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	An- zahlungen	Total	Software	Total
<b>Anschaffungswert</b>										
Stand 1.1.2011	242 448	2 670 024	1 120 321	111 115	370 703	201 449	0	<b>4 716 060</b>	4 891	<b>4 720 951</b>
Zugänge	1 293	2 050	1 286	284	113	138 771	0	<b>143 797</b>	0	<b>143 797</b>
Abgänge	-2 362	-20 807	-2 554	-468	-927	0	0	<b>-27 118</b>	0	<b>-27 118</b>
Investitions- beiträge	0	-664	0	0	0	-764	0	<b>-1 428</b>	0	<b>-1 428</b>
Um- buchungen	2 301	77 676	22 162	3 222	776	-106 203	0	<b>-66</b>	66	<b>0</b>
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>243 680</b>	<b>2 728 279</b>	<b>1 141 215</b>	<b>114 153</b>	<b>370 665</b>	<b>233 253</b>	<b>0</b>	<b>4 831 245</b>	<b>4 957</b>	<b>4 836 202</b>

**Kumulierte Abschreibungen**

Stand 1.1.2011	79 038	529 159	427 129	42 680	71 250	0	0	<b>1 149 256</b>	2 599	<b>1 151 855</b>
Planmässige Abschrei- bungen	4 555	60 276	52 250	5 014	26 618	0	0	<b>148 713</b>	1 123	<b>149 836</b>
Abgänge	-1 056	-17 375	-1 183	-457	-877	0	0	<b>-20 948</b>	0	<b>-20 948</b>
Um- buchungen	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>82 537</b>	<b>572 060</b>	<b>478 196</b>	<b>47 237</b>	<b>96 991</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 277 021</b>	<b>3 722</b>	<b>1 280 743</b>

Netto- buchwert am 1.1.2011	163 410	2 140 865	693 192	68 435	299 453	201 449	0	<b>3 566 804</b>	2 292	<b>3 569 096</b>
<b>Netto- buchwert am 31.12.2011</b>	<b>161 143</b>	<b>2 156 219</b>	<b>663 019</b>	<b>66 916</b>	<b>273 674</b>	<b>233 253</b>	<b>0</b>	<b>3 554 224</b>	<b>1 235</b>	<b>3 555 459</b>

**Verpfändete Aktiven**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Sachanlagen mit Eisenbahnpfandrecht	sämtliche Anlagen	sämtliche Anlagen

Tochtergesellschaften  
Anhang zur Jahresrechnung der BLS Netz AG

**Zugrunde liegende Verbindlichkeiten**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Verpflichtungen gemäss Eisenbahnpfandbuch		
Elektrifikationsanleihen aus den Jahren 1923, 1932 und 1944	6 506	6 506
Darlehen Art. 56 EBG (BN, GBS, SEZ) 1962	13 000	13 000

**Aktiven mit Verfügungsbeschränkung**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Zweckgebundene Flüssige Mittel	17 834	10 112

**Brandversicherungswerte der Sachanlagen**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Anlagen, exkl. Gebäude (Feuer- und Elementarschäden)	4 248 513	4 169 504
Gebäude (Feuer- und Elementarschäden)	281 178	280 396
Rollmaterial (Feuer- und Kaskoschäden)	104 210	100 890

**Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Deckungssumme Sachversicherung je Ereignis für BLS AG, BLS Netz AG und BLS Cargo AG	100 000	100 000
Deckungssumme Haftpflichtversicherung pro Jahr für BLS AG, BLS Netz AG und BLS Cargo AG	300 000	300 000

**Aufgenommene Anleihen**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Elektrifikationsanleihen aus den Jahren 1923, 1932 und 1944	6 506	6 506

**Verbesserung des Ergebnisses**

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Nettoauflösung stiller Reserven	0	1 735

**Bedeutende Aktionäre**

in 1000 CHF

Kapitalanteil	31.12.2011	in %	31.12.2010	in %
	nominell in CHF		nominell in CHF	
Schweizerische Eidgenossenschaft (Bund)	194 183	50,05	194 183	50,05
Kanton Bern	64 015	16,50	64 015	16,50
BLS AG	129 582	33,40	129 582	33,40
Schweizerische Bundesbahnen SBB	190	0,05	190	0,05
<b>Total</b>	<b>387 970</b>	<b>100,0</b>	<b>387 970</b>	<b>100,0</b>

Das Aktienkapital der BLS Netz AG ist eingeteilt in 387 970 Namenaktien mit einem Nominalwert von je CHF 1 000.

**Risikomanagement**

Die BLS verfügt über ein Risikomanagementsystem, mit welchem sie regelmässig die grössten strategischen und operativen Risiken erfasst, entsprechende Massnahmen erarbeitet und damit die Risiken minimiert.

Basis dazu ist ein eigens auf die BLS zugeschnittener Risikokatalog, aus welchem die Geschäftsbereiche und Stabsabteilungen die für sie relevanten Risiken herausarbeiten. Die Risiken werden bezüglich ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und ihres Schadensausmasses beurteilt und in einem Bericht zuhanden des Verwaltungsrates zusammengefasst. Mit geeigneten Massnahmen zum Vermindern der Bruttoisiken reduziert das Management der BLS mögliche ungeplante Aufwendungen. Die regelmässig durchgeführte Risikoanalyse erlaubt im Zusammenspiel mit der strategischen Finanzplanung die Darstellung fundierter Best- und Worst-Case-Szenarien.

**Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV**

Gemäss Art. 37 des Personenbeförderungsgesetz (PBG) haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundsamt für Verkehr (BAV) hat diese geprüft und mit Schreiben vom 18.4.2012 genehmigt.

**Antrag des Verwaltungsrats  
über die Verwendung des Bilanzgewinns**

in 1000 CHF

	2011	2010
Jahresgewinn	71	152
Vortrag aus Vorjahr	0	0
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>71</b>	<b>152</b>
<b>Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:</b>		
Zuweisung an spezialgesetzliche Reserven gem. Art. 67 EBG	71	152
<b>Total Antrag des Verwaltungsrats</b>	<b>71</b>	<b>152</b>

# Jahresrechnung der BLS Cargo AG

## Erfolgsrechnung 2011

in 1000 CHF

	2011	2010
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	153 232	154 089
Übriger Betriebsertrag	26 170	17 628
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>179 402</b>	<b>171 717</b>
Personalaufwand	11 228	10 783
Einkauf Infrastrukturbenützung	51 702	49 804
Leitungseinkauf Dritte	42 141	42 749
Produktionsaufwand	40 651	36 937
Übriger Betriebsaufwand	21 503	21 016
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	7 977	8 027
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>175 202</b>	<b>169 316</b>
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>4 200</b>	<b>2 401</b>
Finanzertrag	82	75
Finanzaufwand	-3 646	-7 769
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-3 564</b>	<b>-7 694</b>
Gewinne aus Veräusserung Anlagevermögen	0	1 717
Ausserordentlicher Ertrag	5 552	1 733
Ausserordentlicher Aufwand	-6 453	-581
<b>Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>-265</b>	<b>-2 424</b>
Steuern	-218	-137
<b>Jahresverlust</b>	<b>-483</b>	<b>-2 561</b>

## Bilanz 2011

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Aktiven</b>		
Flüssige Mittel	19 125	8 901
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	10 799	11 512
gegenüber Nahestehenden	18 506	22 092
Sonstige Forderungen gegenüber Dritten	1 204	1 873
gegenüber Nahestehenden	1 351	33
Aktive Rechnungsabgrenzungen	14 223	6 541
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>65 208</b>	<b>50 952</b>
Sachanlagen	119 052	128 292
Finanzanlagen		
Beteiligungen	159	159
Darlehen Konzerngesellschaften	122	213
Sonstige Finanzanlagen	8	9
Immaterielle Anlagen	411	850
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>119 752</b>	<b>129 523</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>184 960</b>	<b>180 475</b>
<b>Passiven</b>		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	5 000	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	9 921	11 890
gegenüber Nahestehenden	17 843	15 608
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	2 559	2 677
gegenüber Nahestehenden	0	18
Passive Rechnungsabgrenzungen	21 118	18 395
Kurzfristige Rückstellungen	242	1 464
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>56 683</b>	<b>50 052</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	32 000	32 000
Langfristige Rückstellungen	5 503	7 166
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>37 503</b>	<b>39 166</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>94 186</b>	<b>89 218</b>
Aktienkapital	60 000	60 000
Gesetzliche Reserven	2 563	2 563
Freie Reserven	34 800	34 800
Bilanzgewinn		
Vortrag	- 6 106	- 3 545
Jahresverlust	- 483	- 2 561
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>90 774</b>	<b>91 257</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>184 960</b>	<b>180 475</b>



# Anhang zur Jahresrechnung der BLS Cargo AG

## Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Für die Sachanlagen besteht eine Haftpflicht-, Sach- und Maschinenkaskoversicherung, welche sich auf sämtliche Gesellschaften des BLS-Konzerns erstreckt. Die Versicherungsdeckung wird dabei unabhängig von der Schadensursache (Haftpflicht, Unterbruch, Unfall etc.) auf die Limite von CHF 100 Mio. pro Ereignis festgelegt. Darin eingeschlossen sind auch die Ansprüche aus Brandschäden. Das Rollmaterial wird zum Zeitwert (Neanschaffungswert abzüglich Abschreibungen für die bisherige Nutzung) entschädigt.

Mangels in der Police definierter Brandversicherungswerte werden für nachstehende Sachanlagegruppen die Anschaf-

fungswerte aufgeführt, welche als Anhaltspunkte für die Wiederbeschaffung gelten können.

## Erläuterung zum Finanzaufwand

Die BLS Cargo beteiligt sich anteilmässig an den Kosten für die Amortisation und Verzinsung des Darlehens der Pensionskasse Symova, welches für die Deckung der Verbindlichkeiten im Bereich Altersvorsorge durch die BLS AG aufgenommen wurde.

Die Annuität zulasten der BLS Cargo von TCHF 1067 (Vorjahr: TCHF 1053) wurde im Finanzaufwand verbucht.

Sofern der Bund und der Kanton Bern die entsprechenden Verbindlichkeiten der

BLS AG gesamthaft übernehmen, entfällt auch der Anteil der BLS Cargo AG.

Im Finanzergebnis sind Währungseffekte von TCHF – 1862 enthalten.

## Risikobeurteilung durch den Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 9.9.2011 das Risikoprofil der Unternehmung besprochen und für wesentliche Risiken entsprechende Massnahmen beschlossen.

## Brandversicherungswerte der Sachanlagen

	31.12.2011 in 1000 CHF	31.12.2010 in 1000 CHF
Lokomotiven, inkl. Ersatzstücken	182 593	178 029

## Aktionariat

	Prozent- anteil	31.12.2011 in 1000 CHF	31.12.2010 in 1000 CHF
BLS AG	52,0%	31 200	31 200
DB Schweiz Holding AG	45,0%	27 000	27 000
IMT AG	3,0%	1 800	1 800
Total		60 000	60 000

## Solidarhaftung

	31.12.2011 in CHF	31.12.2010 in CHF
Solidarhaftung aus Gruppenbesteuerung MWST	p. m.	p. m.

## Beteiligungen an Tochtergesellschaften

	Aktienkapital nominell in 1000 EUR	Prozent- anteil
BLS Cargo Italia S.r.l.	50	100%
BLS Cargo Deutschland GmbH	50	100%

# Jahresrechnung der Busland AG

## Erfolgsrechnung 2011

in 1000 CHF

	2011	2010
Erlöse aus öffentlichem Verkehr	11 672	13 123
Werkstatterlös	2 388	2 144
Übrige Erlöse	2 002	27
Erlösminderungen	50	14
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>16 112</b>	<b>15 308</b>
Waren- und Materialaufwand	1 015	1 284
Personalaufwand	8 824	8 759
Miete	218	240
Betriebsleistungen Dritter	272	12
Energie	29	31
Versicherungen	172	138
Gebühren, Abgaben, Lizenzen	392	108
Fremdleistungen für den Unterhalt	2 766	2 494
Werbung, PR	4	9
Verwaltungskosten	518	329
Abschreibungen	1 437	1 319
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>15 647</b>	<b>14 723</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>465</b>	<b>585</b>
Ausserordentliches Ergebnis	0	0
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>465</b>	<b>585</b>
Finanzertrag	5	3
Finanzaufwand	- 447	- 491
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 442</b>	<b>- 488</b>
<b>Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>23</b>	<b>97</b>
Steuern	1	- 10
<b>Jahresgewinn / (-verlust)</b>	<b>24</b>	<b>87</b>

## Bilanz 2011

in 1000 CHF

	31.12.2011	31.12.2010
<b>Aktiven</b>		
Flüssige Mittel	2 163	1 997
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	399	196
gegenüber Konzerngesellschaften	641	122
Sonstige Forderungen gegenüber Dritten	234	221
Warenvorräte, angefangene Arbeiten	170	108
Aktive Rechnungsabgrenzungen	689	29
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>4 296</b>	<b>2 673</b>
Finanzanlagen	0	0
Sachanlagen	6 852	7 816
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>6 852</b>	<b>7 816</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>11 148</b>	<b>10 489</b>
<b>Passiven</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	359	311
gegenüber Konzerngesellschaften	126	308
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	228	226
gegenüber Konzerngesellschaften		0
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 457	640
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>2 170</b>	<b>1 485</b>
Finanzverbindlichkeiten	6 450	6 500
Rückstellungen	578	578
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>7 028</b>	<b>7 078</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>9 198</b>	<b>8 563</b>
Aktienkapital	1 418	1 418
Gesetzliche Reserven	507	553
Freie Reserven	0	108
Bilanzgewinn		
Vortrag	1	-240
Jahresverlust/-gewinn	24	87
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>1 950</b>	<b>1 926</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>11 148</b>	<b>10 489</b>

# Anhang zur Jahresrechnung der Busland AG

Nachfolgend sind jene Einzelrubriken gem. Art. 663b OR aufgeführt, bei denen Angaben zum Jahresabschluss unserer Unternehmung zwecks erhöhter Transparenz und besserer Einsicht in die Vermögenslage relevant sind. Die Jahresrechnung wird nach OR geprüft.

	in 1000 CHF	2011	2010
<b>1 Gesamtbetrag der Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter.</b>		keine	keine
<b>2 Gesamtbetrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten oder abgetretenen Aktiven und Eigentumsvorbehalt:</b>			
– 1 Namensschuldbrief im 1. Rang: beco Berner Wirtschaft		450	450
– 2 Namensschuldbriefe im 1. Rang: EK Affoltern		700	700
– 1 Namensschuldbrief im 2. Rang: EK Affoltern		300	300
		<b>1 450</b>	<b>1 450</b>
– freie Namensschuldbriefe im Kassaschrank der Busland AG		700	700
Total Grundpfandrechte nominell		2 150	2 150
Buchwert der Liegenschaften Langnau (Terrain, Werkstattgebäude, Einstellhalle)		2 015	2 211
Buchwert Umbauprojekt auf fremdem Boden (Burgdorf)		1 060	1 178
Bestand Darlehen Seco (Bau Einstellhalle)		200	250
Bestand Festhypothek EKA (Liegenschaften Langnau)		600	600
<b>Total grundpfandgesicherte Kredite</b>		<b>800</b>	<b>850</b>
<b>3 Gesamtbetrag der nicht bilanzierten Leasingverbindlichkeiten für Kursfahrzeuge (inkl. 8% MwSt)</b>		59	334
<b>4 Brandversicherungswerte der Sachanlagen (Neuwerte)</b>			
– Gebäude Bäraugrundstrasse 2 + 6, Langnau i. E. (ohne Land, Index 194)		3 765	3 765
– Einrichtungen (ohne Fahrzeuge)		2 500	1 000
<b>5 Sach- und Haftpflichtversicherungen</b>			
– Betriebshaftpflicht		20 000	20 000
– Sachversicherung		2 500	2 500
– Motorfahrzeug-Flottenversicherung		100 000	100 000
<b>6 Amtliche Werte der Liegenschaften (inkl. Land)</b>			
– Langnau i. E.		1 958	1 958
<b>7 Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>			
– Symova		0	74
<b>8 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung</b>			
Die Busland AG verfügt über ein Risikomanagementsystem. Die Risiken werden mittels einer strukturierten Analyse in einem Risikokatalog erfasst und auf ihre Eintretenswahrscheinlichkeit sowie ihre finanziellen Auswirkungen hin bewertet. Die Risiken werden mittels Massnahmen vermindert, überwältigt oder vom Unternehmen selbst getragen. Der Verwaltungsrat überwacht das Risikomanagement konsequent und periodisch.			
<b>9 Übrige Angaben</b>			
<i>Libero-Tarifverbund:</i> Mit verschiedenen anderen Transportunternehmen bildet die Busland AG die einfache Gesellschaft Integraler Tarifverbund Libero. Diese verfolgt den Zweck, innerhalb des Verbundgebiets dem Fahrgast die freie Wahl der Verkehrsmittel mit einem einheitlichen und transparenten Tarifsysteem zu ermöglichen.			
<i>Nachtliniengesellschaft NLG:</i> Gemeinsam mit acht weiteren Transportunternehmungen bildet die Busland AG die Nachtlinien-gesellschaft. Diese bezweckt die Koordination öffentlicher Verkehrslinien mit Bussen ab Mitternacht in der weiteren Region Bern ausserhalb des Grundangebotes. Die Gesellschaft beauftragt ihre Gesellschafter mit der Durchführung des Nachtlinienbetriebs, organisiert die Finanzierung und den Marktauftritt und ist Ansprechpartnerin gegenüber Dritten.			
<b>10 Abweichung vom Grundsatz der Stetigkeit in der Darstellung</b>			
Mit der Einführung des neuen ERP-Systems in der Buchhaltung sowie der Übergang zu einer konzessionierten Busunternehmung und die damit zusammenhängende neue Struktur der Rechnungslegung hatte zur Folge, dass der Kontenplan angepasst wurde. Gleichzeitig wurde mit der Neueinführung eines neuen Kontenplans der Muttergesellschaft BLS derjenige der Busland AG angeglichen, um Klarheit und Transparenz zu gewährleisten. Dies sind die massgeblichen Änderungen:			
<i>Erträge:</i> Die im Jahr 2010 aufgeführten Abgeltungen wurden in die Verkehrserträge verschoben, da es sich erst ab dem Jahr 2011 um eigentliche Abgeltungen handelt.			
<i>Folgende Erträge werden nach neuer Darstellung unterteilt in «Leistungen Dritte» und «Eigenleistungen»:</i>			
– Verkehrserträge	– Ertrag aus Dieselverkauf	– Ertrag Werkstatt	
– Ertrag aus Waschraum, Prüfstrasse, Bremsprüfstand		– Betriebliche Nebenerlöse	
Eigenleistungen beinhalten die Rechnungsstellungen der Werkstatt an den Bereich «ÖV-Produktion».			
<i>Aufwände:</i> massgebliche Verschiebungen folgender Konti:			
– Dienstkleider vormals in Personalaufwand, neu in Fremdleistungen			
– Betriebsaufwände vormals in Betriebsleistungen Dritter, neu in Fremdleistungen			

# Chronik 2011

## Januar

8./9. 1. 2011

45000 Zuschauer am Chuenisbärgli. Die BLS transportiert die Fans an die Weltcuprennen in Adelboden.

## Februar

28. 2. 2011

Die BLS verlagert den bedienten Verkauf von Goppenstein ins Lötschental. Die Post Wiler verkauft Bahntickets.

## März

3. 3. 2011

Der 100000. Zug durchquert den Lötschberg-Basistunnel.

7. 3. 2011

Die BLS beschafft 4 weitere Lötschbergerzüge. Ablieferung im Herbst 2012. Flotte besteht danach aus 25 Lötschbergern.

8. 3. 2011

Im Berner Rathaus wird das Lötschberg-Komitee gegründet. Es fordert den Ausbau des Basistunnels.

31. 3. 2011

Durchstich am Lötschberg vor 100 Jahren.

## April

3. 4. 2011

BLS Cargo feiert ihr 10-jähriges Jubiläum.

11. 4. 2011

Bundesamt für Verkehr und betroffene Kantone geben grünes Licht für Projekt TransGoldenPass.

19. 4. 2011

BLS gibt neues Lötschberger-Wanderbuch heraus.

## Mai

1. 5. 2011

Der BLS-Bereich Bahnproduktion mit rund 1500 Mitarbeitenden nimmt seine operative Tätigkeit auf.

5. 5. 2011

Die BLS gibt an ihrer Bilanzmedienkonferenz einen Jahresgewinn von CHF 4,9 Mio. bekannt.

8. 5. 2011

VöV und BLS weihen bei Schwarzenburg die erste neue Sicherungsanlage für unbewachte Bahnübergänge Micro ein.

10. 5. 2011

BLS Cargo stellt gemeinsam mit Bombardier eine neue Last-Mile-Mietlok vor.

## Juni

1. 6. 2011

Im Autoverlad gilt ein neues Tarifsystm. Die Preise werden differenziert angepasst.

9. 6. 2011

Stadler nimmt im Werk Altenrhein den Bau des ersten BLS-Doppelstöckers in Angriff.

9. 6. 2011

Im Simplontunnel brennt ein von BLS Cargo geführter Güterzug. Monatelange Verkehrsbehinderungen bedingt durch nachfolgende Sanierungsarbeiten.

## Juli

1. 7. 2011

BLS-eigener Sicherheitsdienst in Zügen unterwegs – mit neuer Ausrüstung und Uniform.

## August

17. 8. 2011

BLS nimmt Abfahrtsmonitore und Lautsprecher zur Kundeninformation an allen 120 Bahnhöfen definitiv in Betrieb.

25. 8. 2011

BLS verkauft Tochtergesellschaft Emmental Tours AG an Region Emmental und Biketec.

## September

6. 9. 2011

Ein wichtiger Entscheid für BLS Cargo: Die Nationalbank fixiert den Euro-Kurs auf CHF 1.20.

13. 9. 2011

BLS bringt Gäste mit Extrazug direkt nach St. Gallen an die OLMA.

14. 9. 2011

Das BAV erteilt die Baubewilligung für den Doppelspurausbau Rosshäusern-Mauss. Projektkosten inkl. neuem Rosshäuserntunnel und Bahnhoferneuerung CHF 200 Mio.

22. 9. 2011

S-Bahn-Zug entgleist im Bahnhof Ramsei. Schäden an Fahrzeug und Schienen.

## Oktober

10. 10. 2011

Unwetter sorgen im Kandertal für immense Schäden an Bahninfrastruktur in der Höhe von knapp CHF 6 Mio. Bahnstrecke Frutigen-Kandersteg bleibt zwei Wochen gesperrt. Mehrtägige Einschränkungen für BLS-Autoverlad wegen gesperrter Strasse.

## November

2. 11. 2011

Der Bundesrat beschliesst die Leitplanken für die künftige Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI). Die BLS unterstützt die Stossrichtung.

11. 11. 2011

Neueröffnung des Bahnhofsgebäudes Spiez nach 16 Monaten Bauphase und Investitionen von CHF 10 Mio.

## Dezember

11. 12. 2011

Auf den Fahrplanwechsel führt die BLS den Viertelstundentakt auf der Strecke Belp-Bern-Münchenbuchsee (S31) ein. Die Lötschberger verkehren neu stündlich ab Bern in Richtung Brig und Zweisimmen.

16. 12. 2011

Lawinengefahr und Strassensperrung zwischen Gampel und Goppenstein. BLS betreibt einen reduzierten Autoverlad zwischen Kandersteg und Brig.

17. 12. 2011

IG Spiezerli, Dampferfreunde und die BLS Schifffahrt unterzeichnen Vertrag zur Rettung bzw. Renovation des Spiezerli, dem ältesten Schiff auf dem Thunersee.

19. 12. 2011

BLS Cargo fordert gemeinsam mit anderen Güterbahnen eine Beseitigung der Engpässe im Korridor Rotterdam-Genua.



reddot design award  
winner 2011

Der BLS Geschäftsbericht 2010 wurde mit dem internationalen red dot Communication Design Award 2011 ausgezeichnet.

# Impressum

## **Internet**

Der Geschäftsbericht und die BLS Gazette sind ebenfalls auf der BLS-Website publiziert.

[www.bls.ch](http://www.bls.ch)

## **Realisation**

Unternehmenskommunikation BLS AG,  
Bern

## **Konzeption/Gestaltung**

hilda design matters, Zürich

## **Redaktion**

Klarkomm GmbH, Bern

## **Fotografie Porträts**

Daniel Rihs, Bern

## **Druck**

RITZ AG Print und Media, Bern





**BLS AG**  
Genfergasse 11  
3001 Bern  
Schweiz  
Telefon +41 (0)58 327 27 27  
Fax +41 (0)58 327 29 10  
[info@bls.ch](mailto:info@bls.ch)