

BLS Netz AG

Netzzustandsbericht 2025



April 2026

Impressum

Umsetzung

BLS Netz AG
Freiburgstrasse 130
3008 Bern

Titel

Netzzustandsbericht 2025 der BLS Netz AG

Aktualisierung

Jährliche Aktualisierung

BLS Netz AG Freiburgstrasse 130, 3008 Bern

Autoren

Gesamtkoordination

Stefan Gaugler

Finanzkoordination

Pascal Wyss

Gebäude und Grundstücke

Giorgio Lorenzo / Thomas Rindlisbacher

Kunstabauten

Thomas Rindlisbacher

Fahrbahn

Gerrit Schneider

Bahnstrom

René Schaffer

Sicherungsanlagen

Stefan Klossner

Niederspannungs- und Telekomanlagen

Hans Ulrich Wenger

Publikumsanlagen

Thomas Rindlisbacher

Fahrzeuge Infrastruktur

Patrick Gasser

Betriebsmittel und Diverses

Fabian Kohler

Verteiler

Extern: Bundesamt für Verkehr (BAV)

Intern: Verwaltungsrat (VR), Geschäftsleitung (GL), diverse Fachdienste der BLS-Infrastruktur

Dokumentfreigabe

Leitungsteam Infrastruktur am: 03.03.2026

Factsheet

Infrastruktur

Die Infrastruktur der BLS Netz AG

Durchschnittliches Alter in %



Durchschnittliche Nutzungsdauer = 100%

2.6 | CHF 9'140 Mio.

Zustandsmittelwert | Wiederbeschaffungswert

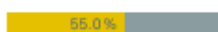
Gebäude und Grundstücke



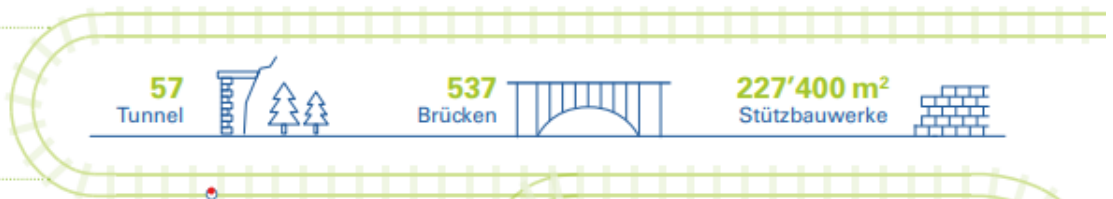
3.0 | CHF 461 Mio.



Kunstabauwerke



2.5 | CHF 4'860 Mio.



Fahrbahn



2.7 | CHF 1'780 Mio.



Bahnstrom



2.7 | CHF 580 Mio.



Sicherungsanlagen



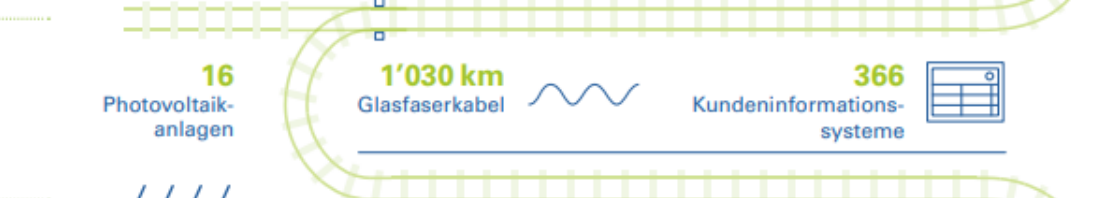
2.8 | CHF 542 Mio.



Niederspannungs- und Telekomanlagen



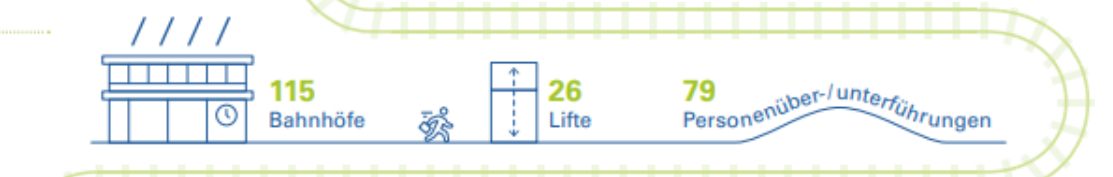
2.1 | CHF 341 Mio.



Publikumsanlagen



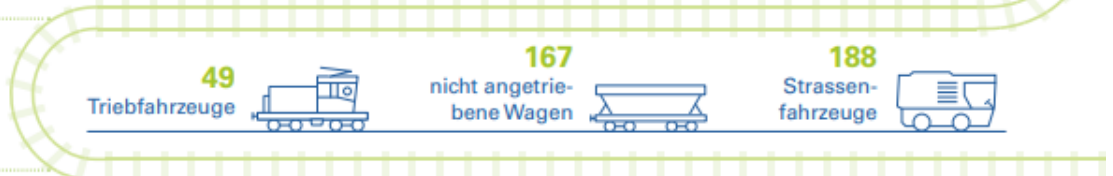
2.7 | CHF 392 Mio.



Fahrzeuge Infrastruktur



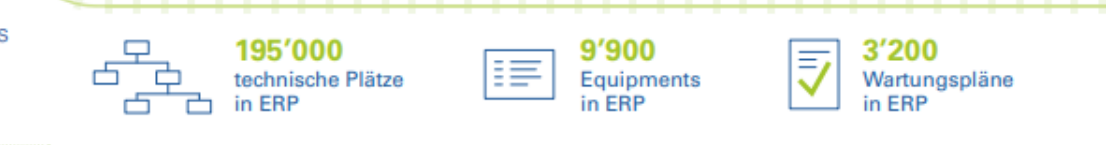
2.7 | CHF 166 Mio.



Betriebsmittel und Diverses



2.0 | CHF 16 Mio.



Zustandsklassen: ■ ZK1 «neuwertig» | ■ ZK2 «gut» | ■ ZK3 «ausreichend» | ■ ZK4 «schlecht» | ■ ZK5 «ungenügend»

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung.....	1
Zusammenfassung Netzzustandsbericht 2025.....	1
Anlagenmanagement.....	2
Finanzbedarf.....	2
Schwerpunkte.....	3
II. Übersicht nach Anlagengattung.....	5
000 Gebäude und Grundstücke.....	5
Quantitative Merkmale.....	5
Begründung Zustandsklasse 5:.....	5
Schwerpunkte.....	5
100 Kunstbauten.....	7
Quantitative Merkmale.....	7
Begründung Zustandsklasse 5:.....	7
Schwerpunkte.....	7
200 Fahrbahn.....	9
Quantitative Merkmale.....	9
Schwerpunkte.....	9
300 Bahnstromanlagen.....	11
Quantitative Merkmale.....	11
Schwerpunkte.....	11
400 Sicherungsanlagen.....	13
Quantitative Merkmale.....	13
Schwerpunkte.....	13
500 Niederspannungs- und Telekomanlagen.....	14
Quantitative Merkmale.....	14
Schwerpunkte.....	14
600 Publikumsanlagen.....	17
Quantitative Merkmale.....	17
Schwerpunkte.....	17
700 Fahrzeuge Infrastruktur.....	19
Quantitative Merkmale.....	19
Schwerpunkte.....	19
800 Betriebsmittel und Diverses.....	21
Quantitative Merkmale.....	21
Anlagenzustand.....	21
Schwerpunkte.....	21
III. Methode und Bewertung.....	23
IV. Interpretation Tabelle Quantitative Merkmale.....	24
V. Abbildungsverzeichnis.....	25
VI. Tabellenverzeichnis.....	25
VII. Grafikverzeichnis.....	25
VIII. Abkürzungsverzeichnis.....	26

I. Einleitung

Seit 2011 verfasst die BLS Netz AG jährlich einen Netzzustandsbericht, welcher das Mengengerüst, das Alter und den Zustand ihrer Infrastrukturanlagen dokumentiert und deren Entwicklung aufzeigt. Der Bericht richtet sich an das BAV als Besteller der Bahninfrastruktur. Die BLS Netz AG nutzt den Bericht für die Wirksamkeitskontrolle der strategischen Ausrichtung, um daraus soweit erforderlich Justierungen an dieser vorzunehmen.

Der Bericht ist in zehn Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt beschreibt den Zustand der Infrastruktur der BLS Netz AG und wird aus den Anlagengattungen konsolidiert. Die neun weiteren Abschnitte beschreiben den Zustand der jeweiligen Anlagengattungen und werden aus den Hauptanlagentypen (*) und Anlagentypen konsolidiert. Alle Abschnitte sind in drei Teile gegliedert. Der erste Teil beschreibt alle quantitativen Merkmale in einer grafisch unterstützten Tabelle. Der zweite Teil beschreibt die Anlagen mit der Zustandsklasse 5. Der dritte Teil beschreibt qualitativ die vergangenen und kommenden Ereignisse in drei bis vier Themenfeldern. Je Themenfeld sind maximal drei Schwerpunkte aufgelistet. Der Bericht soll grundsätzlich das vergangene Jahr würdigen und einen Ausblick auf das kommende Jahr geben. Die Informationen sind hochgradig aggregiert und nicht abschliessend, bei Bedarf können erweiterte Informationen bei den Autoren eingeholt werden.

Zusammenfassung Netzzustandsbericht 2025

Mit einer Gesamtnote von 2,6 darf der Zustand der Infrastrukturanlagen der BLS Netz AG, gemäss Abbildung 16; Kapitel Methode und Bewertung, als gut bezeichnet werden. In den einzelnen Anlagegattungen ergeben sich geringfügige Veränderungen des Anlagenzustandes. Dank regelmässiger Inspektion, gezielter Instandhaltung und Erneuerung konnte die Durchschnittsnote über das gesamte Anlagenportfolio im Vergleich zum Jahr 2024 gehalten werden. Bei allen Anlagen ist die Sicherheit gewährleistet.

Anlagengattung	2025	2024	2023	2022
[000] Gebäude und Grundstücke	3.0	2.9	2.9	3.0
[100] Kunstbauten	2.5	2.5	2.5	2.5
[200] Fahrbahn	2.7	2.7	2.6	2.6
[300] Bahnstromanlagen	2.7	2.7	2.7	2.7
[400] Sicherungsanlagen	2.8	2.7	2.7	2.6
[500] Niederspannung und Telekomanlagen	2.1	2.6	2.6	2.6
[600] Publikumsanlagen	2.7	2.8	2.8	2.3
[700] Fahrzeuge Infrastruktur	2.7	2.7	2.7	2.7
[800] Betriebsmittel und Diverses	2.0	2.0	3.5	3.5
Gesamtnote	2.6	2.6	2.6	2.6

Tabelle 1: Vergleich Benotung zu Vorjahren

Anlagenmanagement

Die BLS Netz AG verfügt über ein leistungsstarkes System für das Anlagenmanagement, das die integrierte Planung, Beauftragung und Abwicklung des Substanzerhalts ermöglicht. Dieses System wird sukzessive weiterentwickelt mit dem Ziel, noch präzisere Aussagen zu Zustand, Alter, Nutzungsdauer und Wiederbeschaffungswert der Infrastrukturanlagen zu erarbeiten. Auf deren Basis und entlang der Anlagestrategien wird daraus der Erhaltungsbedarf hergeleitet.

Der durchgängige Prozess im Anlagenmanagement stellt sicher, dass die Anlagen sowohl den heutigen als auch den zukünftigen Anforderungen betreffend Kapazität, Funktionalität, Qualität und Sicherheit zu möglichst optimalen Kosten entsprechen.

Im Jahr 2025 lag der Schwerpunkt der Prozessverbesserung auf der Steuerung der gestarteten LV 2025-2028 und der Vorbereitungen, um dem Spardruck im öffentlichen Verkehr wirksam zu begegnen. Die im Jahr 2021 eingeführte Rolle der Gesamtstreckenplanung entfaltet zunehmend Wirkung, was sich in gut gebündelten Projekten, Clustern und Programmen zeigt. Ein weiterer Schwerpunkt war die konzeptionelle Erarbeitung eines Kennzahlensets zum Prozess «I2-Anlagenmanagement betreiben». Schliesslich wurden die Asset-Strategien aktualisiert. Diese Arbeit wird 2026 mit Hauptaugenmerk Sparen im ÖV fortgesetzt.

Neben den erwähnten konzeptionellen und prozessualen Arbeiten ist die operative Übernahme der Verantwortung für den Bahnhof Thun besonders zu erwähnen. Die Instandhaltung und erste punktuelle Erneuerungen sind erfolgt. Ein Schwerpunkt lag schliesslich in der Integration der Anlagen in die Systeme der BLS, was in den gegenüber 2024 gestiegenen Wiederbeschaffungswerten von insgesamt 221 Millionen Franken zum Ausdruck kommt.

Finanzbedarf

Die BLS Netz AG hat 2025 rund 344 Millionen Franken in den Substanzerhalt ihrer Infrastruktur investiert (Unterhalt und Erneuerung, exklusive Ausbau). Sie plant die Erhaltung ihrer Anlagen langfristig. Der Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf hängt auch stark von neuen regulatorischen Vorgaben ab, zum Beispiel von den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) oder von den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV). Durch neue oder sich ändernde regulatorische Vorgaben müssen Anlagen teilweise ausserhalb der vorgesehenen Zyklen erneuert werden. Dies führt zu Mehrkosten und erschwert ein optimales Lebenszyklusmanagement. Die BLS Netz AG begegnet den regulatorischen Abhängigkeiten mit möglichst effizienten Umbaumethoden und unterhaltsamen Produkten und Systemen.

Anlagengattung		WBW	∅ Alter	∅	AAmN	AAoN	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK↔
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%]	[MCHF]	[Jahre]		[Anzahl]	Note							[%]
Infrastruktur BLS Netz AG	100.0	9'140	44.5	86.3	16203	725	2.6	33.2	33.2	25.7	7.3	0.0	0.6
[000] Gebäude und Grundstücke	5.0	461	68.0	111.2	376	0	3.0	21.0	26.3	34.8	17.2	0.7	0.0
[100] Kunstbauten	53.2	4'860	62.7	116.9	2811	17	2.5	38.2	27.8	32.4	1.6	0.0	0.1
[200] Fahrbahn	19.5	1'780	16.3	46.7	4598	705	2.7	30.8	33.5	16.7	16.2	0.0	2.8
[300] Bahnstromanlagen	6.3	580	23.3	48.5	1703	1	2.7	18.1	55.8	17.4	8.6	0.0	0.0
[400] Sicherungsanlagen	5.9	542	24.2	43.5	142	1	2.8	14.5	52.2	21.9	10.9	0.0	0.5
[500] Niederspannungs- und Telekomanlagen	3.7	341	14.1	26.3	5284	1	2.1	66.0	18.4	4.3	11.3	0.0	0.0
[600] Publikumsanlagen	4.3	392	17.2	50.0	860	0	2.7	27.0	41.7	13.5	17.8	0.0	0.0
[700] Fahrzeuge Infrastruktur	1.8	166	21.9	36.0	428	0	2.7	3.8	76.3	14.4	5.5	0.0	0.0
[800] Betriebsmittel und Diverses	0.2	19	0.0	8.0	1	0	2.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total	2026	IR	ER	Total				
	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]				
Infrastruktur BLS Netz AG	100.0	247.82	100.0	95.71	99.7	343.53	100.0	266.21	100.0	98.13	100.0	363.56
[000] Gebäude und Grundstücke	8.9	21.97	2.1	2.02	7.0	23.99	7.0	18.53	2.7	2.67	5.8	21.20
[100] Kunstbauten	4.7	11.63	7.3	6.96	5.4	18.59	20.6	54.85	7.1	6.96	17.0	61.82
[200] Fahrbahn	37.8	93.61	46.8	44.83	40.3	138.44	29.2	77.82	42.9	42.05	33.0	119.87
[300] Bahnstromanlagen	9.3	23.11	4.5	4.33	7.7	26.34	6.2	16.42	5.7	5.62	5.8	21.25
[400] Sicherungsanlagen	14.2	35.27	8.9	8.52	12.7	43.78	11.5	30.70	9.0	8.83	10.9	39.53
[500] Niederspannungs- und Telekomanlagen	8.4	20.85	8.9	8.55	8.6	29.40	8.3	22.16	9.6	9.42	8.7	31.57
[600] Publikumsanlagen	12.0	29.75	6.7	6.44	10.5	36.19	7.6	20.20	6.2	6.07	7.2	26.27
[700] Fahrzeuge Infrastruktur	4.0	9.80	14.7	14.07	6.9	23.87	8.1	21.69	16.8	16.51	10.5	38.20
[800] Betriebsmittel und Diverses	0.7	1.84	0.0	0.00	0.5	1.84	1.4	3.86	0.0	0.00	1.1	3.86

Grafik 1: Quantitative Merkmale BLS

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung der Anlagestrategien sämtlicher Anlagegattungen. • Abgabe Konzept «Ablösung der Stellwerke durch Führerstandssignalisierung» an das BAV. • Steuerung der LV 2025 – 2028 und Konzeption erster Massnahmen im Umgang mit dem steigenden Kostendruck. • Prüfung von Ansätzen der nachhaltigen Schotterbewirtschaftung im Netz (Bern-Fischermätteli und Zell-Gettnau) mit einer allfälligen Anpassung der Prozesse und Logistikabläufe. • Richtungsentscheid zum etappierten Vorgehen, um der Karstsituation im Lötschbergbasistunnel zu begegnen.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Pilotprojekt Führerstandssignalisierung der Strecke Bern-Schwarzenburg; Eingabe PGV-Gesuch und Auftragsvergabe an Industrie. • Pilot 15 kV-Speisekonzept auf der Gürbetal-Linie getestet, für sinnvoll befunden und abgeschlossen. • Beurteilung der bestehenden Stahlbrücken mit innovativen Berechnungsansätzen.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme Bahnhof Thun, Abbildung der Anlagen in den Systemen der BLS und erstmalige Instandhaltung der Anlagen. • Inbetriebnahme der erneuerten Haltepunkte Oberdorf SO, Zell, Kandersteg, Heimberg und Lädeli. • Erneuerung Corcelles-Viadukt sowie verschiedene Wegunterführungen auf der SMB.

Detaillierte Informationen, über laufende Projekte sind der [Broschüre «Infrastrukturprojekte Factsheet 2025»](#) zu entnehmen.

Diese Broschüre kann bei den BLS-Reisezentren bezogen werden.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung der Anlagestrategien mit Fokus «sparen im ÖV». • Durchführung einer Studie zur Resilienz der Kabelanlagen hinsichtlich Beschädigungen und Sabotage. • Definition von Massnahmen hinsichtlich Klimaresilienz und Kreislaufwirtschaft.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung des 3-stufigen Inventarverfahrens der Erdbebenüberprüfung für Brücken, Einteilung der Bauwerke der Stufe 3 in Bauwerksgruppen (z.B. Gewölbekonstruktionen BERG). • Umsetzung Optimierung ETCS Level 1 Limited Supervision (LS) für neuartiges Rollmaterial. • Zulassung für das ETCS BL3 an den Störungs- und Interventionsfahrzeugen soll erwirkt werden.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Die Strecke SMB inkl. Weissensteintunnel wird nach Abschluss der Erneuerungsarbeiten im Juni 2026 in Betrieb genommen. • Laufender Ersatz Elektra2 D2 Rechner durch die aktuelle Generation D10 Rechner. • Ersatz der Kältemaschinen im Lötschberg-Basistunnel.

Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) legen den Zielzustandsmittelwert (\varnothing ZZ) der Anlagen in eigener Verantwortung fest. Massgebend für diese Betrachtung ist eine kontinuierliche Steuerung und Optimierung der Lebenszykluskosten. 2024 hat die BLS Netz AG diesbezügliche Überlegungen angestellt und in nachfolgender [Tabelle 2: Vergleich Anlagenzustand mit Zielzustandsnote](#) festgehalten.

Der \varnothing ZZ ist für alle Hauptanlagentypen ausgewiesen. Dabei lehnt sich der \varnothing ZZ an die Soll-Klassenverteilung aus der RTE29990 (Ausgabe vom 04.04.2018) an, entspricht dem langfristig angestrebten, mittleren Zustand und berechnet sich gemäss Kapitel 5.2.6 des zitierten RTE 29900.

Die alleinige Interpretation mittels Vergleichs der durchschnittlichen Ist-Zustandsbewertung (Z) mit dem geforderten Zielzustand (ZZ) greift zu kurz, was an folgendem Beispiel veranschaulicht wird: Der Löttschbergbasistunnel LBT macht rund die Hälfte des Tunnelportfolios aus. Wird der LBT (Heute in Zustandsklasse 1) aus der Betrachtung entfernt zeigt sich, dass die übrigen Tunnel durchschnittlich eine Note von 3.5 aufweisen, was deutlich schlechter ist als der angestrebte Zielzustand und damit den Handlungsbedarf aufzeigt.

Hauptanlagentyp	\varnothing ZZ	\varnothing Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5
[110] Brücken	2.4	2.2	40	40	11	9	0
[120] Tunnel	2.4	2.5	40	40	11	9	0
[210] Gleise	3.0	2.6	25	25	25	25	0
[220] Weichen	3.0	2.5	25	25	25	25	0
[310] Fahrleitungsanlagen	2.8	2.6	25	40	20	15	0
[410] Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	2.8	2.6	25	40	20	15	0
[510] Niederspannungsverbraucher	2.8	1.8	25	40	20	15	0
[610] Perrons und Zugänge	3.0	2.3	18	32	32	18	0
[710] Schienenfahrzeuge Infrastruktur	2.8	2.7	25	35	25	15	0
BLS	2.8	2.6	25	35	25	15	0

\varnothing ZZ = Durchschnittliche Zielzustandsnote

\varnothing Z = Durchschnittliche Zustandsnote

ZKx = Prozentualer Anteil Hauptanlagen in entsprechender Zustandsklasse

Tabelle 2: Vergleich Anlagenzustand mit Zielzustandsnote

II. Übersicht nach Anlagengattung

000 Gebäude und Grundstücke

Quantitative Merkmale

Anlagengattung	WBW	∅ Alter	∅	AAm	AAoN	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK ⁷	
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] [MCHF]	[Jahre]	[Anzahl]	[Note]								[%]	
[000] Gebäude und Grundstücke	100.0	461	68.0	111.2	376	0	3.0	21.0	26.3	34.8	17.2	0.7	0.0
[051] betriebsnotwendige Gebäude	57.9	267	50.5	105.3	215	0	2.8	25.4	31.2	35.4	8.0	0.0	0.0
[052] nicht betriebsnotwendige Gebäude	32.6	150	99.1	121.8	161	0	3.4	13.1	17.7	33.7	33.6	1.9	0.0
[053] Grundstücke	9.5	44	0.0	0.0	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total	2026	IR	ER	Total		
	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]		
[000] Gebäude & Grundstücke	---	21.97	---	2.02	---	18.53	---	2.67	---	21.20

Grafik 2: Quantitative Merkmale Gebäude und Grundstücke

Begründung Zustandsklasse 5:

Aktuell befinden sich 13 Objekte in der Zustandsklasse 5. Die Anzahl konnte durch Anlagenabgänge (Rückbau und/oder Veräusserung) reduziert werden. Die erforderlichen Sofortmassnahmen zur Vermeidung von Folgeschäden wurden umgesetzt. Für acht weitere Gebäude ist der Rückbau vorgesehen. Bei den verbleibenden fünf Objekten werden der Schutzstatus und die künftige Nutzung geprüft.

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Die Steuerungsgrundlagen wurden um Angaben zu Fläche, Kubatur und Gebäudeversicherung ergänzt. Die Überprüfung der Objektstrategien im Zuge der Spartenbildung und Inventarisierung führte zu aktualisierten, konsistenten und eindeutig zugeordneten Objektstrategien, die nun eine abgestimmte Grundlage für die weitere Portfolio- und Investitionsplanung bilden.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Das Strategiepapier «Nachhaltiges Bauen» wurde als Leitfaden und Orientierungshilfe eingeführt. Potenziale zur weiteren Dekarbonisierung, zur Umstellung auf erneuerbare Energien und zur Modernisierung der Gebäudetechnik wurden geprüft. Die Ergebnisse flossen unmittelbar in die Projektierung der geplanten Instandsetzungen ein.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Die geplanten Instandsetzungsprojekte wurden zur Sicherung des Substanzerhalts vorangetrieben. Die Bereinigung und Optimierung des Gebäudebestands wurden fortgeführt, um Effizienz und eine bedarfsgerechte Nutzung sicherzustellen. Die Übernahme der Technikgebäude des Bahnhofs Thun und deren Integration in die Anlagedaten wurde umgesetzt. Die WBW wurden mit den Daten der Gebäudeversicherungen abgeglichen, aktualisiert und um den Bahnhof Thun ergänzt.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Das Projektportfolio für Gebäudeinvestitionen wird in den kommenden Jahren weiterhin gemäss den verfügbaren finanziellen Mitteln überprüft und anhand der Dringlichkeit priorisiert. • Die Anforderungen der Nutzenden an das Standard-Technikgebäude sollen überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt werden.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einfacher technischer Optimierungen im Rahmen der laufenden Instandhaltung, um die Energieeffizienz mit minimalen Eingriffen zu verbessern. • Systematische Erfassung des Erneuerungsbedarfs der Haustechnik auf Basis des Anlagenzustands, um priorisierte und finanziell realisierbare Massnahmen für die kommenden Jahre abzuleiten.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Das Vorgehen für die Inspektionen der Perrondächer – inklusive der Flachdächer der Technikgebäude – wird unter Berücksichtigung der Arbeitssicherheit und der normativen Vorgaben erarbeitet. • Der Ersatzneubau der Technikgebäude in Eggeschwand bei Kandersteg wird realisiert und in Betrieb genommen.



Abbildung 1: Baudienstgebäude in Hüswil

Quantitative Merkmale

Anlagengattung		WBW	∅ Alter	∅	AAm	AAoN	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK7
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%]	[MCHF]	[Jahre]		[Anzahl]	Note							[%]
[100] Kunstbauten	100.0	4'860	62.7	116.9	2811	17	2.5	38.2	27.8	32.4	1.6	0.0	0.1
[110] Brücken *	15.9	771	54.7	109.2	699	3	2.2	49.2	33.8	13.0	3.7	0.0	0.2
[120] Tunnel *	70.5	3'427	64.1	119.4	65	0	2.5	40.6	18.4	39.7	1.3	0.0	0.0
[151] Durchlässe	0.2	9	85.7	103.1	173	3	3.0	8.9	43.3	37.3	6.7	0.2	3.5
[152] Stützbauwerke	3.7	178	75.2	116.3	1639	10	2.6	8.7	72.4	17.1	1.4	0.0	0.4
[153] Galerien	1.8	85	81.0	115.2	23	1	2.6	34.9	17.3	47.8	0.0	0.0	0.0
[199] übrige Kunstbauten	8.0	389	43.3	88.8	212	0	2.5	10.1	79.7	10.3	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025		IR		ER		Total		2026		IR		ER		Total	
	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]
[100] Kunstbauten	100.0	11.63	100.0	6.96	100.0	18.59	100.0	54.85	100.0	6.96	100.0	61.82	100.0	6.96	100.0	18.59
[110] Brücken *	12.9	1.49	5.4	0.37	10.0	1.86	30.1	16.46	6.6	0.46	27.4	16.92	30.1	16.46	6.6	0.46
[120] Tunnel *	6.7	0.78	49.7	3.46	22.8	4.24	20.0	10.97	26.9	1.88	20.8	12.85	20.0	10.97	26.9	1.88
[199] übrige Kunstbauten	80.4	9.36	44.9	3.12	67.1	12.48	50.0	27.43	66.4	4.63	51.9	32.05	50.0	27.43	66.4	4.63

Grafik 3: Quantitative Merkmale Kunstbauten

Begründung Zustandsklasse 5:

Teile des Weissensteintunnels wurden mit der Note 5 bewertet. Der Tunnel wird während einer Totalsperre für weitere 25 Betriebsjahre erneuert. Das Bauende ist im Juni 2026 geplant. Somit wurde die Zustandsbewertung ZK 5 auf ZK 2 angepasst.

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Die Anlagenstrategie der Kunstbauten wird weiterentwickelt und gezielt auf die zukünftigen Herausforderungen ausgerichtet. Dazu gehört insbesondere der anhaltende Spardruck im öffentlichen Verkehr. Richtungsentscheid zum etappierten Vorgehen, um der Karstsituation im Lötschbergbasistunnel zu begegnen. Abstimmung der strategischen Massnahmen Kunstbauten und Publikumsanlagen.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Die Bewirtschaftung von bei Inspektionen festgestellten Mängeln wurde festgelegt und eingeführt. Weiterführung des 3-stufigen Inventarverfahrens der Erdbebenüberprüfung für Brücken, Einteilung der Bauwerke der Stufe 3 in Bauwerksgruppen (z.B. Gewölbekonstruktionen BERG). Unterhaltsrichtlinie für Überwachung und Unterhalt der Ingenieurbauten wurde teilweise aktualisiert. Beurteilung der bestehenden Stahlbrücken mit innovativen Berechnungsansätzen.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Gewölbeinstandhaltung auf der Bergstrecke Spiez–Goppenstein–Brig in zahlreichen Tunneln und im Grenchenbergtunnel. Instandhaltung von Stützbauwerken mit Fokus auf der Strecke Bern – Neuenburg. Erneuerung Corcelles-Viadukt sowie verschiedene Wegunterführungen auf der SMB. Die Erneuerung des Weissensteintunnels wurde durch druckhaftes Gebirge und starken Wasseranfall erschwert, was zu Verzögerungen führte; die Inbetriebnahme ist nun für Juni 2026 vorgesehen. Die Veränderung des WBW bildet die Übernahme des Bahnhofs Thun ab.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Tunnel der Bergstrecke wird ein übergeordnetes Erhaltungskonzept erarbeitet. Weitere Schwerpunkte bilden die Stärkung der Schnittstellen zu benachbarten Anlagengattungen (z. B. Publikumsanlagen, Fahrbahn) sowie die konsequente Ausrichtung der Massnahmen auf eine priorisierte, risikobasierte und wirtschaftliche Bewirtschaftung des Kunstbaubestands. • Massnahmen hinsichtlich Klimaresilienz und Kreislaufwirtschaft definieren.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung des 3-stufigen Inventarverfahrens der Erdbebenüberprüfung für Brücken, Einteilung der Bauwerke der Stufe 3 in Bauwerksgruppen (z.B. Gewölbekonstruktionen BERG). • Unterhaltsrichtlinie für Überwachung und Unterhalt der Ingenieurbauten wird fortgesetzt.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzen der Gewölbeinstandsetzungen auf der Bergstrecke und der Instandsetzung der Stützbauwerke mit besonderem Fokus auf die Strecken Bern – Neuenburg und Spiez – Zweisimmen. • Die untere und die obere Aarebrücke in Interlaken werden erneuert und ertüchtigt, um Tragfähigkeit, Sicherheit und Dauerhaftigkeit langfristig sicherzustellen. Sicherstellen eines verhältnismässigen Umgangs mit dem Risiko eines Schiffsanpralls. • Der Weissensteintunnel wird nach Abschluss der Erneuerungsarbeiten im Juni 2026 in Betrieb genommen.



Abbildung 2: Erneuerung Corcelles-Viadukt

Quantitative Merkmale

Anlagengattung		WBW	∅ Alter	∅	AAM	AAoN	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK-
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%]	[MCHF]	[Jahre]		[Anzahl]	[Note]							[%]
[200] Fahrbahn	100.0	1'780	16.3	46.7	4598	705	2.7	30.8	33.5	16.7	16.2	0.0	2.8
[210] Gleise *	78.3	1'393	17.3	47.5	1429	100	2.8	29.8	33.4	16.4	18.1	0.0	2.3
[220] Weichen *	17.0	302	15.9	45.2	913	0	2.5	40.7	27.0	21.3	11.0	0.0	0.0
[251] Unterbau, Gleisentwässerung	4.1	73	1.1	40.0	1850	605	2.7	6.4	63.6	5.0	0.4	0.0	24.7
[252] Bahnübergänge	0.7	12	10.1	30.8	406	0	2.4	47.6	25.9	11.3	15.2	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total	2026	IR	ER	Total				
	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]	[%]	[MCHF]				
[200] Fahrbahn	100.0	93.61	100.0	44.83	100.0	138.44	100.0	77.82	42.05	100.0	119.87	
[210] Gleise *	48.1	44.99	41.3	18.53	45.9	63.52	48.1	37.40	39.3	16.47	44.9	53.87
[220] Weichen *	24.2	22.69	40.3	18.07	29.4	40.76	24.2	18.86	39.7	16.71	29.7	35.57
[299] übrige Fahrbahn	27.7	25.93	18.4	8.23	24.7	34.16	27.7	21.56	21.1	8.87	25.4	30.43

Grafik 4: Quantitative Merkmale Fahrbahn

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung von Ansätzen der nachhaltigen Schotterbewirtschaftung im Netz (Bern-Fischermätteli und Zell-Gettnau) mit einer allfälligen Anpassung der Prozesse und Logistikabläufe.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Inbetriebnahme der neuen Kleinschleifmaschine für die proaktive Weichenpflege, Einspielen der administrativen und operativen Abläufe. Umsetzung des proaktiven Weichenschleifens. Aufgleisen der Holzschwellenimprägnierung zur Lebensdauererweiterung pilzgeschädigter Schwellen, Vorbereitung der Ausschreibung der Arbeiten.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Umfangreiche Schienenfräsarbeiten in Tunneln (LBT und Grenchenbergtunnel). Umfangreiche Unterhaltmassnahmen im Raum Leissigen. Tunnelreinigung Lötschberg-Scheiteltunnel, ausgelöst durch den Einbau der festen Fahrbahn und der dadurch fehlenden Versickerungsmöglichkeit von Staub. Erstellung eines Messkonzept für die Wirksamkeitskontrolle. Übernahme der Anlagen im Perimeter des Bahnhofs Thun als fahrbahnseitigen grössten Bahnhof der BLS. Die volle Instandhaltung und Erneuerungsarbeiten wurden durch die BLS erbracht. Die Veränderung des WBW bildet die Übernahme des Bahnhofs Thun ab.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtheitliche Überarbeitung der Asset-Strategien mit Fokus «Sparen im ÖV». • Übernahme des überarbeiteten Regelwerks Einbau und Kontrolle von Gleisen (I-22070) der SBB im Netz der BLS bzgl. Auswirkungen, vorgehen und Finanzierung. • Grundsatzüberlegungen zur Klimaresilienz der Anlagengattung Fahrbahn.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung der Vorgaben aufgrund der verschärfter Behebungsfristen (I-22070) Soweit erforderlich • Einführung von punktueller Wirbelstromprüfung (durch ein handgeführtes Prüfgerät zur Frühdetektion von Schienenfehlern (Squats) und Qualitätskontrolle der Schienenbearbeitung (Rissfreiheit der Schiene).
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Standard-Fahrbahnerneuerungsprogramm 2026 mit 9.7 km Gleis, 25 Weichen und 5 Bahnübergängen. • Erneuerung Gleise 1,2,11 und 12 sowie der Weiche 602 im Knoten Spiez. • Erneuerung Burgistein – Wattenwil mit diversen Weichen und zwei Bahnübergängen. • Abschluss der Erneuerungsarbeiten auf der SMB.



Abbildung 3 Umbau Zell-Gettnau mit Einsatz RC Schotter



Abbildung 4 Umbau Kandersteg Gleis 12 mit Einbau Asphalt-Sperrschicht

Quantitative Merkmale

Anlagengattung	WBW	∅ Alter	∅	AAm	AAo	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK~	
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] MCHF	[Jahre]	[Anzahl]	Note								[%]	
[300] Bahnstromanlagen	100.0	580	23.3	48.5	1703	1	2.7	18.1	55.8	17.4	8.6	0.0	0.0
[310] Fahrleitungsanlagen *	87.2	506	23.8	50.3	1095	1	2.7	17.5	55.8	18.7	7.9	0.0	0.1
[353] Leitsysteme Energie *	2.6	15	6.7	19.3	113	1	2.3	50.9	28.7	13.2	7.3	0.0	0.0
[357] Schaltanlagen 16,7 Hz	6.3	37	23.6	40.2	397	0	2.8	22.1	47.0	7.0	23.8	0.0	0.0
[358] Mittelspannungsnetz 50Hz	3.8	22	21.8	40.0	94	0	2.6	2.9	88.5	8.6	0.0	0.0	0.0
[359] Energieerzeugung	0.1	0	23.9	40.0	4	0	2.9	15.6	56.3	0.0	28.1	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025		IR		ER		Total					
	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF				
[300] Bahnstromanlagen	95.2	23.11	100.0	4.33	100.0	26.34	95.2	16.42	100.0	5.62	100.0	21.25
[310] Fahrleitungsanlagen *	75.0	17.33	86.8	3.76	80.1	21.09	75.0	12.31	82.4	4.63	79.7	16.94
[399] übrige Bahnstromanlagen	20.2	4.67	13.2	0.57	19.9	5.25	20.2	3.32	17.6	0.99	20.3	4.31

Grafik 5: Quantitative Merkmale Bahnstromanlagen

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme der Bahnstromanlage am Bahnhof Thun. • Die strategischen Massnahmen «Bewirtschaftung SAP-Meldungen» und «Werteketten Bahnstrom optimieren» wurden abgeschlossen. • Die Anlagenrisiken sind systematisch erfasst, bewertet und die nötigen Massnahmen zur Risikominimierung definiert. • Die Ablagestruktur für die Anlagendokumentation wurde erstellt und die dazugehörige Weisung in Kraft gesetzt.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Die Weisung «Sektionierung Fahrleitungsanlage» wurde überarbeitet und in Kraft gesetzt. • Der Pilot 15 kV-Speisekonzept wurde auf der Gürbetal-Linie getestet, für sinnvoll befunden und abgeschlossen. • Die Kurzschlüsse auf dem BLS-Netz wurden systematisch analysiert und wo angezeigt Massnahmen eingeleitet.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bahnhof Thun wurde die Instandhaltung der Bahnstromanlagen das erste Mal durch die BLS durchgeführt. • Eine erste Tranche von 700 Isolatoren der total 2480 zum Ersatz geplanten Isolatoren wurde im Lötschberg-Scheiteltunnel ausgewechselt. • Auf der Strecke Bern – Neuenburg wurde im Bahnhof St. Blaise Lac die komplette Fahrleitung erneuert. • Die Veränderung des WBW bildet die Übernahme des Bahnhofs Thun ab.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtheitliche Überarbeitung der Asset-Strategien mit Fokus «Sparen im ÖV». • Die Umsetzung der strategischen Massnahme «Erneuerungskonzept Fahrleitung» wird 2026 gestartet. • Die Anforderungen der Systemführerin an das Bahnstromnetz sind in der Erneuerungsplanung der BLS zu integrieren.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Das 15 kV-Speisekonzept wird auf weiteren Strecken ausgerollt. • Der Einfluss der Klimaveränderung auf die Bahnstromkomponenten wird untersucht, um mögliche Auswirkungen auf die Anlagen zu verhindern. • Die Beschaffung für den Ersatz der bestehenden Erdungsstangen wird gestartet.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Aus den Erkenntnissen der Instandhaltung 2025 im Bahnhof Thun werden die Erhaltungsmassnahmen priorisiert und terminiert. • Nebst verschiedenen geplanten Anlagenerneuerungen wird der Einbau einer neuen automatischen Erdungsvorrichtung im Lötschberg-Scheiteltunnel umgesetzt. • Die Zugvorheizanlage in Interlaken Ost wird umgebaut.



Abbildung 5: Fahrleitungsanlage Bahnhof Thun



Abbildung 6: Neue Fahrleitungsanlage zwischen Lommiswil - Oberdorf

Quantitative Merkmale

Anlagengattung	WBW	∅ Alter	∅	AAm	AAo	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK~	
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] MCHF	[Jahre]	[Anzahl]	Note								[%]	
[400] Sicherungsanlagen	100.0	542	24.2	43.5	142	1	2.8	14.5	52.2	21.9	10.9	0.0	0.5
[410] Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlage	93.3	506	24.9	45.2	141	1	2.7	15.5	55.9	16.4	11.7	0.0	0.5
[451] Leittechnik	6.7	36	14.1	20.0	1	0	3.5	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total	2026	IR	ER	Total				
	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF				
[400] Sicherungsanlagen	---	35.27	---	8.52	---	43.78	---	30.70	---	8.83	---	39.53

Grafik 6: Quantitative Merkmale Sicherungsanlagen

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Übernahme des Stellwerks Thun. Abgabe Konzept «Ablösung der Stellwerke durch Führerstandssignalisierung» an das BAV. Das physische Archiv der Bahnübergänge wurde digitalisiert und der Anlagendoku zugeordnet.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Pilotprojekt Führerstandssignalisierung der Strecke Bern – Schwarzenburg; Eingabe PGV-Gesuch und Auftragsvergabe an Industrie. Projektstart Update Bahnleittechnik ILTIS auf den aktuellen Release 66. Ablösung Relaisstellwerk Domino 69 Zell durch ein elektronisches Stellwerk Elektra2.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Erste Wartung der Weichen nach Übernahme Bahnhof Thun. Zustandsbeurteilung sämtlicher Sicherungsanlagen am Bahnhof Thun. Umbau der Bahnübergänge Schwäbisstrasse und Scheibenstrasse im Perimeter des Bahnhofs Thun auf Standard BLS namentlich bzgl. dem eingebauten Material. Start Projekt Ersatz Gleisstromkreise am Bahnhof Thun. Erneuerung Stromversorgung sämtlicher elektronischer Stellwerke Elektra2. Erneuerung Stromversorgung sämtlicher Relaisstellwerke. Die Veränderung des WBW bildet die Übernahme des Bahnhofs Thun und die Verschlinkung der Stellwerks Zell (Integration in Huttwil) ab.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Gesamtheitliche Überarbeitung der Asset Strategien mit Fokus «Sparen im ÖV». Konzeptionelle Analyse der Weichenbeheizung. Homogenisierung der Datenstruktur der Bahnübergänge bzgl. der Kilometrierung zwischen Sicherungsanlagen und Fahrbahn.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Optimierung ETCS Level 1 Limited Supervision (LS) für neuartiges Rollmaterial. Fortführen Pilotprojekt Führerstandssignalisierung Strecke Bern – Schwarzenburg. Abschluss Update Bahnleittechnik ILTIS auf den aktuellen Release 66. Zugkontrolleinrichtungen: Ersatz-Meldeterminals durch Web-App.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Start Instandhaltung Absturzsicherungen an den Signalen. Erneuerung und Standardisierung Weichenheizungssteuerung. Laufender Ersatz Elektra2 D2 Rechner durch die aktuelle Generation D10 Rechner.



Abbildung 7: Bahnübergang Schwäbisstrasse nach Umbau auf BLS Material.



Abbildung 8: BLS-Weichen-Monteur bei Arbeiten am neu übernommenen Bahnhof Thun.

500 Niederspannungs- und Telekomanlagen

Quantitative Merkmale

Anlagengattung	WBW	∅ Alter	∅	AAm	AAo	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK~
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] MCHF		[Jahre]			[Anzahl]	Note					[%]
[500] Niederspannungs- und Telekomanlagen	100.0	341	14.1	26.3	5284	1	2.1	66.0	18.4	4.3	11.3	0.0
[510] Niederspannungsverbraucher *	53.1	181	17.8	33.1	3992	1	2.0	77.2	8.1	2.9	11.8	0.0
[552] Datensysteme	28.5	97	14.3	18.7	475	0	2.6	28.4	48.0	8.9	14.7	0.0
[553] Kommunikationssysteme	18.4	63	3.1	18.3	817	0	1.7	91.7	2.6	0.9	4.9	0.0

Mittelverwendung	2025		IR		ER		Total		2026		IR		ER		Total	
	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF
[500] Niederspannungs- & Telekomanl.	100.0	20.85	100.0	8.55	100.0	29.40	100.0	22.16	100.0	9.42	100.0	31.57	100.0	22.16	100.0	31.57
[510] Niederspannungsverbraucher *	45.5	9.49	50.6	4.32	47.0	13.81	45.5	10.08	47.9	4.51	46.2	14.60	45.5	10.08	47.9	14.60
[552] Datensysteme	12.3	2.56	24.2	2.07	15.7	4.62	12.3	2.72	22.3	2.10	15.3	4.82	12.3	2.72	22.3	4.82
[553] Kommunikationssysteme	42.2	8.81	25.2	2.16	37.3	10.96	42.2	9.36	29.7	2.80	38.5	12.16	42.2	9.36	29.7	12.16

Grafik 7: Quantitative Merkmale Niederspannungs- und Telekomanlagen

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Übernahme der Beleuchtungs- und Telekomanlage am Bahnhof Thun. Abschluss der strategischen Massnahmen zur Verbesserung der Datenpflege und des Datenmanagements. Erstellung der Anlagestrategien in den Anlagegattungen Niederspannungs- sowie Telekomanlagen. Erarbeitung der Strategie zu den Photovoltaik-Anlagen.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Ausschreibung des netzweiten Ersatzes des Sicherungsanlagen-Datennetzes abgeschlossen. Stromversorgungs-Konzept zum Lötschberg-Basistunnel überprüft und für gut befunden. Cockpit zum Monitoring der Klimaanlage entwickelt.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Fortsetzung der netzweiten Umrüstung der Perron- und der Gleisfeldbeleuchtungen auf LED-Technologie.

- Rollout neue Überkopfanzeiger und Abfahrtsmonitore an sämtlichen Bahnhöfen der BLS Netz AG.
- Erneuerung USV-Anlagen im Lötschberg-Basistunnel gestartet.
- Der im Vergleich zum letzten NZB reduzierte WBW bildet die Übernahme des Bahnhofs Thun und den reduzierenden Effekt des Rollouts der Überkopfanzeiger und Abfahrtsmonitore sowie Justierungen der Mengengerüste der Betriebstelefonieanlagen sowie der Tunnelsprechstellen ab.
- Die stark verbesserte Zustandsnote ist Ergebnis der erneuerten Tunnelfunkanlagen.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtheitliche Überarbeitung der Asset Strategien mit Fokus «Sparen im ÖV». • Realisierung eines Kleinwasserkraftwerks im Zugangsstollen zum Lötschberg-Basistunnel für die nachhaltige Stromproduktion bei gleichzeitig reduzierten Betriebskosten. • Durchführung einer Studie zur Resilienz der Kabelanlagen hinsichtlich Beschädigungen und Sabotage. • Evaluieren möglicher Geschäftsmodelle zum Betrieb von Photovoltaik-Anlagen.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Start einer Studie zur Ablösung der TTS (Text-to-Speech) Engine. • Ausarbeitung einer Technologiestudie zur Ablösung des Technischen Leitsystems (TLS). • Analyse Rechenzentren der OT-Systeme hinsichtlich Standorts, elektrischer Versorgung und Sicherheit Beschädigung und Sabotage.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Ersatz der Kältemaschinen im Lötschberg-Basistunnel. • Ersatz der USV-Anlagen im Lötschberg-Basistunnel. • Start Pilot zum Ersatz des Sicherungsanlagen-Datennetzes.



Abbildung 9: Überkopfanzeiger Bahnhof Huttwil



Abbildung 10: Klimagerät Technikraum Heimberg

Quantitative Merkmale

Anlagengattung	WBW	∅ Alter	∅	AAm	AAo	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK~	
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] MCHF	[Jahre]	[Anzahl]	Note								[%]	
[600] Publikumsanlagen	100.0	392	17.2	50.0	860	0	2.7	27.0	41.7	13.5	17.8	0.0	0.0
[610] Perrons und Zugänge *	88.5	347	17.3	50.0	115	0	2.8	28.2	37.8	14.4	19.6	0.0	0.0
[651] Fahrzeugabstell- und Lagerplätze	7.2	28	16.5	50.0	99	0	2.5	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
[699] übrige Publikumsanlagen	4.3	17	16.9	50.0	646	0	2.4	47.6	25.1	18.1	9.2	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total	2026	IR	ER	Total				
	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF				
[600] Publikumsanlagen	---	29.75	---	6.44	---	36.19	---	20.20	---	6.07	---	26.27

Grafik 8: Quantitative Merkmale Publikumsanlagen

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Eine Anlagenstrategie, welche die aktuelle Ausrichtung der Anlagen wiedergibt, wurde erarbeitet. Die Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben geht weiter. In Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden wurden für die ersten Bahnhöfe Zielbilder erarbeitet. Geteilte Mobilität: Pilotumsetzung «Mein Velo am Bahnhof» in Grenchen Nord.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Ein Studienauftrag für ein neues BLS-Standard-Perrondach wurde durchgeführt. Ziel war es, ein Dach zu entwickeln, das modular aufgebaut ist und sowohl Dachbegrünungen und PV-Anlagen zulässt und gleichzeitig Nachhaltigkeit, Materialeffizienz, Ökologie und Gestaltung berücksichtigt. In Arbeit befindet sich ein «Konzept Zugang zur Bahn», das Planungs- und Gestaltungsvorgaben für die Elemente im Bahnzugang der BLS definiert.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Übernahme der Infrastrukturanlage des Bahnhofs Thun und Aufnahme in die Anlagedaten der BLS. Aufhebung der Haltestelle Bern Stöckacker. Inbetriebnahme der erneuerten Haltepunkte Oberdorf SO, Zell, Kandersteg, Heimberg und Lädeli. Die Veränderung des WBW bildet die Übernahme des Bahnhofs Thun und der Aufhebung des Bahnhofs Stöckacker ab.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Anlagenstrategie auf künftige Herausforderungen ausrichten. • Massnahmen hinsichtlich Klimaresilienz und Kreislaufwirtschaft definieren.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung und Anwendung des erarbeiteten «BLS-Konzepts Zugang zur Bahn». • Pilotprojekt mit Anwendung des neuen Perrondachstandards.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Priorisierung der Instandsetzung von Beschädigungen an Anlagen unter Berücksichtigung der Kundenzufriedenheit. • Weiterführung des Rollouts der neuen Kundeninformation (Monitore, TTS, Überkopfanzeigen) . • Projekt «Nachrüstung BehiG-Massnahmen» an bereits umgebauten Bahnhöfen umsetzen und abschliessen. • Inbetriebnahme der erneuerten Haltepunkte der SMB und des Bahnhofs Goppenstein.



Abbildung 11: Haltestelle Crémînes Zoo auf der SMB Strecke, kurz vor Fertigstellung



Abbildung 12: Nachtaufnahme der erneuerten Haltestelle Lädeli (bei Heimberg)

Quantitative Merkmale

Anlagengattung	WBW	Alter	ø	AAm	AAo	øZ	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK~	
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] MCHF	[Jahre]		[Anzahl]	Note							[%]	
[700] Fahrzeuge Infrastruktur	100.0	166	21.9	36.0	428	0	2.7	3.8	76.3	14.4	5.5	0.0	0.0
[710] Schienenfahrzeuge Infrastruktur *	93.0	154	22.6	37.7	178	0	2.6	3.2	81.0	14.6	1.2	0.0	0.0
[751] Strassenfahrzeuge Infrastruktur	7.0	12	12.3	13.9	250	0	3.8	10.7	14.8	12.2	62.2	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025		IR		ER		Total		2026		IR		ER		Total	
	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF	[%]	MCHF
[700] Fahrzeuge Infrastruktur	100.0	9.80	---	14.07	100.0	23.87	100.0	21.69	---	16.51	100.0	38.20	100.0	16.51	100.0	38.20
[710] Schienenfahrzeuge Infrastruktur *	81.2	7.96	---	14.07	92.3	22.03	81.2	17.61	---	16.51	89.3	34.12	81.2	16.51	89.3	34.12
[751] Strassenfahrzeuge Infrastruktur	18.8	1.84	---	0.00	7.7	1.84	18.8	4.08	---	0.00	10.7	4.08	18.8	0.00	10.7	4.08

Grafik 9: Quantitative Merkmale Fahrzeuge Infrastruktur

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Abteilung «Züge führen» wurde erfolgreich weiterentwickelt und die Prozesse wurden bei Bau und Unterhalt implementiert. 2025 wurde die Flottenpolitik der Schienenfahrzeuge aufgesetzt und innerhalb von Bau und Unterhalt verabschiedet. Die CO2-Strategie des Konzerns für die Flottenpolitik und die daraus resultierende Ablösungsstrategie der fossilen Triebfahrzeuge wurde in der Geschäftsleitung vorgestellt.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> An der ersten Am 843 Diesellokomotive wurde der Umbau auf ETCS BL3 gestartet. Die Machbarkeitsstudie für die Umnutzung von Erhaltungsfahrzeugen wurde im Jahr 2025 abgeschlossen. Im November konnte vom SBB-Industriewerk Biel die Schneefrässchleuder Xtmrot 116 für die Südrampe den Nutzern übergeben werden.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Die Mechanik-Abteilung in der Region Oberland konnte erfolgreich auf die ECM-Funktion 4 zertifiziert werden (Instandhaltungserbringungsfunktion). Die Revisionsstufe R1 wurde an den Störungs- und Interventionsfahrzeugen «Ameise» im IW Biel gestartet. Die Revisionsstufe R1 wird an der 1. Fahrzeugserie der «Robel» Fahrzeuge gestartet.

Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Für das neue Co2-neutrale Störungs- und Interventionsfahrzeug werden die Ausschreibungsunterlagen zusammengestellt. Die Nutzervertreter werden einbezogen. Ziel ist es, die Ausschreibung auf Simap im Dezember 2026 zu starten. Die Jahreswartungen an unseren nicht angetriebenen Fahrzeugen werden durch die Mechanik-Abteilung in der Region Oberland gewartet.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Die Zulassung für das ETCS BL3 an den Störungs- und Interventionsfahrzeugen soll erwirkt werden. Die Kabelabrollböcke Schwenkbar und Intervention werden 2026 abgeliefert.
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> 2026 wird die schwere Instandhaltung in Bönigen rund 35'000 Fertigungsstunden für unsere Schienenfahrzeuge aufwenden. Der Zielwert der Fahrzeugverfügbarkeit von ≥97% soll zusammen mit unserer Instandhaltung sichergestellt werden.



Abbildung 13: Schneefrässchleuder Xtmrot 116

Quantitative Merkmale

Anlagengattung	WBW	∅ Alter	∅	AAM	AAo	∅Z	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK~
[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] MCHF	[Jahre]	[Anzahl]	Note								[%]
[800] Betriebsmittel und Diverses	100.0	19	0.0	8.0	1	0	2.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
[852] Innerbetriebliche ICT *	100.0	19	0.0	8.0	1	0	2.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0

Mittelverwendung	2025	IR	ER	Total	2026	IR	ER	Total
	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF	[%] MCHF
[800] Betriebsmittel und Diverses	---	1.84	---	0.00	---	1.84	---	0.00
	---	3.86	---	0.00	---	3.86	---	0.00

Grafik 10: Quantitative Merkmale Betriebsmittel und Diverses

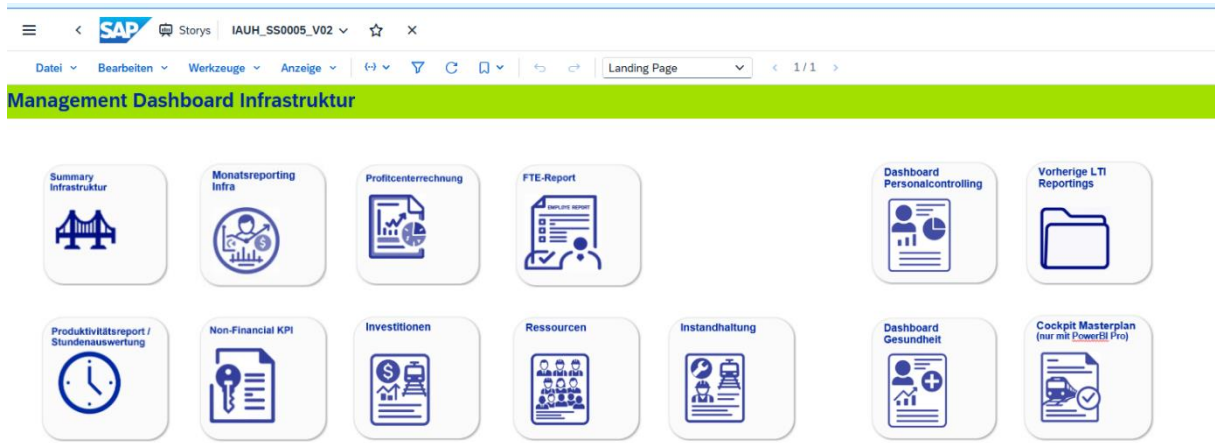
Anlagenzustand

Die Systeme werden laufend durch Kleinprojekte verbessert und an die sich verändernden Anforderungen angepasst, wodurch die Systeme entsprechend dem Entwicklungsstand aktuell gehalten werden. Die Integration und Einführung BW-Modul für S4/Hana wurde im Jahr 2025 abgeschlossen.

2025 fielen Abschreibungen von 1.0 Mio CHF an. Hinzu kamen Kosten von 4.2 Mio CHF für die Mitnutzung von 24 SBB-IT-Systemen.

Schwerpunkte

Rückblick 2025	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Release Management entsprechend den Technologiezyklen und des Unternehmensbedarfs. Kontinuierliche Anpassungen an Schnittstellen, Stammdaten, Reportings und Benutzerfreundlichkeit (KVP) zur optimalen Nutzung des SAP als Hilfsmittel im Anlagenmanagement und in den Geschäftsprozessen («end-to-end»). Erste Analysen Integration/Anpassungen an die Weiterentwicklungen der SBB-Systemlandschaft im Bereich ERTMS (ITOP) und BIM (CDE).
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Integration und Einführung BW-Modul für S4/Hana. Konzeption Portfolio- und Projekt Management (ePPM). Einführung neues User Interface GeoFramework Explorer (GEF).
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklungen mobile Instandhaltung und Störungsmanagement. Weiterentwicklungen Digitalisierung Baumassnahmen. Anpassungen an der Schnittstelle zwischen der Datenbank fester Anlagen (DfA) und SAP.
Ausblick 2026	
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Release Management entsprechend den Technologiezyklen und des Unternehmensbedarfs. Kontinuierliche Anpassungen an Schnittstellen, Stammdaten, Reportings und Benutzerfreundlichkeit (KVP) zur optimalen Nutzung des SAP als Hilfsmittel im Anlagenmanagement und in den Geschäftsprozessen («end-to-end»). Integration/Anpassungen an die Weiterentwicklungen der SBB-Systemlandschaft im Bereich ERTMS (ITOP) und BIM (CDE). Kontinuierliche Verbesserungen im Data Management.
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> Konzeption und Einführung neues Tool Portfolio- und Projektmanagement. Konzeption Anbindung an ITOP-SBB (Schnittstelle DfA-SAP). Ablösung SAP Multiresource Scheduling (MRS).
Erhaltung	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung «Technische Objekte Baumassnahmen Infrastruktur» (TOBI). Integration Graffiti- und Vandalismusdatenbank in SAP. Anpassungen an der Schnittstelle zwischen der Datenbank fester Anlagen (DfA) und SAP.



Dashboards Bereiche



Abbildung 14: BW Reports S4/Hana

Standard Bauprojektübersicht

Standard Techn. Platz: Klasse: Szenario: Phase Meldung: DFA von/bis: KM von/bis:

Start Filter (1)

Standard	Technische Objekte zu Projekten	Hinzufügen	Entfernen	Merkmalspflege	Pflegestatus TP		
Techn. Platz	Bezeichnung Techn. PL	DFA Start/Ende	KM Von/Bis	Projekt	Bezeichnung Massnahme	Meldung	
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	442 - 442	0.182 - 1.827	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079505
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.210 - 0.220	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079521
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.200 - 0.210	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079579
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.210 - 0.215	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079582
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.215 - 0.220	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079584
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.220 - 0.225	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079586
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.225 - 0.230	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079588
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-100.1-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.225 - 0.230	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079590
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-101.2-101.3	GRMA100.1-101.3/Station-GL:112	000 - 000	0.225 - 0.230	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079596
<input type="checkbox"/>	10BB-13-G-GRMA__-101.2-RAM2.3	GRMA101.2-RAM2.3/GL:11	000 - 000	0.215 - 0.220	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	A1: mit Schotterersatz	31079583
<input type="checkbox"/>	FORB-13-G-RAM__-2.3-GRMA101.2	GRMA101.2-RAM2.3/GL:11/11/701	000 - 442	0.182 - 1.827	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	A1: mit Schotterersatz	31079504
<input type="checkbox"/>	FORB-13-G-RAM__-2.3-GRMA101.2	GRMA101.2-RAM2.3/GL:11/11/701	000 - 000	0.200 - 0.210	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	A1: mit Schotterersatz	31079512
<input type="checkbox"/>	FORB-13-G-RAM__-2.3-GRMA101.2	GRMA101.2-RAM2.3/GL:11/11/701	000 - 000	0.210 - 0.220	IC/004423 - FbE 2025-RAM-GRMA.GL701/111.W101+BuE	Rückbau	31079514

Abbildung 15: Technische Objekte Baumassnahmen Infrastruktur (TOBI)

III. Methode und Bewertung

Das Regelwerk Technik Eisenbahn (RTE 29900) beschreibt die Minimalanforderungen an den Netzzustandsbericht. Insbesondere regelt das RTE die einheitliche Strukturierung der Anlagen und die Notengebung. Der vorliegende Bericht ist nach der zweiten, aktualisierten Auflage des RTE 29900 aufgebaut und strukturiert.

Die BLS Netz AG hat noch nicht alle Anlagen nach den Richtlinien bewertet. Zurzeit erhalten Gebäude, Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Personenunterführungen und -überführungen sowie Fahrzeuge für die Instandhaltung eine Note auf Basis von Inspektionen. Bei den übrigen Anlagen wird der Zustand über das Alter und die erwartete Restnutzungsdauer ermittelt. Anlagen am Ende ihrer erwarteten Nutzungsdauer werden somit unabhängig vom Zustand ihrer Substanz mit der Note 4 bewertet, sofern sich keine anderen Informationen zum Zustand heranziehen lassen. Die Note 5 wird Anlagen zugewiesen, die regulatorische, verfügbarkeitstechnische oder sicherheitskritische Mängel aufweisen. Diese werden im jeweiligen Kapitel separat erwähnt und begründet.

Zustandsklasse	Beschreibung	Erneuerungs- massnahmen	Klassenübergänge
ZK 1 «neuwertig»	Neue oder neuwertige Anlage, welche keine oder unbedeutende, substanzbasierte Abweichungen aufweist (verschleissgetriebener Schaden/Abnutzung).	keine	< 1.75 «neuwertig»
			1.75 – 2.24 «neuwertig bis gut»
ZK 2 «gut»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche in absehbarer Zeit keine Beeinträchtigung für den Betrieb darstellen.	keine	2.25 – 2.74 «gut»
			2.75 – 3.24 «gut bis ausreichend»
ZK 3 «ausreichend»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb potentiell beeinträchtigen können und/oder bei Nichtbeheben Folgekosten verursachen werden.	keine	3.25 – 3.74 «ausreichend»
			3.75 – 4.24 «ausreichend bis schlecht»
ZK 4 «schlecht»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb beeinträchtigen können und/oder bei Nichtbeheben hohe Folgekosten verursachen werden.	Planung und Ausführung von ordentlichen Erneuerungsarbeiten	4.25 – 4.74 «schlecht»
			4.75 – 4.99 «schlecht bis ungenügend»
ZK 5 «ungenügend»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, die den Betrieb unmittelbar beeinflussen können und Massnahmen zur Folge haben um den uneingeschränkten Betrieb zu gewährleisten.	Terminierte Massnahmen oder ggf. Sofortmassnahmen	5.00 «ungenügend»

Abbildung 16: Definition der Zustandsklassen

IV. Interpretation Tabelle Quantitative Merkmale

Damit die Leserschaft schnell und einfach eine Gesamtübersicht je Kapitel erhält, wurde die Tabelle quantitative Merkmale erstellt. Die Daten werden exkl. 800 Betriebsmittel und Diverses automatisch aus dem Anlageninventar in SAP gewonnen. Hierzu sind rund 145'000 technische Plätze und 20'000 Equipments notwendig. Für lineare Objekte werden die technischen Plätze noch in rund 2,5 Mio. Segmente aufgeteilt.

Zeilen	
1.	Aggregierte Werte je Merkmal (Spalte B-N) aus 1.1
1.1	Aggregierte Werte je Merkmal (Spalte B-N) der Anlagen innerhalb der Hauptanlagen/- (*) Anlagentypen ¹ .
1	Ausnahme Gesamtsicht: Aggregierte Werte je Merkmal (Spalte B-N) der Infrastruktur BLS Netz AG aus den neun Anlagengattungen.
Spalten	
A	Bezeichnung der Anlagengattung, Hauptanlagentypen (*) und Anlagentypen
B	Prozentualer Wert vom Wiederbeschaffungswert (WBW) visuell mit grauem Balken unterstützt
C	WBW in Millionen Schweizer Franken (MCHF) summiert aus allen Anlagen
D	Durchschnittliches Alter (ø Alter) der Anlagen gewichtet mit dem WBW
E	Durchschnittliche Nutzungsdauer (ø Nutz) der Anlagen gewichtet mit dem WBW
F	Anzahl der Anlagen mit Zustandsnote (AAmN)
G	Anzahl der Anlagen ohne Zustandsnote (AAoN)
H	Zustandsmittelwert (øZ) visuell mit Farben aus der Tabelle 1 Zustandsklassen unterstützt
	$\bar{Z} = \frac{WBW_1(ZK_1) \cdot 1.5 + WBW_2(ZK_2) \cdot 2.5 + WBW_3(ZK_3) \cdot 3.5 + WBW_4(ZK_4) \cdot 4.5 + WBW_5(ZK_5) \cdot 5}{\sum WBW_i(ZK_i)}$ <p>$\sum WBW_i(ZK_i)$: Wiederbeschaffungswert der Elemente welche sich in der entsprechenden Zustandsklasse i (1 bis 5) befinden.</p>
I	Prozentualer Anteil der Anlagen mit der Zustandsklasse (ZK1) «neuwertig»
J	Prozentualer Anteil der Anlagen mit der Zustandsklasse (ZK2) «gut»
K	Prozentualer Anteil der Anlagen mit der Zustandsklasse (ZK3) «ausreichend»
L	Prozentualer Anteil der Anlagen mit der Zustandsklasse (ZK4) «schlecht»
M	Prozentualer Anteil der Anlagen mit der Zustandsklasse (ZK5) «ungenügend»
N	Prozentualer Anteil der Anlagen ohne Zustandsklasse (ZK-) «nicht bewertet»
Spalten / Bereiche	
O / P	Bereich O = Mittelverwendung Berichtsjahr - Aggregierte Werte je Merkmal (Spalte b-g) Bereich P = Mittelverwendung nächstes Jahr – analog Bereich O
b	Prozentualer Wert in der Investitionsrechnung (IR)
c	IR Wert in MCHF à Erneuerungsarbeiten
d	Prozentualer Wert in der Erfolgsrechnung (ER)
e	ER Wert in MCHF à Unterhalt-/Instandhaltungsarbeiten
f	Total = Prozentualer Wert IR&ER
g	Total = Wert IR&ER in MCHF

Tabelle 3: Beschreibung Abbildung Quantitative Merkmale

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
	Anlagengattung	WBW	ø Alter	ø Nutz	AAmN	AAoN	øZ	ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5	ZK-	
	[Nr.] Hauptanlagentyp (*) & Anlagentyp	[%] [MCHF]	[Jahre]	[Anzahl]	[Note]									
1. Σ	Fahrbahn	100.0	1'688	17.6	45.6	4436	71	2.6	26.5	40.8	17.7	9.4	0.0	5.6
	[210] Gleise *	78.8	1'330	18.8	46.7	1360	71	2.6	24.5	40.8	18.0	9.6	0.0	7.1
	[220] Weichen *	17.2	291	15.7	44.1	874	0	2.5	37.6	33.5	18.6	10.4	0.0	0.0
1.1	[251] Unterbau, Gleisentwässerung	3.4	57	2.0	28.5	1801	0	2.5	10.0	82.1	7.4	0.6	0.0	0.0
	[252] Bahnübergänge	0.6	10	10.0	30.0	401	0	2.4	54.1	18.1	13.7	14.0	0.0	0.0
	Mittelverwendung	2022	IR	ER	Total				2023	IR	ER	Total		
		[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]				[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]	[%] [MCHF]		
2. Σ	Fahrbahn	100.0	53.35	100.0	36.06	100.0	89.41		100.0	73.56	100.0	38.03	100.0	111.59
	[210] Gleise *	37.8	20.16	43.4	15.63	40.0	35.78		37.8	27.79	40.2	15.30	38.6	43.09
	[220] Weichen *	25.4	13.56	38.2	13.79	30.6	27.34		25.4	18.69	34.2	13.00	28.4	31.69
2.1	[299] übrige Fahrbahn	36.8	19.63	18.4	6.65	29.4	26.28		36.8	27.07	25.6	9.73	33.0	36.80
		← O →				← P →								

Abbildung 17: Interpretation Tabelle Quantitative Merkmale

V. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Baudienstgebäude in Hüswil	6
Abbildung 2: Erneuerung Corcelles-Viadukt	8
Abbildung 3 Umbau Zell-Gettnau mit Einsatz RC Schotter.....	10
Abbildung 4 Umbau Kandersteg Gleis 12 mit Einbau Asphalt-Sperrschicht.....	10
Abbildung 5: Fahrleitungsanlage Bahnhof Thun	12
Abbildung 6: Neue Fahrleitungsanlage zwischen Lommiswil - Oberdorf	12
Abbildung 7: Bahnübergang Schwäbisstrasse nach Umbau auf BLS Material.	14
Abbildung 8: BLS-Weichen-Monteur bei Arbeiten am neu übernommenen Bahnhof Thun.	14
Abbildung 9: Überkopfanzeiger Bahnhof Huttwil.....	16
Abbildung 10: Klimagerät Technikraum Heimberg.....	16
Abbildung 11: Haltestelle Crémines Zoo auf der SMB Strecke, kurz vor Fertigstellung	18
Abbildung 12: Nachtaufnahme der erneuerten Haltestelle Lädeli (bei Heimberg).....	18
Abbildung 13: Schneefräscher Xtmrot 116	20
Abbildung 14: BW Reports S4/Hana	22
Abbildung 15: Technische Objekte Baumassnahmen Infrastruktur (TOBI)	22
Abbildung 16: Definition der Zustandsklassen	23
Abbildung 17: Interpretation Tabelle Quantitative Merkmale	24

VI. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich Benotung zu Vorjahren.....	1
Tabelle 2: Vergleich Anlagenzustand mit Zielzustandsnote.....	4
Tabelle 3: Beschreibung Abbildung Quantitative Merkmale	24

VII. Grafikverzeichnis

Grafik 1: Quantitative Merkmale BLS	2
Grafik 2: Quantitative Merkmale Gebäude und Grundstücke	5
Grafik 3: Quantitative Merkmale Kunstbauten.....	7
Grafik 4: Quantitative Merkmale Fahrbahn	9
Grafik 5: Quantitative Merkmale Bahnstromanlagen	11
Grafik 6: Quantitative Merkmale Sicherungsanlagen	13
Grafik 7: Quantitative Merkmale Niederspannungs- und Telekomanlagen	14
Grafik 8: Quantitative Merkmale Publikumsanlagen	17
Grafik 9: Quantitative Merkmale Fahrzeuge Infrastruktur	19
Grafik 10: Quantitative Merkmale Betriebsmittel und Diverses	21

VIII. Abkürzungsverzeichnis

ø Alter	Durchschnittliches Alter	SAP	ERP-Software (Enterprise Resource Planning)
ø Nutz	Durchschnittliche Nutzungsdauer	SAP PM	Anlagenmanagement Modul in SAP
øZ	Zustandsmittelwert	SAP PS	Projekt Bauvorhaben Modul in SAP
AAmN	Anzahl der Anlagen mit einer Zustandsnote	SBB	Schweizerische Bundesbahnen
AAoN	Anzahl der Anlagen ohne einer Zustandsnote	TG	Technikgebäude
BAV	Bundesamt für Verkehr	TMS	Traffic Management System
		VR	Verwaltungsrat
BehiG	Behindertengesetz	vs.	Versus - gegen[über]; im Gegensatz zu
DfA	Datenbank fester Anlagen	WBW	Wiederbeschaffungswert
ECM	Entity in Charge of Maintenance	Xtmas	Erhaltungsfahrzeuge
ER	Erfolgsrechnung	ZK⁻	ohne Zustandsklasse
ERTMS	European Rail Traffic Management System	ZK1	Zustandsklasse 1
ETCS	European Train Control System	ZK2	Zustandsklasse 2
FRMCS	Future Rail Mobile Communication System	ZK3	Zustandsklasse 3
FSS	Führerstands signalisierung	ZK4	Zustandsklasse 4
GEF	GeoVisualisierung	ZK5	Zustandsklasse 5
GL	Geschäftsleitung		
IoT	Internet of Things - Internet der Dinge		
IR	Investitionsrechnung		
ISB	Infrastrukturbetreiberinnen		
L1LS	Level 1 Limited Supervision		
L2	Level 2		
MB	Mittelbedarf		
MCHF	Millionen Schweizer Franken		
MV	Mittelverwendung		
PV	Prozentuale Veränderung		
R1	Revisionsstufe 1		
R2	Revisionsstufe 2		
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn		

BLS Netz AG

Freiburgstrasse 130
3008 Bern

