BLS AG

PROTOKOLL

der

9. ordentlichen Generalversammlung

Dienstag, 12. Mai 2015

10.15 Uhr

im Kursaal Bern

Traktanden

1. Berichterstattung 2014

2. Verwendung des Unternehmenserfolgs 2014

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats 2014

4. Wahlen

4.1 Verwaltungsrat

4.2 Revisionsstelle

5. Aktionärsanträge

5.1 Unabhängige Bewertung der BLS

5.2 Berichterstattung über Erträge zur freien Verfügung der Gesellschaft

Anträge des Verwaltungsrats bzw. der Aktionäre: vgl. Protokoll zu den jeweiligen Traktanden.

Präsenzkontrolle

Anwesend sind 504 Aktionärinnen und Aktionäre (hiernach Aktionäre). Das vertretene und stimmberechtigte Aktienkapital beträgt CHF 65'711'073.00, was 91.33 % der möglichen Stimmrechte entspricht.

Die Stimmrechte der anwesenden Aktionäre verteilen sich wie folgt:

Vertretene Stimmrechte (bei Versammlungsbeginn):

• Total mögliche Stimmrechte	79'442'336
• Ausgesetzte Stimmrechte	7'496'959
• Effektiv mögliche Stimmrechte	71'945'377
• Vertretung eigener Aktien	344'626
• Vertretung Aktien Dritter	349'236
• Öffentliche Hand / juristische Personen	65'017'211
• Depotvertreter: 0 Personen; vertretene Aktien	0
• Vertretene Stimmrechte	65'711'073

Es sind keine institutionelle Stimmrechtsvertretung anwesend (Depotvertreter und Organvertretungen bzw. unabhängige Stimmrechtsvertreter).

Begrüssung

Der Vorsitzende, Dr. Rudolf Stämpfli, Verwaltungsratspräsident, eröffnet die Versammlung und heisst die zahlreichen Anwesenden im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung zur neunten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der BLS AG herzlich willkommen.

Der Vorsitzende dankt der BLS Eisenbahnermusik, die zur Begrüssung gespielt hat.

Einleitende Worte des Vorsitzenden

Die BLS verbindet Menschen. Im Jahr 2014 haben wir per Bahn, Bus oder Schiff rund 60 Mio. Menschen befördert. Allein mit der Bahn waren täglich rund 150'000 Fahrgäste mit der BLS unterwegs – das entspricht rund drei Mal der ganzen Stadt Biel oder etwas aufgerundet der Stadt Bern. Und sie konnten sich auf uns verlassen: 94.5 Prozent aller Züge waren pünktlich, und wir blieben zum Glück auch von schweren Unfällen auf unserem Netz verschont. Dahinter steckt viel gewissenhafte Arbeit der Angestellten im öV. Sie tun alles, damit die Kunden sicher reisen können.

Einen ersten grossen Meilenstein auf dem Weg zur Modernisierung unserer Zugflotte konnten wir 2014 erreichen: Im Herbst 2014 haben wir alle 28 neuen Doppelstockzüge MUTZ definitiv in Betrieb genommen. Es sind Züge, auf die wir stolz sind – nicht nur weil sie einfach schön sind. Unsere Fahrgäste reisen darin komfortabel, haben genügend Platz und sind bestens informiert. Sie bekommen jederzeit via Bildschirm und Lautsprecher in Echtzeit Informationen über den Fahrplan, über Anschlüsse oder Verspätungen.

Der MUTZ war mit einem Investitionsvolumen von knapp CHF 500 Mio. die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der BLS. Wie Sie wissen, steht uns mit der Beschaffung von rund 60 neuen Zügen die nächste, doppelt so grosse Erneuerung bevor. Wir müssen damit einerseits alte Züge ersetzen, andererseits für die geforderte Angebotsverdichtung bei der S-Bahn Bern unsere Zugflotte erweitern. Wir werden sicher davon ausgehen können, dass wir in Zukunft mehr als 150'000 Passagiere pro Tag befördern werden müssen.

Als zweites möchte ich ein erstes Schlaglicht auf unser Konzernergebnis werfen:

Wir haben in einem wiederum sehr anspruchsvollen Geschäftsjahr ein zufriedenstellendes finanzielles Ergebnis von CHF 6.3 Mio. erwirtschaftet – also rund doppelt so viel wie 2013. Zu dieser Entwicklung haben positive Ergebnisse von Bahn, Bus, der BLS Cargo und der Infrastruktur beigetragen. Die Verbesserung ist uns aus eigener Kraft gelungen, trotz zunehmender Verschuldung, trotz gestiegenen Abschreibungen und trotz der Sanierung des Vorsorgewerks.

Entscheidend war, dass wir die Kostensenkung sehr erfolgreich weiter vorantreiben konnten, und auch die Besteller von diesen Einsparungen profitieren konnten. Denn eines gilt je länger je mehr: Wir müssen uns von der Vorstellung verabschieden, dass die öffentliche Hand stets mehr Geld für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen kann. Wettbewerbsfähigkeit und tiefe Fixkosten sind ein Gebot der Stunde.

Das heisst, wir werden auch in Zukunft mit jedem Franken haushälterisch umgehen müssen. Und es bedeutet auch, dass wir imstande sein müssen, aus eigener Kraft Investitionen oder innovative Entwicklungen zu finanzieren – beispielsweise bei den Fahrzeugen, bei deren Unterhalt oder in digital getriebene Mobilitätsangebote oder Vertriebslösungen. Das heisst: nachhaltig positive Konzernergebnisse sind weiterhin unabdingbar. Das heisst auch, dass trotz Verdoppelung des Gewinns, dieser nicht ausreicht, um die Ziele zu erreichen.
Der starke Frankenkurs stellt den Konzern und insbesondere den Güterverkehr auf der Schiene vor grosse Herausforderungen. Bei der BLS Cargo AG fallen praktisch alle Erträge in Euro an und die Kosten in Schweizer Franken.

Nachhaltig positive Konzernergebnisse sind - zur Reduktion von Schulden aufgrund von Rollmaterialbeschaffungen und umfassenden Modernisierungen – jedoch auch in Zukunft ein Muss.

Die Erwartungen von Bestellern und Kunden sind ungeachtet der Geldknappheit der öffentlichen Hand hoch, ihre Mobilitätswünsche anspruchsvoller denn je: So soll die S-Bahn-Bern ab 2025 im nahen Agglomerationsbereich im ¼-Takt und im übrigen Bereich im ½-Takt fahren. Wir werden in 10 Jahren täglich über eine Viertelmillion Menschen transportieren – und unsere Kapazitäten deshalb um bis zu 70 Prozent steigern müssen. Diese massiven Verdichtungen setzen umfangreiche Umbauarbeiten im Knoten Bern und auf den Zufahrten voraus. Sie setzen aber auch voraus, dass wir mehr Menschen befördern und die dazu notwendigen Züge beschaffen können. Schon heute ist der Knoten Bern extrem belastet. Er ist auch dem Risiko ausgesetzt, dass eine kleine Störung nationale Auswirkungen hat. Dies erlebten wir diesen Winter, wo eine kleine Störung auf der Zufahrtsstrecke im Wylerfeld sich auf den Intercityverkehr wie auch das S-Bahn System auswirkte.

Um den wachsenden Anforderungen entsprechen zu können, setzt die BLS auf Modernisierung und Effizienzsteigerung. Dazu haben wir im letzten Jahr unsere Angebote für Besteller und Reisende verbessert und strategische Projekte gezielt vorangetrieben. Dazu gehört auch ein verantwortungsvoller Umgang mit natürlichen, personellen und finanziellen Ressourcen. Als BLS gehen wir bewusst den Weg zu einem nachhaltig gesunden Unternehmen im Mobilitätsbereich.

Keine Frage: Wir halten mit den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen gerne Schritt und bauen unser Angebot frühzeitig aus. Dies gilt auch für die Instandhaltung: Damit die S-Bahn Bern und auch der übrige Regionalverkehr auf unserem Netz überhaupt so wie heute aufrecht erhalten und dann eben auch wie geplant die zunehmende Mobilität bewältigen kann, muss die BLS als Erbringerin dieser Leistungen auch in der Instandhaltung die nächste Kapazitätsstufe erreichen.

Dieses Thema hat seit der Bekanntgabe unserer Standortsuche und vor allem seit der Kommunikation des Entscheids für Riedbach am 19. März 2015 grosse Emotionen ausgelöst. Wir verstehen das sehr gut. Es ist undenkbar, dass wir mit einem Projekt von 20 Hektaren Land in der Agglomeration von Bern nicht Emotionen auslösen. Die Region ist dicht besiedelt, wir haben wenig freie Flächen, und wenn Sie den Perimeter auch grosszügig um Bern herumziehen, dann können Sie nirgendwo 20 Hektaren Land auftreiben, auf welchen nicht Landwirtschaft und Naturschutz ein Thema sind oder wo nicht bereits gewohnt wird. Wir haben aus diesem Grund kontinuierlich und so oft wie nur möglich informiert – direktbetroffene Landwirte, die Stadt Bern, die Anwohnenden und die Öffentlichkeit. Erlauben Sie mir, nochmals darauf einzugehen.

Die S-Bahn Bern verliert ihre Werkstatt in Bern und braucht deshalb einen Neubau. Dieser Neubau muss grösser sein als die heutige Werkstatt in Bern, weil das Angebot zunimmt, die Züge länger werden und die effiziente Instandhaltung mehr Platz braucht. Auch ist der direkte Anschluss an eine Bahnlinie mit sicheren Zufahrtmöglichkeiten ein Muss. Wir wollen in der neuen Werkstatt täglich zwischen 25 und 30 Züge warten. Das bedingt eben, dass die Strecke, an welcher die neue Werkstatt liegt nicht bereits ausgelastet ist. Denken Sie ans Aaretal, das heute zu 100 % ausgelastet ist – es schluckt die Kapazität für diesen Werkstattverkehr nicht ohne weiteres. Die BLS hätte dann zudem eine Werkstatt im Osten der Stadt Bern und möchte aus Sicherheitsgründen je eine Werkstatt im Osten und Westen von Bern haben.

Die BLS hat zusammen mit externen Planern seit Anfang 2014 eine eingehende Evaluation vorgenommen. Wie Sie in den Medien lesen konnten, betrachten wir den «Moosacher» in Riedbach als das für unsere Bedürfnisse, am besten geeignete Areal, um die neue S-Bahn-Werkstatt zu betreiben. Der «Moosacher» ist keine ideale Variante, aber die aus bahntechnischer, betrieblicher Sicht bestmögliche.

Die Evaluation haben wir den Medien Ende April ausführlich erörtert. Aus der Überprüfung der bisherigen BLS-Standorte, von Industriearealen, möglicher Instandhaltung bei Dritten und geeigneten Arealflächen nahe des Knotens Bern resultierte eine vertiefte Überprüfung von acht Standorten. Aufgrund unzureichender Streckenkapazitäten oder aus Natur- und Umwelt-

schutzgründen blieben letztlich nur drei mögliche Areale übrig: Der «Moosacher» in Riedbach, «Im Feld» in Niederbottigen und «Nider Eichi» in Allmendingen bei Bern.
Niederbottigen beeinträchtigt nicht nur die Stadtentwicklung Bern stark, sondern bedingt unter anderem eine Waldrodung, den Abriss von Wohnhäusern und tangiert eine Hochspannungsleitung.

Mit Allmendingen würden beide Anlagen, das heisst Spiez und die neue Werkstätte, im Osten des Bahnhofs Bern (fehlende Redundanz) sowie an derselben hochbelasteten NEAT-Strecke liegen (Störungsanfälligkeit bei Betriebsunterbrüchen, ungenügende Streckenkapazitäten). Je nach Variante würde zudem ein Naturschutzgebiet oder ein Bauernhof tangiert. Beide Standorte werden deshalb von der BLS ungünstiger als Riedbach eingestuft.

Zusammenfassend waren also folgende Gründe für Riedbach den Ausschlag:
Erstens ist die Zufuhr zum Areal sichergestellt, da die Streckenkapazität auf der Linie Bern-Neuchâtel in ausreichendem Masse vorhanden ist und aktuell noch ausgebaut wird. Zweitens wird das Risiko minimiert, wenn wir je einen Standort im Osten (Spiez) und im Westen (Riedbach) des Knotens Bern haben. Drittens ermöglicht eine Anlage in Riedbach einen effizienten und kostengünstigen Betrieb. Und schliesslich ist eine Anlage dort grundsätzlich erweiterbar, da das Areal für mindestens 50 Jahre ausgelegt ist. Bei der Betrachtung der Passagierzahlen heute 150‘000 und in zehn Jahren 250‘000 muss die BLS auch sicherstellen, dass die Mobilitätsbedürfnisse von fernerer Zukunft abgedeckt werden können.

Die BLS hat die Gemeindevertreter der 21 evaluierten Standorte persönlich informiert. Sie wird ihre Evaluation nun im Rahmen des Verfahrens Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene), welches das Bundesamt für Verkehr führt, einbringen. Die Vorbereitungen dazu laufen.

Durch dieses Verfahren wird die geforderte Mitwirkung der Kantone, Gemeinden und weiterer Interessensgruppen sicher- und Transparenz hergestellt. In diesem Prozess findet also die Interessensabwägung statt. Und wir sind selbstverständlich offen, wenn in diesem Verfahren eine heute noch nicht bekannte Lösung gefunden werden kann, die unseren Anforderungen genügt, den Betrieb der S-Bahn Bern und eine effiziente Produktion sicherstellt.

Einen ersten Ausbauschritt des BLS-Angebots kann ich Ihnen heute verkünden: Ab dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 fahren wir mit unseren Zügen von Bern über Neuchâtel neu bis La Chaux-de-Fonds. Darauf dürfen wir auch ein wenig stolz sein. Denn die Menschen aus dem Jura erhalten damit eine neue Direktverbindung in die Hauptstadt – stündlich und bis Betriebsschluss. Der Regierungsrat des Kantons Neuenburg hat diese Verbesserung des regionalen Fahrplankonzeptes vor kurzem beschlossen. Er reagiert damit auf die neue halbstündliche Führung des Fernverkehrs am Jurasüdfuss, die nun auch eine Entflechtung von Regio- und RE-Linien nach La Chaux-de-Fonds ermöglicht.

Die neue Direktverbindung zwischen Bern und La Chaux-de-Fonds ist ein wichtiger Schritt für uns und unsere Kundschaft, ist doch La Chaux-de-Fonds nach Genf und Lausanne die drittgrösste Stadt in der Romandie. Jährlich legen wir damit eine halbe Million (510’000) zusätzliche Zugkilometer zurück, das Liniennetz des BLS-Personenverkehrs wird um 37 Kilometer erweitert. Wir erwarten, durch diese Fahrplanerweiterung jährlich rund 1 Mio. zusätzliche Fahrgäste transportieren zu können – und damit eine Verdoppelung der bisherigen Fahrgastzahl auf der Strecke Bern-Neuchâtel, die dann über 2 Mio. pro Jahr betragen soll. Auf der Strecke kommen drei unserer EWIII-Kompositionen mit der Lok Re465 zum Einsatz. Durch das neue Angebot werden wir 10 bis 13 neue Lokführerstellen schaffen können.

Wir gehen unsere Zukunft mit Weitsicht an. Mit der Strategie 2020 haben wir hierzu einen verlässlichen Kompass geschaffen. Auf einen zentralen Bestandteil der Strategie, die Steigerung unserer Wettbewerbsfähigkeit, will ich im letzten Teil meines Referates noch kurz eingehen:
Wenn wir noch wettbewerbsfähiger werden wollen, müssen wir den Unterhalt und Betrieb unserer Zugflotten noch effizienter gestalten: Dazu treiben wir ab 2021 die Modernisierung der Zugflotte wie vorhin erwähnt konsequent weiter voran. Wir reduzieren die Zahl der verschiedenen Flottenfamilien um die Hälfte von sieben auf drei. Das macht die Wartung und Reparaturen erheblich einfacher und kostengünstiger. Zwischen 2021 und 2026 werden wir rund 60

neue Züge beschaffen und ältere ausser Betrieb nehmen. Die Ausschreibung für dieses Rollmaterial treiben wir derzeit mit aller Kraft voran.

Einige Details zum neuen Zug möchte ich Ihnen bereits heute verraten: Er wird einstöckig sein, rund 105 Meter lang je Komposition und je ca. 240 – 270 Sitzplätze beinhalten. Ausgerichtet auf Kundenbedürfnisse wird es je eine RE- und eine S-Bahn-Konfiguration mit spezifischen Eigenschaften geben. Die neuen Fahrzeuge sollen ab 2021 sukzessive auf den Linien Neuchâtel-Bern-Brig/Zweisimmen und La Chaux-de-Fonds-Bern-Burgdorf-Thun, sowie in der S-Bahn Bern eingesetzt werden.

Auch infrastrukturseitig investiert die BLS in die Zukunft: Bis Ende 2023 bauen wir auf unserem Netz 80 Bahnhöfe um. Dafür investieren wir CHF 149 Mio. allein für die Anpassung wegen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Die BLS überwacht und steuert die umgebauten Bahnhöfe von Spiez aus fern. Diese Zentralisierung vereinfacht den Betrieb – auch dies ist ein Beitrag zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der BLS dank tieferer Kosten.

Dank ferngesteuerten Gleisanlagen anstelle von Handweichen können durchfahrende Züge die Bahnhöfe mit bis zu 80 statt nur mit 40 km/h passieren. So erhöht sich die Streckenkapazität – ein grosser Vorteil für einen flexiblen Bahnbetrieb.

Der Umbau der Bahnhöfe ist aber auch ein Beispiel für unser strategisches Ziel, näher beim Kunden zu sein: Denn die Bahnhöfe sind optimal zugänglich auch für Behinderte und bieten allen Fahrgästen mehr Sicherheit und Komfort.

Und noch etwas zum Stichwort Kundennähe: Die BLS-Mitarbeitenden entwickeln sich immer mehr vom reinen Zug- zum Reisebegleiter. Kundenbetreuung und einwandfreie Servicedienstleistungen, um Fahrgäste gerade im Bereich Freizeit und Tourismus mit Angeboten zu begeistern – all dies steht immer mehr im Zentrum unserer Aus- und Weiterbildungsaktivitäten.

Formelle Feststellungen

1. Die Einberufung zur heutigen ordentlichen Generalversammlung wurde durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt Nr. 73 vom 17. April 2015 und zusätzlich durch briefliche Einladung an alle am Stichtag 13. April 2015 im Aktienregister eingetragenen Aktionäre rechtzeitig bekannt gegeben. Der Einladung waren die Zutritts- und Stimmkarten sowie die Traktandenliste mit den Anträgen des Verwaltungsrats beigefügt.

   Der Vorsitzende stellt fest, dass die Generalversammlung innerhalb der gesetzlich und statutarisch festgesetzten Frist von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres stattfindet.

2. Dem Verwaltungsrat sind innerhalb der statutarischen Frist von 45 Tagen, zwei Traktandenanträge von der Georg Verkehrsorganisation GmbH und Rolly Fly Holding SA eingereicht worden. Sie werden unter dem Traktandum 5 behandelt.

3. Der Geschäftsbericht ist fristgerecht zur Einsichtnahme am Sitz der Gesellschaft aufgelegen. Gleiches gilt für das Protokoll der letzten Generalversammlung. Der Geschäftsbericht konnte zudem durch die Aktionäre angefordert oder auf der Homepage heruntergeladen werden.

4. Die heutige Generalversammlung wird gemäss Statuten von Herrn Dr. Rudolf Stämpfli, Präsident des Verwaltungsrats geleitet.

5. Als Sekretär amtet Herr Thomas Müller. Das Protokoll für die Gesellschaft führt Frau Nina Lauri.

6. Zu Stimmenzählern unter der Verantwortung von Herrn Walter von Känel wurden Daniel Heldstab und Markus Hügli ernannt.

7. Die Revisionsstelle Ernst & Young AG ist vertreten durch den Mandatsleiter, Herr Roland Ruprecht. Der Vorsitzende gibt einen Überblick über die Präsenz der Generalversammlung (Angaben vgl. Seite 2 unter «Präsenzkontrolle»).

8. Stimmberechtigt ist, wer im Besitz der Stimmkarten ist.

   Gemäss Statuten erfolgen die Wahlen und Abstimmungen offen, sofern nicht geheimes Verfahren beschlossen wird oder vom Vorsitzenden geheime Wahl/Abstimmung angeordnet wird.

   ***Herr Rolf H. Georg**, Frankfurt, beantragt, dass die Wahlen geheim stattfinden.*

   Der Vorsitzende schlägt im Namen des Verwaltungsrates vor, am vorgesehenen offenen Wahlverfahren festzuhalten. Es gibt kein Individualrecht eines einzelnen Aktionärs auf schriftliche Abstimmungen, was auch nicht im Interesse einer effizienten und zügigen Abwicklung dieser Generalversammlung ist.

   ***Herr Georg** hält aus demokratischen Gründen an seinem Antrag auf geheime Wahlen fest.*
   Es wird über den Antrag geheime Wahlen abgestimmt. Es kommt der Coupon 18 zum Einsatz.

Abstimmung[1]:	**Der Aktionärsantrag auf geheime Wahlen wird wie folgt abgelehnt:**	
	Präsenzquorum	**65‘674‘875**
	Zustimmung	**2‘073‘360**
	Ablehnung	**63‘599‘683**
	Enthaltungen	**1‘832**

   Der Vorsitzende hält fest, dass die Aktionäre somit mit der offenen Wahl einverstanden sind und legt das Verfahren so fest.

   Bei offenen Abstimmungen und Wahlen wird aus praktischen Gründen nach der sogenannten Subtraktionsmethode verfahren. Zunächst werden die zustimmenden Stimmen durch Handerheben angezeigt. Anschliessend werden die Gegenstimmen und in der Folge die Enthaltungen angezeigt. Auf der Stimmkarte mit Ausnahme der Wahlstimmzettel gibt es je Abstimmung drei Coupons mit der gleichen Nummer, also z.B. in der ersten Reihe dreimal einen Coupon Nr. 1, einmal mit dem Aufdruck „Ja“, einmal mit „Nein“ und einmal mit „Enthaltung“. Es werden also im Normalfall lediglich die Coupons mit den Gegenstimmen und den Enthaltungen durch die Assistentinnen eingesammelt. Der Vorsitzende bittet zu beachten, dass nur ein Coupon pro Abstimmung abgeben werden kann. Wenn Sie zwei oder mehr abgeben, sind alle ungültig.

   Zu den Wahlcoupons und zum Wahlverfahren wird sich der Vorsitzende unter Traktandum 4.1 äussern.

   Der Vorsitzende macht jene Aktionäre, die den Saal verlassen, darauf aufmerksam, dass das Stimmrecht nur im Saal ausgeübt werden kann. Er bittet diejenigen, die den Saal verlassen, ihre Stimmkarten bei der Zutrittskontrolle vorzuweisen.

9. Der Vorsitzende bittet jene Aktionäre, die sich zu Wort melden, ihre Voten über ein Mikrofon im Saal abzugeben. Die Assistentinnen werden den Rednern die Mikrofone bringen. Vor dem Votum sind Namen und Wohnort bekannt zu geben.

---

[1] Diese und nachfolgende Abstimmungen und Wahlen erfolgen jeweils gemäss mündlichen Feststellungen des Vorsitzenden mit mehrheitlicher Zustimmung (>93% der anwesenden Aktionäre) durch den Kanton Bern und den Bund zu den Anträgen des Verwaltungsrats. Die genauen Abstimmungsergebnisse werden während der Sitzung ermittelt und im Protokoll festgehalten. Soweit möglich, werden die genauen Ergebnisse auch am Ende der Generalversammlung eingeblendet.

10. Der Verlauf der Verhandlungen wird akustisch aufgezeichnet.

Abschliessend hält der Vorsitzende fest, dass die heutige Generalversammlung ordnungsgemäss einberufen und konstituiert und somit beschlussfähig ist. Gegen diese Feststellung bestehen keine Einwände.

Der Vorsitzende eröffnet die Behandlung der einzelnen Traktanden. Dabei weist er darauf hin, dass die Generalversammlung gemäss Obligationenrecht und Statuten nur über Anträge Beschluss fassen kann, die bei der Einberufung bekannt gegeben worden sind. Ausgenommen sind Anträge auf Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung oder Durchführung einer Sonderprüfung. Zu Anträgen im Rahmen der Verhandlungsgegenstände und zu Verhandlungen ohne Beschlussfassung bedarf es hingegen keiner vorgängigen Ankündigung.

1. Berichterstattung 2014: Genehmigung des Lageberichts, der Konzern- und Jahresrechnung 2014 sowie Kenntnisnahme von den Berichten der Revisionsstelle

Die Anwesenden sind im Besitz des Geschäftsberichtes 2014.

Wie bereits in den Vorjahren wird die Jahresrechnung nach dem sogenannten „Dual Reporting“ abgefasst. Die Konzernrechnung ist an den Anfang gestellt und nach den Grundsätzen von Swiss GAAP FER abgefasst. Die Rechnung des BLS-Stammhauses ist nach den handelsrechtlichen Grundsätzen gemäss Obligationen- und Eisenbahnrecht aufgebaut. Die Unterschiede zur FER-Rechnung werden bei der BLS bewusst klein gehalten. Wesentliche Themen sind die Grossunterhaltsquote, die Eigenversicherung und die Auflösung der Rückstellungen für latente Steuern.

Im Detail wird Herr Bernard Guillelmon das Geschäftsjahr und die Konzernrechnung 2014 erläutern.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Jahresrechnungen der BLS AG gemäss Art. 37 des Personenbeförderungsgesetzes subventionsrechtlich geprüft und mit Brief vom 23. März 2015 ohne Einschränkung genehmigt.

Der Vorsitzende weist zudem auf die Berichte der Revisionsstelle vom 10. April 2015 zur Konzern- und zur Jahresrechnung hin. Sie sind auf den Seiten 88/89 bzw. 97/98 des Geschäftsberichtes abgedruckt. Die Revisionsstelle gibt der BLS ein reines Testat ab. Sie empfiehlt die Jahresrechnung und die konsolidierte Jahresrechnung zur Abnahme.

Der Vorsitzende fragt Herr Roland Ruprecht an, ob er noch Ergänzungen anzubringen hat. Dies ist nicht der Fall.

Aus der Reihe der Versammlung meldet sich:

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt

1. *Wie lange prüft die Revisionsstelle die BLS AG? Werden von der Revisionsstelle auch der Geschäftsbericht und das Organisationsreglement durchgelesen?*
2. *Es wird wie immer die eindeutige Empfehlung, die Rechnungen mit oder ohne Einschränkung zu genehmigen, vermisst (Art. 728b Abs. 2 Ziff. 4 OR).*
3. *Ist dem Verwaltungsrat ein Gesetzesverstoss gemäss Art. 728c Abs. 1 OR gemeldet worden? Ist der Revisionsstelle diesbezüglich nichts aufgefallen?*
4. *Warum berichtet die Revisionsstelle die Verstösse gemäss Art. 728c Abs. 2 OR der Generalversammlung nicht. Sind der Revisionsstelle diese nicht aufgefallen? Im letzten Jahr hat die Revisionsstelle vom Verwaltungsrat einen Impairment-Ausgleich verlangt und dies auch dieses Jahr wiederholt, uns darüber jedoch nichts berichtet. Auch wurde von der Revisionsstelle nicht berichtet, dass bei der Aktientransaktion der BLS Cargo AG erhebliche Gelder in den Sand gesetzt worden sind. Sammelbuchungen in der Grössenordnung*

von CHF 40 Mio. fallen wohl als Freundschaftsdienst unkommentiert durch die Stichproben der Revisionsstelle.

5. *Der Bericht der Revisionsstelle ist falsch: entgegen Ihrem Testat wurde gegen gesetzliche Vorschriften verstossen und dies absichtlich. Mit einem Gefälligkeitstestat wird dieser Verstoss nicht abgewandt. Die beiden Aktionäre Bund und Kanton Bern kollidieren mit Art. 678 Abs. 2 OR, solange sie der BLS keine Leistung vergüten, welche eine Verzinsung des dafür eingesetzten Eigenkapitals beinhalten. Auch die Personalleistungen zugunsten der BLS Netz AG, bei welcher der Bund Mehrheitsaktionär ist, beinhalten keinen Gewinnaufschlag. Dieser Eigenrabatt durch Nichtverzinsung und Durchlaufposten verstösst zudem gegen europäisches Recht betreffend unerlaubter Beihilfe. Alles dient der Verschönerung des Geschäftsberichts und dazu, das Vermögen der Privataktionäre zu schmälern sowie die Kasse der öffentlichen Grossaktionäre zu schonen.*
6. *Auch die Auflagen in Art. 29 PBG sind nicht erfüllt. Im Geschäftsbericht werden die Buchstaben b) und d) umgangen, dass permanent ein Interessenskonflikt zu Buchstabe e) besteht und ein eklatanter Verstoss, einschliesslich einer Diskriminierung stattfindet. im Geschäftsbericht findet sich nirgendwo eine Spartenrechnung wie es im EGB und PBG verlangt wird. Wie also prüft die Revisionsstelle, ob die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten sind? Wo und wie sind die im Berichtsjahr gültigen Auflagen gemäss des 32. Titels des OR zur Rechnungslegung im Stammhaus erfüllt?*
7. *Das Argument der Revisionsstelle, das BAV habe keine Prüfungsbeanstandung gehabt, zählt nicht. Das BAV ist nicht unabhängig und es ist nicht üblich dem geprüften Unternehmen Bilanzratschläge zu erteilen, wenn für das BAV keine monetäre Negativrelevanz vorliegt. Als Revisionsstelle haben Sie es unterlassen den Bericht des BAV zu beanstanden. Die Revisionsstelle darf diesen Bericht nicht ungeprüft und widerspruchslos übernehmen. Wird dies trotzdem gemacht, handelt die Revisionsstelle grobfahrlässig und dies nicht nur gegenüber den privaten Aktionären.*
8. *Der Revisionsstelle wird nahe gelegt den Bericht per sofort zurückzuziehen und die Prüfung weiterzuführen. Ein überarbeiteter Bericht ist dann an einer ausserordentlichen Generalversammlung vorzulegen.*

Herr Ruprecht bezieht wie folgt Stellung:

Er ist in seinem siebten und letzten Jahr als Mandatsleiter tätig und aufgrund der gesetzlichen Rotationspflicht war dies per Definition seine letzte Revision für die BLS. EY ist schon seit vielen Jahren vor ihm Revisionsstelle der BLS.

Der Einzelabschluss entspricht dem Obligationenrecht und der Konzernabschluss den Regelungen von Swiss GAAP FER. Das Prüftestat dazu lautete daher, dass die Jahresrechnung Gesetz und Statuten entspricht und keine Abweichungen festgestellt worden sind. Deshalb wird die Abnahme der Jahresrechnung empfohlen. Die ausgestellten Testate entsprechen dem Standardwortlaut des Berufsstands. Die Revisionsstelle hat keine Gesetzesverstösse festgestellt. Daher besteht auch kein Bedarf für Mitteilungen an den Verwaltungsrat oder die Generalversammlung. Auf die übrigen Fragen bezüglich Preis Cargo und Impairment möchte er nicht eingehen.

Der Vorsitzende verdankt die Ausführungen von Herrn Ruprecht. Er weist darauf hin, dass der Verwaltungsrat ein hohes Interesse daran hat, dass die Geschäfte ordentlich geführt und gesetzeskonform abgewickelt werden. Mit der internen und externen Revision lässt sich der Verwaltungsrat regelmässig informieren und nicht nur am Ende des Jahres. Zusätzlich findet noch die Prüfung durch die Subventionsbehörden statt. Der Vorsitzende weist den Vorwurf, Gesetze absichtlich oder fahrlässig nicht eingehalten zu haben oder nicht einhalten zu wollen auch namens des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung von sich.

***Herr Georg** nimmt die Antwort zur Kenntnis.*

Der Vorsitzende bedankt sich bei Herrn Roland Ruprecht bereits an dieser Stelle für seine langjährige Mandatsleitung. Wie die Aktionäre der Traktandenliste entnehmen können, schlägt

der Verwaltungsrat für das laufende Jahr eine andere Revisionsgesellschaft zur Wahl vor. Dies hat nichts mit der Arbeit von Herrn Roland Ruprecht und seinem Team bzw. von Ernst & Young zu tun. Die Regeln schreiben vor, dass ein Mandatsleiter durch das beauftragte Unternehmen alle sieben Jahre ersetzt werden muss. Herr Roland Ruprecht hat mit der Revision des Geschäftsjahrs 2014 dieses Soll erfüllt. Der Verwaltungsrat hat diesen Umstand zum Anlass genommen, das Mandat als Ganzes neu auszuschreiben. Die BLS blickt jedoch auf eine sehr gute Zusammenarbeit zurück. Die kritische Prüfung und die daraus resultierenden Hinweise der Revisionsstelle haben wesentlich dazu beigetragen, dass sich die Transparenz und Ordnungsmässigkeit des Rechnungswesens der BLS in den letzten sieben Jahren stark verbessert hat. Dies kann auch der Entwicklung des Rechnungsteils im Geschäftsbericht entnommen werden. Der Vorsitzende spricht Herr Roland Ruprecht nochmals herzlichen Dank aus und überreicht ihm im Namen der Verwaltungsrats ein Präsent in Form eines Gutscheins für eine Führerstandsfahrt nach Brig. Dabei wird Herr Ruprecht vom Finanzchef, Reto Baumgartner, begleitet.

Der Vorsitzende erteilt nun Herrn Bernard Guillelmon das Wort zur Berichterstattung und zur Erläuterung des Lageberichts und -rechnung 2014.

Referat Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung: siehe Beilage

Der Vorsitzende verdankt die Ausführungen des CEO. Die Anwesenden sehen, dass die BLS vieles bewegt und einen klaren Blick in die Zukunft hat. Dies geht nur, weil alle am gleichen Strick ziehen. Der Vorsitzende bedankt sich bei allen Mitarbeitenden, der Geschäftsleitung und seinen Kolleginnen und Kollegen im Verwaltungsrat. Er schätzt die konstruktive anregende Zusammenarbeit mit zielführenden Diskussionen.

Antrag des Verwaltungsrats: Der Lagebericht sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2014 sind zu genehmigen.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion zu den Berichten und Referaten:

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt

Im Zusammenhang mit den Verkäufen von BLS Aktien zu Niedrigpreisen durch öffentliche Aktionäre kam zu Ohren, dass diese damit keinen Verlust machten, weil sie bei der Fusion überhöhte Umtauschquoten erhalten haben. Es wird auch festgestellt, dass man in diesem Jahr Abschreibungen auf Rollmaterial der RM machen musste. Wurden bei der Abschreibung nicht viel zu hohe Ansätze in der Fusionsbilanz gemacht?

Darüber hinaus verdankt er die gute Arbeit von verschiedenen Mitarbeitenden bei der Inbetriebnahme des „Mutz", die Zusammenarbeit mit der BLS Infrastruktur und der Administration sowie die Erstellung des Geschäftsberichts, welcher wieder super geworden sei. Im Geschäftsbericht wird jedoch vermisst, dass die privaten Aktionäre nicht erwähnt werden.

Herr Reto Baumgartner, Leiter Finanzen, bezieht wie folgt Stellung:
Die zwei Lokomotiven können heute nicht mehr im Betrieb eingesetzt, sondern nur noch vermietet werden. Es war daher eine Abschreibung im Umfang von CHF 1 Mio. notwendig. Die Abschreibungen von Total CHF 19 Mio. umfassen verschiedene Positionen.

***Herr Georg** hat die Bitte, dass inskünftig keine Sammelbuchungen höher als CHF 5 Mio. ausgewiesen werden. Damit könnte ein Nachfragen vermieden werden.*

Herr Peter D. Deutsch, Bern
In der Buchhaltung wird eine Zuweisung an die Pensionskasse von CHF 10.7 Mio. vorgesehen. Angesichts des ausgewiesenen Deckungsgrades stellt sich die Frage, ob diese Zuweisung betriebswirtschaftlich notwendig ist?

Herr Reto Baumgartner, Leiter Finanzen:

Aufgrund der Bildung einer Wertschwankungsreserve ist die Zuweisung der CHF 10.7 Mio. in die Pensionskasse notwendig. So wird sichergestellt, dass solche Turbulenzen, wie zum Beispiel Anfang 2015, aufgefangen werden können und die BLS nicht in die Unterdeckung fällt. Dieses Vorgehen wurde vom Verwaltungsrat so beschlossen und entsprechend umgesetzt.

Der Vorsitzende unterstreicht, dass es dem Verwaltungsrats ein Anliegen ist, dass das Vorsorgewerk auf soliden Füssen steht. Wer jahrelang für die BLS gearbeitet hat und anschliessend in den wohlverdienten Ruhestand geht, soll sich darauf verlassen können, dass der Verwaltungsrat dafür sorgt, dass das Vorsorgewerk die Mitarbeitenden in Pension unterstützt. Deswegen waren die Zuwendungen in das Vorsorgewerk erforderlich, um der Solidität Rechnung zu tragen.

Herr Deutsch *hält fest, dass er mit solchen Zuwendungen grundsätzlich keine Probleme hat, solange diese aus dem Gewinn finanziert werden können. Aber wenn diese aus den Reserven getätigt werden, erachtet er dies für äusserst problematisch. Ein entsprechender Antrag seinerseits folgt unter Traktandum 2.*
Weitere Frage*: In früheren Zeiten wurden Abweichungen immer damit begründet, dass das Swiss GAAP FER strenger ist als das Obligationenrecht. Seit zwei Jahren kommt es zu positiven Abweichungen von Swiss GAAP FER gegenüber dem Obligationenrecht. Im Geschäftsbericht ist eine entsprechende Abweichung von CHF 13.2 Mio. ausgewiesen. Wie setzt sich der Betrag zusammen und wie konnte es dazu kommen?*

Herr Reto Baumgartner, Leiter Finanzen:
Die BLS hat immer ähnliche Positionen, die zu Abweichungen führen. In diesem Jahr sind dies drei Positionen, zum einen die Grossunterhaltsquote (Rückstellungen für die Revision von Lokomotiven, um sprunghafte Kosten im Ausführungsfall zu verhindern, welche gemäss OR aber nicht nach Swiss GAAP FER möglich ist). Der zweite Punkt ist der BLS-Fonds. Das ist eine Eigenversicherung zur Abwicklung von kleineren Schadenfällen und der Zahlung von Selbstbehalten. Zusätzlich kommt in diesem Jahr als dritter Punkt die Auflösung der latenten Steuern von CHF 2.7 Mio. hinzu.

Weitere Frage*: Zu welchem Betrag wurden die Aktien seinerseits an die DB Schenker verkauft und zu welchem Betrag wurden sie nun zurückgekauft?*

Herr Reto Baumgartner, Leiter Finanzen:
Zu diesem Punkt können leider keine Informationen abgegeben werden. Mit der DB Schenker wurde Stillschweigen über den Verkaufspreis vereinbart.

Weitere Frage*:*
Wo ist diese Position aus der Geldflussrechnung, in der die BLS CHF 42.4 Mio. ausweist, ersichtlich?

Herr Reto Baumgartner, Leiter Finanzen:
Die Interpretation steht Herrn Deutsch frei und wird nicht weiter kommentiert. Die detaillierte Zusammensetzung des Betrags kann nicht aus dem Stegreif erteilt werden.

Herr Deutsch *wünscht diese Auskunft zu Händen des Protokolls.*

Nachträgliche Ergänzung zu Händen des Protokolls: Bei dem erwähnten Betrag von CHF 42.4 Mio. handelt es sich um einen Mittelabfluss für den Erwerb von Beteiligungen an vollkonsolidierten Gesellschaften.

Weitere Frage*:*
Herr Deutsch zitiert Herrn Bernard Guillelmon aus dem Geschäftsbericht Seite 7 wie folgt: „Aus diesem Grund werden wir neben den beiden Kerngeschäften vermehrt Angebote entwickeln, mit denen wir Geld verdienen können". Er bittet diesbezüglich um weitere Informationen.

Herr Bernard Guillelmon, CEO:
Verschiedene Themen sind in der Entwicklung. Zum einen sind wir im Teilbereich Informatik sehr aktiv, bei dem man in Vertriebsthemen sehr viel investiert und auch Ertragswartungen hat. Zum anderen sehen wir im Bereich Immobilien noch Chancen, diese besser zu vermarkten und zu positionieren

Herr Beat Sahli, Schlieren
Viele der anwesenden Aktionäre und Aktionärinnen haben bei der BLS gearbeitet oder tun es heute noch. Sie besitzen einige Aktien, um den Kontakt zur BLS zu halten, beziehungsweise nicht zu verlieren. Die Generalversammlung der BLS ist auch immer wieder ein Anlass um alte Weggefährten zu treffen. Die Ausgangslage von Herrn Sahli ist jedoch anders. Er habe vor Jahren bewusst in die BLS investiert, da er von der Tätigkeit der BLS, dem Firmenzustand und den Erfolgsaussichten überzeugt gewesen sei. Er habe eine sichere und prosperierende Geldanlage gesucht. Heute wisse er, dass er sich schwer geirrt habe. Herr Beat Sahli hat in ein Papier investiert, das sich nicht nach den Grundsätzen des freien Marktes entwickelt habe. Trotz mehr oder weniger ausgeglichenen Jahresergebnissen, einer Substanz, die laut Kennern weit über dem Nominalwert liege (man spricht von über CHF 5.00) und einem Bankenrating, das hervorragend sei, kennt der Aktienkurs nur eine Richtung: Talwärts. Als der Aktienkurs bei CHF 1.00 angekommen sei, was dem Nominalwert entspräche, habe er den seinerzeitigen BLS Finanzchef in einem persönlichen Gespräch über die Einschätzung hinsichtlich Aktienkursentwicklung gefragt. Der damalige Finanzchef habe keine nähere Auskunft gegeben, habe jedoch durchblicken lassen, dass der unterste Wert wohl erreicht sei. Indirekt habe er ihm gesagt, dass die Geschäftsleitung die missliche Lage erkannt und sich entschlossen habe, den Aktienkurs zu stützen. Dem sei dann so gewesen und der Aktienkurs habe lange Zeit um CHF 1.00 gependelt. Dass der Kurs dann plötzlich wieder zu sinken begonnen habe, führt Herr Beat Sahli darauf zurück, dass die Geschäftsleitung die Stützungskäufe als beendet erklärt oder einer der Hauptaktionäre interveniert haben musste.

***Frage 1**: Warum wurden seinerzeit die Stützungskäufe gestoppt?*

Der Aktienkurs sei dann langsam aber sicher weiter gesunken und man könne diese Entwicklung mit dem Desaster bei der UBS vergleichen. Bei der UBS wie auch bei der BLS hätten Aktionäre Geld verloren. Viele einen grossen Teil ihrer hart verdienten Ersparnisse. Er gehöre auch dazu. Der Fall BLS habe seines Erachtens eine weit schlimmere Dimension als jener der UBS. Nämlich, dass der Kurswert der UBS nie unter den Nominalwert der Aktie gefallen sei. Bei der BLS liegt der Kurswert heute deutlich unter dem Nominalwert der Aktie. Bei der UBS waren für den Kurszerfall der Aktie die Geschäftsleitung und auch der Verwaltungsrat verantwortlich.

***Frage 2**: Wie sieht es diesbezüglich bei der BLS aus?*

Ein laufend sinkender Kurs unter den Aktiennominalwert deutet normalerweise darauf hin, dass eine Firma massive Verluste schreibe und die Substanz weitestgehend verloren sei. Das heisst, die Firma stehe vor dem Aus und müsse saniert oder liquidiert werden. Gar das Wort Konkurs könne man in einem solchen Fall in der Zeitung lesen. Nicht so bei der BLS, welche einen Kurswert klar unter dem Nominalwert habe. Bei der BLS sei alles anders. Das sei auf den Einfluss der öffentlichen Hand, welche die Mehrheit der Aktien halte, zurückzuführen. Die Geschäftsleitung und die Hauptaktionäre (die öffentliche Hand) interessiere es keinen Deut, wie es den Aktionären wie ihm ergehe. Sie würden zuschauen, wie die Kleinaktionäre langsam aber sicher ausbluten würden. Sie würden nichts dagegen unternehmen. Die UBS im Vergleich habe nach dem Desaster alles daran gesetzt, die Aktionäre wieder zufrieden zu stellen, damit wieder Freude am Unternehmen aufkomme. Die UBS hätte im Fall BLS wahrscheinlich eine Kapitalherabsetzung auf zum Beispiel CHF 0.70 je Aktie mit Substanzdividende beschlossen. Er frage sich, warum dies der Verantwortlichen der BLS nicht in den Sinn gekommen sei. Vor einiger Zeit habe er ein Schreiben der Geschäftsleitung BLS gesehen, worin sinngemäss folgendes gestanden habe: Sie sind selber schuld, in die BLS investiert zu haben. Sie kennen die Risiken bei Aktieninvestitionen. Seine Antwort darauf sei: Ja, die Risiken einer Aktienanlage kenne er. Nein zur Art und Weise, mit man mit den Aktionären umgehe.

***Frage 3**: Warum machen die Hauptaktionäre den Kleinaktionären kein Übernahmeangebot zu einem fairen Preis?*
Fehlendes Geld lasse er als Antwort nicht gelten. Sollte diese Idee aufkommen, verlange er, dass der Staat sein Aktienkapital zum Verkauf frei gibt. Er versichert, dieses Paket zu mindestens CHF 1.00 pro Aktien unter den Bedingungen zu kaufen, dass a) die Transportverträge der Gesellschaft unverändert erhalten blieben, und b) der Bund der BLS nicht verbiete, Gewinne zu machen. Der schöne Nebeneffekt in dieser Sache wäre, Bargeld und Buchgewinn für den Bund, und er selber könne seinen immensen Verlust etwas schmälern.

Der Vorsitzende bedankt sich für das Votum und bezieht wie folgt Stellung:
Die BLS-Aktie bewegt sich in dem von Herrn Sahli erwähnten Bereich. Es ist allerdingt nicht die Aufgabe der BLS, den Aktienkurs zu stützen. Der Handel an der OTC-X findet statt und richtet sich nach Angebot und Nachfrage. Der Markt macht den Preis selber und ein übermässiges Engagement der BLS könnte rasch als manipulativer Markteingriff verstanden werden. Der Verwaltungsrat will sich nicht dem Vorwurf aussetzen, Liquiditäts- und Preisverzerrungen durch bewusstes Verursachen eines Kauf- oder Verkaufsauftrages zu verursachen. Es mag unfreundlich klingen, aber leider sind Aktionäre wie Herr Sahli „selbst schuld“, Aktien der BLS gekauft zu haben. Sie wurden nicht dazu gezwungen. Dem ist so und der Aktienkauf ist eine freiwillige Sache. Solange die Aktionäre ihre Aktien nicht verkaufen, realisieren sie auch keinen Verlust. Es ist zum wiederholten Mal festzustellen, dass bei Investitionen in eine gemischtwirtschaftliche Firma wie der BLS andere Spielregeln gelten, als bei Investitionen in die UBS. Herr Prof. Dr. Max Böhmle hat in einem früheren Gutachten festgehalten: „Wer Aktien einer gemischtwirtschaftlichen, dem Eisenbahngesetz unterstellten Aktiengesellschaft erwirbt, muss sich bewusst sein, dass seine finanziellen Ansprüche, sowohl bezüglich der laufenden Ausschüttung einer Dividende, wie auch der Wertsteigerung als Äquivalent eines Liquidationserlöses nicht im gleichen Ausmasse erfüllt werden, wie in einer ohne die Einschränkung einer Spezialgesetzgebung operierenden Unternehmung“. Die BLS kann nicht einfach wie eine andere Gesellschaft bewertet werden. Dann müsste man dem Lötschberg-Scheiteltunnel einen Marktwert zuordnen, was nicht möglich ist. Was ist der Marktwert der BLS-Infrastruktur? Sind es die Gestehungskosten? Ist es die faktische Verfügbarkeit einer Linie durch die Alpen? Welchen Wert haben Bahnhofsanlagen, welche aufgrund bestimmter Gesetze auf ein bestimmtes Niveau gehoben werden müssen, ohne danach zu fragen, ob sich diese Investitionen betriebswirtschaftlich auch lohnen? Das sind alles Themen, welche die BLS als Gesellschaft beschäftigen, die sich auf die Werthaltigkeit der Gesellschaft auswirken, und die dann eben auch im inneren Wert der Gesellschaft abgebildet sind. Der Handel an der OTC-X hat mit dem inneren Wert wenig zu tun, als eben die reine Erfüllung von Angebot und Nachfrage. Dies ist keine befriedigende Antwort für Herrn Sahli. Er hat damit nichts gewonnen. Die genannten Umstände sind jedoch ein Faktum, an dem man nicht vorbeisehen kann. Ob die öffentliche Hand den Privataktionären ein Angebot machen will, kann aus der Warte des Verwaltungsrats nicht beurteilt werden. Die öffentliche Hand ist nicht so gut aufgestellt, dass sie beliebig Mittel in die Hand nehmen könnte. Herr Sahli spricht von einem fairen Preis. Was ist denn ein fairer Preis für eine Bahngesellschaft, deren Aktiven man nicht mit den Mitteln des freien Markts bewerten kann? Ist also der faire Preis der momentane OTC-X-Handelspreis, ist es der Nominalwert von CHF 1.00 oder ist es gar sehr viel mehr, weil eben Anlagen wie der Lötschbergtunnel einen hohen gesamtwirtschaftlichen Wert darstellen? Die Gesellschaft ist aus Sicht des Verwaltungsrats gesund und gut unterwegs. Der OTC-X-Handelspreis widerspiegelt sicher nicht den wirtschaftlichen Zustand der Gesellschaft. Die BLS unternimmt selber nichts, um durch gezielte Käufe oder Verkäufe den Preis an dieser Handelsplattform zu manipulieren.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt:
An der vorletzten Generalversammlung haben die Aktionäre mit grossem Interesse von dem Projekt Domodossola Kenntnis genommen. Was ist hier passiert? Wurde das Projekt auf Eis gelegt? Er habe bereits einmal ein Konzept für Basel – Mailand entwickelt, welches auch die Komponente Brig - Domodossola umfasste. Zu Protokoll könne er bestätigen, dass damals

der Deckungsbeitrag die ganze Strecke zwischen Brig – Domodossola finanziell abdecken konnte. Zum Rezept:
„Man nehme eine Doppelkomposition Lötschberger und entkupple den Vorderteil in Brig. Diese fährt nach 3 Minuten weiter nach Domodossola, wendet dort und fährt so nach Brig retour, dass sie nach 3 Minuten wieder angekuppelt Richtung Bern weiterfahren kann. Bei Bedarf und Zuspruch werden die Verbindungen erweitert. Zum Beispiel durch direkten Anschluss an FNM nach und von Stresa, Milano etc.
Das Segment Brig – Domodossola wird anfangs nur mit 2 Paaren am Samstag bedient und dient zum Einführen des Produkts «Duty free by rail». Die Betriebskosten zu Marginalkosten tragen die Geschäfte in Domodossola und organisieren das über ihren Verband entsprechend so, dass die Reisenden zum Nulltarif ab Brig dorthin gelangen, analog einer Parkgebührenerstattung für PKW. Alle Einkäufe in Domodossola unterliegen einer Erstattung des italienischen MwSt. wofür eine Gebühr verlangt wird, wie das auf den Flughafen üblich ist, aber hier in die Kasse der BLS Italia fliesst, die zum Besteller der Zugleistung wird.
Der so geschaffene eigene Marktanteil ist Basis für eine Aufstockung und unterliegt keinerlei Bestellerbeschränkungen durch die öffentliche Hand, weder in Italien noch in der Schweiz. Sofern diese Strecke subventionsrechtlich einmal ausgeschrieben wird, kann man sich bewerben unter dem Vorteil des Einbringen seines eigenen Marktes".

Herr Bernard Guillelmon, CEO:
Er bedankt sich für die Anregung. Das Projekt wird weiter verfolgt, und es wird nach einem Produkt gesucht, welches mit dem Lötschberger gekoppelt und den ganzen Tag eingesetzt werden kann. In diesem Projekt gibt es Themen, die schwierig zu realisieren sind. So ist zum Beispiel auch der Simplon Tunnel stark ausgelastet und verfügt nur über wenige Kapazitäten. Dies und andere Punkte sind in Abklärung und die Anregung von Herr Rolf H. Georg wird aufgenommen.

Herr Markus Leuenberger, Huttwil
Wir haben vom Vorzeigeprojekt Huttwil und der Investition von CHF 50 Mio. gehört. Das sei alles sehr positiv, und er dankt für das grosse Engagement. Der gesamte Bau interessiere die Bevölkerung in seiner Gegend sehr. Das sei auch aus den verschiedenen unzähligen Fotos, die im Netz aufgeschaltet seien, zu entnehmen. Nun aber fehle etwas. Man fände auf der ganzen Baustelle (wie übrigens auch im Netz) nirgends Pläne über den Umbau. Die Information betreffend Verkehrsbehinderungen, Nachtarbeiten, Lärmimmissionen etc. sei vorbildlich. Dazu könne er nur gratulieren. Sein Aufruf: Verkaufen Sie sich noch besser, informieren Sie am Rande der Baustelle über das ganze Projekt. Er verspricht, dass die Bevölkerung von Huttwil hierfür dankbar sein werde. Seines Erachtens dürfe es nicht sein, dass das Personal am Schalter genau so viel oder so wenig weiss, wie in der Lokalzeitung «Im Unteremmentaler» zu lesen sei. Oder doch?
Es kursierten unter der Hand bei Privaten sogenannte Vernehmlassungspläne. Daraus entstehen dann vielfach Gerüchte und Behauptungen, die vermutlich in den meisten Fällen nicht der Wirklichkeit entsprächen.
Er habe sein Anliegen zusammen mit der Frage nach einem Kiosk im neuen Bahnhof sowie der elektronischen Anzeigen auf den Perrons auch anderweitig deponiert. Aber er denke, „dopplet gnäit hett besser".

Der Vorsitzende bedankt sich für das Votum und nimmt die Anregungen sehr gerne zur Prüfung der Umsetzbarkeit auf.

***Herr Balthasar Stöcklin**, Sektionspräsident SEV BLS, Toffen*
Er stelle fest, dass Herr Guillelmon nach Zahlen führe und dabei das Personal vergesse. Der zusätzliche Ferientag ist eine schöne Geste und werde vom SEV verdankt. Das Personal habe aber seit längerem keine Lohnerhöhung mehr erhalten. Aufgrund der anstehenden GAV-Verhandlungen, bei denen die Geschäftsleitung am Lohn schrauben wolle, sei im vergangenen Jahr eine Einmalprämie ausgezahlt worden. Er bitte darum, das Personal nicht zu vergessen und halte fest, dass nur Dank den Mitarbeitenden der Erfolg erwirtschaftet werden könne.

Der Vorsitzende verdankt das Votum und versichert, dass die Anliegen des Personals im Verwaltungsrat ein ständiges Traktandum sind. Der Verwaltungsrat lässt sich nicht nur informieren, er gibt auch bezüglich Personalführung seine Haltung und Wünsche an die Geschäftsleitung ab. Der Verwaltungsrat ist sich bewusst, dass in den letzten Jahren mit dem Kostensenkungsprogramm «Gipfelsturm» von den Mitarbeitenden sehr viel gefordert wurde. Die BLS versucht, trotz der gegensätzlichen Herausforderungen kostengerechte Produktion einerseits und anderseits ein attraktiver, fortschrittlicher Arbeitgeber zu sein, den Weg zu finden. Es liegt dem Verwaltungsrat viel daran, mit den Arbeitnehmervertretern im Betrieb wie auch mit dem SEV eine gute und offene Kommunikation zu pflegen, damit die Ziele gemeinsam erreicht werden können.

Herr Jürg Zürcher, Frutigen
Die Anwesenden haben von den enttäuschten Kleinaktionären Kenntnis genommen. Er schlägt vor, dass alle Aktionäre, welche sich die Mühe machen an der Generalversammlung teilzunehmen, eine Tageskarte erhalten, damit diese nicht immer leer ausgehen.

Der Vorsitzende bedankt sich für das Votum und bezieht wie folgt Stellung: Der Wunsch der Tageskarte ist bekannt. Es wurde bereits an verschiedenen Generalversammlungen darüber gesprochen. Leider ist es nicht ganz so einfach diesem Wunsch zu entsprechen.

Herr Walter Grob, Bern
Er ist erstaunt, dass das Thema Riedbach nur kurz angesprochen worden ist und hält fest, dass er sich das erste Mal an einer Generalversammlung schämen muss, Aktionär zu sein. Das Verhalten der Geschäftsleitung gegenüber den Bewohnern von Riedbach kann er nicht akzeptieren.

1. *Wie geht das Vorhaben weiter? Ist die BLS bereit und gewillt, das Geschäft bis vors Bundesgericht durchzuziehen? Ist das der richtige Weg für ein Unternehmen, das vorwärts schaut?*
2. *Es wurde erwähnt, dass die BLS einmal CHF 20 Mio. und einmal CHF 50 Mio. einsparen will. Was hat die BLS vor diesen geplanten Einsparungen gemacht? Woher kommt jetzt das ganze Sparpotenzial?*
3. *Wie sieht die Finanzierung für die geplante Anschaffung von Lokomotiven für die BLS Cargo AG aus?*

Der Vorsitzende bezieht zu Frage 1 wie folgt Stellung:
Die Angelegenheit Riedbach ist keineswegs erledigt. Riedbach geht nun in den dafür vorgesehenen Prozess. Dies heisst, dass alle Anspruchsgruppen, seien dies Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Kanton, Eidgenossenschaft oder wer immer in dieser Frage betroffen ist, sich in diesen Prozess eingeben können. Das ist ein langes Planungsverfahren und diesem muss zeitlich Rechnung getragen werden. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung sind sich bewusst ist, dass die Grösse des Projekts, welches 20 Hektaren Land beansprucht, Emotionen weckt. Es ist nicht möglich, in einem Perimeter von 15 – 20 km um die Stadt Bern herum 20 Hektaren Land zu finden, bei welchem nicht Landwirtschaft, Landschaftsschutz, Naturschutz, Strassen etc. betroffen sind. Die BLS steht aber vor der Herausforderung, die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung erfüllen zu können. Das ist der Auftrag von Kanton und Eidgenossenschaft. Die BLS transportiert heute 150‘000 Menschen jeden Tag. Wenn die Prognosen zutreffen, werden es in Zukunft einmal 250‘000 Personen auf den S-Bahn- und Regionalverkehrsnetzen sein. Dafür braucht es einen Unterhaltsbetrieb. Es ist die Frage aufgeworfen worden, warum die BLS nicht die bestehenden Werkstätten Bönigen, Spiez und Burgdorf ausbaut? Die BLS hat dies bereits getan, aber der finanzielle Aufwand für die Leerfahrten von Bern nach Bönigen resp. in die anderen Werkstätten ist sehr hoch. Der Knoten der BLS ist Bern und nicht Burgdorf oder Interlaken. Die meisten Züge der BLS passieren irgendeinmal am Tag den Knoten Bern.

Es sind auch Sicherheitsaspekte zu beachten. Wenn eine Störung auf den Gleisen vorliegt, muss die BLS trotzdem in der Lage sein, den Transport so gut wie möglich umzusetzen. Mit

einem Nottransport per Bus kann nur eine beschränkte Menge Menschen transportiert werden. Die BLS muss dafür sorgen, dass die Werkstätten auch nach Sicherheitsüberlegungen angeordnet werden und nicht durch Überlastung der Gleise oder Risikoanfälligkeit eines Knotens gebremst werden.

Riedbach ist noch nicht abgeschlossen. Es wird noch sehr viel Diskussionen, Klärungsbedarf und Zeit brauchen, bis die BLS überhaupt weiss, ob eine solche Werkstätte gebaut werden kann. Aber man muss irgendwann einmal beginnen und die Anforderungen definieren, welche in den demokratischen Prozess eingebracht werden, welcher jetzt gestartet ist. Der Vorsitzende kann sich nicht vorstellen, dass Kanton und Eidgenossenschaft über den Widerstand der breiten Bevölkerungsschicht ein solches Riesenprojekt durchzwängt. Er kann sich nur vorstellen, dass man ein solches Projekt in einer in der Schweiz üblichen Form vorbereitet und gegebenenfalls ausführt oder korrigiert. Würde man nicht von Riedbach sprechen, sondern vom Kleinhöchstetter Moos und dem Bauernhof, der dort steht, von 20 Hektaren Land an der Linie Bern – Biel oder im Freiburgischen bei Flamatt: Wäre das anders? Sind die Bauern, die dann dort ihr Land verlieren würden, weniger wichtig? So etwas bezeichnet man als St. Florianspolitik – geht irgendwo hin, nur nicht nach Riedbach. Wohin soll man dann die Werkstätte denn bauen? Es ist sogar der Vorschlag eingegangen, den Flugplatz Belpmoos aufzuheben und die Werkstätte dort zu bauen. Dies ist zwar eine kreative Lösung, aber an einer realisierbaren Umsetzung ist zu zweifeln. Eine gleiche Ausgangslage fände man auch im Gürbetal. Die Strecke ist wenig befahren, aber leider findet man auch dort nur Landwirtschaftsland vor. Im Perimeter von 15 – 20 km zur Stadt Bern ist es heute unmöglich, Land für dieses Projekt zu finden, das keine Emotionen weckt. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung wissen dies und gehen damit sehr ernsthaft um. Es ist uns ein Anliegen, dass alle Betroffenen mitberücksichtigt werden. Wenn dieser Prozess dazu führt, eine bessere Lösung zu finden, dann ist die BLS bereit, eine bessere Lösung zu realisieren. Besser kann heissen, weniger gut für die Bahn, besser für die Umwelt. Es ist eine Interessensabwägung zwischen Umweltschutz, Landschaftsschutz und Mobilitätsbedürfnissen. Es ist nicht zu vergessen, dass die 150'000 Personen, welche die BLS täglich transportiert, auch Ansprüche haben. Es wird ein kompliziertes, langwieriges Verfahren. Aber es muss gestartet werden, damit die BLS rechtzeitig über die Sicherheit verfügt, ihr Rollmaterial auch weiterhin warten zu können. Wenn die BLS nichts unternimmt, steht sie im Jahr 2020 ohne Aebimatt, aber mit sehr dezentralen und kostenintensiven Standorten in Bönigen, Burgdorf und Spiez da. Zusammengefasst hat die BLS den Prozess begonnen. Dies ist kein Diktat, sondern ein üblicher demokratischer Prozess, der alle Anspruchsgruppen miteinbezieht. Damit ist auch gesagt, dass Riedbach nicht in den Stein gemeisselt ist, dies jedoch die von der BLS vorgeschlagene bahntechnisch beste Lösung ist, die jetzt einer Interessensabwägung unterstellt wird.

Herr Bernard Guillelmon, CEO, bezieht zu den Fragen 2 und 3 wie folgt Stellung:

- Die CHF 50 Mio., welche die BLS nachhaltig einspart, werden in einem Prozess über vier Jahren von 2012 – 2015 erarbeitet. Die Einsparungen sind zum Beispiel auf optimierte Prozesse, anders gestaltete Arbeitsschichten etc. zurückzuführen. Es wurden eine Menge kleine Massnahmen konsequent umgesetzt, welche zu dieser Effizienz führen. Jetzt wurden einige Themen aufgegriffen und die BLS wird daran bleiben, auch wenn das Programm Gipfelsturm formell abgeschlossen ist. Die Themen Effizienz und Professionalität haben einen hohen Stellenwert, auch weil die Anforderungen seitens Besteller wachsen, günstiger zu produzieren. Dieser Anforderung will und muss die BLS nachkommen, damit sie ein guter Mobilitätsanbieter für den Kanton Bern ist.
- Die Lokomotiven werden von der BLS Cargo AG finanziert. Es ist das Zukunftsmodell, solche Lokomotiven zu haben, damit man durchgehend fahren kann. Dies ist ganz klar ein Vorteil zum Vergleich zu heute, wo man die Lokomotiven jeweils an den Landesgrenzen wechseln muss.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt:
Wurde die Überbauung des Thunersees beim Bahnhof in Thun in Betracht gezogen?

Der Vorsitzende ist zwar nicht Experte in Raumplanungsfragen, geht aber davon aus, dass die Überbauung des Sees mit 20 Hektaren eine ähnliche Reaktion wie in Riedbach auslösen würde.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag zu Traktandum 1 abgestimmt. Es kommt der Coupon 1 zum Einsatz.

Abstimmung:	**Der Lagebericht sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2014 werden wie folgt genehmigt:**	
	Präsenzquorum	**65‘430‘830**
	Zustimmung	**63‘363‘510**
	Ablehnung	**1‘807‘459**
	Enthaltungen	**259‘861**

2. Verwendung des Unternehmenserfolgs

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass Bernard Guillelmon in seinem Referat unter Traktandum 1 das Konzernergebnis beleuchtet hat. Vorliegend gelangt jedoch ausschliesslich die Verwendung des Bilanzgewinns des Unternehmens und nicht des Konzerns BLS AG zur Abstimmung.

Wie die Anwesenden der eingeblendeten Aufstellung entnehmen können, kann die BLS auch dieses Jahr wieder keinen Unternehmensgewinn ausweisen. Der Unternehmensverlust 2014 der BLS AG beläuft sich auf 7,455 Mio. Franken. Das operative, eigentlich gute Ergebnis wird durch Sonderfaktoren verschlechtert. Dies sind einerseits eine weitere Wertberichtigung bei der Schifffahrt, Rückstellungen, unter anderem auch für notwendige Wertschwankungsreserven bei der Pensionskasse, sowie Umbewertungen, die aus den verschiedenen Abschlussgrundsätzen zwischen Obligationenrecht und Swiss GAAP FER resultieren. Wegen des positiven operativen Ergebnisses der Sparte Regionalverkehr müssen in Anwendung von Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes CHF 1,519 Mio. der Spezialreserve zugewiesen werden. Zur Finanzierung dieser Sachverhalte beantragt ihnen der Verwaltungsrat die Auflösung von freien Reserven im Umfang von CHF 8,974 Mio. Es ist kein Übertrag auf die neue Rechnung vorgesehen.

Antrag des Verwaltungsrats:
Der Bilanzverlust von CHF -7.455 Mio., bestehend aus dem Unternehmensverlust 2014 von CHF – 7.455 Mio. und Gewinnvortrag von CHF 0.0 Mio. wird wie folgt verwendet:

Bilanzverlust	CHF	-7.455	Mio.
Zuweisung an die Reserven nach Art. 36 PBG	CHF	1.519	Mio.
Zuweisung an die statutarischen Reserven gemäss Art. 26	CHF	0	Mio.
Auflösung freie Reserven	CHF	-8.974	Mio.
Vortrag auf die neue Rechnung	CHF	0	Mio.

Die Revisionsstelle bestätigt, dass der Gewinnverwendungsvorschlag Gesetz und Statuten entspricht.

Über den Aktionärsantrag zur Ausschüttung einer Sonderdividende wird später entschieden. Entsprechende Diskussionen sind dann zu führen, weil jener Antrag die Auszahlung einer Sonderdividende zulasten der Eigenmittel zum Gegenstand hat. Vorliegend geht es um den von der Revisionsstelle geprüften Vorschlag zum Jahresergebnis 2014, also einen ordentlichen und statutarisch vorgesehenen Antrag.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion über die Verwendung des Bilanzgewinnes.

Herr Peter D. Deutsch, Bern:
Stellt einen Gegenantrag und beantragt, dass die Zuwendung an die Pensionskassenreserve auf CHF 1.7 Mio. beschränkt, und dass entsprechend auf die Auflösung der freien Reserven verzichtet wird. Dem Geschäftsbericht könne entnommen werden, dass die Pensionskasse der BLS mit einem Deckungsgrad von 106 % gut aufgestellt und keine Sanierung notwendig sei. Dass man eine Reserve bilden wolle, sei verständlich, aber in Anbetracht der finanziellen Situation der Gesellschaft nicht zulässig. Dies sei, entgegen den Ausführungen des Leiters Finanzen, betriebswirtschaftlich auch nicht notwendig. Dies wäre erst der Fall, wenn eine Unterdeckung bestehen würde. Dass die Zuwendung in die Pensionskasse zu Lasten der Gesellschaft durch die freien Reserven finanziert wird, sei unkorrekt und schädige namentlich die privaten Aktionäre.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion zum Gegenantrag von Herr Deutsch auf Beschränkung der Zuwendung in die Pensionskasse auf CHF 1.7 Mio.

Walter Holderegger, Präsident der SEV-Pensionierten, Spiez
Die SEV-Pensionierten sind dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung sehr dankbar, dass dieser Betrag in die Pensionskasse eingeflossen ist. Als Pensionierter sind ihm sind die aktiven Kollegen und Kolleginnen ebenso wichtig. Dass der Deckungsgrad erhöht werden konnte, findet er sehr wichtig. Er plädiert für den Antrag des Verwaltungsrates und dafür, den Antrag von Peter D. Deutsch abzulehnen.

Der Vorsitzende hält fest, dass der Verwaltungsrat beantragt, den Antrag von Peter D. Deutsch abzulehnen. Dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung ist es ein Anliegen, über ein stabiles und solides Vorsorgewerk zu verfügen. Alle haben es erlebt, dass die Börsen und Finanzmärkte von heute auf morgen Kapriolen machen können. Es ist jederzeit möglich, dass der Deckungsgrad wieder unter Druck kommt. Deshalb ist die Wertschwankungsreserve im Sinne einer soliden, zukunftsorientierten Führung der Pensionskasse unerlässlich. Der Verwaltungsrat hält an seinem Antrag fest.

Es wird über den Antrag „Beschränkung der Zuwendung an die Pensionskasse auf CHF 1.7 Mio.“ abgestimmt. Es kommt der Coupon 17 zum Einsatz.

Abstimmung:	**Der Aktionärsantrag auf Beschränkung der Zuwendung an die Pensionskasse auf CHF 1.7 Mio. wird wie folgt abgelehnt:**	
	Präsenzquorum	**65‘430‘457**
	Zustimmung	**55‘712**
	Ablehnung	**65‘314‘023**
	Enthaltungen	**56‘500**

Der Vorsitzende hält fest, dass die Aktionäre den Antrag von Peter D. Deutsch mit grossem Mehr abgelehnt haben.

Diskussion zum Antrag des Verwaltungsrates:

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt:
Er schlägt vor, den Verlust auf die neue Rechnung zu übertragen. Dies soll als Ermahnung dienen und die Anstrengungen fördern, dies wieder auszugleichen. Er ist nicht damit einverstanden, die Gesellschaft zu Lasten der privaten Aktionäre und zu Gunsten der Pensionskasse, ausbluten zu lassen. Was nicht vorhanden sei, könne nicht gegeben werden, insbesondere da noch unklar sei, wieviel Geld bei der Aktientransaktion DB Schenker zu BLS verloren gegangen sei. Diesen Punkt will Herr Georg geklärt haben, da allenfalls der Verlust anschliessend wieder aufgehoben werden kann.

Herr Reto Baumgartner, Leiter Finanzen:
Die Aufnahme eines Verlustvortrages in die Rechnung ist theoretisch möglich, macht aber keinen Sinn, da in den nächsten Jahren die Bildung von Wertschwankungsreserven weiter geführt werden muss. Die Bildung eines immensen Verlustvortrages, den man dann wieder abschreiben muss, macht betriebswirtschaftlich keinen Sinn.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag zu Traktandum 2 abgestimmt. Es kommt der Coupon 2 zum Einsatz.

Abstimmung:	**Die vom Verwaltungsrat beantragte Verwendung des Unternehmenserfolgs wird wie folgt genehmigt:**	
	Präsenzquorum	**65‘426‘235**
	Zustimmung	**63‘361‘611**
	Gegenstimmen	**2‘074‘240**
	Enthaltungen	**384**

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats

Antrag des Verwaltungsrats: Die Mitglieder des Verwaltungsrats der BLS AG sind für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2014 in globo zu entlasten.

Herr Rolf H. Georg Frankfurt
Gemäss Art. 29e PBG ist der Einsitz von Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer seit 01. Januar 2013 nicht mehr gesetzeskonform. Die Ausnahmen von Art. 29 Abs. 2 PBG liegen nicht vor. Konsequenz ist, dass der Bund keine Abgeltungen mehr ausrichten dürfte.

Welche Zusicherungen gegenüber dem Kanton oder der BLS liegen vor, dass die Abgeltungen trotz gesetzwidriger Besetzung des Verwaltungsrates weiter ausgerichtet werden?

Der Vorsitzende: Der Einsitz von Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer ist durch das Bundesamt für Verkehr BAV ausdrücklich und schriftlich genehmigt. Es ist kein gesetzeswidriger Zustand, sondern ein ausdrücklicher vom Bundesamt für Verkehr BAV so akzeptierter Einsitz in die Gesellschaft. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass der Verwaltungsrat ausserordentlich dankbar ist, dass der Regierungsrat des KantonsBern direkt im Verwaltungsrat vertreten ist. Er kann sich nur umständlich vorstellen, wie die Geschäfte ohne die direkte Stimme des Mehrheitsaktionärs zu führen wären. Alles ist machbar, aber der direkte Draht, das Fachwissen der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern und die persönlichen Kenntnisse von Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer, sei es beim Bauen oder im öffentlichen Verkehr, helfen entscheidend mit, die Ratsgeschäfte effizient und zielgerichtet zu führen.

***Weitere Frage**: Herr Rolf H. Georg wünscht, dass diese Bestätigung vom Bundesamt für Verkehr BAV dem Protokoll beigefügt wird. Damit wäre die Angelegenheit protokolliert und für die Zukunft festgehalten.*

Der Vorsitzende prüft die Möglichkeit.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag zu Traktandum 3 abgestimmt. Es kommt der Coupon 3 zum Einsatz.

Abstimmung:	**Dem Verwaltungsrat wird wie folgt in globo Décharge erteilt:**	
	Präsenzquorum (korrigiert)	**65‘426‘354**
	Zustimmung	**63‘312‘908**
	Gegenstimmen	**2‘112‘742**
	Enthaltungen	**704**

Der Vorsitzende stellt fest, dass die mit der Führung der Gesellschaft beauftragen Personen gemäss Artikel 695 Obligationenrecht bei der Beschlussfassung nicht mitgewirkt haben.

Der Vorsitzende dankt den Anwesenden für das damit bekundete Vertrauen. Als Präsident des Verwaltungsrates bedankt er sich auch bei seinen Kolleginnen und Kollegen für die Unterstützung.

4. Wahlen

4.1 Verwaltungsrat

Per heutige Generalversammlung läuft die Amtsdauer für den gesamten Verwaltungsrat ab. Es stellen sich alle Mitglieder zur Wiederwahl. Aufgrund der statutarischen Alterslimite und auch im Sinne einer kontinuierlichen Nachfolgeregelung stellen sich die Herren Dr. Max Gsell und Dr. Hans Werder nur bis zur Generalversammlung 2016 beziehungsweise 2017 zu Verfügung. Die übrigen sechs Mitlieder sollen für eine volle, weitere dreijährige Amtszeit bis 2018 gewählt werden. Frau Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer und Herr Staatsratspräsident Jean-Michel Cina wurden im Sinn von Art. 762 OR von ihren Kantonsregierungen für drei weitere Jahre delegiert. Diese beiden Mitglieder können demnach nicht von der Generalversammlung gewählt werden. Dem Verwaltungsrat liegen die entsprechenden Schreiben der Kantonsbehörden vor.

Somit stellt Ihnen der Verwaltungsrat Antrag zur Wahl von allen acht aufgeführten Mitgliedern:

- Frau Renate Amstutz-Bettschart
- Herr Lorenz Bösch
- Herr Martin Bütikofer
- Herr Ueli Dietiker
- Herr Dr. Max Gsell (bis 2016)
- Herr Josef Küttel
- Herr Dr. Rudolf Stämpfli
- Herr Dr. Hans Werder (bis 2017)

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion.

Herr Rolf H. Georg Frankfurt
Da Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer sowieso die wichtigsten Arbeiten erledigt, braucht es nicht noch eine ganze Batterie von Leuten zusätzlich. Daher stellt Herr Rolf H. Georg die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, den Verwaltungsrat zu verkleinern? Es stellt sich auch die Frage, ob die Herren Gsell und Werder dann überhaupt noch ersetzt werden müssen? Im Sinne der Rationalisierung empfiehlt er, sich diese Gedanken zu machen. Herr Georg hat nichts dagegen, die Situation bis zum natürlichen Ausscheiden der Herren Gsell und Werder so zu belassen, wünscht aber dannzumal keine Neubesetzungen.

Der Vorsitzende denkt, dass die Grösse des Verwaltungsrates so passt. Er ist nicht zu gross und auch nicht zu klein. Im Verwaltungsrat werden die Fachkompetenzen zugeteilt. Mit Herrn Dr. Max Gsell wird der Verwaltungsrat einen ausgewiesenen Finanzfachmann verlieren und konnte aber mit Herr Ueli Dietiker einen ebenso ausgewiesenen Finanzfachmann gewinnen. Mit Herrn Dr. Hans Werder wird der Verwaltungsrat jemanden verlieren, der den öffentlichen Verkehr und insbesondere auch den Kanton Bern gründlich kennt. Auch in diesem Fall wird es darum gehen, die Kompetenz rechtzeitig wieder zu besetzen. Bei einem Verwaltungsrat von 10 Personen dürfen nur wenige Indisponiertheiten bestehen, um dann sehr schnell nur noch über ein Rumpfgremium zu verfügen. Das Gremium ist mit den aufgeteilten Fachkompetenzen gut aufgestellt.

Zu diesem Antrag bestehen keine weiteren Wortbegehren. Für die Wahl kommt der Wahlcoupon 2/15 zum Einsatz.

Wahl:	**Die Verwaltungsratsmitglieder Renate Amstutz-Bettschart, Lorenz Bösch, Martin Bütikofer, Ueli Dietiker, Josef Küttel und Dr. Rudolf Stämpfli werden für eine weitere Legislatur bzw. Dr. Max Gsell bis 2016 und Dr. Hans Werde bis 2017 wiedergewählt:**	
	Präsenzquorum	**65‘450‘622**
	Wiederwahl	**63‘315‘208**
	Diverse	**22‘288**
	Nein	**2‘113‘126**

Der Vorsitzende stellt fest, dass ihm alle gewählten Mitglieder vor der Generalversammlung mitgeteilt haben, dass sie die Wahl annehmen.

Der Vorsitzende dankt den Anwesenden für das Vertrauen und freut sich mit diesem bewährten guten Gremium weiter arbeiten zu können.

4.2 Revisionsstelle

Antrag des Verwaltungsrats: Wahl der KPMG AG, Muri bei Bern, als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2015.

Der Vorsitzende hat bei der Verabschiedung von Herrn Roland Ruprecht der Ernst & Young AG die Gründe für einen Wechsel der Revisionsstelle nach 7 Jahren erläutert. Diese Funktion wurde ausgeschrieben und in diesem Verfahren wurde die Firma KPMG AG ausgewählt.

KPMG AG ist heute durch den neuen Mandatsleiter, Herr Stefan Andres, vertreten.

Zu diesem Antrag bestehen keine Wortbegehren. Für die Wahl kommt der Coupon 4 zum Einsatz.

Wahl:	**Die KPMG AG wird als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2015 gewählt:**	
	Präsenzquorum	**65‘427‘500**
	Zustimmung	**63‘612‘721**
	Ablehnung	**8‘000**
	Enthaltungen	**1‘806‘799**

Herr Stefan Andres der KPMG AG teil zu Händen des Protokolls mit, dass die KPMG AG das Mandant gerne annimmt und sich auf die kommenden Aufgaben freut. Er bedankt sich für das Vertrauen.

5. Aktionärsanträge

5.1 Unabhängige Bewertung der BLS

Aktionärsantrag:
Bewertung des Unternehmens durch einen unabhängigen Experten. Dabei soll die Bewertung in den Teil mit dem öffentlichen Leistungsauftrag und den Teil mit den übrigen Geschäftsbereichen aufgeteilt werden.

Der Vorsitzende bittet Herrn Georg, der Generalversammlung kurz zu begründen, welcher Vorteil für das Unternehmen resultiert, wenn es eine solche Schätzung durchführt und von diesen beiden Werten Kenntnis nehmen kann.

Begründung durch Herr Rolf H. Georg Frankfurt
Herr Georg weist darauf hin, dass gemäss Aussagen des Leiters Finanzen keine Informationen zum Kurswert gemacht werden können. Er übergibt das Wort für weitere Ausführungen an Herrn Deutsch:

Begründung Peter D. Deutsch, Bern
Die BLS erbringt aus Sicht des Kunden gute Dienstleistungen. Der Wagenpark wird modernisiert, auch wenn für die Finanzierung eine zusätzliche Verschuldung notwendig ist. Im Geschäftsbericht wird dies mit den „Erwartungen von Bestellern und Kunden“ begründet, welche „ungeachtet der Geldknappheit der öffentlichen Hand hoch“ seien.
Der Geschäftsbericht spricht im Rückblick von einem „guten finanziellen Resultat“, im Finanzbericht ist dann von einem „zufriedenstellenden Konzernergebnis“ die Rede und schliesslich müssen die Aktionäre der BLS AG von einem Jahresverlust von CHF 7.455 Mio. Kenntnis nehmen, der wie bereits 2014 aus den Reserven gedeckt werden soll.
Dazu kommt, dass die Bewertung des Aktienkurses mit aktuell CHF 0.45 – also weit unter dem Nominalwert – sehr stark von den Bilanzwerten des Unternehmens abweicht.
Das Schutzkomitee stellt deshalb zusammen mit den von Herrn Georg vertretenen Aktionären den Antrag auf eine Unternehmensbewertung, wobei die Bewertung unterscheiden soll zwischen den Bereichen mit öffentlichem Leistungsauftrag und denjenigen der übrigen Geschäftsbereiche. Die Aktionäre haben Anspruch auf transparente Information.

Der Vorsitzende hält der guten Ordnung halber fest, dass der Antrag nicht vom Schutzkomitee der privaten Aktionäre sondern von der Georg Verkehrsorganisation GmbH und Rolly Fly SA Holding eingereicht worden ist.

Der Verwaltungsrat beantragt Ablehnung dieses Aktionärsantrags.
Der Verwaltungsrat ist der Auffassung, dass eine Unternehmensbewertung ohne äusseren und konkreten Anlass, wie z.B. eine Fusion oder ein Verkauf von Unternehmensteilen, keine Vorteile bringt. Eine Aufteilung der Anlagen, je nachdem, ob sie einer abgeltungsberechtigten oder einer nicht abgeltungsberechtigten Aufgabe dienen, ist nach seiner Auffassung in der Praxis nicht ohne übermässigen finanziellen und zeitlichen Aufwand machbar. Was würde eine solche Aufteilung überhaupt für einen Sinn machen? Im Vordergrund steht doch die Nutzung der vorhandenen Synergien. Indem zum Beispiel die Lokomotiven vielfältig eingesetzt werden, verfügen sie insgesamt über eine viel höhere Produktivität mit insgesamt höheren Kostendeckungsbeiträgen an den Konzern, als wenn jeder Bereich nur für sich schauen würde. Wie wollen Sie diese Produktivität bzw. Kostendeckungsbeiträge gerecht aufteilen? Das gleiche gilt auch für unsere Werkstätten oder andere Bereiche, die multifunktionale Aufgaben wahrnehmen.
Heute könnte eine Unternehmensbewertung lediglich den Aktionären etwas dienen, falls sie sich von den Aktien trennen möchten. Es kann jedoch nicht Aufgabe der BLS sein, eine Wertbestimmung des Unternehmenswerts bzw. indirekt Ihres Aktienportefeuilles zu ermöglichen. Letztlich ist ja nicht ein theoretischer Wert massgeben, sondern der Preis, der vom Markt akzeptiert wird.

Der Vorsitzende frage Herr Rolf H. Georg an, ob er den Antrag aufrechterhalten will?

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt:
Er findet es schade, dass der Verwaltungsrat eine Unternehmensbewertung nicht vorbereiten wolle. Er fragt sich, wofür es die Spartenrechnung gebe. Denn aus dieser Spartenrechnung gingen die ganzen Zahlen hervor, aber diese würden den Aktionären und Aktionärinnen nicht vorgelegt. Es würden nur die Segmente dargestellt, was aber nicht einer Spartenrechnung entspräche. Die Spartenrechnung müsse vorhanden sein und werde von der Revisionsstelle geprüft. Er könne sich nicht vorstellen, dass das Bundesamt für Verkehr ein Testat erteile, wenn keine Spartenrechnung da wäre. Es sollte mit Leichtigkeit möglich sein, die gewünschten Informationen im Geschäftsbericht darzustellen. Der Verwaltungsrat solle sich überlegen, ob er diese Spartenrechnung nicht zur Verfügung stellen wolle.

Der Vorsitzende erinnert sich an die Zeit der Fusion BLS und RM, wo er zu der Gesellschaft gestossen ist und kann bestätigen, dass es sehr schwierig war, die beiden Unternehmen in Werte zu fassen. Daher scheut sich der Verwaltungsrat nicht von ungefähr, eine solche Übung durchzuführen.

Zu diesem Antrag bestehen keine weiteren Wortbegehren. Für die Abstimmung kommt der Coupon 5 zum Einsatz.

Abstimmung:	**Der Aktionärsantrag auf unabhängige Bewertung der BLS wird wie folgt abgelehnt:**	
	Präsenzquorum	**65‘408‘364**
	Zustimmung	**2‘177‘442**
	Gegenstimmen	**63‘230‘922**
	Enthaltungen	**0**

5.2 Berichterstattung über Erträge zur freien Verfügung der Gesellschaft

Aktionärsantrag:
Zahlung einer Sonderdividende in Höhe von CHF 1.00 je Aktie zu Lasten der freien Reserve.

Begründung durch Herr Rolf H. Georg Frankfurt
Er ist der Meinung, dass den privaten Aktionären und Aktionärinnen bereits seit Längerem eine Dividende resp. eine Goodwill-Zahlung zustehe. Dies aus dem einfachen Grund, weil die BLS seit einem halben Jahrhundert das Kapital der Anwesenden verwende und dieses nie verzinst habe. Die Anwesenden hätten dazu beigetragen, dass die Gesellschaft sich diese Anhäufung von finanziellen Mitteln leisten konnte. Der Griff in das Vermögen durch Anzapfen der freien Reserve in Höhe von CHF 8.2 Mio. im Vorjahr müsse auch geheilt werden, dies durch eine Rückdotierung der freien Reserve aus der Dividendenzahlung an den Kanton Bern. Damit stünden zur Transaktion insgesamt CHF 80 Mio zur Verfügung. Der Kanton Bern gäbe seinen Dividendenertrag zur Dotierung der Sonderreserve gemäss Art. 36 PBG zurück. Der Bund könnte mit seiner Dividende die Spezialreserve gemäss Art. 67 EBG dotieren. Den anderen öffentlichen Aktionären wäre eine Nachahmung analog dem Kanton Bern freigestellt. Der Dividendenertrag aus Aktieneigenbestand der BLS würde an die freien Reserven zurückfliessen. Eine solche Prozedur wäre die einzig legale Möglichkeit, Gelder von der freien Reserve in die Sonderreserven umzupumpen. Das heisst, dass dies die BLS letztlich einen ganz kleinen Betrag kosten und die BLS damit alle privaten Aktionäre und Aktionärinnen glücklich machen würde.

Der Verwaltungsrat beantragt Ablehnung dieses Aktionärsantrags.
Aus formeller Sicht gilt es gemäss dem Vorsitzenden folgendes zu beachten: Nach Art 675 Abs. 2 OR dürfen Dividenden nur aus dem Bilanzgewinn und aus hierfür gebildeten Reserven ausgerichtet werden. Wie wir ja bereits unter Traktandum 2 feststellen mussten, hat die BLS 2014 einen Bilanzverlust erlitten, und zur Ausgleichung des Verlusts haben sie die Verrechnung mit freien Reserven genehmigt. Es steht somit kein Bilanzgewinn zur Dividendenausschüttung zur Verfügung.

Ein Antrag des Verwaltungsrats auf Dividendenausschüttung müsste gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziff. 2 OR zudem über eine Bestätigung der Revisionsstelle verfügen, dass die Verwendung des Bilanzgewinns den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten entspricht. Der Verwaltungsrat vertritt die Auffassung, dass dies auch für Dividendenanträge von Aktionären gelten muss. Es geht dabei darum, dass geklärt ist, dass der aktienrechtliche Kapitalschutz und die notwendige Liquidität bestehen und nicht etwa das verwendbare Eigenkapital überstiegen wird. Da ein solches Testat der Revisionsstelle fehlt, ist die Gefahr, dass ein solcher Generalversammlungsbeschlusses angefochten wird, hoch. Dies sind formelle Gründe. Die Hauptargumente liegen bei den materiellen Gründen. Diese sind:
Der Verwaltungsrat hat grundsätzlich Verständnis dafür, dass Aktionäre für das zur Verfügung gestellte Kapital eine Dividende wünschen. Die BLS hat in früheren Generalversammlungen regelmässig darlegen müssen, dass das Personenbeförderungsgesetz die BLS bei der Gewinnverwendung einschränkt. Im Kleinen gelingt es, anfallende Unternehmenserfolge jeweils in die Reserve, ja sogar auch in die freie Reserve zu transferieren. Der Verwaltungsrat hat in den letzten Jahren zu Gunsten der Reservebildung jeweils davon abgesehen, eine Gewinnausschüttung vorzuschlagen. Zwei Gründe stehen im Vordergrund:
Sehr lange Zeit und noch heute beschäftigt die BLS die Pensionskasse. Diese wurde – mit grosser Unterstützung der Abgeltungsträger – mit ausserordentlichen Beiträgen aus dem Sanierungszustand herausgeholt. Sie wissen, die Finanzmärkte sind sehr volatil. Daher raten die Pensionskassenexperten zu Wertschwankungsreserven. Die BLS baut solche auf, damit bei der nächsten Kapriole der Börse die Pensionskasse gut gerüstet ist.

Künftige Investitionen in Unterhaltsbetriebe und neues Rollmaterial werden den Verschuldungsgrad der erneut BLS erhöhen. Damit die Verschuldung eingegrenzt werden kann, braucht die BLS liquides Eigenkapital.

Der Verwaltungsrat setzt auf eine gesunde, sich noch im Aufbau befindliche finanzielle Struktur des Unternehmens. Diese Politik soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden. Von einer gesunden Eigenkapitalsituation profitieren auch die Aktionäre mit einer besseren Werthaltigkeit der Aktie. Der Verwaltungsrat bittet die Anwesenden auf diese Sonderdividende, die übrigens 100 % des Nominalwerts ausmachen würde, zu verzichten.

Wenn die Generalversammlung nun dem Aktionärsantrag folgen würde, dann hätte dies einen Mittelabfluss von rund CHF 78 Mio. zur Folge (ohne eigene Aktien). Von den freien Reserven her wäre das gerade noch so verkraftbar. Die BLS verfügt jedoch nicht über die notwendige Liquidität, um diese Auszahlung durchzuführen, und müsste daher auf dem Markt ein verzinsliches Darlehen aufnehmen. Dessen Verzinsung und Rückzahlung würde die Unternehmenserfolge in den nächsten Jahren wesentlich beeinflussen, den Verschuldungsgrad in ungewünschtem Ausmass erhöhen und die Kreditlimite des Unternehmens herabsetzen. Im Ergebnis fände eine Aushöhlung des Eigenkapitals statt. Dies könnte der Verwaltungsrat nicht verantworten. Er muss die Ausschüttung einer Dividende im Umfang des Nominalwerts von einem Franken daher konsequenterweise ablehnen.

Der Vorsitzende fragt Herrn Georg an, ob er am Antrag festhält?

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt:
Herr Rolf H. Georg hält am Antrag fest, ist aber bereit, die Dividendenhöhe um die Hälfte zu revidieren. Damit wäre dem Problem, dass die BLS nicht genug Geld in der Kasse hat, Rechnung getragen.

Zu diesem Antrag bestehen keine weiteren Wortbegehren. Für die Abstimmung kommt der Coupon 6 zum Einsatz.

Abstimmung:	**Der Aktionärsantrag auf Berichterstattung über Erträge zur freien Verfügung der Gesellschaft wird wie folgt abgelehnt:**	
	Präsenzquorum	**65‘380‘799**
	Zustimmung	**2‘125‘080**
	Gegenstimmen	**63‘254‘247**
	Enthaltungen	**1‘472**

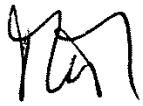
Der Vorsitzende erwähnt, dass die Traktandenliste mit dieser letzten Abstimmung abgearbeitet worden ist und hält fest, dass in diesem Jahr kontroverse Themen zu diskutieren waren. Dies ist auch der Sinn der Generalversammlung. Es muss möglich sein, dass Anliegen vorgebracht werden, dass diese direkt bearbeitet werden können, oder diese vom Verwaltungsrat für seine zukünftige Arbeit mitgenommen werden. Deshalb bedankt sich der Vorsitzende für die aktive Weise der Teilnahme an der Versammlung. Es ist dem Verwaltungsrat ein Anliegen, die BLS gesund und konkurrenzfähig in die Zukunft zu führen. Er weiss dafür fast 3000 Mitarbeitende hinter ihm, welche täglich mithelfen, diese Ziele zu erreichen. Den Mitarbeitenden gebührt der Dank des Verwaltungsrates.

Der Vorsitzende freut sich, die Anwesenden auch in diesem Jahr wieder zum gemeinsamen Mittagessen einladen zu dürfen.

Die Generalversammlung 2016 findet am Donnerstag, 19. Mai 2016, im Kursaal Bern statt.

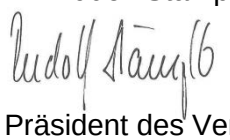
Der Vorsitzende schliesst die Generalversammlung 2015 um **12.50 Uhr**.

Thomas Müller



Sekretär des Verwaltungsrats

Dr. Rudolf Stämpfli



Präsident des Verwaltungsrats

Nina Lauri

Protokollführerin

Beilage:

- Referat Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Referat

Bern, 12. Mai 2015

Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung

«Bahnverkehr gewachsen – Wettbewerbsfähigkeit steigern»

Sehr geehrte Damen und Herren

Geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre

Im Anschluss an das Referat des Verwaltungsratspräsidenten gehe ich nun ausführlicher auf das Geschäftsjahr 2014 ein.

Gerne nehme ich sie auf eine Reise durch das BLS-Land mit. Unterwegs werde ich auf sämtliche Geschäftsfelder eingehen. Sie werden rasch merken: Wir sind weitsichtiger unterwegs denn je.

Klar ist aber auch: Mehrere happige Baustellen begleiten uns auf unserem Weg in die Zukunft.

Bereits bei der Abfahrt kann ich Ihnen sagen, dass wir gut unterwegs sind!

Die BLS ist strategisch auf Erfolgskurs: 2014 haben wir die Effizienz gesteigert, unsere Strategie gezielt umgesetzt und ein zufriedenstellendes Ergebnis erreicht. Unsere wirtschaftliche Leistung stimmt.

Dank unserem Kostensenkungsprogramm „Gipfelsturm" haben wir 2014 rund 20 Millionen Franken eingespart – wovon auch die Besteller profitieren. Ende 2015 wird „Gipfelsturm" erfolgreich abgeschlossen. Unser Ziel, Kosten dauerhaft um 50 Millionen Franken zu senken, werden wir voraussichtlich noch in diesem Jahr erreichen.

Aber: Wir wollen und müssen weiterhin Produktivitätsgewinne realisieren. Unter anderem für Investitionen, um die Modernisierung der

Zugflotte voranzutreiben. Dazu verfolgen wir unsere im letzten Jahr verabschiedete Strategie konsequent weiter und steigern so unsere Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit.

Aber wie gesagt: dies alles geht nicht ohne hohe Investitionen.

Gerne gehe ich näher auf die Erfolgsrechnung 2014 ein. Der Blick auf die Grafik zeigt: Im Vergleich zum Vorjahresergebnis haben wir zugelegt.

Betriebsertrag: plus 11.3 Millionen Franken:

Beim Regionalverkehr Schiene haben wir den Umsatz um über 18.7 Millionen auf 198.1 Millionen Franken gesteigert. Das entspricht einer satten Zunahme um über 10.4%, welche dank systematischem Ertragsmanagement erreicht werden konnte. Die Abgeltungen stiegen hauptsächlich wegen der vollständigen Inbetriebnahme der 28 Doppelstockzüge MUTZ um 16.2 Millionen Franken. Gleichzeitig fielen die Abgeltungen bei der Infrastruktur infolge rückläufiger Abschreibungen um 2.5 Millionen auf 225.4 Millionen Franken tiefer aus als im Vorjahr.

Betriebsaufwand: plus 13.9 Millionen Franken:

2014 hatten wir 44 Vollzeitstellen weniger als im Vorjahr. Dennoch stieg der Personalaufwand um 1.7 Millionen Franken. Aufgrund des hohen Engagements im Rahmen des Projektes Gipfelsturm konnten wir den Mitarbeitenden eine Einmalprämie im Umfang von 2.8 Millionen Franken ausrichten. Zusätzlich erhielten alle Mitarbeitenden einen Ferientag mehr zugesprochen.

Der sonstige Betriebsaufwand stieg um 5 Millionen Franken. Dies auch, weil wir mehr Lokomotiven anmieteten und bei den Gebäuden mehr Unterhalts- und Reparaturkosten anfielen.

Auch der Materialaufwand stieg im Berichtsjahr. Und zwar um 8.6 Millionen Franken. Der Grund waren grössere Unterhaltstätigkeiten an der Fahrbahn und höhere Revisionskosten bei den Drehgestellen.

Die Betriebsleistungen von Dritten sanken um 12 Millionen Franken. Dies insbesondere als Konsequenz der Ausrichtung der BLS Cargo AG auf rentable Verkehre.

Auf Sachanlagen schrieben wir 2014 10.6 Millionen ab. Massgebend hierfür waren neues Rollmaterial (MUTZ) sowie die Harmonisierung der Lebensdauer beim Rollmaterial und bei ausser Betrieb genommenen IT-Lösungen.

Finanzergebnis: plus 1.4 Millionen Franken:

Als Folge von Beteiligungsveränderungen bei Dritten (wie zum Beispiel Umwandlung von LOGIN vom Verein in eine Aktiengesellschaft) fiel unser Finanzergebnis 2014 um 1.4 Millionen Franken besser aus als im Vorjahr.

Steuern: 2.5 Millionen Franken Ertrag:

Wie ist dies überhaupt möglich? Aufgrund vorhandener Verlustvorträge bei der BLS Cargo AG konnten wir die latente Steuerrückstellung auflösen. Dies führte zu einem Steuerertrag von über 2,5 Millionen Franken.

Der Blick auf die Ergebnisse der Segmente (Geschäftsfelder) lohnt sich:

Infrastruktur: Die verkauften Trassen auf dem Schienennetz der BLS Netz AG konnten 2014 vor allem durch den Güterverkehr gesteigert werden. Das Ergebnis der BLS Netz AG liegt jedoch mit 2.2 Millionen

Franken unter dem Vorjahr. Tiefere Deckungsbeiträge aus dem Autoverlad und ein Rückgang der Abgeltungen führten gegenüber dem Vorjahr zu Mindereinnahmen in der Höhe von rund 3.5 Millionen Franken. Dem standen einmalige Erträge aus Anlagenveräusserungen von 1.6 Millionen gegenüber.

Regionalverkehr Schiene: Die Reisenden auf den BLS-Linien schätzten unsere Leistung mehr denn je: 2014 überwand der Regionale Personenverkehr die Stagnation des Vorjahres und wuchs um zwei Prozent auf 921 Mio. Personenkilometer. Durch die höhere Nachfrage stieg auch der Ertrag. Gleichzeitig führte die vollständige Inbetriebnahme der MUTZ-Züge zu einem Kostenanstieg beim Betriebsaufwand und Unterhalt sowie bei den Abschreibungen und Zinsen. So hat sich das Ergebnis insgesamt leicht verringert. Unsere Kunden können sich mehr denn je auf uns verlassen: Von 100 Zügen waren wie im Vorjahr wiederum fast 95 pünktlich.

Autoverlad: Die Anzahl der transportierten Fahrzeuge stieg leicht an, der Durchschnittsertrag pro verladenes Fahrzeug ist jedoch leicht gesunken. Den Aufwand konnten wir um 2 Millionen reduzieren, weil wir das Angebot optimierten und gleichzeitig die Trassenpreise deutlich senken konnten. Das Ergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.7 Millionen Franken, blieb aber negativ.

Schifffahrt: Den Ertrag und die Frequenzen konnten wir dank den Jubiläumsanlässen leicht steigern. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Passagierzahlen leicht um 0.5 Prozent auf 1.022 Millionen an. Der Verlust verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Millionen Franken auf minus 5.5 Millionen. Die erneute Überprüfung der Werthaltigkeit (Impairment) des aktuellen Geschäftsmodells ergab auch im Jahr 2014 eine Wertberichtigung von 4.4 Millionen Franken.

Güterverkehr Schiene: Hier erzielten wir einen Gewinn von CHF 2.5 Millionen Franken und steigerten damit das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr um eine 1 Million. Dieses Resultat bestätigt die erfolgreiche Neuausrichtung der BLS Cargo AG: Der Fokus auf rentable Verkehre, die Inkaufnahme des Wegfalls der DBSR Verkehre sowie der Ausbau der Wertschöpfung durch grenzüberschreitende Lokeinsätze trugen zum erfreulichen Resultat bei. DB Schenker Rail war seit 2002 über die DB Schweiz Holding an der BLS Cargo AG beteiligt. Die BLS AG hat die 45 % Aktienanteile der DB Schweiz Holding AG an der BLS Cargo AG auf das Jahresende 2014 zurückgekauft.

Erfreulich ist die Situation auch bei unserem **Vorsorgewerk**:

Im Berichtsjahr erreichten unsere Vorsorgewerke eine gute Performance von 7.23%. Der konsolidierte Deckungsgrad betrug am 31.12.2014 fast 107%. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung um fünf Prozentpunkte. Der technische Zinssatz beträgt seit Anfang 2014 neu 2.75%.

Aber: Die aktuelle Finanzmarktsituation, insbesondere die Aufhebung des Mindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank, stellt auch unsere Vorsorgewerke weiterhin vor hohe Herausforderungen. Mit einer Wertschwankungsreserve von 10% wollen wir künftig starke Marktverschlechterungen abfedern. Die Wertschwankungsreserve stieg dank 10.7 Millionen Franken aus dem Jahresergebnis 2014 auf 37.6 Millionen Franken.

Wenden wir den Blick nun nach vorn: Der Kauf von neuem Rollmaterial und umfassende Modernisierungen (insbesondere auch im Bereich IT und der Werkstätten) sind infolge steigender Nachfrage und den

höheren Qualitätsansprüchen der Kunden unumgänglich. Nachdem wir mit der Beschaffung von 28 Doppelstockzügen MUTZ eine erste happige Investitionstranche von rund CHF 500 Mio. abschliessen konnten, bereiten wir nun die nächste Beschaffung von rund 60 neuen Fahrzeugen vor.

Dies hat natürlich seinen Preis: Als Folge der massiven Investitionen wird unsere Verschuldung in den nächsten Jahren weiter kontinuierlich steigen. In den letzten fünf Jahren haben wir für unsere Investitionen insgesamt Anleihen im Wert von 415 Millionen Franken aufgenommen. Zurückgezahlt haben wir 130 Millionen. Unsere „Verschuldung“ stieg deshalb auf 550 Millionen Franken an.

Gerne möchte ich im Folgenden einige wichtige Projekte aus unseren verschiedenen Geschäftsfeldern hervorheben und Ihnen die entsprechenden Entwicklungen aufzeigen.

Den Anfang mache ich ganz bewusst mit der **Infrastruktur** (BLS Netz AG). Geografisch im Nordwesten des BLS-Landes. Dort stehen wir im wahrsten Sinne des Wortes vor einem Durchbruch:

Beim Bau des zwei Kilometer langen **Rosshäuserntunnels** steht im Sommer ein wichtiger Meilenstein an: Laufen die Sprengungsarbeiten nach Plan, wird der Durchschlag der oberen Tunnelhälfte im Sommer erfolgen. Im Mai 2013 hatten wir mit den Sprengungen angefangen. Wie wir bereits im letzten Jahr kommuniziert haben, erforderten geologische Erschwernisse einen neuen Vortrieb, den sogenannten Kalottenvortrieb mit Rohrschirm. Das bedeutet, dass die obere Tunnelhälfte zuerst ausgebrochen wird, die untere erst später. Seit Januar 2014 setzen wir auf diese Vortriebsart. Und wir kommen gut voran. Mit der neuen Vortriebsart ist auch die Sicherheit der Bauarbeiter noch umfassender gewährleistet.

Bleiben wir bei der BLS Netz AG.

Die BLS Netz investierte 2014 viel in bedürfnisgerechte Bahn- und Sicherungsanlagen: Fast alle 122 unbewachten **Bahnübergänge** sind aufgehoben oder saniert: Die BLS hat hierfür bislang insgesamt CHF 16.8 Mio. investiert, Per April 2015 stehen nur noch 15 unbewachte Bahnübergänge auf unserer To-do-Liste.

Den Umbau der 80 BLS-**Bahnhöfe** bis 2023 hat Dr. Rudolf Stämpfli bereits erwähnt. Im Berichtsjahr feierten wir den Spatenstich beim **Bahnhof Huttwil.** In eineinhalb Jahren soll hier ein Vorzeigebahnhof entstehen, der dem Behindertengesetz entspricht: mit optimaler Perronhöhe für stufenloses Ein- und Aussteigen und mit rollstuhlgängigen Rampen. Den modernisierten BLS Bahnhof **Burgistein** haben wir Ende 2014 nach einer Bauzeit von zwei Jahren eröffnet.

Nun führe ich Sie ins hintere Simmental. Genauer gesagt nach **Zweisimmen**. Dies aus gutem Grund, denn wir sorgen dort für ein landesweites Novum!

Wer heute von Interlaken im Berner Oberland nach Montreux am Genfersee fährt, muss in Zweisimmen umsteigen. Dies wird künftig nicht mehr nötig sein. Wir bauen am Bahnhof Zweisimmen eine Umspuranlage ein. Diese ermöglicht den durchgehenden Einsatz von Zügen auf dem Meterspurnetz der MOB und dem Normalspurnetz der BLS. Die Anlage ist in der Schweiz ein Novum. Zum Glück denkt der Regierungsrat des Kantons Bern genauso weitsichtig wie wir. Er hat für den Bau der Umspuranlage im Februar 2015 einen Kantonsbeitrag von 1,21 Millionen Franken bewilligt.

Dies begrüssen wir sehr. Denn wir sind der Meinung, dass eine direkte Bahnverbindung zwischen Interlaken und dem Genfersee für den Tourismus im Berner Oberland von grosser Bedeutung ist. Die Finanzierung der Umspuranlage ist übrigens auch durch bernische Gemeinden, den Bund sowie die Kantone Waadt und Freiburg gewährleistet.

Das Resultat wird überzeugen: Unter dem Namen „TransGoldenPass“ werden ab Fahrplan 2018 pro Tag je vier direkte Züge zwischen Interlaken Ost und Montreux und umgekehrt verkehren können.

Die Umspuranlage wird im Rahmen der geplanten Modernisierung des Bahnhofs Zweisimmen realisiert. Für das rund 58 Millionen teure Projekt läuft derzeit das Plangenehmigungsverfahren. Erteilt das BAV die Bewilligung zeitgerecht, beginnt die BLS im Herbst mit den Bauarbeiten. Neben der Umspuranlage werden wir den Bahnhof komplett erneuern und dabei selbstverständlich die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes umsetzen. Der neue, modernisierte Bahnhof Zweisimmen und die Umspuranlage werden wir voraussichtlich im Dezember 2017 in Betrieb nehmen.

Wechseln wir von den Schienen auf die Züge: Im **Regionalen Personenverkehr** stehen wir vor einem weiteren Meilenstein. Und zwar im Osten unsere Netzes im Entlebuch:

Für die vorzeitige Ablösung der **EWIII-Pendelzüge im Entlebuch** haben wir mit den Bestellern einen Durchbruch erreicht: Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 werden drei der vier auf der Linie Bern- Luzern eingesetzten Züge, die mit störanfälligen Modulen verkehren, durch

Lötschberger ersetzt. Ein Jahr später werden nur noch Lötschberger fahren.

Für die Kunden ist dies eine grosse Sache: Denn sie sind künftig in ganz Luzern West umsteigefrei unterwegs. Die Züge im Luzerner Hinterland und im Entlebuch werden künftig alle in Wolhusen zusammengekoppelt oder getrennt. Dies wird möglich, weil wir nur noch eine Flottenfamilie einsetzen werden: NINA und Lötschberger. Ein zweiter grosser Vorteil dieser Lösung ist, dass die Züge in Luzern viel weniger lang stehen werden. Entsprechend werden wir Züge und Personal einsparen können.

Auch im **Marketing und Vertrieb** arbeiten wir mit Hochdruck an neuen Lösungen für unsere Kunden. So sind wir dabei, unsere Markenpositionierung und unsere Kundenpublikationen zu überprüfen und haben ein Projekt für einen neuen Internetauftritt der BLS gestartet. Dieser soll im kommenden Jahr realisiert werden. Bereits heute „online" ist ein neuer digitaler Verkaufskanal der BLS: Wie Sie der Presse entnehmen konnten, haben wir kürzlich die erste App auf den

Markt gebracht, welche den einfachen Kauf von Libero-Billeten via Smartphone ermöglicht:

(Film ab!)

Innovativ zeigte sich im Berichtsjahr auch die international tätige **BLS Cargo AG.**

Die erfolgreiche Positionierung als eigenständige, attraktive Akteurin auf dem bedeutenden Güterkorridor Rotterdam – Genua zahlte sich im Berichtsjahr erneut aus. Das bestätigt unsere erfolgreiche Neuausrichtung mit dem Fokus auf rentable Verkehre.

Zudem haben wir die Wertschöpfung durch grenzüberschreitende Lokeinsätze gesteigert: Unter dem Motto **«Four countries, one locomotive»** fährt seit Ende 2013 eine **Mehrsystemlok** von Rotterdam über Deutschland und die Schweiz nach Melzo in Italien: Ohne aufwendigen Lokwechsel an den Landesgrenzen, die wegen der unterschiedlichen Spannungen in den Fahrleitungen zuvor nötig waren.

So setzte BLS Cargo als erstes Bahnunternehmen die Vision eines durchgehenden internationalen Güterverkehrs auf der Schiene in die

Realität um. Das ist eine grosse Leistung! Dafür erhielt die BLS Cargo zu Recht den Swiss Logistic Award 2014.

Dieser Quantensprung beim transalpinen Güterverkehr ist der BLS Cargo viel Wert: Sie beschaffte gleich 15 neue Mehrsystemlokomotiven von Siemens.

BLS Cargo muss sich derzeit in einem **schwierigen Marktumfeld** behaupten: Aktuell führen die tiefen Dieselpreise zu einer Verzerrung im internationalen Güterverkehrswettbewerb zwischen Schiene und Strasse. Zudem stellt der Ausstieg der Schweizer Nationalbank aus der Euro-Mindestkurspolitik eine grosse Herausforderung dar. Denn die grossen Kostenblöcke – Aufwendungen für Personal, Lokomotiven, Unterhalt und Infrastrukturbenützung – fallen in Schweizer Franken an. Demgegenüber kann die BLS Cargo ihre Dienstleistung nur in Euro verkaufen.

Nichtsdestotrotz: Die BLS Cargo ist weiterhin mit viel Schub unterwegs. Und ergreift Massnahmen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Im Rahmen der Diskussion über die Trassenpreisreform 2017 ist für BLS Cargo zudem eine Entlastung bei

den Trassenpreisen zwingend. Oder zumindest deren zeitliche Verschiebung.

Vom Güter- zum Autotransport. Schauen wir auf unseren **Autoverlad**:

Dieser ist noch nicht über den Berg: Trotz leicht gestiegener Frequenzen sank der Durchschnittsertrag beim Autoverlad pro transportiertes Fahrzeug.
Ende 2014 präsentierten wir den Reisenden ein geändertes Sortiment: namentlich ein preiswertes **Online-Ticket** und ein **Jahresabonnement** für Pendler. Die mit dem Preisüberwacher vereinbarten **Tarife** haben im Wallis für Kritik gesorgt. Unbestritten ist aber, dass unser Autoverlad auch künftig eine wichtige Stütze für das Wallis bleiben wird. Dank dem sehr dichten Verladeangebot mehr denn je. So führen wir an den Wochenenden einen Nachtzug mehr. Mit den zusätzlichen Einnahmen ist die Grundlage gelegt, um die längerfristig anstehenden Investitionen in neues Rollmaterial finanzieren zu können. Auch die erfolgreich eingeführte Online-Buchungsplattform soll zu einer weiteren Ertragssteigerung beitragen. Damit können wir auch unsere

Partnerschaften besser pflegen und Synergiepotenziale nutzen. Längerfristig wollen wir im gleichen Stil auch unser Angebot am Simplon optimieren.

Von den stählernen Rädern führe ich Sie nun auf diejenigen aus Gummi – und damit zur **Busland AG** mit Sitz in Burgdorf.

Diese ist sehr gut unterwegs. Das Geschäftsfeld Strasse kann erneut mit einem positiven Ergebnis abschliessen. 2014 beförderten wir mit unserer modernen Busflotte insgesamt 3.7 Millionen Passagiere. Damit spielten wir eine tragende Rolle in der Mobilitätskette und als Zubringer zur Bahn.
Erfreulich: Die 2014 getätigten Investitionen von 2.3 Millionen Franken., unter anderem für Ersatzfahrzeuge und neue Billetautomaten, finanzierte die Busland AG aus eigenen Mitteln.

Kommen wir abschliessend zur **Schifffahrt** auf dem Thuner- und Brienzersee – unserem ältesten Geschäftsfeld. Für viele das schönste, aber zumindest in finanzieller Hinsicht auch ein wenig das Sorgenkind der BLS.

Im Berichtsjahr führten wir zu den Jubiläen «175 Jahre Schifffahrt auf dem Brienzersee» und «100 Jahre Dampfschiff Lötschberg» erfolgreiche Jubiläumsveranstaltungen durch: Den Tag der offenen Werft, eine Sonderausstellung im Hotel Giessbach, das grosse Brienzersee-Fest und die Geburtstags-Galafahrt des Dampfschiffs DS Lötschberg. Die vielen Teilnehmenden waren ein schöner Lohn für den grossen Einsatz unserer Mitarbeitenden – und ein deutliches Zeichen für die regionale Verankerung und Bedeutung der BLS.

Das zentrale Ereignis für die künftige Sicherstellung des Schiffahrtsbetriebs war der Startschuss zum **Werftneubau in Thun**, oder genauer gesagt: die Sicherstellung von dessen Finanzierung.

Die inzwischen 110-jährige Werfthalle muss zwingend erneuert werden. Sie entspricht den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die behördlich vorgesehenen Sicherheitskontrollen können in der Werft nicht mehr durchgeführt werden. Die Halle ist schlicht zu klein: Die „Blüemlisalp“

zum Beispiel passt gar nicht komplett hinein. Ohne eine neue Werft müssten wir die Schiffsflotte kontinuierlich verkleinern und schliesslich stilllegen.

Da die Schiffahrt diese Investition selber nicht hätte tragen können, hat der Kanton Bern Anfang 2015 hierfür einen Kredit in der Höhe von CHF 12.8 Millionen gesprochen. Über diese Anerkennung der touristisch und volkswirtschaftlich bedeutenden Schifffahrt haben wir uns sehr gefreut. Wir wollen dieses Vertrauen rechtfertigen.

Zur Planung: Die Planauflage erfolgt bis Ende Juni 2015. Die neue Halle mit Trockendock wollen wir 2017 nach rund einjähriger Bauzeit in Betrieb nehmen. Damit können wir die BAV-Unterhaltsvorgaben einhalten und die konzessionierte Schifffahrt auf dem Thunersee nach

2017 ohne Einschränkung weiterführten. Das freut unsere Kunden – und natürlich auch sämtliche Touristiker der Region.

Trotz dieser positiven Entwicklung bleibt das Erreichen einer schwarzen Null unsere grosse Herausforderung für die Schifffahrt. Zwar können wir dank den Wertberichtigungen, die wir 2013 und 2014 vorgenommen haben, die künftigen Ergebnisse etwas entlasten. Aber genügend Cashflow für die Finanzierung der Investitionen des laufenden Betriebs werden wir ohne zusätzliche Massnahmen langfristig nicht erwirtschaften. Wir setzen deshalb alles daran, sehr bald ein tragfähiges

und finanziell nachhaltiges neues Geschäftsmodell für die Schifffahrt zu finden.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.