

BLS AG

PROTOKOLL

der

10. ordentlichen Generalversammlung

Donnerstag, 19. Mai 2016

10.15 Uhr

im Kursaal Bern

Traktanden

1. **Berichterstattung 2015**
2. **Verwendung des Unternehmenserfolgs 2015**
3. **Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats 2015**
4. **Wahl Revisionsstelle**
- (5. **Verschiedenes**)

Anträge des Verwaltungsrats: vgl. Protokoll zu den jeweiligen Traktanden.

Präsenzkontrolle

Anwesend sind 485 Aktionärinnen und Aktionäre (hiernach Aktionäre). Das vertretene und stimmberechtigte Aktienkapital beträgt CHF 66'366'440.00, was 83.54 % entspricht.

Die Stimmrechte der anwesenden Aktionärinnen und Aktionäre verteilen sich wie folgt:

Vertretene Stimmrechte (bei Versammlungsbeginn):

• Total mögliche Stimmrechte	79'442'336
• Ausgesetzte Stimmrechte	7'560'054
• Effektiv mögliche Stimmrechte	<u>71'882'282</u>
• Vertretung eigener Aktien	259'510
• Vertretung Aktien Dritter	302'653
• Öffentliche Hand / juristische Personen	65'804'277
• Depotvertreter: 0 Personen; vertretene Aktien	<u>0</u>
• Vertretene Stimmrechte	66'366'440

Keine institutionelle Stimmrechtsvertretung (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 zehnten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der BLS AG herzlich willkommen.

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

„Vor einem Monat hat uns die traurige Nachricht erreicht, dass unser früherer Direktor, Dr. Mathias Tromp, kurz vor seinem siebzigsten Geburtstag viel zu früh verstorben ist. Mathias Tromp haben wohl die meisten Aktionäre persönlich gekannt, er war ein Urgestein, ein Mann der klaren und deutlichen Worte. Mathias Tromp hat der BLS seine Schaffenskraft während mehr als 20 Jahren zur Verfügung gestellt. Während seiner Wirkungszeit hat sich die BLS von der altherwürdigen Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon zur BLS AG gewandelt. Grössere Meilensteine waren unter anderem: Inbetriebnahme Huckepackkorridor und Lötschbergbasistunnel, Abschluss Basisvereinbarung mit der SBB und Fusion zwischen BLS Lötschbergbahn und Regionalverkehr Mittelland. Wir haben einen herausragenden Mann verloren und werden ihn in ehrender Erinnerung behalten.“

Die Anwesenden erheben sich für eine Gedenkminute.

Einleitende Worte des Vorsitzenden

„Vor 10 Jahren, im April 2006, ist die BLS AG gegründet worden – aus der Fusion der BLS Lötschbergbahn AG mit der Regionalverkehr Mittelland AG. Heute blicken wir nicht nur zurück auf das vergangene Geschäftsjahr, sondern richten den Blick auch nach vorne auf das nächste Jahrzehnt. Dieses Jahrzehnt wird entscheidend für die Zukunft der BLS. Ich bin stolz, Ihnen das Bild einer BLS in Bewegung zu zeigen.

Details zum finanziellen Ergebnis wird Ihnen anschliessend der Vorsitzende der Geschäftsleitung Bernard Guillelmon präsentieren.

Zwei Highlights aus dem vergangenen Jahr möchte ich kurz hervorheben: Erstens haben alle Geschäftsfelder das Jahr positiv abgeschlossen, auch die Schifffahrt und der Autoverlad. Zweitens verzeichnen wir ein schönes Wachstum beim Bahnverkehr. 55 Mio. Passagiere waren mit der BLS unterwegs. Das sind täglich über 152'000 Menschen die sich der BLS anvertrauen.

Ich möchte nun über einige Herausforderungen reden, welche die BLS im vergangenen Jahr beschäftigt haben und welche uns auch in den kommenden Jahren begleiten werden. Zu diesen Herausforderungen gehört selbstverständlich auch für die BLS die digitale Transformation. Sie bietet uns Chancen, die wir ergreifen wollen. Wir können unseren Kunden mit innovativen Lösungen einen grossen Nutzen bieten. Zum Beispiel mit der LiberoTicket-App, dem Billet-Programm, das wir im letzten Frühjahr lanciert haben. Zwei Klicks in dieser App genügen – und schon haben unsere Kunden ein Ticket auf ihrem Handy.

Für den Autoverlad bieten wir bereits seit 2014 Tickets an, die man bequem von zuhause auf dem Computer kaufen und ausdrucken kann. Den nächsten Schritt gehen wir jetzt mit der BLS Ticket-App. Damit brauchen Sie vor der Fahrt gar kein Ticket mehr zu kaufen. Mehr dazu erfahren Sie später.

Eine weitere Herausforderung, die uns derzeit beschäftigt, ist der Wandel von einem Transportunternehmen zum integrierten Mobilitätsanbieter. Das heisst, dass wir unsere Kunden in Zukunft von Tür zu Tür begleiten wollen – individuell und unkompliziert. So bieten wir seit September zum Beispiel ein eCargo-Bike-Sharing an. Das realisieren wir zusammen mit Partnern wie der Mobilitätsakademie, der Stadt Bern und dem TCS. So können Sie heute an verschiedenen Standorten im Raum Bern Velos mieten, mit denen Sie ziemlich grosse Güter transportieren können – zum Beispiel vom Bahnhof zu Ihnen nach Hause.

Ein anderes Beispiel ist die Vernetzung von Bahn und Bus. Wir bedienen mehr als 100 Bahnhöfe, bei denen Busse an die Bahn anschliessen. Die Fahrpläne sind eng aufeinander getaktet. Unser Ziel ist es, dass wir in Zukunft die Umsteigemöglichkeiten in allen Zügen und Bussen in Echtzeit anzeigen können. So sehen die Reisenden in unseren Zügen zum Beispiel, mit wie viel Verspätung sie rechnen müssen, auf welchem Perron der Zug am Bahnhof einfährt und ob der Bus, in den sie umsteigen wollen, den Anschluss abwartet. Wir arbeiten intensiv

mit verschiedenen Busunternehmen in der Region zusammen, um dieses Informationssystem umsetzen zu können.

Digitale Lösungen, integrierte Mobilität – das klingt interessant und modern. Aber wir dürfen dabei eine Herausforderung nicht vergessen. Das Kerngeschäft der BLS ist – und es wird es auch in Zukunft sein – ein effizienter Bahnbetrieb. Hier hinein fliesst weiterhin der Grossteil unserer Ressourcen. Um einen effizienten Betrieb zu gewährleisten, richten wir etwa unsere Instandhaltung neu aus, wir beschaffen neue Züge und wir erneuern unsere Infrastruktur. Mit einer hochwertigen Infrastruktur, modernen Zügen und zeitgemässen Werkstätten werden wir effizienter und sparen Kosten.

Beginnen wir mit der Neuausrichtung der Instandhaltung. Ein entscheidendes Thema, denn moderne Werkstätten ermöglichen uns in Zukunft einen effizienten Unterhalt der Züge.

Die BLS ist auf der Suche nach einem Standort für eine neue Werkstatt im Raum Bern – das Thema hat uns im vergangenen Jahr stark begleitet und ist in der Öffentlichkeit breit diskutiert worden. Die unabhängige, breit abgestützte Begleitgruppe, die wir letzten Sommer initiiert haben, ist jetzt daran, verschiedene Standorte detailliert zu prüfen. Sie hat die Vorgaben für die Standortsuche angepasst und auch die Gewichtungskriterien geändert – die Suche nach einem geeigneten Standort ist dadurch aber nicht einfacher geworden. Das konnten Sie Anfang Mai auch den Medien entnehmen. Über 40 Standorte hat die Begleitgruppe ins Auge gefasst, musste dann aber ernüchert feststellen, dass es im Kanton Bern keine grossen Industrieflächen gibt, die über bestehende Gleise erreichbar sind. Wie zuvor die BLS kam nun auch die Begleitgruppe zum Ergebnis, dass es nur sehr wenige Standorte gibt, die landschaftlich und bahntechnisch überhaupt in Frage kommen. So konzentriert sich die Begleitgruppe nun auf fünf verbliebene Standorte. Drei davon in Bern-West – darunter auch der von der BLS favorisierte Standort Bern-Riedbach. Die anderen Standorte befinden sich in Konolfingen und Thun. Sie konnten heute den Medien entnehmen, dass in Konolfingen wie seinerseits in Riedbach, eine Anwohnergruppe gebildet worden ist, die den Bau dieser Werkstätte verhindern möchte. Das bestätigt, dass die BLS ihre Standortsuche seriös und professionell durchgeführt hat. Voraussichtlich im Herbst werden wir die Standortempfehlung der Begleitgruppe erhalten. Wir werden ihre Empfehlung sehr ernst nehmen und sorgfältig prüfen. Sie wird betriebswirtschaftlich vielleicht nicht ideal sein, könnte aber den Vorteil bieten, dass sie eine breite politische und gesellschaftliche Akzeptanz geniesst. Aus Sicht BLS bleibt aber die Tatsache: Wir brauchen eine neue Werkstatt im Raum Bern, weil die Aebimatt wegfallen wird.

Unabhängig von diesem Neubau modernisieren wir die Werkstatt Spiez auf dem bestehenden Areal. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr. Nächstes Jahr wollen wir mit den Bauarbeiten beginnen.

Gleichzeitig sanieren wir unsere Montagehalle in Bönigen. Diese Werkstatt spielt als Übergangslösung bis 2025 eine wichtige Rolle. Auch für die Sanierung in Bönigen sind kürzlich die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren eingereicht worden.

Auch unsere Zugflotte werden wir modernisieren. Letztes Jahr haben wir die Beschaffung neuer Züge wesentlich vorangetrieben. Zurzeit befinden wir uns im Hauptverfahren der öffentlichen Ausschreibung. Noch im Rennen sind die vier Hersteller Alstom, Siemens, Stadler und Bombardier. Einem dieser Hersteller werden wir gegen Ende des nächsten Jahres den Zuschlag erteilen, 60 neue Züge für uns herzustellen – Züge sowohl für die S-Bahn wie auch für den RegioExpress-Verkehr.

Wir hoffen diese Züge zwischen 2021 und 2026 in Betrieb nehmen zu können. Dadurch können wir rund 40 ältere Züge ausrangieren und unsere Flotte auf drei Typen verringern – heute sind es sieben Typen. Das ist ganz entscheidend, denn wenn wir weniger Fahrzeugtypen haben, macht das unseren Betrieb effizienter und die Instandhaltung einfacher.

Für einen effizienten Betrieb benötigen wir zudem eine hochwertige Infrastruktur – eine Infrastruktur, die tadellos funktioniert und mit der wir das Verkehrswachstum, das wir in den kommenden Jahren erwarten, bewältigen können. Dazu müssen wir unsere Anlagen unterhalten, erneuern und ausbauen. Wir haben viel gebaut im vergangenen Jahr. 231 Mio. Franken haben wir in unsere Infrastruktur investiert – so viel wie noch nie. Jeder vierte Franken, den die BLS letztes Jahr ausgegeben hat, ist in die Infrastruktur geflossen. Und diese Investitionen werden in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

Unsere grösste Baustelle ist derzeit der Rosshäuserntunnel im Westen von Bern. Hier haben wir im letzten Sommer den Durchschlag der oberen Tunnelhälfte geschafft. Gegen Herbst werden die Mineure die Baustelle verlassen und wir beginnen, die Innenschale und die Bahntechnik einzubauen.

A propos Tunnelbau: Das Jahr 2016 steht natürlich im Zeichen der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Vergessen wir dabei aber den Lötschberg-Basistunnel nicht. Wir betreiben diesen Tunnel seit bald 10 Jahren – er ist eine Erfolgsgeschichte. Aber der Tunnel muss ausgebaut werden. Die ausgebrochene zweite Röhre zwischen Ferden und Mitholz muss mit Bahntechnik ausgerüstet werden. Und natürlich würden wir gerne auch für das letzte Teilstück zwischen Ferden und Frutigen eine zweite Röhre fertig bauen, um den Tunnel vollständig auf Doppelspur auszubauen. Die Planungsarbeiten für diesen Ausbau haben begonnen.

Auch im Raum Bern bewältigen wir in den kommenden Jahren grosse Baustellen. Wir gehen davon aus, dass die Passagierzahlen der S-Bahn Bern jährlich um etwa 4 Prozent steigen werden. Dieses Wachstum können wir nur bewältigen, wenn der Fahrplan verdichtet wird. Die Kantone Bern, Freiburg und Solothurn haben deshalb beschlossen, ab 2025 den Viertelstundentakt rund um Bern einzuführen. Für die Strecken Bern–Neuenburg und Bern–Burgdorf sind durchgehende Halbstundentakte vorgesehen.

Diese Fahrplanverdichtung ist nur möglich, wenn die Infrastruktur ausgebaut wird. Letzten Monat ist im Wylerfeld der Spatenstich zur Entflechtung der Gleisanlagen im Osten von Bern erfolgt. Für die BLS ebenso wichtig ist jedoch die Entflechtung der Gleisanlagen in Holligen im Westen Berns. Dieses Projekt muss jetzt mit aller Kraft vorangetrieben werden.

Zum Schluss möchte ich noch vorausschauen auf die Reform des regionalen Personenverkehrs, die vom Bundesamt für Verkehr geplant wird. Die Finanzierung und Steuerung des regionalen Personenverkehrs soll überarbeitet werden. Die BLS unterstützt grundsätzlich die Ideen des BAV. Aus unserer Sicht sind zwei Elemente entscheidend für diese Reform.

Erstens brauchen wir Stabilität mit den Bestellern. Dazu sollten wir vermehrt überregional denken, also entlang von Verkehrsräumen anstatt von Kantonsgrenzen. Wie bei Infrastrukturprojekten würden wir auch im Personenverkehr gerne vierjährige Leistungsvereinbarungen abschliessen. Die längerfristige Sicherheit ist für uns planerisch und finanziell wichtig.

Zweitens wünschen wir uns unternehmerischen Spielraum. Wir wollen weg von der kurzen Leine. Es ist nicht sinnvoll, wenn uns die Bestellerkantone operative Details vorschreiben, zum Beispiel wie viele Sitzplätze unsere Züge haben müssen. Wir möchten vielmehr einen klaren Rahmenvertrag, welche Leistung die BLS im Regionalverkehr erbringen soll.

Die BLS würde es begrüßen, wenn das BAV die Differenzierung zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr neu analysiert. Heute haben wir in der Schweiz einen eigenwirtschaftlichen Fernverkehr und daneben einen Regionalverkehr, der ohne hohe Abgeltungen nicht angeboten werden könnte. Dabei geht oft vergessen, dass der Regionalverkehr eine wichtige Zubringerfunktion für den gewinnbringenden Fernverkehr erfüllt. Wir erwarten vom BAV eine mutige Überlegung, wie der öffentliche Verkehr in der Schweiz in Zukunft funktionieren soll. So gibt es heute Zuteilungen wie zum Beispiel die Strecke Bern-Lyss-Biel im Fernverkehr hingegen die Strecke Bern-Münsingen-Thun im Regionalverkehr. Das BAV sollte im Sinne des Gesamtsystems Konzepte vorlegen, die unterschiedlichen Unternehmen ermöglichen, die Leistungen in unserem Verkehrssystem zu erbringen.

Sie sehen: Es sind grosse Herausforderungen, denen sich die BLS stellt. Viele davon können wir nicht alleine meistern. Wenn wir verschiedene Verkehrsmittel miteinander vernetzen, arbeiten wir mit anderen Transportunternehmen zusammen. Und natürlich mit dem Bund, den Kantonen und den Gemeinden. Dazu ein Beispiel: Im vergangenen Jahr haben wir in Zusammenarbeit mit der SBB den Halbstundentakt zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds realisiert – auf den gemeinsamen Wunsch der Kantone Neuenburg und Bern hin. So fahren seit dem Fahrplanwechsel im Dezember die RegioExpress-Züge der BLS direkt von Bern bis nach La Chaux-de-Fonds und stellen dort den Anschluss an die SBB-Züge nach Le Locle sicher.

Es ist uns ein grosses Anliegen, ein partnerschaftliches Verhältnis mit den Bestellern und mit anderen Transportunternehmen zu pflegen. Zusammen mit unseren Bestellern und mit Partnern entwickeln wir das öV-Angebot weiter und verbinden Regionen miteinander.“

Formelle Feststellungen

1. Die Einberufung zur heutigen ordentlichen Generalversammlung wurde durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt Nr. 80 vom 26. April 2016 und zusätzlich durch briefliche Einladung an alle am Stichtag 19. April 2016 im Aktienregister eingetragenen Aktionäre rechtzeitig bekannt gegeben. Der Einladung waren die Zutritts- und Stimmkarten sowie die Traktandenliste mit den Anträgen des Verwaltungsrats beigelegt.

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 keine Traktandenanträge eingereicht worden. Auf Anträge, die nach Ablauf dieser Frist eingereicht worden sind, ist der Verwaltungsrat aus verschiedenen formellen Gründen nicht eingetreten.
3. Der Geschäftsbericht ist fristgerecht zur Einsichtnahme am Sitz der Gesellschaft aufgelegt. 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 amtiert Herr Thomas Müller. Das Protokoll für die Gesellschaft führt Frau Nina Lauri.
6. Zu Stimmzählern unter der Verantwortung von Herrn Walter von Känel wurden Daniel Heldstab und Markus Hügli ernannt.
7. Die Revisionsstelle KPMG ist vertreten durch den Mandatsleiter Herr Stefan Andres sowie Herrn Pascal Henggi.
8. Der Vorsitzende gibt einen Überblick über die Präsenz der Generalversammlung (Angaben vgl. Seite 2 unter «Präsenzkontrolle»).
9. Stimmberechtigt ist, wer im Besitz der Stimmkarten ist. Die eigenen Aktien der BLS AG sind nicht stimmberechtigt.
10. Gemäss Statuten erfolgen die Wahlen und Abstimmungen offen, sofern nicht geheimes Verfahren beschlossen wird oder vom Vorsitzenden geheime Wahl/Abstimmung anordnet wird.
11. Der Vorsitzende hält fest, dass keine Einwände vorliegen und die Aktionäre mit der offenen Wahl einverstanden sind. Er hält 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 den zwei Stimmkarten 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 abgegeben werden kann. Wenn jemand zwei oder mehr abgibt, sind alle ungültig.

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.

Zum Abstimmungsprozedere informiert der Vorsitzende, dass die BLS an der letzten Generalversammlung angefragt worden ist, ob nicht elektronische Abstimmungen durchgeführt werden könnten. Das heisst, den Anwesenden würden Sendegeräte abgegeben, mit denen sie per Knopfdruck abstimmen könnten. Der Vorteil wäre, dass die genauen Resultate innerhalb von Sekunden ermittelt wären. Die Nachteile wären, dass die Ausgabe und die Programmierung der Geräte die Zutrittskontrolle zeitlich verlängern würden und Miet- und Betriebskosten in der Höhe von ungefähr CHF 15'000 entstünden. Der Verwaltungsrat ist der Auffassung, dass sich aufgrund der klaren Mehrheiten dieser doch nicht unbedeutende Kostenaufwand zurzeit nicht lohnt. Die Entwicklung wird jedoch beobachtet.

12. Der Vorsitzende bittet jene Aktionäre, die sich zu Wort melden, ihre Voten über ein Mikrophon im Saal abzugeben. Die Assistentinnen werden den Rednern die Mikrofone bringen. Vor dem Votum sind Namen und Wohnort bekannt zu geben. Der Vorsitzende bittet, die Aktionäre, ihre Voten kurz und präzise abzugeben, d.h. innerhalb einer Redezeit von maximal zwei Minuten.
13. Der Verlauf der Verhandlungen wird akustisch aufgezeichnet.
14. Abschliessend hält der Vorsitzende fest, dass die heutige Generalversammlung ordnungsgemäss einberufen und konstituiert und somit beschlussfähig ist.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt:

Er beantragt, dass die Tagesordnung mit dem Traktandum Verschiedenes ergänzt wird.

Der Vorsitzende entspricht dem Antrag und nimmt den Punkt Verschiedenes in die Tagesordnung auf. Er hält jedoch fest, dass unter diesem Traktandum keine Anträge gestellt werden können und über nichts abgestimmt werden kann, das nicht traktandiert worden ist.

Der Vorsitzende eröffnet die Behandlung der einzelnen Traktanden. Dabei weist er darauf hin, dass die Generalversammlung gemäss Obligationenrecht und Statuten nur über Anträge Be-

schluss 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 2015:

Genehmigung der finanziellen Berichterstattung, der Konzern- und Jahresrechnung 2015 sowie Kenntnisnahme von den Berichten der Revisionsstelle

Die Anwesenden sind im Besitz des Geschäftsberichtes 2015.

Ab dem Geschäftsjahr 2015 kommt das neue Rechnungslegungsrecht zur Anwendung. Da die BLS gemäss den gesetzlichen Vorgaben eine Konzernrechnung erstellen muss, kommt gemäss Art. 961d OR ergänzend Swiss GAAP FER zur Anwendung. Swiss GAAP FER ist ein vom Bundesrat anerkannter Rechnungslegungsstandard. Somit kann auf die zusätzlichen Angaben im Anhang zur Jahresrechnung, die Geldflussrechnung und den Lagebericht gemäss Obligationenrecht verzichtet werden. Die gemäss Swiss GAAP FER erforderlichen Elemente sind alle in der finanziellen Berichterstattung ab Seite 53 im Geschäftsbericht erfasst. Folge daraus ist auch, dass auf eine zusammenfassende Berichterstattung zu den drei Tochtergesellschaften BLS Netz AG, BLS Cargo AG und Busland AG verzichtet wird. Deren Geschäftsberichte können auf der Homepage der BLS AG eingesehen oder heruntergeladen werden.

Wie bereits in den Vorjahren wird die Jahresrechnung nach dem sogenannten „Dual Reporting“ abgefasst. Die Konzernrechnung ist an den Anfang gestellt und wie bereits erwähnt 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 Guillelmon das Geschäftsjahr und die Konzernrechnung 2015 erläutern.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Jahresrechnungen der BLS AG gemäss Art. 37 des Personenbeförderungsgesetzes subventionsrechtlich geprüft und mit Brief vom 17. März 2016 ohne Einschränkung genehmigt.

Der Vorsitzende weist zudem auf die Berichte der Revisionsstelle vom 12. April 2016 zur Konzern- und zur Jahresrechnung hin; Sie sind auf den Seiten 84/85 bzw. 96/97 des Geschäftsberichtes abgedruckt. Die Revisionsstelle gibt der BLS ein reines Testat ab. Sie empfiehlt die Konzernrechnung und die Jahresrechnung zur Abnahme.

Der Vorsitzende fragt Herr Stefan Andres an, ob der noch Ergänzungen anzubringen hat. Dies ist nicht der Fall.

Der Vorsitzende erteilt Herrn Bernard Guillelmon das Wort zur Berichterstattung und zur Erläuterung der finanziellen Berichterstattung und der Rechnungen 2015.

Referat Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung: siehe Beilage.

Der Vorsitzende verdankt die Ausführungen des CEO. Die Anwesenden sehen, dass die BLS viel bewegt und einen klaren Blick für die Zukunft hat. Dies geht nur, weil alle am gleichen Strick ziehen. Stellvertretend für alle Mitarbeitenden zeigt der Vorsitzende das Beispiel von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern auf, die häufig einem unfreundlichen Publikum ausgesetzt sind. Die Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter müssen sich gelegentlich so einiges anhören und gar anfühlen, dennoch zeichnet sie ihre Kundenfreundlichkeit aus.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, der Geschäftsleitung und dem ganzen Verwaltungsrat gebührt daher ein grosser Dank.

Antrag des Verwaltungsrats: Die finanzielle Berichterstattung sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2015 sind zu genehmigen.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion zu den Berichten und Referaten.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, Fragen an die Revisionsstelle:

- 1. Fand zwischen Herrn Stefan Andres und dem Vorgänger, Herr Roland Ruprecht, ein Übergabegespräch statt?*
- 2. Hat Herr Stefan Andres die Fragen zur Revision im Protokoll der letzten Generalversammlung gelesen?*
- 3. Hat Herr Stefan Andres den von ihm testierten Geschäftsbericht vollständig durchgelesen?*
- 4. Ist der Revisionsstelle aufgefallen, dass CHF 50 Mio. Sachanlagen spurlos verschwunden sind?*
- 5. Ist es korrekt, dass die Revisionsstelle dem Leiter Finanzen eine Sammelbuchung von fast CHF 38 Mio. erlaubte?*
- 6. Hat die Revisionsstelle dem Verwaltungsrat berichtet, dass die BLS finanziell langsam ausblutet, wenn diese weiterhin die Gewinnstrebigkeit vernachlässigt und die freien Reserven plündert?*
- 7. Ist es korrekt, dass ehemalige RM-Fahrzeuge zu hoch bilanziert sind und ein Impairment verursachen? Hat die Revisionsstelle deswegen eine Bilanzkorrektur veranlasst?*
- 8. Hat die Revisionsstelle dem Verwaltungsrat einen Bericht gem. Art. 728c Abs. 1 erstattet?*

9. *Hat die Zuwendung an die Symova von CHF 20 Mio. nicht den Charakter einer verdeckten Gewinnausschüttung?*
10. *Hat die Revisionsstelle Einwände bezüglich Zahlung einer Dividende aus den freien Reserven?*

Herr Stefan Andres bezieht wie folgt Stellung:

1. Ja, zwischen der KPMG AG und EY hat ein Übergabegespräch stattgefunden.
2. Er bestätigt, dass er an der letztjährigen Generalversammlung anwesend war und die Fragen zur Revision gehört hat.
3. Er bestätigt, dass die Revisionsstelle die Konzern- und Jahresrechnung prüft und sie diese Bestandteile des Geschäftsberichts durchgelesen hat.
4. Er weist darauf hin, dass er keine Details zur Konzern- und Jahresrechnung abgeben kann, sondern nur Details zum Ergebnis der Prüfung. Er bestätigt noch einmal, dass die Vorgaben des Obligationenrechts sowie von Swiss GAAP FER eingehalten wurden.
5. Er kann keine Informationen zu einzelnen Buchungen geben und verweist diesbezüglich an die Geschäftsleitung.
6. Er verweist auf die Antwort zu Frage 4.
7. Er verweist auf die Antwort zu Frage 5.
8. Er verweist auf die Berichte der Revisionsstelle im Geschäftsbericht. Daneben gibt es einen umfassenden Bericht an den Verwaltungsrat.
9. Er weist darauf hin, dass es bei der Beurteilung der Angemessenheit von Rückstellungen darum geht zu beurteilen, ob Ereignisse oder Beschlüsse aus der Vergangenheit Verpflichtungen mit Mittelabfluss auslösen, und ob die Höhe dieser Verpflichtung angemessen beurteilt wurde. Die Revisionsstelle hat diese Prüfung durchgeführt und kann die Konzernrechnung uneingeschränkt testieren.
10. Er bestätigt, dass die Revisionsstelle bezüglich der vom Verwaltungsrat vorgeschlagenen Gewinnverwendung keine Einwände hat.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, Fragen an den Finanzchef:

1. *Ist es korrekt, dass die Wertberichtigungen Fahrzeuge sich nicht nur auf jene der RM beziehen? Falls nein, wird um eine Aufteilung zwischen BLS und RM gebeten.*
2. *Wieso sind die Verwaltungskosten in der Konzernrechnung um CHF 4.4 Mio. niedriger als in der BLS-Rechnung und wie setzen sich diese Summen zusammen?*
3. *Wie kommt es zur Verringerung der Sachanlagen von CHF 50 Mio., und wohin sind diese aus der Stammhausbilanz monetär verschwunden?*

4. *Wie kommt es zu einer Differenz von CHF 57'000.00 zwischen den Personenverkehrserträgen in der Konzern- zur Stammhausrechnung?*
5. *Beinhaltet der Ertrag Personalleistungen für die BLS Netz AG einen Gewinn gemäss Vollkostenrechnung, oder ist dies eine „gewinnmässig“ Gratisleistung? Wie verhält sich das bei den Leistungen für die übrigen Konzerngesellschaften?*
6. *Wie wird die Sammelbuchung Verwaltungskosten aufgegliedert, und woher kommt der Mehraufwand von über CHF 10 Mio.?*
7. *Im diesjährigen Geschäftsbericht wird ein Hinweis bezüglich Brandversicherungswerte vermisst. Er wünscht zu wissen, wie die Gesellschaft von aussen taxiert wird.*
8. *Wieso wird die Zuweisung gemäss Art. 36 nicht dem Jahresverlust zugerechnet und der Bilanzverlust nicht auf neue Rechnung vorgetragen? Nachfrage: Stimmt es, dass bei einem Verlust keine Boni bezahlt werden dürfen?*

Herr Reto Baumgartner, Leiter Finanzen, bezieht wie folgt Stellung:

1. Er hält fest, dass es keine Aufteilung zwischen BLS Lötschbergbahn und RM gibt und keine geteilte Bilanz geführt wird. Es gibt nur noch die Rechnung und Bilanz der BLS AG.
2. Zuhanden des Protokolls wurden nachträglich folgende Abklärungen getroffen: Die Aus- und Weiterbildungskosten werden in der Konzernrechnung separat ausgewiesen. Im Einzelabschluss ist diese Position in den Verwaltungskosten enthalten. Bei der restlichen Abweichung handelt es sich um konzerninterne Transaktionen, welche in der konsolidierten Rechnung zwingend zu eliminieren sind.
3. Die Sachanlagen sind nicht verschwunden. Es handelt sich hier primär um ordentlich abbeschriebene Anlagen. Aufgrund dessen, dass keine neuen Fahrzeuge angeschafft worden sind, hat auch die Nettoverschuldung abgenommen.
4. Zuhanden des Protokolls wurden nachträglich folgende Abklärungen getroffen: Die Erlöse fallen im Einzelabschluss um CHF 57'000.00 höher aus. Dabei handelt es sich um Umsätze mit Konzerngesellschaften. In der konsolidierten Rechnung sind konzerninterne Transaktionen zwingend zu eliminieren.
5. Er hält fest, dass die BLS keine Personalverleihe für übrige Gesellschaften tätigt. Bei der BLS Netz AG werden diese anhand Kosten verrechnet. Das Rechnungslegungsrecht sieht vor, dass dies in einer Buchung abgedeckt wird.
6. Es handelt sich hier nicht um eine Sammelbuchung. Hier sind verschiedene Aufwandpositionen zusammengefasst worden. Es sind primär die Informatikkosten, welche die Abweichungen erklären.
7. Die vorliegende Rechnung wurde gemäss der Revision der neuen Rechnungslegungsvorschriften angepasst. Das heisst, dass gewisse Informationen nicht mehr publiziert werden müssen. Z.B. werden die Brandversicherungswerte nicht mehr publiziert oder erläutert.

8. Er bestätigt, dass die Nullstellung für das neue Rechnungsjahr vom Verwaltungsrat z.H. Generalversammlung so genehmigt worden ist und dieses Vorgehen rechtlich korrekt ist. Zur Nachfrage: Das Bonussystem der BLS ist nicht nur auf das Resultat fokussiert. Die BLS wendet ein anders Ziel-System als z.B. die Banken an.

Herr Georg wird während der Fragenbeantwortung vom Vorsitzenden bezüglich Redezeit ermahnt. An der Generalversammlung sollten nur grundsätzliche Fragen, welche für die Meinungsbildung zu den Beschlussfassungen notwendig sind, gestellt werden. Nicht rechnungsrelevante Detailfragen können ausserhalb der Generalversammlung bilateral geklärt werden.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, Fragen an den Vorsitzenden:

1. *Er wünscht zu wissen, ob die Abbildung einer Aktionärspyramide von einer bis tausend Aktien innerhalb der Rubrik natürliche und juristische Personen möglich ist?*
2. *Er empfiehlt der BLS Cargo AG, ihre Fahrten nicht mehr über das Deutsche Netz abzuwickeln, sondern über die wesentlich billigere Strecke via Frankreich. Zudem sollte die Neubeschaffung von Lokomotiven diesbezüglich zu deren Ausrüstung hinterfragt werden. Herr Georg warnt vor der erneuten Preiswelle in Deutschland und ermahnt den Verwaltungsrat der BLS Cargo AG zur Kenntnisnahme.*

Hinweis: Herr Georg weist darauf hin, dass er der Abendpresse vom 18. Mai 2016 entnommen hat, dass der Bund mehr Geld in die Infrastruktur investieren will und der BLS davon rund CHF 5 Mio. zufließen sollen. Herr Georg gratuliert der BLS zu diesen Zuwendungen seitens Bundes.

Der Vorsitzende bezieht wie folgt Stellung:

1. Die BLS AG muss sich hier an die gesetzlichen Grundlagen halten. Das Aktienbuch ist kein „Geschäftsbuch“ und unterliegt somit nicht dem Auskunfts- und Einsichtsrecht gemäss Art. 697 OR. Die BLS gibt deshalb keine Auskunft über einzelne Aktionäre, über Aktienbestände einzelner Aktionäre oder über weitere Details, die im Aktienbuch ersichtlich wären.

Auf das Nachhaken von Herrn Georg hin wiederholt der Vorsitzende seine Antwort.

2. Der Vorsitzende verweist an den CEO der BLS Cargo AG, Dirk Stahl, und bittet Herrn Georg seine Anregungen direkt bei ihm zu platzieren. Die BLS Cargo AG ist nicht Gegenstand der Traktanden und wird nicht behandelt.

Herr Paul Ulrich, Schwarzenburg

Er weist darauf hin, dass ihm Wortmeldungen willkommen sind. Dialoge zwischen Herrn Georg und der Revisionsstelle resp. Geschäftsstelle interessieren die Anwesenden nicht. Herr Ulrich stellt daher den Ordnungsantrag, dass die Redezeit von Herrn Georg auf 2 Minuten beschränkt wird.

Der Vorsitzende ist der Auffassung, dass über den Ordnungsantrag keine Abstimmung erfolgen muss. Die Sitzungsleitung obliegt ihm, dem Vorsitzenden, und er habe die Redezeit bereits zu Beginn der Sitzung auf zwei Minuten beschränkt. Der Vorsitzende bittet erneut alle Aktionäre, sich an die Redezeitbeschränkung von zwei Minuten zu halten.

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

Abstimmung¹: Die finanzielle Berichterstattung sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2015 werden wie folgt genehmigt:

Präsenzquorum	66'424'784
Zustimmung	64'305'322
Ablehnung	47'382
Enthaltungen	2'072'080

¹ Diese und nachfolgende Abstimmungen und Wahlen erfolgen jeweils gemäss mündlichen Feststellungen des Vorsitzenden infolge mehrheitlicher Zustimmung durch die Hauptaktionäre Kanton Bern und den Bund zu den Anträgen des Verwaltungsrats. Die genauen Abstimmungsergebnisse werden während der Sitzung ermittelt und vor Ende der Generalversammlung auf der Leinwand dargestellt.

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 2015 der BLS AG beläuft sich auf 3,497 Mio. Franken. Das operative, eigentlich gute Ergebnis wird durch Sonderfaktoren verschlechtert. Hier schlagen vor allem eine notwendige Rückstellung für einen bevorstehenden, vom Stiftungsrat beschlossenen Grundlagenwechsel in der Pensionskasse sowie Umbewertungen, die aus den verschiedenen Abschlussgrundsätzen zwischen Obligationenrecht und Swiss GAAP FER resultieren, zu Buche. Der Vorsitzende geht hier auf den Betrag von CHF 20 Mio. für die Pensionskasse näher ein:

Aufgrund der schlechten Ertragssituation der Finanzmärkte und der demografischen Entwicklung musste der Stiftungsrat der Sammelstiftung Symova den Entscheid treffen, den technischen Zinssatz per 31.12.2017 von 2,75 auf 2% zu senken. Dieser Entscheid bewirkt die Senkung der Umwandlungssätze auf denselben Zeitpunkt, d.h. ein tiefer Umwandlungssatz führt bei den Mitarbeitenden zu einem künftig tieferen Rentenanspruch. Als Arbeitgeberin kann die BLS hier die Augen nicht einfach verschliessen und sich sagen, da haben die Mitarbeitenden halt Pech gehabt. Einerseits geht das Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge vom Paritätischen System aus. Die berufliche Vorsorge ist also nicht nur Sache der Arbeitnehmenden sondern auch der Arbeitgeber. Dies geht auch aus dem Anschlussvertrag hervor. Nach diesem sind alle angeschlossenen Unternehmen verpflichtet, die Entscheide des Stiftungsrats und die begleitenden Massnahmen umzusetzen. Andererseits steht die BLS gerade bei den klassischen Bahnberufen wie Lokführer oder Zugbegleiter in einer Konkurrenzsituation zu anderen Bahnen. Wenn die Arbeitskonditionen bei der BLS nicht mehr stimmen, dann können die Arbeitnehmenden in diesen gesuchten Berufszweigen rasch zu einer andern Bahn, welche bessere Konditionen anbietet, wechseln.

Die Altersrente aus der Pensionskasse ist im schweizerischen Dreisäulensystem ein wesentlicher Pfeiler. Wie die Geschichte zeigt, ist sich der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der BLS ihrer sozialen Verantwortung bewusst und trägt, soweit es die finanzielle Situation des Unternehmens ermöglicht, zur Sicherung der Altersleistungen bei.

In diesem Sinne erachten es der Verwaltungsrat also als richtig und notwendig, zulasten des Rechnungsjahrs 2015 Rückstellungen in der Höhe von CHF 20 Mio. zu bilden. Dieser Betrag kann jedoch nur einen Teil der aus dem Grundlagenwechsel resultierenden künftigen Kosten decken. Der Vorsitzende hofft, den Anwesenden damit den entstandenen Unternehmensverlust hinreichend erläutert zu haben.

Zu den Reservendispositionen: Wegen des wiederum erfreulichen positiven operativen Ergebnisses der Sparte Regionalverkehr sind in Anwendung von Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes 3,6 Mio. Franken der Spezialreserve zuzuweisen. Zur Finanzierung des Unternehmensverlusts und der Spezialreserve müssen freie Reserven im Umfang von 7,097 Mio. Franken aufgelöst werden. Es ist kein Übertrag auf die neue Rechnung vorgesehen, da in den kommenden Jahren wegen der erwähnten, sich in Veränderung befindlichen Pensionskassengrundlagen voraussichtlich weitere Mittel bereitgestellt werden müssen. Die direkte Verrechnung mit den freien Reserven ist angezeigt und begründet, zumal diese aus der Fusion der BLS Lötschbergbahn AG und der Regionalverkehr Mittelland AG im Geschäftsjahr 2006 sowie der darauffolgenden Bildung gemäss der Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes, dem Obligationenrecht und der Statuten der BLS AG stammt.

Antrag des Verwaltungsrats:

Der Bilanzverlust von CHF -3,497 Mio., bestehend aus dem Unternehmensverlust 2015 von CHF -3,497 Mio. und Gewinnvortrag von CHF 0,0 Mio., wird wie folgt verwendet:

Bilanzverlust	CHF	-3,497 Mio.
Zuweisung an die Reserven nach Art. 36 PBG	CHF	-3,600 Mio.
Auflösung freie Reserven	CHF	7,097 Mio.

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

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion über die Verwendung des Bilanzgewinnes.

Herr Rolf H. Georg Frankfurt:

Er weist darauf hin, dass sich im Geschäftsbericht in der Spartenrechnung nach Art. 36 ein Gewinn von CHF 5.4 Mio. ergibt und will wissen, warum dann nur CHF 3.6 Mio. zurückgestellt werden?

Herr Reto Baumgartner beantwortet die Frage wie folgt:

Dies ist der Fall, weil das Gesetz vorsieht, dass nur zwei Drittel zurückgestellt werden müssen.

Herr Walter Giezendanner, Rüfenacht:

Er macht darauf aufmerksam, dass in der aufgeschalteten Präsentation ein Fehler bezüglich Setzung der Kommata bzw. der Apostrophe vorliegt. Es handle sich wohl um Millionen Franken und nicht Milliarden.

Der Vorsitzende bedankt sich für den Hinweis und entschuldigt sich für den Darstellungsfehler auf der Präsentation. Daher liest er die korrekten Zahlen nochmals vor.

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	66'426'861
Zustimmung	64'296'535
Gegenstimmen	2'119'142
Enthaltungen	11'184

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats

Antrag des Verwaltungsrats: Die Mitglieder des Verwaltungsrats der BLS AG sind für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2015 in globo zu entlasten.

Da die Versammlung in den Vorjahren schon verschiedentlich über Eventualanträge, welche eine Individualentlastung forderten, abstimmen musste, weist der Vorsitzende auch heute besonders darauf hin, dass die vom Verwaltungsrat beantragte Globalabstimmung nach der Lehre und Rechtsprechung rechtlich zulässig ist. Sie wirkt sich im Ergebnis als Einzelentlastung für die Mitglieder des Verwaltungsrats aus. Da die Wirkung in beiden Fällen die gleiche ist, erachtet der Verwaltungsrat das von ihm beantragte Vorgehen als effizienter und effektiver, als wenn die Versammlung über alle Damen und Herren im Verwaltungsrat einzeln abstimmen müsste. Es dient letztlich dazu, den Ablauf der Generalversammlung zu beschleunigen und zwar ohne dass formelle oder materielle Regeln verletzt würden.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion über die Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats.

Herr Peter D. Deutsch, Bern

Er ersucht den Vorsitzenden sicherzustellen, dass nebst den vertretenen Aktien des Verwaltungsrates auch die vertretenen Aktien der Kantone Bern und Wallis nicht stimmberechtigt sind. Falls dem Antrag nicht stattgegeben wird, bittet Herr Deutsch darum, dass die Stimmen der Kantone Bern und Wallis im Protokoll separat erfasst werden.

Er begründet sein Anliegen wie folgt: Gemäss Art. 695 Abs. 1 OR haben bei Beschlüssen über die Entlastung des Verwaltungsrates Personen, die in irgendeiner Weise an der Geschäftsführung teilgenommen haben, kein Stimmrecht. Im vorliegenden Fall stellt sich die Frage, ob die Kantone Bern und Wallis, die über ein Delegationsrecht für Verwaltungsratsvertre-

ter verfügen, nicht an der Geschäftsführung teilgenommen haben oder nur die Verwaltungsräte in Person. Es gibt dazu einen klaren Bundesgerichtsentscheid BGE 118 II 496 E.5. Das Bundesgericht hat sich für eine weite Auslegung des Art. 695 Abs. 1 OR entschieden, die über den Wortsinn hinausgeht und sich am Sinn und Zweck der Vorschrift orientiert. Das Bundesgericht stellt zunächst fest, dass der Entlastungsbeschluss finanzieller Natur ist. Er ist der Verzicht der Gesellschaft darauf, Schadensersatzforderungen aus aktienrechtlicher Verantwortlichkeit geltend zu machen. Es schliesst daraus, dass jeder Aktionär vom Stimmrecht bei der Entlastungsabstimmung ausgeschlossen ist, der sonst über eine eigene mögliche Schuld abstimmen würde. Und dies ohne Rücksicht darauf, ob er persönlich in die Geschäftsführung involviert war. Auch die Lehre vertritt dieselbe Auffassung. Die Kantone Bern und Wallis haben Frau Barbara Egger-Jenzer bzw. Herr Jean-Michel Cina aufgrund der ihnen in Art. 19 Abs. 1 der Statuten eingeräumten Befugnisse in den Verwaltungsrat der BLS delegiert. Gemäss Art. 762 Abs. 4 OR, welcher Art. 21 der BLS Statuten entspricht, haftet die delegierte Körperschaft direkt und an Stelle des delegierten Verwaltungsratsmitgliedes gegenüber Gesellschaft, Aktionären und Gläubigern für dessen Pflichtverletzungen. Würden die beiden Kantone über die Abstimmung zur Entlastung zugelassen, so würden sie also über ihre eigene mögliche Schuld abstimmen. Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichtes sind sie mithin in Anwendung des Art. 695 Abs. 1 OR vom Stimmrecht auszuschliessen. Diese Auffassung wird auch von Peter Böckli in seinem Kommentar zum Aktienrecht (§ 12 N. 438a) klar vertreten. Das bedeutet, dass die beiden Kantone vom Stimmrecht auszuschliessen sind, und der Vorsitzende als Versammlungsleiter einen diesbezüglichen Beschluss zu fassen hat. Wenn die Kantone nicht vom Stimmrecht ausgeschlossen werden, müssten die Verwaltungsratsmitglieder Egger und Cina separat entlastet werden und die Kantone Bern und Wallis dürfen dort nicht mitstimmen.

Der Vorsitzende bezieht zum Anliegen von Herrn Deutsch wie folgt Stellung:

Es handelt sich hier nicht um einen Antrag an die Versammlung, sondern um die Frage, ob der Vorsitzende als Versammlungsleiter diesen Stimmausschluss anordnen würde. Er und der Verwaltungsrat sind der Meinung, dass sowohl der Kanton Bern wie auch der Kanton Wallis und die Eidgenossenschaft hier mitstimmen dürfen. Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer oder Herr Staatsrat Jean-Michel Cina dürfen als Verwaltungsratsmitglieder bei der Déchargeabstimmung klar nicht mitstimmen. Die offiziellen Aktionärsvertreter des Kantons Bern, der Eidgenossenschaft und anderer Kantone an der heutigen Generalversammlung dürfen dies hingegen. Die jeweiligen Vertreter dieser öffentlichen Körperschaften verfügen über eine Weisung der zuständigen Behörde des Bundes bzw. des jeweiligen Kantons. Weder Gesetz noch Statuten sprechen dagegen, dass dieser Wille geäussert werden kann. Wenn man es genau betrachtet, wirkt das Décharge eines Kantons oder der Eidgenossenschaft im Prinzip nur gegenüber ihm selber. Einmal entlastet, kann er den Verwaltungsrat wegen den entlasteten Sachverhalten nicht mehr belangen. Dies hat jedoch auf einen anderen Aktionär, der dem Verwaltungsrat keine Entlastung geben möchte oder sich der Stimme enthält, keine Wirkung.

Dieser Aktionär verliert seine gesetzlichen Rechte nicht. Der Verwaltungsrat ist ferner der Auffassung, dass die bevollmächtigten Aktionärsvertreter der Kantone Bern und Wallis aus diesen Gründen stimmberechtigt sind. Die vom Kanton Bern und Bund gehaltenen Aktien sind im Geschäftsbericht ausgewiesen. Ein weiterer Ausweis im Protokoll ist daher nicht notwendig.

Der Wunsch von Herrn Deutsch, dass auch die Stimmen des Kantons Wallis im Protokoll ersichtlich sind, wird zur Klärung entgegen genommen. Anmerkung z.H. Protokoll: Die BLS AG legt nach gängiger Praxis nur Aktionäre, die über mehr als 5% des Aktienkapitals verfügen, offen. Es kann jedoch bestätigt werden, dass der Vertreter des Kantons Wallis an der Abstimmung mitgewirkt hat.

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	66'424'387
Zustimmung	64'304'285
Gegenstimmen	2'120'102
Enthaltungen	0

Der Vorsitzende stellt fest, dass die mit der Führung der Gesellschaft beauftragten 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.

Im Zusammenhang mit der Entlastung des Verwaltungsrats hat der Vorsitzende noch die Pflicht, der Versammlung in Erinnerung zu rufen, dass gemäss der letztjährigen Verwaltungsratswahl das Mandat von Dr. Max Gsell auf dessen Wunsch hin nur bis zur diesjährigen Generalversammlung verlängert wurde. Max Gsell ist 2002 in den Verwaltungsrat gewählt worden und gehört somit zu den amtsältesten Mitgliedern. Als Finanzspezialist wirkte Max Gsell von Anfang an im Ausschuss Finanzen und Revision mit. Von 2010 bis 2014 leitete er den Ausschuss. Als ausgewiesener Bank- und Finanzfachmann hat er zusammen mit dem Finanzchef wesentlich dazu beigetragen, dass die Rechnungslegung der BLS auf ein hohes Niveau entwickelt wurde. In seine Zeit fielen viele finanzlastige Themen, welche der BLS grosse Sorgen bereiteten und heute gut gelöst sind. Zum Beispiel: Die Pensionskasse konnte innerhalb der anvisierten 10 Jahre saniert und grosse Rollmaterialbeschaffungen wie der Kauf der Lötschberger oder des Mutz auf dem Markt erfolgreich finanziert werden.

Der Verwaltungsrat hat Max Gsell bereits an einem kleinen Anlass würdig aus seinem Kreis verabschieden können. Der Verwaltungsrat dankt Max Gsell für seinen grossen Einsatz und wünscht ihm für die Zukunft viel Erfolg und eine gute Gesundheit.

Dr. Max Gsell wird mit grossem Applaus der Versammlung verabschiedet.

Der Vorsitzende ruft in Erinnerung, dass im Sinne einer kontinuierlichen Nachfolgeregelung die Anzahl der Verwaltungsratssitze kurzfristig von neuen auf zehn Mitglieder erhöht worden ist. Mit dem Rücktritt von Dr. Max Gsell werden die Mandate wie geplant wiederum auf neun Sitze beschränkt. Es gibt somit heute keine Ersatzwahl in den Verwaltungsrat.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt (Frage wurde unter Traktandum 4 gestellt):

Er will bezüglich der Verabschiedung von Herrn Dr. Max Gsell wissen, wer die grosse Lücke schliessen wird?

Der Vorsitzende erwähnt, dass die Generalversammlung im Sinn der Kontinuitätssicherung bereits im vorletzten Jahr Herrn Ueli Dietiker, ehem. Finanzchef der Swisscom, in den Verwaltungsrat gewählt hat. Herr Dietiker betreut neu die Themen von Herrn Gsell und wurde auch bereits ab dem Geschäftsjahr 2015 als Vorsitzender des Ausschusses für Finanzen und Revision gewählt.

4. Wahl der Revisionsstelle

Antrag des Verwaltungsrats: Wahl der Firma KPMG AG, Muri bei Bern, als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2016.

Gemäss der revidierten Gesetzgebung von Art. 728a OR prüft die Revisionsstelle die Jahresrechnung und auch die Konzernrechnung.

Zur Wahl der Revisionsstelle liegen keine Wortbegehren vor. Für die Wahl kommt Coupon 4 zum Einsatz.

Wahl:	Die KPMG AG wird als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2016 gewählt:	
	Präsenzquorum	66'445'133
	Zustimmung	64'373'565
	Ablehnung	384
	Enthaltungen	2'071'184

Herr Stefan Andres teilt zuhanden des Protokolls mit, dass KPMG AG die Wahl annimmt.

5. Verschiedenes (nachträglich auf die Traktandenliste genommen)

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt bringt folgende Hinweise an:

1. *Er informiert die Anwesenden, dass der Vorsitzende der Geschäftsleitung, Herr Bernard Guillelmon, vom internationalen Eisenbahnverband zum Chairman für die europäische Einheit gewählt worden ist. Herr Georg freut sich sehr über diese Wahl, da mit der BLS ein kleineres Gründungsmitglied und nicht eines der drei Grossen berücksichtigt worden ist.*
2. *Er will wissen, welche Position die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat zum Thema automatisiertes Zugfahren einnimmt. In erster Linie ist dies ein Infrastruktur-Thema, welches sich anschliessend auf die Materialbeschaffung auswirkt. Bei der Anschaffung der neuen BLS-Fahrzeuge sollte der Punkt des automatisierten Fahrens aufgenommen werden und die Flotte entsprechend ausgerüstet sein. Seitens der Deutschen Bahn hat deren CEO in Aussicht gestellt, dass sie ab 2030 für diesen automatisierten Betrieb bereit sein werden. Herr Georg wünscht sich, dass die BLS zurückfindet und als Treiberin von Innovationsthemen im Eisenbahnwesen aktiv wird.*
3. *Bezüglich neuer Werkstätte schlägt Herr Georg vor, dass man allenfalls auch Hochbeet-Lösungen auf dem Dach der zukünftigen Werkstatt in Betracht ziehen sollte. Dies wäre für die landwirtschaftlichen Flächen eine gute Alternative. Er weist auch darauf hin, dass die Auslagerung der schweren Instandhaltung zu den Herstellern ins Auge gefasst werden könnte, sodass die BLS sich dann nur noch um die Tageswartung kümmern müsste.*

Der Vorsitzende bezieht zu den Hinweisen von Herrn Georg wie folgt Stellung:

Zu 2: Führerlose Züge sind eine grosse Herausforderung. Das Zugsicherungssystem ETCS könnte ein erster Schritt in diese Richtung sein. Es ist der BLS ein Anliegen, technologisch an der Spitze mithalten zu können, dennoch sind führerlose Züge im Rahmen der Beschaffung der neuen Flotte bis 2020 wohl zu früh.

Zu 3: Die Abwicklung der schweren Instandhaltung wird heute mit den Herstellern, sofern diese sinnvoll durchgeführt werden kann, geprüft. Bei der geplanten Werkstätte im Raum Bern geht es aber auch und vor allem um die leichte Instandhaltung. Es muss sichergestellt werden, dass die täglich anfallenden Wartungsarbeiten in der Peripherie des Knotens Bern vorgenommen werden können.

Herr Markus Minder, Muri b. Bern:

Vor geraumer Zeit wurde an einer Generalversammlung der Antrag gestellt, ob die Aktionäre nicht Vergünstigungen z.B. in Form einer Gratiskarte erhalten könnten. Herr Minder bittet nun zu prüfen, ob Aktionäre mit einer gewissen Anzahl Aktien (z.B. 250 und mehr) nicht von einem Upgrade von zweiter in die erste Klasse ausserhalb der Stosszeiten profitieren könnten. Dies wäre seitens Verwaltungsrats eine Geste zugunsten der Aktionäre.

Der Vorsitzende nimmt die Anregung auf und wird diese prüfen lassen. Aufgrund des Gleichbehandlungsgebots wäre eine solche beschränkte Aktion nicht unheikel. Dennoch wird das Anliegen geprüft und in geeigneter Form beantwortet.

Herr Marcel Krebs, Worb:

Er bedankt sich für den jeweils schönen Auftritt der BLS an der Generalversammlung. Dennoch empfiehlt er, mit dem Kursaal die nötigen Schritte einzuleiten, dass die Bühne optisch ein besseres Bild macht und die Tische schön eingekleidet sind.

Der Vorsitzende nimmt diese Anregung gerne auf und wird die entsprechenden Schritte einleiten.

Herr Hans-Rudolf Scheurer, Aarau

Er bittet um Information, wie viel die BLS aus dem Verteilschlüssel des Generalabonnements erhält?

Weiter stellt er fest, dass Herr Georg sein Redezeit mindestens einmal um 50% überschritten hat.

Bernard Guillelmon, CEO, kann spontan keine konkreten Angaben zum Anteil aus dem GA-Verteilschlüssel machen. Er bestätigt jedoch, dass es sich um ein komplexes, faires System handelt, bei dem gezählt und gemessen wird, und bei dem auch die BLS ein Mitspracherecht hat.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt der Vorsitzende fest, dass die Traktandenliste abgearbeitet wurde.

Er bedankt sich für das Erscheinen und freut sich, die Anwesenden auch in diesem Jahr wieder zum gemeinsamen Mittagessen einladen zu dürfen.

Die Generalversammlung 2017 findet am Donnerstag, 11. Mai 2017, im Kursaal Bern statt.

Der Vorsitzende schliesst die Generalversammlung 2016.

Schluss der Versammlung: 12.03 Uhr

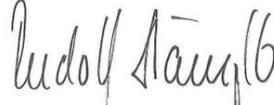
Für das Protokoll

Thomas Müller



Sekretär des Verwaltungsrats

Dr. Rudolf Stämpfli



Präsident des Verwaltungsrats

Nina Lauri



Protokollführerin

Beilage:

- Referat Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Referat

Bern, 19. Mai 2016



Alle Geschäftsfelder positiv – Leistungen 2015
Bernard Guillelmon, CEO



Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Alle Geschäftsfelder positiv – attraktive Mobilitätsangebote

Sehr geehrte Damen und Herren

Geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre

Im Anschluss an das Referat des Verwaltungsratspräsidenten gehe ich nun ausführlicher auf das Geschäftsjahr 2015 und auf unsere Geschäftsfelder ein.

Erfolgsrechnung



2015: Mehr Ertrag, weniger Gewinn
in Mio. CHF

	2015	2014
Total Betriebsertrag	1'002.1	965.4
Total Betriebsaufwand	-985.5	-946.0
davon Abschreibungen	-248.6	-250.6
davon direkte Beiträge zur Sanierung Vorkriegswerk	0	0
davon Wertschwankungsreserve	-20.0	-10.7
Betriebsergebnis vor Zinsen/Steuern (EBIT)	16.6	18.8
Finanzergebnis	-10.4	-10.3
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)	6.2	8.6
Steuern	0.1	2.6
Minderheitsanteile	-2.6	-4.9
Konzerngewinn	3.7	6.3

Aus der Rundung der Werte sind geringfügige Differenzen möglich

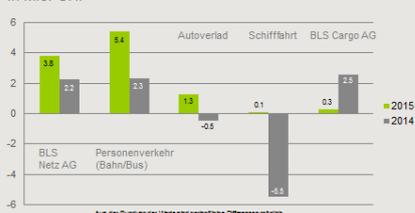
In der Erfolgsrechnung des Jahres 2015 sehen Sie: Die BLS ist ein Milliarden-Konzern. Wir haben beim Ertrag erstmals die Milliarden-Grenze knapp überstiegen. Das Wachstum gegenüber 2014 kommt daher, dass wir die Verkehrserträge insgesamt um über 10 Mio. Franken steigern konnten. Ausserdem verzeichnen wir allgemein ein Verkehrswachstum und bauen unser Angebot laufend aus, wodurch wir ebenfalls höhere Erträge erzielen.

Der Konzerngewinn fällt mit 3,7 Mio. Franken tiefer aus als im Vorjahr, dafür haben wir im Jahr 2015 in allen Geschäftsfeldern ein positives Ergebnis erzielt.

Konzernergebnis nach Segmenten



Alle Segmente schliessen mit positivem Ergebnis ab
in Mio. CHF



Aus der Rundung der Werte sind geringfügige Differenzen möglich

Der Personenverkehr und die BLS Netz AG konnten ihre Gewinne gegenüber dem Vorjahr deutlich steigern. Besonders freut uns, dass sowohl der Autoverlad am Lötschberg wie auch die Schifffahrt im Berner Oberland nach zuletzt finanziell schwierigen Jahren den Sprung in die Gewinnzone geschafft haben. Und auch BLS Cargo hat in einem harten Geschäftsumfeld ein positives Ergebnis erzielt.

Ich werde nun auf die einzelnen Geschäftsfelder im Detail eingehen.

Geschäftsfeld Bahn
Wachstum beim Regionalverkehr Schiene



Ergebnis

- Gewinn von CHF 5,4 Mio.
- 55,6 Mio. Reisende

Innovation und Entwicklung

- Neue Züge zur Wachstumsbewältigung
- Vom Zug- zum Reisebegleiter
- Praxisnahe Lokführer-Ausbildung

Im Regionalverkehr Schiene blicken wir auf ein äusserst erfolgreiches Jahr zurück. Wir haben einen Gewinn von 5,4 Mio. Franken erzielt – das sind gut 3 Mio. Franken mehr als im Vorjahr. Die Steigerung ist auf deutlich höhere Verkehrserträge zurückzuführen. Auch die Zahl der Passagiere, die in unseren Zügen reisen, hat zugenommen – um 1,2 Prozent.

Um im Regionalverkehr auf der Schiene erfolgreich zu bleiben, setzen wir innovative Ideen bei der Betreuung unserer Kunden um. Unsere

Zugbegleiter bilden wir neu zu Reisebegleitern aus. Sie bieten den Reisenden zum Beispiel Ausflugstipps an, verteilen Produktproben von lokalen Anbietern oder verkaufen Skipässe.

Auch die Lokführer-Ausbildung haben wir im Jahr 2015 rundum erneuert. Der neue Ausbildungsgang ist extrem praxisnah. Bereits nach wenigen Tagen werden unsere angehenden Lokführerinnen und Lokführer selbst im Führerstand aktiv – natürlich unter Kontrolle ihrer erfahrenen Kollegen.

BLS Netz AG 

Hohe Trassenerträge und Gewinnsteigerung



Ergebnis

- Gewinnsteigerung um CHF 1.5 Mio. auf CHF 3.8 Mio.
- Höhere Trassenerträge
- Wegfallende Leistungen von Dritten – gestiegene Eigenleistungen

Unsere Infrastruktur, die BLS Netz AG, hat 2015 ihr Ergebnis ebenfalls verbessert – um 1,5 Mio. Franken auf insgesamt 3,8 Mio. Franken. Dafür gibt es zwei Hauptgründe. Einerseits haben wir deutlich mehr Trassen verkauft als im Vorjahr. Die Expo in Mailand hat uns einen schönen Mehrverkehr gebracht und auch der Güterverkehr hat gegenüber dem Vorjahr deutlich zugelegt.

Andererseits haben wir höhere Eigenleistungen erbracht. So konnten wir die Unterhaltsleistungen von Dritten gegenüber dem Vorjahr senken.



Wenn man den Bau des Lötschberg-Basistunnels ausklammert, hat die BLS 2015 so viel Geld wie nie zuvor in ihre Infrastruktur investiert – der Verwaltungsratspräsident hat es bereits angetönt. Wir bauen derzeit einen neuen Tunnel – den Rosshäuserntunnel –, wir modernisieren verschiedene Bahnhöfe, zum Beispiel in Huttwil, in Zweisimmen oder in Müntschemier.

Zudem steuern wir immer mehr Stellwerke fern. In Brig haben wir im Oktober das grösste elektronische Stellwerk der Schweiz übernommen. Es wird dank moderner Leittechnik von der BLS-Betriebszentrale in Spiez bedient. Unser Ziel ist es, in Zukunft alle unsere Stellwerke aus der BLS-Zentrale in Spiez zu bedienen.

In den kommenden Jahren wird die BLS ohne Zweifel noch mehr Geld in ihre Infrastruktur investieren. Dazu brauchen wir aber eine neue

Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Diese Leistungsvereinbarung werden wir im laufenden Jahr unterzeichnen, sie gilt für die Jahre 2017 bis 2020. Wir sind froh, dass wir wieder eine vierjährige Vereinbarung abschliessen können. Das gibt uns planerische Sicherheit.



Dass unser Güterverkehr im vergangenen Jahr einen leichten Gewinn erzielt hat – darauf dürfen wir durchaus stolz sein. Denn der Güterverkehr leidet stark unter dem starken Franken. Die BLS Cargo AG ist eines von ganz wenigen europäischen Gütertransportunternehmen auf der Schiene, das im Jahr 2015 Gewinn gemacht hat. Das hat verschiedene Gründe.

Der Euro ist zwar schwach, aber der BLS-Güterverkehr ist stark. BLS Cargo hat ihr Verkehrsvolumen im Jahr 2015 um mehr als 10 Prozent gesteigert. Ausserdem überzeugen unsere grenzüberschreitenden Angebote von Holland bis Italien. Hier sind wir gerade dabei, den nächsten Schritt zu gehen: Vor wenigen Wochen haben wir von Siemens die erste Mehrsystem-Lokomotive in Empfang genommen, die

für die durchgehende Fahrt von Holland bis nach Italien ausgerüstet ist (siehe Bild).

Autoverlad 
Gewinn dank neuem Tarifsystem



Ergebnis

- Gewinn: CHF 1.3 Mio. (+ 1.7 Mio.)
- 1.24 Mio. transportierte Fahrzeuge (- 1.8 Prozent)

• Neues Tarifsystem
• Kostensenkungsmaßnahmen

Die Sorgenkinder der BLS – das waren in den vergangenen Jahren der Autoverlad und die Schifffahrt. Im vergangenen Jahr haben nun beide Geschäftsfelder den Sprung in die Gewinnzone geschafft. Der Autoverlad erreichte ein Ergebnis von 1,3 Mio. Franken. Verbessern konnten wir das Ergebnis vor allem deshalb, weil wir ein neues Tarifsystem eingeführt haben. Zudem sind wir im Betrieb effizienter geworden und konnten so die Kosten senken.

Schifffahrt 
Erstmals Gewinn seit 2009



Ergebnis

- Gewinn: CHF 0.1 Mio. (+ 5.5 Mio.)
- Mehr Fahrgäste
- Tarifmassnahmen
- Verbessertes Angebot

• Neue Werfthalle Ende 2017

Die Schifffahrt hat erstmals seit 2009 wieder ein positives Ergebnis erreicht und einen Gewinn von 100'000 Franken erzielt. Die markante Verbesserung um 5,5 Mio. Franken müssen wir allerdings relativieren, weil das Resultat aus dem Vorjahr im Zusammenhang mit einer Wertberichtigung über 4,4 Mio. Franken steht.

Die Gründe für das positive Ergebnis sind vielfältig. Wir haben etwa 10'000 Fahrgäste mehr transportiert als im Vorjahr. Zudem haben wir die Preise um durchschnittlich 3 Prozent erhöht. Auch das Angebot haben wir verbessert – mit einem früheren Saisonstart und mehr Sonderfahrten.

In den kommenden Jahren geht es nun darum, das positive Ergebnis zu bestätigen. Dazu ist die Schifffahrt auf eine grosse Investition angewiesen: Wir benötigen am Thunersee eine neue Werfthalle. Deshalb haben wir beim Kanton Bern einen Investitionsantrag über 12,8 Mio. Franken eingereicht. Der Grosse Rat hat dem Antrag im vergangenen Januar zugestimmt – ohne Gegenstimmen. Das Projekt für den Neubau ist nun aufgelegt, aber noch nicht bewilligt. Die neue Werfthalle ist entscheidend dafür, dass wir unsere Schifffahrt in eine nachhaltig erfolgreiche Zukunft führen können.

Busland AG
Weiter gut unterwegs



Werfen wir noch einen Blick auf die Busland AG, unsere Bus-Tochtergesellschaft im Emmental und im Oberaargau. Sie hat ihr Ergebnis gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert. Entscheidend dafür waren Tarifmassnahmen, dank denen wir die Verkehrserträge aus dem Linienverkehr um über 4 Prozent steigern konnten. Zudem profitiert die Busland AG davon, dass auf dem Schienennetz viel gebaut wird. Aus Bahnersatzleistungen erzielte Busland einen Ertrag von 300'000 Franken.

Deckungsgrad Vorsorgewerke



Neben dem Gewinn, den all unsere Geschäftsfelder erzielt haben, kann ich Ihnen auch bezüglich unseres Vorsorgewerks ein gutes Resultat präsentieren. Der konsolidierte Deckungsgrad betrug am 31. Dezember

2015 107,2 Prozent und war damit so hoch wie nie zuvor. Das Vorsorgewerk der BLS AG erreichte eine zufriedenstellende Performance von 2,12 Prozent.

Es wird schwierig sein, diesen hohen Deckungsgrad zu halten. Der technische Zinssatz beträgt heute 2,75 Prozent. Ende 2017 wird Symova den technischen Zinssatz jedoch auf 2 Prozent senken. Entsprechend werden die Umwandlungssätze gesenkt und wir müssen Massnahmen treffen, um die Leistungen halten zu können.

So werden wir wohl weiterhin, wie immer in den vergangenen Jahren, hohe Zuwendungen an die Pensionskasse leisten müssen. Somit haben wir nun seit 2008 131 Mio. Franken zur Sanierung der Pensionskasse verwendet.

Verschuldung wird weiter ansteigen 



Hoher Investitionsbedarf durch:

- Neues Rollmaterial
- Modernisierung der Werkstätten

Per Ende 2015:

- Kapitalrückzahlungen über CHF 45 Mio.
- Verschuldung bei CHF 505 Mio.

• Abschluss des Kostensenkungsprogramms «Gipfelsturm»

Auch bei unseren Bestellern bleibt die finanzielle Situation angespannt. Das stellt die BLS vor ein strukturelles Problem. Denn während die Abgeltungen durch Bund und Kantone stagnieren, erwarten die

Fahrgäste von uns laufend bessere Verkehrsleistungen und stellen immer höhere Ansprüche an die Qualität. Und weil wir ausserdem neues Rollmaterial beschaffen und unsere Infrastruktur umfassend modernisieren, wird die Verschuldung der BLS in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Immerhin: Im Jahr 2015 konnten wir Kapitalrückzahlungen von 45 Mio. Franken vornehmen. Die Verschuldung der BLS AG liegt aktuell bei 505 Mio. Franken.

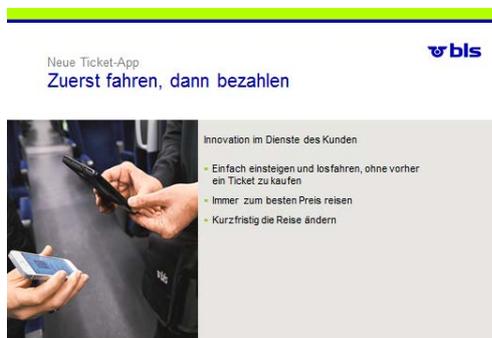
Vor diesem Hintergrund ist es eine zentrale Aufgabe der BLS, dass wir an Effizienz gewinnen – dass wir aus jedem eingesetzten Franken mehr Leistung herausholen. Im Jahr 2012 haben wir das Kostensenkungsprogramm «Gipfelsturm» gestartet, mit dem wir 50 Mio. Franken dauerhaft einsparen wollten. Im Jahr 2015 haben wir nun den Gipfel gestürmt. Wir haben das Programm abgeschlossen und haben insgesamt 62,3 Mio. Franken eingespart, was sich auch positiv auf die Abgeltungen der öffentlichen Hand auswirkt.

Soweit der Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr. Die grossen Herausforderungen, die uns in den kommenden Jahren beschäftigen, hat der Verwaltungsratspräsident ja bereits angesprochen. Ich möchte ihnen nun noch etwas über unsere neue Ticket-App erzählen. Denn damit verändern wir das Verständnis von Mobilität grundsätzlich.



Im Februar haben wir der Öffentlichkeit unsere Ticket-App vorgestellt. Wie diese App funktioniert, zeigen wir Ihnen nun in einem kurzen Film.

((Video abspielen))



Dank der Ticket-App reisen öV-Kunden noch einfacher. Sie müssen sich nicht mehr mit verschiedenen Tarifsystemen auseinandersetzen, sondern fahren immer zum besten Preis. Und sie können kurzfristig ihre Reiseroute ändern – je nach Lust und Laune.



In einem Feldversuch haben Kunden von uns die Ticket-App getestet. Die Resultate dieses Versuchs sind erfreulich – die Kunden bestätigen durchwegs, dass die App ihnen das Reisen erleichtert. Deshalb gehen wir nun den nächsten Schritt. Wir werden im Libero-Tarifverbund eine Version für rund 2000 ausgewählte Personen lancieren. Anschliessend wollen wir die App in weiteren Regionen der Schweiz verfügbar machen. Dazu verhandeln wir jetzt mit möglichen Kooperationspartnern.

Denn bei all unseren Herausforderungen – hier schliesse ich mich gerne dem Votum des Verwaltungsratspräsidenten an – sind wir nur erfolgreich, wenn wir Partnerschaften eingehen. Seien das Partner innerhalb oder ausserhalb des öffentlichen Verkehrs. Dank vielfältigen Partnerschaften ermöglichen wir unseren Kunden die attraktivsten Mobilitätsangebote.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.