

BLS AG

PROTOKOLL

der

11. ordentlichen Generalversammlung

Donnerstag, 11. Mai 2017

10.15 Uhr

im Kursaal Bern

Traktanden

1. **Berichterstattung 2016**
2. **Verwendung des Unternehmenserfolgs 2016**
3. **Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats 2016**
4. **Wahlen**
 - 4.1 Ersatzwahl in den Verwaltungsrat
 - 4.2 Wahl Revisionsstelle
5. **Aktionärsanträge**
 - 5.1 „Bereicherung öffentlicher Aktionäre zu Lasten der Privataktionäre“
 - 5.2 „Vernebelter Millionenverlust beim Rückkauf der DB Cargo Beteiligung“
 - 5.3 „Autonomer Zugbetrieb, eine europäische Führungsrolle für die BLS AG“
6. **Verschiedenes**

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

Präsenzkontrolle

Anwesend sind 468 Aktionärinnen und Aktionäre (hiernach Aktionäre). Das vertretene und stimmberechtigte Aktienkapital beträgt CHF 65'814'573.00 was 82.85 % entspricht.

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

Vertretene Stimmrechte (bei Versammlungsbeginn):

• Total mögliche Stimmrechte	79'442'336
• Ausgesetzte Stimmrechte	<u>7'743'946</u>
• Effektiv mögliche Stimmrechte	<u>71'698'390</u>
• Vertretung eigener Aktien	168'830
• Vertretung Aktien Dritter	317'194
• Öffentliche Hand / juristische Personen	65'328'549
• Depotvertreter: 0 Personen; vertretene Aktien	<u>0</u>
• Vertretene Stimmrechte	65'814'573

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 elften ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der BLS AG herzlich willkommen.

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

Einleitende Worte des Vorsitzenden

Der Vorsitzende steigt mit einem Höhepunkt aus dem vergangenen Jahr ein: Am Sonntag, 11. Dezember 2016 ist erstmals seit 21 Jahren wieder ein fahrplanmässiger Zug der BLS nach Norditalien gefahren.

1934 hat die BLS erstmals Exkursionsfahrten nach Stresa angeboten. Auf Polstersitzen im Blauen Pfeil fuhren die Touristen bis nach Domodossola. Dort stiegen sie auf italienische Züge um und fuhren weiter an den Lago Maggiore. 1995 ist der letzte Stresa-Express der BLS gefahren.

Heute fahren wir – zwar nicht mehr mit dem Blauen Pfeil, sondern mit moderneren Lötschberger-Zügen – wieder durch den Simplontunnel nach Domodossola. Das S in BLS erhält damit seine ursprüngliche Bedeutung zurück.

Aber das ist nicht der Grund, weshalb wir uns für diese Strecke beworben haben. Vielmehr haben wir das touristische Potenzial gesehen, in beide Richtungen – sowohl von Norditalien in die Schweiz, wie auch von der Schweiz nach Norditalien. Im Juli werden wir unser Angebot am Simplon nun ausbauen und ab dann täglich 10 Züge zwischen Brig und Domodossola fahren können. So können wir das grosse Potenzial im touristischen Verkehr in dieser Region erschliessen.

Die BLS wächst, meine Damen und Herren. Brig–Domodossola ist keine Ausnahme. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 haben wir ja bereits die Linie Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds in unser Liniennetz integriert. Und wenn wir uns noch ein paar Jahre weiter zurückerkennen: Seit 2010 bedienen wir die S-Bahn Linien in Luzern West.

Diese Erweiterungen der letzten Jahre zeigen uns, dass wir bereit sind, eine stärkere Rolle im schweizerischen ÖV-System zu spielen. Sie haben es in den letzten Wochen und Monaten sicher den Medien entnehmen können – wir wollen auch in den kommenden Jahren weiter wachsen. Die BLS braucht dieses Wachstum, um ihre Kosten auch in Zukunft decken zu können. Wir wollen unser RegioExpress-Netz ausbauen und wieder einzelne Fernverkehrslinien durch Bern hindurch fahren. Wir sind überzeugt, dass wir mit unseren Ideen mithelfen können, den öffentlichen Verkehr noch attraktiver und effizienter zu gestalten. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit der SBB eine Verhandlungslösung zu finden und unsere Ausbaupläne Hand in Hand mit der SBB zu realisieren.

Ein Grund, weshalb wir unser Liniennetz ausbauen wollen, ist, dass der öffentliche Verkehr insgesamt wächst. Bei der S-Bahn Bern beispielsweise hatten wir letztes Jahr ein Wachstum von 4% – oder anders gesagt 1,3 Millionen zusätzliche Fahrgäste. Insgesamt waren letztes Jahr 62,5 Millionen Fahrgäste in unseren Zügen und Bussen und auf unseren Schiffen unterwegs. Das sind täglich etwa 158'000 Menschen – oder etwas mehr, als die Stadt Bern Einwohner hat. Das Verkehrswachstum wird weitergehen: In den kommenden Jahren werden immer mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen. Beim Bahnverkehr, unserem Kerngeschäft, rechnen wir damit, dass bis im Jahr 2030 etwa ein Viertel mehr Fahrgäste auf unserem Netz unterwegs sein werden.

Dieses Wachstum bringt Herausforderungen mit sich, die wir lösen müssen. Wir wollen mehr Verbindungen schaffen und unser RegioExpress-Netz ausbauen, das habe ich erwähnt. Dafür benötigen wir aber auch neue Züge. Wir werden in den kommenden Jahren 58 neue Triebzüge für den RegioExpress-Verkehr und die S-Bahn beschaffen. Es ist die grösste Fahrzeugbeschaffung in der Geschichte der BLS. Letzte Woche haben wir bekanntgegeben, dass wir die neuen Züge bei Stadler Rail beschaffen wollen. Stadler Rail ist auch der Hersteller und Fabrikant unserer Doppelstock-Kompositionen. Wir streben eine Vertragsunterzeichnung in der zweiten Jahreshälfte 2017 an. Diese neue Zugflotte ist ein Meilenstein für die BLS. Wir ersetzen damit ab dem Jahr 2021 total 43 Züge der Typen EW III und RBDe. Aber wir stemmen eben auch das prognostizierte Verkehrswachstum.

Natürlich brauchen wir auch moderne Werkstätten, in denen wir unsere Züge warten können. Sie wissen das, wir haben letzten Herbst entschieden, dass wir unsere neue Werkstatt entsprechend der Empfehlung der Begleitgruppe «Werkstätte BLS» im Chliforst Nord bauen wollen. Vor wenigen Tagen hat das Bundesamt für Verkehr nun bekanntgegeben, dass es unsere Werkstatt in ein ordentliches Sachplanverfahren aufnimmt. Das freut uns natürlich, denn es stärkt unsere Überzeugung, dass wir im Chliforst Nord nicht den besten Standort sondern den am wenigsten schlechtesten Standort für die Werkstatt gefunden haben.

Nichts desto trotz haben wir einen herausfordernden Balanceakt vor uns zwischen berechtigten Umweltsorgen und dem Aufrechterhalten einer funktionsfähigen Infrastruktur. Es ist nicht möglich, in die Landschaft des Kantons Bern eine Anlage auf 15 Hektaren zu bauen, ohne dass es Direktbetroffene gibt. Deshalb haben wir im Dezember eine Dialoggruppe gebildet, über die wir die betroffenen Anwohner und Interessengruppen ins Verfahren einbinden. Die Dialoggruppe wird nicht erneut den Standort diskutieren, dieser wurde von der Begleitgruppe analysiert, und diese hat eine Empfehlung abgegeben. Für die BLS ist es aber sehr wichtig, die neue Werkstatt so umweltverträglich wie möglich und kongruent mit den Anwohnern zu planen und zu bauen. Wir brauchen diese Werkstatt in der Nähe von Bern, damit wir den Bahnbetrieb in der Region Bern sichern können. Die BLS braucht diese Werkstatt im Westen von Bern, da doch ein Drittel aller Verbindungen westwärts des Knotens Bern unterwegs sind.

Wir brauchen aber nicht nur neue Züge und Werkstätten, sondern auch neue, digitale Vertriebskanäle. Wir brauchen nicht nur Hardware, sondern auch Software – das gehört heute

dazu. Die digitale Transformation findet auch im öffentlichen Verkehr statt. Als verantwortungsbewusstes Unternehmen ist es unsere Aufgabe, die digitale Transformation in unserem Tätigkeitsfeld so gut wie möglich zu vollziehen. Die digitale Transformation wird unsere Geschäftsmodelle zum Teil grundlegend verändern.

Nehmen Sie dazu als Beispiel unsere Ticket-App Lezzgo, die wir letztes Jahr entwickelt haben. Wir alle sind mit der Maxime aufgewachsen, dass man zuerst ein Billett kaufen muss, bevor man in einen Zug oder einen Bus einsteigt. Dank der App Lezzgo gilt das nicht mehr. Mit dieser App können Sie spontan den öffentlichen Verkehr benutzen und erhalten im Nachhinein eine Rechnung für die Reise, die sie gemacht haben.

Durch die digitale Transformation entstehen für die BLS neue Partnerschaften. Einerseits innerhalb der Branche. Zur Weiterentwicklung von Lezzgo arbeiten wir mit der SBB und Postauto zusammen. Aber auch über die Branche hinaus werden neue Partner wichtig. Welche Partner das sein werden, wissen wir aus heutiger Sicht nicht. Wir werden die Entwicklungen wachsam verfolgen, damit wir bereit sind, solche Partnerschaften schmieden zu können. Klar ist, dass unsere Geschäftsmodelle durch die digitale Transformation flexibler werden und sich schneller verändern werden als heute mit unserer 100-jährigen Eisenbahn.

Sie sehen, es bewegt sich etwas – im öffentlichen Verkehr und bei der BLS. In Zeiten grosser Veränderung ist es wichtig, zusammenzustehen. Unsere neue Marke, die wir im letzten Herbst lanciert haben, widerspiegelt das. Durch den neuen Markenauftritt haben wir unsere Leistungen – die Bahn, den Busbetrieb, die Schifffahrt und den Autoverlad – näher zusammengedrückt. Eigenständige Auftritte, wie sie in der Vergangenheit etwa die Busland AG oder unsere Ausflugsplattform Lötschberger-Land gepflegt haben, fallen weg. Neu steht immer, wenn wir mit unseren Kunden reden, die BLS gesamthaft als Mobilitätsanbieterin im Mittelpunkt. Dies drücken wir in unserem neuen Claim aus: BLS verbindet. Als einheitlich auftretendes Unternehmen können wir die Herausforderungen, die ich Ihnen skizziert habe, wesentlich besser meistern.

Formelle Feststellungen

1. Die Einberufung zur heutigen ordentlichen Generalversammlung wurde durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt Nr. 74 vom 18. April 2017 und zusätzlich durch briefliche Einladung an alle am Stichtag 12. April 2017 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 Traktandenanträge von einem dazu berechtigten Aktionär eingereicht worden. Der Vorsitzende kommt unter Traktandum 5 darauf zurück.

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.

3. Die heutige Generalversammlung wird gemäss Statuten von Herrn Dr. Rudolf Stämpfli, Präsident des Verwaltungsrats, geleitet.
4. Als Sekretär amtiert Herr Thomas Müller. Das Protokoll für die Gesellschaft führt Frau Nina Lauri.
5. Zu Stimmzählern unter der Verantwortung von Herrn Walter von Känel wurden Daniel Heldstab und Markus Hügli ernannt.
6. Die Revisionsstelle KPMG ist vertreten durch den Mandatsleiter Herr Stefan Andres sowie Herrn Pascal Henggi.
7. Stimmberechtigt ist, wer im Besitz der Stimmkarten ist. Die eigenen Aktien der BLS AG sind nicht stimmberechtigt.

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

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 im Saal eingesammelt. Auf den 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 Sie zwei oder mehr abgeben, sind alle ungültig.

Es werden dagegen keine Einwände erhoben oder Anträge gestellt.

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.

8. 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.
9. Der Verlauf der Verhandlungen wird akustisch aufgezeichnet.

Abschliessend hält der Vorsitzende fest, dass die heutige Generalversammlung ordnungsgemäss einberufen und konstituiert und somit beschlussfähig ist. Es werden keine Einwände gegen diese Feststellung erhoben.

Der Vorsitzende eröffnet die Behandlung der einzelnen Traktanden. Dabei weist er darauf hin, dass die Generalversammlung 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 2016

Die Anwesenden sind im Besitz des Geschäftsberichtes 2016.

Die BLS muss gemäss den gesetzlichen Vorgaben eine Konzernrechnung erstellen. Weil der Abschluss nach dem Rechnungslegungsstandard Swiss GAAP FER erfolgt, kann gemäss Art. 961d OR auf die zusätzlichen Angaben im Anhang zur Jahresrechnung, die Geldflussrechnung und den Lagebericht gemäss Obligationenrecht verzichtet werden. Diese Elemente sind gemäss Swiss GAAP FER alle in der finanziellen Berichterstattung ab Seite 55 im Geschäftsbericht erfasst. Folge daraus ist auch, dass die BLS auf eine zusammenfassende Berichterstattung zu den drei Tochtergesellschaften BLS Netz AG, BLS Cargo AG und Busland AG verzichten. 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.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Jahresrechnungen der BLS AG gemäss Art. 37 des Personenbeförderungsgesetzes subventionsrechtlich geprüft und mit Brief vom 17. März 2017 ohne Einschränkungen genehmigt.

Der Vorsitzende weist zudem auf die Berichte der Revisionsstelle vom 4. April 2017 zur Konzern- und zur Jahresrechnung hin; Sie sind auf den Seiten 88/89 bzw. 100/101 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 er noch Ergänzungen anzubringen hat. Dies ist nicht der Fall.

Der Vorsitzende dankt der Revisionsstelle für ihre Mitwirkung und kompetente Arbeit bei der Prüfung.

Der Vorsitzende erteilt Herrn Bernard Guillelmon das Wort zur Berichterstattung und zur Erläuterung der finanziellen Berichterstattung und der Rechnungen 2016.

Referat Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung: **siehe Beilage.**

Der Vorsitzende verdankt die Ausführungen des CEO.

Die Anwesenden sehen, dass die BLS ein ereignisreiches Jahr hinter sich hat. Sie hat viel geschafft. Der Vorsitzende bedankt sich an dieser Stelle bei allen Mitarbeitenden, die es möglich machen, dass der Betrieb 365 Tage im Jahr rund um die Uhr funktioniert. Wo immer der Vorsitzende auf Mitarbeitende trifft, erlebt er motivierte Menschen, die das Ziel verfolgen, dem Kunden ein guter Bahn- und Busdienstleister, eine erfolgreiche Schifffahrtsgesellschaft und ein guter Autoverlad zu sein. Der Vorsitzende erachtet diese Motivation als nicht selbstverständlich und ist ausserordentlich erfreut, diese gute Stimmung und Motivation erleben zu dürfen.

Ein Projekt will der Vorsitzende erwähnen. Die BLS hat letztes Jahr ein Paket von flexiblen Anstellungsbedingungen geschnürt. Die Mitarbeitenden haben zum Beispiel das Recht, den Beschäftigungsgrad zu reduzieren oder zusätzliche Ferien zu kaufen.

Damit reagiert der Verwaltungsrat auf das Bedürfnis, dass die Mitarbeitenden Arbeits- und Freizeit ausgewogen und individuell gestalten können. Der Verwaltungsrat ist der Meinung, dass mit diesen neuen Anstellungsbedingungen ein gutes Angebot vorhanden ist.

Wie die Anwesenden der Traktandenliste entnehmen können, hat die BLS auf Anregung aus dem Publikum das Traktandum Verschiedenes neu aufgenommen. Bei diesem Punkt können Fragen allgemeiner Art behandelt werden. Unter dem Traktandum Berichterstattung bittet der Vorsitzende deshalb, sich auf Fragen zu den zur Diskussion und zur Genehmigung stehenden Berichten zu beschränken.

Vor der Generalversammlung hat die BLS aus dem Aktionärskreis bereits verschiedene Fragen zum Geschäftsbericht und zur Rechnung erreicht. Zwecks zeitlicher Entlastung der Versammlung haben die Anwesenden den Katalog der Fragen und Antworten bei der Zutrittskontrolle schriftlich ausgehändigt erhalten. Der Vorsitzende hofft, die Anwesenden konnten diese bereits zur Kenntnis nehmen, und schlägt vor, dass der Katalog so zu Protokoll genommen wird. Die Anwesenden können jedoch anschliessend noch Ergänzungsfragen stellen.

Der Vorsitzende hält fest, dass diesbezüglich keine Einwände vorliegen und verdankt dies.

Unter dem Traktandum 1, das nun zur Debatte steht, bittet der Vorsitzende, wie bereits erwähnt, sich auf Fragen zur Berichterstattung und zur Rechnung zu beschränken und eröffnet die Diskussion zu den Berichten und Referaten.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt:

1. *Er verdankt die erfolgreiche Unterstützung von Herrn Jean-Michael Cina zu Gunsten der Domodossola-Pläne des CEO.*
2. *Er verdankt die Unterstützung von Herrn Verwaltungsrat Josef Küttel, die SNCF zur Beteiligung an der BLS Cargo zu überzeugen. Er verpasste damit der Achse Rotterdam – Basel eine Westdrift und befreite sie damit aus den Kostenklauen des DB-Netz Monopols.*

3. *Er verdankt den Einsatz vom Stellvertretenden CFO Bruno Wyssmüller, der eine super gute Arbeit abgeliefert hat.*

Apropos Aktienverkauf an die SNCF will Herr Georg wissen, ob der Kaufpreis sich vom Eigenkapital der BLS Cargo AG von CHF 94.7 Mio. geteilt durch das Aktienkapital von CHF 60 Mio. mal 27 nominal plus den CHF 20 Mio. Paketaufschlag zur Behebung des DB Cargo Debakels, dass sich damit elegant erledigt, ergeben hat? Gemäss seiner Rechnung sind CHF 62.6 Mio. zu erwarten. Er will wissen, ob die daraus ergebende Differenz zum Nominalwert von CHF 35.6 Mio. direkt in die freien Reserven der BLS AG fliessen?

Nachträgliche Antwort zu Händen des Protokolls:

Bei der Bestimmung des Verkaufspreises wird grundsätzlich die vorhandene Nettosubstanz bzw. das Eigenkapital zusätzlich zu den heute etablierten Ertragswertmethoden und Multiplikatoren Modelle berücksichtigt werden. Grundsätzlich stellt eine Verkaufspreisermittlung neben den objektiven Bewertungsmethoden auch immer eine Verhandlungslösung dar. Zu den betragsmässigen Ausführungen von Herrn Georg kann keine Stellung genommen werden, da es sich um ein Geschäft handelt, dass aller Voraussicht nach im Geschäftsjahr 2017 abgewickelt und dannzumal in den Büchern der BLS AG abgebildet werden wird. Ebenfalls ist die zwischen den Partnern vereinbarte Vertraulichkeit zum gegebenen Zeitpunkt zu berücksichtigen. Eine allfällige Differenz zum aktuellen Buchwert der Beteiligung im handelsrechtlichen Abschluss der BLS AG würde sich ergebniswirksam auswirken. Über die Verwendung des handelsrechtlichen Ergebnisses der BLS AG 2017 bzw. über die Gewinnverwendung 2017 wird zum gegebenen Zeitpunkt die Generalversammlung der BLS AG basierend auf den Statuten und den gesetzlichen Normen Beschluss fassen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag des Verwaltungsrats – „**Die finanzielle Berichterstattung sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2016 sind zu genehmigen**“ – abgestimmt. Es kommt der Coupon 1 zur Anwendung.

Abstimmung:	Die finanzielle Berichterstattung sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2016 werden wie folgt genehmigt:
Präsenzquorum	65'816'473
Zustimmung	63'750'873
Ablehnung	0
Enthaltungen	2'065'600

2. Verwendung des Unternehmenserfolgs

Bernard Guillelmon hat in seinem Referat unter Traktandum 1 das Konzernergebnis beleuchtet. Vorliegend gelangt jedoch ausschliesslich die Verwendung des Bilanzgewinns der BLS AG gemäss statutarischem und handelsrechtlichen Abschluss und nicht das Konzernergebnis BLS AG zur Abstimmung.

Wie die Anwesenden der eingblendeten Aufstellung entnehmen, kann dieses Jahr im handelsrechtlichen Abschluss der BLS AG ein kleiner Jahresgewinn in der Höhe von CHF 92'000 ausgewiesen werden. Da das Spartenergebnis des Regionalverkehrs mit CHF -3,8 Mio. negativ ausfiel, müssen in der Höhe des Verlustes Reserven nach Art. 36 Personenbeförderungsgesetz zugunsten der freien Reserven aufgelöst werden. Von der Auflösung der Reserve nach Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes kann die Generalversammlung nur Kenntnis nehmen. Die Entnahme ergibt sich im vorliegenden Fall aus der gesetzlichen Regelung.

Positive Spartenergebnisse u.a. beim Schiff, dem Autoverlad und den Werkstätten führen dazu, dass die BLS CHF 18'000 den statutarischen Reserven zuweisen kann. Den nicht den statutarischen Reserven zugewiesene Jahresgewinn von CHF 74 Tsd. (CHF 92 – 18 Tsd.) zuzüglich der Auflösung der Reserven gemäss Art. 36 Personenbeförderungsgesetz im Betrag von CHF 3,8 Mio. ergeben eine Gesamtzuweisung in die Freien Reserven in der Höhe von CHF 3,92 Mio. Die Details können die Anwesenden den Seiten 56 ff des Geschäftsberichts entnehmen.

Der Antrag des Verwaltungsrats lautet:

Der Bilanzgewinn von TCHF 92 bestehend aus dem Jahresgewinn 2016 von TCHF 92 und Gewinnvortrag von TCHF 0 wird wie folgt verwendet:

Bilanzgewinn	TCHF	92
Auflösung Reserven nach Art. 36 PBG	TCHF	3'846
Zuweisung gemäss Art. 26 der Statuten BLS AG	TCHF	-18
Zuweisung freie Reserven	TCHF	-3'920

Die Revisionsstelle hat bestätigt, dass der Vorschlag Gesetz und Statuten entspricht.

Vor der Generalversammlung hat Herr Peter D. Deutsch dem Vorsitzenden einen Gegenantrag zum Gewinnverwendungsantrag des Verwaltungsrats angekündigt. Auch Herr Georg hat einen Gegenantrag avisiert. Er hat sich aber bereit erklärt, seinen Antrag nicht zu stellen und sich demjenigen von Herrn Deutsch anzuschliessen. Der Vorsitzende bedankt sich hierfür. Damit unterstützt Herr Georg den effizienten Ablauf der Versammlung.

Gegenantrag des Aktionärs Peter D. Deutsch, Bern:

Für das Geschäftsjahr 2016 ist eine Dividende von fünf Rappen pro Aktie auszuzahlen.

Herr Peter D. Deutsch, Bern, führt zur Begründung seines Antrags aus: Das konsolidierte Jahresergebnis ist erfreulich und als Privataktionär bedankt er sich bei allen Beteiligten für die gute Arbeit. Allerdings kann er seine Enttäuschung über die Behandlung der Kleinaktionäre

nicht verbergen. Im Leitsatz 1 der Unternehmung steht: „Wir kommunizieren transparent und gehen regelmässig in einen offenen Dialog mit unseren Stakeholdern“. Die staatlichen Aktionäre wie Bund und Kantone sind im Verwaltungsrat vertreten, die Privataktionäre aber nicht. Bei der vorgesehenen Wahl unter Traktandum 4.1 wurden sie überhaupt nicht kontaktiert und so werden die Privataktionäre nicht vertreten, sondern sie werden ganz einfach ignoriert. Immerhin vertreten die Privataktionäre 4.6 Mio. Aktien resp. knapp 6 % des Aktienkapitals. Obschon das Eigenkapital netto rund CHF 6.00 pro Aktie beträgt, wird die Aktie ausserbörslich nur mit CHF 0.60 gehandelt. Rein theoretisch ergibt sich für die gesamte BLS ein Börsenwert von nur CHF 48 Mio. bei einem Eigenkapital von CHF 468 Mio. Der Reingewinn 2016 beträgt CHF 15.6 Mio. resp. CHF 0.20 pro Aktie. Der Verwaltungsrat hat eine Verantwortung gegenüber sämtlichen Aktionären. Da die Mehrheitsaktionäre nicht bereit sind, eine Ausstiegslösung für die privaten Aktionäre bereit zu stellen, sollten sie wenigstens dafür Hand bieten, dass der Aktienkurs den Wert des Unternehmens angemessen widerspiegelt. Mit dem Antrag eine Dividende von 5 % auszurichten, wär ein erster Schritt in die richtige Richtung getan. Die BLS weist im Geschäftsbericht einen segmentunabhängigen Ertrag von CHF 4 Mio. aus. Aus diesem Ertrag kann die beantragte Dividende finanziert werden.

Der Vorsitzende bezieht wie folgt Stellung: Der Verwaltungsrat muss Ihren Antrag ablehnen. Das hat nichts damit zu, dass der Verwaltungsrat die Aktionäre geringschätzen würde. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass es nicht verschiedene Kategorien von Aktionären gibt. Die von Herrn Deutsch benannte Kategorie der Privataktionäre gibt es nicht. Die Aktie, die der Kanton Bern besitzt, ist von der gleichen rechtlichen Qualität, wie jene der sogenannten Privataktionäre. Der Verwaltungsrat muss alle Aktionäre gleich behandeln und wenn, dann allen Aktionären eine oder gar keine Dividende auszahlen. Nach Art. 675 Abs. 2 OR dürfen Dividenden nur aus dem Bilanzgewinn und den aus hierfür gebildeten Reserven bezahlt werden. 2016 weist das Unternehmen einen Bilanzgewinn von CHF 92'000 aus. Eine Dividende von fünf Rappen pro Aktie würde zu einem Mittelabfluss von CHF 3,9 Mio. führen, nebst den Transaktionskosten. Somit müsste die BLS fast CHF 3,9 Mio. von den freien Reserven abzweigen. Damit würde die bereits tiefe Eigenkapitalquote der BLS noch mehr strapaziert. Der Verwaltungsrat hat in den letzten Jahren alles dafür getan, die Eigenkapitalbasis zu stärken. Für die anstehenden Investitionen und die Vergrösserung der Autonomie für neue Geschäftsfelder ist die BLS darauf angewiesen. **Namens des Verwaltungsrats, beantragt der Vorsitzende den Antrag von Herrn Deutsch abzulehnen.**

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, bezieht sich auf die Information des Vorsitzenden, dass die BLS nur eine Kategorie von Aktien habe. Vermögensrechtlich habe die BLS aber aus der Bildung der eisenbahnrechtlichen Extrareserven nach Art. 36 Personenbeförderungsgesetz bzw. Art. 91 eine Art Sonderreserve für die öffentlichen Aktionäre geschaffen. Das heisst, deren Aktien sind sozusagen mit einer Sahnehaube versehen und jene der sogenannten Privataktionäre nicht. Insofern habe man bereits zwei Kategorien Aktien geschaffen. Dies unfreiwillig und ohne Statuten, sondern allein durch das Vorhandensein der gesetzlichen Situation. Aus diesem Grund empfiehlt Herr Georg dem Verwaltungsrat den Gedanken von zwei Aktienkate-

gorien aufzunehmen und dies entsprechend zu handhaben. Es seien keine speziellen Aktionen erforderlich, denn manchmal sei der gute Wille auch eine Lösung.

Der Vorsitzende versichert, dass die von Herrn Georg angesprochene Problematik vom Verwaltungsrat immer wieder intensiv diskutiert wird. Bezüglich Sahnehäubchen auf den Aktien der öffentlichen Aktionäre bezweifelt der Vorsitzende, dass diese immer so frisch und schmackhaft ist. Die öffentliche Hand bezahlt Hunderte von Millionen in die Kasse der BLS. Ohne die finanzielle Unterstützung der Kantone und der Eigenossenschaft gäbe es die BLS nicht mehr. Alle Erträge aus den abgeltungsberechtigten Strecken kommen von der öffentlichen Hand. Alle Kantone, die Leistungen bei der BLS bestellen, decken mit ihren Subventionen diese von der BLS erbrachten Leistungen ab. Die BLS ist der öffentlichen Hand aus gesetzlichen Gründen sehr verpflichtet, das heisst aber nicht, dass sie die anderen Aktionäre vergisst. Der Verwaltungsrat versucht hier Lösungen zu finden, welche über eine lange Sicht durchführbar sind.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag von Herrn Deutsch – **„Für das Geschäftsjahr 2016 ist eine Dividende von fünf Rappen pro Aktie auszus zahlen“** – abgestimmt. Es kommt der Coupon 2 zur Anwendung.

Abstimmung:	Der Aktionärsantrag von Peter D. Deutsch zur Auszahlung einer Dividende von fünf Rappen je Aktie wird wie folgt abgelehnt:
Präsenzquorum	65'815'773
Ablehnung	63'740'625
Zustimmung	2'074'444
Enthaltungen	704

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion über die Verwendung des Bilanzenerfolgs gemäss dem traktandierten Antrag des Verwaltungsrats.

Da kein Wortbegehren gestellt wird, wird über den Antrag des Verwaltungsrats zum Traktandum 2 – Text vgl. S 11 – abgestimmt. Es kommt der Coupon 3 zum Einsatz.

Abstimmung:	Die vom Verwaltungsrat beantragte Verwendung des Unternehmenserfolgs wird wie folgt genehmigt:
Präsenzquorum	65'815'465
Zustimmung	63'748'841
Gegenstimmen	2'065'600
Enthaltungen	1'024

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats

Antrag des Verwaltungsrats: Die Mitglieder des Verwaltungsrats der BLS AG sind für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2016 in globo zu entlasten.

Da die Versammlung in den Vorjahren schon verschiedentlich über Ordnungsanträge, 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 zulässig ist. Sie wirkt im Ergebnis als Einzelentlastung für die Mitglieder des Verwaltungsrats. Da die Wirkung in beiden Fällen die gleiche ist, wird das vom Verwaltungsrat beantragte Vorgehen als effizienter und effektiver erachtet, als wenn Anwesenden über alle Damen und Herren im Verwaltungsrat einzeln abstimmen müssten. 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 Rolf H. Georg, Frankfurt, beantragt als Gegenantrag eine Einzelabstimmung je Verwaltungsratsmitglied, damit wenigstens die vom Bund nominierten Verwaltungsratsmitglieder sowie Herr Jean-Michael Cina entlastet werden können. Der Kanton Bern kann seine Verwaltungsräte eben nicht selbst entlasten. Sollte er das tun, wird hiermit gemäss Art. 691 in Verbindung mit Art. 695 OR Einspruch zuhanden des Protokolls erhoben. Die Mehrheit der privaten Aktionäre erteilt bei einer in globo Abstimmung keine Entlastung.

Gegenantrag des Aktionärs Rolf H. Georg:

Die Mitglieder des BLS Verwaltungsrats sind in Einzelabstimmungen zu entlasten.

Der Vorsitzende beantragt der Versammlung im Namen des Verwaltungsrates, den Antrag von Herrn Georg abzulehnen und damit die Mitglieder des Verwaltungsrats global zu entlasten. Dies aus folgenden Gründen: Eine Globalentlastung ist rechtlich zulässig und wirkt gemäss Lehre als Einzelentlastung für die Mitglieder des Verwaltungsrats. Der Vorsitzende hält fest, dass mit einer Globalentlastung die gleiche Wirkung erzielt wird, wie mit einer Einzelentlastung. Der Vorsitzende will die Versammlung mit einer Abstimmung, die im Resultat zum gleichen Ergebnis führt die wie eine Einzelabstimmung, nicht unnötig verlängern. Er hält daher die Globalabstimmung für sinnvoller.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag von Herrn Georg – „**die Mitglieder des BLS Verwaltungsrats sind in Einzelabstimmungen zu entlasten**“ – abgestimmt. Es kommt der Coupon 17 zur Anwendung.

Abstimmung:	Der Aktionärsantrag von Rolf H. Georg zur Einzelentlastung der Verwaltungsratsmitglieder wird wie folgt abgelehnt:	
	Präsenzquorum	65'815'221 (ohne VR/GL)
	Ablehnung	63'749'301
	Zustimmung	2'065'600
	Enthaltungen	320

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag zu Traktandum 3 abgestimmt. Es kommt der Coupon 4 zum Einsatz.

Abstimmung:	Dem Verwaltungsrat wird wie folgt in globo Décharge erteilt:	
	Präsenzquorum	65'814'824 (ohne VR/GL)
	Zustimmung	63'748'904
	Gegenstimmen	2'065'600
	Enthaltungen	320

Der Vorsitzende stellt fest, dass die mit der Führung der Gesellschaft beauftragten Personen gemäss Art. 695 OR bei der Beschlussfassung nicht mitgewirkt haben und auch nicht mitgezählt werden.

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 Ersatzwahl in den Verwaltungsrat

Dr. Hans Werder wurde vor zwei Jahren nur bis zur heutigen Generalversammlung als Mitglied des Verwaltungsrats gewählt. Nun hat er die statutarische Altersgrenze erreicht und muss sein Amt zur Verfügung stellen. Der Verwaltungsrat bedauert es sehr, auf die Mitarbeit von Hans Werder verzichten zu müssen. Hans Werder ist dem Verwaltungsrat 2011 beigetreten. Die Anliegen der BLS begleiteten ihn jedoch fast sein ganzes Berufsleben lang, zuerst von 1987 bis 1996 als Generalsekretär der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern unter dem ehemaligen BLS-Verwaltungsratspräsidenten René Bärtschi und später unter der ehemaligen Vizepräsidentin Frau Alt-Regierungsrätin Dori Schaer. In diese Zeit fielen z.B. der Abschluss des BLS-Doppelspurausbaus und die Durchsetzung der NEAT am Lötschberg. Anschliessend war er bis Ende 2010 Generalsekretär im UVEK. Hier begleiteten ihn die BLS-Themen Basisvereinbarung mit der SBB, Fusion der BLS mit dem Regionalverkehr Mittelland (RM) oder die Ausgliederung der Infrastrukturimmobilien in die BLS Netz AG. Hans Werder

war ab seiner Wahl als Verwaltungsrat auch Mitglied des Ausschusses Finanzen und Revision. Dank seinen umfassenden politischen und wirtschaftlichen Kenntnissen hat Hans Werder immer wieder unschätzbare Impulse und kritische Fragestellungen eingebracht und damit dazu beigetragen, dass der Verwaltungsrat breit abgestützte Entscheide fällen konnte. Der Verwaltungsrat hat Hans Werder bereits an einem kleinen Anlass aus seinem Kreis verabschiedet. Der Verwaltungsrat dankt Hans Werder für seinen grossen Einsatz und wünscht ihm für die Zukunft viel Erfolg und eine gute Gesundheit. Hans Werder wird mit einem grossen Applaus verabschiedet.

Der Verwaltungsrat beantragt den Anwesenden, den vakant werdenden Sitz wieder zu besetzen. Er hat letztes Jahr aufgrund eines klar definierten Anforderungsprofils ein Evaluationsverfahren durchgeführt. Der Verwaltungsrat freut sich, mit Frau Viviana Buchmann eine fachlich und beruflich kompetente Dame als neues Verwaltungsratsmitglied vorzuschlagen. Bis letztes Jahr leitete sie die Mobility Genossenschaft als Geschäftsführerin. Vor ihrem Engagement bei Mobility hatte sie bei verschiedenen Unternehmen im Tourismusumfeld gearbeitet. Aktuell engagiert sie sich als Verwaltungsratspräsidentin der Carsharing-Plattform Catch a Car AG sowie des Gesundheitszentrums Adligenswil. Der Verwaltungsrat schlägt Frau Buchmann insbesondere wegen ihres breiten Erfahrungsschatzes in den Themen der Mobilität und Tourismus zur Wahl vor. Mit ihrer Verstärkung kann die BLS ihre Position als Anbieterin kombinierter Mobilitätsleistungen in den kommenden Jahren weiter stärken. Frau Buchmann wird in die bis zur nächsten Generalversammlung laufende Amtsperiode des Verwaltungsrats eintreten. Der Vorsitzende übergibt das Wort Frau Viviana Buchmann für ein paar Worte zu ihrer Person:

Frau Viviana Buchmann, Udligenswil, ist verheiratet und Mutter von zwei erwachsenen Kindern. Wohnhaft ist Frau Buchmann im Kanton Luzern. Frau Buchmann ist privat sehr viel in der Natur unterwegs und erklärt sich als passionierte Bahnfahrerin. Gerne ist sie auch mit dem Velo unterwegs oder wandert in den Bergen. Frau Buchmann hält fest, dass sie sich über eine Wahl sehr freuen würde und ihre Erfahrungen aus Tourismus und Mobilität gerne als Verwaltungsrätin bei der BLS einbringen würde.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, ist mit der Art und Weise, wie der Verwaltungsrat seine Mitglieder regeneriert, nicht einverstanden. Gemäss ihm hätten die privaten Aktionäre den Anspruch bei einer Neuwahl mitzumachen oder zumindest gehört zu werden. Herr Georg stellt daher den Antrag, die Wahl auf das Jahr 2018 zu verschieben, weil dann sowieso Wahlen anstehen.

Der Vorsitzende hält noch einmal fest, dass es die vermeintliche Kategorie Privataktionäre nicht gibt. Falls Herr Georg damit all jene meint, die weniger Aktien besitzen als der Kanton oder Bund, dann sei auch er in seiner Funktion als Vorsitzender Privataktionär und habe als solcher Einsitz im Verwaltungsrat. Die Kantone resp. der Bund mit ihren grossen Aktienpaketen können ihre Vertreter im Verwaltungsrats kraft Gesetzes- und Statutenbestimmung delegieren. So ist zum Beispiel Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer vom Kanton Bern in

den Verwaltungsrat delegiert. Damit wird die Verbundenheit mit dem Kanton durch das hohe Aktienpaket und die Zahlungen an die BLS in der speziellen Form der Bestellungen unterstrichen. Die Damen und Herren, welche in den Verwaltungsrat gewählt werden, sind eben nicht delegiert, sonst könnte sich die Generalversammlung nicht dazu äussern.

Da keine weiteren Wortbegehren bestehen, lässt der der Vorsitzende über den Antrag von Herrn Georg – „**Vertagung der Neuwahl von Frau Viviana Buchmann um eine Jahr auf die Generalversammlung 2018**“ – abstimmen. Es kommt der Coupon 16 zur Anwendung.

Abstimmung:	Der Aktionärsantrag von Rolf H. Georg zur Vertagung der Neuwahl von Frau Viviana Buchmann um ein Jahr wird wie folgt abgelehnt:	
	Präsenzquorum	65'815'249
	Ablehnung	63'748'729
	Zustimmung	2'066'200
	Enthaltungen	320

Da zum Antrag des Verwaltungsrats – „**Wahl von Frau Viviana Buchmann als Mitglied des Verwaltungsrats in die laufende Amtszeit bis zur Generalversammlung 2018 zu wählen**“ – keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird gewählt. Es kommen die Wahlcoupons zum Einsatz.

Wahl:	Frau Viviana Buchmann wird als Mitglied des Verwaltungsrats für die laufende Amtszeit bis zur Generalversammlung 2018 wie folgt gewählt :	
	Präsenzquorum	65'748'880
	Zustimmung	63'682'296
	Gegenstimmen	1'807'299
	Enthaltungen	259'285

Der Vorsitzende gratuliert Frau Viviana Buchmann zur Wahl in den Verwaltungsrat. Er bittet Frau Buchmann um formelle Bestätigung der Wahlannahme. Frau Buchmann nimmt die Wahl an. Der Vorsitzende freut sich auf die Zusammenarbeit und ist sicher, dass der Verwaltungsrat umfassend vom Fachwissen von Frau Buchmann profitieren kann. Die Generalversammlung begrüsst Frau Buchmann mit einem Applaus.

4.2 Wahl Revisionsstelle

Der Verwaltungsrat schlägt den Anwesenden vor, die Firma KPMG AG, Muri bei Bern, als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2017 zu wählen.

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

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion über die Wahl der Revisionsstelle.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, ist mit der Arbeit der Revisionsstelle nicht zufrieden:

1. *Die Revisionsstelle bescheinigt, die Rechnung entspreche Gesetz und Statuten. Dies stimmt so nicht. Die BLS AG sei kein gemeinnütziger Verein, sondern noch immer eine AG im Sinne einer Private Public Partnership. Dementsprechend gilt die Gewinnstrebigkeit als gegeben, solange kein einstimmiger Verzicht gemäss Art. 706 Abs. 4 OR vorliegt. Und ein solcher liegt nicht vor.*

Bei der Prüfung durch die Revisionsstelle wurde offensichtlich z.B. die eins zu eins Personallieferung an die BLS Netz AG durchgewunken. Die Revisionsstelle hat weder dem Verwaltungsrat noch der Generalversammlung Bericht gemäss Art. 728c Abs. 1 OR und 2.1 erstattet, dass einigen Aktionären dadurch Schaden entstand, andere aber unter Missachtung von Art. 717 und Art. 678.2 OR davon profitieren. Somit sind in erster Linie die privaten Aktionäre geschädigt, für welche sich Herr Georg mehrheitlich ausspricht.

2. *Der Revisionsstelle ist es nicht aufgefallen, dass im Rechnungswerk keine Provision findet, die das Risiko eines Schadenersatzes resultierend aus dem Beteiligungsausflug mit der DB Cargo deckt. Hier hat die Revisionsstelle es versäumt, dem Verwaltungsrat gemäss Art. 728c OR Bericht zu erstatten, damit dieser zumindest hätte versicherungstechnische Massnahmen ergreifen können.*
3. *Wie immer fehlt eine konkrete Empfehlung gemäss Art. 728b Ziff. 4 OR, ob die Revision mit oder ohne Einschränkung ist. Herr Georg bittet, dies jetzt zu Protokoll nachzuholen.*

Der Vorsitzende hält fest, dass im Traktandum 4.2 die Wahl der Revisionsstelle vorgenommen wird. Daher fragt der Vorsitzende bei Herr Georg nach, ob er sein Votum so verstehen müsse, dass Herr Georg die Revisionsstelle nicht wiederwählen wolle. Dies wird von Herrn Georg bejaht.

Die Ausführungen zum Revisionsbericht kann der Vorsitzende unter diesem Traktandum nicht aufnehmen. Der Bericht der Revisionsstelle resp. die Berichterstattung zum Geschäftsjahr 2016 sind im Traktandum 1 behandelt worden.

Nachdem keine weitere Wortmeldungen vorliegen, bietet der Vorsitzende Herrn Stefan Andres von der Revisionsstelle die Möglichkeit zur Stellungnahme:

Herr Stefan Andres, Revisionsstelle KPMG AG, nimmt zur den traktandenfremden Ausführungen von Herrn Georg ebenfalls inhaltlich keine Stellung. Er würde sich über eine Wiederwahl von KPMG AG freuen und eine solche auch annehmen.

Der Vorsitzende bestätigt, dass der Verwaltungsrat von der Revisionsstelle gut informiert wird. Insbesondere der Revisionsausschuss, der eng mit der Kontrollstelle zusammenarbeitet, erhält ein umfassendes und sehr kritisches Bild. Der Verwaltungsrat verdankt diese Leistung.

Für den Wahlantrag des Verwaltungsrats für **KPMG AG als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2017** kommt Coupon 5 zum Einsatz.

Wahl:	Die KPMG AG wird als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2017 gewählt:	
	Präsenzquorum	65'785'942
	Zustimmung	63'720'342
	Ablehnung	1'806'699
	Enthaltungen	258'901

Herr Andres nimmt die Wahl namens von KPMG AG an. Der Verwaltungsrat hat von der KPMG AG eine Vollmacht erhalten, die Herrn Andres ermächtigt, diese Wahl anzunehmen resp. abzulehnen. Der Vorsitzende freut sich auf die weitere Zusammenarbeit.

5. Aktionärsanträge

Die Rolly Fly SA Holding hat dem Verwaltungsrat rechtzeitig fünf Traktanden je mit Anträgen unterbreitet. Die Prüfung der Traktanden und Anträge hat ergeben, dass der Verwaltungsrat nur drei Traktanden auf die heutige Traktandenliste aufnehmen konnte. Herr Georg, der die Interessen der Antragstellerin vertritt, wurde darüber schriftlich orientiert. Im Detail geht der Vorsitzende auf die Gründe hier nicht ein.

5.1 „Bereicherung öffentlicher Aktionäre zu Lasten der Privataktionäre“

Der Vorsitzende vermerkt, dass der Verwaltungsrat diesen Antrag als materiell mangelhaft formuliert angesehen hat, ihn jedoch aufgrund der gängigen Gerichtspraxis auf die Traktandenliste genommen hat. Was würde geschehen, wenn der Antrag von Herrn Georg von der Generalversammlung angenommen würde? Der Verwaltungsrat hat den Eindruck, dass nichts geschehen würde. Das Eigenkapital verzinst sich nicht von selbst und Vorzugsaktien bedürfen einer Statutenänderung. Eine solche wird aber nicht beantragt.

Aktionärsantrag: „Kostenwahrheit durch Verzinsung der Privatkapitals, Schaffung von Vorzugsaktien für die Privataktionäre“.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, erhält Gelegenheit seinen Antrag zu begründen: Es geht um die Frage der eins zu eins Lieferungen von Leistungen an Tochter- und Schwestergesellschaften. Damit wird den Aktionären dieser Gesellschaften ein Kostenvorteil geschaffen, welcher zulasten der Privataktionäre geht. Dies, weil die Privataktionäre im Gegensatz zu den anderen

keinen Kostenvorteil haben. Dieses Ungleichgewicht will Herr Georg sensibilisieren, damit es zukünftig abgeschafft wird.

Der Vorsitzende **beantragt namens des Verwaltungsrats der Generalversammlung, den Antrag von Herrn Georg abzulehnen.** Auf ähnliche Begehren hat der Verwaltungsrat Herrn Georg schon wiederholt mitgeteilt, dass der Verwaltungsrat keine Bereicherung der öffentlichen Hände als Aktionäre zulässt. Solche Unterstellungen muss der Vorsitzende zurückweisen. Der Verwaltungsrat achtet konsequent darauf, dass alle Aktionäre gleich behandelt werden. Im Grunde genommen könnte der Verwaltungsrat für das Anliegen Verständnis haben, aber in der Art, wie es daher kommt, ist es nicht durchführbar. Es ist allen bekannt, dass die BLS eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft ist, deren privatrechtlicher Wirkungsrahmen vom öffentlich-rechtlichen Eisenbahnrecht stark eingeschränkt ist. Verschiedene dieser Bestimmungen können in ihrer Wirkung die Rechte der BLS-Aktionäre einschränken. Sicher ist, dass die Handlungsvarianten des Verwaltungsrats und damit der BLS AG eingeschränkt werden. Ein Ausgleich für allfällige Nachteile der Aktionäre aus diesen Vorschriften des Gemeinwesens ist gesetzlich nicht vorgesehen. Dies ist als politisch gewolltes und rechtliches festgeschriebenes Faktum grundsätzlich hinzunehmen. Dies kann nur auf dem Gesetzgebungsweg korrigiert werden. Die Generalversammlung und auch der Verwaltungsrat sind da die falschen Adressaten.

Wenn Herr Georg eine Verzinsung des Eigenkapitals fordert, ist das in Art. 15 ARPV (Verordnung über die Abgeltung des Regionalverkehrs) grundsätzlich vorgesehen. Wenn man die Bestimmung jedoch genau betrachtet, fokussiert sie auf Fälle der verhältnismässigen Steigerung des Eigenkapitals zum Gesamtkapital. Die Verzinsungsmöglichkeiten werden also stark eingeschränkt. Zur Finanzierung einer Dividende kann diese Bestimmung kaum verwendet werden. Zudem ist es eine Kannvorschrift und liegt damit im Ermessen der Behörde. Die Praxis des Bundesamts für Verkehr ist da sehr restriktiv. Bisher wurden solche BLS-Anliegen nicht aufgenommen. Zudem ist zu betrachten, dass auch die Gewinnausschüttungsbestimmung von Art. 36 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz eher theoretischer Natur ist. Daher macht die Schaffung von Vorzugsaktien keinen Sinn. Der Verwaltungsrat vertritt zudem die Auffassung, dass eine Vorzugsaktie für „Privataktionäre“ auch unfair wäre. Wenn der Bund, die Kantone und indirekt auch die Gemeinden mit den Abgeltungen eine Verzinsung des Eigenkapitals ermöglichen und auch zur Äufnung der Reserven gemäss Art. 36 Personenbeförderungsgesetz beitragen, dann wäre es nichts als fair, wenn diese als Aktionäre bei einer Dividendenausschüttung auch davon verhältnismässig profitieren könnten. Da Herr Georg das offenbar nicht wünscht, verletzt sein Antrag im Ergebnis die privaten Rechte der öffentlich-rechtlichen Aktionäre und wäre bei einer Annahme daher anfechtbar. Auch wenn Herr Georg immer wieder die Auffassung vertritt, dass das Gemeinwesen die BLS Aktionäre benachteilige, muss der Vorsitzende wiederholt darauf hinweisen, dass es gerade die öffentliche Hand ist, welche mit Abgeltungen zu rund 50% unseres Umsatzes beiträgt und damit die BLS betrieblich und finanziell am Leben erhält.

Der Vorsitzende ist sich bewusst, dass das kein Trost ist, dass die BLS-Aktie keine Dividende abwirft. Damit schliesst sich der Kreis jedoch sinnbildlich und wir stehen wieder am Anfang der Begründung, nämlich bei den besonderen Umständen, die für gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaften gelten. Dem Vorsitzenden ist es sehr wichtig zu unterstreichen, dass hier nicht bewusst und aktiv eine Diskriminierung einer Aktionärsgruppe betrieben wird, sondern dass sich der Verwaltungsrat an Gesetz und Vorschrift hält, was seine Aufgabe ist.

Herr Markus Minder, Muri b. Bern, *stört sich etwas daran, dass der Verwaltungsrat sich seit Jahrzehnten nie mehr die Überlegung gemacht hat, die Aktionäre mit einer Dividende zu beglücken. Herr Minder kann sich erinnern, dass die BLS in den 60er-Jahren eine Dividende bezahlt hat. Herr Minder will wissen, was falsch gegangen ist, dass dies heute nicht einmal mehr in Betracht gezogen wird?*

Der Vorsitzende hält fest, dass sich der Verwaltungsrat sehr wohl mit dieser Frage auseinandersetzt. Im 2016 hat der Verwaltungsrat nach einer intensiven Analyse mit dem Kanton Bern und der Eidgenossenschaft in einer Diskussion zusammen geprüft, ob es möglich ist, eine Dividende auszuzahlen. Man ist zum Ergebnis gekommen, welches bereits dargelegt worden ist. Was sich im Vergleich zu den 60er-Jahren geändert hat, kann der Vorsitzende aus dem Stegreif nicht beantworten. Er kann dazu sagen, dass heute die Gesetzgebung so ist, dass eine Dividendenausrichtung im abgeltungsberechtigten Bereich nur unter besonderen Bedingungen möglich ist. Der Gesetzgeber will im Grundsatz aber nicht, dass aus Steuergeldern Dividenden finanziert werden. Bevor Dividenden in grösserem Ausmass ausgeschüttet werden dürften, müsste zuerst die Gesetzgebung geändert werden. Hier kann die Generalversammlung aber nichts bewirken. Würde die BLS in einem anderen Gesellschaftsbereich Gewinne erwirtschaften, dann wäre es ein anderes Thema.

Herr Gerhard Schmid, Thun, *will wissen, warum die BLS nicht jedem Aktionär eine Gratis-Tageskarte auf dem Schiff übergibt, wie er es bereits vorgeschlagen hat. Da der Schiffsbetrieb nicht abgeltungsberechtigt sei, wäre dies juristisch kein Problem.*

Der Vorsitzende informiert, dass der Verwaltungsrat aus dieses Anliegen intensiv geprüft hat. Hier steht die Wertrelation einer Tageskarte in einem nicht akzeptablen Verhältnis zum Wert der Aktien. Im Extremfall würde dies heissen, dass die Anwesenden mit einer Aktie im Nennwert von einem Franken, eine Tageskarte im Wert von z.B. CHF 10.00 erhalten, was einer unverhältnismässigen Dividende gleich käme. Mit 1000 Aktien wären die CHF 10.00 wieder angemessen. Wenn man so allen Aktionären diese Tageskarte abgeben würde, erhielten im Extremfall der Kanton Bern und der Aktionär gemäss Vorschlag mit nur einer Aktie je auch nur eine Tageskarte. Das würde im Ergebnis dann wieder zu einer Ungleichbehandlung der Aktionäre führen würde. Im Extremfall wäre die Gefahr gross, dass die Steuerbehörde eine solche verdeckte Dividende nachträglich besteuern würde. Dies, weil sie eben in keinem Verhältnis zum Nominalwert der Aktie stünde. Der Verwaltungsrat hat jedoch andere Möglichkeiten geprüft. Diese werden unter dem Traktandum Verschiedenes erläutert.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, bedankt sich für die Ausführungen des Vorsitzenden. Er weist darauf hin, dass es nicht darum geht, aus Abgeltung Dividende zu bezahlen. Die BLS muss in der Lage sein, mit ihrem Vermögen resp. Kapital etwas mehr zu erwirtschaften oder richtigerweise bewirtschaften. Aus nicht abgeltungsberechtigten Bereichen ist so viel zu erwirtschaften, dass für alle eine Dividende ausbezahlt werden kann; nicht nur für die Privataktionäre. Dies würde dann wieder zurück in die Kasse von Bund und Kanton fließen und somit eine Minderung der Beiträge an die Gesellschaft erwirken. Es wäre so gesehen nichts Schlimmes, eine Dividende zu zahlen. Er hat immer beantragt, die Dividende aus den Kapitalrückstellungen zu zahlen. Nicht aus den laufenden Rückstellungen, welche in die freien Reserven fließen, sondern kontinuierlich aus den freien Reserven eine Dividende zu zahlen. Herr Georg zeigt sich erfreut, dass sich der Verwaltungsrat weiter mit dem Thema befasst und hofft, dass die Anwesenden bis zur nächsten Generalversammlung Licht in dem langen Tunnel sehen.

Der Vorsitzende bestätigt Herrn Georg, dass er Recht damit hat, dass es eine Problematik der Gesellschaft ist, dass sie nicht einen ordentlichen Gewinn anhäufen kann, sondern eben mit den abgeltungsberechtigten Verkehren im Rahmen der Gesetzgebung wirtschaften muss. Dieses Problem kann wie vom Vorsitzenden bereits gesagt, nicht innerhalb der Gesellschaft gelöst werden, sondern nur auf gesetzgeberischem Weg. Solange die BLS Steuergelder verwendet, ist sie daran gehalten, diese so sorgfältig wie möglich einzusetzen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Aktionärsantrag – **„Kostenwahrheit durch Verzinsung der Privatkapitals, Schaffung von Vorzugsaktien für die Privataktionäre“** – abgestimmt. Es kommt der Coupon 6 zum Einsatz.

Abstimmung:	Der Aktionärsantrag „Kostenwahrheit durch Verzinsung der Privatkapitals, Schaffung von Vorzugsaktien für die Privataktionäre“ wird wie folgt abgelehnt :
Präsenzquorum	65'809'673
Ablehnung	63'743'049
Zustimmung	2'065'600
Enthaltungen	1'024

5.2 „Vernebelter Millionenverlust beim Rückkauf der DB Cargo Beteiligung“

Aktionärsantrag: „Ermittlung der Verantwortlichen durch die Revisionsstelle und Anhebung einer Verantwortlichkeitsklage mit Kapital-Prorata-Schadenersatz für geschädigte Aktionäre“

Der Vorsitzende erwähnt, dass **der Verwaltungsrat Ablehnung des Aktionärsantrags beantragt**. Mit diesem Traktandum und Antrag hat es Herr Georg dem Verwaltungsrat nicht einfach gemacht, es auf die Traktandenliste zu setzen. Der Antrag oder besser gesagt die traktandierende und nicht bewiesene Unterstellung eines wie Herr Georg es formuliert „vernebelten Millionenverlusts“ hätte nach Ausschöpfung des Auskunfts- und Einsichtsrechts an der Generalversammlung 2015 - wenn schon - eigentlich Gegenstand eines Sonderprüfungsantrags sein müsste. Nun, das Geschäftsjahr 2014, welches den Rückkauf der von der DB gehaltenen BLS Cargo-Aktien umfasste, ist mit Mehrheitsbeschluss abgenommen und der Verwaltungsrat entlastet worden. Gegen diese Beschlüsse wurden keine Klagen eingereicht. Es geht nicht an, dass Herr Georg die Generalversammlung unter Ausnutzung seines statutarischen Traktandierungs- und Antragsrecht unnötig mit eher persönlichen geprägten Anliegen beschäftigt. Der Vorsitzende muss Herrn Georg heute daher mitteilen, dass der Verwaltungsrat künftige Traktanden und Anträge, die einen vergleichbaren Hintergrund haben nicht mehr auf die Traktandenliste setzen werden. Der Verwaltungsrat erachtet dies schon fast als eine rechtsmissbräuchliche Ausübung des Aktionärsrechts.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, hält fest, dass CHF 20 Mio. verweigert worden seien, und dass für diese CHF 20 Mio. ein Schuldiger gefunden werden muss. Der Fehler könnte auch bei der DB liegen, mit dem Verdacht, dass diese die BLS erpresst haben könnte. Die Problematik sieht Herr Georg im Vertrag, welcher mehrmals von ihm hinterfragt worden ist. Er will wissen, welche unangenehmen oder versteckten Begleiterscheinungen Teil des Vertrages waren. Der Verwaltungsrat hat die Aktionäre zu Protokoll angeschwindelt und gesagt, in diesem Vertrag seien keine Risiken vorhanden. Aber das Risiko sind die CHF 20 Mio., welche nun fehlen. Herr Georg will niemand beschuldigen, aber es muss dennoch ermittelt werden, wer hierfür verantwortlich ist. Wenn gewünscht, wird Herr Georg eine Sonderprüfung für diesen Fall beantragen, um die Umstände aufzuarbeiten und zu klären, wer die Schuld zu tragen hat. Wäre diese auf Seiten der BLS, würde ein Versicherungsfall entstehen, aber Herr Georg will das Geld wieder in der freien Reserve sehen. Man könnte die ganze Angelegenheit auch elegant lösen und beim jetzigen Verkauf des gleichen Aktienpakets an die SNCF die CHF 20 Mio. als Paketaufschlag dazulegen und den Betrag dann ebenfalls in die freie Reserve einzahlen. Die ganze Sache als geschehen abzuhaken, geht Herrn Georg zu weit. Der Schuldige muss dafür die Verantwortung tragen, in erster Linie versicherungsmässig.

Der Vorsitzende bezieht zu den Vorwürfen wie folgt Stellung: Das Problem ist, dass der Verwaltungsrat die Basis des Antrages nicht sieht. Er sieht weder die CHF 20 Mio. noch die damit verbundene Verantwortlichkeit, eine Schuld irgendjemandem zuzuschieben. Es wird über etwas abgestimmt, was gar keine Grundlage hat. Formell hält der Vorsitzende fest, dass es

nicht Aufgabe der Revisionsstelle ist, Verantwortliche zu ermitteln und Verantwortlichkeitsklage zu erheben. Der Revisionsstelle dürfen gemäss Art. 731a OR weder Aufgaben des Verwaltungsrats noch Aufgaben zugeteilt werden, die ihre Unabhängigkeit in Frage stellen würden. Die Revisionsstelle wäre auch nicht legitimiert, eine Verantwortlichkeitsklage einzureichen. Das können nur die Gesellschaft, die Aktionäre oder Gesellschaftsgläubiger. Weiter ist der Vollzug von Generalversammlungsbeschlüssen unentziehbare und unübertragbare Angelegenheit des Verwaltungsrats.

Inhaltlich muss der Vorsitzende den von Herrn Georg unterstellten „vernebelten Millionenverlust von CHF 20 Mio.“ bestreiten und zurückweisen. Der Vorsitzende hat Herrn Georg schon früher bilateral oder an der Generalversammlung 2015 mitgeteilt, dass die Parteien BLS und DB Cargo betreffend Ermittlung des Kaufpreises Stillschweigen vereinbart haben. Das ist eine übliche Klausel in solchen Geschäften. Schlussendlich stellt ein Kaufpreis immer eine Verhandlungslösung dar, die auf objektiven Unternehmensbewertungen (Substanz- und Ertragswertmethoden) basiert und je nach Käufer- und Verkäufersicht voneinander abweichen kann. Der Vorsitzende kann Herrn Georg auch heute nicht weiter Auskunft geben, als was er bereits an der Generalversammlung 2015 mitgeteilt hat.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Aktionärsantrag – **„Ermittlung der Verantwortlichen durch die Revisionsstelle und Anhebung einer Verantwortlichkeitsklage mit Kapital-Prorata-Schadenersatz für geschädigte Aktionäre“** – abgestimmt. Es kommt der Coupon 7 zur Anwendung.

Abstimmung: Der Aktionärsantrag „Ermittlung der Verantwortlichen durch die Revisionsstelle und Anhebung einer Verantwortlichkeitsklage mit Kapital-Prorata-Schadenersatz für geschädigte Aktionäre“ wird wie folgt abgelehnt :

Präsenzquorum	65'803'091
Ablehnung	63'737'491
Zustimmung	1'806'699
Enthaltungen	258'901

5.3 „Autonomer Zugbetrieb, eine europäische Führungsrolle für die BLS AG“

Aktionärsantrag:

Der Verwaltungsrat wird ersucht, die Geschäftsleitung einen „Fahrplan zur Migration“ erstellen zu lassen und an der nächsten Generalversammlung zu berichten.

Der Vorsitzende erwähnt, dass **der Verwaltungsrat Ablehnung des Aktionärsantrags im Rahmen einer Konsultativabstimmung beantragt.**

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt: *Es wird nicht verstanden, warum die BLS nicht einen Schritt nach vorne macht, um sozusagen eine Führerschaft in diesem Gebiet anzustreben. Irgendjemand muss den ersten Schritt machen, und Herr Georg will nicht, dass jemand aus dem Ausland, z.B. Trenitalia, vorgibt wie es zu machen ist und die BLS nur noch abschreiben und nichts mehr dazu beitragen kann. Die BLS soll mit ihrem Know-how und strategisch gut organisierten Möglichkeiten die Chance nutzen oder zumindest genau prüfen, ob sich das Thema für sie rechnet oder nicht. Herr Georg will sicherstellen, dass nicht plötzlich Brüssel oder ein Dritt-Eisenbahnverkehrsunternehmen sich aus dem Fenster lehnt und die Marktführerschaft in Europa übernimmt. Herr Georg ist sehr froh, dass der CEO das Europakapitel der UIC leitet und da ist es auch wichtig, dass sich die BLS mit guten Ideen positioniert. Herr Georg vertraut der BLS, sie hat in den letzten 50 Jahren einiges geliefert und bewiesen, dass sie etwas kann. Der Antrag von Herr Georg ist an und für sich sehr sympathisch. Der BLS hat in den vergangenen Jahren immer wieder mit technologischen Neuerungen und Spitzenleistungen Marksteine gesetzt. Es gehört sozusagen zur DNA der BLS, technologisch immer an der Spitze mitzumachen.*

Der Vorsitzende erwähnt, dass der Antrag aus formellen Gründen leider heikel ist; so heikel, dass der Verwaltungsrat hier nur eine Konsultativabstimmung zulässt. Die Alternative wäre gewesen, das Traktandum nicht auf die Traktandenliste nehmen, da eine Zustimmung zu Ihrem Antrag die unentziehbaren und unübertragbaren Kompetenzen des Verwaltungsrats, nämlich die Oberleitungskompetenz klar verletzen würde. Mit einem Beschluss im Konsultativverfahren entsteht kein verbindlicher Beschluss.

Inhaltlich hat Herr Georg das automatisierte Fahren bereits an der vergangenen Generalversammlung zum Gegenstand einer Frage gemacht. Das Thema wird zurzeit von der Bahnbranche in der Schweiz in einem gemeinsamen Projekt vorangetrieben. Die BLS ist daran aktiv beteiligt. Die Automatisierung des Bahnbetriebs ist komplex und teuer. Es ist wie immer bei der Bahn ein Zusammenspiel zwischen den Infrastrukturen und den Verkehrsunternehmen. Mit dem standardisierten ETCS-System ist in der Schweiz schon auf verschiedenen Strecken ein erster Automatisierungsgrad erreicht. Damit kann die Signalisation und die Reaktion überwacht und notfalls vom System gesteuert werden. Erste Studien zeigen auf, dass mit zunehmenden Automatisierungsgraden bis hin zur unbegleiteten Zugfahrt ein namhaftes Spar- und Effizienzpotenzial besteht. Die Branche in der Schweiz ist nun daran, die Automatisierung der Bahn gemeinsam projektmässig voranzutreiben. Angesichts der Komplexität dieses Themas kann die BLS dieses aber nicht alleine stemmen. Es fehlen ihr dazu die finanziellen und personellen Mittel, aber auch den Einfluss in der gesamten Branche, schweizweit etwas durchzusetzen. Eine europäische Führungsrolle traut sich die BLS nicht zu, bei allem Glauben an die Stärke der Gesellschaft. Mitunter führt dieser letzte Punkt dazu, dass der Verwaltungsrat beantragen muss, den Antrag von Herrn Georg abzulehnen. Die Anwesenden entnehmen aber Ausführungen des Vorsitzenden, dass die BLS bei diesem wichtigen Thema mit angemessenen Mitteln an vorderster Front mitarbeitet. Der Vorsitzende geht davon aus, dass die BLS

weitere Fortschritte in einem kommenden Geschäftsbericht oder an einer Generalversammlung thematisieren wird.

Der Vorsitzende fragt Herr Georg daher an, ob er den Antrag angesichts den Ausführungen aufrechterhalten will?

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, *verdankt die Ausführungen. Wenn diese zu Protokoll genommen werden, genügt ihm diese Information fürs Erste. Herr Georg wird aber darauf zurückkommen, falls sich die BLS in diesem Thema nicht bewegen sollte. Eine Abstimmung erübrigt sich in diesem Fall.*

Der Vorsitzende bedankt sich bei Herrn Georg, dass er den Antrag zurückzieht und hält fest, dass seine Ausführungen zu Protokoll genommen werden.

Das Wort zu diesem Traktandum wird nicht weiter verlangt.

6. Verschiedenes

Gemäss dem Vorsitzenden haben die Anwesenden unter diesem Traktandenpunkt Gelegenheit, zu eher allgemeinen Angelegenheiten das Wort zu ergreifen. Er hält fest, dass unter diesem Traktandum keine Beschlüsse gefasst werden können.

Wie bereits von Herrn Schmid aus Thun angesprochen, kommt der Vorsitzende wieder auf das Thema der Tageskarte zurück. An der letzten Generalversammlung hat Herr Markus Minder einen Vorschlag gemacht, den der Verwaltungsrat inzwischen geprüft hat. Einen Teil der Antwort haben die Anwesenden heute bereits bei der Zutrittskontrolle in Form eines Gutscheins für ein Angebot „2 für 1 Tageskarte“ für den Thuner- und Brienersee erhalten. Die BLS wird den Anwesenden auch in den kommenden Jahren solche oder ähnliche Angebote, auch in Zusammenarbeit mit unseren Partnern, unterbreiten. Einen solchen Gutschein erhalten die Anwesenden unabhängig von der Anzahl der sich in ihrem Besitz befindlichen Aktien, aber nur dann, wenn sie an der Generalversammlung teilnehmen. Solche Angebote sind steuerrechtlich nur unter gewissen Voraussetzungen möglich. Angesichts des Nominalwerts der Aktie sind diese Grenzen nicht hoch und damit die Möglichkeiten doch stark eingeschränkt. Die Verteilung von Gratis-Tageskarten für das BLS Netz oder die Schifffahrt überschreiten nach Auffassung des Verwaltungsrats die Grenzen, die in der Steuerpraxis akzeptiert werden.

Mit einem Gutschein kann die BLS eine Art Kundenpflege machen; es ist zwar ein bescheidener Rahmen, aber doch ein erster Schritt, und die BLS will es in den kommenden Jahren auch entsprechend halten. Der Verwaltungsrat wurde auch darauf aufmerksam gemacht, dass andere Bahnen sogenannte Aktionärsclubs führen und dort den Aktionären gewisse Vorteile ausschütten oder anbieten. Der Verwaltungsrat ist dem nachgegangen und hat sich mit anderen Bahngesellschaften ausgetauscht, um zu schauen, wie solche Clubs strukturiert sind. Hier stösst der Verwaltungsrat auf die gleiche Problematik der steuerrechtlichen Behandlung, die in

Publikumsgesellschaften mit einem breiten Aktionärskreis wesentlich schwieriger handzuhaben ist, als in einer Firma mit überschaubarem Aktionärskreis.

Noch einen Hinweis zu den Tageskarten, welche für den Besuch der Generalversammlung abgegeben werden. Aus heutiger Sicht ist nicht klar, ob der Verwaltungsrat diese Tageskarten im nächsten Jahr noch in der gleichen Form herausgeben kann. Die heutigen Tageskarten haben im ganzen BLS-Einzugsgebiet Gültigkeit – unabhängig davon, ob eine BLS- oder eine SBB-Linie benutzt wird. Die SBB haben dieses Gültigkeitszugeständnis für ihre Linienabschnitte per Ende 2017 gekündigt. Das würde bedeuten, dass die Anwesenden auf SBB-Strecken nicht mit dieser Tageskarte fahren könnten. Der Verwaltungsrat arbeitet an einer Lösung für dieses Problem, er weiss aus heutiger Sicht allerdings noch nicht, ob den Aktionären auch für nächstes Jahr wieder eine Tageskarte für die Fahrt an die Generalversammlung angeboten werden kann.

Der Vorsitzende erteilt dem Plenum das Wort.

Herr Rolf H. Georg, Frankfurt, verweist auf seine Anregung, die Generalversammlung auf die BLS Schiffe zu verlegen. Analog wie bei der UIC könnte am Vorabend die Party stattfinden und am Folgetag würde dann die Generalversammlung durchgeführt. So könnten all jene die nur an der Party teilnehmen wollen, den Abend geniessen und die Generalversammlung würde dann am nächsten Tag in kleinerem Rahmen stattfinden. So könnte die BLS sich selbst ein Geschäft zuschieben, da sie ja nicht am Kursaal Bern beteiligt ist. Herr Georg schlägt vor, dass man ein Datum sucht, welches fahrplantechnisch gut liegt und den Anlass zukünftig auf den BLS Schiffen durchführt. Diese würde die Unternehmung finanziell entlasten.

Der Vorsitzende nimmt den Vorschlag auf. Der Verwaltungsrat wird in Zusammenarbeit mit der BLS Schifffahrt die Möglichkeiten prüfen.

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

Er bedankt sich für das Erscheinen und freut sich, die Anwesenden auch in diesem Jahr wieder zum gemeinsamen Mittagessen einladen zu dürfen. Das Mittagessen wird im Forum des Kursaals mit Blick auf die Stadt Bern eingenommen.

Die Generalversammlung 2018 findet am Donnerstag, 17. Mai 2018 im Kursaal Bern statt.

Der Vorsitzende schliesst die Generalversammlung 2017.

Schluss der Versammlung: 12.15 Uhr

Thomas Müller



Sekretär des Verwaltungsrats

Dr. Rudolf Stämpfli



Präsident des Verwaltungsrats

Nina Lauri



Protokollführerin

Beilage:

- Referat Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung
- Fragen-/Antwortenkatalog (vgl. Traktandum 1, S. 9)

Referat

Bern, 11. Mai 2017

Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Berichterstattung zum Geschäftsjahr 2016



Mesdames, Messieurs,
Chers actionnaires,

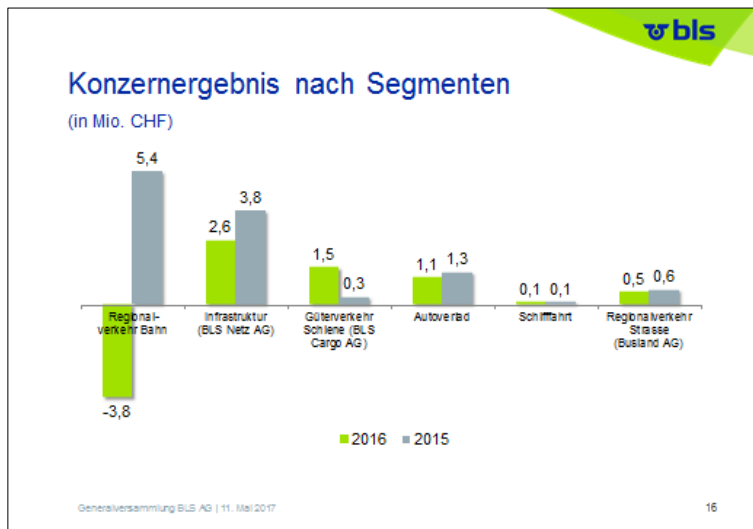
Je vous souhaite également la bienvenue.

Je voudrais à présent vous présenter le résultat de l'exercice 2016. L'année passée, BLS a réalisé un résultat de 15,6 millions de francs. Ces chiffres sont supérieurs de 11,8 millions de francs à ceux de l'année précédente, mais les exercices 2015 et 2016 ne sont guère comparables, et ce pour deux raisons.

Tout d'abord, le faible nombre de sinistres que nous avons connu a grandement contribué à cette amélioration du résultat. Nous avons ainsi touché un remboursement de 4,4 millions de francs au titre de nos primes d'assurances.



Den zweiten Effekt sehen Sie in dieser Grafik. Wir haben 2016 keine Rückstellungen für das Vorsorgewerk getätigt. 2015 haben wir 20 Millionen Franken ins Vorsorgewerk eingeschossen. In den Jahren zuvor waren es ebenfalls Beträge um 10 bis 20 Millionen Franken. Insgesamt haben wir seit 2008 mehr als 130 Millionen Franken an Rückstellungen in unser Vorsorgewerk getätigt. Der Deckungsgrad unseres Vorsorgewerks hat sich in dieser Zeit von unter 80% auf über 110% verbessert. Dadurch, dass wir nun 2016 keine Rückstellungen getätigt haben, wird das Konzernergebnis natürlich positiv beeinflusst.



Wenn wir uns das Konzernergebnis nun aufgesplittet nach Segmenten ansehen, fällt sofort auf, dass der Regionalverkehr Bahn einen Verlust von 3,8 Millionen Franken ausweist. Das ist natürlich ein Wermutstropfen, denn der Regionalverkehr Bahn ist unser Kerngeschäft. Die Gründe für die Verschlechterung des Ergebnisses werde ich gleich erläutern. Alle anderen Geschäftsfelder schliessen positiv ab. Das ist erfreulich. Die Infrastruktur schliesst mit 2,6 Millionen Franken ab, der Güterverkehr mit 1,5 Millionen Franken – auch zu diesen beiden Geschäftsfeldern gleich noch ein paar Details.

Der Autoverlad hat den Sprung in die Gewinnzone, den er letztes Jahr geschafft hat, konsolidieren können – und das, obwohl der Tourismusverkehr ins Wallis weiterhin rückläufig ist. Wir haben letztes Jahr leicht weniger Fahrzeuge transportiert als 2015.

Wie der Autoverlad hat auch die Schifffahrt das zweite Jahr in Folge ein positives Ergebnis geschafft. Ganz wichtig für die weitere stabile Entwicklung unserer Schifffahrt wird die neue Werft am Thunersee sein. Die Bauarbeiten dafür sind im Gang, Ende 2017 wollen wir den Betrieb in der neuen Werft aufnehmen. Finanziert wird die neue Werft durch den Kanton Bern, der für den Bau 12,8 Millionen Franken

gesprachen hat. Das möchte ich an dieser Stelle nochmals ausserordentlich verdanken. Dank dieser Finanzierung durch den Kanton können wir den Betrieb unserer Thunerseeflotte auch in Zukunft sicherstellen.

Die Busland AG, unser Tochterunternehmen beim Regionalverkehr Strasse, ist seit Jahren stabil unterwegs und hat 2016 ein Ergebnis von einer halben Million Franken erzielt.



Nun wie versprochen ein paar Details zum Regionalverkehr Bahn.

In den Zügen der BLS waren 2016 4% mehr Fahrgäste unterwegs als im Vorjahr. Das ist viel. Einer der Hauptgründe für dieses ausserordentlich hohe Wachstum ist natürlich, dass wir neu die Linie Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds bedienen. Diese Linie bringt uns neue Fahrgäste. Es war eine grosse Herausforderung, diese Linie zu integrieren, denn der Fahrplan ist äusserst eng. In der ersten Jahreshälfte sind wir deshalb noch mit einer Lücke im Takt gefahren – wir haben einzelne Züge ausgelassen, um mehr Sicherheit zu erhalten. Dass wir diese Taktlücke Mitte des Jahres schliessen konnten und seither durchgehend im Halbstundentakt fahren,

zeigt, dass wir die Linie im Griff haben. Das ist eine schöne Erfolgsgeschichte für die BLS.

4% mehr Fahrgäste haben uns zusätzliche Verkehrserträge gebracht. Dass wir trotzdem einen Verlust von 3,8 Millionen Franken ausweisen müssen, hat hauptsächlich zwei Gründe. Erstens mussten wir im Personalbereich Rückstellungen über 5,1 Millionen Franken tätigen. Andererseits mussten wir gegenüber der Offerte, die wir den Kantonen unterbreitet hatten, Mehrkosten über 4 Millionen Franken ausweisen. Wir haben zwar dank der positiven Nachfrageentwicklung mehr Verkehrserträge erzielt, hatten aber auch höhere Ausgaben für Infrastrukturleistungen, für Projekte und für Sanierungsarbeiten.

Die finanzielle Situation unserer Bestellerkantone bleibt angespannt. Wir suchen deshalb auch weiterhin konsequent nach Möglichkeiten, unseren Betrieb effizienter zu gestalten. Gerade deshalb ist es äusserst sinnvoll, dass wir die Linie Brig–Domodossola übernehmen konnten. Rudolf Stämpfli hat das Potenzial im touristischen Verkehr erwähnt – das ist die volkswirtschaftliche Seite. Es gibt natürlich noch eine betriebswirtschaftliche Seite, und die sagt: Es macht Sinn, Zugumläufe möglichst lang zu gestalten. Dadurch, dass wir den RegioExpress Bern–Brig mehrmals pro Tag nach Domodossola verlängern können, sinken die Produktionskosten dieser Linie. Davon profitieren schlussendlich die Bestellerkantone und damit das ÖV-System insgesamt.



Das allgemeine Verkehrswachstum spüren wir auch durch eine stärkere Auslastung der Infrastruktur. 2016 waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs als im Vorjahr. Besonders stark war der Anstieg auf der Lötschbergachse – nämlich bei satten 13%. Die Lötschbergachse ist stark ausgelastet und wie Sie sicher wissen, möchten wir den Lötschberg-Basistunnel ausbauen, um die Kapazität auf der Achse zu erhöhen. Die über 20 Kilometer lange Einspurstrecke im Tunnel ist ein Nadelöhr, das wir beseitigen wollen. Die Planungsarbeiten für einen möglichen Ausbau haben wir im vergangenen Frühjahr gestartet. Auf der Basis dieser Planungsarbeiten erwarten wir ungefähr im Jahr 2019 einen Entscheid des Parlaments, ob wir den Tunnel ausbauen dürfen.

Ein Ausbau würde ermöglichen, die Intercity-Züge zwischen Bern und dem Wallis durchgehend im Halbstundentakt zu führen – heute hat dieser Takt noch einige Lücken. Und wir könnten weitere Güterzüge, die heute über die Bergstrecke fahren, in den Basistunnel verlagern.

Aber auch aktuell wird an unserer Infrastruktur viel gebaut. 2016 haben wir mehr als 230 Millionen Franken investiert, um unsere Infrastruktur zu unterhalten und zu erneuern. Wir freuen uns natürlich, dass wir im Januar mit dem Bund und den

Kantone eine neue Leistungsvereinbarung unterzeichnen konnten. Wir erhalten über diese Leistungsvereinbarung für die Jahre 2017 bis 2020 insgesamt 1,15 Milliarden Franken. Die vierjährige Leistungsvereinbarung gibt uns die finanzielle Sicherheit, dass wir unsere Infrastruktur ausreichend unterhalten und erneuern können. Nun ist es unsere Verantwortung, die gesprochenen Steuergelder optimal einzusetzen.



Ich möchte noch auf den Güterverkehr eingehen, weil wir hier im Februar eine gewichtige Änderung angekündigt haben. Wir haben in äusserst konstruktiven Verhandlungen letztes Jahr einen neuen Partner für die BLS Cargo AG gefunden. Es ist dies SNCF Logistics, der Logistik- und Güterverkehrsbereich der staatlichen Eisenbahngesellschaft Frankreichs SNCF. SNCF Logistics übernimmt 45% der Aktien an BLS Cargo, sofern die Wettbewerbsbehörden dieser Vereinbarung zustimmen.

SNCF Logistics ist mit ihrer Tochtergesellschaft Captrain auf dem Güterverkehrsmarkt in Italien und Deutschland stark vertreten. Das passt in unser Geschäftsmodell eines starken grenzüberschreitenden Verkehrs. Bei diesem Geschäftsmodell übernimmt BLS Cargo die Gesamtverantwortung für den Transport

von den Niederlanden bis nach Italien. Dank der Partnerschaft mit SNCF Logistics werden wir den grenzüberschreitenden Verkehr in den kommenden Jahren weiter stärken. Um dieses Ziel zu erreichen, investieren wir auch in eine neue Flotte von Mehrsystemlokomotiven, die auf dem gesamten Nord-Süd-Korridor eingesetzt werden können. 2016 haben wir die ersten 5 Stück dieser neuen Lokomotive, die Sie übrigens auch auf dem Bild sehen, erhalten. Insgesamt haben wir bei Siemens 15 Stück dieser Lokomotive bestellt.



Soweit meine Ausführungen zum Geschäftsjahr 2016. Ich möchte nun abschliessend nochmals über das Thema reden, das Rudolf Stämpfli bereits angesprochen hat. Wir denken, dass die BLS eine attraktive regionale Ergänzung im Fernverkehr sein kann.

Das Schweizer Bahnsystem ist darauf ausgerichtet, dass unterschiedliche Verkehrsunternehmen daran teilnehmen können. Ansonsten würde die BLS ja gar nicht existieren. Wir sind der Meinung, dass von einer guten Konkurrenz alle profitieren – sowohl die Fahrgäste wie auch die Besteller. Denn so können neue Ideen entstehen. Eine Idee, die wir in den vergangenen zwei Jahren entworfen haben, ist ein Ausbau unseres Netzes durch zusätzliche überregionale Linien.

Teilweise wären das Linien im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr, teilweise im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr. Die Linien im Fernverkehr wären aber insgesamt defizitär, weshalb wir sie mit drei gewinnbringenden Fernverkehrslinien zu einem Paket zusammenschnüren wollen, das wir insgesamt eigenwirtschaftlich betreiben können. Das ganze Paket wäre interessant für die Fahrgäste – wir würden die Zugkilometer in unserem Marktraum gegenüber heute um etwa 50% erhöhen. Aber auch das ÖV-System als Ganzes würde von einem solchen eigenwirtschaftlichen BLS-Paket profitieren.

Konkurrenz im Schweizer Bahnsystem trägt dazu bei, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Diese Konkurrenz soll unter partnerschaftlich verbundenen Bahnen stattfinden. Wir wollen keinen Zweikampf mit der SBB, wie das in der Öffentlichkeit jetzt teilweise dargestellt wird. Ganz im Gegenteil – wir wollen gemeinsam mit der SBB auf dem Verhandlungsweg eine Lösung finden. Das haben wir von Anfang an in den Gesprächen unter Federführung des Bundesamts für Verkehr angestrebt und diesen Weg verfolgen wir immer noch. Die SBB ist ein Partner der BLS, in vielen Bereichen. Schlussendlich wollen wir beide dasselbe: den öffentlichen Verkehr aus seiner heute starken Position weiterentwickeln.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Aktionärsfragen von Rolly Fly SA Holding und Antworten der BLS AG im Zusammenhang mit der Generalversammlung BLS AG vom 11. Mai 2017

1) WELCHE KOSTEN SIND INNERHALB DES PERSONALKOSTENBLOCKS DURCH KRANKHEIT UND WIEVIEL DURCH NICHT BETRIEBLICHE UNFÄLLE ENTSTANDEN?

Antwort BLS:

In diesem Zusammenhang muss das Versicherungsmodell in der Schweiz betrachtet werden:

a. Unfallversicherung – Berufsunfall (BU)

Das gesamte Personal ist obligatorisch gegen Berufsunfälle zu versichern. Die Prämien der Berufsunfälle müssen vollumfänglich vom Arbeitgeber getragen werden sind bei den Angestellten nicht als Lohnabzüge zulässig. Beachten Sie ebenfalls den unteren Absatz über Nichtberufsunfall (NBU).

b. Unfallversicherung – Nichtberufsunfall (NBU)

Alle Arbeitnehmer, die mindestens acht Stunden pro Woche arbeiten sind nebst den Berufsunfällen auch obligatorisch gegen Nichtberufsunfälle über die Unfallversicherung zu versichern. Die Prämie für Nichtberufsunfälle ist zu 100% abzugsfähig von den Löhnen der Angestellten. Der abzugsfähige Beitrag muss der Versicherungspolice entnommen werden. Dieser Beitrag ist in der Regel in Promille (‰) angegeben und beträgt zwischen 1 und 3 Prozent.

Die BLS hat in 2017 eine umfangreiche Sicherheitskampagne auf allen Ebenen lanciert, um die BU- und NBU-Vorfälle nachhaltig zu reduzieren.

2) WIE HAT SICH DIE MORBITITÄT IM VERGLEICH ZUM VORJAHR ENTWICKELT?

Antwort BLS:

Die Morbidität blieb stabil mit einer leichten Tendenz gegen unten.

3) WIE HOCH IST AN DEN PERSONALKOSTEN DER KOSTENANTEIL FÜR DAS LOKPERSONAL?

Antwort BLS:

Werden lediglich die Streckenlokführer betrachte, sind Personalkosten von TCHF 82'909 vorhanden. Werden alle Lokführerfunktionen betrachtet (Baulokführer, Lokführeranwärter usw.), ergeben sich Personalkosten von TCHF 86'009.

Dies ergibt folgende %-Anteile an den Personalkosten:

Streckenlokführer: 23%

Alle Lokführer: 24%

4) WIE HOCH WAREN DIE KOSTEN FÜR DIE ERBRINGUNG DER PERSONALLEISTUNGEN AN DIE BLS NETZ AG?

Antwort BLS:

Auszug Geschäftsbericht 2016 BLS Netz AG (S. 14):

3 Aufwand für Material und Dienstleistungen	in 1'000 CHF	
	2016	2015
Materialaufwand	7'213	8'817
Betriebsleistungen von Konzerngesellschaften und Dritten ¹	134'018	127'280
Total	141'232	136'097

¹ Anteil Personalleistungen von BLS AG (in 1'000 CHF): 95'716 (2016), 91'187 (2015)

<p>5) <i>ES WURDEN CHF 10MIO VON DEN SYMOVA RÜCKSTELLUNGEN AUFGELÖST. WOHIN FLOSS DER BETRAG BZW FÜR WAS WURDE ER VERWENDET UND WO DIES IM GB AUFGEFÜHRT?</i></p>
<p>Antwort BLS: Der Betrag wurde Symova zu Gunsten des Konto „Arbeitgeberfinanzierungsfonds BLS“ überwiesen.</p>
<p>6) <i>WIEVIEL RENTE ERHÄLT EIN PENSIONIERTER VR ZB HERR GSELL AUS DEM BLS PENSIONS-KASSEN-KONKLOMERAT?</i></p>
<p>Antwort BLS: Die Verwaltungsrats honorare sind BVG-mässig nicht versichert. Somit erhält ein ehemaliger Verwaltungsrat weder nach seinem Austritt noch nach seiner Pensionierung eine von der BLS mitfinanzierte Rente. Ausgenommen ist die AHV. Das VR-Honorar unterliegt einem AHV-Abzug, der auch vom Arbeitgeber finanziert werden muss. In den Angaben auf S. 68 GB ist der Arbeitgeberanteil inbegriffen.</p>
<p>7) <i>ERHÄLT FRAU JERMANN-AEBI EIN SALÄR VON DER SYMOVA UND DARF SIE DAS BEHALTEN ODER FLIEST DAS AN DIE BLS AG? WIE HOCH SIND DIE KOSTEN DER BLS AG FÜR IHRE TÄTIGKEIT IM STIFTUNGSRAT DER SYMOVA?</i></p>
<p>Antwort BLS: Frau Jermann-Aebi erhält ein Stiftungsrats honorar von rund CHF 4'000.-- p.a., welches Symova der BLS AG überweist. Dieser Betrag deckt die Kosten der von Frau Jermann für die Symova aufgewendeten Arbeitszeit.</p>
<p>8) <i>GB S90: WOHER RÜHRT DER UM CHF 1MIO HÖHERE VERLUST AUS ANLAGEVERMÖGEN?</i></p>
<p>Antwort BLS: Gemäss den geltenden Rechnungslegungsgrundsätzen von Swiss GAAP FER müssen nicht weiter verwendbare Anlagen der Werkstätten Oberburg und Spiez vorzeitig abgeschrieben werden. Das Gleiche gilt für einzelne Komponenten der Fahrzeuge, welche erneuert werden. (z.B. San. Elektro Lok Re 465).</p>
<p>9) <i>GB S91: WAS WURDE MIT DEN CHF 10MIO ABGEFLOSSENEN FLÜSSIGEN MITTEL FINANZIERT?</i></p>
<p>Antwort BLS: Die angesprochenen tieferen flüssigen Mitteln erklären sich unter anderem durch die Zunahme der Forderungen LL (CHF +6 Mio.) bzw. Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (CHF -20 Mio.) sowie dem Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit (CHF 10 Mio.) und geldmässiger Abwicklung der Rückstellung von CHF 10 Mio. zugunsten der Vorsorgeeinrichtung.</p>
<p>10) <i>GB S93: SIND DIE CHF 40MIO FÜR EIGENLEISTUNGEN GESCHÄTZT ODER REAL? AUFKLÄRUNG WIRD ERBETEN.</i></p>
<p>Antwort BLS: Die aktivierten Eigenleistungen erfolgen projekt- und personengenau und basieren auf der SAP-Zeiterfassung der BLS. Infolge des anhaltenden wachsenden Investitionsvolumens steigen auch die aktivierten Eigenleistungen. Es handelt sich bei der Bahnproduktion um Komponenten wie Drehgestelle, Fahrmotoren, Klimaanlage usw., die aufgearbeitet und repariert wurden; bei der BLS Netz AG (Infrastruktur) um Grossprojekte. Auszug Geschäftsbericht 2016 BLS Netz AG (S. 5): Die BLS Netz AG hat im vergangenen Jahr CHF 237,2 Mio. investiert, um ihre Infrastruktur zu erneuern und weiterzuentwickeln. In die fünf grössten Bauprojekte – den Bau des Rosshäuserntunnels sowie die Bahnhofumbauten in Zweisimmen, Müntschemier, Reichenbach und Huttwil – sind insgesamt CHF 94,3 Mio. geflossen. Die Umsetzungen des Fernsteuerkonzepts und des Behindertengleichstellungsgesetzes lösen derzeit eine hohe Bautätigkeit aus. Im Hinblick auf die komplette Fernsteuerung unserer Infrastruktur aus der Betriebszentrale in Spiez haben wir im vergangenen Jahr neue Sicherungsanlagen in Hüswil und Wabern in Betrieb genommen und vier Bahnhöfe entlang der Lötschberg-</p>

Südrampe mit Fernsteuereinrichtungen ausgestattet.
11) <i>GB S97: ERBITTEN WIR EINE AKTIONÄRSPYRAMIDE GETRENNT NACH NATÜRLICHEN UND JURISTISCHEN PERSONEN.</i>
<p>Antwort BLS: Im Aktienregister der BLS AG waren per 1.5.2017 eingetragen (75'012'186 Stimmrechte):</p> <ul style="list-style-type: none"> • natürliche Personen: 2'239, welche 2,55% Aktien vertreten • juristische Personen: 262, welche 97,45% vertreten <p>Weitere 4'430'150 Aktien sind einem Dispostand zuzuordnen (Dispo nicht getauscht, Dispo Banken, eigene)</p>
12) <i>WAS IST EIGENLICH DER SCHWELLENFONDS? EIN RELIKT DAS DURCH WEITERFÜHRUNG GEPFLEGT WIRD?</i>
<p>Antwort BLS: Der Schwellenfonds wurde um das Jahr 1940 gebildet und hängt historisch mit der Wasserverbauung zusammen. Aus diesem Fonds sollen Beiträge an Verbauungs- und Aufforstungsarbeiten in den Gebieten der Wildbäche, die immer wieder durch Naturereignisse in Mitleidenschaft gezogen wurden, geleistet werden. Vereinzelt werden noch zweckgebundene Beiträge an Gemeinden, denen durch Unwetter grosse Schäden entstanden sind, ausbezahlt.</p>
13) <i>GB S57: IN DER SEGMENTIERUNG FEHLT DER BUS!</i>
<p>Antwort BLS: Die Busland AG ist wie in den Vorjahren in der Segmentsrechnung im Ergebnis der übrigen Konzerngesellschaften (TCHF 508) enthalten.</p>
14) <i>GB S57 WIE KOMMT ES ZU CHF 5MIO VERLUST IM NICHT-SEGMENTBEREICH?</i>
<p>Antwort BLS: Es handelt sich um Mehrkosten für div. strategische Innovationsprojekte. Der Nicht-Segmentbereich ist nicht negativ, das Ergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr um rund CHF 5 Mio. reduziert.</p>
15) <i>GB S57 ERKLÄREN SIE BITTE DAS THEMA ZUKÜNFTIGE TREUEPRÄMIEN</i>
<p>Antwort BLS: In Art. 68 des Gesamtarbeitsvertrags ist die Treueprämie geregelt. Die Mitarbeitenden haben nach Vollendung des 10. Anstellungsjahres alle 5 Jahre Anspruch auf eine Treueprämie. Daher wird für den zukünftigen Mittelabfluss in der Jahresrechnung eine Rückstellung unter Berücksichtigung der effektiven Fluktuation und Diskontierung ausgewiesen.</p>
16) <i>GB S57 WIESO BEKOMMT DIE GL DIE VERLUSTE BEI DER DISTRIBUTION IM NATIONALEN VERKEHR NICHT IN DEN GRIFF?</i>
<p>Antwort BLS: Die Distribution auf nationalem Netz ist nicht abgeltungsberechtigt, sondern der Ertrag wird über Provisionen generiert.</p>
17) <i>IST ES RICHTIG, DASS DER BLS KONZERN FÜR 2848 MITARBEITER CHF 359.834K AUSGAB MITHIN ALSO PRO KOPF CHF 126.436?</i>
<p>Antwort BLS: Bei den 2'848 FTE handelt es sich um Vollzeitstellen. Anzahl Mitarbeitende sind 3'169 Personen. Die Berechnung stimmt grundsätzlich. Die Ausgaben sind nicht pro Kopf, sondern pro Vollzeitstelle. Wird eine Berechnung pro Kopf gemacht, ergibt diese einen Wert von CHF 113'548. Es handelt sich jedoch nicht nur um Ausgaben, darin enthalten sind auch Rückstellungen im Zusammenhang mit Personalthemen, die geldmässig nicht unmittelbar abfliessen.</p>

<p>18) <i>WER HÄLT DIE ÜBRIGEN 13,8% AN DER BUSLAND AG?</i></p>
<p>Antwort BLS: Die übrigen Aktien an der Busland AG halten diverse Gemeinden, Firmen und Privatpersonen.</p>
<p>19) <i>WAS KOSTETEN DIE LEISTUNGLIEFERUNGEN DER BLS AG AN DIE BLS CARGO AG, ANDERE KONZERNMITGLIEDER UND DRITTE?</i></p>
<p>Antwort BLS: Verrechnungen an die BLS Netz AG, BLS Cargo AG und andere Konzerngesellschaften erfolgen gemäss betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der BLS und müssen einem Drittvergleich standhalten.</p>
<p>20) <i>WIE KOMMT DER SEGMENTUNABHÄNGIGE ERFOLG ZU STANDE?</i></p>
<p>Antwort BLS: Der segmentunabhängige Erfolg/Verlust beinhaltet die Unterschiede zwischen kalkulatorischen und effektiven Kosten, Entwicklungsthemen und Geschäftsaktivitäten ausserhalb des RPV-Bereichs.</p>
<p>21) <i>WIEVIEL DES STAMMHAUS EIGENKAPITALS WURDE JEWEILS FÜR DIE BEWERKSTELLIGUNG DES FERN-, REGIONALVERKEHRS UND DIE LEISTUNGSERBRINGUNG AN DIE BLS-NETZ AG SOWIE DIE BETREIBUNG DER BEREICHE IT, PERSONAL, UNTERNEHMUNGSSTEUERUNG UND FINANZEN IN ANSPRUCH GENOMMEN?</i></p>
<p>Antwort BLS: Das Eigenkapital besteht aus Mitteln, die dem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Als Finanzierungsfunktion finanziert es langfristige Anlagen und dient somit der gesamten Unternehmung. Das EK wird nicht nach Bereich aufgeteilt.</p>
<p>22) <i>WORIN BESTEHEN DIE TOP RISIKEN (GB S 32) UND DEREN HINTERLEGTER MASSNAHMEN?</i></p>
<p>Antwort BLS: Toprisiken sind Risiken, welche nicht akzeptiert werden können und mit Massnahmen hinterlegt sind, um sie auf eine tiefere Einstufung zu entwickeln (Vermeidung, Verminderung oder Abwälzung). Die einzelnen Risiken bilden nicht Gegenstand der Berichterstattung an die Aktionäre. Der Risikobericht ist vertraulich.</p>
<p>23) <i>GB S27 LEITSATZ 1: STAKEHOLDER SIND AUCH DIE PRIVATAKTIONÄRE DIE IM ÜBRIGEN MIT KEINER SILBE IM GB ERWÄHNT SIND!</i></p>
<p>Antwort BLS: Der gesamte Geschäftsbericht wird namentlich gerade auch für die Aktionäre erstellt. Insofern sind alle Aktionäre angesprochen und nicht nur der der Mehrheitsaktionär Kanton Bern. Zu Beginn des Geschäftsberichtes (S.4) bedanken sich CEO & VR für die Unterstützung seitens Shareholder. Dazu zählen selbstverständlich auch die Privataktionäre.</p>
<p>24) <i>WORAUS RESULTIERT DIE DIFFERENZ DER POSITION EIGENE AKTIEN BEI DER STAMMHAUS- ZUR KONZERNBILANZ?</i></p>
<p>Antwort BLS: Diese Differenz erfolgt aufgrund der Bewertung der Bewertungsunterschiede zwischen Swiss GAAP FER (Konzern) und der handelsrechtlichen Bewertung im Stammhaus.</p>
<p>25) <i>STIMMT ES, DASS LAUT GB DIE BLS AG EINEN YIELD VON CHF 0,211 PRO PAX/KM ERWIRTSCHAFTETE UND DAZU NOCH CHF 0,272 JE PAX/KM ABGELTUNG BENÖTIGTE?</i></p>
<p>Antwort BLS: Die Berechnungen sind grundsätzlich korrekt.</p>