

BLS AG

PROTOKOLL

der

12. ordentlichen Generalversammlung

Donnerstag, 17. Mai 2018

10.15 Uhr

im Kursaal Bern

Traktanden

1. **Berichterstattung 2017**

2. **Verwendung des Unternehmenserfolgs 2017**

3. **Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats 2017**

4. **Statutenänderungen**

4.1 Aktionärsantrag

Art. 3 Aktienkapital: Einführung von Stammaktien und Vorzugsaktien

4.2 Art. 3a Sacheinlagen

4.3 Aktionärsantrag

Art. 3a Vorzugsdividende

(unter Vorbehalt der Annahme des Antrags zur Art. 3)

4.4 Art. 19 Zusammensetzung, Amtsdauer

4.5 Aktionärsantrag

Art. 19 Abs. 1 Garantierter Sitz für Vorzugsaktionäre im Verwaltungsrat

(unter Vorbehalt der Annahme des Antrags zur Art. 3)

4.6 Aktionärsantrag

Bonuszahlungen nur nach Ausrichtung einer Vorzugsdividende

(unter Vorbehalt der Annahme des Antrags zur Art. 3)

5. **Weiterer Aktionärsantrag**

5.1 „Überprüfung der Nutzung des Aktien- und Eigenkapitals der BLS AG“

6. **Wahlen**

6.1 Erneuerungswahl in den Verwaltungsrat

6.2 Wahl Revisionsstelle

7. **Verschiedenes**

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

Präsenzkontrolle

Anwesend sind 426 Aktionärinnen und Aktionäre (hiernach Aktionäre). Das vertretene und stimmberechtigte Aktienkapital beträgt CHF 66'804'111 was 84.09 % 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>7'418'795</u> |
| • Effektiv mögliche Stimmrechte | <u>72'023'541</u> |
| • Vertretung eigener Aktien | 158'254 |
| • Vertretung Aktien Dritter | 346'678 |
| • Öffentliche Hand / juristische Personen | 66'299'179 |
| • Depotvertreter: 0 Personen; vertretene Aktien | <u>0</u> |
| • Vertretene Stimmrechte | 66'804'111 |

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 zwölften ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der BLS AG herzlich willkommen.

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

Einleitende Worte des Vorsitzenden

Wir haben ein äusserst bewegtes Jahr erlebt. Ein Jahr, das geprägt war von wichtigen Meilensteinen für unsere Bahn.

Einen markanten Meilenstein haben wir bei unserer Verkehrsleistung erreicht. Im Jahr 2017 sind unsere Fahrgäste erstmals mehr als eine Milliarde Kilometer mit der BLS gereist. Es ist schwierig, sich unter dieser riesigen Zahl etwas vorzustellen. Konkreter wird es, wenn wir uns das Wachstum vor Augen führen, das sich dahinter verbirgt.

Von Jahr zu Jahr sind mehr Leute mit der BLS unterwegs. Vor fünf Jahren waren es noch deutlich weniger als 60 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Heute sind es bereits 64 Millionen. In zehn Jahren werden es zwischen 70 und 80 Millionen sein – gemessen natürlich am Liniennetz, das wir heute fahren. Dieses Wachstum betrifft nicht nur die BLS. Insgesamt nutzen in der Schweiz immer mehr Menschen den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr ist ein Erfolgsmodell.

Das freut uns. Für eine Bahngesellschaft ist es schön, wenn sie mehr Leute transportieren darf. Aber es fordert uns auch heraus. Viele unserer Projekte werden durch das Wachstum getrieben. Lassen Sie mich auf einige davon eingehen.

Das erste ist die Rollmaterialbeschaffung. Züge leben in der Schweiz etwa 40 Jahre. Unsere ältesten Fahrzeuge erreichen dieses Alter bald oder haben es bereits erreicht. Unsere RBDe-Pendelzüge zum Beispiel sind seit 1982 im Einsatz. Wir werden diese Züge bald aus dem Betrieb nehmen und haben nun eine neue Zugflotte bestellt – 52 Züge beschaffen wir insgesamt.

Und zwar Züge des Typs Flirt von Stadler. Stadler ist mit den Flirt-Zügen äusserst erfolgreich. Flirt-Züge verkehren nicht nur in der Schweiz, sondern zum Beispiel auch in Deutschland und Finnland – und bald auch in den USA. Wir freuen uns, dass wir nun als erstes Bahnunternehmen eine neue Generation dieser erfolgreichen Zugreihe erhalten werden.

Ich habe das Verkehrswachstum erwähnt. Um dieses zu stemmen, werden wir den Regionalverkehr rund um Bern im Auftrag der Bestellerkantone ausbauen. Dafür brauchen wir unsere neuen Züge. Es sind S-Bahn- und RegioExpress-Züge.

Ausserdem ist für uns ganz wichtig, dass wir unsere Flotte weiter vereinheitlichen. Als die BLS Lötschbergbahn AG und die Regionalverkehr Mittelland AG im Jahr 2006 fusioniert haben, ist eine Flotte von unterschiedlichsten Zugtypen zusammengelassen. Nun nehmen wir also unsere ältesten Zugtypen aus dem Verkehr und werden künftig nur noch Bombardier- und Stadler-Züge im Einsatz haben – die NINA- und Lötschberger-Züge von Bombardier, die MUTZen und die neuen Flirt-Züge von Stadler. Eine einheitliche Flotte macht uns effizienter im Unterhalt und in der Wartung. Dieser Kostenaspekt ist sehr wichtig für uns.

Hand in Hand mit der Beschaffung der neuen Züge geht der Ausbau unserer Werkstätten. Auch da steht ein markanter Umbruch an. Seit Ende 2017 modernisieren wir die Werkstätte in Spiez. Sie ist

ja gewissermassen die Mutter unserer Werkstätten – am Fuss der Lötschbergstrecke. Zudem haben wir in Bönigen erste Erweiterungen umgesetzt, damit wir während der Bauarbeiten in Spiez einen Teil der Instandhaltungsarbeiten dorthin verlegen können. 35 Mitarbeitende haben durch die Umbauarbeiten ihren Arbeitsort von Spiez nach Bönigen verschieben müssen. Wir sind unseren Mitarbeitenden dankbar, dass sie den Umbau unserer Werkstattlandschaft mitgestalten und mittragen.

Mit unseren Werkstätten in Spiez und Bönigen bleiben wir auch in Zukunft ein gewichtiger Arbeitgeber und ein wichtiger Ausbildungsplatz im Berner Oberland. Die Gemeinden Spiez und Bönigen unterstützen uns denn auch gut, damit wir die Ausbauten vorantreiben können.

Komplizierter ist die Lage im Westen von Bern. Hier müssen wir die Werkstatt Aebimatt ersetzen, die im Jahr 2020 wegfällt. Spiez und Bönigen können die Aebimatt nicht kompensieren. Nicht von der Kapazität her, aber auch geografisch nicht, denn diese beiden Werkstätten liegen im Osten von Bern. Fast ein Drittel unseres Verkehrs wickeln wir aber im Westen von Bern ab.

Wir möchten unsere neue Werkstatt im Chliforst Nord bauen. Sie wissen – der Standort ist umstritten. Wir sind uns selbstverständlich bewusst, dass es problematisch ist, eine Werkstatt in die grüne Landschaft zu bauen. Aber sie haben es mitverfolgt: Die Begleitgruppe, die der Kanton Bern eingesetzt hat, hat über 50 Standorte überprüft und hat keinen besseren Standort gefunden. Wir begrüssen, dass der Bund im letzten Mai nun ein Sachplanverfahren eröffnet hat. Ein Verfahren auf Bundesebene wird der Tragweite des Projekts gerecht. Aus diesem Verfahren erwarten wir bis Ende Jahr einen Entscheid.

Meine Damen und Herren, wir können unsere Züge nicht wegen einer verstopften Toilette von Bern nach Olten oder Biel fahren. Die BLS braucht eine Werkstätte im Raum Bern, sonst funktioniert die S-Bahn Bern nicht.

Lassen Sie mich noch über denjenigen Meilenstein sprechen, der die BLS-Schlagzeilen im vergangenen Jahr dominiert hat. Es ist unser strategisches Ziel: Wir wollen wieder in den Fernverkehr einsteigen. Seit Anfang des letzten Jahres arbeiten wir unter Hochdruck an diesem Projekt. Die Zeit, die uns das Bundesamt für Verkehr gegeben hat, um ein Gesuch einzureichen, war relativ knapp. Aber wir haben es geschafft und haben im September ein zukunftsfähiges Gesuch eingereicht. Für diese grosse Leistung gebührt allen Beteiligten unser Dank.

Es ist nicht nur ein Entscheid der BLS, wieder in den Fernverkehr einzusteigen. Es ist auch ein Entscheid des Bundes. Der Bund hat uns aufgefordert, uns um den Fernverkehr zu bewerben. Der Bundesrat hat – übrigens bereits im Jahr 2003 – für die Bahnlandschaft in der Schweiz das Modell «SBB + X» definiert. Darin ist die SBB vorgesehen als Hauptträger des Bahnverkehrs. Das X decken andere Bahnen ab, die ebenfalls eine starke Rolle im System spielen sollen. Indem wir wieder in den Fernverkehr einsteigen, wollen wir unsere Rolle im System stärken und zeigen, welches Potenzial in der BLS steckt.

Wir haben ein Gesuch eingereicht, das uns entspricht – das realisierbar ist. Wir haben ein Fernverkehrsnetz von fünf Linien beantragt. Diese Linien ergänzen unser Netz sinnvoll. Sie befinden sich alle in der Region, in der wir schon tätig sind. Zwei dieser Linien sind defizitär, nämlich die Linien Bern–Le Locle und Bern–Olten. Die anderen drei Linien, also die beiden Intercity-Linien von Basel nach Brig und Interlaken und die Linie Bern–Biel, sind rentabel. So entsteht ein Netz von fünf Linien, das wir insgesamt eigenwirtschaftlich betreiben könnten.

Sie haben es sicher gelesen – das Bundesamt für Verkehr hat im April seinen Vorschlag präsentiert und entspricht unserem Gesuch nicht vollumfänglich. Wir erhalten nach diesem Vorschlag die beiden RegioExpress-Linien Bern–Biel und Bern–Olten, nicht aber die beiden Intercity-Linien. Auch die Linie Bern–Le Locle über Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds, die künftig zum Fernverkehr gehören wird, soll zur Konzession der SBB gehören. Wir würden diese Linie, die heute zu unserem Regionalverkehrsnetz gehört, verlieren.

Wir werden in den nächsten Tagen eine Stellungnahme zum Vorschlag des Bundesamts für Verkehr einreichen. Der Verwaltungsrat der BLS hat im September entschieden, ein Gesuch für die genannten fünf Linien einzureichen. An dieser Entscheidung halten wir fest. Wir sind überzeugt, dass unser Konzept zukunftsfähig ist. Der Bund kann damit einen ersten Schritt zur Marktöffnung machen.

Lassen Sie mich zum Schluss Folgendes erwähnen: Es ist in den letzten 12 Monaten viel geschrieben worden über einen Zweikampf zwischen der SBB und der BLS – die BLS wolle der SBB Linien im lukrativen Fernverkehr wegschnappen. Unser Gesuch ist keine Konkurrenzierung der SBB – die SBB muss deswegen nicht Federn lassen. Ich habe eingangs vom Verkehrswachstum gesprochen. Man rechnet damit, dass der gesamte Bahnverkehr in der Schweiz bis 2030 um etwa ein Drittel zunimmt. Dieses Wachstum haben wir im Zusammenhang mit unserem Fernverkehrsgesuch in die Waagschale geworfen. Es ist aus unserer Sicht sinnvoll, dass die SBB dieses Wachstum nicht alleine stemmt, sondern dass es auf mehrere Bahnen verteilt wird. So bleibt der öffentliche Verkehr in der Schweiz ein Erfolgsmodell.

Formelle Feststellungen

1. Die Einberufung zur heutigen ordentlichen Generalversammlung wurde durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt Nr. 75 vom 19. April 2018 und zusätzlich durch briefliche Einladung an alle am Stichtag 18. April 2018 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 4 und 5 darauf zurück.
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. Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass für die öffentlich zu beurkundenden Statutenänderungsbeschlüsse ein separates Protokoll geführt wird. Für die öffentliche Beurkundung der Statutenänderungsbeschlüsse begrüsst der Vorsitzende Herr Notar und Rechtsanwalt Hannes Walz.
6. Zu Stimmzählern unter der Verantwortung von Herrn Walter von Känel wurden Markus Hügli und Hanspeter Bischoff ernannt.
7. Im Saal unterstützen mit dem Verteilen der Mikrofone und dem Einsammeln der Stimmcoupons folgende Mitarbeitende: Emmi Erb, Yvonne Huser, Renate Moser, Tania Vögeli und Matthias Kurmann.
8. Die Revisionsstelle KPMG ist vertreten durch den Mandatsleiter Herr Stefan Andres sowie Herrn Pascal Henggi.
9. Präsenzkontrolle: **siehe Seite 3**
10. 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 Mitarbeitenden eingesammelt. Es darf nur ein Coupon pro Abstimmung abgegeben werden. Wenn zwei oder mehr abgegeben werden, sind alle ungültig.

Aktionäre, die den Saal verlassen, können das Stimmrecht nur im Saal ausüben. Diejenigen, die den Saal verlassen, haben ihre Stimmkarten bei der Zutrittskontrolle vorzuweisen.

11. Votanten erhalten ein Mikrofon und sind gebeten ihren Namen und Wohnort bekannt zu geben.
12. 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 gemäss Obligationenrecht und Statuten nur über Anträge Beschluss fassen kann, die bei der Einberufung bekannt gegeben worden sind. Ausgenommen sind Anträge auf Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung oder Durchführung einer Sonderprüfung.

Zu Anträgen im Rahmen der Verhandlungsgegenstände und zu Verhandlungen ohne Beschlussfassung bedarf es hingegen keiner vorgängigen Ankündigung.

1. Berichterstattung 2017

Die Anwesenden sind im Besitz des Geschäftsberichtes 2017.

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 im separat erstellten Finanzbericht 2017 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 mit Ausnahme desjenigen von BLS Cargo AG 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 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 20. März 2018 ohne Einschränkungen genehmigt.

Der Vorsitzende weist zudem auf die Berichte der Revisionsstelle vom 10. April 2018 zur Konzern- und zur Jahresrechnung hin; sie sind auf den Seiten 35/36 bzw. 47/48 des Finanzberichts 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 2017.

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

Der Vorsitzende verdankt die Ausführungen des CEO.

Die Anwesenden können erkennen, dass die BLS ein wiederum ein beladenes und ereignisreiches Jahr hinter sich hat. 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. Der Vorsitzende ist stolz, dass wo auch immer BLS Mitarbeitende unterwegs sind, mit viel Begeisterung und Einsatz gearbeitet wird.

Wie die Anwesenden der Traktandenliste entnehmen können, hat die BLS das Traktandum Verschiedenes wieder 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 bzw. Kenntnisnahme stehenden Berichten zu beschränken.

Vor der Generalversammlung haben die BLS Fragen eher allgemeiner Natur aus dem Kreis der Aktionäre erreicht. Zwecks zeitlicher Entlastung der Versammlung, haben die Anwesenden den Katalog der Frage und Antworten bei der Zutrittskontrolle schriftlich ausgehändigt erhalten. Der Vorsitzende hofft, dass die Anwesenden diese bereits zur Kenntnis nehmen konnten und schlägt vor, dass der Katalog zur Protokoll genommen wird. Den Anwesenden steht es jedoch frei, Ergänzungsfragen zu stellen.

Der Vorsitzende hält fest, dass diesbezüglich keine Einwände vorliegen.

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 gute Beantwortung der Fragen im Katalog. Seinerseits liegen nur drei Folgefragen wie folgt vor:*

Ziffer 4: Die Antwort verfehle die eigentliche Frage. Die Lösung wäre, ab Dezember 2019 ab Basel Badischer Bahnhof nach Bern als ICE im Free Access und dann weiter als RE zum Beispiel nach Interlaken zu fahren.

Ziffer 32: Gibt es Risiken für die Privataktionäre?

Ziffer 40: Das Thema mit der Aktionärspyramide ist ihm weiterhin ein Anliegen. Er verlangt nicht Geheimnisse preiszugeben. Er will wissen, wie viele Aktionäre eine Aktie haben, fünf Aktien, zehn Aktien usw., damit man die Struktur in einer Aktionärspyramide sehen kann. Er weist darauf hin, dass dies von anderen Bahnen ohne Probleme gemacht wird. Er versteht nicht, warum die BLS die entsprechenden Angaben nicht machen kann.

2. *Die BLS AG liefert für CHF 95 Mio. Personalleistungen an die BLS Netz AG. Welche Leistungen werden noch geliefert? Sind die fehlenden Gewinnaufschläge nicht verdeckte Gewinnausschüttungen an einzelne Aktionäre?*

Herr Bernard Guillelmon, CEO BLS AG beantwortet die Frage zu Ziffer 4 wie folgt: Theoretisch hat man in der Schweiz die Möglichkeit Züge wie vorgeschlagen zu fahren. Die Hauptproblematik ist aber die fehlende Trassenkapazität und das fehlende Rollmaterial. Die BLS müsste auf eigenes Risiko Rollmaterial beschaffen. Deshalb hat man diese Konzepte bis jetzt noch keiner genaueren Prüfung unterzogen. Die BLS hofft, dass sie im laufenden Konzessionierungsverfahren, in dem sie ein Konzept eingereicht hat, neue Fernverkehrslinien zugeschlagen erhält.

Herr Luca Baroni, Leiter Finanzen bezieht Stellung zur Frage zu Ziffer 32: Bei der BLS wird ein Riskmanagement-Prozess nach ISO-Vorgaben sichergestellt. Dieser Prozess adressiert operative und strategische Risiken. Diese werden von der Geschäftsleitung entsprechend in den Verwaltungsrat rapportiert. Wenn es sich um Risiken mit Relevanz zur Rechnungslegung handelt, werden diese Off-Balance-Sheets als Eventualverbindlichkeit aufgeführt oder als Rückstellungen, wie z.B. im Fall Bönigen, erfasst, sofern diese einen Bezug zur Vergangenheit haben, quantifizierbar sind und die Einschätzung betreffend Eintretenswahrscheinlichkeit grösser als 50% ist. So sind die Risiken in der Jahresrechnung dargelegt.

Der Vorsitzende antwortet zur Frage zu Ziffer 40: Das Aktienbuch ist kein Geschäftsbuch und unterliegt somit nicht dem Auskunfts- und Einsichtsrecht gemäss Art. 697 OR, soweit es sich nicht um die persönlichen Einträge handelt oder der Nachweis erbracht wird, dass eine Auskunft über einen anderen Aktionär zur Ausübung der Aktionärsrechte notwendig wäre und dieser einer Offenlegung zustimmen würde. Der Verwaltungsrat hält damit an seiner Auffassung fest, die Aktionärspyramide nicht zu publizieren.

Herr Rolf H. Georg hält fest, dass es ihm in der Frage zu Ziffer 32 nicht um die allgemeinen Risiken geht. Vielmehr geht es ihm um den geheimen Vertrag mit dem Bund bzw. Kantonen um die vorbestimmten Ereignisse. Hier will er wissen, ob diese die Privataktionäre treffen können oder nicht? Es geht ihm um die Klärung dieses Sachverhalts.

Der Vorsitzende hält fest, dass er keine Kenntnis über irgendwelche geheimen Verträge hat und verweist an Herrn Baroni, Leiter Finanzen. Dieser bestätigt, dass es diesbezüglich für Privataktionäre keine Risiken gibt.

Die Frage 2 zur Leistungsverrechnung an die BLS Netz AG beantwortet Herr Baroni wie folgt: Die Gewinnaufschläge werden at Cost verrechnet. Dies stellt, verglichen mit den Interessen des Aktionärs, einen Zielkonflikt dar, entspricht aber den regulatorischen Vorgaben. Weiter werden je nach Projektportfolio der BLS AG anteilige Projektkosten an die BLS Netz AG weiterverrechnet. Dies sind die grossen zwei Positionen.

Herr Rolf H. Georg bittet die Revisionsstelle um Beantwortung folgender Fragen:

1. *Ist es korrekt ist, dass eine Finanzkontrolle und Finanzplanung ohne Kenntnis der Eigenkapitalverwendung nicht möglich ist?*
2. *Ist es der Revisionsstelle aufgefallen, dass sich die BLS AG wie ein gemeinnütziger Verein verhält, obwohl das nicht von den Statuten gedeckt ist?*

Herr Stefan Andres, Revisionsstelle KPMG AG beantwortet die Fragen von Herrn Georg wie folgt:

1. Die Finanzplanung gehört nicht zu den Aufgaben der Revisionsstelle. Die Frage richtet sich eher an den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung.
2. Die Frage ist bei der Revisionsstelle falsch adressiert. Die Revisionsstelle hat die Rechnung nach den Standards geprüft. Die Konzernrechnung ist nach FER und die Einzelrechnung nach Obligationenrecht uneingeschränkt testiert worden.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, wird über den Antrag des Verwaltungsrats – „**Die finanzielle Berichterstattung sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2017 sind zu genehmigen**“ – abgestimmt. Es kommt der Coupon 1 zur Anwendung.

| | |
|----------------------|---|
| Abstimmung: | Die finanzielle Berichterstattung sowie die Konzern- und Jahresrechnung 2017 werden wie folgt genehmigt: |
| Präsenzquorum | 66'809'051 |
| Zustimmung | 64'646'326 |
| Ablehnung | 2'162'725 |
| Enthaltungen | 0 |

2. Verwendung des Unternehmenserfolgs

Der Vorsitzende hält fest, dass Herr Bernard Guillelmon in seinem Referat unter Traktandum 1 das Konzernergebnis beleuchtet hat. Vorliegend gelangt jedoch ausschliesslich die Verwendung des Bilanzgewinns der BLS AG gemäss statutarischem und handelsrechtlichem Abschluss und nicht das Konzernergebnis der BLS AG zur Abstimmung.

Wie die Anwesenden der eingblendeten Aufstellung entnehmen, kann der Verwaltungsrat dieses Jahr im handelsrechtlichen Abschluss der BLS AG einen Jahresgewinn in der Höhe von CHF 10'152'000 ausweisen. Da das Spartenergebnis des Regionalverkehrs mit CHF 969'000 negativ ausfiel, müssen in der Höhe des Verlustes Reserven nach Art. 36 Personenbeförderungsgesetz zugunsten der freien Reserven aufgelöst werden. Neu führt die BLS auch den Autoverlad durch den Simplon. Dieser ist vom Kanton Wallis bestellt und weist im ersten Betriebsjahr einen Verlust aus, der mit CHF 101'000 ebenfalls zu Lasten der Reserven von Art. 36 Personenbeförderungsgesetz geht. Von der Auflösung der Reserven nach Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes kann die Generalversammlung nur Kenntnis nehmen. Die Entnahme ergibt sich in den beiden vorliegenden Fällen aus der gesetzlichen Regelung.

Den grösseren Teil des Jahresgewinns kann die Gesellschaft mit insgesamt CHF 2'030'000 den statutarischen Reserven und mit CHF 9'192'000 den freien Reserven zuweisen. Der Jahresgewinn ist hauptsächlich aus segmentsunabhängigen Elementen, insbesondere einem ausserordentlichen Ertrag infolge Aufwertung von Immobilien, welche im Anschluss als Sacheinlage in die neu gegründete BLS Immobilien AG eingebracht wurde, entstanden. Die Details können die Anwesenden den Seiten 3 ff des Finanzberichts entnehmen.

Der Antrag des Verwaltungsrats lautet wie folgt: **Der Bilanzgewinn von TCHF 10'152, bestehend aus dem Jahresgewinn 2017 von TCHF 10'152 und Gewinnvortrag von TCHF 0, wird wie folgt verwendet:**

| | | |
|--|-------------|---------------|
| Bilanzergebnis | TCHF | 10'152 |
| Auflösung spezialgesetzliche Reserven gem. Art. 36 PBG | TCHF | 969 |
| Auflösung spezialgesetzliche Reserven Tbm¹ Art. 36 PBG | TCHF | 101 |
| Zuweisung gemäss Art. 26 der Statuten BLS AG | TCHF | -2'030 |
| Zuweisung freie Reserven | TCHF | -9'192 |

¹ Transport begleitete Motorfahrzeuge

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

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion zu Traktandum 2.

Herr Rolf H. Georg stellt einen Gegenantrag wie folgt:

Ausschüttung einer Dividende von 5% zu Lasten der Zuweisung in die freie Reserve.

Der Vorsitzende nimmt zum Antrag von Herrn Georg wie folgt Stellung: Der Verwaltungsrat muss den Antrag leider ablehnen. Das hat nichts damit zu tun, dass dieser die Aktionäre nicht wertschätzen würde. Ganz im Gegenteil. Es ist die finanzielle Situation der BLS, die eine solche Dividendenzahlung trotz des ausgewiesenen Gewinns, nicht zulässt. Wenn die Generalversammlung eine Dividende beschliesst, dann muss die BLS diese allen Aktionären ausrichten. Es geht nicht an, die öffentliche Hand mit einer moralischen Erwartung dazu zu drängen, auf ihren Dividendenanspruch zu verzichten. Dazu besteht weder moralisch noch rechtlich ein Grund. Der Vorsitzende hat es schon oft an Generalversammlungen erwähnt: Ohne die Abgeltungen der öffentlichen Hand, gäbe es die BLS so nicht mehr.

Nach Art. 675 Abs. 2 OR dürfen Dividenden nur aus dem Bilanzgewinn und den daraus gebildeten Reserven bezahlt werden. 2017 weist die BLS einen Bilanzgewinn von CHF 10'152'000 aus. Dieser Gewinn trägt dazu bei, die zu tiefe Eigenkapitalquote der BLS etwas zu verbessern. Der Verwaltungsrat hat in den letzten Jahren alles dafür getan, die Eigenkapitalbasis zu stärken. Die anstehenden Investitionen und die Vergrößerung der Autonomie für neue Geschäftsfelder ist die BLS darauf angewiesen. **Der Vorsitzende beantragt den Anwesenden im Namen des Verwaltungsrats den Antrag von Herrn Georg abzulehnen.**

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zum Antrag von Herrn Georg vorliegen, wird über-
„Ausschüttung einer Dividende von 5 % zu Lasten der freien Reserve“ – abgestimmt. Es kommt der Coupon 21 zur Anwendung.

| | |
|----------------------|---|
| Abstimmung: | Die Ausschüttung einer Dividende von 5% zu Lasten der freien Reserve wird wie folgt abgelehnt: |
| Präsenzquorum | 66'808'299 |
| Ablehnung | 64'645'430 |
| Zustimmung | 2'162'869 |
| Enthaltungen | 0 |

Nachdem keine weiteren Wortbegehren mehr vorliegen, wird über den vorstehend aufgeführten Antrag des Verwaltungsrats zum Traktandum 2 abgestimmt. Es kommt der Coupon 2 zum Einsatz.

| | | |
|--------------------|---|-------------------|
| Abstimmung: | Die vom Verwaltungsrat beantragte Verwendung des Unternehmenserfolgs wird wie folgt genehmigt: | |
| | Präsenzquorum | 66'806'050 |
| | Zustimmung | 64'643'181 |
| | Gegenstimmen | 2'162'869 |
| | Enthaltungen | 0 |

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats

Antrag des Verwaltungsrats: Die Mitglieder des Verwaltungsrats der BLS AG sind für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2017 in globo zu entlasten.

Da die Versammlung in den Vorjahren bereits verschiedentlich über Ordnungsanträge, welche eine Individualentlastung forderten, abstimmen musste, weist der Vorsitzende wiederum 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 dieselbe ist, wird das vom Verwaltungsrat beantragte Vorgehen als effizienter und effektiver erachtet. 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, stellt fest, dass mit der Entlastung in globo eine unbefugte Teilnahme ermöglicht würde. Dadurch soll eine Stimmrechtsbeschränkung umgangen werden. Solange die Kantone und der Bund bei ihren eigenen Vertretern nicht mitstimmen, sei alles in Ordnung. Er hält fest, dass diese Vertreter aber immer mitstimmen und dies nicht zulässig sei. Grundsätzlich ist er nicht gegen die Beschleunigung des Verfahrens mit der Entlastung in globo. Wenn aber so die unbefugte Teilnahme ermöglicht wird, ist er nicht einverstanden.

Der Vorsitzende nimmt wie folgt Stellung: Die Verwaltungsräte in der Schweiz sind in der Ausübung ihrer Tätigkeit immer ad personam verantwortlich. Wenn die öffentliche Hand wie Bund und Kantone ihre Mitglieder des Verwaltungsrats entlasten, erteilen sie diese Entlastung für das persönliche Handeln dieses Verwaltungsrats. Das ist klar zu trennen, von einer Entlastung, die ein Verwaltungsrat unzulässigerweise sich selbst erteilen würde. Eine öffentlich-rechtliche Institution, die Verwaltungsräte delegiert hat, kann sich aber nicht von der im Gesetz verankerten Verantwortung entlasten. Es ist richtig, dass alle mit der Verwaltung des Unternehmens betrauten Personen

sich selber nicht entlasten dürfen. Die Vertreter der öffentlichen Hand, die nicht mit der Verwaltung des Unternehmens betraut sind, dürfen aber mitstimmen. Sie vertreten den Aktionär und nicht den Verwaltungsrat.

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 | 66'807'386 |
| Präsenzquorum korrigiert | 66'806'866 (ohne VR/GL) |
| Zustimmung | 64'644'141 |
| Gegenstimmen | 2'162'725 |
| Enthaltungen | 0 |

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. Statutenänderungen

4.1 Art. 3 Aktienkapital

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Einführung von Stammaktien und Vorzugsaktien.

Rolly Fly SA Holding hat dem Verwaltungsrat rechtzeitig den Antrag gestellt, Art. 3 der Statuten dahingehend zu ändern, dass die heutige Einheitsaktie in Vorzugs- und Stammaktien aufgesplittet würden, d.h. die heutige Einheitsaktie würde automatisch in die Vorzugsaktie umgewandelt. Dies betrifft alle Aktien, die nicht dem Bund oder den Kantonen Bern, Wallis, Solothurn, Neuenburg oder Jura gehören. Dem Bund und den erwähnten Kantonen würden ihre Aktien in neue herauszugebende Stammaktien umgewandelt. Bei einer allfälligen Dividendenausschüttung würden Vorzugsaktionäre bevorzugt.

Herr Georg bestätigt, dass sein Antrag korrekt wiedergegeben wurde. Er hat keine Ergänzungen anzubringen.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung den Antrag von Rolly Fly SA Holding abzulehnen. Die BLS verfügt heute, über eine Einheitsaktie. Diese wurde 1997 im Zusammenhang mit den Fusionen der BLS mit der BN, GBS und SEZ geschaffen.

Eine Einheitsaktie bedeutet, dass es nur eine Kategorie Aktionäre, nämlich die Einheitsaktionäre, gibt. Aus aktienrechtlicher Sicht gibt es somit keine Unterschiede zwischen den Aktionären, welche landläufig unter den Begriffen „öffentliche“ oder „private“ Aktionäre laufen. Eine wie von Herrn Georg gewünschte Aufteilung der Einheitsaktie in Stamm- und Vorzugsaktionäre oder eben Aktien für die öffentliche Hand oder die privaten natürlichen oder juristischen Personen, kann jedoch nur geschaffen werden, wenn diejenigen, die von einem einzuräumenden Vorteil nicht profitieren, mit einer solchen Disposition einverstanden wären. Dies ergibt sich nach Auffassung des Vorsitzenden aus den Prinzipien von Art. 654 und 656 OR. Leider hat Herr Georg dem Verwaltungsrat keine Zustimmungserklärungen des Bunds oder der erwähnten fünf Kantone beigebracht. Der Verwaltungsrat hat demgegenüber von den Betroffenen klare Signale erhalten, dass sie einem solchen Antrag nicht zustimmen wollen. Einen gegen den Willen dieser Aktionäre gefassten und ihre elementarsten Aktionärsrechte verletzenden Antrag kann der Verwaltungsrat nicht unterstützen. Die Nichtgewährung des Dividendenvorzugsrechts an die öffentlichen Hände wäre eine Rechtsverletzung. Der entsprechende Beschluss wäre gemäss Art. 706 OR anfechtbar.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, wird über den Antrag zu Traktandum 4.1 abgestimmt, der wie folgt lautet:

„Das Aktienkapital beträgt CHF 79'442'336.00 und ist eingeteilt in:

A 63'707'226 Namenaktien zu einem Nennwert von je CHF 01.00 (Namenaktie Kategorie A, Stammaktien)

B 15'735'110 Namenaktien zu einem Nennwert von je CHF 01.00 (Namenaktie Kategorie B, Vorzugsaktien)

Die Aktien sind voll liberiert. Die 63'707'226 Namenaktien im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Kantone Bern, Wallis, Solothurn, Neuenburg und Jura werden in Namenaktien Kategorie A (Stammaktien) umgewandelt bzw. entsprechend gekennzeichnet. Die 15'735'110 Namenaktien der übrigen Aktionäre werden in Namenaktien Kategorie B (Vorzugsaktien) umgewandelt bzw. gelten diese zukünftig ohne spezifische Kennzeichnung als Vorzugsaktien.“

Da es hier um die Einführung von Vorzugsrechten geht, kommt Art. 704 Abs. 1 Ziff. 5 zur Anwendung. Das bedeutet, dass nicht das relative Mehr der abgegebenen Stimmen gemäss Art. 17 Abs. 1 der Statuten, sondern zwei Drittel der vertretenen Stimmen und die absolute Mehrheit der vertretenen Aktiennennwerte erforderlich sind (Art. 17 Abs. 2 Ziff. 5 der Statuten bzw. Art. 704 Abs. 1 Ziff. 5 OR). Es kommt der Coupon 4 zum Einsatz.

| | |
|-----------------------|--|
| Abstimmung: | Die Einführung von Stammaktien und Vorzugsaktien bzw. die Änderung von Art. 3 der Statuten wird wie folgt mit dem notwendigen absoluten Mehr abgelehnt: |
| Präsenzquorum | 66'755'907 |
| Absolutes Mehr | 33'377'954 |
| Ablehnung | 64'587'838 |
| Zustimmung | 2'163'749 |
| Enthaltungen | 4'320 |

Der Vorsitzende macht bereits an dieser Stelle darauf aufmerksam, dass sich damit eine Behandlung der Traktanden 4.3, 4.5 und 4.6 erübrigt. Diese drei Anträge der Rolly Fly SA Holding haben einen sachlichen Zusammenhang zur Einführung der Vorzugsaktie. Der Verwaltungsrat hat den Vorbehalt betreffend der allfälligen Nichtbehandlung der drei erwähnten Traktanden bereits in der Einladung zur Generalversammlung angebracht.

Herr Rolf H. Georg wünscht, dass das Traktandum 4.6 behandelt wird. Die Rolly Fly SA Holding will den Antrag umformulieren.

Der Vorsitzende nimmt seinen Wunsch beim entsprechenden Traktandum noch einmal auf.

4.2 Art. 3a Sacheinlagen (bisher)

Antrag des Verwaltungsrats: Ersatzlose Aufhebung von Art. 3a der Statuten.

Diese Bestimmung wurde anlässlich der Fusion zwischen BLS und RM im Jahr 2006 beschlossen. Wie vom Gesetz vorgesehen, sind für die damals erfolgten Sacheinlagen, die notwendigen Angaben enthalten. Gemäss Art. 628 Abs. 4 OR können solche Sacheinlagebestimmungen zehn Jahre nach ihrem Erlass wieder aufgehoben werden. Da diese Frist abgelaufen ist, möchte der Verwaltungsrat die Statuten in diesem Sinn bereinigen.

Nachdem keine Wortbegehren vorliegen, wird über den Antrag zu Traktandum 4.2 abgestimmt. Bei dieser Abstimmung kommt wiederum das relative Mehr der abgegebenen Stimmen zur Anwendung. Es kommt der Coupon 5 zum Einsatz.

| | | |
|--------------------|---|-------------------|
| Abstimmung: | Die vom Verwaltungsrat beantragte ersatzlose Aufhebung von Art 3a der Statuten wird wie folgt genehmigt: | |
| | Präsenzquorum | 66'189'781 |
| | Zustimmung | 66'189'781 |
| | Ablehnung | 0 |
| | Enthaltungen | 0 |

4.3 Art. 3a Vorzugsdividende (neu)

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Einführung einer Vorzugsdividende wie folgt: Die Eigentümer der Aktie der Kategorie B haben ab dem Geschäftsjahr 2018 Anspruch auf eine Vorzugsdividende von maximal 5 % vom jährlichen Reingewinn der Gesellschaft.

Wie der Vorsitzende schon unter Traktandum 4.1 erwähnte, wurde mangels Annahme des Aktionärsantrags der in der Traktandenliste angeführte Vorbehalt nicht erfüllt. Die Behandlung des vorliegenden Antrags zu Art. 3a erübrigt sich somit. Es bestehen keine Einwände.

4.4 Art. 19 Zusammensetzung, Amtsdauer (des Verwaltungsrats)

Antrag des Verwaltungsrats: Reduktion der möglichen Mandate und Einführung einer Amtszeitbeschränkung bzw. Neufassung von Art. 19 wie folgt:

„Der Verwaltungsrat besteht aus maximal 9 Mitgliedern. Die Schweizerische Eidgenossenschaft hat das Recht einen Vertreter zur Wahl in den Verwaltungsrat vorzuschlagen. Die Kantone Bern und Wallis haben das Recht, je ein Mitglied im Sinne von Art. 762 OR in den Verwaltungsrat abzuordnen. Die nicht gemäss Art. 762 OR abgeordneten Mitglieder werden durch die Generalversammlung gewählt.

Die Mitglieder werden auf eine Amtsdauer von drei Jahren gewählt oder abgeordnet und können unter Vorbehalt von Abs. 3 maximal drei Mal wiedergewählt oder erneut abgeordnet werden. Neugewählte bzw. erneut Abgeordnete treten in die Amtsdauer derjenigen Mitglieder ein, die sie ersetzen. Für alle Mitglieder des Verwaltungsrats bei Inkrafttreten dieser Bestimmung gelten unter Vorbehalt der Wiederwahl und von Abs. 3 weiterhin die bisherigen Bestimmungen. Die Amtsdauer des Verwaltungsratspräsidenten beträgt in dieser Funktion unter Vorbehalt der Wiederwahl und von Abs. 3 ebenfalls maximal 12 Jahre.

Die Amtsdauer der gewählten und der abgeordneten Mitglieder endet spätestens mit dem Erreichen der Altersgrenze, d.h. an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist.“

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion.

Herr Rolf H. Georg unterbreitet einen Gegenantrag und wünscht folgende **Textänderungen**:

Abs. 1 „Die Schweizerische Eidgenossenschaft und die privaten Aktionäre haben das Recht einen Vertreter zur Wahl in den Verwaltungsrat vorzuschlagen“.

Abs. 2 „Diese Änderung tritt per 01. Juli 2018 in Kraft“.

Herr Georg will damit die Übergangsfrist von 15 Jahren, bis das letzte Mitglied des jetzigen Verwaltungsrats 70 Jahr alt ist, vermeiden.

Der Vorsitzende bittet die Versammlung den Gegenantrag von Herrn Georg abzulehnen. Das die Eidgenossenschaft nun auf das Delegationsrecht verzichtet, ist eine Möglichkeit, die der Bund hat. Dieser will nun auf das Delegationsrecht verzichten, jedoch weiterhin vertreten sein. Dies ergibt sich aus den grossen Interessen, welche die Bahngesellschaften mit der Eidgenossenschaft verknüpfen.

Herr Rolf H. Georg hält fest, dass die Eidgenossenschaft nur auf das Delegationsrecht verzichten würde, weil diese nicht bereit sei, die Haftung zu übernehmen. Dies sei ein Trick des Bunds, um Verantwortlichkeiten loszuwerden und kann nicht als Geschenk angesehen werden.

Der Vorsitzende hält fest, dass die Eidgenossenschaft die Verantwortung nicht abtreten kann, indem sie den Vertreter nicht mehr delegiert, sondern durch die Versammlung wählen lässt. Die Eidgenossenschaft mit ihrem beachtlichen Aktienanteil in der Gesellschaft steht mitten im Risiko. Wenn die Gesellschaft schlecht wirtschaftet ist die Eidgenossenschaft sehr direkt davon betroffen. Der Vorsitzende sieht keinen Unterschied zwischen einem delegierten oder gewählten Mitglied des Verwaltungsrats. Alle Verwaltungsratsmitglieder haben die gleichen Rechte und Pflichten innerhalb des Verwaltungsrats.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zum Antrag von Herrn Georg vorliegen, wird über seinen Antrag – „Textänderungen in den Statuten Art. 19 Abs. 1 und Abs. 2“ – abgestimmt. Es kommt der Coupon 20 zur Anwendung.

| | |
|--------------------|--|
| Abstimmung: | Der Aktionärsantrag über die Textänderungen in den Statuten Art. 19 Abs. 1 und Abs. 2 wird wie folgt abgelehnt: |
| | |
| Präsenzquorum | 66'817'843 |
| Ablehnung | 64'643'118 |
| Zustimmung | 2'174'725 |
| Enthaltungen | 0 |

Nachdem keine Wortbegehren erfolgen, wird über den Antrag zu Traktandum 4.4 abgestimmt. Bei dieser Abstimmung ist wiederum das relative Mehr der abgegebenen Stimmen massgebend. Es kommt der Coupon 6 zum Einsatz.

| | | |
|--------------------|--|-------------------|
| Abstimmung: | Die vom Verwaltungsrat beantragte Neufassung von Art. 19 der Statuten wird wie folgt genehmigt: | |
| | Präsenzquorum | 66'189'781 |
| | Zustimmung | 65'869'465 |
| | Ablehnung | 0 |
| | Enthaltungen | 320'316 |

4.5 Art. 19 Abs. 1

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Garantierter Sitz für Vorzugsaktionäre im Verwaltungsrat bzw. Neufassung von Abs. 1

Wie der Vorsitzende unter Traktandum 4.1 erwähnte, wurde mangels Annahme des Aktionärsantrags der in der Traktandenliste angeführte Vorbehalt nicht erfüllt. Die Behandlung des vorliegenden Antrags zur Art. 19 erübrigt sich somit. Es bestehen keine Einwände dagegen.

4.6 Art. 25 Bonuszahlungen (neu)

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Bonuszahlungen nur nach Ausrichtung einer Vorzugsdividende: Bonuszahlungen jeglicher Art an Organe oder Mitarbeitende dürfen erst ausbezahlt werden, wenn die Generalversammlung die Auszahlung einer Dividende von mindestens 3 % pro Vorzugsaktie beschlossen hat.

Herr Rolf H. Georg hält namens der Antragstellerin am Antrag fest, wünscht jedoch, dass anstatt Vorzugsdividende nur der Begriff Dividende aufgenommen wird.

Der Vorsitzende lässt den geänderten Antrag zur Behandlung und Abstimmung zu, da mit der Neuformulierung der Bezug zum beantragten und nicht genehmigten Art. 3 und damit der Vorbehalt wegfällt. Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zum Antrag von Herrn Georg vorliegen, wird über den Antrag – „**Bonuszahlungen**“ – abgestimmt. Es kommt der Coupon 19 zur Anwendung.

Abstimmung: Der Aktionärsantrag über Bonuszahlungen nur nach Ausrichtung einer Dividende wird wie folgt abgelehnt:

| | |
|----------------------|-------------------|
| Präsenzquorum | 66'885'899 |
| Ablehnung | 64'712'213 |
| Zustimmung | 2'173'669 |
| Enthaltungen | 0 |

5. Weiterer Aktionärsantrag

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Überprüfung der Nutzung des Aktien und Eigenkapitals der BLS AG

Antrag: Ertragsoptimierung zum Zweck einer stabilen Dividenden- und Bonuszahlung.

Herr Rolf H. Georg erläutert namens der Antragstellerin den Antrag wie folgt: Mit dem Antrag will er Transparenz gegenüber den Aktionären erreichen. Es wird eine tabellarische Darstellung der Nutzung des Eigenkapitals der BLS AG in den verschiedenen Sparten gewünscht. Herr Georg versteht nicht, warum sich die BLS gegen die Transparenz gegenüber den Aktionären sträubt.

Der Vorsitzende nimmt wie folgt Stellung: Herr Georg beantragt eine Ertragsoptimierung zum Zweck einer stabilen Dividenden- und Bonuszahlung. Rein rechtlich wirft der Antrag einige Fragen auf. Wenn es ein Auftrag an den Verwaltungsrat wäre, dann würde damit in die unübertragbaren und unentziehbaren Kompetenzen des Verwaltungsrats aus Art. 716a OR eingegriffen. Diesfalls könnte ein solcher Beschluss anfechtbar, wenn nicht gar nichtig sein. Da Herr Georg niemanden mit seinem Auftrag beauftragt, macht der Antrag eigentlich keinen Sinn. Eine Ertragsoptimierung zum Zweck einer stabilen Dividenden- und Bonuszahlung gehört zum Grundauftrag des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung. Der Vorsitzende schränkt jedoch ein, dass sich diese Ertragsoptimierung im Rahmen der Gesetzgebung bewegen muss. Hier verringern das Subventions-, das Eisenbahn- und das Personenbeförderungsgesetz den Handlungsrahmen der Leitungsorgane stark. Der Vorsitzende möchte hier nicht auf Vorfälle der letzten Monate zu sprechen kommen. Aber es geht genau um solche Fragestellungen. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung sind daher der Auffassung, dass der Antrag unter Beachtung der Gesetzgebung bereits zu seinem Grundauftrag gehört. Dazu braucht er keinen zusätzlichen Auftrag. Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Antrag abzulehnen.

Herr Rolf H. Georg versichert, dass es nicht darum geht, dem Verwaltungsrat Aufträge zu erteilen. Der Antrag soll den Aktionären mehr Transparenz aufzeigen, damit diese wissen, wo die Gesell-

schaft das Eigenkapital investiert. So wird an der Generalversammlung klar aufgezeigt, wieviel wo investiert worden ist und allfällige Abweichungen und Verbesserungen würden sofort erkannt.

Der Vorsitzende hält fest, dass die BLS detailliert offen legt, was sie macht und sehr transparent ist. Sie ist dazu verpflichtet. Es werden regelmässig subventionsrechtliche Prüfungen durchgeführt. Insbesondere das Bundesamt für Verkehr BAV überprüft die Rechnungen regelmässig. Sie überprüfen nicht nur die Finanzzahlen, sondern überprüfen auch andere Gegebenheiten innerhalb der Gesellschaft, wie das der gesetzliche Auftrag des Bundesamtes für Verkehr ist. Auch die Kantone, die die BLS beauftragen, gewisse Strecken zu fahren, und sie dafür entschädigen, überprüfen die Verwendung der Mittel regelmässig. Dazu kommt, dass die BLS mit der Revisionsgesellschaft eine externe Stelle beauftragt, die Korrektheit dieser Darstellung zu überprüfen. Der Verwaltungsrat sieht keinen Grund, sich von der gelebten Praxis abzuwenden.

Herr Rolf H. Georg hält fest, dass er den Verwaltungsrat nicht beanstanden will. Dieser macht die Arbeit gut. Herr Georg will wissen, wo die BLS mit der Verwendung des Eigenkapitals steht? Der Antrag beruht sich nicht auf negativen Absichten. Dass die Kantone und das BAV ihre Prüfung korrekt durchführen, steht ausser Frage.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zum Antrag von Herrn Georg vorliegen, wird über seinen Antrag – „Ertragsoptimierung zum Zweck einer stabilen Dividenden- und Bonuszahlung“ – abgestimmt. Es kommt der Coupon 7 zur Anwendung.

| | | |
|--------------------|---|-------------------|
| Abstimmung: | Der Aktionärsantrag zur Überprüfung der Nutzung des Aktien- und Eigenkapitals der BLS AG wird wie folgt abgelehnt: | |
| | Präsenzquorum | 66'189'781 |
| | Ablehnung | 64'026'736 |
| | Zustimmung | 1'842'801 |
| | Enthaltungen | 320'244 |

6. Wahlen

6.1 Erneuerungswahl in den Verwaltungsrat

Bevor zu den Erneuerungswahlen geschritten wird, muss die Generalversammlung zwei Verwaltungsratsmitglieder aus ihren Reihen verabschieden, Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und Herr Jean-Michel Cina.

Barbara Egger-Jenzer tritt per Ende Mai als Regierungsrätin zurück. Gleichzeitig läuft ihre Delegation in den Verwaltungsrat der BLS AG aus. Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer ist das dienstäl-

teste Mitglied. Sie gehört dem Rat, damals noch in der BLS Lötschbergbahn AG, seit 2002 an. Seit der Gründung der BLS AG im Jahr 2006 ist sie auch Mitglied des Ausschusses für Personal und Entschädigungen. In dieser langen Zeit hat sie viele Geschäfte mitgeprägt, sowohl im Verwaltungsrat als auch als Mitglied der Berner Regierung. Die Liste ist zu lang, um sie zu verlesen. Der Vorsitzende möchte daher einige Schwerpunkte, an die sich alle erinnern können, herauspicken:

- Umsetzung der Basisvereinbarung SBB/BLS
- Unterstützung der Sanierungsmassnahmen PK ASCOOP/Symova
- Inbetriebnahme S-Bahn-Bern durch BLS und Libero Tarifverbund
- Durchschlag und Inbetriebnahme Lötschbergbasistunnel
- Gründung Lötschbergkomitee
- Fusionsprojekt BLS – Regionalverkehr Mittelland
- Diverse Rollmaterialbeschaffungen für den Regionalverkehr
- Ausgründung der BLS Netz AG
- Bau neuer Rosshäuserntunnel
- Neue Werfthalle in Thun

Hier und in vielen anderen wichtigen Projekten hat sie die BLS im Verwaltungsrat und oft auch als Regierungsrätin in der Regierung oder dem Parlament mit sehr grossem Engagement vertreten. Der Verwaltungsrat dankt Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer für den grossen Einsatz und wünscht ihr für die Zukunft alles Gute, viel Erfolg und eine gute Gesundheit.

Auch Herr Jean-Michel Cina verlässt den BLS Verwaltungsrat mit dem heutigen Tag. Seine Delegation der Walliser Regierung ist ebenfalls abgelaufen. Herr Cina gehört unserem Verwaltungsrat seit 2005 an. Der Verwaltungsrat als „Üsserschwizer“ hatte mit ihm einen guten Botschafter in der Walliser Regierung. Dem Tourismus stark verbunden, hat er die BLS insbesondere bei der Weiterentwicklung des Autoverlads, bei der Einführung des RE nach Domodossola und natürlich auch beim Weiterausbauprojekt Lötschbergbasistunnel stark unterstützt. Dank seinen ausgezeichneten Beziehungen zu Bundesbern hat er der BLS in der Bundesverwaltung die eine oder andere Türe geöffnet. Der Verwaltungsrat dankt auch Herrn Jean-Michel Cina für den grossen Einsatz und wünscht ihm für die weitere Zukunft alles Gute, viel Erfolg und eine gute Gesundheit.

Beide Mitglieder werden mit einem grossen Applaus verabschiedet.

Wie die Versammlung eventuell bereits den Medien entnommen hat, hat der Staatsrat des Kantons Wallis Frau Nationalrätin Viola Amherd und der Regierungsrat des Kantons Bern Herrn Bernhard Antener in den Verwaltungsrat der BLS AG delegiert. Diese Delegationen erfolgen aufgrund von Art. 19 der Statuten und Art. 762 OR. Beide Mitglieder werden somit nicht durch die Generalversammlung gewählt. Frau Amherd musste sich leider aufgrund einer anderweitigen Verpflichtung von der heutigen Teilnahme an unserer Generalversammlung entschuldigen. Mit Frau Amherd hat die BLS eine ausgewiesene Kennerin des öffentlichen Verkehrs und Bahnwesens. Auf politischer

Ebene ist sie in diesen Themen sehr tief vernetzt. Im Lötschberg-Komitee ist Frau Amherd für aktiv für den Ausbau des Lötschberg Basistunnels engagiert.

Der Vorsitzende freut sich, den Alt-Grossratspräsidenten des Kantons Bern, Herrn Bernhard Antener, ein erstes Mal bei uns begrüssen zu dürfen. Herr Antener kennt die BLS im Rahmen seiner Funktion als Leiter der Begleitgruppe für den Werkstattneubau gut. Bernhard Antener war über ein Jahrzehnt Gemeindepräsident von Langnau und ist daher mit der BLS und dem öffentlichen Verkehr vertraut. Insbesondere kennt er die politischen Meccanos des Kantons Bern bestens. Der Vorsitzende gratuliert ihm auch namens der Generalversammlung zu seiner Wahl durch den Regierungsrat.

Der Vorsitzende freut sich zwei Persönlichkeiten mit fundierten Kenntnissen neu im Rat zu haben. Frau Amherd und Herrn Antener wünscht er viel Erfolg und Befriedigung in der Ratstätigkeit.

Der Vorsitzende schreitet zur Ersatzwahl des Verwaltungsrats. Per heutige Generalversammlung läuft die Amtsdauer für den gesamten Verwaltungsrat ab. Es stellen sich alle **sieben durch die Generalversammlung zu wählenden Mitglieder zur Wiederwahl**, nämlich:

- **Renate Amstutz Bettschart**, Bern, bisher
- **Lorenz Bösch**, Brunnen, bisher
- **Viviana Buchmann**, Udligenswil, bisher
- **Martin Bütikofer**, Hüenenberg See/ZG, bisher
- **Ulrich Dietiker**, Rapperswil/AG, bisher
- **Josef Küttel**, Luzern, bisher
- **Dr. Rudolf Stämpfli**, Gümligen, bisher

Der Vorsitzende schlägt vor die Wahl wiederum in globo durchzuführen um die Versammlung zu beschleunigen. Es bestehen keine Einwände. Es kommt die Wahlkarte 1/18 zur Anwendung.

| | | |
|--------------|---|-------------------|
| Wahl: | Die sieben Mitglieder des Verwaltungsrats werden für eine neue Amtszeit bis zur Generalversammlung 2021 wie folgt wiedergewählt: | |
| | Präsenzquorum | 66'189'781 |
| | Stimmen bisherige VR-Mitglieder | 64'027'056 |
| | Stimmen Diverse | 0 |
| | Enthaltungen | 2'162'725 |

Alle Mitglieder des Verwaltungsrats haben vor der Wahl mitgeteilt, dass sie eine allfällige Wahl annehmen. Der Vorsitzende bedankt sich im Namen des Verwaltungsrats für das mit der Wahl verbundene Vertrauen.

6.2 Wahl Revisionsstelle

Der Verwaltungsrat schlägt den Anwesenden vor, die Firma KPMG AG, Muri bei Bern, als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2018 zu wählen.

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

Für den Antrag des Verwaltungsrats für **KPMG AG als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2018 zu wählen**, kommt Coupon 8 zum Einsatz.

| | | |
|--------------|---|-------------------|
| Wahl: | Die KPMG AG wird als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2018 gewählt: | |
| | Präsenzquorum | 66'189'781 |
| | Zustimmung | 65'859'537 |
| | Ablehnung | 0 |
| | Enthaltungen | 320'244 |

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

7. Verschiedenes

Der Vorsitzende kommt zum letzten Traktandenpunkt Verschiedenes. Hier haben die Anwesenden die Gelegenheit, zu eher allgemeinen Angelegenheiten das Wort zu ergreifen. Der Vorsitzende hält fest, dass die Versammlung unter diesem Traktandum keine Beschlüsse fassen kann.

Vorab informiert der Vorsitzende in eigener Sache: Wie der Verwaltungsrat letztes Jahr angekündigt hat, konnte den Anwesenden aus tarifrechtlichen Gründen dieses Jahr keine Generalversammlungs-Tageskarte für das BLS Netz mehr angeboten werden. Die Ersatzlösung, ein Spezialbillett ab dem Wohnort irgendwo in der Schweiz bis zum Generalversammlungsort dürfte denjenigen besonders entgegengekommen sein, welche ausserhalb des BLS-Netzes wohnen. Die SBB akzeptiert nicht mehr, dass Träger einer BLS-Tageskarte in SBB-Zügen mitfahren, ohne ein dazu notwendiges zusätzliches Billett zu lösen. Daraus ergibt sich besonders auf der Linie Thun – Bern die Schwierigkeit, dass vor der Reise genau überlegt werden muss, in welchen Zug man einsteigt. Es hätte das Risiko bestanden, dass die Anwesenden ohne gültigen Fahrausweis im Zug der SBB fahren. Mit der Lösung konnte der Verwaltungsrat diesem Risiko entgegenwirken. Der Verwaltungsrat hofft auch, dass den Anwesenden mit dem bei der Zutrittskontrolle verteilten Coupon für

vergünstigte Billette für die Schifffahrt wiederum eine kleine Aufmerksamkeit zukommen lassen konnte. Wie der Verwaltungsrat festgestellt hat, machten viele der Anwesenden bei der GV-Anmeldung vom neu eingerichteten elektronischen Portal Gebrauch. Der Verwaltungsrat freut sich, dass die Aktionäre den digitalen Mobilitätsangeboten positiv gegenüberstehen.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion.

Herr Markus Minder, Muri b. Bern freut sich bereits letztes Jahr über den Gutschein für die Schifffahrt und bedankt sich, dass wiederum ein solcher Bon abgegeben wird.

Herr Paul Ulrich, Schwarzenburg will wissen, warum es die BLS Tageskarte inkl. Bus und Schiff nicht mehr gibt? Ist davon auszugehen, dass hier seitens SBB oder BAV Druck auf die BLS ausgeübt worden ist?

Der Vorsitzende hält fest, dass mit der neuen Tageskarte, die Anwesenden vom Wohnort zum Kursaal Bern und wieder zurück fahren können, ohne dabei auf die unterschiedlichen Verkehrsträger Rücksicht nehmen zu müssen. Mit der Tageskarte in ihrer alten Form, wäre dies nicht möglich gewesen. Das heisst, dass die Anwesenden nur noch in BLS Zügen freie Fahrt gehabt hätten. Der Vorsitzende ist sich bewusst, dass dies für einige eine Verschlechterung der Dienstleistung ist, aber die BLS kann maximal für ihr eigenes Netz Tageskarten ausgeben und ist auf die Unterstützung der anderen Verkehrsträger angewiesen.

Herr Ueli Badertscher, Pfäffikon, ZH bittet zu prüfen, ob aufgrund des guten Resultats der schönen BLS Kalender den Anwesenden gratis abgegeben werden könnte?

Der Vorsitzende bedankt sich für das Kompliment und nimmt die Anregung von Herrn Badertscher gerne auf. Der Verwaltungsrat wird die entsprechenden Abklärungen gerne in die Wege leiten.

Ernst Stiefel, Burgdorf geht davon aus, dass bei der nächsten Generalversammlung wieder mit spitzfindigen Wortmeldungen von Herrn Rolf H. Georg zu rechnen ist. Er stellt den Antrag, dass die totale Redezeit von Herrn Georg auf 15 Minuten beschränkt wird.

Der Vorsitzende hält fest, dass unter dem Traktandum 7 keine Beschlüsse gefasst werden können. Er erinnert auch daran, dass die Anwesenden bereits an früheren Versammlungen ähnliche Anträge gestellt haben. Als Präsident ist er verpflichtet die Generalversammlung im Sinne der Aktionärsdemokratie zu führen. Jeder anwesende Aktionär hat das Recht, sich zu äussern. Sollten diese Äusserungen ehrverletzend, ausufernd oder nicht zum Thema sein, ist es ihm als Präsident freigestellt, solche Voten jederzeit abzulehnen. Der Verwaltungsrat pflegt mit Herrn Georg vor der Versammlung einen Austausch, um anstehende, eher untergeordnete Fragen zu beantworten. Damit konnte eine gute Verkürzung der Redezeit erreicht werden. Der Vorsitzende bestätigt auch, dass Herr Georg sich bemüht, sich bei seinen Voten kurz zu fassen.

Rolf H. Georg weist darauf hin, dass im letzten Jahr die Prüfung der Trennung zwischen Generalversammlung und Zusammenkunft auf dem Schiff vertagt worden ist. Die Versammlung hat diesbezüglich keine Rückmeldung erhalten. Herr Georg findet es schade, den Kursaal Bern mitzufinanzieren, wenn auf dem Thuner- und Brienersee eine schöne Flotte zur Verfügung steht. Die Generalversammlung könnte so im eigenen Haus stattfinden. Herr Georg hält fest, dass der Ablauf der UIC mit Zusammenkunft am Vortag und einer formellen Generalversammlung am Folgetag übernommen werden könnte. So könnte die BLS finanzielle Einsparungen verzeichnen und die Aktionäre hätte mehr Spass.

Der Vorsitzende verdankt die Wortmeldung und bedauert, dass die BLS über kein Schiff verfügt, das alle Anwesenden aufnehmen könnte. Man müsste Versammlung und Mittagessen trennen und auch den zeitlichen Rahmen erweitern, da auch die Ortsverschiebung berücksichtigt werden müsste. Daher hat sich der Verwaltungsrat entschieden, den Ablauf beizubehalten und alles als Paket am selben Ort durchzuführen.

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 2019 findet am Dienstag, 21. Mai 2019 im Kursaal Bern statt.

Der Vorsitzende schliesst die Generalversammlung 2018.

Schluss der Versammlung: 12.10 Uhr

Thomas Müller



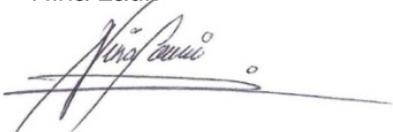
Sekretär des Verwaltungsrats

Dr. Rudolf Stämpfli



Präsident des Verwaltungsrats

Nina Lauri



Protokollführerin

Beilage:

- Referat Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung
- Fragen-/Antwortenkatalog vom 17. Mai 2018 (vgl. Traktandum 1, S. 10)

Referat

Bern, 17. Mai 2018

Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Berichterstattung zum Geschäftsjahr 2017

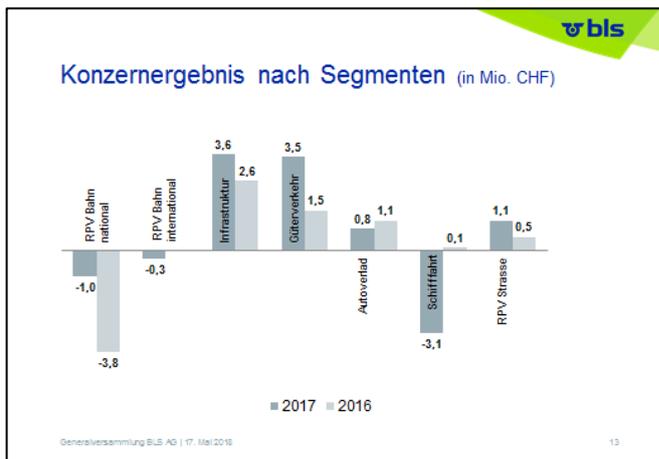


Mesdames et messieurs,

chers actionnaires,

De mon côté également, je tiens à vous souhaiter la bienvenue. Je vais vous présenter les résultats de l'année 2017 et en profiter pour vous donner mon éclairage sur certains points forts de l'année écoulée.

Die BLS AG hat im vergangenen Jahr ein Ergebnis von 15 Millionen Franken erwirtschaftet. Es liegt damit um 0,6 Millionen Franken tiefer als im Vorjahr. Operativ war das Jahr 2017 besser als das Vorjahr. Allerdings belasten Rückstellungen und eine Wertberichtigung das Ergebnis.



Hier sehen Sie das Konzernergebnis nach Segmenten. Der «Regionalverkehr Bahn national» weist einen Verlust von einer Million Franken aus. Dieser Verlust kommt daher zu stande, dass wir 7,1 Millionen Franken für die Altlastensanierung der Werkstätte Bönigen rückgestellt haben. Das ist der Sanierungsbedarf, der anfällt, bis wir die Weiterentwicklung des Areals in Bönigen im Jahr 2023 abgeschlossen haben werden. Wir haben nun also den gesamten Sanierungsbedarf über 7,1 Millionen Franken im Jahr 2017 erfolgswirksam verbucht. Der Verlust im Regionalverkehr stammt also nicht aus dem operativen Geschäft.

Die zweite stark negative Säule sehen Sie bei der Schifffahrt. Hier haben wir das aktuelle Geschäftsmodell auf die Werthaltigkeit überprüft und dabei einen Wertberichtigungsbedarf in der Höhe von 3,6 Millionen Franken ermittelt. Wir analysieren im laufenden Jahr, was wir am Geschäftsmodell der Schifffahrt ändern können, damit wir in Zukunft Wertberichtigungen vermeiden können.

Allerdings möchte ich auch erwähnen: Wir haben ein Anlagevermögen von 4,8 Milliarden Franken – ein Anlagevermögen in dieser Grössenordnung bringt es mit

sich, dass man ab und zu Rückstellungen und Wertberichtigungen vornehmen muss.

Auch im «Regionalverkehr Bahn international» resultiert ein kleiner Verlust. Dabei geht es um die Strecke Iselle–Domodossola, die von der italienischen Region Piemont abgegolten wird. Wir haben den Bahnverkehr auf dieser Strecke deutlich ausgebaut – ein Ausbau, der in diesem Ausmass nicht geplant war und deshalb zu einem kleinen operativen Verlust führt.

Die anderen Geschäftsfelder – Infrastruktur, Güterverkehr, Autoverlad und Regionalverkehr Strasse – schliessen positiv ab.

Zwei strukturelle Veränderungen möchte ich noch erwähnen. Erstens haben wir per 1. Juli 2017 die BLS Immobilien AG gegründet – eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der BLS AG. Die Gründung einer Tochtergesellschaft erlaubt es uns, verschiedene Areale, die wir nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigen, eigenständig zu bewirtschaften.

Zweitens haben wir 45 Prozent der Aktienanteile der BLS Cargo AG an SNCF Logistics verkauft. Diesen Anteil haben wir vor ein paar Jahren von DB Schenker zurückgekauft. Nun haben wir für unsere Güterverkehrstochter also wieder einen strategisch wertvollen Partner gefunden.

b|s

Regionalverkehr Bahn und Strasse

Bahn national
58,9 Mio. Fahrgäste
(+2,1%)
Pünktlichkeit von 94,1%

Bahn international
Anzahl Regionalzüge am
Simplon seit Ende 2016
verdreifacht

Strasse (Busland AG)
3,8 Mio. Fahrgäste (+2,7%)

Generalversammlung BLS AG | 17. Mai 2018



14

Lassen Sie mich ein paar Worte zu den einzelnen Geschäftsfeldern sagen. Wie Sie bereits gehört haben, wächst die Zahl unserer Fahrgäste seit mehreren Jahren. Diese Entwicklung freut uns. Sowohl bei der Bahn wie auch beim Busbetrieb sind im Jahr 2017 mehr Leute mit der BLS gefahren als im Vorjahr.

Etwas tiefer als im Vorjahr war jedoch die Pünktlichkeit bei der Bahn – das ist natürlich nicht zufriedenstellend. Sie wissen aber, dass auf dem Schienennetz derzeit sehr viel gebaut wird. Das betrifft alle Bahnen – die Gesamtpünktlichkeit ist derzeit eher tief. Vor diesem Hintergrund sind wir zufrieden, dass wir die Pünktlichkeit auf einem guten Niveau halten konnten.

Je l'ai déjà suggéré tout à l'heure – nous avons rempli nos promesses sur la ligne internationale de Brigue à Domodossola et avons nettement fait évoluer l'offre sur cette ligne. Aujourd'hui, trois fois plus de trains régionaux passent dans le Simplon qu'à fin 2016, lorsque nous avons repris la responsabilité de cette ligne. Pour le BLS, cela conduit à une faible perte, pour la région que nous desservons, par contre, le fait que la fréquence de la desserte a augmenté, est un grand plus.



Infrastruktur (BLS Netz AG)

Investitionen
Von 208,4 Mio. Franken

Mehr Güterverkehr am Lötschberg
54% des alpenquerenden Güterverkehrs über die Lötschbergachse



Generalversammlung BLS AG | 17. Mai 2018 15

Wir kommen zum nächsten Geschäftsbereich – der Infrastruktur. Wir haben im Jahr 2017 über 200 Millionen Franken in Fahrbahnen, Bahnhöfe und Tunnel investiert. Schon in den vergangenen Jahren haben wir Investitionen in dieser Grössenordnung getätigt – und es werden in den kommenden Jahren noch mehr. Die Bautätigkeit bleibt hoch. Das hat insbesondere zwei Gründe, und zwar das Behindertengleichstellungsgesetz und die Fernsteuerung. In beiden Bereichen sind wir auf Kurs: Ab 2021 werden wir unser gesamtes Bahnnetz aus der Betriebszentrale Spiez fernsteuern. Und ab 2024 werden unsere Fahrgäste fast ausnahmslos barrierefrei in unsere Züge und Busse einsteigen können.

Was auffällt, ist, dass wir am Lötschberg viel mehr Güterverkehr hatten als im Vorjahr. Letztes Jahr sind erstmals überhaupt mehr Güter über die Lötschbergachse als über die Gotthardachse transportiert worden. Der Anteil des Lötschbergs betrug 54 Prozent, derjenige des Gotthards 46 Prozent.

Das hat natürlich einen Grund: Die Strecke Luino–Novara auf der Gotthardachse war letztes Jahr für sechs Monate gesperrt. Dadurch ist Verkehr vom Gotthard zum Lötschberg verschoben worden. Was zeigt uns das? Es zeigt, dass die NEAT ein

redundantes System ist. Sie besteht aus zwei Achsen, die sich gegenseitig entlasten. Doch Sie wissen es – dieses System hat ein 21 Kilometer langes Nadelöhr. Damit der Lötschberg den Gotthard bei Einschränkungen auch künftig entlasten kann, muss der Lötschberg-Basistunnel ausgebaut werden. Er hat die Kapazitätsgrenze erreicht.



Güterverkehr (BLS Cargo AG)

Neuer Partner
Verkauf von 45% der Aktienanteile an SNCF Logistics

Rastatt-Sperre
BLS Cargo geht gestärkt aus der Krise hervor



Generalversammlung BLS AG | 17. Mai 2016 16

Und wenn wir schon vom Güterverkehr reden – der Güterverkehr hat ein anspruchsvolles Jahr hinter sich. Die Sperre der Rheintalstrecke bei Rastatt hat das Jahr geprägt – auch dasjenige von BLS Cargo. Im Bild sehen Sie einen unserer Güterzüge, der von einer Diesellok über die nicht elektrifizierte Umleitungsstrecke via Stuttgart und Singen gezogen wird.

Die Rastatt-Sperre hat bei der BLS einen finanziellen Schaden von 2 Millionen Franken verursacht. Trotzdem haben wir im Güterverkehr einen sehr guten Gewinn von 3,5 Millionen Franken erzielt. Möglich ist dies dank unserer starken Position im grenzüberschreitenden Verkehr. 2017 haben wir 15 neue Mehrsystemlokomotiven von Siemens in Betrieb genommen, mit denen wir Güterzüge ohne Lokwechsel von der Nordsee bis ans Mittelmeer ziehen können.

Trotz des finanziellen Schadens sind wir der Meinung, dass wir die Rastatt-Krise sehr gut gemeistert haben. Und zwar dank des ausserordentlich hohen Einsatzes unserer Mitarbeitenden. Dazu ein Beispiel: Unsere Lokführer waren bereit, für mehrere Wochen in Süddeutschland zu wohnen, damit sie nicht so weite Strecken pendeln mussten. Auch die neue Partnerschaft mit SNCF Logistics hat uns geholfen. Wir konnten unkompliziert Loks und Lokführer von SNCF einsetzen und Umleitungen über Frankreich fahren. Wir sind überzeugt, dass wir gestärkt aus der Krise hervorgegangen sind. Wir konnten schneller handeln als die Konkurrenz und haben gezeigt, dass unsere Organisation im Güterverkehr äusserst reaktionsfähig ist.



Beim Autoverlad war der Höhepunkt des letzten Jahres natürlich, dass wir auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember den Betrieb am Simplon übernehmen konnten. Diese Projekt hat ziemlich viel Anlaufzeit gebraucht: Die ersten Sondierungsgespräche haben wir bereits vor mehr als fünf Jahren geführt. Es hat dann aber eine Weile gedauert – letzten Herbst haben wir den Zuschlag vom Kanton Wallis erhalten. Letztendlich hatten wir also nur wenige Monate Zeit, um das Projekt umzusetzen – zum Beispiel um die neuen Mitarbeitenden zu rekrutieren.

Gleich der erste Tag war dann eine echte Belastungsprobe. Vielleicht erinnern Sie sich – am 10. Dezember hat es stark geschneit. Die Simplon-Passstrasse war nur mit Schneeketten befahrbar, so dass alle Autofahrer den Autoverlad benutzen wollten. Wir haben den Tag trotzdem praktisch ohne Verspätungen gemeistert. Das war quasi der Eignungstest – und den haben wir bestanden.

Der Autoverlad zwischen Brig und Iselle passt optimal in unser Liniennetz. Wir bedienen ja bereits den Regionalverkehr am Simplon und natürlich auch den Autoverlad am Lötschberg. Da können wir Synergien schaffen. Das entspricht insgesamt unserer Philosophie: Linien, die wir übernehmen, müssen in unser bestehendes Netz passen. Das gilt, wie Sie gehört haben, auch für künftige Linien im Fernverkehr.

Schifffahrt

Stabile Passagierzahlen
Erneut gut 1 Million Passagiere

Neue Werft
Planmässig im Januar 2018 in Betrieb genommen
Zukunft der Schifffahrt auf dem Thunersee ist gesichert

Generalsammlung BLS AG | 17. Mai 2018



18

Zum Schluss noch ein Wort zur Schifffahrt. Ich habe es erwähnt – wir mussten bei der Schifffahrt eine Wertberichtigung vornehmen und weisen deshalb einen Verlust aus. Operativ ist das Ergebnis der Schifffahrt jedoch positiv. Die Zahl der Passagiere, die auf unseren Schiffen fahren, ist seit Jahren stabil bei etwa einer Million.

Das vergangene Jahr stand natürlich auch im Zeichen der neuen Werft. Im Bild sehen Sie die imposante Baustelle – das ist ein Bild aus dem Herbst, als die Fassade hochgezogen wurde. Im Januar konnten wir die Werft planmässig in Betrieb nehmen.

Der Bau der neuen Werft war nur möglich dank der finanziellen Unterstützung des Kantons Bern – das möchte ich hier nochmals hervorheben. Der Kanton spricht zwar keine Beiträge an den Betrieb der Schifffahrt, aber er kann Gelder für Investitionen sprechen. Das hat er im Fall der Werft getan.

Die neue Werft ist für die BLS im wahrsten Sinne des Wortes ein Jahrhundertprojekt. Denn die alte Werft war über 100 Jahre alt. Sie war am Ende ihrer Lebensdauer. Es wurde teilweise fast gefährlich – bei starkem Wind mussten wir die alte Werft evakuieren, weil sie einsturzgefährdet war. Nun haben wir eine moderne Anlage, in der wir die Schiffe unserer Thunerseeflotte unterhalten können.

Der Verwaltungsratspräsident hat über die Werkstätten für unsere Züge gesprochen – und was für Züge gilt, gilt natürlich auch für Schiffe: Ohne Unterhalt geht nichts. Dank der neuen Werft ist die Zukunft der Schifffahrt auf dem Thunersee gesichert.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Aktionärsfragen von Rolly Fly SA Holding und Antworten der BLS AG im Zusammenhang mit der Generalversammlung BLS AG vom 17. Mai 2018

1) *Geschäftsbericht, S. 1: Bindeglied S-Bahn-Bernverkehr: Wie erhält die BLS ihr Entgelt wenn sie den Zubringer an z.B. die SBB liefert?*

Antwort BLS:

Ertragsverteilung

Durch das gemeinsame Sortiment erwirtschaftet der sog. Direkte Verkehr (DV) ein beträchtliches Ertragsvolumen, welches auf die einzelnen Transportunternehmen aufgeteilt werden muss. Beispielsweise werden alleine mit dem GA und dem Halbtax-Abo über CHF 1,4 Milliarden Umsatz generiert. Dies entspricht rund einem Viertel der Gesamteinnahmen im öffentlichen Verkehr (öV) (Basis CHF 6,008 Milliarden Gesamteinnahmen, Quelle: VöV, Fakten und Argumente 2012).

Einnahmenverteilung im Direkten Verkehr

- Einnahmen aus distanzbezogenen Fahrausweise des DV (z. B. Einzelbillett, Streckenabonnement)
- Einnahmen aus Pauschalfahrausweisen des DV (z. B. Generalabonnement, Tageskarte)

Einnahmenverteilung der distanzbezogenen DV-Fahrausweise

Der Anteil pro Transportunternehmung (TU) aus jedem verkauften DV-Fahrausweis wird mittels des Informatiksystems Prisma aufgrund der hinterlegten Tarifkilometer oder Preise berechnet und der TU auf ihrem Kontokorrent gutgeschrieben.

Einnahmenverteilung der Pauschalfahrausweise

Die Einnahmen aus einem Pauschalfahrausweis werden mittels Verteilschlüssel auf die TU aufgeteilt. Die Erstellung und Kommunikation der Verteilschlüssel ist Aufgabe der Geschäftsführungsstelle Direkter Verkehr. Der wichtigste Verteilschlüssel ist derjenige des Generalabonnements, auf dessen Basis rund CHF 1,14 Milliarden aufgeteilt werden. Die Grundlage für die Erstellung des GA-Verteilschlüssels bildet eine repräsentative Umfrage bei GA-Kundinnen und Kunden. Die Angeschriebenen werden gebeten, ihre öV-Reisen detailliert während einer Woche auf einem Fragebogen festzuhalten. Die Rücklaufquote beträgt rund 34 Prozent.

Einnahmenverteilung in den Verbunden

Die Einnahmen aus Verbund-Fahrausweisen werden mittels Verteilschlüssel auf die TU aufgeteilt. Die Grundlage für die Erstellung bilden jährliche Erhebungen der Personenkilometer und Teilfahrten bei den Transportunternehmen.

2) *Geschäftsbericht, S. 5: Wieso nur minimaler Wettbewerb? Wieso nur Fahrplan und Preis-, jedoch keine Ertragsfixierung? Wo ist die Transparenz?*

Antwort BLS:

Die BLS unterstützt die Anstrengungen des Bundes/des BAV auch im öffentlichen Verkehr der Schweiz einen geordneten Wettbewerb zu entwickeln bzw. die Voraussetzungen hierfür zu schaffen.

Hierfür sind in der aktuellen Situation der Fernverkehrs-Diskussion bereits erste Schritte zentral und wichtig. Zudem muss ein fein austariertes System wie das (Schienen-)öV-System der Schweiz in Etappen und gleichmässig geführt auch mit dem Blick auf eine Wettbewerbssituation weiterentwickelt werden.

Ertragsfixierung: Die Linien-/Gesamterträge sind ein Ergebnis aus den Tarifkilometern,

den dafür erhobenen Preisen/Erträgen pro Linienabschnitt (mittels der unterschiedlichen Billetten) und den auf den einzelnen Zügen/Linien zurückgelegten Personenkilometern. Damit sind die Erträge z.B. auch über ein verbessertes Angebot oder Marketing direkt steuerbar - eine Fixierung der Erträge würde daher keinen Sinn machen. Die Transparenz ist (auch z.B. mittels den verschiedenen Verkaufskanälen) jederzeit gewährleistet.

3) Geschäftsbericht, S. 5: Zum Zitat des VRP: In unseren Statuten steht nichts über eine Aufgabe die Budgets von Bund und Kantonen zu entlasten. Wo sind die Ersparnisse aus dem Gipfelsturm von CHF 50 Mio. abgeblieben? Kamen sie Bund/Kanton zu gute, falls ja mit wieviel CHF? wo findet sich das im Geschäftsbericht?

Antwort BLS:

Das im Jahr 2012 gestartete Kostensenkungsprogramm „Gipfelsturm“ mit dem die BLS AG rund CHF 50 Mio. wiederkehrend eingespart hat, ist im Berichtsjahr 2015 erfolgreich beendet worden (siehe GB 2015, S. 54). Das Programm wurde in den ordentlichen Strategie- und Planungsprozess überführt. Dank des Programms Gipfelsturm konnten einerseits Abteilungen reduziert, andererseits Kostensteigerungen in anderen Bereich aufgefangen werden.

4) Geschäftsbericht, S. 8: Der beste Impuls heisst Wettbewerb. Wieso bringt die BLS kein nicht konzessionspflichtiges Produkt auf den Markt, auch stufenweise aber schnellstens?

Antwort BLS:

Zunächst können wir festhalten, dass wir z.B. mit dem Güterverkehr, den nicht betrieblichen Liegenschaften oder Drittgeschäften der Bahnproduktion bereits nicht konzessionierte Produkte auf unseren Zielmärkten haben.

Im Kontext Schienenverkehr würde ein „nicht konzessioniertes Produkt“ bedeuten, ein Fuhrhaltermodell à la SOB umzusetzen. Das ist für uns keine Option, da wir davon überzeugt sind, nur mit einer eigenen Konzession die Möglichkeit zu haben, den Wettbewerb im Verkehrsmarkt Schweiz zu fördern und nachhaltig attraktive Angebote für unsere Kunden zu schaffen.

Im erweiterten Kontext der Personenmobilität haben wir strategisch festgelegt, in Zukunft die integrierte Planung über die gesamte Mobilitätskette hinweg zu verstärken. Ein weiterer Schwerpunkt wird die Weiterentwicklung einiger unserer Bahnhöfe zu sogenannten „Mobilitäts-Hubs“, an denen verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote realisiert werden. Dazu stehen uns allerdings nur beschränkte finanzielle Mittel zur Verfügung; wir müssen daher vermehrt Kooperationen eingehen. Das sehen wir als Chance, um neue Wachstumsfelder im Markt zu erschliessen und wettbewerbsfähig zu bleiben.

Letztlich muss sich ein Unternehmen immer strategisch fokussieren und priorisieren. Unser strategischer Fokus liegt auf dem Wiedereinstieg in den Fernverkehr, d.h. da haben wir bewusst Ressourcen eingesetzt und uns engagiert.

5) Geschäftsbericht, S. 10: Ist die Finanzierung über den Kapitalmarkt nicht fraglich und teurer, solange die Misshandlung des Privatkapitals durch dessen Nichtverzinsung fort dauert?

Antwort BLS:

Um neue Grossinvestitionen zu finanzieren, braucht es zusätzliche Aussenfinanzierungen, da der betriebliche Cash Flow bzw. die Innenfinanzierung nicht ausreicht, die Höhe der Investitionen zu decken. Dementsprechend bleibt eine externe Mittelbeschaffung in Form von Fremdkapital unumgänglich. Die Konditionen für diese Beschaffung sind ab ei-

ner gewissen Tranchengrösse und Laufzeit über den Kapitalmarkt attraktiver als sich mit diesem Volumen über den Kreditmarkt zu bedienen.
Die Beschaffung von zusätzlichem Eigenkapital via Kapitalerhöhung ist indes nicht vorgesehen.

- 6) Geschäftsbericht, S. 13: Erbitten wir um Aufgliederung der zitierten CHF 2 Mio. Rastattkosten und Zuordnung nach dem Schema: Anzahl Züge aus dem Netzfahrplan bei DB Netz AG, Anzahl Züge aus dem ad-hoc-Programm die vor Rastattunfall bestellt und angenommen waren. Nach Rastattunfall ausgefallene und umgeleitete Züge.**

Antwort BLS:

Während der Sperre waren rund 800 Züge geplant. Davon wurden 448 Züge via Deutschland und Frankreich umgeleitet. 367 Züge sind ausgefallen. In den CHF 2 Mio. sind ungedeckte Kosten und entgangener Gewinn der nicht gefahrenen Züge enthalten.

- 7) Geschäftsbericht, S. 13: Die Karte ist falsch. Ludwigshafen liegt 3 km neben Mannheim am Rhein und nicht an der Mosel. Die Strecke von Horb nach Stuttgart war auch unterbrochen die Umleitung ging ab Horb per Diesel bis Tübingen und weiter über Plochingen. Wieviel Züge disponierte die BLS Cargo und über welche Strecken in Frankreich?**

Antwort BLS:

Ihre Feststellung, dass Ludwigshafen in der Karte unpräzise eingezeichnet ist, trifft zu. Wir bedauern dieses Versehen. Die Strecke über Horb war in der zweiten Hälfte der Sperre wieder als Umleitung verfügbar. Korrekterweise müsste deshalb eine weitere Linie rot eingezeichnet werden. BLS Cargo hat 448 Züge umgeleitet, wovon rund 85% via Deutschland und 15% via Frankreich (Forbach, Saarbrücken).

- 8) Geschäftsbericht, S. 13: Natürlich kann auch die BLS direkt Forderungen an die DB Netz AG stellen wenn diese nicht einem Trassenvertrag zu Grund liegen: wenn die DB Netz AG z.B. den Primelstock eines Anrainers beschädigt hat der Besitzer sehr wohl direkt einen Schadenersatzanspruch. So auch die BLS Cargo AG für die Betriebserschwerungskosten. Gegen die BRD können Kosten wegen deren ministeriellem Versagen geltend gemacht werden z.B. für entgangene Geschäfte auf Grund von Stornos oder nicht realisierbaren Offerten.**

Antwort BLS:

Der Schadenersatz ist in der Nichterfüllung des Vertrages begründet. Die BLS Cargo AG hat keinen physischen sondern „nur“ finanziellen Schaden erlitten. Deshalb können nur Vertragspartner Forderungen ggü. DB Netz anmelden. Konkrete Schadenersatzforderungen sind via deutsche EVU-Partner platziert. Rechtliche Dispositionen sind in Prüfung.

- 9) Geschäftsbericht, S. 14: Erhielt die BLS AG Bürgschaften über CHF 583 Mio. vom Bund? Warum hat er nicht gleich direkt die Finanzierung übernommen? Wir bitten um Erklärung zur erteilten Mittelzusage: Wurden damit die erhöhten Abschreibungs- und Unterhaltsmehrkosten durch die definitive Zusage einer erhöhten Abgeltung garantiert? Ist dabei auch ein eventuell eintretendes Impairment mit abgedeckt?**

Antwort BLS:

Für den genauen Prozess zur Beschaffung von neuem Rollmaterial wird auf die Wegleitung zur Betriebsmittel-Beschaffung im regionalen Personenverkehr gemäss Art. 19

ARPV des Bundes verwiesen.

Die BLS verfügt momentan eine Genehmigung gemäss Art 19 ARPV. Die Einholung der Bundesbürgschaft steht jedoch noch an. Diese wird erst im Zuge des zunehmenden Finanzierungsbedarfs gesprochen.

Transportunternehmen können Investitionsfolgekosten in die Planrechnung einer Offerte aufnehmen, wenn die Besteller der Aufnahme vor der Investition zugestimmt haben. Ein Impairment kann im regionalen Personenverkehr (RPV) so nicht eintreten, da die Erträge der einzelnen Strecken via Leistungsvereinbarung geregelt sind und der jeweilige Fahrzeugbedarf aufgrund der Leistungsvereinbarungen mit den Bestellern bestimmt wird. Fällt beispielsweise eine Strecke im RPV an ein anderes konzessioniertes Transportunternehmen (KTU), muss das Rollmaterial, welches für diese Strecke angeschafft wurde, samt Finanzierungsanteil an den neuen Betreiber übergeben werden.

10) Geschäftsbericht, S. 14: War die Ausschreibung nur in der Schweiz oder Europa? Warum wurde China nicht angefragt? Wie viele Hersteller aus welchen Ländern gaben Gebote ab?

Antwort BLS:

Die BLS AG hat ein selektives Verfahren nach öffentlichem Beschaffungsrecht durchgeführt. Dieses Verfahren wurde auf der offiziellen Ausschreibungsplattform simap.ch publiziert. Die auf simap.ch publizierten Ausschreibungen erscheinen automatisch auch auf der europäischen Ausschreibungsplattform TED (Tenders electronic Daily). Diese Online-Plattformen stehen grundsätzlich allen Anbietern weltweit offen (GATT/WTO-Verfahren). So hatte es z.B. auch Interessenten aus China, die jedoch unsere Anforderungen für die Selektion nicht erfüllt haben. Im selektiven Verfahren hatten wir sechs Teilnahmeanträge (China, Frankreich, Deutschland, Schweiz), davon wurden vier Anbieter präqualifiziert.

11) Geschäftsbericht, S. 20: Gibt es auch eine Zustimmung der EU Wettbewerbsbehörde oder wurde diese erst gar nicht angefragt?

Antwort BLS:

Die Fusionskontrolle auf EU-Ebene gilt erst ab Erreichen von definierten Umsatzschwellen. Diese wurden nicht erreicht. Deshalb musste der Zusammenschluss bei der EU-Kommission nicht angemeldet werden. Der Zusammenschluss wurde vom deutschen Bundeskartellamt und von der Schweizer Wettbewerbskommission geprüft und freigegeben.

12) Geschäftsbericht, S. 25: Wieviel Prozent macht der Freizeitverkehr am gesamten Regionalverkehr aus? In Fahrgästen und am Regioertrag?

Antwort BLS:

Siehe GB 2017 S. 25: Das Verhältnis von Pendlern und Freizeitreisenden ist in Bezug auf den Verkehrserlös ca. „50 : 50“.

13) Geschäftsbericht, S. 26: Kann lezzgo auch eine Ertragszuscheidung analog dem Preclearing beim Interlining im Luftverkehr bewerkstelligen?

Antwort BLS:

Die Ertragszuteilung im öV ist von der Branche geregelt und erfolgt sortimentsbezogen nach unterschiedlichen Mechanismen. Ob es durch Vertriebskanäle wie lezzgo inskünftig möglich sein wird, den Prozess der Ertragszuteilung anzupassen, kann aktuell nicht abschliessend beurteilt werden.

Im Weiteren ist zu beachten, dass der Anteil von Abonnements im Vergleich zum Luftverkehr sehr gross ist (z.B. ca. 430'000 Generalabonnements) und diese Kundinnen und Kunden nicht mit Einzelfahrausweisen unterwegs sind. Entsprechend fehlen Erfassungen über Postpaid-Systeme.

14) Geschäftsbericht, S. 31: Wieso spendiert die BLS 4 Wochen mehr Mutterschaftsurlaub als gesetzlich vorgeschrieben und was kostet diese Wohltat? Wie erfolgt die Bepreisung der erkauften Ferientage?

Antwort BLS:

Mit Inkrafttreten der Revision der Erwerbssersatzordnung (EO) auf den 1. Juli 2005 ist die Schweiz das letzte Land in Europa, das sich zu einer Lohnfortzahlungspflicht für Mütter entschieden hat. Die BLS kannte schon vor dem gesetzlichen Anspruch einen Mutterschaftsurlaub von 16 Wochen und profitiert seit der Umsetzung von einer Beteiligung von 80 Prozent des versicherten Lohnes während 14 Wochen. Durch die verschärfte Konkurrenz in der Arbeitgeberpositionierung wurde ein Urlaub von 18 Wochen (Analogie zu SBB, Swisscom, Banken etc...) umgesetzt. Aktuell profitieren pro Jahr rund 15 Frauen von einem solchen Urlaub und die Kosten belaufen sich auf 60'000.-/Jahr (Differenz 14 zu 18 Wochen).

Die Ferientage werden zu einer Kürzung von 2 Prozent des Jahresgrundlohnes pro Woche verrechnet.

15) Geschäftsbericht, S. 34: Die Zahl der Nichtberufsunfälle ist um 10% gestiegen. Wie hoch waren die Kosten dafür? Wie lässt sich das reduzieren?

Antwort BLS:

Die ansteigende Tendenz der Nichtberufsunfälle zeigt sich in der ganzen Schweiz. Gemäss SUVA ereigneten sich primär bei den Freizeitaktivitäten infolge des schönen Wetters deutlich mehr Unfälle im 2017 (z.B. Motorrad + 4.8 / Wandern und Spazieren + 16.5 %). Man geht davon aus, dass immer mehr Arbeitnehmende ihren Ausgleich zur Arbeit in der Freizeit suchen - sei dies im Sport oder bei Tätigkeiten zu Hause. Die Detailanalyse mit der SUVA erfolgt per Ende 2. Quartals 2018.

Die Kosten bei Nichtberufsunfall werden zum grössten Teil via Unfallversicherung getragen, finanziert aus den Prämienzahlungen der Mitarbeitenden. Die Anzahl Unfälle sind in Korrelation zu den Abwesenheitstagen zu sehen. Die BLS erreichte im Jahr 2016 im Branchenvergleich die kleinste Abwesenheitszeit mit 0.89 entschädigte Tage pro FTE. Dies primär aufgrund der konsequenten Fallführung (Wiederkehrgespräche).

Der Anstieg der Nichtberufsunfälle soll mit verschiedenen Massnahmen reduziert werden. Im Präsenzmanagement werden die Präsenzgespräche auch bei Nichtberufsunfällen konsequent geführt. Die Kampagne für mehr Sicherheit im Beruf und Freizeit soll langfristig ebenfalls positiv auf die Nichtberufsunfallzahlen einwirken. Im Weiteren wird das Thema Verhindern von Nichtberufsunfällen bei der Planung der Betrieblichen Gesundheitsförderung aufgenommen und entsprechende Kampagnen geplant und durchgeführt.

16) Geschäftsbericht, S. 42: Wie erfolgreich war und ist die Bemühung zum Doppelspurausbau des Basistunnels vor 2030?

Antwort BLS:

Die BLS erarbeitet gegenwärtig ein Auflageprojekt für den bahntechnischen Ausbau des sich heute im Rohbau befindlichen Teilabschnitts Ferden-Mitholz im Lötschberg-Basistunnel. Dabei wird auch eine Studie über einen integralen Doppelspurausbau erstellt.

Die Realisierung dieser Vorhaben bedingt einen Parlamentsbeschluss im Rahmen des

sogenannten STEP-Ausbauschrittes 2030/35, in welchem festgelegt wird, wo und wie das Schweizer Bahninfrastrukturnetz weiterentwickelt und welche Projekte dabei priorisiert werden sollen. Am 29.9.2017 hat der Bundesrat die entsprechende Vorlage in die öffentliche Vernehmlassung gegeben. Darin ist der Ausbau des LBT im Zeithorizont 2035 nicht vorgesehen.

Die BLS hat sich in den vergangenen Monaten gemeinsam mit Partnern sowie insbesondere dem Lötschberg-Komitee dafür eingesetzt, den Weiterausbau des LBT in die Vorlage aufzunehmen. Eine Vielzahl von Organisationen sowie alle Westschweizer Kantone, beide Basel, Solothurn und Bern haben sich dieser Forderung im Rahmen der Vernehmlassung angeschlossen.

Gegenwärtig wird die Botschaft (Antrag) des Bundesrates an das Parlament erarbeitet. Der entsprechende Bundesratsbeschluss wird im Herbst 2018 erwartet. Anschliessend wird das Parlament darüber beraten und voraussichtlich 2019 entscheiden.

Ob es gelingt, eine politische Mehrheit für den LBT-Ausbau zu gewinnen, ist derzeit offen. Die BLS wird sich weiterhin dafür einsetzen.

17) Geschäftsbericht, S. 52: Stimmt, dass der Regionalverkehr mit keinerlei Gewinnmarge budgetiert und abgerechnet wurde, obwohl das nach PBG und Aussage des BAV erlaubt ist?

Antwort BLS:

Diese Aussage ist korrekt. Es wird gemäss den anwendbaren gesetzlichen Grundlagen keine Gewinnmarge budgetiert. Auch hier gibt das Geschäftsmodell RPV die Antwort. Es besteht die zweijährige Angebotsvereinbarung mit den Bestellern. Auf der Ertragsseite werden die Personenverkehrserlöse, Distributions- und Nebenerlöse sowie die Abgeltungen budgetiert und den Kosten gegenübergestellt. (Im Detail vgl. Artikel 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBG, SR 745.1): Die Besteller gelten den Transportunternehmen (TU) die geplanten ungedeckten Kosten ab. Gemäss Artikel 14 Subventionsgesetz (SuG, SR 616.1) sind nur Aufwendungen anrechenbar, die tatsächlich entstanden und für die zweckmässige Erfüllung der Aufgabe unbedingt erforderlich sind. D.h. es darf bei der Offertstellung RPV keine Gewinnmarge sondern die geplante Differenz zwischen den tatsächlichen Kosten und den tatsächlichen Erlösen geltend gemacht werden.)

18) Geschäftsbericht, S. 54: Wir vermissen in der Tabelle zwischen Ziff. 7 und Ziff. 8 die "Management Services" mit dem Ertrags- und Finanzierungsmodell aus "kalkulatorischem und Ist-Gewinn" für deren Leistungen innerhalb des Konzerns. Wieviel Eigenkapital- bzw Aktienkapitalnutzung ist jedem der Geschäftsmodelle zuzuordnen?

Antwort BLS:

Management Services ist per se sind kein eigenes Geschäftssegment sondern bilden eine Querschnittsfunktion, welche alle Bereiche unterstützt.

Weiter kann das Eigenkapital grundsätzlich aus den einzelnen Geschäftsabschlüssen je Legal Entity (BLS Netz AG, BLS AG, Busland AG usw.) entnommen werden. Eine genauere Aufteilung innerhalb dieser rechtlichen Einheiten wird nicht weiter ausgeführt.

19) Finanzbericht S. 5: Woraus folgt der erneute und um 1,2 Mio. erhöhte Verlust bei der Distribution nationales Netz? Wie gedenken Sie diesen zu stoppen?

Antwort BLS:

Es handelt sich um alle nicht abgeltungsberechtigte Angebote des Regionalen Personenverkehr (Bsp. Vertrieb und Marketing) und finanziert sich über Provisionen. Die Provisionen alleinstehend sind nicht so festgelegt, dass der Vertrieb ein Gewinnmodell oder eine 100% Kostendeckung zulässt. Der diesjährig höhere Verlust begründet sich in u.a. in hö-

heren Marketingaktivitäten beispielsweise dem Aufbau Customer Journey und dem Aufbau Customer-Experience-Management.

20) Finanzbericht S. 6: Kann man zum Thema Evaluation betreffs Schifffahrt Näheres erfahren? Was ist das?

Antwort BLS:

Die Evaluation eines neuen Geschäftsmodells für die Schifffahrt wird auf der Basis der eingeführten Geschäftsmodelllogik der BLS vorgenommen. Hierbei geht es insbesondere um das Leistungsversprechen (z.B. was bieten wir dem Kunden an), die Wertschöpfung (z.B. wie stellen wir die Leistung her) und die Ertragsmechanik (z.B. wie wird Wert generiert). Das neue Geschäftsmodell für die Schifffahrt steht in Erarbeitung und wird im Verlaufe von 2018 im Verwaltungsrat BLS AG behandelt werden. Aus diesem Grund können hier keine weiteren Aussagen gemacht werden.

21) Finanzbericht S. 6: Wie hoch waren die Mehrkosten für Lokpersonal infolge Baustellen? Wurden diese als Betriebserschwerungskosten beim verursachenden Netzbetreiber eingefordert?

Antwort BLS:

Es handelt sich um Kosten in der Höhe von ca. CHF 0.7 Mio. Vorliegend sind die Entschädigungsvoraussetzungen von Art. 11a Netzzugangsverordnung (NZV, SR742.122) nicht gegeben. Daher verbleiben die Kosten beim Eisenbahnverkehrsunternehmen.

22) Finanzbericht S. 7: Wie lange dauert die Sanierung des Scheiteltunnels voraussichtlich? Erfolgt eine Umleitung durch den Basistunnel ohne Trassenmehrkosten?

Antwort BLS:

Die Sanierung der Fahrbahn im Scheiteltunnel dauert voraussichtlich vier Jahre. Mit den ersten Arbeiten startet die BLS voraussichtlich Ende Juli 2018 und die Inbetriebnahme ist für Oktober 2022 geplant. Für allfällige Umleitungsverkehre werden die Trassen-Plankosten und nicht Trassen-Istkosten zwischen dem Fahrweg LBT / Scheiteltunnel verrechnet.

23) Finanzbericht S. 16: Ist jemandem aufgefallen, dass die privaten Aktionäre jährlich zu einem CHF Millionenbeitrag zur "Linderung der Abgeltung der öffentlichen Aktionäre" gezwungen werden? wie hoch ist dieser Zwangsbeitrag im Berichtsjahr?

Antwort BLS:

Die Bestellung des regionalen Personenverkehrs und damit auch die Vereinbarung bzw. Übernahme der ungedeckten Kosten richten sich nach der öffentlich-rechtlichen Gesetzgebung im Eisenbahnsektor. Dieser Bestellprozess hat nichts mit der privatrechtlichen Aktionärsstellung gewisser Besteller zur BLS AG zu tun. Das öffentliche Recht geht dem Privatrecht vor, was zum Kern einer gemischtwirtschaftlich organisierten Aktiengesellschaft, wie die BLS AG eine ist, gehört. Es gibt keinen Zwangsbeitrag und die Aktionäre werden auch zu nichts gezwungen.

24) Finanzbericht S. 17: Wie hoch ist die Eigenkapitalrendite im Konzern bzw. Stammhaus?

Antwort BLS:

Angaben zur Eigenkapitalquote resp. der Eigenkapitalrendite des Konzerns findet man auf Seite 56 des Geschäftsberichtes („Schlüsselkennzahlen Konzern“). Für die BLS AG

beträgt die Eigenkapitalrendite 3.4%.

25) Finanzbericht S. 18: Wie hoch war der Gewinn aus Beteiligungsverkäufen und wo findet sich dieser im GB wieder?

Antwort BLS:

Der Verkauf von Beteiligungsanteilen ist in der Konzerngeldflussrechnung auf S. 18 des Finanzberichtes ersichtlich. Der Beteiligungsgewinn wurde rechnungslegungstechnisch im Konzernabschluss über das Eigenkapital verbucht (s. dazu auch Frage 33 u. 34), die Höhe kann aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen nicht kommentiert werden. Im Einzelabschluss der BLS AG wurde eine Ersatzbeschaffungsrückstellung gebildet, um eine unmittelbare Steuerfolge abzuwenden.

26) Finanzbericht S. 19: Wie hoch beläuft sich der Steuervorteil und wieso ist er latent?

Antwort BLS:

Die Gründung der BLS Immobilien AG und die damit verbundenen buchhalterischen Sachverhalte führen zu einer unterschiedlichen Bewertung der Vermögensgegenstände (Immobilien) aufgrund steuerlicher und handelsrechtlicher Gewinnermittlung. Gemäss Swiss GAAP FER 11 sind diese Bewertungsdifferenzen als latente Ertragssteuern zu erfassen.

Der Steuervorteil wird in Form von höheren Abschreibungen über die Laufzeit des Vermögenswertes in der Steuerbilanz geltend gemacht. Dieser Vorteil beläuft sich auf insgesamt CHF 5.5 Mio. bei Gründung der Immobilien AG und wird sich über die Restnutzungsdauer des Vermögenswertes jährlich verkleinern.

27) Finanzbericht S. 23: Mit wie viel tragen die Trassengebühren der BLS Cargo, bzw. BLS Regio zum konsolidierten Betrag bei?

Antwort BLS:

Vgl. auch Antwort zu Frage 33: Der Konzernabschluss hat zum Ziel, die BLS-Gruppe so darzustellen, als ob es sich um ein einziges Unternehmen handelt. Relevant sind deshalb bei der Abbildung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nur die Beziehungen der jeweiligen Einzelunternehmen gegenüber Aussenstehenden. Alle internen Beziehungen werden eliminiert, d.h., die Trassengebühren werden im Konzernabschluss eliminiert (Aufwand-Ertragseliminierung), somit haben diese konsolidiert gesehen keinen Einfluss auf das Ergebnis.

28) Finanzbericht S. 23: Woraus ergibt sich die Erhöhung der Distributionsabgaben um CHF 1,3 Mio.? Wieso ist der sonstige Nebenertrag um CHF 3 Mio. gesunken?

Antwort BLS:

Bei den Distributionsabgaben handelt es sich hauptsächlich um Gegengeschäfte im Bereich Marketing und um die Auflösung von Abgrenzungen für nicht bezogene Leistungen von Marketingpartnern, welche mit Vertragsende verfallen sind.

Bei sonstigem Nebenertrag kann auf den Finanzbericht S. 9, Abschnitt Ertrag, verwiesen werden: Es handelt sich somit hauptsächlich um wegfallende Sondereffekte aus dem Jahr 2016 (ausserordentliche Finanzierung im Zusammenhang mit dem Projekt Rosshäusern, welche im Jahr 2016 nach sechs Jahren zum letzten Mal zur Anrechnung kam).

29) Finanzbericht S. 24: Wieso erhöhen sich die Gebühren und Abgaben um CHF 10 Mio.?

Antwort BLS:
Hauptsächlich wegen der Altlastensanierung (Rückstellungsbildung) der Werkstätte in Bönigen, wegen Mehrbestellungen Bahninfrastrukturleistungen und wegen höheren Kosten für Software infolge neuen Anwendungen.

30) Finanzbericht S. 26: Wieso erhöhten sich die Wertberichtigungen für Material und Ersatzteile? Wieso und an wen wurden Dienstleistungen in Höhe von CHF 11 Mio. nicht fakturiert?

Antwort BLS:
Material und Ersatzteile werden nach der Gängigkeits-Methode bewertet, um eine wahrheitsgetreue Sicht des Umlaufvermögens darstellen zu können.
Der Bestand an Ersatzteilen sichert eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge und der Infrastrukturanlagen. Gleichzeitig muss jedoch Material, das seit längerem nicht mehr verwendet (nicht gängig ist) bzw. mit dem Auslaufen eines Fahrzeugtyps wertlos wird, regelmässig wertkorrigiert (abgeschrieben) werden, um eine einmalige Sonderabschreibung zu vermeiden.

Die CHF 11 Mio. Dienstleistungen stammen aus Aufträgen der BLS Cargo gegenüber diversen Drittkunden, bei welchen zum Stichtagszeitpunkt zwar die Leistung erbracht, jedoch die Rechnung noch nicht versandt wurde.

31) Finanzbericht S. 32: Wie hängt der Restbetrag der Abnahmeverpflichtung mit dem Stadlervertrag über CHF 583 Mio. zusammen? Was ist mit der Differenz?

Antwort BLS:
Die angesprochenen CHF 583 Mio. widerspiegeln die Gesamtinvestition (inkl. Projektkosten) zur Einführung der 52 Flirt-Fahrzeuge. Der Restbetrag aus Abnahmeverpflichtungen auf S. 32 des Finanzberichtes widerspiegelt den laufenden Rollmaterialbestellkontrakt abzüglich bereits geleisteter Teilzahlungen (Anzahlungen).

32) Finanzbericht S. 33: Was sind die "vorbestimmten Ereignisse"?

Antwort BLS:
Es handelt sich dabei um bestimmte Sachverhalte, die eintreten müssen, damit gewisse Rechtsfolgen eintreffen können. Die bestimmten Sachverhalte sind gemäss vertraglicher Verpflichtung vertraulich.

33) Finanzbericht S. 33: Es fehlen Angaben zu den Transaktionen mit den Töchtern Netz, Cargo, Bus. Wieviel des Eigenkapitals wurde dafür genutzt? Wie hoch waren die Leistungsbezüge und der budgetierte bzw. reale Gewinn?

Antwort BLS:
Der Konzernabschluss hat zum Ziel, die BLS-Gruppe so darzustellen, als ob es sich um ein einziges Unternehmen handelt. Relevant sind deshalb bei der Abbildung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nur die Beziehungen der jeweiligen Einzelunternehmen gegenüber Aussenstehenden. Alle internen Beziehungen sind zu eliminieren.

34) Finanzbericht S. 34: Stimmt es, dass auf magische Weise CHF 10 Mio. aus dem Gewinn der Beteiligungsverkäufe in der Jahresrechnung der BLS nicht mehr auftauchen?

Antwort BLS:

Wie in Frage 33 bereits erläutert, stellt der Konzernabschluss eine Gesamteinheit aller konsolidierten Unternehmen dar (s. auch S.20 des Finanzberichts). Die Auswirkung eines Beteiligungsverkaufs findet man daher nicht in der Konzernerfolgsrechnung, sondern ausschliesslich in der Bilanz im Eigenkapital (Minderheitsanteil ist gegenüber dem Vorjahr angestiegen).

35) Finanzbericht S. 37: Wieso und wie wurde der übrige Betriebsertrag bei den Vorjahreszahlen angepasst, ohne dass sich die Erfolgsrechnung des Vorjahres änderte?

Antwort BLS:

Vgl. Seite 39 des Finanzberichts, Änderung der Darstellung der Erfolgsrechnung. Der Unternehmenserfolg selbst hat sich durch diese Massnahmen nicht verändert.

36) Finanzbericht S. 40: Falsche Überschrift bei Ziffer 5: Muss heissen: "übriger Betriebsaufwand"!

Antwort BLS:

Die Überschrift müsste tatsächlich „übriger Betriebsaufwand“ heissen.

37) Finanzbericht S. 40: Wieso erhöhten sich die Gebühren, Abgaben und Lizenzen um CHF 10 Mio.? Wir erbitten eine Aufgliederung dieser Sammelbuchung.

Antwort BLS:

Siehe Frage/Antwort Nr. 29.

Die Erhöhung ist hauptsächlich verursacht durch die Altlastensanierung der Werkstätte in Bönigen (siehe Finanzbericht 2017, S. 3) und Mehrbestellungen Bahninfrastrukturleistungen sowie höhere Kosten Software infolge neuen Anwendungen.

38) Finanzbericht S. 41: Wegen welchem Dritten erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um CHF 3 Mio.?

Antwort BLS:

Die Erhöhung kann nicht einem einzelnen Dritten zugeordnet werden. Per Stichtag waren im Berichtsjahr mehr offene Debitoren als im Vorjahr vorhanden.

39) Wie hoch ist der Yield im Berichts- und im Vorjahr? Stimmt es, dass die BLS bei einem Fahrpreiserlös von 10ct nur 2ct als Verkehrsertrag erhält? Wo bleibt die Differenz von 8ct, wenn nur 1 ct für Vertriebskosten erklärlich ist?

Antwort BLS:

Eine zentrale Erfolgsposition im öffentlichen Verkehr der Schweiz ist der gegenseitige Verkauf von Fahrausweisen unter den Transportunternehmen (TU). Als Entschädigung für den Verkaufsaufwand erhält die verkaufende TU eine Provision. Die Abrechnung der Provisionen geschieht getrennt von der Abrechnung der Verkehrserträge.

Der Grundsatz bei der Provisionsrechnung ist einfach: Wer für andere einen Fahrausweis verkauft, bekommt eine Entschädigung von derjenigen TU, die den Ertrag erhält. Für einige TU resultiert aus der Saldierung der Verkaufsprovisionen eine Gutschrift, für andere eine Belastung. Übers Jahr gesehen werden Provisionen in der Höhe von über CHF 220

Mio. gutgeschrieben respektive belastet. Der Provisionsertrag soll den Aufwand für Verkauf und Beratung der Kundschaft decken. Bei Verkaufsprovisionen wird zwischen den folgenden Komponenten unterschieden:

- Die Handling-Provision als Entschädigung für den eigentlichen Verkaufs- und Beratungsaufwand.
- Die Payment-Provision als Entschädigung für die Kosten der Zahlungsmittel (Kredit- und Debitkarten, Kommissionen für Kreditkarten und Reka, Bargeldhandling, etc.).

Die Provisionsrechnung an sich ist über alle TU ein Nullsummenspiel: Es wird den verkaufenden TU gleich viel Provision ausbezahlt, wie durch die Verkehrsunternehmen finanziert wird. Pro Unternehmen können die Saldi aber recht deutlich voneinander abweichen, je nachdem wie viel sie für andere verkauft – oder andere für sie verkaufen. Sämtliche aktuellen Provisionssätze sind in Vorschriften des DV und der Verbunde festgehalten.

Ein Beispiel für die Provisionsberechnung

Verkauft die MOB ein Ticket von Château-d'Oex nach Spiez, erhält sie die Verkaufsprovision von 12% des Billettpreises gutgeschrieben. Diese Provision wird zum einen von der BLS finanziert (im Verhältnis ihres Streckenanteils Zweisimmen–Spiez) und zum anderen durch die MOB selbst für ihren eigenen Streckenanteil. Verkauft die MOB in Château-d'Oex ein GA, erhält sie die pauschale Verkaufsprovision von CHF 60.- (Erstabschluss) Diese fallen zu Lasten der anderen rund 165 am GA beteiligten TU im Verhältnis ihrer Ertragsanteile am GA-Verteilschlüssel.

40) Stimmt es, dass ohne die Auflösung einer stillen Grundstücksreserve nur ein Ergebnis vor Steuern von TCHF 869 erzielt wurde und das auf ein Eigenkapital von CHF 296 Mio. mit einer erbärmlichen Umsatz- und Kapitalrendite?

Antwort BLS:

Im Jahr 2017 hatten diverse Sonder- und Einmaleffekte grosse Auswirkungen auf das Ergebnis der BLS AG. Einerseits mit positivem Einfluss die Aufwertung der Immobilien (Finanzbericht Seite 41, Note 7) und andererseits mit negativem Einfluss das Impairment der Schifffahrt über CHF 3.6 Mio. sowie die Bildung einer Rückstellung im Zusammenhang mit der Altlastensanierung der Werkstätte Bönigen über CHF 7.1 Mio..

41) Nach wie vor unbeantwortet ist die Frage nach der Aktionariatspyramide, die wir spätestens zu Protokoll nunmehr endlich bekannt gegeben haben möchten.

Antwort BLS:

Das Aktienregister ist grundsätzlich geheim. Persönlichkeits- und Datenschutzgründen und aus Gründen der Good Governance können wir nur Beteiligungen grösser 3% namentlich bekannt geben. Wir verweisen bezüglich der bedeutenden Aktionäre auf S. 44 des Finanzberichts.

42) Wie hoch beläuft sich der innere Wert einer BLS Aktie per Ende 2017?

Antwort BLS:

Der innere Wert der BLS-Aktie wird in der zu publizierenden Berichterstattung nicht offen gelegt, da eine diesbezügliche gesetzliche Auskunftspflicht oder ein Einsichtsrecht nicht bestehen.

43) Würde es nicht mehr Sinn machen, die gesamten CH-Fahrkartenerlöse mittels definierter Pauschalbeiträge unter den EVU zu verteilen?

Antwort BLS:
Siehe dazu Antworten zu Fragen Nr. 1 und 39.

44) Wurden die im Rahmen der Gründung der BLS Immobilien AG transferierten Grundstücke nicht zweimal bezahlt?

Antwort BLS:
Die Grundstücke der BLS AG wurden als Sacheinlage in die 100%-Tochter BLS Immobilien AG eingebracht, die Grundstücke der BLS Netz AG wurden in die BLS Immobilien AG verkauft. Es handelt sich somit um reine Verschiebungen von Anlagevermögen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften, die Grundstücke wurden nicht zweimal bezahlt.

45) Muss RPV-Rollmaterial wertberichtet werden, sollte das bisherige EVU die Konzession nicht mehr erhalten und das Rollmaterial zu diesem Zeitpunkt noch einen Restwert aufweist?

Antwort BLS:
Seitens bisherigen Konzessionsinhabers besteht das Recht aber nicht die Pflicht, das Rollmaterial an den neuen Konzessionsinhaber zu übergeben (Art. 32I PBG), siehe dazu auch Beschreibungen zu den Geschäftsmodellen der BLS-Gruppe Seite 54 und 55 im Geschäftsbericht.

Bern, 17. Mai 2018 / BLS AG