



Erklärung zur Berichterstattung

Mit dem vorliegenden Bericht legt der Verwaltungsrat der BLS Rechenschaft ab über das Geschehen im BLS-Konzern im Jahr 2017. Der Konzern umfasst die BLS AG sowie Beteiligungen, an denen die BLS AG direkt oder indirekt die Mehrheit besitzt. Die BLS Netz AG ist Bestandteil des Konzerns, weil die BLS AG aufgrund einer Vereinbarung mit dem Hauptaktionär Bund die Kontrolle ausübt.

Dieser Bericht wird durch einen separaten Finanzbericht bestehend aus finanziellem Ergebnis, Corporate Governance, konsolidierter Jahresrechnung und Stammhausrechnung der BLS AG ergänzt. Die Jahresrechnungen der Tochtergesellschaften BLS Netz AG und Busland AG können in den jeweiligen Geschäftsberichten eingesehen werden. Alle Dokumente stehen auf geschaeftsbericht.bls.ch zum Download zur Verfügung. Der Geschäfts- und der Finanzbericht der BLS AG können in gedruckter Form bestellt werden.

Der Geschäfts- und der Finanzbericht der BLS AG sind auf Deutsch und Französisch verfügbar. Massgebend ist die Version in deutscher Sprache.

Leistungsausweis zur Nachhaltigkeit

Die BLS erstellt den Leistungsausweis zur Nachhaltigkeit seit 2015 jährlich nach den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI). Im aktuellen Geschäftsbericht werden die G4-Richtlinien angewendet. Die GRI-Indikatoren sind in den Geschäftsbericht integriert. Der detaillierte Leistungsausweis zur Nachhaltigkeit steht als separater GRI-Index unter geschaeftsbericht.bls.ch zum Download zur Verfügung.

Impressum

Realisation und Redaktion: Unternehmenskommunikation BLS AG; Klarkom AG, Wabern bei Bern
Konzeption/Gestaltung: Magma Branding, Bern und St. Gallen
Cover: Rahel Krabichler, Köniz
Fotografie Verwaltungsrat/Geschäftsleitung: Daniel Rihs, Bern

Inhaltsverzeichnis

Editorial	1
Kennzahlen	2
Interview mit Rudolf Stämpfli und Bernard Guillelmon	3
Fokus Fernverkehr	7
Geschäftsentwicklung	11
Kunden	21
Mitarbeitende	29
Gesellschaft und Regionen	35
Corporate Governance	45
Finanzen	51
Leistungszahlen	57

Sehr geehrte Damen und Herren

Die BLS hat im Jahr 2017 eine bemerkenswerte Marke geknackt: Rund 60 Millionen Fahrgäste sind mehr als eine Milliarde Kilometer in unseren Zügen gereist. Dass wir die Milliardengrenze erreichen, hatte sich abgezeichnet – unsere Verkehrsleistung ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Und das Wachstum geht weiter. Allein auf unserem S-Bahn-Netz rechnen wir bis im Jahr 2030 mit etwa zehn Millionen zusätzlichen Fahrgästen.

Es freut uns, dass in der Schweiz immer mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen. Aber das Wachstum fordert uns auch heraus. Wir beschaffen in den kommenden Jahren 52 neue Züge, die mehr Fahrgäste als unsere heutige Flotte aufnehmen können. Den Zugverkehr steuern wir mittlerweile zu einem grossen Teil aus der Betriebszentrale Spiez, wodurch wir unser Schienennetz besser auslasten. Und um den Betrieb der S-Bahn in der Region Bern zu sichern, planen wir den Bau einer neuen, zentral gelegenen Werkstätte. All diese Projekte haben wir im vergangenen Jahr entscheidend vorangetrieben.

Zudem schlagen wir vor, das RegioExpress-Netz in Bern und den umliegenden Regionen neu zu gestalten – ein Regio-Express-Netz, das als Bindeglied zwischen S-Bahn und Fernverkehr für die Fahrgäste neue Verbindungen schafft



und den ÖV dank intelligenten, ergänzenden Angeboten als Gesamtsystem attraktiver macht. Dass die Fernverkehrskonzessionen nun neu vergeben werden, ist unsere Chance, die Idee in Form eines integrierten Konzepts aus Regional- und Fernverkehr umzusetzen. Denn einige RegioExpress-Linien würden laut den Plänen des Bundes unter einer Fernverkehrskonzession laufen. Im vergangenen Jahr haben wir deshalb ein Gesuch für den Betrieb von fünf Fernverkehrslinien erarbeitet und im September beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.

Die BLS hat im Geschäftsjahr 2017 ein Konzernergebnis von 15,0 Millionen Franken erwirtschaftet. Damit wir auch künftig positive Ergebnisse erreichen, müssen wir unsere Effizienz weiter steigern. Beispielhaft dafür steht die 2017 erfolgte Stärkung unserer Leistung am Simplon: Am 10. Dezember ist der erste BLS-Autoverladezug von Brig nach Iselle gefahren. Somit betreiben wir nun den Regionalverkehr und den Autoverlad am Simplon und schaffen Synergien zwischen den beiden Verkehrsträgern.

94 Prozent unserer Fahrgäste haben im Jahr 2017 pünktlich ihr Ziel erreicht. Darauf sind wir deshalb stolz, weil auf unserem Schienennetz derzeit überdurchschnittlich viel gebaut wird. 2017 haben wir über 200 Millionen Franken in die Sicherheit und die Erneuerung von Gleisen, Brücken und Bahnhöfen investiert. Dabei bauen wir meistens bei laufendem Betrieb. Dank der starken Leistung unserer Mitarbeitenden haben wir es geschafft, die Pünktlichkeit hoch zu halten.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir all unseren Mitarbeitenden, die verantwortungsvoll und engagiert jeden Tag die Bedürfnisse unserer Kunden erfüllen. Dem Bund und den Kantonen, in deren Auftrag wir unsere Leistungen erbringen, danken wir für das entgegengebrachte Vertrauen. Wir freuen uns, zusammen mit unseren Mitarbeitenden die BLS im Jahr 2018 weiterzuentwickeln – damit der öffentliche Verkehr in der Schweiz ein Erfolgsmodell bleibt.

Handwritten signature of Rudolf Stämpfli in black ink.

Dr. Rudolf Stämpfli,
Präsident des Verwaltungsrats

Handwritten signature of Bernard Guillelmon in black ink.

Bernard Guillelmon, CEO

Kennzahlen

Konzernergebnis

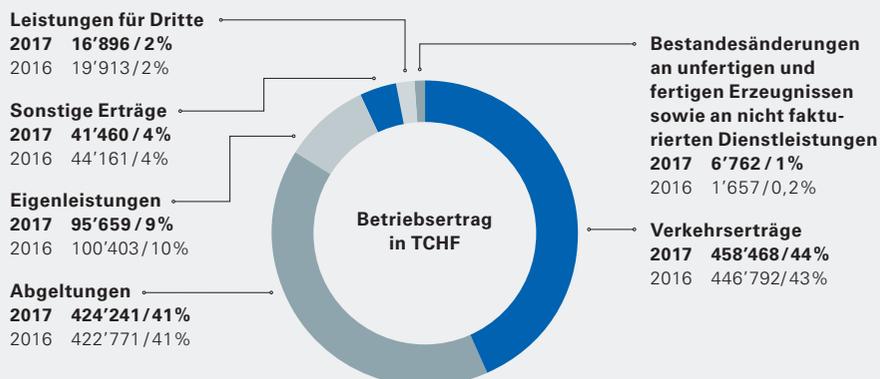
14'989 TCHF
-3,9%

Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

26'470 TCHF
-4,7%

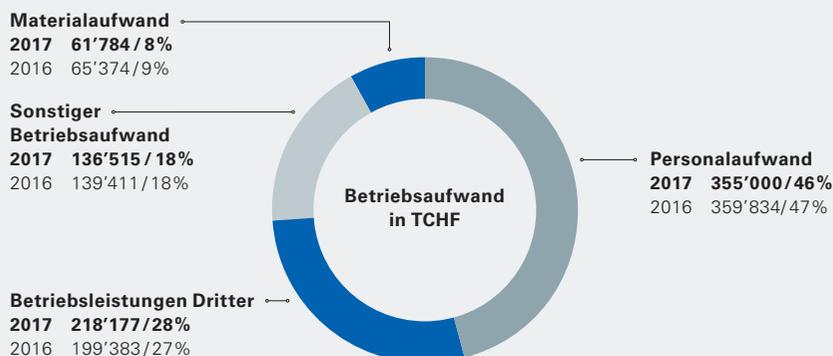
Betriebsertrag

1'043'487 TCHF
+0,8%



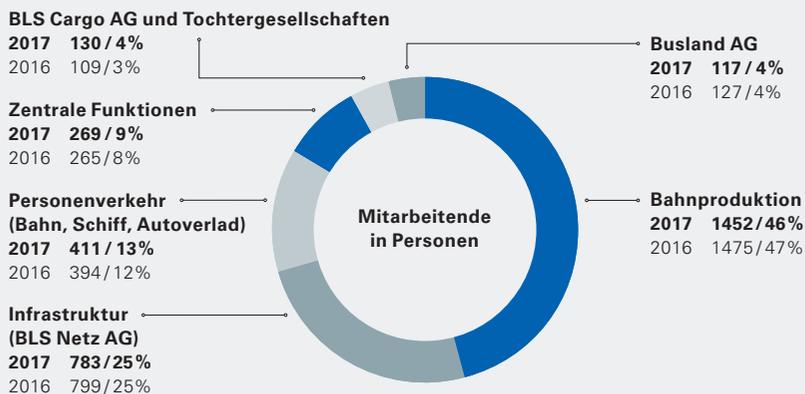
Betriebsaufwand (ohne Abschreibungen)

771'477 TCHF
+1,0%



Mitarbeitende BLS-Gruppe

3'162 Personen
-0,22%



INTERVIEW

AUSBlick

«Wir wollen mehr Leute dazu bewegen, Zug und Bus zu fahren»

Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli und CEO Bernard Guillelmon erklären, wie der Schweizer ÖV von einem gesunden Wettbewerb und einer starken BLS profitiert und welche Möglichkeiten die digitale Transformation der BLS eröffnet.

Die BLS hat in den letzten Jahren neue Linien in ihr Netz integriert – zuletzt im Dezember den Autoverlad am Simplon. Nun sollen bald Fernverkehrslinien von Basel nach Interlaken und Brig sowie neue RegioExpress-Linien hinzukommen. Weshalb will die BLS wachsen?

Rudolf Stämpfli: Die anstehende Erneuerung der Fernverkehrskonzessionen bietet der BLS die einmalige Chance, moderat zu wachsen. Der Bund hat signalisiert, dass er offen ist für einen Fernverkehr, der von mehreren Bahnen betrieben wird. Wir wollen unser Angebot für die Fahrgäste und die Bevölkerung in den Regionen rund um Bern ausbauen. Als zweitgrösste Schweizer Bahn kann die BLS zeigen, welches Potenzial in ihr steckt.

Wie sieht dieses Potenzial aus?

Bernard Guillelmon: Wir wollen dort wachsen, wo es aus Sicht der Fahrgäste und aus betriebswirtschaftlicher Sicht Sinn macht. Der Autoverlad am Simplon passt ideal in unser Liniennetz, weil wir bereits den Autoverlad am Lötschberg und den Regionalverkehr zwischen Brig und Domodossola betreiben. Unser Ziel ist, die fixen Kosten auf mehr Zugkilometer zu verteilen. So werden wir insgesamt als Unternehmen effizienter und wettbewerbsfähiger.

Können Sie das an einem Beispiel erläutern?

Bernard Guillelmon: Der RegioExpress Bern–La Chaux-de-Fonds wendet heute im Bahnhof Bern und steht dort 45 Minuten still. Wenn wir diesen Zug Richtung Berner Oberland und Brig weiterfahren lassen, steht er in Bern vielleicht noch ein paar wenige Minuten. Das heisst, dass für unsere Fahrgäste schnelle Direktverbindungen entstehen und die BLS von einem effizienteren Einsatz von Personal und Zügen profitiert. Indem wir die RegioExpress-Linien nicht mehr im Bahnhof Bern wenden, sondern durchbinden, wie wir im Fachjargon sagen, adaptieren wir unser erfolgreiches Modell bei der S-Bahn – dort nutzen wir das Potenzial unserer Züge bereits gut aus.

Den Fahrgästen bringt das neue umsteigefreie Verbindungen, der BLS mehr Effizienz. Wie aber profitiert das ÖV-System als Ganzes davon?

Rudolf Stämpfli: Es wird kostengünstiger. Wenn wir unsere Kostenstruktur verbessern, erreichen wir im Regionalverkehr einen höheren Kostendeckungsgrad und entlasten damit die Budgets von Bund und Kantonen. Der ÖV profitiert von einer starken BLS.



«Wenn wir unsere Kostenstruktur verbessern, erreichen wir im Regionalverkehr einen höheren Kostendeckungsgrad und entlasten damit die Budgets von Bund und Kantonen.»

Rudolf Stämpfli

Die BLS will einen minimalen Wettbewerb im Fernverkehr etablieren. Was bringt dieser Wettbewerb dem ÖV-System?

Rudolf Stämpfli: Das will nicht nur die BLS. Das will vor allem auch der Bund. Er wünscht ein Mehrbahnsystem nach der Formel SBB + X und hat verschiedene Bahnen eingeladen, sich an der Marktöffnung im Fernverkehr zu beteiligen. Daraufhin haben wir konkrete Vorschläge ausgearbeitet, wie wir das X ausfüllen können. Wir sind bereit, dem Schweizer Bahnsystem neue Impulse zu liefern.

Weshalb braucht das Schweizer Bahnsystem neue Impulse?

Bernard Guillelmon: Damit sich der ÖV in der Schweiz konsequent an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientiert. Denn dazu zwingt uns eine gesunde Wettbewerbssituation. Bei der BLS verfolgen wir das

Ziel, die Nähe zu den Fahrgästen zu stärken und sie in den Mittelpunkt unseres Schaffens zu stellen. So wollen wir zum Beispiel den persönlichen Service an Bord verbessern oder zeitgemässe Verpflegungsmöglichkeiten anbieten. Hier können wir uns mit guten Ideen von anderen Bahnen differenzieren und dem ÖV neue Impulse geben.

Wie viele Fahrgäste wechseln künftig dank freundlicher Reisebegleiter und eines breiten Getränkeangebots in den Zügen von der SBB zur BLS?

Bernard Guillelmon: Wettbewerb bringt nicht in erster Linie Vorteile für uns als BLS, sondern für den ÖV in der Schweiz – weil der ÖV attraktiver wird. Ein minimaler Wettbewerb spornt alle Bahnen an, bessere Angebote für die Fahrgäste zu entwickeln. Es geht uns nicht darum, die SBB auszustechen, sondern wir wollen mehr Leute dazu bewegen, Zug und Bus zu fahren.

Wäre dafür nicht ein Wettbewerb über den Preis zielführender?

Rudolf Stämpfli: Die vereinheitlichten Preise gehören zu den grössten Stärken des Schweizer ÖV und machen ihn europaweit einzigartig. Nur so ist es möglich, ein offenes ÖV-System zu betreiben. Nur so ist es möglich, mit einem einzigen Billett vom Engadin an den Genfersee zu fahren, obwohl dabei mehrmals das Verkehrsunternehmen gewechselt wird. Die Verkehrsunternehmen gestalten zusammen den Fahrplan aus und legen gemeinsam die Preise fest. Genauso ist es die Aufgabe der gesamten Branche, durch ein besseres Angebot mehr Fahrgäste zu gewinnen und so die Fahrzeuge besser auszulasten. Das steigert die Billetterträge und rechtfertigt letztendlich die hohen Investitionen in unser ÖV-System.





«Indem wir die RegioExpress-Linien nicht mehr im Bahnhof Bern wenden, sondern durchbinden, wie wir im Fachjargon sagen, adaptieren wir unser erfolgreiches Modell bei der S-Bahn – dort nutzen wir das Potenzial unserer Züge bereits gut aus.»

Bernard Guillelmon

Ein Wettbewerb läuft derzeit auch um digitale Vertriebsplattformen. Die BLS ist mit den beiden Apps BLS Mobil und «lezzgo» im Rennen. Was bringt der Wettbewerb um diese digitalen Plattformen den ÖV-Kunden?

Bernard Guillelmon: Wie beim Wettbewerb um einzelne Bahnlinien gilt auch hier: Wettbewerb schafft Innovation. Das Ziel von Lösungen wie «lezzgo» ist es, allen Leuten die Benützung des ÖV zu vereinfachen. Sie steigen einfach ein und fahren los. Einfachheit ist ein riesiges Bedürfnis unserer Kunden. Der Wettbewerb wird dazu führen, dass sich am Markt die Lösung durchsetzt, die dieses Bedürfnis am besten befriedigt.

Rudolf Stämpfli: Wichtig ist hier auch die Branchensicht. Wir haben «lezzgo» entwickelt, weil wir verhindern wollen, dass branchenfremde Anbieter in den Verkaufsmarkt der Billette drängen. Die «lezzgo»-Technologie stellen wir auch anderen Verkehrsunternehmen zur Verfügung. So hat etwa der Zürcher Verkehrsverbund ZVV die «lezzgo»-Technologie in seine eigene App integriert.

«Als zweitgrösste Schweizer Bahn kann die BLS zeigen, welches Potenzial in ihr steckt.»

Rudolf Stämpfli

Wo kann die BLS abgesehen von Vertriebsplattformen noch die Chancen der digitalen Transformation nutzen?

Bernard Guillelmon: Die digitale Transformation hilft uns, den Bahnverkehr effizienter abzuwickeln. Seit mehreren Jahren rüsten wir unsere Infrastruktur technisch auf, damit wir sie von der Betriebszentrale Spiez aus fernsteuern können. Ein ferngesteuertes Eisenbahnnetz können wir besser auslasten, als wenn Weichen und Signale örtlich bedient werden. Mit anderen Worten: Wir können auf dem gleichen Eisenbahnnetz mehr Züge fahren lassen.

Was dringend notwendig ist, denn die ÖV-Branche rechnet damit, dass die Fahrgastzahlen in den nächsten 15 Jahren etwa um einen Viertel zunehmen und damit auch deutlich mehr Züge auf dem Netz unterwegs sein werden. Kann die BLS auf ihrem Eisenbahnnetz das erwartete Verkehrswachstum dank der Fernsteuerung bewältigen?

Rudolf Stämpfli: Die Fernsteuerung ist unser Beitrag dazu, dass das gelingt. Aber natürlich braucht es auch Infrastrukturausbauten. Wir begrüßen die Stossrichtung des Bundesrats zum Ausbausritt 2030 – und natürlich wünschen wir uns, dass der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels noch darin Platz findet. Für jede Milliarde Franken, die in neue Infrastruktur investiert wird, steigen aber auch die jährlichen Unterhaltskosten um 40 Millionen Franken. Da ist es unsere Pflicht, dass wir dank digitaler Möglichkeiten die Auslastung unseres Eisenbahnnetzes laufend verbessern. —●

FOKUS

FERNVERKEHR

Die BLS will dem Schweizer Bahnsystem neue Impulse liefern

Der Bund möchte den Schienenverkehr weiter fit für den Wettbewerb machen und teilweise öffnen. Die BLS hat sich im September 2017 für eine Konzession im Fernverkehr beworben und will auch mit einem neuartigen RegioExpress-Netz das ÖV-Angebot weiterentwickeln.

Im Oktober 2017 hat der Bundesrat einen Bericht veröffentlicht, in dem er eine vorsichtige Weiterentwicklung des Schienenverkehrs ankündigt. Im Güterverkehr wurde eine Liberalisierung vor einiger Zeit erfolgreich eingeführt. Mit dem Auslaufen der nationalen Fernverkehrskonzessionen im Personenverkehr soll nun auch das bisherige Monopol der SBB in diesem Bereich teilweise aufgehoben werden. Dabei verfolgt der Bundesrat das Ziel, das Schweizer Bahnsystem mit dotiertem Wettbewerb zu beleben. «Wir unterstützen dieses Bestreben», bekräftigt BLS-Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli. «Eine aus mehreren unabhängigen Konzessionären bestehende Bahnlandschaft ist innovativer und für die öffentliche Hand wie für die Reisenden von grösserem Nutzen als ein einziger Anbieter ohne Herausforderer im Markt.»

Kleinere Anbieter wie die BLS sind beweglich und einfach in der Lage, neue Produkte und Prozesse zu testen, die anschliessend dem Gesamtsystem Impulse geben können. Den Bestellern – Bund und Kantone – eröffnen sich ausserdem Vergleiche zwischen verschiedenen Anbietern und Wahlmöglichkeiten, um für die Fahrgäste die besten Angebote in punkto Preis und Leistung einzusetzen.

Halbstündliche RegioExpress-Verbindungen

«Das schrittweise Vorgehen zur Marktöffnung hat sich in den Vorbesprechungen mit dem Bund in den letzten Jahren abgezeichnet», betont CEO Bernard Guillemon. «Deshalb waren wir bereit, als uns das Bundesamt für Verkehr Anfang 2016 einlud, eine Konzession für Fernverkehrslinien zu beantragen.» Im September 2017 hat die BLS ein Gesuch für fünf Linien im nationalen Fernverkehr eingereicht (siehe Grafik). Ihr Konzept trägt

sowohl dem etappierten Vorgehen des Bundes Rechnung als auch der angestrebten Vergleichbarkeit und Weiterentwicklung von Serviceangeboten und Kostenstruktur.

Die im Konzessionsgesuch beantragten Linien fügen sich ideal ins bestehende Regionalverkehrsnetz der BLS ein. Das Konzept sieht vor, alle Zentren der Hauptstadtregion sowie die umliegenden Kantonshauptstädte im Halbstundentakt zu verbinden. Dank optimierter Zugumläufe und neuen Liniendurchbindungen resultieren daraus für die Fahrgäste bessere Verbindungen und für die BLS eine Verteilung der Fixkosten auf mehr Zugkilometer. Kurz: Erhält die BLS im Sommer 2018 den Zuschlag im beantragten Umfang, kann sie ihr Einzugsgebiet gezielt erweitern, partizipiert am prognostizierten Wachstum im öffentlichen Verkehr und schöpft ihr betriebseigenes Potenzial besser aus.



Fernverkehr

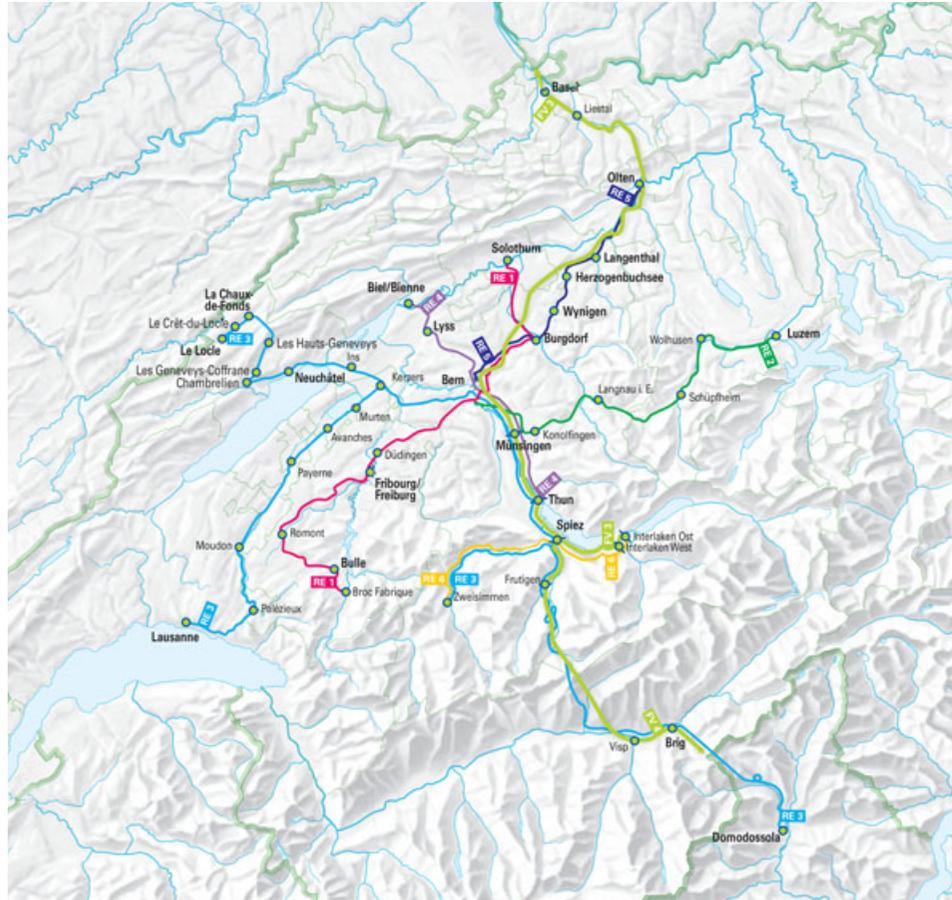
- FV3** Interlaken Ost–Bern–Olten–Liestal–Basel SBB–Grenze D
- FV4** Grenze I–Brig–Bern–Basel SBB–Grenze D

RegioExpress-Linien im Fernverkehr

- RE3** Bern–Neuchâtel–Le Locle
- RE4** Biel/Bienne–Bern(–Thun)
- RE5** Bern–Burgdorf–Olten

Regionalverkehr

- RE1** Bulle–Fribourg/Freiburg–Düdingen–Bern–Burgdorf–Solothurn
- RE2** Bern–Langnau–Luzern
- RE3** Lausanne–Payerne–Kerzers
- RE3** Domodossola–Brig–/Zweisimmen–Spiez–Bern
- RE6** Interlaken Ost–Zweisimmen(–Montreux)



Das Zielbild der BLS: ein teilweise im Regionalverkehr, teilweise im Fernverkehr betriebenes Netz von RegioExpress-Linien, das die Zentren der Hauptstadtregion sowie die umliegenden Kantonshauptstädte im Halbstundentakt verbindet. Ergänzend dazu möchte die BLS zwei Intercity-Linien von Basel nach Brig resp. Interlaken Ost fahren.



«Das Schweizer Bahnsystem funktioniert deshalb so gut, weil alle beteiligten Unternehmen sehr eng zusammenarbeiten. Wettbewerb ist nur sinnvoll, wenn er das Gesamtsystem verbessert und den ÖV in der Schweiz voranbringt.»

Bernard Guillelmon, CEO



«Eine aus mehreren unabhängigen Konzessionären bestehende Bahnlandschaft ist innovativer und für die öffentliche Hand wie für die Reisenden von grösserem Nutzen als ein einziger Anbieter ohne Herausforderer im Markt.»

Rudolf Stämpfli, Verwaltungsratspräsident

BLS braucht eigene Konzession

Doch der Wettbewerbsgedanke im öffentlichen Verkehr hat aus Sicht der BLS klare Grenzen. «Das Schweizer Bahnsystem funktioniert deshalb so gut, weil alle beteiligten Unternehmen sehr eng zusammenarbeiten», hält Bernard Guillelmon fest. «Wettbewerb ist nur sinnvoll, wenn er das Gesamtsystem verbessert und den ÖV in der Schweiz voranbringt.»

Wegen diesem Fokus auf das Gesamtsystem zieht die BLS auch kein Fuhrhaltermodell in Betracht, wie schon vorgeschlagen wurde, bei dem sie Leistungen im Auftrag Dritter erbringen würde. Nur mit einer eigenen Konzession habe die BLS die Möglichkeit, ein nachhaltig attraktives Angebot für die Kunden zu schaffen, betont der CEO. Anders als das S-Bahn-Netz, dessen Umfang von den Kantonen bestellt und abgegolten wird, ist der Betrieb des Fernverkehrs eigenwirtschaftlich. Die Erträge daraus er-

möglichen der BLS beispielsweise, Investitionen in neue Züge oder Servicekonzepte ohne Zusatzbelastung der Steuerzahler zu tätigen.

Gleich lange Spiesse schaffen

Bereits heute bringt das Passagieraufkommen wichtige Zugverbindungen in der Schweiz an ihre Kapazitätsgrenzen. Gemäss der aktuellen Prognose des Bundes kommen bis 2030/35 auf einzelnen Strecken bis zu 50 Prozent zusätzliche Fahrgäste dazu. Die Zunahme entsteht durch das Bevölkerungswachstum und grundsätzliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Vor allem der ÖV in den Ballungsgebieten wird eine Antwort auf die neuen Mobilitätsbedürfnisse liefern müssen. Konzepte mit Effizienzsteigerungen, wie es die BLS für den Grossraum Bern entwickelt hat, bieten sich dafür an.

Als zweitgrösste Bahn der Schweiz will die BLS den öffentlichen Verkehr auch künftig mitgestalten und Mehrwerte für Kunden und Besteller schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, müsse jedoch eine echte Chancengleichheit für alle Marktteilnehmer bestehen, erklärt Bernard Guillelmon: «Ins Gewicht fallen beispielsweise Unterschiede bei der Kapitalbeschaffung für Investitionen, die wir für Rollmaterial im Fernverkehr via den normalen Kapitalmarkt vollziehen müssen – ohne dafür Bundesbürgschaften zu erhalten.» Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli ergänzt: «Für die BLS ist klar: Wenn der Bund eine gewisse Liberalisierung im Schweizer ÖV nachhaltig gestalten will, muss er für gleich lange Spiesse aller heutigen und künftigen Marktteilnehmer sorgen. Wir bereiten uns auf jeden Fall darauf vor, weiter zu einer positiven Entwicklung des hervorragenden ÖV-Angebots in der Schweiz beizutragen.»

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

STRECKENSPERRE IN RASTATT

«Wir haben für jeden Güterzug unser Bestes gegeben»

BLS Cargo wurde im Herbst 2017 mit einer Herkulesaufgabe konfrontiert: Wegen einer Gleisabsenkung auf der Rheintalstrecke bei Rastatt war der Nord-Süd-Transit während Monaten gesperrt. Das agile BLS-Tochterunternehmen hat die Krise besser gemeistert als andere Bahnen.



Die Gleise haben sich abgesenkt: Wegen eines Unfalls bei der Baustelle des Rastatt-Tunnels war die Rheintalstrecke während Monaten gesperrt.

Dirk Stahl, Chef von BLS Cargo, genießt den freien Samstag am 12. August 2017. Auf einmal piepst sein Handy: Im deutschen Rastatt haben sich die Gleise, die über eine Tunnelbaustelle führen, abgesenkt. Mehrere Güterzüge fallen aus. Dirk Stahl bleibt ruhig – obschon mit der Rheintalstrecke die Hauptschlagader des europäischen Schienengüterverkehrs gesperrt ist. Zum Glück ist Sommerferienzeit, denkt er. Da verkehren weniger Züge.

Ein paar Tage später die Schreckensmeldung: Der Unterbruch dauert zwei Monate, bis in den Oktober hinein, wenn das Güterverkehrsvolumen längst wieder kräftig angezogen hat. BLS Cargo fährt dann pro Woche 400 Züge im Nord-Süd-Transit; von der Sperre sind 140 Züge betroffen, also gut ein Drittel.

Stündliche Telefonkonferenzen

Die Mitarbeitenden bei BLS Cargo stehen vor einer Herkulesaufgabe. Beinahe stündlich finden Telefonkonferenzen statt, die Fahrplanspezialisten erstellen Notfallpläne. «Wir haben für jeden Güterzug unser Bestes gegeben und versucht, den Kunden möglichst genau zu sagen, wann sie ihre Waren mit Verspätung erhalten», sagt Dirk Stahl Monate später. «Auf eine solche Krisensituation kann sich kein Unternehmen vorbereiten», betont der Chef. «Doch wir haben gute Strukturen, flache Hierarchien und flexible Mitarbeitende, die bereit waren, ausserordentlichen Einsatz zu leisten.»

Umleitungen über Frankreich

Die Netz AG der Deutschen Bahn schlägt Ausweichrouten vor. Allerdings sind Teile der Ersatzstrecken über Singen aufgrund von Bauarbeiten nur mit Diesellokomotiven befahrbar. Zudem müssen die Einsatzpläne neu gestaltet und die Lokführer und Loks zur richtigen Zeit an die richtige Stelle in Europa gebracht werden.

Schnell hat BLS Cargo die Idee, Züge auch über Frankreich umzuleiten. Glücklicherweise trägt die neue Partnerschaft mit SNCF Logistics bereits Früchte: Die Franzosen helfen mit Loks und Lokführern aus. «Diese Krise hat SNCF und BLS näher zusammengebracht», betont Stahl.

Verständnisvolle Kunden

So können die Hälfte der ausgefallenen BLS-Cargo-Güterzüge nach wenigen Tagen wieder fahren – zu einem Zeitpunkt, da sich andere von der Sperre betroffene Bahnunternehmen noch immer schwertun. Für die restlichen Züge konnte BLS Cargo den Kunden während der Zeit des Unterbruchs aufgrund der fehlenden Infrastrukturkapazitäten und Lokführerengpässe keine Lösungen anbieten. Gemeinsam mit den Kunden wurden deshalb die Züge priorisiert. Doch BLS Cargo hat deswegen keine empörten Kunden erlebt. Sie haben verstanden, dass das Unternehmen die schwierige Situation hervorragend meistert. —○

BLS-Vorschläge stossen international auf Anklang

Eine Krise vom Ausmass der Rastatt-Sperre soll im europäischen Schienengüterverkehr nie mehr passieren. Deshalb hat BLS Cargo entsprechende Vorschläge vorgebracht.

Die Rheintalstrecke verbindet Industriegebiete im Süden und Norden Europas. Ein Ausfall auf dieser oder ähnlich wichtigen Verbindungen bringt den europäischen Güterhandel an den Rand eines Kollapses. Das will BLS Cargo künftig verhindern.

Deshalb hat die BLS-Tochter folgende Ideen für den internationalen Bahngüterverkehr formuliert:

- Bei wichtigen Baustellen auf den Güterkorridoren müssen Alternativkonzepte und -kapazitäten bereitgestellt sein.
- Die Baustellenplanung muss harmonisiert und international abgestimmt werden.

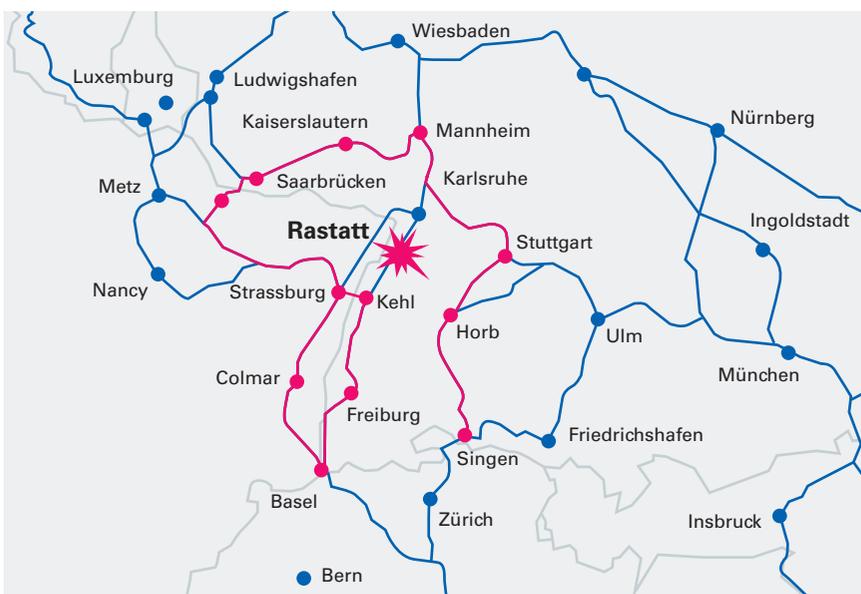
- Die Nord-Süd-Korridore sollen konsequenter international geführt werden. Momentan hat jedes Land eigene Regeln bezüglich Zuglängen, zulässigen Höhen und Gewichten.
- Einheitliche Anforderungen an Loks und Lokpersonal: Englisch soll zur offiziellen Zweitsprache werden, um Verständigungsprobleme zu verhindern.
- Sukzessiver Ausbau der Bahninfrastruktur auf den Güterkorridoren Rhein-Alpen und Nordsee-Mittelmeer, um Redundanzen aufzubauen.

BLS Cargo hat diese Vorschläge an internationalen Podien verbreitet – und hat damit ein positives Echo ausgelöst. 

Wer bezahlt den Schaden?

Umsatzeinbussen und Zusatzkosten für Zugsumleitungen während der Rastatt-Sperre belasten die Jahresrechnung von BLS Cargo mit rund zwei Millionen Franken. Das Unternehmen ist dabei auch mit Schadenersatzforderungen von Kunden konfrontiert.

BLS Cargo gibt diese Schadenersatzforderungen weiter und stellt eigene Schäden ebenfalls in Rechnung. Doch sie kann dafür nicht direkt bei der Netz AG der Deutschen Bahn (DB Netz) Regress nehmen, weil sie mit diesem Unternehmen keinen Vertrag abgeschlossen hat. Deshalb meldet BLS Cargo ihre Forderungen über Partner-Eisenbahnverkehrsunternehmen an, die in einem direkten Vertragsverhältnis mit DB Netz stehen. 



Schon nach wenigen Tagen kann BLS Cargo die Hälfte der durch die Rastatt-Sperre betroffenen Güterzüge über verschiedene Ausweichrouten (rot) lenken. Der neue Partner SNCF Logistics unterstützt BLS Cargo bei der Umleitung von Zügen über Frankreich.

«Die Rastatt-Sperre konnte nur durch den ausserordentlichen Einsatz der Mitarbeitenden bewältigt werden.»

Dirk Stahl, CEO BLS Cargo

ROLLMATERIALBESCHAFFUNG

Die BLS harmonisiert ihre Flotte

Die BLS beschafft bei Stadler 52 neue Züge des Typs Flirt. Damit ersetzt sie über 40 ältere Fahrzeuge und stellt den Ausbau des Regionalverkehrs im Kanton Bern sicher.

Die BLS bestellt 52 neue Züge des Typs Flirt der neusten Generation beim Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler. Damit ersetzt die BLS drei ältere Fahrzeugtypen und vereinheitlicht ihre Flotte: Künftig besteht der Fahrzeugpark aus 25 Lötchbergern, 36 NINA-, 31 MUTZ-Zügen und 52 neuen Zügen des Typs Flirt. Die Instandhaltung, der Betrieb und die Einsatzplanung werden damit stark vereinfacht. Mit den neuen Zügen kann die BLS ebenfalls den von den Bestellern geplanten Ausbau des Regionalverkehrs im Kanton Bern sicherstellen und im Kernperimeter der S-Bahn Bern den Viertelstundentakt umsetzen.

Züge für S-Bahn und RegioExpress

Die BLS setzt 28 der neuen Züge auf verschiedenen S-Bahn-Linien um Bern ein, 24 Züge sind für den RegioExpress-Verkehr bestimmt. Damit die BLS die Einheitlichkeit ihrer Flotte langfristig sicherstellen kann und für künftige Entwicklungen gerüstet ist, kann sie mittels Optionen weitere Züge des gleichen Typs bei Stadler nachbestellen. Für einen allfälligen Betrieb von IC-Linien wie Basel-Brig oder Basel-Interlaken eignen sich Flirt-Züge nicht. Dafür müsste die BLS eine neue Beschaffung auslösen. Flirt-Züge eignen sich hingegen für den Betrieb von RegioExpress-Linien, zum Beispiel Bern-Neuenburg-Le Locle. Und zwar unabhängig davon, ob das Bundesamt für Verkehr die Linie als Fernverkehrs- oder als Regionalverkehrslinie kategorisiert.

Anrecht auf Bundesbürgschaften

Der Kauf von 52 neuen Flirt-Zügen ist die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der BLS. Dafür investiert die Bahn rund 583 Millionen Franken. Damit die BLS am Finanzmarkt Geld zu fairen Bedingungen beschaffen kann, hat sie Anrecht auf Bundesbürgschaften. Eine Fahrzeugbeschaffung verändert ebenfalls den Abgeltungsbedarf der einzelnen Linien im regionalen Personenverkehr. Die Bestellerkantone und das Bundesamt für Verkehr mussten darum

der BLS die für die Beschaffung notwendige Mittelzusage erteilen.

Die BLS hat den Auftrag gemäss den Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben. Die Bewerber mussten rund 100 Muss-Kriterien und 1400 Soll-Kriterien erfüllen. 40 Auswertungsteams haben die Offerten in rund 50 Workshops geprüft. Mit einem klaren Resultat: Stadler hat praktisch in allen Bereichen am besten abgeschnitten. —○

GRI G4-12



Visualisierung des neuen Zugs: So sollen die neuen S-Bahn- und RegioExpress-Züge dereinst aussehen, welche die BLS beim Schienenfahrzeughersteller Stadler beschafft.



«Die BLS ist inzwischen einer unserer besten Kunden. Es ist wichtig, dass wir solche Aufträge gegen starke internationale Konkurrenz im Land behalten können.»

Peter Spuhler, Stadler-Verwaltungsratspräsident

«Der Auftrag ist einer der grössten, den wir je gewonnen haben»

Peter Spuhler, warum ist Ihr Zug genau der richtige für den RegioExpress- und S-Bahn-Verkehr der BLS?

Für die BLS haben wir eine neue Generation an Zügen geschaffen, die zum Beispiel mit grossen Scheiben und gutem Fahrgast-Informationssystem sehr kundenfreundlich sind. Die neue Generation besticht zudem durch eine hohe Beschleunigung, tiefe Wartungs- und Energiekosten, Letzteres auch bedingt durch ein tiefes Gewicht.

Welche Bedeutung hat dieser Auftrag für Ihr Unternehmen?

Eine sehr grosse. Ich mache den Job jetzt seit 30 Jahren, der Flirt-Auftrag der BLS ist einer der fünf oder sechs grössten, die wir je gewonnen haben. Der Schweizer Markt ist zusammen mit Deutschland nach wie vor der wichtigste für uns. In der Schweiz hatten wir immer wieder die Möglichkeit, neue Fahrzeugkonzepte bis zur Marktreife zu entwickeln und zu verkaufen – und dann damit in den Export

zu gehen. Die BLS ist inzwischen einer unserer besten Kunden. Es ist wichtig, dass wir solche Aufträge gegen starke internationale Konkurrenz im Land behalten können.

Die Konkurrenz aus dem Ausland wird immer härter. Macht Ihnen das Sorgen?

Die Grösse einer Unternehmung ist nicht zum vornherein ein Vorteil. Schon gar nicht im heterogenen Bahnmarkt Europa, wo jede Bahn andere strecken- und kundenspezifische Anforderungen stellt. Wir sind in der Lage, sehr rasch und professionell darauf einzugehen. —○

Peter Spuhler ist Verwaltungsratspräsident der Stadler

BETRIEBSSICHERHEIT

Keine Zugskollision, zwei Entgleisungen

Im Jahr 2017 hat die BLS nur wenige Unfälle und dabei keine Zugskollision verzeichnen müssen. Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bern, vor dem Lorraineviadukt, entgleiste im März 2017 ein S-Bahn-Zug. Verspätungen und Zugsausfälle waren die Folge, Personen wurden nicht verletzt. Ursache war ein Ermüdungsbruch der Weichenzunge. Anfang Juni entgleiste zudem ein RegioExpress-Zug bei Entlebuch nach einem Erdbeben. Auch dabei wurden keine Personen verletzt.

Zu beobachten war allerdings eine starke Zunahme von Ereignissen oder Beinahe-Ereignissen auf Bahnübergängen. So kam es in Interlaken durch eine veränderte Verkehrsführung beim Bahnübergang Marktgrasse vermehrt zu gefährlichen Situationen. In einem Fall stiess ein Reisezug mit einem Auto zusammen. Gemeinsam mit den Behörden setzt die BLS Massnahmen um, um die Situation zu entschärfen. —○

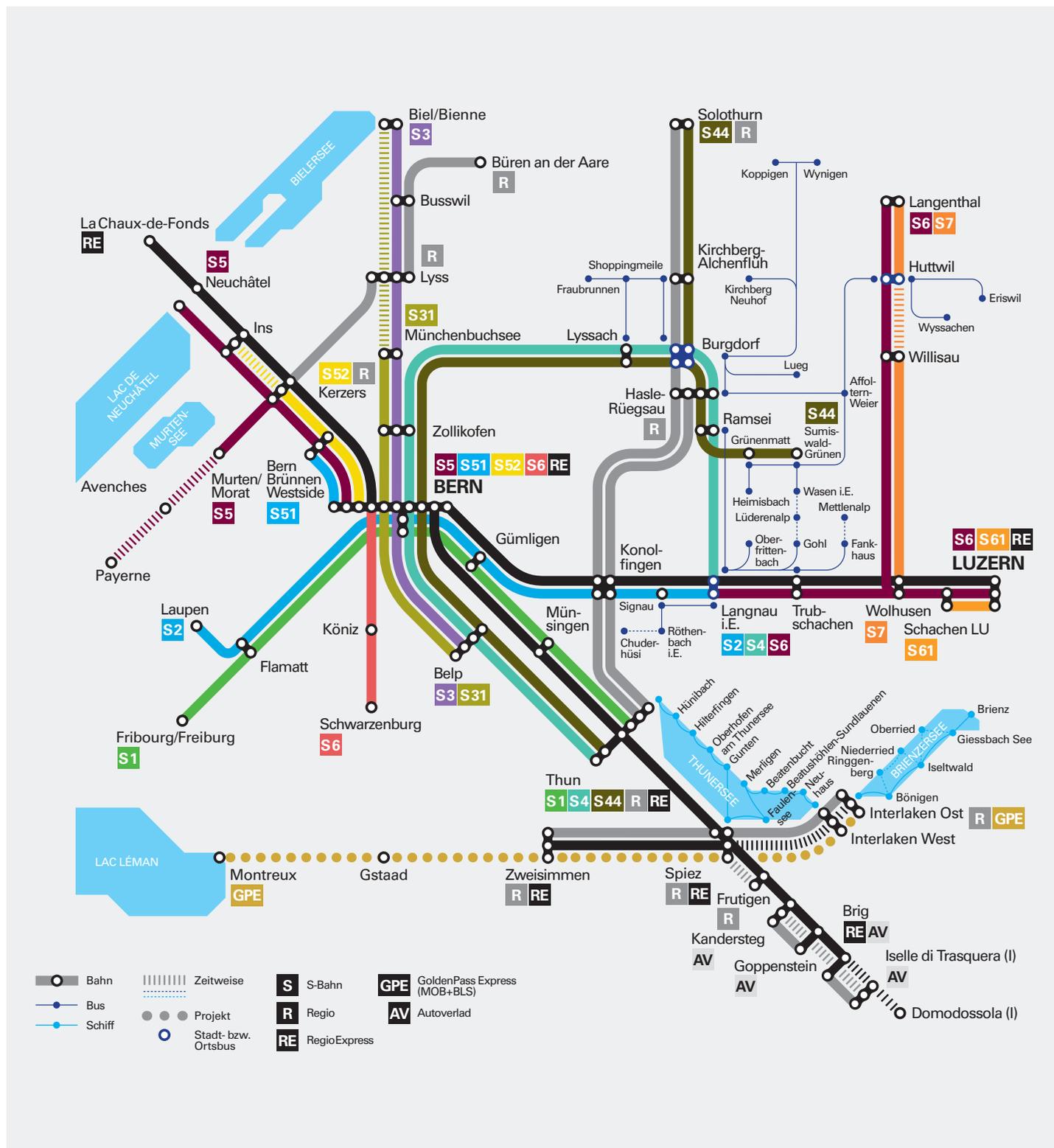
GRI G4-PR1

Zugskollisionen und Entgleisungen BLS AG, BLS Cargo AG und BLS Netz AG (Zugfahrten exkl. Rangierbetrieb)

Zugskollisionen			Entgleisungen		
1	0	0	0	0	2
2015	2016	2017	2015	2016	2017

Linienplan

Auf diesen Linien fährt die BLS Personenzüge, Busse, Schiffe und Autoverlad.



Netzplan

Auf diesen Strecken betreibt die BLS die Bahninfrastruktur.



INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Ein Tunnel für mehr Kapazität zwischen Bern und Neuenburg

Der Rosshäuserntunnel begradigt den Streckenabschnitt zwischen Rosshäusern und Mauss. Bis es so weit ist, muss noch tonnenweise Material herbeigeschafft und eingebaut werden.



Die Fahrbahn wird in den neuen Rosshäuserntunnel eingebaut.

Noch fahren die BLS-Züge zwischen Rosshäusern und Mauss auf einem kurvenreichen Umweg in gemächlichem Tempo durch den alten, einspurigen Tunnel. Doch nicht mehr lange. Ab Herbst 2018 führt die Linie auf begradigter Strecke durch den neuen, doppelspurigen Rosshäuserntunnel. Das bringt einen Zeitgewinn von eineinhalb Minuten und mehr Flexibilität bei der Fahrplangestaltung, auch im Fall von Störungen.

Statt 90 km/h sind auf der begradigten Strecke 160 km/h möglich.

Markus Sägesser, der Gesamtleiter des Projekts, blickt zurück: «Im Sommer 2017 haben wir den Rohbau des zwei Kilometer langen Tunnels abgeschlossen. Innenwand und Bankett, die als Fluchtwege dienen und in denen die Kabelrohre verlaufen, konnten wir pünktlich fertig betonieren.»

Inbetriebnahme in Sicht

Seit Juli 2017 wird der Tunnel bahntechnisch ausgerüstet. Dazu gehören Schienen, Schotter und Schwellen, die Bahnstromanlage und die Kabel- und Sicherungsanlagen. Pro Tunnelmeter kommen rund sechs Tonnen Schotter, vier Meter Schienen und drei Schwellen zusammen. Hochgerechnet auf die ganze

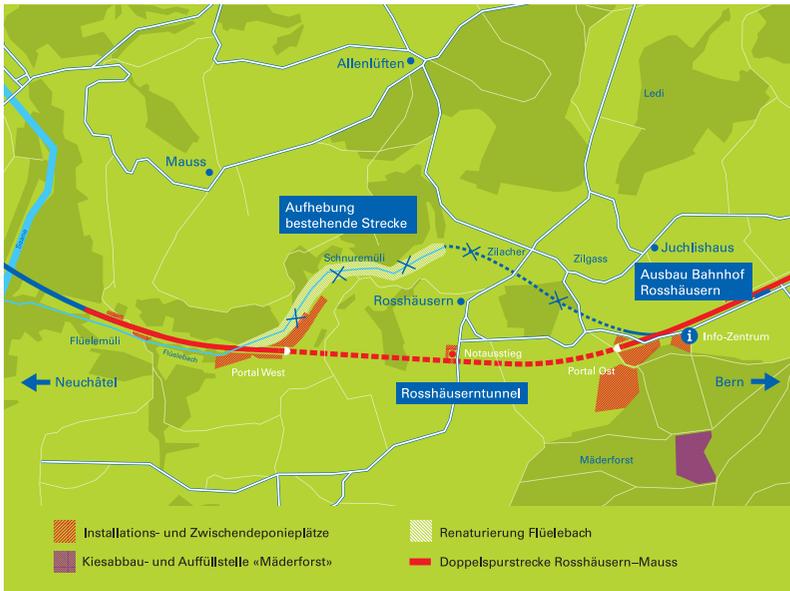
Länge von zwei Kilometern ergibt dies rund 15'000 Tonnen Material. Das meiste davon wird auf der Schiene zum Tunnel transportiert – auch die 120 Meter langen Schienenelemente. Ab dem Tunneleingang rollen die Schienen dann auf einer speziellen Einrichtung ins Innere zu ihrem Einsatzort. «Die Arbeiten kommen gut voran, sodass wir den Tunnel im September 2018 in Betrieb nehmen können», sagt Sägesser. Für den 25. August 2018 ist ein öffentliches Einweihungsfest geplant.

Rückbau und Renaturierung

Mit Inbetriebnahme des Tunnels sind die Projektarbeiten nicht abgeschlossen. Dann erst beginnt der Rückbau der alten Bahnstrecke. Der über 110 Jahre alte Einspurertunnel mit seinen in Haustein gemauerten Tunnelportalen bleibt als historischer Zeuge erhalten. Dazu wird er so weit als nötig saniert. Für die Öffentlichkeit wird er aber nicht zugänglich sein. Die nicht mehr benutzte Bahnstrecke wird komplett zurückgebaut und der kanalisierte Flüelebach renaturiert. Die Umgebungs- und Wiederherstellungsarbeiten sowie der Rückbau der alten Strecke dauern bis im Frühling 2020. —○

GRI G4-EN1

Westportal des Tunnels bei Mauss: 15'000 Tonnen Schotter, Schienen und Schwellen werden im neuen Rosshäuserntunnel verbaut.



Die Begradigung des Abschnitts Rosshäusern–Maus bringt auf der Strecke Bern–Neuenburg einen Zeitgewinn von eineinhalb Minuten.

«Mit dem Einbau der Bahntechnik konnten wir pünktlich im Sommer 2017 starten.»

Markus Sägger, Gesamtprojektleiter

Bund und Kantone tragen die Kosten

Die Gesamtkosten für den Doppelspurausbau inklusive Erneuerung des Bahnhofs Rosshäusern belaufen sich auf rund 265 Millionen Franken. Finanziert wird das Projekt durch den Bund und die Kantone Bern, Freiburg und Neuenburg.



LEISTUNGSVEREINBARUNG 2017–2020

«Unser Netz ist in gutem Zustand»

Daniel Wyder, die Leistungsvereinbarung mit dem Bund sichert der BLS die Leistungsfähigkeit ihrer Infrastruktur. Wo lagen die Schwerpunkte im Jahr 2017?

Nebst dem Rosshäuserntunnel, wo wir den Rohbau abschliessen konnten, haben wir mehrere Bahnstrecken modernisiert. Dazu gehören Müntschemier, Reichenbach i. K. oder auch Zweisimmen. Bei der netzweiten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bis 2023 sind wir vorwärtsgekommen und gut auf Kurs.

Worauf sind Sie besonders stolz?

SmartRail 4.0, das gemeinsame Innovationsprojekt der ganzen Bahnbranche, wurde gestartet. Die BLS kann davon stark profitieren und Wissen ins Unternehmen holen. Erwähnenswert ist auch der gute Zustand unseres Netzes.

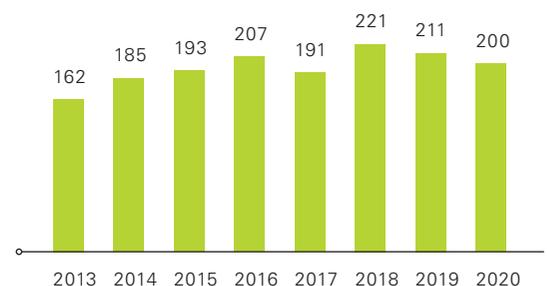
Wo liegen die nächsten Herausforderungen?

Im Frühling 2018 starten die Arbeiten für den Doppelspurausbau Wabern–Kehrsatz Nord, diese Baustelle führt durch dicht besiedeltes Gebiet. Grosse Projekte sind ebenfalls die Fahrbahnerneuerung im Lötschberg-Scheiteltunnel oder die Gesamterneuerung des Weissensteintunnels. Weiter werden ab 2021 alle Fernsteuerzentren und Bahnhöfe der BLS von der Betriebszentrale Spiez aus bedient. Die Umsetzung dieses Fernsteuerkonzepts ist in vollem Gang. —○

GRI G4-EC7

Daniel Wyder ist Leiter Infrastruktur bei der BLS

Über die Leistungsvereinbarung finanziertes Investitionsvolumen (Zahlen gemäss Offerte in Mio. CHF)



BLS CARGO MIT SNCF LOGISTICS

In Frankreich den idealen Partner gefunden

SNCF Logistics aus Frankreich beteiligt sich zu 45 Prozent an BLS Cargo. Mit der Partnerschaft wird das Aktionariat noch konsequenter auf den europäischen Markt ausgerichtet. Die beiden Güterbahnen ergänzen sich bestens.



weiligen Staatsbahnen zu den stärksten Akteuren in Deutschland und Italien. «Die SNCF-Gruppe ist der ideale Partner für uns», sagt Dirk Stahl, CEO von BLS Cargo. «Wir entwickeln uns gemeinsam weiter und können schnell auf sich verändernde Markt- und Wettbewerbsverhältnisse reagieren.»

BLS Cargo bringt SNCF auf die Nord-Süd-Achse

SNCF Logistics wiederum profitiert von BLS Cargo, weil das Unternehmen eine strategische Lücke schliesst. Denn in der Schweiz und im kombinierten Verkehr auf der Nord-Süd-Achse ist SNCF Logistics bisher nicht stark tätig. Genau da aber liegen die Stärken von BLS Cargo: Das Unternehmen ist auf der Strecke zwischen Rotterdam/Antwerpen und Genua im kombinierten Verkehr seit Jahren erfolgreich und erwirtschaftet positive Ergebnisse, was nur wenigen europäischen Güterbahnen gelingt. «Wir haben uns in den vergangenen Jahren auf dem Kernmarkt zwischen Nordsee und Mittelmeer eine gute Marktposition erarbeitet und eine gute Reputation aufgebaut», betont Dirk Stahl.

Sylvie Charles, Generaldirektorin des Geschäftsbereichs Eisenbahngüter- und intermodaler Verkehr bei SNCF Logistics, fügt an: «Wir glauben an das grosse Potenzial des Nord-Süd-Korridors.» Die enge Zusammenarbeit mit der «äusserst attraktiven und gut aufgestellten» BLS-Tochter werde es erlauben, optimierte grenzüberschreitende Angebote auf dem Nord-Süd-Korridor zu erstellen.

GRI G4-13

Im Februar 2017 endet die Suche: Die BLS findet einen neuen Partner für ihre Güterverkehrstochter BLS Cargo. SNCF Logistics, der Eisenbahn-Logistiker aus Frankreich, übernimmt ein 45-Prozent-Aktienpaket. Wenige Monate später geben die Wettbewerbsbehörden aus der Schweiz und Deutschland grünes Licht für den Schulterchluss.

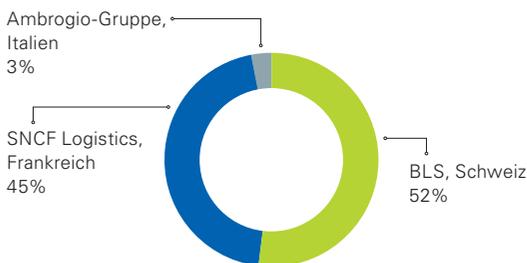
Gut zwei Jahre zuvor, beim Ausscheiden von DB Schenker Rail aus dem Aktionariat von BLS Cargo, hatte sich die BLS zum Ziel gesetzt, wieder einen starken internationalen Partner für das Tochterunternehmen zu finden.

Mit der neuen Partnerschaft reduziert die BLS das Beteiligungsrisiko. Zudem schafft die Zusammenarbeit eine Win-win-Situation, weil sich die beiden Unternehmen im europäischen Güterverkehr bestens ergänzen und ihre Position gegenseitig stärken.

SNCF stärkt BLS Cargo

BLS Cargo erhält durch den neuen Teilhaber Zugang zum grossen Partnernetzwerk der SNCF-Gruppe in Europa. Diese ist mit ihren Captrain-Tochtergesellschaften besonders stark in Italien und Deutschland positioniert. Captrain Deutschland und Captrain Italia gehören nach den je-

Aktionariat von BLS Cargo per 31. 12. 2017



KUNDEN

SIMPLON

Die BLS verbindet das Wallis mit Norditalien

Die BLS fährt neu durch den Simplontunnel nach Norditalien – seit Dezember 2016 mit dem RegioExpress, seit Dezember 2017 ebenfalls mit Autoverladezügen.

Das «S» in BLS stand ursprünglich für Simplon. In den letzten beiden Jahren hat dieses «S» wieder an Bedeutung gewonnen: Seit dem 11. Dezember 2016 fährt der RegioExpress der BLS von Brig durch den Simplontunnel bis nach Domodossola. Und seit dem 10. Dezember 2017 betreibt die BLS den Autoverlad von Brig nach Iselle. Bahnreisende und Autofahrer profitieren damit von einem besseren Angebot: Der RegioExpress fährt seit Juli 2017 neu im 2-Stunden-Takt statt nur während der Hauptverkehrszeiten. Und die Autozüge verkehren an den nachfragestärksten Tagen neu im Stunden- statt im 90-Minuten-Takt.

«Wir wollen beim Autoverlad am Simplon flexibel und rasch handeln können. Wenn das Verkehrsaufkommen gross ist, weil zum Beispiel die Passstrasse gesperrt ist, wollen wir kurzfristig mehr Züge einsetzen können.»

Urs Hochuli, Leiter Autoverlad

Den Autoverlad am Simplon hat die BLS von der SBB übernommen und konnte dabei alle fünf SBB-Kassierinnen weiterbeschäftigen. Zusätzlich hat die BLS eine weitere Kassierin, einen Teamleiter und fünf Betriebsmitarbeiter neu angestellt. Der Autoverlad am Simplon wird mehrheitlich von Italienerinnen und Italienern genutzt – die Mitarbeitenden vor Ort müssen dementsprechend die Sprache



Seit Dezember 2017 betreibt die BLS den Autoverlad durch den Simplontunnel zwischen Brig und Iselle.

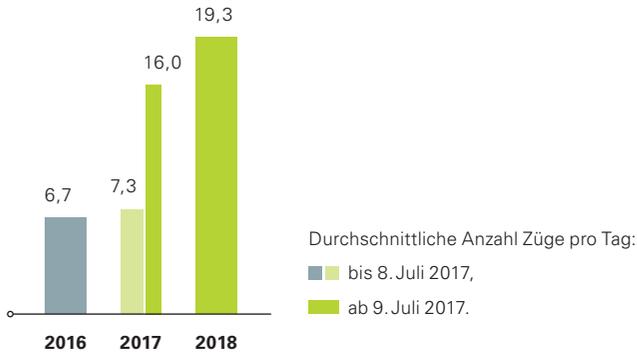
beherrschen. Und auch in der Marketingabteilung in Bern braucht es italienisches Verhandlungsgeschick, um Partner für die Erweiterung der Ausflugsplattform Lötschberger-Land nach Norditalien zu akquirieren. So haben auch Mitarbeitende am Hauptsitz einen Sprachkurs besucht.

«Gute Zusammenarbeit mit der SBB»

Den Autoverlad am Simplon hätte die BLS eigentlich zusammen mit Regionalps betreiben wollen. Doch das SBB-Tochterunternehmen zog sich kurzfristig zurück, und die BLS bereitete sich allein und in

kurzer Zeit auf die Übernahme vor. Dabei mussten verschiedenste Fragen geklärt werden: Übernimmt die BLS das Rollmaterial der SBB? Ist eine Baubewilligung nötig, um die BLS-Fahnen beim Portal in Brig aufzustellen? Wie wird in so kurzer Zeit das BLS-Kassensystem in den Kassenhäuschen installiert? «Die kurze Vorbereitungszeit war zwar herausfordernd, aber spannend», bilanziert Projektleiterin Ilona Ott. «Auch die Zusammenarbeit mit der SBB hat sehr gut funktioniert.»

GRI G4-8

Mehr Regionalzüge durch den Simplon

Seit der Übernahme im Dezember 2016 hat die BLS den regionalen Bahnverkehr am Simplon ausgebaut.



Das Lötschberger-Land reicht bis Norditalien

Gemeinsam mit den touristischen Partnern vermarktet die BLS Ausflugsziele im Lötschberger-Land entlang der Strecke Bern–Spiez–Kandersteg–Brig und trägt damit zu einer erhöhten Wertschöpfung in den Regionen bei. Indem die BLS bis nach Domodossola fährt, reicht das Lötschberger-Land neu weiter. In Norditalien konnte die BLS bis anhin fünf neue Partner wie etwa die Centovalli-Bahn oder den botanischen Garten Villa Taranto gewinnen. Durch die Übernahme des Autoverlads am Simplon wird es noch attraktiver, mit der BLS zu werben – denn damit können nicht mehr nur die Bahnreisenden, sondern auch Autofahrerinnen und Autofahrer angesprochen werden. —○

«Der erste Tag war eine echte Belastungsprobe»

Urs Hochuli, wie lange musste sich die BLS vorbereiten, um den Autoverlad am Simplon zu übernehmen?

Die Projektphase dauerte mehr als fünf Jahre. Ich erinnere mich gut an meine ersten Sondierungsgespräche mit verschiedenen Stakeholdern Anfang 2012. Am 26. September 2017 erteilte uns der Kanton Wallis den Zuschlag für den Betrieb des Autoverlads, am 10. Dezember haben wir den Betrieb übernommen. Nach einer sehr langen Projektphase hatten wir also knappe 54 Arbeitstage Zeit, um das Projekt in die Praxis umzusetzen.

Wie lief der erste Betriebstag?

Der erste Tag war eine echte Belastungsprobe. Am Tag der Betriebsübernahme hat es stark geschneit. Die Simplonpassstrasse war nur mit Schneeketten befahr-

bar, folglich nutzten fast alle Autofahrer den Autoverlad. Beinahe sämtliche Züge waren voll, und trotzdem kam es zu praktisch keinen Verspätungen.

Wie verbessert die BLS das Angebot?

Zu Spitzenzeiten an Ostern, Auffahrt und weiteren nachfragestarken Wochenenden im Sommer und Herbst fahren die Autoverladezüge im Stundentakt. Wichtig ist, dass wir flexibel und rasch handeln können. Wenn das Verkehrsaufkommen gross ist, weil zum Beispiel die Passstrasse gesperrt ist, wollen wir kurzfristig mehr Züge einsetzen können. Im ersten Monat ist uns dies gelungen. An vier Tagen fuhren die Autozüge am Simplon im Stundentakt, an einem Tag sogar alle 45 Minuten. —○

Urs Hochuli ist Leiter Autoverlad bei der BLS

TOURISTISCHE PARTNERSCHAFTEN

Das Bijouland entdecken

Unter dem Namen «Bijouland» vermarktet die BLS zusammen mit regionalen Partnern aus dem Tourismus Ausflugsziele am Murtensee, im Kanton Neuenburg und dem Neuenburger Jura: eine Region, die touristisch enorm viel zu bieten hat.



«Mit unseren Marketingaktivitäten richten wir uns vor allem auch an die Berner Bevölkerung: Von der Stadt aus hat man die Destinationen des Bijoulands in einer halben bis einer guten Stunde erreicht. Hier sehen wir echtes Wachstumspotenzial im Tagestourismus.»

Claudia Brun, Leiterin Produktmanagement Freizeit

Einmalige Landschaften wie der Creux du Van, die Unesco-Welterbe-Städte La Chaux-de-Fonds und Le Locle mit ihren Uhrenmanufakturen, der romantische Murtensee – diese Attraktionen und noch viele mehr lassen sich jetzt über die Ausflugs- und Marketingplattform Bijouland auf der BLS-Website entdecken.

BLS bündelt Kräfte mit Freizeitpartnern

Nach dem «Lötschberger-Land» und dem «Heimatland» hat die BLS im April 2017 damit ihr Tourismuskonzept auf eine neue Region ausgeweitet. Ziel der Plattform ist, vermehrt Tagesausflügler aus Bern in die Westschweiz zu locken. Über die Linien Bern–Neuenburg–La Chaux-de-Fonds und Bern–Murten ist die BLS bestens mit dem Gebiet verbunden. «Je mehr Familien, Wanderer oder Kulturinteressierte die guten Verbindungen nutzen und die beworbenen Ausflugsziele besuchen, desto mehr können wir Kräfte mit den Freizeitpartnern bündeln und gemeinschaftlich die Wertschöpfung in

der Region steigern», sagt Claudia Brun, Leiterin Produktmanagement Freizeit bei der BLS.

Website weckt die Reiselust

Kernstück der Plattform ist die Website bls.ch/bijouland mit allen beworbenen Ausflügen, die ab Frühjahr 2018 zum Teil auch im Freizeitwebshop buchbar sind. Dort fällt die Wahl schwer: Durch die charmanten Gassen der Neuenburger Altstadt bummeln? Am Bahnhof Noiraigue ein E-Bike mieten und durch das Val de Travers fahren? Die Partner – darunter Tourismusorganisationen, Freizeitanbieter, Museen und Restaurants – profitieren gegen einen finanziellen Beitrag von dieser attraktiven Werbeplattform: eine Chance vor allem auch für kleinere Freizeitanbieter, Nutzen aus einem grösseren Verbund zu ziehen. Zusätzlich zur Website gibt es einen halbjährlich aktualisierten Erlebnisführer, der online verfügbar ist und gedruckt in den Reisezentren aufliegt. —○

Grosse Bedeutung des Freizeitverkehrs für die BLS

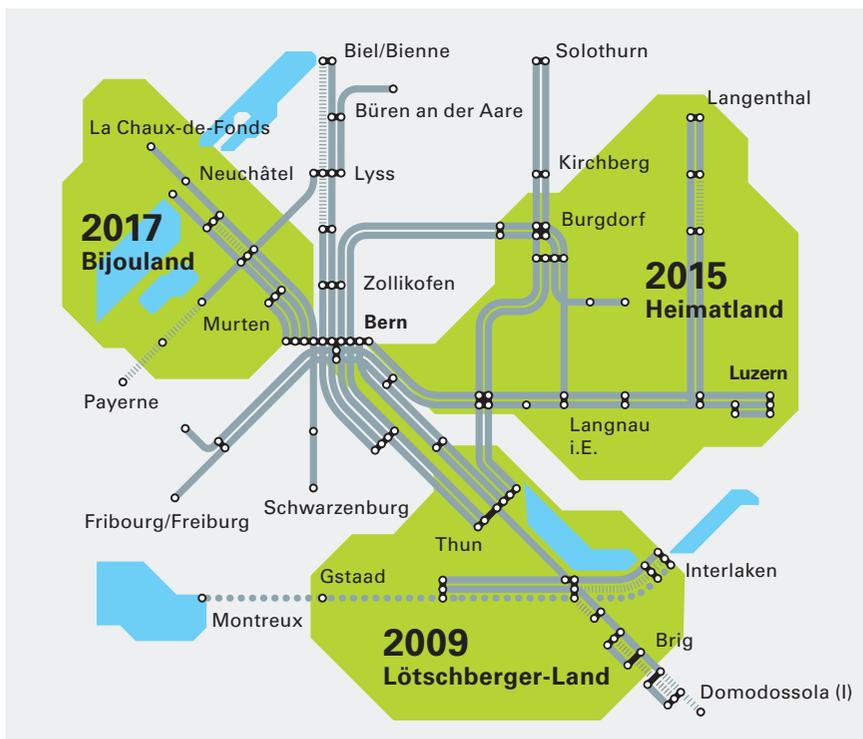
Mit den Ausflugsplattformen kurbelt die BLS den Tourismus in ihrem Einzugsgebiet an. Und kann die Züge in Nebenverkehrszeiten besser auslasten.

Der Freizeitverkehr hat für die BLS grosse Bedeutung: «Das Verhältnis von Pendlern und Freizeitreisenden ist in Bezug auf den Verkehrserlös etwa 50:50», sagt Claudia Brun, Leiterin Produktmanagement Freizeit. Die BLS fördert den Freizeitverkehr ganz gezielt mit ihren Ausflugsplattformen. Denn die Touristen bewegen sich genau gegenläufig zu den Berufspendlern, die meist morgens aus der Region in die Städte fahren. So erreicht die BLS, dass die Züge in Nebenverkehrszeiten besser ausgelastet sind.

Bijouland ist die dritte Ausflugsplattform der BLS. Sie basiert auf dem Konzept des «Lötschberger-Lands», mit dem die BLS seit 2009 erfolgreich den Tourismus entlang der Lötschberg-Bergstrecke und im Simmental ankurbelt: Jährlich fahren über zwei Millionen Ausflügler mit der BLS ins Lötschberger-Land. Dessen Erlebnisgebiet ist im Juli 2017 nach Norditalien ausgedehnt worden. Neu lässt sich dank attraktiver Angebote das Piemont mit den Ausläufern der Alpen entdecken – mit eindrücklichen Tälern, unberührter Natur oder dem beliebten Markt in Domodossola.

Seit 2015 bewirbt die Ausflugsplattform Heimatland zudem Ziele in den Regionen Emmental, Entlebuch, Willisau und Oberraargau. Auch hier stieg die Zahl der Tagesausflügler und erhöhte so die Wertschöpfung für regionale Partner und die BLS. —○

Die drei Ausflugsplattformen Lötschberger-Land, Heimatland und Bijouland decken einen Grossteil des Gebiets ab, in dem die Züge, Busse und Schiffe der BLS verkehren.



«Wir sind sehr zufrieden mit der Promotion durch die BLS»



Yann Engel, warum beteiligt sich Tourisme Neuchâtelois an der Plattform Bijouland?

Wenn wir unsere Kräfte im Marketing bündeln und die Region als Ganzes vermarkten, profitieren alle von Synergien. Mit dem RegioExpress Bern–Neuenburg–La Chaux-de-Fonds ist unsere Region schnell erreichbar. Grund genug, über Bijouland auf uns aufmerksam zu machen. Wir sind sehr zufrieden mit der Imagekampagne und der Promotion über die Website.

Was bieten Neuenburg und Umgebung an Ausflugszielen?

Wir möchten uns mit spezifischen Attraktionen positionieren: zum Beispiel der Uhrmacherskunst, dem Absinth und mit La Brévine, dem Sibirien der Schweiz. In Neuenburg versetzen wir unsere Gäste in die Zeit der Belle Epoque. Und wir bieten eine schweizweit einzigartige Neuheit: die Neuchâtel Tourist Card mit vielen Gratisangeboten, darunter ÖV-Nutzung, Museumseintritte, Schiffsfahrten oder Velomiete. —○

Yann Engel ist Direktor bei Tourisme Neuchâtelois

Die App «lezzgo» sprengt die Grenzen der Tarifverbände

Die BLS hat im Jahr 2017 ihre Lösung zur automatischen Reiseerfassung «lezzgo» entscheidend weiterentwickelt. Heute können ÖV-Nutzer mit «lezzgo» schweizweit und über Grenzen der Tarifverbände hinweg reisen.

Die automatische Reiseerfassung stellt die seit jeher gültige Prämisse auf den Kopf, dass man zuerst ein Billett kaufen muss, bevor man in den Zug oder den Bus einsteigt. ÖV-Nutzer lösen mit einem Klick auf dem Smartphone eine Fahrberechtigung, GPS-Daten des Smartphones zeichnen die Reise auf, bezahlt wird erst im Nachhinein für die effektiv gefahrenen Strecken. Fahrgäste müssen sich nicht mit Tarifzonen herumschlagen und können ihre Reise jederzeit spontan ändern. Die BLS-Lösung zur automatischen Reiseerfassung heisst «lezzgo». Zu Beginn konnte «lezzgo» nur Reisen innerhalb einzelner Tarifverbände abrechnen, seit Januar 2018 nun Reisen im gesamten GA-Bereich und über Grenzen der Tarifverbände hinweg. «Wir sind stolz über diesen Entwicklungsschritt. «lezzgo» ist inzwischen sehr ausgereift», sagt Daniel Hofer, Leiter Personenverkehr.

Die App «lezzgo» ist zwar eine Eigenentwicklung der BLS, aber dennoch keine Einzellösung. Die dahinter liegenden Regeln für die einheitliche Preisberechnung, die Kontrolle der Fahrberechtigungen oder den Datenschutz hat die BLS gemeinsam mit der SBB und Postauto entwickelt und mit einer begrenzten Nutzergruppe getestet (siehe Grafik). Mitterweile hat die ÖV-Branche diese Regeln für verbindlich erklärt – und damit dem schweizweiten Einsatz der Technologie grünes Licht erteilt. Zudem bietet die BLS anderen Verkehrsunternehmen an, «lezzgo» in deren eigene Vertriebs-Apps zu integrieren, was der Zürcher Verkehrsverbund ZVV im Jahr 2018 tun wird.

BLS hält sich an den Datenschutz

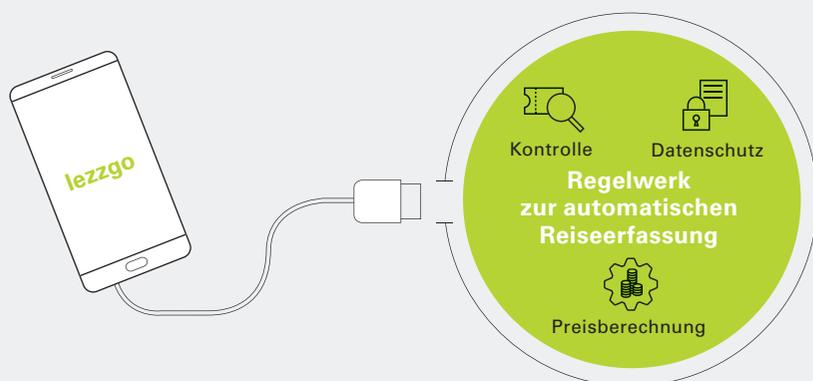
In der App werden Personen- und Zahlungsdaten sowie Standortdaten für die Routenbestimmung gespeichert. «Wir

bewegen uns in einem Spannungsfeld zwischen Datenschutz und persönlichem Komfort», betont Daniel Hofer. «Selbstverständlich halten wir die Schweizerischen Datenschutzbestimmungen ein.» Ausserdem wird die automatische Reiseerfassung nicht andere Vertriebskanäle ersetzen. ÖV-Nutzer können ihre Billette also auch in Zukunft anonym am Schalter oder am Billettautomaten lösen. —●

GRI G4-PR8

Integration von «lezzgo» in die App BLS Mobil

Seit März 2018 ist «lezzgo» in die App BLS Mobil integriert. BLS Mobil ist seit April 2017 erhältlich – über die App können Nutzer den Fahrplan abfragen und für die gewählten Routen direkt ein Billett lösen. Nach der Integration von «lezzgo» in BLS Mobil bietet die BLS nun die erste App, über welche der Fahrplan abgefragt werden kann und sowohl der normale Billettkauf und die automatische Reiseerfassung für die ganze Schweiz möglich sind. Über den Echtzeit-Fahrplan in Form eines Chats bleiben die Nutzer informiert, wenn ein Zug verspätet ist oder wenn sich das Abfahrtsgleis ändert. Einmal getätigte Fahrplanabfragen werden gespeichert und können mit einem Klick wieder aufgerufen werden. —●



Jede App mit einer Funktion zur automatischen Reiseerfassung muss ein durch die ÖV-Branche abgesegnetes Regelwerk einhalten. Dieses Regelwerk, das zum Beispiel die Preisberechnung, den Datenschutz oder die Kontrolle der Fahrberechtigungen festschreibt, hat die BLS gemeinsam mit der SBB und Postauto entwickelt und getestet.

FAHRGASTINFORMATIONEN

Informationen in Echtzeit für die Reisenden

Die BLS bestückt alle NINA- und Lötschberger-Züge mit netzwerkfähigen Bildschirmen. Darauf erhalten Reisende zum Beispiel Anschlussinformationen. Bereits abgeschlossen ist ein Update für die Busland-Busse.

In einer BLS-NINA schaut ein Fahrgast immer wieder auf seine Uhr, während der Zug in Bern einfährt. Der Mann ist nervös, weil er den Anschlusszug unbedingt erreichen will. Dann sieht er auf der Bildschirmanzeige, dass dieser mit einer Verspätung von fünf Minuten losfahren wird. Er atmet auf.

Solche Bildschirme sind neu in den NINA-Zügen. Bisher sahen die Fahrgäste auf einer Deckenanzeige nur den nächsten Halt. Im Lötschberger zeigten die Bildschirme darüber hinaus die Perlschnur mit mehreren Stationen. Doch seit Februar 2017 wird aufgerüstet: Die 36 NINAs und 25 Lötschberger erhalten bis Ende 2019 für knapp 10 Millionen Franken ein neues Fahrgastinformationssystem (FIS), wie man es im BLS-Doppelstöcker MUTZ bereits kennt.

Das System erkennt jeden Zug

«Die netzwerkfähigen Bildschirme machen Reisezeiten und Anschlüsse sowie Echtzeitinfos über Verspätungen, Baustellen oder Umleitungen sichtbar», sagt Matthias Kunz, Leiter Fahrzeugprojekte.

Die Informationen stammen von der nationalen und von regionalen Datendreh-scheiben. «Die Daten sind explizit auf den einfahrenden Zug angepasst», erläutert Kunz. «Sobald sich ein Zug einem Bahnhof nähert, wird er vom System erkannt und über das Mobilfunknetz mit aktuellen Daten gefüttert.»

Busse aufgerüstet

Die BLS-Tochter Busland AG hat bereits ein GPS-Modul mit Distanzmessung in ihre 36 Busse eingebaut. Über dieses System melden die Busse ständig ihre Position an die Datendreh-scheiben. Wartende Fahrgäste können nun auf dem Handy-Fahrplan nachschauen, wo sich ihr Bus befindet und wann er die Haltestelle erreicht. Gleichzeitig erhalten die Mitarbeitenden in der Betriebsleit-zentrale einen Überblick, welche Busse mit einer Abweichung vom Fahrplan unterwegs sind, und können bei Bedarf Dispositionsmaßnahmen einleiten: zum Beispiel dem Chauffeur eine kürzere Strecke verordnen oder ihn an einer bestimmten Haltestelle warten lassen.

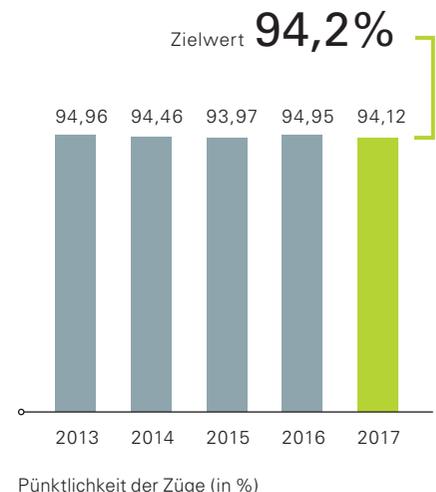
Neue Bildschirme: Nun sehen Fahrgäste auch Echtzeitinfos über Verspätungen, Baustellen oder Umleitungen.



PÜNKTLICHKEIT DER ZÜGE

BLS hält Pünktlichkeit trotz starker Bautätigkeit hoch

Gut 94 Prozent der BLS-Züge sind im Jahr 2017 pünktlich oder mit einer Verspätung von weniger als drei Minuten im Zielbahnhof angekommen. Zwar liegt die Pünktlichkeit leicht unter dem Zielwert von 94,2 Prozent, doch im Mehrjahresvergleich liegt der Wert im üblichen Band. Vor dem Hintergrund der vielen geplanten Einschränkungen durch Baustellen sind diese Zahlen als positiv zu werten. «Die in den letzten Jahren definierten Massnahmen und die enge Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreiberinnen tragen Früchte», sagt Marc Lädach, Leiter Lenkung und betriebsnahe Instandhaltung.



KUNDENMEINUNGEN

Die BLS vertieft den direkten Austausch mit den Kunden

Fünf Kundinnen und Kunden schildern der BLS bei regelmässigen Treffen, von welchen Leistungen sie begeistert sind und wo sie Verbesserungspotenzial sehen. 2018 wird die BLS die sogenannte Kundenfokusgruppe erweitern.



Corinne Matti und Walter Mathys-Hediger sind zwei von fünf Mitgliedern der neuen Kundenfokusgruppe der BLS.

Die BLS hat im Jahr 2017 eine Kundenfokusgruppe gegründet. Drei Frauen und zwei Männer schildern der BLS regelmässig ihre persönliche Sicht zu den Leistungen des Unternehmens – zum Beispiel wie zufrieden sie mit der Information am Bahnhof bei Verspätungen sind oder wie gut sie mit digitalen Billetten zurechtkommen. Die Kundenfokusgruppe ergänzt die etablierten Methoden der Qualitätsmessung. Im Gegensatz zu standardisierten, anonymen Befragungen erlaubt sie einen vertieften Austausch.

Die Mitglieder der Fokusgruppe treffen sich regelmässig mit den Qualitätsverantwortlichen verschiedener Geschäftsbereiche und mit der Geschäftsleitung. Aus den Rückmeldungen leitet die BLS, ähnlich wie bei Rückmeldungen im Kundendienst, konkrete Massnahmen ab. 2018 wird die BLS die Fokusgruppe in die Planung von Bahnhofsumbauten und in die Ausgestaltung der neu zu beschaffenden Flirt-Züge einbeziehen. Zudem will sie neue Mitglieder für die Gruppe gewinnen.

GRI G4-25, G4-26, G4-PR5

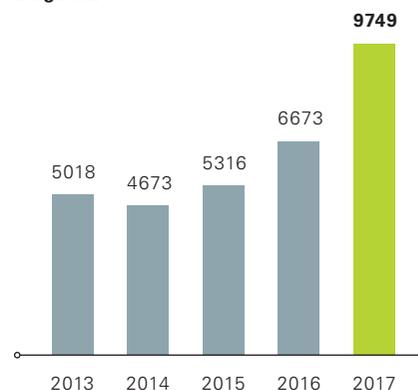
Kundendienst neu täglich erreichbar

Der Kundendienst der BLS hat im Jahr 2017 insgesamt 9749 Rückmeldungen bearbeitet. Das entspricht gegenüber dem Vorjahr einer satten Zunahme um 46 Prozent, was vor allem auf die Integration der Billettautomaten-Hotline und den Support für die neuen Vertriebskanäle «lezzgo» und BLS Mobil zurückzuführen ist. Die BLS hat auf die Veränderungen reagiert, indem der Kundendienst neu auch an Wochenenden und Feiertagen erreichbar ist.

Am häufigsten wurde 2017 wie bereits im Vorjahr die Zuverlässigkeit kritisiert, etwa wenn Fahrgäste von Verspätungen oder verpassten Anschlüssen betroffen waren. Die durchschnittliche Dauer, bis eine Rückmeldung beantwortet wurde, betrug im vergangenen Jahr 2,1 Kalendertage.

GRI G4-27

Kundenrückmeldungen im Mehrjahresvergleich



MITARBEITENDE

NEUE ARBEITGEBERPOSITIONIERUNG

Ein Erfolg, der verpflichtet

Die BLS positioniert sich auf dem Arbeitsmarkt mit zahlreichen Vorteilen für heutige und künftige Mitarbeitende. Franziska Jermann, Leiterin Personal, zieht ein Jahr nach der Neupositionierung eine erste Bilanz.

Franziska Jermann, welches Versprechen aus der Arbeitgeberpositionierung der BLS liegt Ihnen besonders am Herzen?

Da wähle ich spontan «ein starkes Team». Unser Unternehmen hat eine gute Grösse, die kurze Wege ermöglicht. Wir pflegen einen unkomplizierten, ja familiären Umgang, sind darum alle per Du.

Ein anderes Versprechen lautet «Zeit für mich». Wie ist es dazu gekommen?

Entsprechende Wünsche wie flexible Arbeitszeiten, mehr Freizeit am Stück sowie familienfreundliche Rahmenbedingungen wurden in der Mitarbeiterbefragung 2016 deutlich formuliert. Die flexiblen Anstellungsbedingungen sind unsere Antwort darauf. Sie entsprechen eindeutig auch den Bedürfnissen, die wir auf dem Arbeitsmarkt identifiziert haben.

Das verspricht die BLS

- **Attraktive Arbeit:** abwechslungsreiche Aufgaben, sinnstiftende Tätigkeit, greifbare Ergebnisse
- **Zeit für mich:** individuelle Arbeitszeiten, familienfreundliche Rahmenbedingungen, nahe Arbeitsorte
- **Ein Stück Heimat:** regional verankertes Unternehmen, Dienstleistungen für die Mitmenschen, bodenständige Kultur
- **Ein starkes Team:** kurze Wege, familiärer Umgang, wertschätzende Zusammenarbeit

Welche der Massnahmen hat besonders Anklang gefunden?

Ich nenne zwei: Erstens die Möglichkeit der Pensumreduktion, davon haben letztes Jahr 120 Mitarbeitende Gebrauch gemacht. Wenn ich das mit den beiden Vorjahren vergleiche, hat sich die Zahl mehr als verdoppelt, woraus ich schliesse, dass

der neu eingeführte Anspruch Wirkung erzielt. Rund zwei Drittel sind übrigens Männer, und knapp zehn Prozent der Anträge haben Führungskräfte eingereicht, was meine Überzeugung unterstreicht, dass es auch in einer Führungsposition möglich ist, Teilzeit zu arbeiten. Am meisten freut mich, dass das Teilzeitangebot über alle Funktionsstufen hinweg genutzt wird. Zweitens verlängern rund 200 Mitarbeitende im Jahr 2018 ihre Ferien, indem sie eine oder zwei Ferienwochen gekauft haben. Auch das ist eine gute Resonanz.

Gibt es Zahlen zum Angebot, nach der Geburt eines Kindes den Urlaub zu verlängern?

Die 63 frischgebackenen Väter haben bis auf wenige Ausnahmen keine unbezahlten Ferien bezogen, sich über den zweiwöchigen Urlaub aber sicher gefreut. Hingegen verlängert gut die Hälfte der Mütter ihre Auszeit mit einem unbezahlten Urlaub. Das zeigt, dass die BLS eine verlässliche Arbeitgeberin ist. Bei uns muss keine Frau Angst um ihren Arbeitsplatz haben, sondern kann sich nach der Geburt voll und ganz auf ihre Familie konzentrieren und dann, wenn es für sie stimmt, ihre Arbeit wieder aufnehmen.

Haben die Massnahmen zu organisatorisch anspruchsvollen Situationen geführt?

Mehr Flexibilität ist im Betrieb schwieriger umzusetzen als im Büroumfeld. Hier schauen wir genau hin und unterstützen die Vorgesetzten. Herausforderungen stellen sich vor allem in Bereichen, wo Mitarbeitende die neuen Angebote gut nutzen und bereits ein Personalengpass herrscht oder sich hohe Zeitsaldi ange-

häuft haben. Wir spüren grosses Engagement von den Führungskräften und finden deshalb in jedem Fall eine gute Lösung.

Gute Lösungen versprechen Sie auch Mitarbeitenden, die sich vorzeitig pensionieren lassen wollen.

Tatsächlich haben wir solche Angebote entwickelt. Übrigens auch für jene, die nach dem ordentlichen Rentenalter weiter einer Beschäftigung bei der BLS nachgehen möchten. Von diesen Angeboten profitieren beide Seiten: Die Mitarbeitenden können den Austritt aus dem Arbeitsleben perfekt auf ihre Lebenssituation und die Gesundheit abstimmen, und die BLS hat bei der Nachfolgeplanung von Schlüsselpositionen mehr Möglichkeiten und kann den Wissenstransfer sicherstellen.



«Letztes Jahr haben 120 Mitarbeitende von der Möglichkeit zur Pensumreduktion Gebrauch gemacht. Am meisten freut mich, dass das Teilzeitangebot über alle Funktionsstufen hinweg genutzt wird.»



Zusammen mit ihrem Team arbeitet Franziska Jermann, Leiterin Personal, an der neuen Arbeitgeberpositionierung der BLS.

Die neuen Anstellungsbedingungen erhöhen die Attraktivität der BLS als Arbeitgeberin. Was braucht es sonst noch?

Wir müssen uns noch besser bei potenziellen Mitarbeitenden ins Gespräch bringen. Also beispielsweise bei jungen Leuten, die wir brauchen, um die Herausforderungen der Digitalisierung zu meistern. Wir müssen es schaffen, dass dieser qualifizierte Nachwuchs die BLS auf dem Radar hat.

Wie machen Sie das?

Zum einen bewerben wir unsere Stellenangebote vermehrt auch im Internet ausserhalb klassischer Stellenmärkte, in den sozialen Medien und mithilfe von Suchmaschinenmarketing. Zudem haben wir auf unserer Karrierewebsite einen «Vor-teils-Finder» aufgeschaltet: Interessierte

Personen sagen uns, was ihnen bei einem Arbeitgeber besonders wichtig ist, und erfahren in zwei spielerischen Minuten, was wir speziell für sie zu bieten haben. Wer mehr wissen will, kann anschliessend mit einem «Ambassador», einem als Botschafter eingesetzten Mitarbeiter, Kontakt aufnehmen.

Man darf auch erwähnen, dass die BLS den HR Excellence Award für die beste Karrierewebsite gewonnen hat.

Dieser Erfolg hat uns in der HR-Szene viel Anerkennung gebracht. Ich verstehe ihn aber vor allem als Verpflichtung und Ansporn, unsere Versprechen zu halten. Wir geben jeden Tag unser Bestes, damit sich aktuelle und künftige Mitarbeitende bei der BLS wohl und fit für ihre Aufgaben fühlen. —○

Die flexiblen Anstellungsbedingungen der BLS

- Mitarbeitende aller Hierarchiestufen haben Anspruch auf eine Teilzeitanstellung.
- Dank flexibler Gleitzeitweisung können Mitarbeitende unter anderem ein Langzeitkonto einrichten und profitieren von einem grösseren Gleitzeitfenster.
- Väter profitieren von einem zweiwöchigen Vaterschaftsurlaub.
- Der Mutterschaftsurlaub dauert 18 Wochen, vier Wochen länger als der gesetzliche Anspruch. Die Mitarbeiterinnen können eine Auszeit von sechs Monaten in Form von Ferien oder unbezahltem Urlaub anhängen.
- Ab 2018 besteht für alle Anspruch auf den Kauf von fünf oder zehn zusätzlichen Ferientagen.

AUSBILDUNG

Detailhandelslehre in den Reisezentren der BLS

Die BLS entwickelt ihr Ausbildungsangebot entlang der eigenen Bedürfnisse sowie jener der Branche ständig weiter. Neu werden Detailhandelsfachleute ÖV in den Reisezentren der BLS ausgebildet.

Im Sommer 2017 haben drei Lernende bei der BLS ihre Ausbildung zur Detailhandelsfachfrau bzw. zum Detailhandelsfachmann ÖV begonnen. Die dreijährige Lehre ist ein neues Branchenangebot, an dessen Entwicklung die BLS unter der Leitung des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) mitgearbeitet hat. Sie ergänzt die beiden bestehenden Grundbildungen Kaufleute ÖV und Fachleute ÖV um einen dritten wichtigen Ausbildungskanal für den Nachwuchs in der Branche.

Ausbildung im Reisezentrum

Die Detailhandelsfachleute ÖV spezialisieren sich durch ihre Ausbildung auf den Verkauf und die Beratung an den Kundenkontaktpunkten des öffentlichen Verkehrs. Bei der BLS absolvieren die Lernenden einen Grossteil ihrer Ausbildung in einem der 26 Reisezentren. Hier lernen sie, Billette und Abonnemente, Ferienreisen und Eventtickets zu verkaufen, Reisegepäck abzufertigen oder Geldwechsel vorzunehmen.

Beratungsaufgaben werden komplexer

«Einfache Geschäfte tätigen immer mehr Kunden über elektronische Kanäle», sagt Beat Theiler, Leiter Verkauf bei der BLS. «Das bedeutet, dass die Verkaufs- und Beratungsaufgaben in den Reisezentren komplexer werden. Denn wer persönlich vorbeischauf, sucht in der Regel anspruchsvolle Lösungen.» Um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, braucht das Unternehmen gut ausgebildete, kundenorientierte Mitarbeitende. «Die Lehre für Detailhandelsfachleute ÖV führt uns genau den gesuchten Nachwuchs zu», sagt Beat Theiler. —○

GRI G4-LA9

Die BLS bildet Lernende in 14 Berufen aus

[Automatiker/in](#)
[Detailhandelsfachleute ÖV](#)
[Fachleute Betriebsunterhalt](#)
[Fachleute ÖV](#)
[Forstwart/in](#)
[Gebäudereiniger/in](#)
[Gleisbauer/in](#)
[Informatiker/in](#)
[Kaufleute ÖV](#)
[Logistiker/in](#)
[Netzelektriker/in](#)
[Polymechaniker/in](#)
[Produktionsmechaniker/in](#)
[Zeichner/in](#)

Emma Wirth (17) absolviert das 1. Lehrjahr als Detailhandelsfachfrau ÖV im Reisezentrum der BLS in Düdingen. An eineinhalb Tagen pro Woche besucht sie die Berufsfachschule in Bern.



«Mir gefallen an meiner Ausbildung der Kundenkontakt und die abwechslungsreiche Arbeit.»

Emma Wirth, Lehrtochter im 1. Lehrjahr



Ausgezeichnete Zusammenarbeit mit Login

Die BLS bildet aktuell etwa 120 Lernende aus, die sich auf 14 Berufe verteilen. Alle diese Ausbildungen bietet die BLS in Zusammenarbeit mit Login an, dem Ausbildungsverbund des öffentlichen Verkehrs. 2017 ist die BLS als «Great Place to Start» ausgezeichnet worden. Das Zertifikat geht an Lehrbetriebe mit aussergewöhnlich guter Ausbildungskultur.

ARBEITSSICHERHEIT

Die BLS lanciert eine Kampagne für mehr Sicherheit in Beruf und Freizeit

In einer «Sicherheitswerkstatt» reflektieren Mitarbeitende und Führungskräfte der BLS, wie sie ihre Sicherheit bei der Arbeit und in der Freizeit verbessern können. Die Werkstatt ist Teil einer neuen Kampagne, mit der die BLS das Bewusstsein für sicherheitsgerechtes Verhalten fördert.



kommen», erklärt Nicole Schnitfeld, die bei der BLS für das Sicherheitsmanagement verantwortlich ist.

Als Kernelement der Kampagne hat die BLS eine «Sicherheitswerkstatt» entworfen, die Arbeitsteams in einem zweistündigen Workshop absolvieren. Als Anleitung dazu zirkulieren 30 Sicherheitswerkstatt-Koffer im Unternehmen. In den Workshops reflektieren die Mitarbeitenden, wie sie die Sicherheit bei der Arbeit und in der Freizeit verbessern können, und legen in eigener Verantwortung konkrete Massnahmen fest, um Unfällen vorzubeugen. Als erstes Team hat die Geschäftsleitung die Sicherheitswerkstatt durchgeführt und die Koffer anschliessend den Leitungsteams der verschiedenen Bereiche übergeben. Im Jahr 2017 haben über 150 Teams eine Sicherheitswerkstatt durchgeführt.

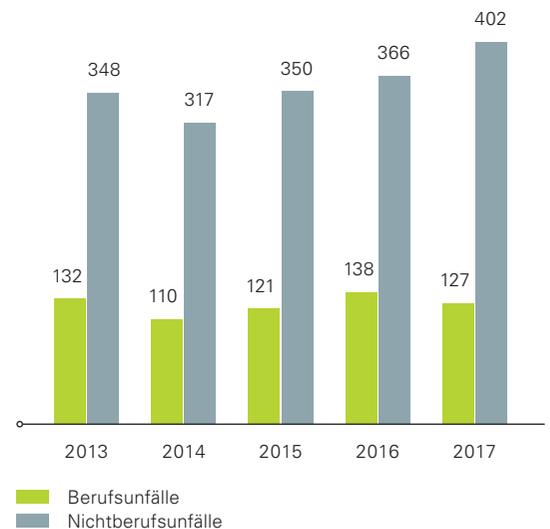
Die BLS hat im Februar 2017 eine neue Sicherheitskampagne gestartet. Sie trägt den Titel «Sicher und gesund. Bei der Arbeit und daheim». Mit der Kampagne, in der Mitarbeitende mit ihren Angehörigen im Vordergrund stehen, will die BLS das Bewusstsein für sicherheitsgerechtes Verhalten fördern – ein Ziel, zu dem sie sich durch das Unterzeichnen der Sicherheits-Charta der SUVA öffentlich bekannt hat. «Alle Mitarbeitenden sollen nach der Arbeit wieder gesund nach Hause zu Familien, Angehörigen und Freunden

2017 sind die Berufsunfälle bei der BLS um acht Prozent gesunken, nachdem sie zuletzt zweimal in Folge gestiegen waren. «Das ist eine positive Entwicklung», betont Nicole Schnitfeld. «Ob sie aber auf unsere Kampagne zurückzuführen ist, werden die kommenden Jahre zeigen. Sicherheitskampagnen wirken zeitverzögert und nur, wenn sie über längere Zeit laufen.» 2018 wird die Kampagne deshalb in weiteren Workshops vertieft.

8 Prozent weniger Berufsunfälle

Die BLS verzeichnete im Jahr 2017 insgesamt 127 Berufsunfälle. Das sind 8 Prozent weniger als im Vorjahr. Auch die aus den Unfällen resultierenden Ausfalltage gingen um 19 Prozent zurück. Zahlreiche Unfälle ereignen sich vor oder nach der Ausführung der eigentlichen Tätigkeit – etwa Stolper- und Sturzunfälle auf vor- und nachgelagerten Wegen. Die Nichtberufsunfälle stiegen gegenüber dem Vorjahr um 10 Prozent. Insgesamt deckt sich die Entwicklung bei der BLS mit den nationalen Zahlen: Schweizweit nehmen Nichtbetriebsunfälle zu und Berufsunfälle ab.

GRI G4-LA6



GESELLSCHAFT UND REGIONEN

FERNSTEUERUNG

Die BLS zentralisiert die Steuerung der Bahninfrastruktur

Ab 2023 steuert die BLS ihre Infrastruktur zentral von Spiez aus. Das führt zu einer Effizienzsteigerung des Schienenverkehrs. Gleichzeitig sind die Arbeitgeberin BLS und rund 100 ihrer Mitarbeitenden dadurch vor neue Herausforderungen gestellt. Durch langfristige Planung und individuelle Gespräche wird gemeinsam nach fairen Lösungen gesucht.

Die Bahninfrastruktur besteht aus wesentlich mehr als nur Schienen, Schotter und Fahrleitungen. Das Betriebsleitsystem, die Leittechnik sowie die Sicherungs- und Gleisanlagen bilden ein hochkomplexes System, das ganzjährig rund um die Uhr funktionieren muss. Bis 2023 verlegt die BLS alle heute noch dezentralen und vor Ort bedienten Steuerungsanlagen nach Spiez. Von dort aus wird der Verkehr auf dem 520 Kilometer grossen Schienennetz, dessen Betrieb die BLS verantwortet, ferngesteuert. Dadurch können die Züge innerhalb grösserer Streckenabschnitte gelenkt werden, was zu einer besseren Auslastung und somit mehr Kapazität der Infrastruktur führt.



Bahnhöfe werden technisch aufgerüstet

Ob im Personen- oder Güterverkehr, ob BLS-Züge oder Züge anderer Transportunternehmen: Von der Fernsteuerung profitiert das Gesamtsystem. Angesichts der Prognosen im Schienenverkehr, die von 40 Prozent Wachstum und mehr bis 2030 ausgehen, ist dies neben dem wichtigen Infrastrukturausbau ein notwendiger Schritt. Das Vorhaben leuchtet auch finanziell ein, denn durch die Fernsteuerung spart die BLS langfristig rund 20 Millionen Franken jährlich.

2017 erfolgte die Integration der Bahnhöfe Goppenstein, Bern Bümpliz Nord und Zweisimmen in die Spiezer Zentrale. Die technischen Anlagen – dazu gehören Signale, Weichen, Barrieren und die Steuerungssysteme – hat die BLS vorgängig im Rahmen von Bahnhofmodernisierungen so ausgestattet, dass die Integration überhaupt möglich wurde. Insbesondere in der Region Emmental (Sumiswald-Grünen, Menznau, Hasle-Rügsau, Biglen und Brenzikofen), aber auch zwischen Burgdorf und Solothurn (Kirchberg-Alchenflüh, Gerlafingen und Biberist Ost) stehen diese Arbeiten noch bevor.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist ein Weg, um den Verkehrsprognosen gerecht zu werden. Ein anderer ist die Lenkung von Zügen über grössere Infrastrukturabschnitte hinweg: Sie führt zu einer besseren Auslastung der Trassen.

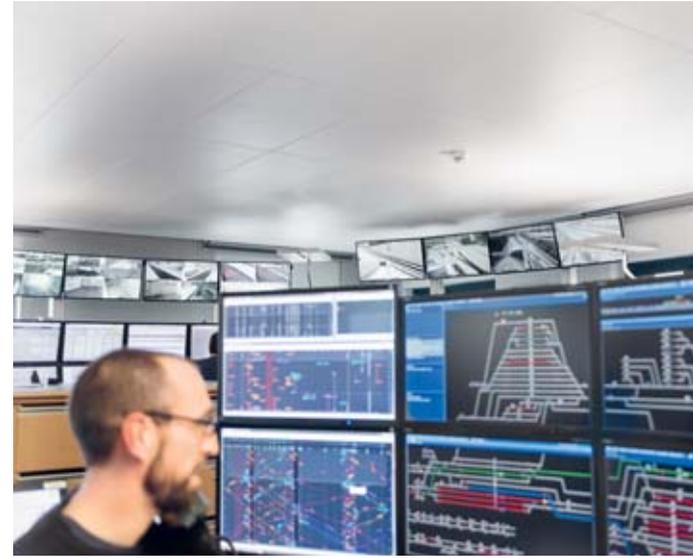
BLS nimmt Verantwortung wahr

Für rund 100 BLS-Mitarbeitende stellt die Integration eine grundlegende Veränderung dar. Fahrdienstleiter, Betriebsdisponentinnen oder Weichensteller können ihre Funktion nicht mehr wie gewohnt ausüben. 2017 wechselten 35 Mitarbeitende aufgrund der Aufhebung ihrer Stelle den Arbeitsort, die berufliche Funktion oder den Arbeitgeber. In den nächsten Jahren müssen sich weitere 45 Mitarbeitende dieser Veränderung stellen.

Die BLS nimmt ihre Verantwortung als Arbeitgeberin wahr und unterstützt die Betroffenen. In individuellen Gesprächen sucht sie nach fairen Lösungen, sei dies

durch einen Wechsel in die Betriebszentrale Spiez oder eine neue Funktion in der Flächenorganisation (siehe Kasten). Einige finden neue Aufgaben innerhalb der BLS, etwa in einem der 26 Reisezentren oder bei den Liegenschaften. Durch das gute Kontaktnetzwerk der Vorgesetzten konnten einzelne Mitarbeiter zu anderen Transportunternehmen vermittelt werden, zum Beispiel wenn ein Arbeitsplatz in Spiez geografisch keinen Sinn macht. In vereinzelt Fällen hat sich zudem die frühzeitige Pensionierung als passende Lösung herausgestellt. Auf diese Weise setzt die BLS alles daran, Entlassungen zu vermeiden. —○

GRI G4-13



Betriebszentrale Spiez: Von hier aus wird mittlerweile ein grosser Teil der BLS-Infrastruktur zentral gesteuert.



Personelle Dezentralisierung

Die Fernsteuerung von Spiez aus bedeutet nicht, dass es keine Infrastruktur-Mitarbeitenden in den BLS-Regionen mehr braucht. Im Gegenteil: Die Flächenorganisation wird in Form von verschiedenen Einsatzteams aufgebaut, denn nur so können die Verantwortlichen bei Störungen und Ereignissen rasch vor Ort sein. Die dezentral verankerten Teams überprüfen zudem regelmässig die technischen Komponenten an den Bahnhöfen und halten die Aushänge für die Fahrgastinformation auf dem aktuellen Stand. —○

AREALENTWICKLUNG

Wenn auf Brachland ein lebendiges Quartier entsteht

Der Bahnhof Burgdorf Steinhof wird um 250 Meter verschoben. Was geschieht mit der frei werdenden Fläche in der Grösse zweier Fussballfelder? Gemeinsam mit Partnern schafft die BLS hier Wohn- und Geschäftsraum: das moderne Quartier Q34.

Eingeklemmt zwischen Bahnübergängen liegt der Bahnhof Burgdorf Steinhof – noch – in einer leichten Kurve. Für längere Zugkompositionen sind die Perrons zu kurz, auch ist der Bahnhof nicht behindertengerecht. 2016 fiel deshalb der Entscheid: Der Bahnhof wird Richtung Spital verschoben. Aber was wird nach den Gleisarbeiten und dem Abriss des Bahnhofgebäudes aus dem Gelände? Denn gut frequentiert ist das zentral gelegene Quartier der 16'000-Einwohner-Stadt: So strömen über den Bahnhof täglich vor allem viele Schülerinnen und Schüler ins Bildungszentrum Emme oder ins nahe gelegene Gymnasium.

Enge Zusammenarbeit mit Stadt und Kanton

Nun soll das Gebiet am Bahnhof auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten lebendiger werden. Wohn- und Arbeitsraum soll entstehen. «Anstatt das Land zu Brachen verkommen zu lassen, wollen

wir die Fläche sinnvoll nutzen», sagt Joel Buntschu, BLS-Projektleiter Arealentwicklung. Hierzu will die BLS gemeinsam mit zwei anderen Grundstückbesitzern das Gebiet in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Burgdorf und dem Kanton Bern entwickeln.

Bauarbeiten sollen 2020 starten

Den Wettbewerb für die Neugestaltung im Rahmen einer Testplanung konnte 2017 die Arbeitsgemeinschaft der Architekten Team K aus Burgdorf und Rollimarchini aus Bern für sich entscheiden. Für ihr Bauprojekt namens Q34 – kurz für Quartier in 3400 Burgdorf – ist 2018 die Ausarbeitung der Überbauungsordnung und deren öffentliche Mitwirkung vorgesehen. Die Bauarbeiten sollen 2020 starten, Ende 2022 die ersten Gebäude bezogen sein.

Geplant sind vier Neubauten, keine mehr als sieben Stockwerke hoch, mit insgesamt 101 Wohnungen von 1,5 bis 5,5 Zimmern, die für alle Altersgruppen und auch für Wohngemeinschaften geeignet sind. Die Mischung aus Wohnen und Arbeiten, Aufenthalts- und Spielflächen in durchlässigen, hellen Aussenräumen macht Q34 zu einem modernen Quartier mit urbaner Atmosphäre. 

GRI G4-EC8



Q34: Die Termine

- 2017: Wettbewerbsverfahren
- 2018: Überführung in Überbauungsordnung und öffentliche Mitwirkung
- 2019: Auflageverfahren Überbauungsordnung und Baubewilligungsverfahren
- 2020: Baustart
- 2022: Bezug erste Gebäude

Bild oben: Nach den Plänen der Architekten Team K aus Burgdorf und Rollimarchini aus Bern entsteht das Quartier Q34: eine dynamische, urbane Überbauung für Wohn- und Geschäftsflächen.

Bild unten: 101 moderne Wohnungen von 1,5 bis 5,5 Zimmern sind geplant: geeignet für alle Altersgruppen, Wohn- und Lebensgemeinschaften.



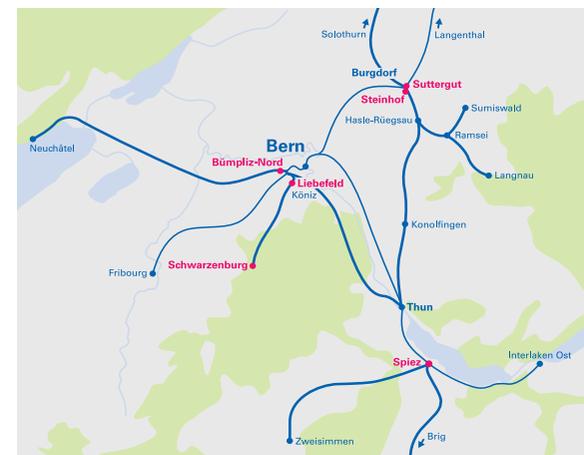
Gründung der BLS Immobilien AG

Die BLS besitzt Grundstücke und Gebäude, die durch die Fernsteuerung der Infrastruktur nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden. Um diese häufig zentral gelegenen Bahnareale entwickeln und bewirtschaften zu können, hat die BLS 2017 die Tochtergesellschaft BLS Immobilien AG gegründet. Sie kann ausserhalb des BLS-Kerngeschäfts eigenständig als Geschäftspartnerin in enger Abstimmung mit den Standortgemeinden zusammenarbeiten.

Auf sechs Grundstücken (siehe Karte) sieht die BLS Entwicklungspotenzial, das die BLS Immobilien AG in den nächsten 10 bis 15 Jahren nutzbar machen will. Geschaffen werden soll neuer Wohn- und Arbeitsraum mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Von der Aufwertung und Belebung durch eine gemischte Nutzung und Bebauung sollen Standortgemeinden und Bevölkerung

profitieren. Für ÖV-Nutzer und Anwohner entstehen so zugleich attraktivere Umgebungen und Angebote rund um die BLS-Bahnhöfe. —●

GRI G4-13



In Burgdorf (Suttergut, Steinhof), Bümpliz, Liebefeld, Schwarzenburg und Spiez möchte die BLS Immobilien AG eigene Grundstücke bewirtschaften.



«Bis 2025 soll Burgdorf durch eine Vielzahl von Projekten weiter an Attraktivität gewinnen. Wir sind froh, dass sich die BLS an der Entwicklung von Bahnhofsumgebungen beteiligt. Wir sind auf der gleichen Wellenlänge, was partizipative Verfahren oder auch energetische Nachhaltigkeit bei Bauprojekten angeht.»

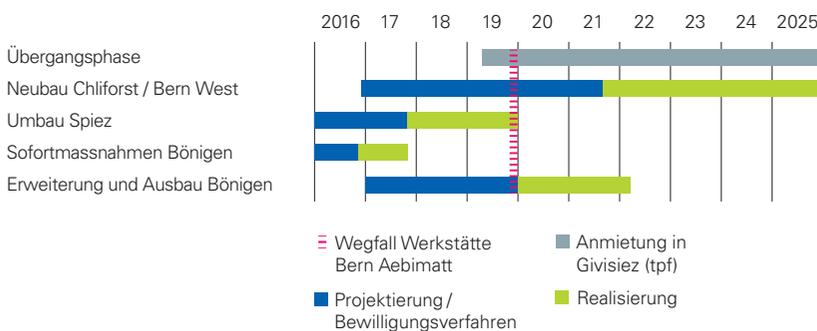
Peter Hänsenberger, Leiter Baudirektion Burgdorf

INSTANDHALTUNG

Eine Strategie mit drei Werkstätten

Vom Jahr 2025 an soll die Instandhaltung des BLS-Rollmaterials an drei Standorten stattfinden: in den ausgebauten Werkstätten in Spiez und Bönigen und in einem Neubau im Gebiet Chliforst Nord im Westen Berns. Die BLS bleibt damit eine wichtige Arbeitgeberin in den Regionen.

Meilensteine



Jede Zugskomposition wird einmal pro Woche in einer BLS-Werkstätte gewartet, gereinigt oder repariert. Derzeit erledigen diese Aufgaben über 400 Mitarbeitende an vier Standorten. Die für moderne Züge zu kleine und sanierungsbedürftige Werkstätte in Oberburg plant die BLS 2025 zu schliessen. Bereits ab 2020 nicht mehr zur Verfügung steht die Anlage Aebimatt – aufgrund der Umbauarbeiten am Bahnhof Bern.

Für die Zukunft plant die BLS mit drei Standorten zur Instandhaltung des Rollmaterials. Konkret vorgesehen sind ein Werkstattneubau im Gebiet Chliforst Nord im Westen Berns sowie der Um- und Ausbau der bestehenden Werkstätten in Spiez und Bönigen. Das Unternehmen stellt damit sicher, dass der Fahrplan auf dem gesamten Liniennetz zuverlässig funktioniert und die Fahrgäste in sauberen und gut gewarteten Zügen reisen können. Zudem sorgt der neue Standort Chliforst Nord, der zentral innerhalb des Netzes der S-Bahn Bern liegt, für kurze Zufahrtswege in die Werkstätte.

Während der Übergangszeit bis 2025 mietet die BLS eine Anlage der Transports publics fribourgeois (TPF) in Givisiez.

Umbau in Spiez und Bönigen

In Spiez wird die Werkstätte bis 2019 für die leichte Instandhaltung modernisiert: Rund 80 Werkstattmitarbeitende erhalten moderne Arbeitsplätze. Die bisher zum Teil verschachtelten Werkstattliegenschaften werden durch eine lange Halle ersetzt, die vordere bestehende Halle wird saniert, die Waschanlage erneuert. Das Berufsbildungszentrum Log-in kann in neuen Räumen auf dem Werkstattgelände bleiben. Anschliessend soll von 2020 bis 2023 das Areal Bönigen für die schwere Instandhaltung erweitert werden. Die Planung hierfür hat bereits begonnen.

In Bern West reden Anwohner mit

Der Neubau in Bern West muss in einem Sachplan koordiniert werden. Das Bundesamt für Verkehr hat im Mai 2017 das entsprechende Verfahren eröffnet. «Die-

ser Weg ist angesichts der Dimension des Projekts und der Bedeutung für den Bahnverkehr in der Hauptstadtregion angebracht», sagt BLS-CEO Bernard Guillelmon.

Auch betroffene Anwohner und Grundeigentümer im Chliforst Nord sind umfassend in die Planung eingebunden: In einer Dialoggruppe beteiligen sich rund 25 Mitglieder aus unterschiedlichen Interessengruppen über das übliche Mitwirkungsverfahren hinaus am Bauprojekt.

Generalplaner gesucht

Zusätzlich zur Arbeit der Dialoggruppe und zum Sachplanverfahren treibt die BLS die Planung für die Werkstätte im Chliforst Nord voran: Im November 2017 hat sie mit einer Ausschreibung für einen Studienauftrag mehrere Generalplaner-Teams gesucht. Diese sollen bis im Herbst 2018 detaillierte Projektpläne ausarbeiten. Eine Jury wählt dann das Siegerprojekt aus. Mit diesem Vorgehen stellt die BLS sicher, dass sie bei einem Entscheid des Bundesamts für Verkehr zu Gunsten des Standorts Chliforst Nord den Neubau sofort aufgleisen und rechtzeitig bis ins Jahr 2025 realisieren kann. —○

GRI G4-25, G4-26, G4-27

So wird sie aussehen: Visualisierung der neuen Werkstätte in Spiez.



Die BLS will die Energieeffizienz ihrer Werkstätten steigern

Im Jahr 2017 hat die BLS mit dem Kanton Bern eine Vereinbarung ausgearbeitet, in der konkrete Ziele für Energieeinsparungen ihrer sechs energieintensivsten Standorte festgelegt sind. Zu diesen Standorten gehören auch die Werkstätten Spiez und Bönigen. Nach umfangreichen Erhebungen schätzt die BLS, dass sie durch die Modernisierung der beiden Werkstätten jährlich etwa eine Gigawattstunde Energie in Spiez und 0,5 Gigawattstunden in Bönigen einsparen können.

Spatenstich für die Modernisierung der Werkstätte in Spiez im November 2017 (von links): Peter Fankhauser, Leiter Bahnproduktion BLS, Jolanda Brunner, Gemeindepräsidentin Spiez, und BLS-CEO Bernard Guillelmon.



Dank der ausgearbeiteten Zielvereinbarung setzt die BLS den Grossverbraucherartikel im Energiegesetz des Kantons Bern um. Mit diesem Artikel will der Kanton bei Unternehmen mit hohem Energieverbrauch eine Steigerung der Energieeffizienz erwirken. —○

GRI G4-EN6

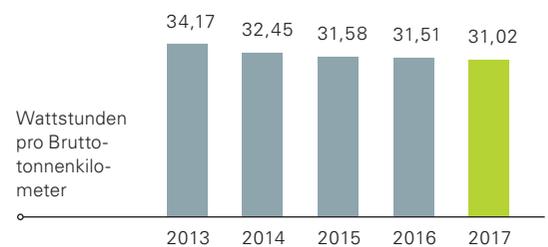
ECO-DRIVE

Mit Fahrempfehlungen Energie sparen

Jede Lokführerin und jeder Lokführer hat einen eigenen Fahrstil. Das wirkt sich auch auf den Energieverbrauch aus. Ist es möglich, mithilfe von Zusatzinformationen im Führerstand energieeffizienter zu fahren, ohne dabei Sicherheit und Pünktlichkeit zu beeinträchtigen? Diese Frage stand im Fokus des Pilotprojekts «Energiesparendes Fahren», das die BLS 2017 in Zusammenarbeit mit der SBB und unterstützt durch das Bundesamt für Verkehr lancierte. Dabei wurden Testfahrten in beiden Richtungen auf der Strecke Burgdorf–Bern–Belp–Thun (S44) durchgeführt. Getestet wurden drei verschiedene Fahrempfehlungssysteme, und zwar mit positivem Ergebnis: «Für viele Lokführer war überraschend, wie stark sie die Maximalgeschwindigkeiten reduzieren konnten, ohne am Endbahnhof verspätet zu sein», sagt Projektleiter Thomas Studer. Setzt das Lokpersonal die Fahrempfehlungen konsequent um, seien Einsparungen von 10 bis 15 Prozent des Energieverbrauchs möglich. —○

GRI G4-EN7

Sinkender Energieverbrauch der Züge auf dem Schienennetz der BLS



Der Energiebedarf für die Traktion der Züge auf dem Schienennetz der BLS ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken.



AUSBAU LÖTSCHBERG-BASISTUNNEL

Nadelöhr wider Willen

Durch den Lötschberg reisen Pendler zwischen dem Wallis und Bern – und Millionen Tonnen Güter auf ihrem Weg durch den internationalen Korridor Rotterdam–Genua. Ein Ausbau des Basistunnels auf zwei Spuren ist nötig.

Der Lötschberg-Basistunnel ist seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2007 aus der Schweizer Verkehrslandschaft nicht mehr wegzudenken. Wegen Bauarbeiten auf der Gotthardachse bei Luino durchqueren 2017 erstmals sogar mehr Güter die Alpen auf der Lötschbergachse. Damit aber ist die Kapazitätsgrenze ausgereizt. Denn 21 der 34,6 Tunnelkilometer sind nur einspurig befahrbar. Bis zu 50 Güterzüge pro Tag werden deshalb noch immer über die deutlich längere Bergstrecke via Kandersteg und Goppenstein durch den alten Scheiteltunnel geleitet.

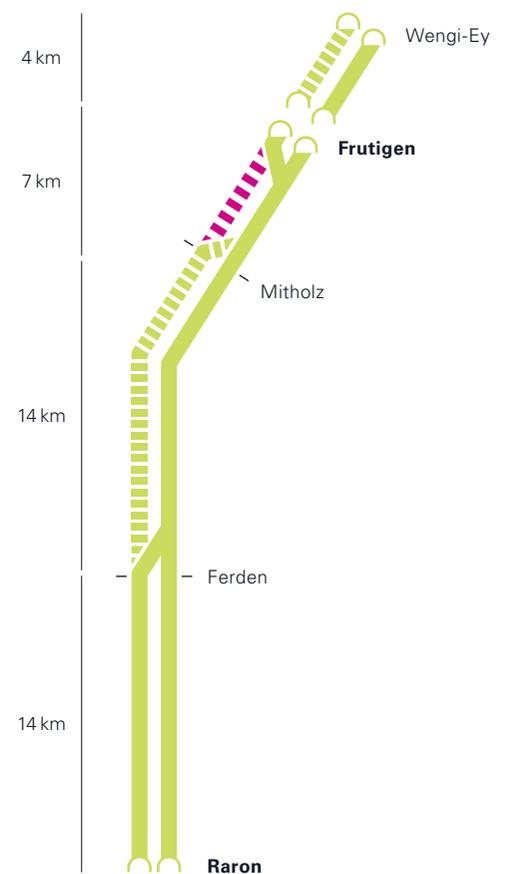
Der nächste Schritt

Obwohl die BLS mit Basis- und Scheiteltunnel zwei Routen bereithält, ist der Lötschberg heute ein Nadelöhr auf der Nord-Süd-Achse. Und die Nachfrage wird im Personen- wie im Güterverkehr weiter wachsen. Um sie befriedigen zu können, braucht es einen weiteren Ausbau des Basistunnels. Auf den 14 Kilometern zwischen Mitholz und Ferden besteht eine zweite Tunnelröhre im Rohbau – diese bahntechnisch auszurüsten wäre ein nächster, logischer Schritt. Ob es dazu kommt, entscheidet das Parlament im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms STEP. «2017 haben wir die Planungsarbeiten für die bahntechnische Ausrüstung dieses Abschnitts vorangetrieben», sagt Daniel Pixley, Leiter Alptransit bei der BLS. «Dabei ist sichergestellt, dass auch ein späterer vollständiger Ausbau auf Doppelspur möglich bleibt.» Betrieblich nämlich macht längerfristig nur ein Vollausbau Sinn.

Das bringt der Ausbau

- Er ermöglicht den Halbstundentakt für den Personenverkehr zwischen Bern und dem Wallis.
- Er entlastet die Bergstrecke zwischen Frutigen und Brig von schweren Güterzügen und wertet die Region damit touristisch auf.
- Er verbessert die Ausweichmöglichkeit durch die Alpen im Falle eines Unterbruchs auf der Gotthardachse.
- Er stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Güterverkehr.
- Er erleichtert den Unterhalt und die Intervention im Falle von Ereignissen.

Aktueller Ausbaustand des Tunnels



- Lötschberg-Basistunnel heute**
Seit 2007 in Betrieb
- Teilausbau**
Zusätzlich zum heutigen Tunnel: bestehende Rohbauten bahntechnisch ausbauen
- Vollausbau**
Zusätzlich zum heutigen Tunnel: Teilausbau plus fehlende Tunnelröhre ausbrechen

Marktanteile Güterverkehr im Jahr 2017



NEUE WERFT

Ein Jahrhundertprojekt für die BLS Schifffahrt

2017 hat die BLS eine neue Werft für die Thunersee-Schiffe gebaut. Damit kann das Berner Oberland auch künftig auf die touristisch und volkswirtschaftlich bedeutende Schifffahrt zählen.

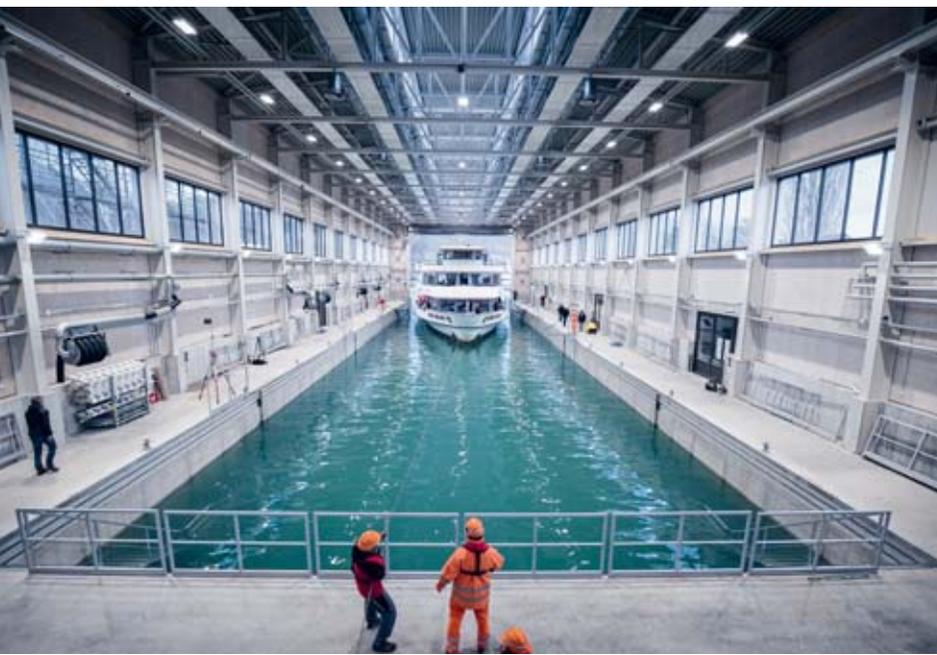
In der alten Werft war es harte Arbeit: Die bis zu 440 Tonnen schweren Schiffe mussten mit einer Seilwinde aus dem Wasser gezogen werden, um sie reparieren zu können. In der neuen Werft funktioniert es wie in einer Badewanne: Das Schiff wird in die Werft gezogen, die Schleusen werden geschlossen und die 4,5 Millionen Liter Wasser aus der Wanne gepumpt – damit steht das Schiff auf dem Trockenen und die Unterseite liegt frei. Das vereinfacht die Arbeit für die Mitarbeitenden enorm.

Es war für die BLS höchste Zeit, die alte Werft am Thunersee zu ersetzen. Die Bausubstanz der 110-jährigen Halle war so schlecht, dass sie bei starkem Wind hätte evakuiert werden müssen. Für die neue Halle verbaut wurden 2'800 Kubikmeter Beton, 370 Tonnen Baustahl und

350 Tonnen Bewehrungsstahl. Zudem wurden 84 Pfähle in den Seegrund geschlagen. Und: Das Tor der neuen Halle kann im Gegensatz zum alten Tor auch dann geschlossen werden, wenn mit der «Blümlisalp» das längste Schiff auf Stapel liegt. Auch die angrenzenden Werkstätten wie die Schreinerei und die Malerei hat die BLS modernisiert und bietet damit ihren 55 Mitarbeitenden in Thun moderne Arbeitsplätze.

Pro Jahr transportiert die BLS auf dem Thuner- und dem Brienersee rund eine Million Passagiere. Mit der neuen Thunersee-Werft ist die Zukunft der BLS Schifffahrt gesichert. Sie bleibt damit ein wichtiges Puzzleteil im touristischen und volkswirtschaftlichen Gesamtbild des Berner Oberlands. —○

Als erstes Schiff wird die «Berner Oberland» Anfang Januar 2018 für Unterhaltsarbeiten in die neue Werfthalle geführt.



Ein Drittel Solarstrom

Pro Jahr verbraucht die neue Werft 260'000 Kilowattstunden Strom. Geheizt wird die Halle hauptsächlich mit einer Wärmepumpe, welche die Energie dem Grundwasser entzieht. Rund ein Drittel des Energiebedarfs deckt die BLS mit Solarstrom, der vor Ort produziert wird: In Zusammenarbeit mit Energie Thun hat die BLS eine Photovoltaikanlage auf dem Dach der Werft installiert. —○

GRI G4-EN3

Kanton Bern hat Neubau massgeblich mitfinanziert

Der Neubau der Thunersee-Werft hat insgesamt 12,8 Millionen Franken gekostet. Der Kanton Bern beteiligte sich mit 8,5 Millionen Franken, die Gemeinden mit 4,3 Millionen Franken. Der Bau der angrenzenden Werkstätten kostete eine Million Franken und wurde durch die BLS finanziert.

Die Mitfinanzierung der neuen Werft durch den Kanton ist möglich dank einer Bestimmung im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr: In Ausnahmefällen kann der Kanton Beiträge an touristische Verkehrsunternehmen sprechen. Im Gegensatz zum regionalen Bahnverkehr wird die Schifffahrt der BLS nämlich nicht mit jährlichen Abgeltungen unterstützt. —○

SPONSORING

Die BLS setzt auf regionale und nachhaltige Partnerschaften

Wenn beim Adelbodner Ski-Weltcup Extrazüge in Frutigen einfahren, wenn die SCB-Helden in der S-Bahn von Plakaten strahlen oder die Anreise zum Gurtenfestival perfekt klappt, steht auch das Engagement der BLS dahinter.

Die BLS will Menschen bewegen – und begeistern. Deshalb fördert sie Sport- und Kulturerlebnisse in der Region. Kontinuität und Partnerschaftlichkeit werden beim Sponsoring grossgeschrieben: Dazu setzt die BLS grundsätzlich auf publikumswirksame, sich wiederholende Events – und auf den Austausch von Dienstleistungen. «Hier bieten wir vielerlei Möglichkeiten», erklärt Martin Hauswirth, Produktmanager Events und Sponsoring. «Zum Beispiel können wir ein Anreiskonzept und integrierte Ticketlösungen erarbeiten, Sonderzüge einsetzen und Personal zur Lenkung der Fahrgäste zur Verfügung stellen.» Das kann etwa bedeuten, dass BLS-Mitarbeitende frühmorgens am Bahnhof Frutigen dafür sorgen, dass mehr als 5000 Besucher rechtzeitig ans Skirennen in Adelboden gelangen. Umgekehrt erhält die BLS auf Veranstaltungen wie dieser exklusive Hospitality-Plattformen, ist mit ihren Logos präsent oder kann Verteilaktionen durchführen.

Regionale Verankerung fördern

«Auch unsere Kommunikations- und Werbepattformen werden sehr geschätzt», weiss Hauswirth. So bietet die BLS als Goldpartnerin des SCB und «Leading Partner» von Swiss Volley diesen unter anderem die Möglichkeit, Onlinekanäle der BLS zu nutzen sowie Plakate und Aushänge in Zügen und Bahnhöfen zu platzieren. Apropos Züge: Die BLS

steckt gerne auch mal einen ganzen Zug ins Kleid ihres Kooperationspartners, so beispielsweise geschehen mit dem Biscuit-Hersteller Kambly. Dazu Hauswirth: «Durch diese Form des Sponsorings können unsere Partner ihren Bekanntheitsgrad in der Region wirksam steigern. Wir wiederum profitieren von deren Dynamik, Emotionalität und ihrem positiven Image.» —○



«Wir streben für beide Seiten gewinnbringende, qualitativ hochstehende Kooperationen an. Dabei fokussieren wir uns auf langfristige Partnerschaften im Kultur- und Sportbereich im BLS-Wirkungsgebiet. Wir lieben spezielle Ideen, Geschichten und Erlebnisse, die nachhaltig in Erinnerung bleiben.»

Martin Hauswirth, Produktmanager Events und Sponsoring

CORPORATE GOVERNANCE

Verwaltungsrat BLS AG



Gewählt durch die Generalversammlung für den Zeitraum von 2015 bis 2018, Stand 31. Dezember 2017

Martin Bütikofer

1961, CH, Dipl.-Ing. FH, Dipl.-Wirtschaftsingenieur, AMP Insead, Direktor Verkehrshaus der Schweiz

- Mitglied seit 2014, Mitglied Ausschuss Finanzen und Revision
- Verwaltungsratsmandate: Aare Seeland mobil AG; Schweizerische Südostbahn (SOB); Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV); Schiffahrtsgesellschaft für den Zugersee AG (SGZ); Ägerisee Schifffahrt (AeS); Luzern Tourismus AG

Lorenz Bösch

1960, CH, Ingenieur Landwirtschaft FH

- Mitglied seit 2012, Vertrauensperson des Bundes
- Mitglied Verwaltungsrat/Geschäftsleitung: Hanser Consulting AG, Zürich; Eichenberger Beratung & Unterstützung AG, Thun
- Verwaltungsratsmandat: Quellwasserversorgung Brunnen AG, Brunnen

Barbara Egger-Jenzer

1956, CH, Rechtsanwältin, Regierungsrätin Kanton Bern

- Mitglied, Vertreterin des Kantons Bern, Mitglied Ausschuss Personal und Entschädigungen, Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2002
- Verwaltungsratsmandate: BKW AG, Bern

Rudolf Stämpfli

1955, CH, Dr. oec. HSG, Dr. rer. oec. h.c., Verleger

- Präsident seit 2009, Mitglied seit 2006, Vorsitzender Ausschuss Personal und Entschädigungen seit 2009
- Verwaltungsratsmandate: Stämpfli Gruppe AG, Bern, Präsident; Schweizerische Mobiliar Holding, Bern, Vizepräsident; Berner Kantonalbank, Bern, Vizepräsident; Flughafen Bern AG, Bern; Kambly SA, Trubschachen; Thömus AG, Bern



Renate Amstutz Bettschart

1959, CH, lic. rer. pol.,

Direktorin Schweizerischer Städteverband

- Vizepräsidentin seit 2014, Mitglied seit 2009, Mitglied Ausschuss Personal und Entschädigungen
- Verwaltungsratsmandate: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Glattbrugg

Ulrich Dietiker

1953, CH, dipl. Wirtschaftsprüfer, Verwaltungsratsmandate und Projekte in der Swisscom AG

- Mitglied seit Mai 2014, Vorsitzender Ausschuss Finanzen und Revision
- Verwaltungsratsmandate: Admeira AG; Swisscom Energy Solutions AG; Swisscom Health AG; Cinetrade-Gruppe; Fastweb AG; Swiss Life AG; Sanitas-Gruppe; Zuckermühle Rapperswil AG; Emaform AG; F & P Robotics AG; Mobiljobs AG; Bomatec AG

Viviana Buchmann-Tosi

1953, CH, Verwaltungsratsmandate und Projekte, EMBA FHZ/HSLU

- Mitglied seit 2017, Mitglied Ausschuss Finanzen und Revision
- Verwaltungsratsmandate: Pflegezentrum Riedbach AG, Adligenswil, Präsidentin; Catch a Car AG, Präsidentin

Josef Küttel

1952, CH, dipl. KMU-HSG

- Mitglied seit 2008
- Verwaltungsratsmandate: Ermewa Holding, Paris; Griston Holding, Kieswerk Untervaz; BLS Cargo AG, Bern; TTI, London/Bermuda

Jean-Michel Cina (fehlt im Bild)

1963, CH, Advokat und Notar

- Mitglied, Vertreter des Kantons Wallis, Eintritt in die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG: 2005
- Verwaltungsratsmandate: SRG, Präsident; Walliser Elektrizitätsgesellschaft (FMV); Grande Dixence SA; Zermatt Bergbahnen AG, Zermatt; VWI Ingenieure AG, Naters

Geschäftsleitung BLS AG



Gewählt durch den Verwaltungsrat, Stand 31. Dezember 2017

Daniel Leuenberger

- 1964, CH, Dipl.-Ing. HTL, NDS SWS, MBA HSG
- Mitglied der Geschäftsleitung seit 9. 11. 2009
 - Leiter Informatik

Franziska Jermann-Aebi

- 1961, CH, Leiterin Personal NDS FH
- Mitglied der Geschäftsleitung seit 1. 6. 2010
 - Leiterin Personal

Bernard Guillelmon

- 1966, CH, Dipl.-Ing. ETH, MBA Insead
- CEO seit 1. 7. 2008

2017 sind Michael Pohle, Leiter Unternehmenssteuerung, und Andreas Willich, Leiter Personenverkehr, aus der Geschäftsleitung ausgeschieden. Der Geschäftsbereich Unternehmenssteuerung ist im Rahmen einer Neuorganisation aufgelöst worden. Die Leitung des Geschäftsbereichs Personenverkehr hat nach dem Ausscheiden von

Andreas Willich interimistisch CEO Bernard Guillelmon übernommen. Am 15. Februar 2018 hat der Verwaltungsrat Daniel Hofer zum neuen Leiter des Geschäftsbereichs Personenverkehr gewählt. Nach der Wahl von Daniel Hofer umfasst die Geschäftsleitung acht Mitglieder.



Daniel Wyder

- 1972, CH, Dipl.-Bauingenieur ETH, Wirtschaftsingenieur NDS FH
- Mitglied der Geschäftsleitung seit 1. 2. 2010
 - Leiter Infrastruktur

Luca Baroni

- 1971, CH/ITA, Betriebsökonom FH, Executive MBA HSG
- Mitglied der Geschäftsleitung seit 1. 1. 2017
 - Leiter Finanzen

Peter Fankhauser

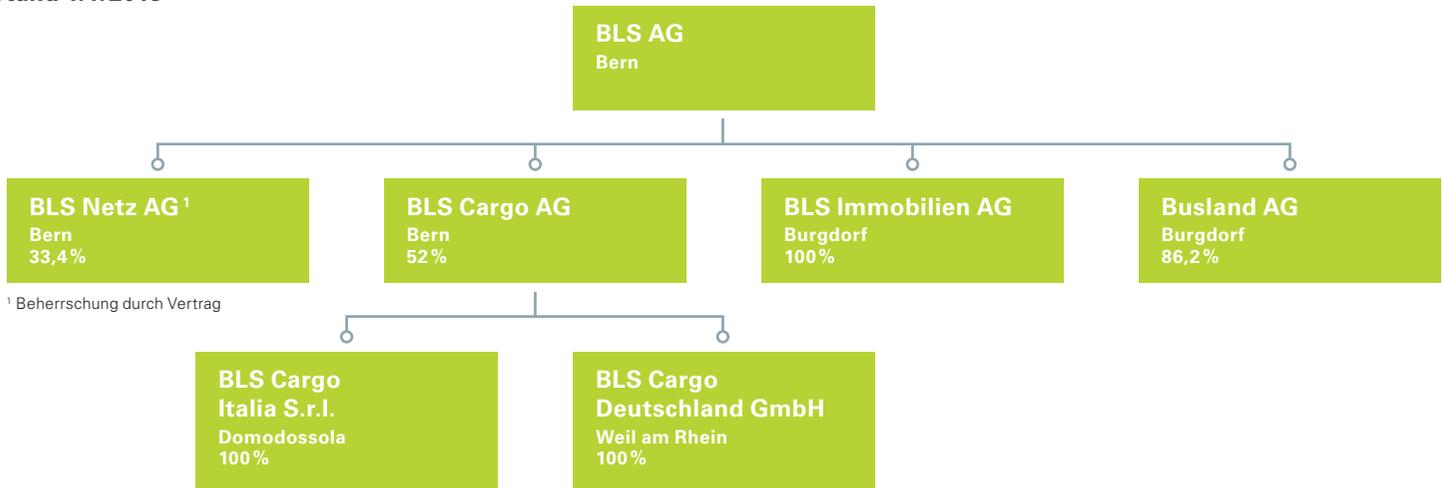
- 1970, CH, Dipl.-Immobilienwirt VWA/DIA, Dipl.-Kaufmann KFS, AMP HSG
- Mitglied der Geschäftsleitung seit 1. 1. 2011
 - Leiter Bahnproduktion

Dirk Stahl

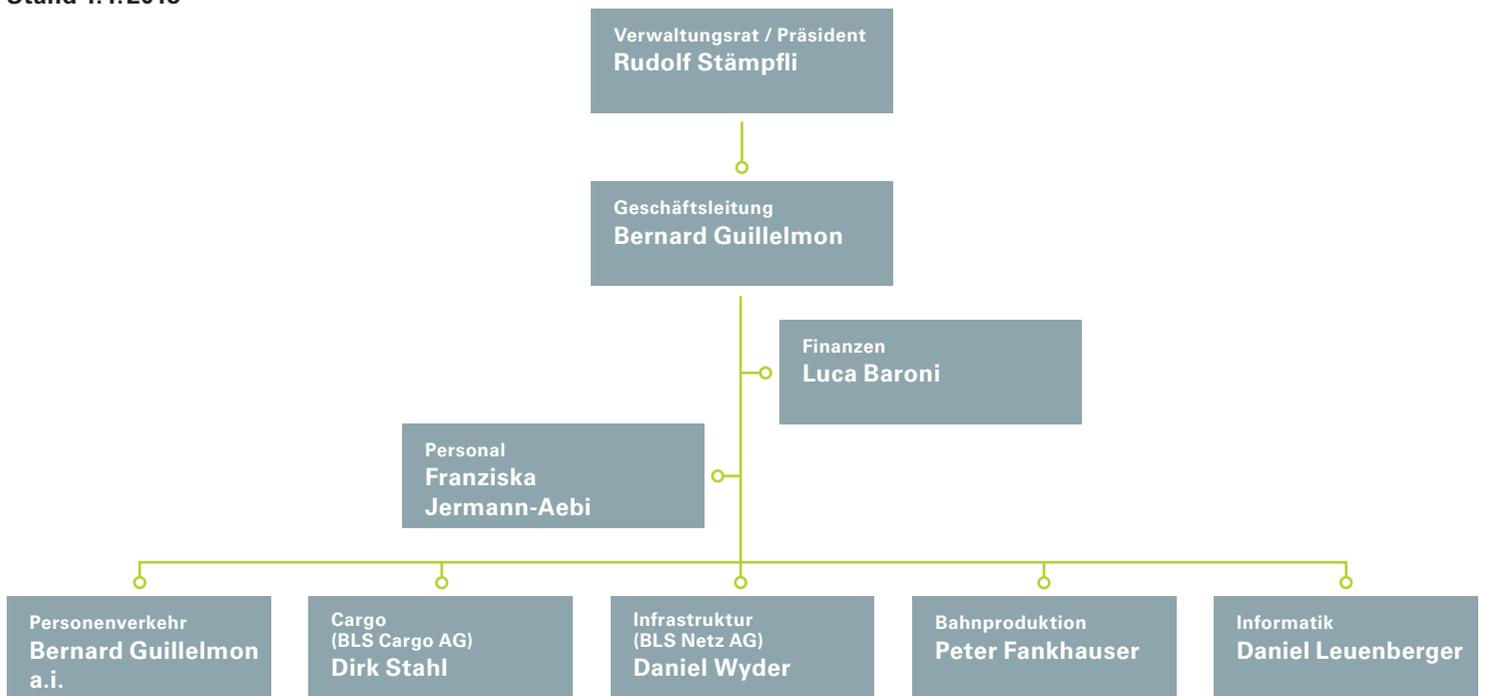
- 1966, CH, Dr. rer. pol.
- Mitglied der Geschäftsleitung seit 12. 5. 2006
 - Stellvertretender Vorsitzender der BLS AG seit 1. 6. 2010
 - Unternehmensleiter BLS Cargo AG
 - Mitglied der Geschäftsleitung der ehemaligen BLS Lötschbergbahn AG: 2000–2006

Organigramm und Konzernstruktur

Konzernstruktur Stand 1.1.2018



Organigramm der BLS AG Stand 1.1.2018



FINANZEN

Finanzielles Ergebnis

Die BLS AG hat im Geschäftsjahr 2017 ein Konzernergebnis von CHF 15,0 Mio. erwirtschaftet. Beim «Regionalverkehr Bahn national» resultierte aufgrund von Rückstellungen für die Altlastensanierung der Werkstätte in Bönigen ein negatives Spartenergebnis. Die Schifffahrt erzielte infolge eines Wertberichtigungsbedarfs einen Verlust. Die Infrastruktur, der Güterverkehr, der Autoverlad und der Regionalverkehr Strasse schlossen positiv ab.

In einem anspruchsvollen Wirtschaftsumfeld hat die BLS AG ein Konzernergebnis von CHF 15,0 Mio. erwirtschaftet. Das sind CHF 0,6 Mio. weniger als im Vorjahr. Beim «Regionalverkehr Bahn national» resultierte ein Verlust von CHF 1,0 Mio. Das negative Spartenergebnis ist eine Folge von im Jahr 2017 gebildeten Rückstellungen in der Höhe von CHF 7,1 Mio. im Zusammenhang mit der Altlastensanierung der Werkstätte in Bönigen. Der «Regionalverkehr Bahn international», zu dem die durch die italienische Region Piemont abgegoldene Teilstrecke Iselle–Domodossola gehört, weist einen Verlust von CHF 0,3 Mio. auf. Das Ergebnis der Infrastruktur beläuft sich auf CHF 3,6 Mio. und liegt um CHF 1,0 Mio. höher als im Vorjahr.

Die BLS Cargo AG erzielte dank einer starken Marktposition einen Gewinn von CHF 3,5 Mio. und steigerte das Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um CHF 2,0 Mio. Im Juli 2017 verkaufte die BLS AG 45 Prozent der Aktienanteile der BLS Cargo AG an SNCF Logistics, bleibt aber mit 52 Prozent Aktienanteil Mehrheitsaktionärin. Der Autoverlad schloss erneut mit einem positiven Ergebnis ab, wenn auch um CHF 0,2 Mio. tiefer als im Vorjahr. Die Gründe dafür sind die geringere Anzahl transportierter Fahrzeuge sowie ein höherer Gesamtaufwand. Die BLS Schifffahrt erzielte infolge eines erneuten Wertberichtigungsbedarfs (Impairment) in der Höhe von CHF 3,6 Mio. einen Verlust von CHF 3,1 Mio.

Per 1. Juli 2017 hat die BLS AG die 100-prozentige Tochtergesellschaft BLS Immobilien AG gegründet. Die BLS Immobilien AG wird ehemalige Bahnareale mit Entwicklungspotenzial nutzen und neuen Wohn- und Arbeitsraum in den Ortszentren schaffen. Die Gründung einer Tochtergesellschaft erlaubt es der BLS, die Areale und Gebäude eigenständig zu bewirtschaften, nachhaltig zu unterhalten und zu erneuern. Die BLS Immobilien AG wird im Rahmen des Jahresabschlusses 2018 detailliert erläutert, da sie das erste Geschäftsjahr im Dezember 2018 schliesst (verlängertes Geschäftsjahr).

Der Betriebsertrag erhöhte sich insgesamt um CHF 7,8 Mio. (+0,8%). Dies begründet sich in höheren Verkehrserträgen infolge der Preisanpassungen ab Dezember 2016 und des allgemeinen Verkehrswachstums. Zudem konnten dank der Übernahme des Regionalverkehrs zwischen Brig und Domodossola zusätzliche Verkehrserlöse erzielt werden. Infolge der absehbaren Ertrags- und Kostenentwicklung übertrafen die Abgeltungen den Vorjahreswert um CHF 1,5 Mio. (+0,3%).

Der Betriebsaufwand ohne Abschreibungen nahm um CHF 7,5 Mio. zu (+1,0%). Die Hauptgründe waren die höheren Betriebsleistungen von Dritten (Produk-

tionskosten, Angebotsausbau und Trassenkosten). Hingegen reduzierte sich der Materialaufwand um CHF 3,6 Mio. (-5,5%) hauptsächlich infolge geringeren Verbrauchs von Ersatzteilen. Der Personalaufwand verringerte sich um CHF 4,8 Mio. (-1,3%), da diverse im Vorjahr getätigte Rückstellungen im Jahr 2017 wegfielen. Der sonstige Betriebsaufwand verringerte sich um CHF 2,9 Mio. (-2,1%), weil im Vorjahr zahlreich getätigte Bereinigungen im Anlagevermögen wegfielen.

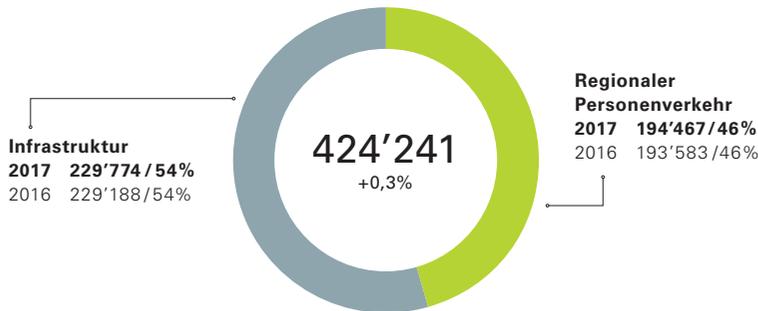
Die Abschreibungen stiegen trotz der Wertberichtigung bei der Schifffahrt von CHF 3,6 Mio. lediglich um CHF 1,6 Mio. (+0,7%). Im Vorjahr mussten Wertberichtigungen auf Anlagen vorgenommen werden, die in diesem Jahr nicht mehr notwendig waren.

Das Finanzergebnis verbesserte sich um CHF 2,7 Mio. (+26,8%) hauptsächlich infolge der Zinskostenreduktion aufgrund von Rückzahlungen von privat platzierten Anleihen und den besseren Ergebnissen der assoziierten Gesellschaften.

Die Steuern nahmen um CHF 1,0 Mio. zu, was hauptsächlich auf die Bildung von latenten Steuern bei der BLS Cargo AG zurückzuführen ist.

Als Folge der besseren Ergebnisse der Konzerngesellschaften fielen die Minderheitsanteile um CHF 1,0 Mio. höher aus als im Vorjahr (+50,8%). Zudem veränderten sich mit dem Verkauf von 45 Pro-

Abgeltungen (in TCHF)



zent der Aktienanteile der BLS Cargo AG an SNCF Logistics im Juli 2017 die Minderheitsanteile von 3 Prozent im ersten auf 48 Prozent im zweiten Halbjahr 2017.

Abgeltungen

Die Abgeltungen stiegen infolge der Ertrags- und Kostenentwicklung beim regionalen Personenverkehr der BLS AG leicht um CHF 0,9 Mio. (+0,5%). Bei der Infrastruktur liegen die Abgeltungen um CHF 0,6 Mio. über dem Vorjahreswert (+0,4%).

Betriebsaufwand

Die BLS AG beschäftigte im vergangenen Jahr 2'916 Mitarbeitende (umgerechnet in Vollzeitstellen) und damit 68 mehr als im Vorjahr. Trotzdem verringerte sich

der Personalaufwand um CHF 4,8 Mio. (-1,3%) und betrug CHF 355,0 Mio. Die Gründe präsentieren sich wie folgt: Die im Jahr 2016 gebildeten Rückstellungen für die AHV-Überbrückungsprämien (CHF 3,6 Mio.) sowie zukünftige Treueprämien (CHF 4,1 Mio.) fielen im Jahr 2017 weg. Die vertragliche Lohnentwicklung blieb mit 0,9 Prozent unverändert.

Infolge von Kostensteigerungen in der Produktion, bei den Trassenkosten und dem Angebotsausbau (hauptsächlich auf der Strecke Brig-Domodossola) stiegen die Betriebsleistungen Dritter um CHF 18,8 Mio. (+9,4%).

Der sonstige Betriebsaufwand verringerte sich um CHF 2,9 Mio. (-2,1%), dies trotz einer Rückstellung für die Altlastensanierung der Werkstätten Bönigen von CHF 7,1 Mio. Weiter mussten im

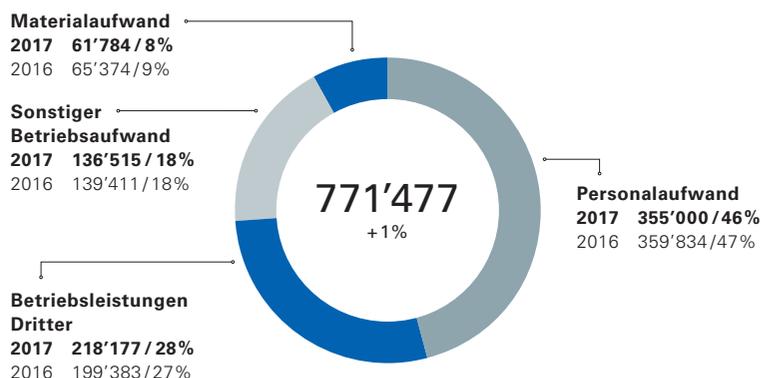
Vorjahr Ausbuchungen auf Anlagen vorgenommen werden, die in diesem Jahr nicht mehr notwendig waren.

Hauptsächlich infolge geringeren Verbrauchs von Ersatzteilen nahm der Materialaufwand um CHF 3,6 Mio. ab (-5,5%).

Das Konzernergebnis nach Segmenten sowie die konsolidierte Jahresrechnung und die Jahresrechnung der BLS AG sind im BLS-Finanzbericht 2017 ersichtlich.

GRI G4-EC1

Betriebsaufwand (in TCHF)



Geschäftsmodelle der BLS-Gruppe

Die BLS-Gruppe besteht aus der BLS AG und den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften BLS Cargo AG, BLS Netz AG, Busland AG und BLS Immobilien AG. Sie betreibt sechs konzessionierte Geschäftsfelder, die mit Ausnahme der Schifffahrt auf den Berner Oberländer Seen und dem Autoverlad am Lötschberg durch die öffentliche Hand abgegolten werden. Weitere vier Geschäftsfelder sind nicht konzessioniert.

GRI G4-8

konzessioniert

- 1 **Infrastruktur**
- 3 **Regionalverkehr Bahn national**
- 4 **Regionalverkehr Bahn international**
- 5 **Autoverlad**
- 6 **Schifffahrt**
- 9 **Regionalverkehr Strasse national**

nicht konzessioniert

- 2 **Güterverkehr**
- 7 **Distribution national**
- 8 **Bahnproduktion Drittkunden**
- 10 **Nicht betriebliche Liegenschaften**

- Abgeltung öffentliche Hand
- Ohne Abgeltung öffentliche Hand
- Gemischt mit/ohne Abgeltung

	Beschreibung
1 Infrastruktur	— Bau, Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur mit Nebenanlagen nach Art. 62 EBG* — Vierjährige Ex-ante-Regulierung (Leistungsvereinbarung) gemäss Art. 56 ff. EBG*
2 Güterverkehr	— Korridoranbieterin von Güterverkehrsleistungen auf der zentralen Nord-Süd-Achse und durch die Schweiz
3 Regionalverkehr Bahn national	— Betrieb der normalspurigen Linien der S-Bahn Bern sowie der westlichen Linien der S-Bahn Zentralschweiz, was den Raum Emmental, Jura, Seeland, Simmental, Interlaken sowie die Lötschberg-Bergstrecke umfasst
4 Regionalverkehr Bahn international	— Regionalverkehr zwischen Brig und Domodossola — Brig-Iselle ist in die Konzession «Regionalverkehr Bahn national» integriert
5 Autoverlad	— Betrieb eigener Autopendel am Lötschberg und am Simplon (letzterer abgeltungsberechtigt) — Simplon: Einjähriges Bestellverfahren mit dem Kanton Wallis
6 Schifffahrt	— Betrieb der Schifffahrt auf dem Thuner- und dem Brienersee mit eigenen Schiffen und Werften
7 Distribution national	— Reisezentren mit umfassender Beratung sowie dem Verkauf von Bahnreisen, Freizeit- und weltweiten Ferienangeboten
8 Bahnproduktion Drittkunden	— Leichte und schwere Instandhaltung an schienenengebundenem Rollmaterial
9 Regionalverkehr Strasse national	— Erbringung des regionalen Personenverkehrs und Ortsverkehrs im Emmental und Teilen des Oberaargaus — Angebotsvereinbarung gemäss Art. 31a ff. PBG**
10 Nicht betriebliche Liegenschaften	— Erwerb, Bewirtschaftung und Veräusserung von Grundstücken und beschränkten dinglichen Rechten für eigene oder auf fremde Rechnung — Entwicklung und Realisierung von Immobilienprojekten

* EBG = Eisenbahngesetz

** PBG = Personenbeförderungsgesetz

	Ertrags-/Finanzierungsmodell		Legale Einheit
— Konzessionsgeber ist der Bund; die Laufzeit beträgt maximal 50 Jahre	— Trasseneinnahmen, Eigenleistungen, Dienstleistungsertrag, Mieterträge	— Betriebsabteilung und Investitionsbeiträge aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) — 100% Ergebnisthesaurierung (Sparte Infrastruktur)	BLS Netz AG
— Transporte innerhalb der Schweiz sowie im Import- und Exportverkehr	— Transporterlöse — Marktfinanzierung		BLS Cargo AG
— Zweijährige Ex-ante-Regulierung (Angebotsvereinbarung) gemäss Art. 31a ff. PBG** — Konzessionsgeber ist der Bund; die Konzessionen laufen in der Regel 10 Jahre (maximal 25 Jahre)	— Billetterlöse — Abgeltung durch Besteller (Kantone und Bund) — Marktfinanzierung mit und ohne Solidarbürgschaft des Bundes gemäss Art. 31 PBG**	— Zweckgebundene Ergebnisverwendung gemäss Art. 36 PBG** — Falls von der öffentlichen Hand vorgesehen, Verpflichtung zur Übergabe des Rollmaterials bei Konzessionshalterwechsel gemäss Art. 32I PBG**	BLS AG
— Konzession für Iselle–Domodossola von der norditalienischen Region Piemont (Laufzeit 6 Jahre)	— Billetterlöse — Abgeltungen von Italien/Piemont		BLS AG
— Konzessionsgeber ist der Bund; die Laufzeit beträgt in der Regel 10 Jahre (maximal 25 Jahre); am Simplon: eidgenössische Bewilligung	— Billetterlöse — Marktfinanzierung — Reduzierter Infrastruktur-Deckungsbeitrag	— Abgeltung durch Besteller (Simplon: Kanton Wallis)	BLS AG
— Konzessionsgeber ist der Bund; die Laufzeit beträgt derzeit 20 Jahre (maximal 25 Jahre)	— Billett- und Mieterlöse (Gastronomiegeschäft)	— Marktfinanzierung — Gesetzlich nicht verankerte anteilige Investitionszuschüsse	BLS AG
	— Provisionen aus Billettverkauf und Verkauf von Pauschalreisen, Geldwechsel usw.		BLS AG
	— Erlöse durch Drittkundenaufträge		BLS AG
— Konzessionsgeber ist der Bund; die Laufzeit beträgt in der Regel 10 Jahre (maximal 20 Jahre)	— Billetterlöse, Erlöse aus Dienstleistungen und Bahnersatzleistungen — Markterlöse durch Garagenbetrieb	— Abgeltung durch Besteller (Kantone und Gemeinden) — Marktfinanzierung mit und ohne Solidarbürgschaft des Bundes gemäss Art. 32I PBG**	Busland AG
— Erbringen weiterer Dienstleistungen im Immobilienbereich	— Miet- und Dienstleistungserträge von Konzerngesellschaften und Dritten — Marktfinanzierung		BLS Immobilien AG

Schlüsselkennzahlen Konzern

Umsatz und Ergebnisse

in TCHF

	2017	2016
Betriebsertrag	1'043'487	1'035'698
EBITDA	272'010	271'696
EBIT	26'470	27'777
Konzernergebnis nach Minderheiten	14'989	15'591

Bilanz

	2017	2016
Eigenkapitalquote	19,5%	18,2%
Eigenkapitalrendite	1,8%	1,9%

Geldflussrechnung

in TCHF

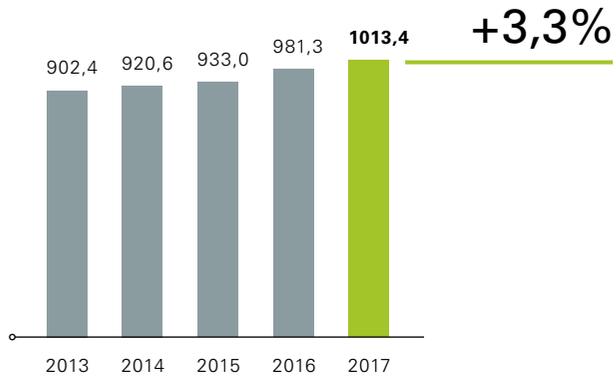
	2017	2016
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	251'199	250'623
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-299'518	-313'008
Free Cashflow	-48'319	-62'385
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	16'748	45'489

Mitarbeitende

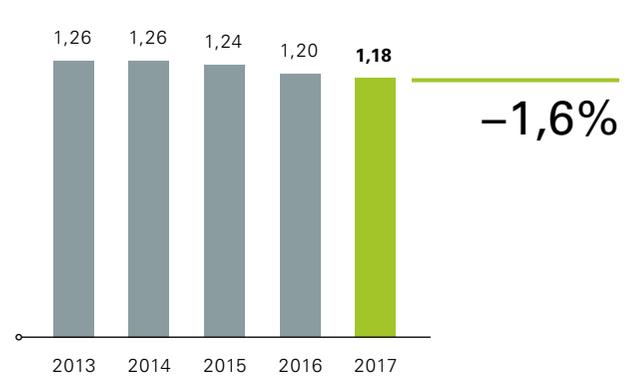
	2017	2016
Personalbestand in Vollzeitstellen	2'916	2'848
Anzahl Mitarbeitende (Personen)	3'162	3'169

Leistungszahlen

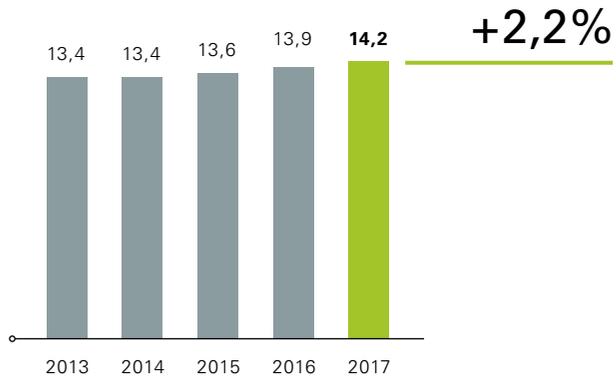
Millionen Personenkilometer
Bahn national/international



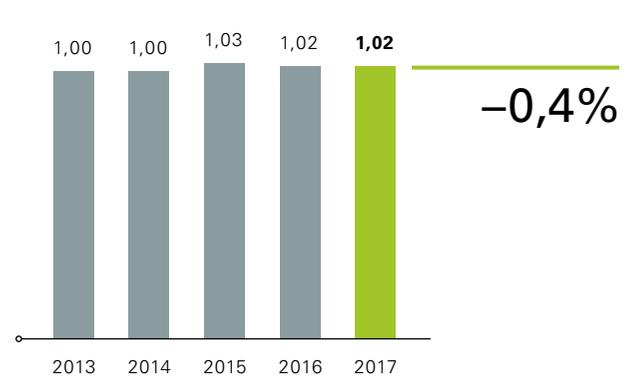
Millionen transportierte Fahrzeuge
Autoverlad Löttschberg



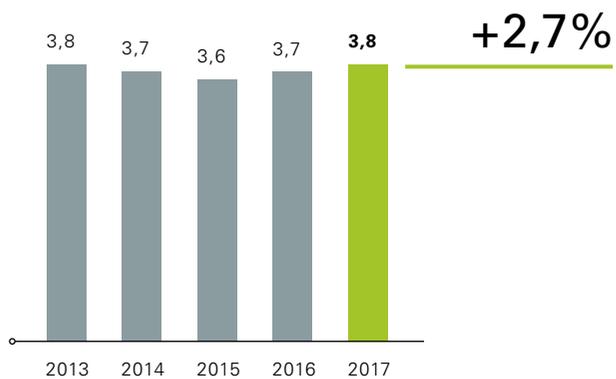
Millionen Trassenkilometer BLS Netz AG



Millionen Personen Schiff



Millionen Personen Bus



Verkehrsleistungen BLS Cargo AG
in Anzahl Zügen

