



BLS Netz AG
Geschäftsbericht 2017

Die BLS Netz AG betreibt ein 420 Kilometer langes Eisenbahnnetz. Entlang dieses Netzes baut sie Bahnhöfe, verlegt Fahrbahnen, unterhält Tunnel und Brücken und verwaltet Liegenschaften. Über das eigene Netz hinaus ist die BLS Netz AG für die Betriebsführung der Lötschbergachse von Gümligen bis Domodossola zuständig.

Die BLS Netz AG ist eine Tochtergesellschaft der BLS AG. Sie beschäftigt rund 800 Mitarbeitende, die bei der BLS AG angestellt sind. Hauptegner des Unternehmens ist der Bund, der 50,05 Prozent der Aktienanteile hält.

Inhaltsverzeichnis

Kennzahlen	2
Interview mit Daniel Wyder	3
Themen aus dem Jahr 2017	4
Corporate Governance	8
Finanzielle Berichterstattung	9
Jahresrechnung	11

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Jahr 2017 haben erstmals mehr Güter die Alpen auf der Lötschbergachse als am Gotthard durchquert. Wegen Bauarbeiten auf der Gotthardachse bei Luino sind Transporte auf den Lötschberg verschoben worden, der dadurch einen Marktanteil von über 54 Prozent erreicht hat.

Damit der Lötschberg auch künftig Mehrverkehr aufnehmen kann, wenn der Gotthard nur eingeschränkt befahrbar ist, muss der Lötschberg-Basistunnel ausgebaut werden. Denn der Tunnel stösst – 10 Jahre nach der Inbetriebnahme – an die Grenze seiner Kapazität. Wir haben die Planungsarbeiten für einen möglichen Ausbau des Tunnels letztes Jahr vorange- trieben und wünschen uns, dass er noch Platz findet im Aus- bauschritt 2030.

Die BLS Netz AG hat 2017 ein Ergebnis von 3,6 Millionen Franken erwirtschaftet. Nicht nur auf der Lötschbergachse, sondern insgesamt auf unserem Eisenbahnnetz sind mehr Personen und Güter transportiert worden als im Vorjahr. Damit wir unser Netz besser auslasten und das für die kom- menden Jahre prognostizierte Verkehrswachstum bewältigen können, steuern wir unseren Zugverkehr vermehrt aus der Betriebszentrale Spiez. 2017 haben wir die Bahnhöfe von Goppenstein, Bern Bümpliz und Zweisimmen integriert.

Neben der Fernsteuerung führt auch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes dazu, dass 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 unter laufendem Betrieb, was die Arbeiten äusserst herausfordernd gestaltet.

Eine Folge der Fernsteuerung ist, dass wir entlang unseres Eisenbahnnetzes grössere Areale nicht mehr für den Bahnbe- trieb benötigen. Um solche Areale zu entwickeln, hat die BLS im September 2017 eine Tochtergesellschaft gegründet: die BLS Immobilien AG. Auf sechs Arealen werden wir in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton Bern neuen Wohn- und Arbeitsraum schaffen.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir unseren Aktionären – dem Bund und dem Kanton Bern – für das der BLS Netz AG entgegengebrachte Vertrauen.



A handwritten signature in black ink that reads "Rudolf Stämpfli".

Dr. Rudolf Stämpfli,
Präsident des Verwaltungsrats

A handwritten signature in black ink that reads "Bernard Guillelmon".

Bernard Guillelmon, CEO

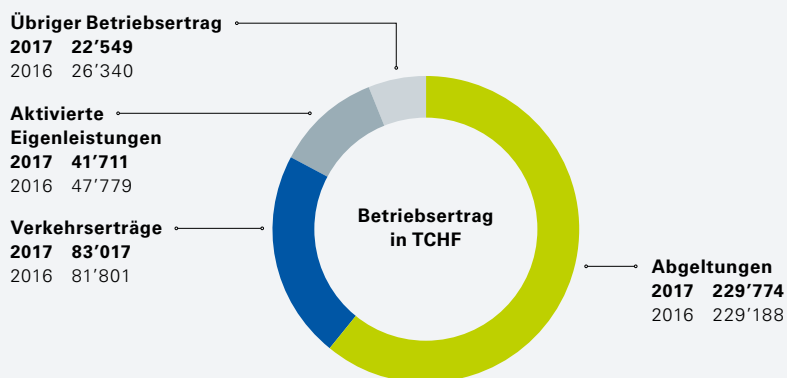
Kennzahlen

Ergebnis BLS Netz AG

3'636 TCHF
+38,4%

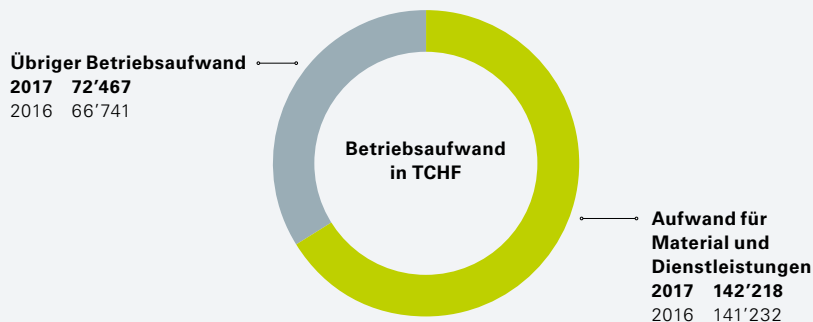
Betriebsertrag

376'609 TCHF
-2,3%



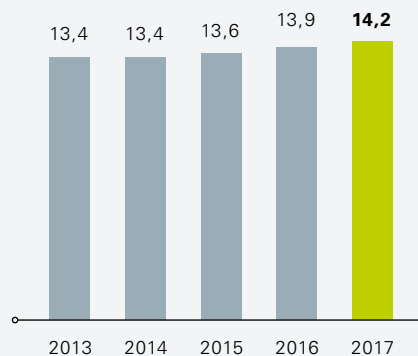
Betriebsaufwand (ohne Abschreibungen)

214'685 TCHF
+3,2%



Verkaufte Trassenkilometer auf dem Schienennetz

14,2 Mio.
+2,2%



Das Jahr 2018: Tunnel, Doppelspuren und Digitalisierung

Daniel Wyder, welche Entwicklung erhoffen Sie sich im Jahr 2018 für den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels?

Wir hoffen natürlich, dass der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage unterbreitet, die den weiteren Ausbau des Basistunnels enthält. Bis Frühjahr 2019 erarbeiten wir bereits das Auflageprojekt, um bei einem positiven Entscheid des Parlaments bereit für die Ausführung zu sein. Wir wollen dabei nicht unnötig Zeit verlieren, denn dieser Ausbau macht Sinn. Nur so kann die Verlagerungspolitik des Bundes weiter umgesetzt werden.

Auch beim Lötschberg-Scheiteltunnel stehen Arbeiten an. Welche genau und weshalb?

Ab 2018 werden die Gleise – sie stammen aus den 1970er-Jahren – mitsamt Schotter und Schwellen entfernt. Ersetzt werden sie durch Gleise auf einem Betonfundament. Diese halten länger, sind günstiger im Unterhalt und erzeugen weniger Erschütterungen, was den Reisekomfort erhöht. Der Scheiteltunnel wird nach wie vor rege benutzt, auch für Güterzüge, da die Kapazität des Basistunnels bereits ausgereizt ist. Damit wir den Bahnverkehr nicht zu stark beeinträchtigen, führen wir die Arbeiten etappenweise auf mehreren kurzen Abschnitten durch. Das dauert bis Ende 2022.

Gibt es andere bedeutende Projekte, die 2018 im Rahmen der Leistungsvereinbarung auf der Agenda stehen?

Wir starten im Frühling mit den Arbeiten für den Doppelspurausbau Wabern–Kehrsatz Nord – eine herausfordernde Baustelle in einem dicht besiedelten Gebiet. Oder die Gesamtsanierung des Weissensteintunnels: Seit der Bund im Februar 2017 grünes Licht für die Erneuerung gegeben hat, arbeiten wir mit Hochdruck an den Vorbereitungen. Wir hoffen, 2018 die Plan genehmigung zu erhalten.

Ein neuerdings viel gehörter Begriff ist «SmartRail 4.0». Er steht für die Digitalisierung und Automatisierung in der Bahnbranche. Wie bringt sich die BLS in das Vorhaben ein?

Wir können das Programm SmartRail 4.0 vor allem durch Fachwissen mitgestalten. Mitarbeitende der BLS arbeiten Hand in

«Nur durch einen Ausbau des Basistunnels kann die Verlagerungspolitik weiter umgesetzt werden.»



Hand mit jenen der anderen Bahnen zusammen. Zurzeit befinden wir uns in der Konzeptionsphase. Es geht hauptsächlich darum, die Machbarkeit von verschiedenen Teilprojekten zu prüfen.

Inwiefern wird die Entwicklung – aus heutiger Sicht – die BLS verändern?

Das Ziel des Programms ist ein technologischer Sprung nach vorne oder, anders gesagt, in ein neues Bahnzeitalter. Es wird sich also einiges verändern, nicht nur bei der BLS. In absehbarer Zukunft wird beispielsweise der Bahnbetrieb noch effizienter gestaltet, indem die verschiedenen IT-Systeme von der Fahrplangestaltung über die Zugdisposition bis hin zur Fahrgastinformation miteinander verknüpft werden. Berufsbilder werden sich also weiter verändern. Für Bahnkunden bedeutet es mehr und pünktlichere Züge sowie bessere Information. —●

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, müssen 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 Sägeser, 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

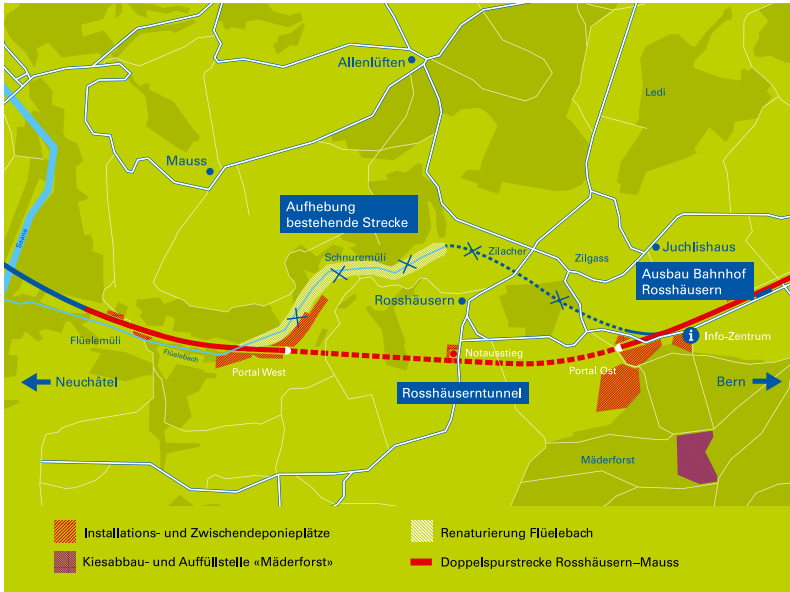
Länge von zwei Kilometern ergibt dies rund 15'000 Tonnen Material. Das meiste davon wird auf der Schiene zum Tunnel transportiert – auch die 120 Meter langen Schienenelemente. Ab dem Tunneleingang rollen die Schienen dann auf einer speziellen Einrichtung ins Innere zu ihrem Einsatzort. «Die Arbeiten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

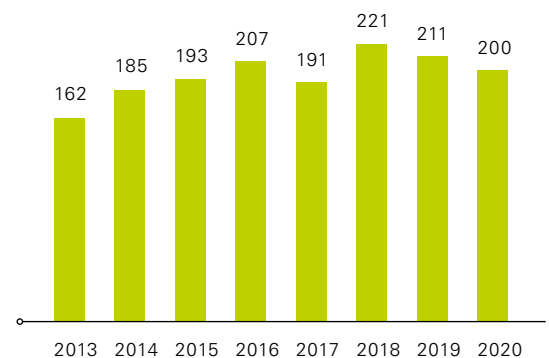
Daniel Wyder, die Leistungsvereinbarung mit dem Bund sichert der BLS die Leistungsfähigkeit ihrer Infrastruktur. Wo lagen die Schwerpunkte im Jahr 2017?

Nebst dem Rosshäuserntunnel, wo wir den Rohbau abschliessen konnten, haben wir mehrere Bahnhofsmodernisierungen erfolgreich beendet. Dazu gehören Müntschemier, Reichenbach i. K. oder auch Zweisimmen. Bei der netzweiten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bis 2023 sind wir vorwärtsgekommen und gut auf Kurs. Unser Netz ist in gutem Zustand.

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. —○

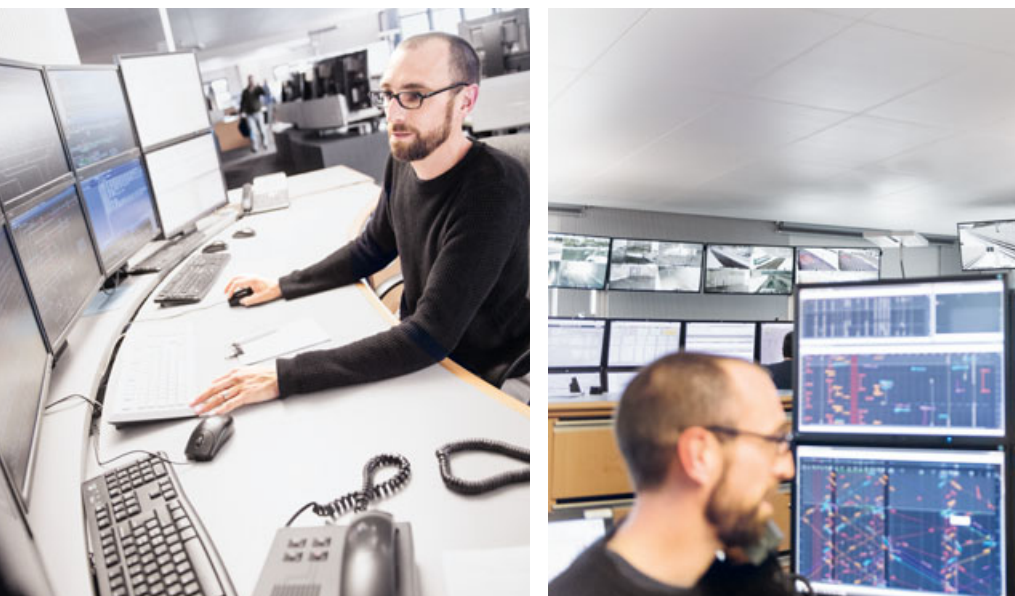
Über die Leistungsvereinbarung finanziertes Investitionsvolumen (Zahlen gemäss Offerte in Mio. CHF)



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.



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

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.

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. Einige finden neue Aufgaben innerhalb der BLS. In vereinzelten Fällen hat sich zudem die frühzeitige Pensionierung als passende Lösung herausgestellt. Auf diese Weise setzt die BLS alles daran, dass Entlassungen verhindert werden können. 

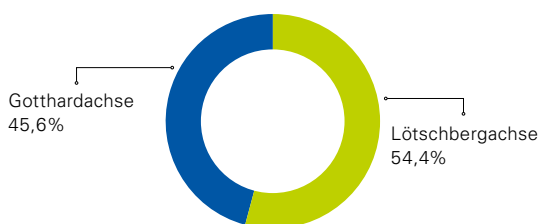
AUSBAU LÖTSCHBERG-BASISTUNNEL

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–Genève. 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.

Marktanteile Güterverkehr im Jahr 2017



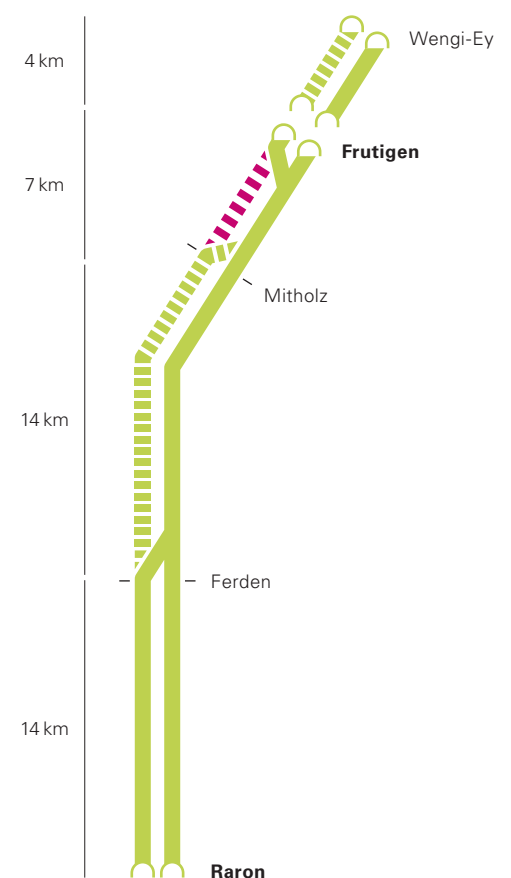
Der nächste Schritt

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 Alpentransit 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. —○

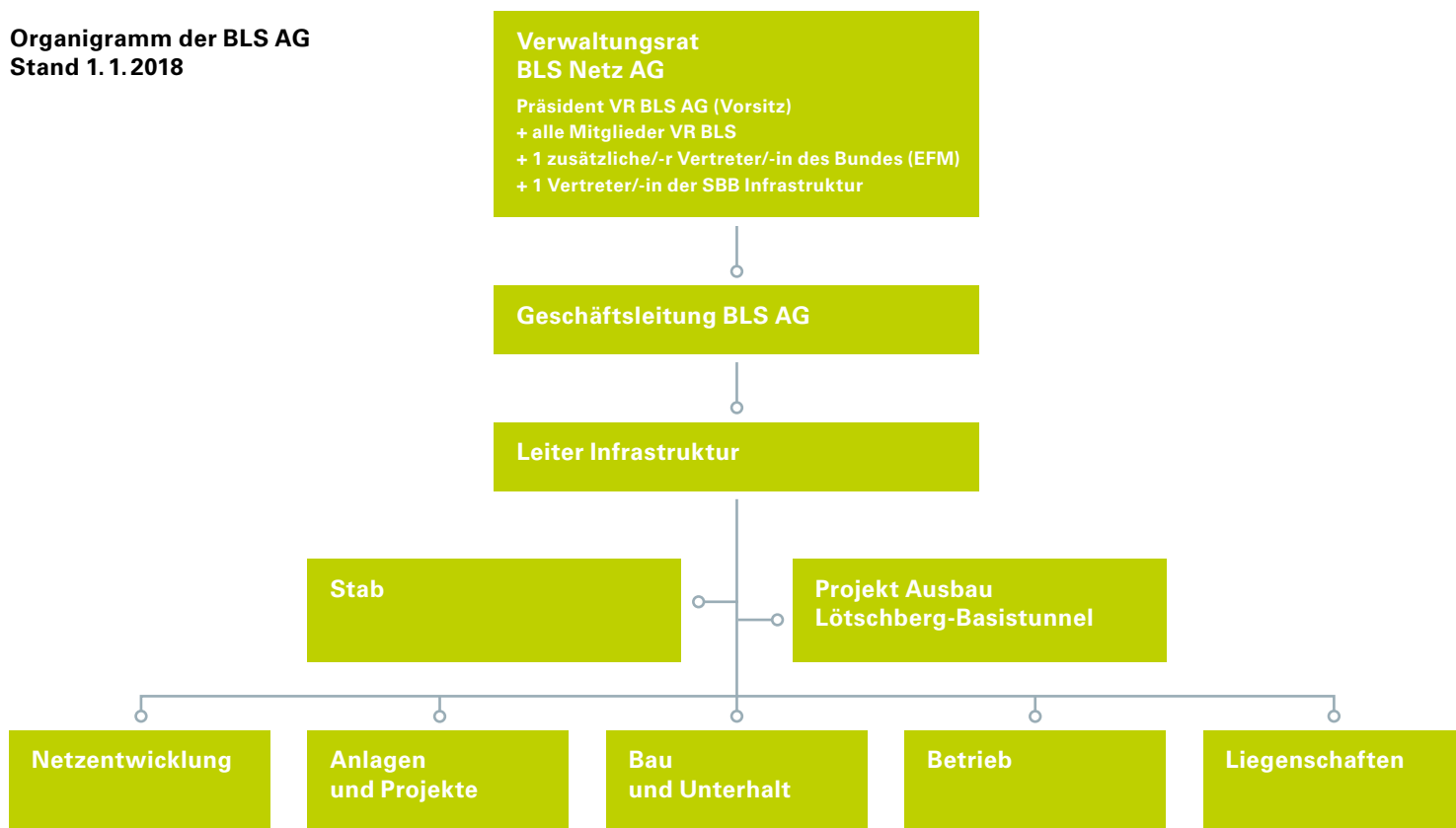
Aktueller Ausbaustand des Tunnels



- 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

Corporate Governance

Organigramm der BLS AG Stand 1. 1. 2018



Verwaltungsrat BLS Netz AG Stand 1. 1. 2018

Rudolf Stämpfli

Dr. oec. HSG, Dr. rer. oec.
h.c., Verleger
Präsident des Verwaltungsrates

Renate Amstutz Bettschart

Lic. rer. pol., Direktorin
Schweizerischer Städteverband
Mitglied des Verwaltungsrates

Lorenz Bösch

Ingenieur Landwirtschaft FH
Mitglied des Verwaltungsrates

Viviana Buchmann-Tosi

Verwaltungsratsmandate und Projekte,
EMBA FHZ/HSLU
Mitglied des Verwaltungsrates

Martin Bütikofer

Dipl.-Ing. FH, Dipl.-Wirtschafts-
ingenieur, AMP Insead,
Direktor Verkehrshaus der Schweiz
Mitglied des Verwaltungsrates

Jean-Michel Cina

Advokat und Notar,
Mitglied des Verwaltungsrates

Ulrich Dietiker

Dipl. Wirtschaftsprüfer,
Verwaltungsratsmandate und
Projekte in der Swisscom AG
Mitglied des Verwaltungsrates

Barbara Egger-Jenzer

Rechtsanwältin,
Regierungsrätin Kanton Bern
Mitglied des Verwaltungsrates

Philippe Gauderon

Lic. iur., Rechtsanwalt
Leiter SBB Infrastruktur
Mitglied des Verwaltungsrates

Josef Küttel

Dipl. KMU-HSG
Mitglied des Verwaltungsrates

Karl Martin Schwaar

Dr. phil.-hist., stv. Direktor
Eidg. Finanzverwaltung
Mitglied des Verwaltungsrates

Die Geschäftsführung der BLS
Netz AG ist vertraglich der Geschäfts-
leitung der BLS AG übertragen.

Finanzielle Berichterstattung: Erläuterungen

Das Ergebnis der BLS Netz AG betrug CHF 3,6 Mio. und lag damit CHF 1,0 Mio. über dem Vorjahr (+38,4%). Trotz deutlich tieferem Betriebsertrag und höheren Betriebskosten konnte das Ergebnis aufgrund eines Transaktionsgewinns im Zusammenhang mit ausgegliederten Landparzellen sowie dem Wegfall im Vorjahr getätigter Wertberichtigungen infolge der Auflagen des Behindertengleichstellungsgesetzes verbessert werden.

Gewinn in CHF

+3,6 Mio.

Verkaufte Trassenkilometer auf dem Schienennetz der BLS Netz AG

14,2 Mio.

54 Prozent der Transitgüter im alpenquerenden Verkehr verkehrten auf der Lötschbergachse

54%

Zugfahrten durch Lötschbergtunnel seit Inbetriebnahme Ende 2007

333'351 Züge

Auslastung von 82,5 Prozent

Ertrag

Die Abteilungen lagen mit CHF 229,8 Mio. um CHF 0,6 Mio. leicht über dem Vorjahresniveau (+0,3 %). Die Trassenerträge stiegen gegenüber dem Vorjahr ebenfalls geringfügig um CHF 1,2 Mio. und beliefen sich auf CHF 83,0 Mio. (+1,5%). Der Verkehr auf dem Schienennetz der BLS Netz AG betrug knapp 5,5 Mia. Bruttotonnenkilometer und überstieg somit den Vorjahreswert um 0,14 Mia. (+2,7%). Dieser Anstieg war primär auf der Lötschbergachse zu verzeichnen (+4,4%). Er steht im Zusammenhang mit der sechsmonatigen Totalsperre zwischen Luino und Novara und der dadurch beschränkt befahrbaren Gotthardachse. Während sich der Personenfernverkehr auf Vorjahresniveau bewegt, konnte der Regionalverkehr durch die Taktverdichtung auf dem S-Bahn-Netz leicht zulegen (+1,0%). Im Güterverkehr stiegen auch dank der Totalsperre Luino–Novara die Bruttotonnenkilometer im Jahr 2017 nochmals deutlich (+4,9%). Erstmals fuhren mehr Transitgüterzüge über die Lötschbergachse (54%) als über die Gotthardachse.

Bedingt durch das rückläufige Investitionsvolumen reduzierten sich die aktivierten Eigenleistungen um CHF 6,1 Mio. (–12,7%) auf CHF 41,7 Mio. Der starke Rückgang beim übrigen Betriebsertrag von CHF 3,8 Mio. (–14,4%) ist hauptsächlich auf wegfallende Sondereffekte aus dem Jahr 2016 zurückzuführen. Die BLS Netz AG erhielt eine ausserordentliche Finanzierung im Zusammenhang mit dem Projekt Rosshäusern, die im Jahr 2016 nach sechs Jahren zum letzten Mal zur Anrechnung kam.

Aufwand

Der Materialaufwand stieg um CHF 1,0 Mio. (+14,0%) auf CHF 8,2 Mio. Ebenfalls haben die für den Unterhalt bezogenen Fremdleistungen um CHF 2,8 Mio. zugenommen. Unter dem übrigen Betriebsaufwand wurden zudem Belastungen der SBB für bahnrelevante IT-Systeme (z.B. Disposition) erfasst. Die Neuverhandlung der Vertragsgrundlage führte bei der BLS Netz AG zu CHF 2,1 Mio. Mehrkosten. Während sich die Abschreibungen auf dem Vorjahresniveau bewegten, sind die Verluste aus Anlageabgängen infolge von Veräusserung und Verschrottung mit CHF 1,9 Mio. um CHF 9,9 Mio. tiefer als im Vorjahr.

Investitionen


Das Investitionsvolumen betrug CHF 208,4 Mio. und liegt somit um CHF 28,9 Mio. unter dem Vorjahr (-12,2%). Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die aktuellen Grossprojekte im Jahr 2017 nicht in kostenintensiven Phasen befanden. Das über die letzten beiden Jahre gesehen grösste Projekt ist der Bau des Rosshäuserntunnels und der dazugehörige Doppelspurausbau bei Mauss. Alleine in diesem Projekt wurden 2017 rund CHF 13,8 Mio. weniger investiert als noch im Vorjahr. Zu den grössten Projekten im Jahr 2017 zählten nebst dem Rosshäuserntunnel die Bahnhofsumbauten in Zweisimmen, Ramsei, Gümmenen und Reichenbach, die Kurvenbegradigung zwischen Oberdiessbach und Heimberg, der Ersatz der Stellwerke auf der Linie Spiez-Zweisimmen sowie der Ersatz des Unterhaltstützpunktes Emmental.

Ausblick

Die BLS Netz AG erwartet, dass sich der Betrieb und der Unterhalt weiterhin stabil entwickeln werden.

Im Jahr 2018 wird sich das Verkehrsaufkommen in Bruttotonnenkilometern im Vergleich zum Vorjahr leicht reduzieren. Weil die Gotthard-Baustelle ab Mitte Dezember 2017 aufgehoben wurde, wird erwartet, dass der Güterverkehr wieder vermehrt die Gotthardroute wählt. Somit wird in erster Linie beim Güterverkehr ein Rückgang erwartet. Der Personenfernverkehr bleibt stabil, da keine Angebotsschritte in diesem Bereich geplant sind. Im Personenregionalverkehr wird mit einer leichten Zunahme für das Jahr 2018 gerechnet, da weitere Fahrplanverdichtungen auf dem S-Bahn-Netz geplant sind.

Das Investitionsvolumen fiel im Jahr 2017 unter den Erwartungen aus. Für die Jahre 2018 bis 2020 wird infolge der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes von einer umfangreicheren Investitionstätigkeit ausgegangen.

Im Sommer 2018 startet das Grossprojekt «Erneuerung der Fahrbahn im Lötschberg Scheiteltunnel», das gemäss Planung im Jahr 2022 abgeschlossen wird. 

Jahresrechnung der BLS Netz AG

Erfolgsrechnung

in TCHF

	Erläuterung	2017	2016
Verkehrserträge		83'017	81'801
Abgeltungen		229'774	229'188
Übriger Betriebsertrag	1	22'549	26'340
Aktivierete Eigenleistungen	2	41'711	47'779
Bestandesänderungen an unfertigen und fertigen Erzeugnissen sowie an nicht fakturierten Dienstleistungen		-442	361
Total Betriebsertrag		376'609	385'469
Aufwand für Material und Dienstleistungen	3	142'218	141'232
Übriger Betriebsaufwand	4	72'467	66'741
Total Betriebsaufwand		214'685	207'972
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg, Steuern, Abschreibungen und Wertberichtigungen (EBITDA)		161'924	177'496
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	8	161'727	163'403
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg und Steuern (EBIT)		198	14'093
Finanzaufwand		-299	-71
Finanzertrag		43	52
Verlust aus Ausbuchung/Veräusserung von Anlagevermögen		-1'908	-11'837
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen		34	473
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	9	5'673	0
Ergebnis vor Steuern (EBT)		3'741	2'710
Direkte Steuern		-105	-83
Jahresgewinn		3'636	2'627

Aus der Rundung der Werte in den Tabellen der Jahresrechnung sind geringfügige Differenzen möglich.

Bilanz

in TCHF

Aktiven	Erläuterung	31.12.17	31.12.16
Flüssige Mittel		125'589	134'771
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5 6	33'451	34'010
Übrige kurzfristige Forderungen	5	2'740	3'741
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	7	14'560	9'788
Aktive Rechnungsabgrenzungen		16'974	694
Total Umlaufvermögen		193'314	183'004
Sachanlagen	8 10	3'628'745	3'608'902
Immaterielle Werte	8 10	14'515	14'756
Total Anlagevermögen		3'643'261	3'623'658
Total Aktiven		3'836'575	3'806'662
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5	26'473	33'651
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	5	2'196	1'335
Passive Rechnungsabgrenzungen		12'896	14'845
Total kurzfristiges Fremdkapital		41'565	49'831
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	5	3'106'702	3'072'871
Langfristige Rückstellungen		797	84
Total langfristiges Fremdkapital		3'107'498	3'072'955
Total Fremdkapital		3'149'063	3'122'786
Aktienkapital		387'970	387'970
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven		281'621	281'621
Gesetzliche Gewinnreserven			
Reserve Art. 67 EBG		14'285	11'658
Freiwillige Gewinnreserven			
Jahresgewinn		3'636	2'627
Total Eigenkapital		687'511	683'876
Total Passiven		3'836'575	3'806'662

Anhang zur Jahresrechnung der BLS Netz AG

Allgemeines

Die vorliegende Jahresrechnung der BLS Netz AG, Bern wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts erstellt.

Auf die zusätzlichen Angaben im Anhang der Jahresrechnung (Art. 961a OR), die Geldflussrechnung (Art. 961b OR) und den Lagebericht (Art. 961c OR) wird gemäss Art. 961d OR verzichtet, da die BLS Konzernrechnung nach einem anerkannten Standard zur Rechnungslegung erstellt wird.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Wertberichtigung (Impairment) von Aktiven

Wenn Anzeichen für eine Wertbeeinträchtigung vorliegen, wird die Werthaltigkeit von Aktiven auf den Bilanzstichtag überprüft. Sofern der Buchwert den Nutzwert als Barwert der erwarteten künftigen Geldzu- und -abflüsse sowie den Netto-Marktwert übersteigt, wird das Aktivum im Wert bis auf den höheren der beiden Werte berichtigt. Die Wertbeeinträchtigung wird der Erfolgsrechnung belastet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nominalwert bilanziert, abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Spezifische Bonitätsrisiken werden einzeln wertberichtigt. Nicht einbringbare Forderungen werden als Verlust abgeschrieben.

Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

Warenvorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen sämtliche Produktionskosten inklusive anteilige Produktionsgemeinkosten. Allen erkennbaren Verlustrisiken aus Aufträgen in Arbeit wird durch betriebswirtschaftlich angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Der Wertansatz der Warenvorräte erfolgt nach der gewogenen Durchschnittsmethode. Die Warenvorräte werden nach der Gängigkeitsmethode bewertet. Skontoabzüge werden als Anschaffungspreisminderungen behandelt.

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten erfasst und über den geschätzten Zeitraum ihrer Nutzung linear abgeschrieben. Zinsaufwendungen werden bei grösseren Anschaffungen von Vermögenswerten aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Zinsaktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des Fremdkapitals.

Abschreibungszeiträume

	Jahre
Unbebaute Grundstücke/ Grundstücke (keine ordentliche Abschreibung)	
Gebäude	50–80
Oberbau	25–33
Tunnel, Brücken, Schutzbauten ¹	50/80
Fahrzeuge	25–33
Bahntechnik inkl. Fernmeldeanlagen	10–30
EDV Hardware	4–10
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	4–33

¹ Die Nutzungsdauer des Lötschberg Basis-tunnel wurde in Absprache mit dem BAV auf 80 Jahre festgelegt.

Immaterielle Werte

Bei den immateriellen Werten handelt es sich um erworbene immaterielle Werte, welche vorwiegend Software und Lizenzen umfassen. Diese werden zu Anschaffungs- resp. Herstellungskosten bewertet und linear über eine Nutzungsdauer von 4 bis 10 Jahren abgeschrieben. Eigenleistungen zur Entwicklung von immateriellen Anlagen werden zu Herstellkosten aktiviert.

1 Übriger Betriebsertrag

in TCHF

	2017	2016
Nebenerträge	3'670	6'484
Leistungen für Konzerngesellschaften und Dritte	7'669	9'139
Miet- und Pächterträge	11'210	10'716
Total	22'549	26'340

2 Aktivierte Eigenleistungen

in TCHF

	2017	2016
Eigenleistungen für Material und Ersatzteile	200	608
Eigenleistungen für Investitionen	41'511	47'171
Total	41'711	47'779

3 Aufwand für Material und Dienstleistungen

in TCHF

	2017	2016
Materialaufwand	8'219	7'213
Betriebsleistungen von Konzerngesellschaften und Dritten ¹	133'999	134'018
Total	142'218	141'232

¹ Anteil Personalleistungen von BLS AG (in 1'000 CHF): 94'996 (2017), 95'716 (2016)

4 Übriger Betriebsaufwand

in TCHF

	2017	2016
Miete	2'290	2'169
Energie	22'663	22'325
Versicherungen	3'417	3'866
Gebühren, Abgaben, Lizenzen	10'107	10'245
Fremdleistung für den Unterhalt	5'618	2'785
Werbung, PR	288	347
Verwaltungskosten	28'084	25'003
Total	72'467	66'741

5 Aufschlüsselung Forderungen und Verbindlichkeiten nach Gegenpartei

in TCHF

Bilanzposition/ Gegenpartei	Gegenüber Dritten		Gegenüber Beteiligten und Organen		Gegenüber Schwestergesellschaften		Total	
	31.12.17	31.12.16	31.12.17	31.12.16	31.12.17	31.12.16	31.12.17	31.12.16
Geschäftsjahr	31.12.17	31.12.16	31.12.17	31.12.16	31.12.17	31.12.16	31.12.17	31.12.16
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9'850	9'821	22'025	22'943	1'575	1'247	33'451	34'010
Übrige kurzfristige Forderungen	2'740	3'741	0	0	0	0	2'740	3'741
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26'300	33'515	147	135	27	0	26'473	33'650
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	376	47	1'820	1'288	0	0	2'196	1'335
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	109'918	109'918	2'996'783	2'962'953	0	0	3'106'702	3'072'871

6 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten

in TCHF

	31.12.17	31.12.16
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	9'970	9'911
Wertberichtigungen	-120	-90
Total	9'850	9'821

7 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

in TCHF

	31.12.17	31.12.16
Material	20'446	21'247
Wertberichtigung Material	-12'236	-12'168
Nicht fakturierte Dienstleistungen	267	709
Abgeltungen	6'084	0
Total	14'560	9'788

8 Anlagespiegel

in TCHF

Anschaffungskosten	Grundstücke und Bauten	Oberbau/ Unterbau	Fahrleitung/ Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge/ Schiffe	Übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	An- zahlungen	Total	Immaterielle Werte	Total
Stand 1.1.2016	270'173	2'935'620	1'577'028	135'107	44'080	365'953	46	5'328'007	5'647	5'333'655
Zugänge	28	769	4'089	268	480	216'567	0	222'201	1'619	223'820
Abgänge	-19'073	-21'971	-2'769	-5'032	-1'751	0	-17	-50'613	0	-50'613
Investitionsbeiträge	0	-849	0	0	0	0	0	-849	0	-849
Umbuchungen	4'295	61'346	43'669	1'669	-6'683	-120'510	0	-16'214	16'214	0
Stand 31.12.2016	255'423	2'974'915	1'622'018	132'012	36'126	462'010	28	5'482'533	23'480	5'506'013
Zugänge	5'680	2'616	6'370	117	573	176'219	363	191'937	111	192'048
Abgänge	-7'120	-1'747	-50'804	-1'744	-946	-369	0	-62'731	-55	-62'785
Investitionsbeiträge	0	-2'574	-422	0	0	0	0	-2'996	0	-2'996
Umbuchungen	7'624	36'859	48'164	521	2'045	-97'509	0	-2'296	2'296	0
Stand 31.12.2017	261'606	3'010'069	1'625'325	130'906	37'799	540'351	392	5'606'447	25'832	5'632'279

Kumulierte Abschreibungen

Stand 1.1.2016	99'045	786'194	770'451	62'979	33'809	0	0	1'752'479	5'192	1'757'671
Planmässige Abschreibungen	5'546	65'271	81'342	6'654	2'269	0	0	161'082	2'321	163'403
Abgänge	-13'783	-16'938	-2'482	-3'823	-1'693	0	0	-38'719	0	-38'719
Umbuchungen	0	-516	7'609	0	-8'304	0	0	-1'212	1'212	0
Stand 31.12.2016	90'809	834'011	856'920	65'810	26'081	0	0	1'873'630	8'724	1'882'355
Planmässige Abschreibungen	5'559	66'404	78'728	6'125	2'263	0	0	159'080	2'647	161'727
Abgänge	-927	-1'437	-50'217	-1'577	-849	0	0	-55'008	-55	-55'062
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2017	95'441	898'977	885'431	70'358	27'495	0	0	1'977'702	11'317	1'989'019

Nettobuchwerte

Am 1.1.2016	171'128	2'149'426	806'577	72'128	10'271	365'953	46	3'575'528	456	3'575'984
Am 31.12.2016	164'614	2'140'904	765'098	66'202	10'045	462'010	28	3'608'902	14'756	3'623'658
Am 31.12.2017	166'165	2'111'091	739'895	60'548	10'303	540'351	392	3'628'745	14'515	3'643'261

9 Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag

Die Position umfasst einen ausserordentlichen Ertrag infolge Aufwertung von Entwicklungsarealen, welche im Anschluss an die neu gegründete BLS Immobilien AG veräussert wurden (Sachübernahme).

Aktiven mit Verfügungsbeschränkung		in TCHF	
	31.12.17	31.12.16	
Zweckgebundene flüssige Mittel	0	24	
Total	0	24	

Verpflichtungen gemäss Eisenbahnpfandbuch		in TCHF	
Gesichert durch Sachanlagen mit Eisenbahnpfandrecht	31.12.17	31.12.16	
Elektrifikationsanleihen aus den Jahren 1923, 1932 und 1944	3'086	3'086	
Darlehen Art. 56 EBG (BN, GBS, SEZ) 1962	9'000	9'000	

Vollzeitstellen

Die BLS Netz AG bezieht sämtliche Personalleistungen von der BLS AG. Sie beschäftigt somit keine eigenen Mitarbeitenden.

Solidarhaftung

Solidarhaftung einfache Gesellschaften

Die BLS Netz AG ist an diversen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Kooperationen sowie Arbeitsgemeinschaften, die der Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

Solidarhaftung der Gruppenmitglieder infolge der MWST-Gruppenbesteuerung

Die BLS Netz AG ist bezüglich Mehrwertsteuer der Gruppenbesteuerung der BLS Gruppe angeschlossen. Die Gruppenmitglieder gelten zusammen gegenüber der Steuerverwaltung als ein Steuerpflichtiger. Gemäss Mehrwertsteuerverordnung haftet jede an der Gruppenbesteuerung beteiligte Gesellschaft mit dem Steuerpflichtigen (Gruppenträger) solidarisch für sämtliche von der Gruppe geschuldeten Steuern.

Eventualverpflichtungen		in TCHF	
	31.12.17	31.12.16	
NEAT-Werk Achse Lötschberg; Restarbeiten ¹	2'520	823	

¹ Die Eventualverpflichtungen für Ausgaben aus der NEAT-Werk Achse Lötschberg werden vollständig durch den Bund getragen.

Weitere nicht bilanzierte Verpflichtungen

Per 31.12.2017 wurden aufgrund eines Garantierückbehalts TCHF 4'089 nicht als Verbindlichkeit bilanziert.

Deckungssumme der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 Abs. 2 RKV) in TCHF

	31.12.17	31.12.16
Deckungssumme Sachversicherung je Ereignis	100'000	100'000
Deckungssumme Haftpflichtversicherung pro Jahr	300'000	300'000

Bedeutende Aktionäre

nominell in TCHF

Kapitalanteil	31.12.17	in %	31.12.16	in %
Schweizerische Eidgenossenschaft (Bund)	194'183	50,05	194'183	50,05
Kanton Bern	64'015	16,50	64'015	16,50
BLS AG	129'582	33,40	129'582	33,40
Schweizerische Bundesbahnen SBB	190	0,05	190	0,05
Total	387'970	100,00	387'970	100,00

Das Aktienkapital der BLS Netz AG ist eingeteilt in 387'970 Namenaktien mit einem Nominalwert von je CHF 1'000.

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Die Unterlagen für die subventionsrechtliche Prüfung wurden dem BAV am 2. März 2018 zugestellt. Mit Schreiben vom 16. März 2018 hat das BAV mitgeteilt, dass es nach Art. 37 Abs. 2 PBG die Jahresrechnung 2017 subventionsrechtlich nicht geprüft hat.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 10. April 2018 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2017 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses in TCHF

	31.12.17	31.12.16
Jahresgewinn	3'636	2'627
Bilanzgewinn	3'636	2'627
Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:		
Zuweisung an spezialgesetzliche Reserven gem. Art. 67 EBG ¹	-3'636	-2'627
Vortrag auf neue Rechnung	0	0

¹ Von der Zuweisung und Entnahme der Reserven nach Art. 67 EBG kann die Generalversammlung nur Kenntnis nehmen.

10 Investitionsrechnung gemäss Artikel 3, Absatz 2 der Verordnung des UvEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen

in TCHF

Anlagengruppen gemäss RKV	Anlagen in Bau 01.01.	Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total Investitionen Jahr	Erfolgsrechnung Aufwand	Anlagenrechnung Aktivierung	Anlagen in Bau 31.12.
01.01.2017–31.12.2017							
Anlagen in Bau ¹	506'950	0	0	0	0	0	599'182
Grundstücke		3'104	169	3'273	91	47	
Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung		14'828	2'958	17'786	635	7'584	
Anlagen und Einrichtungen		488	50	538	471	1'591	
Brücken		3'609	740	4'349	0	2'711	
Tunnel		423	121	544	0	0	
Übrige Kunstbauten		4'542	1'424	5'967	0	3'251	
Fahrbahn		49'724	16'463	66'187	204	30'474	
Bahnstrom- und Antriebsanlagen		7'940	3'481	11'421	0	7'727	
Sicherungsanlagen		27'431	7'875	35'306	954	42'082	
Niederspannungs- und Telekomanlagen		6'376	2'613	8'988	562	4'726	
Publikumsanlagen sowie Anlagen im Freien für Zugang Betrieb und Unterhalt		5'892	1'397	7'289	1'341	3'038	
Schienenfahrzeuge für die Instandhaltung der Infrastruktur		903	335	1'238	0	578	
Arbeits- und Dienststrassenfahrzeuge		546	0	546	0	60	
Mobilien, Hard- und Software, Inventar von Verkaufsräumen und mobile An- und Aufbauten von Fahrzeugen		2'997	1'285	4'282	573	3'434	
Andere (UV-Projekte, Gemeinschaftsbahnhöfe, Autoverladeanlagen)		33'506	3'217	36'723	71	0	
Total	506'950	162'309	42'129	204'438	4'903	107'302	599'182

¹ Investitionsbeiträge sind nicht enthalten (in TCHF) 44'939 (2016), 58'831 (2017).

Finanzielle Berichterstattung: Bericht der Revisionsstelle



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
Hofgut
CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112
CH-3000 Bern 15

Telefon +41 58 249 76 00
Telefax +41 58 249 76 47
Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der

BLS Netz AG, Bern

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der BLS Netz AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 11 bis 19), für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



*BLS Netz AG, Bern
Bericht der Revisionsstelle
zur Jahresrechnung
an die Generalversammlung*

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Stefan Andres
*Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor*

Pascal Henggi
Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 10. April 2018

