

Es gilt das  
gesprochene Wort



**Bilanzmedienkonferenz BLS AG**  
**11. Mai 2010**

## «Die BLS hat das Krisenjahr 2009 gut gemeistert»

*Bernard Guillelmon, CEO BLS AG*

### Geschätzte Medienschaffende

Ich darf es einleitend vorweg nehmen. Die BLS ist gut unterwegs. Obwohl das Marktumfeld im letzten Jahr schwierig und wesentlich von der weltweiten Wirtschaftskrise geprägt war. Diese ging auch an der BLS, insbesondere im Güterverkehr, nicht spurlos vorbei. Doch insgesamt, und das freut mich, konnten wir dank grossen Anstrengungen in allen Bereichen das Krisenjahr 2009 gut meistern. Ich komme im Einzelnen darauf zurück.

### Finanzergebnisse

Insbesondere die Ergebniszahlen belegen, dass wir im Geschäftsjahr 2009 gut unterwegs waren. Die BLS AG konnte den Reingewinn um 10,9 Mio. Franken auf insgesamt 12,9 Mio. Franken steigern. Das ist – angesichts der erwähnten Wirtschaftsentwicklung – ein über Erwarten gutes Ergebnis. Es gilt jedoch mehrere Sondereffekte zu berücksichtigen: Einerseits konnten wir auf Grund der vorzeitigen Auflösung des US Lease-Vertrags einen einmaligen, ausserordentlichen Ertrag von 10,9 Mio. Franken verbuchen. Und andererseits fiel die Rückstellung an das Vorsorgewerk ein wenig tiefer aus. Wenn wir also das Ergebnis um die Sondereffekte bereinigen, liegen wir mit dem operativen Ergebnis ziemlich genau im Bereich des Vorjahres. Dabei haben sich die einzelnen Spartergebnisse sehr unterschiedlich entwickelt: Während das Ergebnis im regionalen Personenverkehr um 3,6 Mio. Franken anstieg, nahm es im Güterverkehr um 6,6 Mio. Franken ab. Nur dank rasch ergriffenen Gegenmassnahmen konnte BLS Cargo der Abwärtstrend bremsen und den Jahresverlust mit 3,6 Mio. Franken in Grenzen halten. Das zeigt, dass wir schnell und wirksam auf die Wirtschaftskrise reagiert haben.

### **Anhaltendes Wachstum im Personenverkehr**

Das positive Ergebnis im Personenverkehr ist hauptsächlich auf spürbar gesteigerte Leistungen zurückzuführen. Im letzten Jahr beförderten wir fast 48 Mio. Fahrgäste. Das sind 1,7 Prozent mehr als 2008. Und dies obschon wir bereits 2008 ein überdurchschnittlich hohes Passagieraufkommen verzeichneten, das die Fussball-EM EURO 2008 mit sich brachte. Doch nicht nur das: Unsere Kundinnen und Kunden sind letztes Jahr auch deutlich längere Strecken mit der BLS gefahren. Sie legten insgesamt über 790 Mio. Kilometer zurück, was einer Nachfragesteigerung von 6,8 Prozent entspricht. Das wiederum ist sicherlich eine Folge unseres ausgebauten Angebots. Denn die Zahl der angebotenen Zugkilometer nahm um drei Prozent zu, insbesondere dank der Angebotsverbesserungen im Rahmen der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern.

Die grössere Nachfrage hat sich denn auch in einer positiven Entwicklung des Verkehrsertrags geäussert, der um 4,3% auf insgesamt 124,8 Mio. Franken angewachsen ist.

Längerfristig betrachtet ist das Nachfragewachstum rasant. Allein in den letzten fünf Jahren nahmen die Personenkilometer, die unsere Fahrgäste zurücklegten, um knapp 44 Prozent zu. Und die Nachfrage dürfte weiter zunehmen. Wir gehen bis ins Jahr 2025 von einem Wachstum um nochmals 60 Prozent aus. Dabei stossen wir auf den nachfragestärksten Linien heute schon an die Kapazitätsgrenzen, sowohl infrastrukturseitig wie auch beim Platz in den Zügen.

Die Pünktlichkeit unserer Züge im täglichen Betrieb war 2009 sehr zufriedenstellend: Bei der S-Bahn Bern erreichten 95,1 Prozent der Züge ihr Ziel rechtzeitig oder mit maximal drei Minuten Verspätung. Bei den Regional-Express-Zügen erreichte die Pünktlichkeit 89 Prozent, bei den übrigen Regionalzügen 92,2 Prozent. Leider kann ich Ihnen keine Vergleichszahlen liefern, da wir 2009 erstmals den strengeren Massstab von maximal drei Minuten angewendet haben, in welchem ein Zug noch als pünktlich gilt.

Angesichts dieser Wachstumsprognosen müssen wir mehr Kapazität in unseren Zügen schaffen, um den Fahrgästen trotz steigender Nachfrage ein angenehmes Reisen zu ermöglichen. Diesem Ziel dient die «Flottenpolitik 2025», die der BLS-Verwaltungsrat im Dezember 2008 verabschiedet hat und über die wir Sie letztes Jahr bereits informiert haben. Sie sieht bis 2025 Investitionen von rund 1,2 Mia. Franken in neue Züge vor. Demnächst werden wir den Vertrag mit Stadler Rail zur Lieferung von 28 neuen, modernen und geräumigen Doppelstockzügen unterzeichnen. Nach der Ablieferung der Dosto-Züge ist in zwei weiteren Etappen die Beschaffung von – voraussichtlich einstöckigen – S-Bahn-Fahrzeugen auf die Fahrplanjahre 2019 und 2025 vorgesehen. Damit können wir der weiteren Nachfrageentwicklung im Raum Bern Rechnung tragen. Vorausgesetzt natürlich, dass die geplanten und Infrastrukturausbauten planmässig finanziert und umgesetzt werden.

Gleichzeitig läuft noch bis nächstes Jahr unser Programm «Kompakt», das für Komfortpaket steht. Dabei werden insgesamt 153 bestehende BLS-Fahrzeuge umfassend erneuert und an die aktuellen Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden angepasst. Wir bauen z.B. Klimaanlage ein, verbessern die Kundeninformationssysteme und rüsten die Fahrzeuge im Sinne der Prävention mit Videoüberwachung aus. Im Oktober 2008 haben die Werkstätten in Bönigen, Oberburg und Spiez mit der Umsetzung der Komfortsteigerungsmassnahmen an den ersten Fahrzeugen begonnen. Am 10. März 2009 konnten wir den ersten rundum

erneuerten RBDe-Pendelzug dem planmässigen Betrieb übergeben. Derzeit haben wir ziemlich genau die Halbzeit des Programms erreicht. In dieses Grossprojekt investieren wir in den Jahren 2009 bis 2011 rund 50 Millionen Franken.

Am 20. Februar dieses Jahres konnten wir überdies die Beschaffung der «Lötschberger»-Flotte abschliessen, deren Qualität anfangs für uns und unsere Kunden unbefriedigend war. Hauptgründe waren die Lieferverzögerungen und technische Probleme. Heute – nach einem Betriebsjahr – darf ich eine erfreulichere Bilanz ziehen: Die Verfügbarkeit der «Lötschberger» liegt jetzt sogar über dem Mittel der übrigen Flotte. Die acht Optionsfahrzeuge wurden termingerecht abgeliefert. Dank der gezogenen Lehren aus der ersten Serie überzeugten sie von Anfang an durch ihre Qualität.

Zusammen mit rund 40 touristischen Partnern aus dem Berner Oberland und dem Wallis lancierten wir das Vermarktungskonzept unter der Marke «Lötschberger». Damit fördern wir den Ausflugsverkehr kantonsübergreifend, was in dieser Form schweizweit ein Novum ist. Sowohl der Angebotsausbau wie auch die vereinte Vermarktung haben sichtbar Früchte getragen: Die Frequenzen auf den beiden «Lötschberger»-Achsen Lötschberg und Simmental stiegen von Mai bis Oktober gegenüber dem Vorjahr um über 18 Prozent. Das grosse Passagieraufkommen im Ausflugsverkehr war zeitweise dermassen gross, dass wir an Wochenenden sogar Zusatzzüge einsetzten, um den Ansturm bewältigen zu können. Zu diesem Erfolg beigetragen hat sicherlich auch das Ende 2008 eingeführte Flügelkonzept Lötschberg/Simmental mit den neuen komfortablen Direktverbindungen Bern–Spiez–Zweisimmen.

#### **Personenverkehr Bus:**

Beim Busverkehr haben verschiedene Angebotsanpassungen in den Räumen Burgdorf, Langnau und Hasle-Rüegsau sowie die allgemeine Nachfrageentwicklung 2009 zu einer Frequenzzunahme von knapp 2 Prozent geführt. Die Personenkilometer stiegen um 3 Prozent, der Verkehrsertrag wuchs um 3,7 Prozent. Im laufenden Jahr erwarten wir wiederum einen Zuwachs, da wir mit dem neuen Fahrplan Ende 2009 das Angebot nochmals massiv ausgebaut haben. Hinzu kommt die Umstellung der Strecke Huttwil–Sumiswald auf Busbetrieb, welche dieses Jahr erstmals voll zur Geltung kommt.

#### **Personenverkehr Schiff:**

Ausserordentlich erfreulich hat sich die Schifffahrt im vergangenen Jahr entwickelt: Die Fahrgastzahlen bei der Kursschifffahrt waren mit über 1,3 Mio. Passagieren so hoch wie seit Jahren nicht mehr. Gegenüber dem Vorjahr verzeichneten wir einen Zuwachs von fast 29 Prozent. Auch die spezifischen Angebote fanden grosses Interesse, zumal wir unser Marketing gezielter auf die potenziellen Zielgruppen ausgerichtet haben. Und natürlich, ich kann es nicht verhehlen, half auch das allgemein gute Wetter mit, das beste Finanzergebnis seit zehn Jahren zu erreichen: mit einem Plus von 237'000 Franken erreichte die Schifffahrt die schwarze Null. Und dies notabene ohne Subventionen. Grund zur Euphorie besteht deswegen jedoch nicht: Es lässt sich heute schlicht noch nicht sagen, ob und wie nachhaltig diese Entwicklung ist. Einerseits weil die Instandhaltung der Schiffsflotte sehr kostenintensiv ist und andererseits die Erträge von sehr unsicheren Faktoren wie beispielsweise dem Ausflugs Wetter abhängen.

**Personenverkehr Autoverlad:**

Im Autoverlad am Lötschberg stiegen die Verladefrequenzen auf den beiden Destinationen Kandersteg–Goppenstein und Kandersteg–Iselle um 2,3 Prozent. Dies, obwohl der Tourismusverkehr im Kanton Wallis im ersten Halbjahr 2009 rückläufig war und die schnelle Verbindung durch den Lötschberg-Basistunnel sehr attraktiv ist. Das finanzielle Ergebnis ist mit einem Plus von 14'000 Franken zwar positiv. Unter dem Strich bleibt der BLS damit aber gerade ein Rappen pro Fahrzeug in der Kasse. Das ist sehr wenig für ein nicht abgeltungsberechtigtes, marktorientiertes Angebot.

**BLS Cargo**

Über ihre Leistungsbilanz hat BLS Cargo am 29. März bereits ausführlich orientiert. Ich möchte das Ergebnis nochmals kurz zusammenfassen: BLS Cargo hat frühzeitig auf die veränderte Wirtschaftlage reagiert, so dass das negative Ergebnis sich letztes Jahr mit –3,6 Mio. Franken in Grenzen hielt. Angesichts des Umsatzeinbruchs von fast 40 Mio. Franken ist dieses Ergebnis als sehr beachtlich einzustufen. Der Verkehrsrückgang von insgesamt 19 Prozent war bei allen Verkehrssegmenten zu spüren. Einzig die Rollende Autobahn erwies sich mit einem Wachstum von 8 Prozent als krisenresistent. Ein Grund für die gute Entwicklung dieses Verkehrs liegt einerseits im relativ stabilen LKW-Segment und andererseits im eher schwachen Vorjahr bei RAlpin. Am stärksten spürte BLS Cargo den Rückgang im kombinierten Verkehr über die Lötschberg–Simplon-Achse, wo die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 33 Prozent einbrach. Der Wettbewerbsdruck hat wegen der schlechten Konjunktur markant zugenommen, was sich vor allem in einem grossen Preisdruck und in günstigen Angeboten besonders beim Strassentransport äussert.

Ein positiveres Bild als die Transitverkehre liefern die Binnen-, Import- und Exportverkehre von BLS Cargo. Diese gingen gegenüber dem äusserst erfolgreichen Geschäftsjahr 2008 lediglich um 2 Prozent zurück. BLS Cargo konnte trotz der Rückgänge auf beiden Transitachsen den Marktanteil mit 41 Prozent (Vorjahr 43) am gesamten Transitverkehr auf der Schiene durch die Schweiz knapp halten.

Gemeinsam mit der BLS AG ergriff die BLS Cargo bereits im Herbst 2008 Massnahmen. Dabei galt es, die Überkapazitäten bei den Produktionsressourcen anzupassen, die durch den Nachfragerückgang entstanden waren. Indem wir Massnahmen wie Einstellungs- und Investitionsstopp oder die Vermietung von Loks und Lokpersonal an andere Bahnen rasch umsetzten, konnten wir dem Abwärtstrend spürbar entgegenwirken. Es gelang jedoch nicht ganz, die Auswirkungen des Nachfrageeinbruchs vollständig zu kompensieren.

BLS Cargo nahm den Rückgang gleichzeitig zum Anlass, sich intensiv mit den Kosten und Prozessen im Unternehmen auseinanderzusetzen. Mit dem Effizienzsteigerungsprojekt «Aufstieg 2011» haben wir strukturelle Massnahmen eingeleitet. Damit wollen wir den Ressourcen- und Personaleinsatz längerfristig optimieren. Das Jahr 2010 wird dabei ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zurück zur Spitze sein.

**BLS Netz AG – Infrastruktur**

2009 war das erste volle Geschäftsjahr der BLS Netz AG, in welche die Infrastruktur der BLS AG per 1.1.2009 ausgegliedert wurde. Das war für die BLS ein markantes Projekt: Mit der Schaffung der BLS Netz AG als neue Eigentümerin der BLS-Infrastrukturanlagen gewinnen wir, unsere Mitarbeitenden, Partner und Kunden Kontinuität und Planungssicherheit. Die BLS

AG und die BLS Netz AG aus einer Hand geführt, was im Interesse eines integrierten Bahnbetriebs ist.

Der Verkauf von Trassenkilometern (Trkm) konnte im vergangenen Jahr um 2,5 Prozent auf 13,5 Mio. Trkm gesteigert werden, wobei sich angesichts der Wirtschaftskrise auch hier unterschiedliche Tendenzen widerspiegeln: Personenverkehr plus 3,7 Prozent, Güterverkehr minus 4,4 Prozent. Das Wachstum im Personenverkehr übertraf jedoch in absoluten Zahlen den Rückgang im Güterverkehr, was zu einer insgesamt positiven Entwicklung führte. Das Ergebnis war mit 152'000 Franken im Bereich der «schwarzen Null». Nachdem in den Vorjahren wichtige Erweiterungsprojekte abgeschlossen werden konnten (Lötschberg-Basistunnel, Doppelspurausbauten Gürbetal und Bern-Neuchâtel), standen im vergangenen Jahr planmässige Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an der Infrastruktur im Fokus. Insgesamt, das darf ich hier festhalten, verfügt die BLS Infrastruktur über eine solide Substanz.

Die grössten Bauprojekte 2009 waren die Steinschlagschutzbauten an der Burgfluh in Wimmis (CHF 2,3 Mio.), der Bahnhof und Knoten Burgdorf (Anteil BLS-Netz CHF 16,5 Mio.) sowie der Bahnhofausbau in Willisau (CHF 18 Mio.).

Im Fahrplanjahr 2009 verkehrten 30'419 Züge durch den Lötschberg-Basistunnel. Dabei weist das Gesamtsystem Basistunnel/Scheiteltunnel eine hohe Zuverlässigkeit aus: Nur 1,9 Prozent aller Züge wurden über die Bergstrecke umgeleitet und lediglich 0,2 Prozent davon wegen Störungen an der Infrastruktur. Die Auslastung des Lötschberg-Basistunnels erreicht an Spizentagen heute 99 Prozent, wobei der Personenverkehr angesichts der begrenzten Kapazität zunehmend den Güterverkehr auf der Basisstrecke konkurrenziert. Gleichzeitig besteht auf der Lötschbergachse jedoch schon seit der Öffnung des Huckepackkorridors (ab 2001) und der Liberalisierung des Güterverkehrsmarkts auch im Güterverkehr ein starkes Nachfragewachstum. Insbesondere auf grossprofiligen Trassen mit Eckhöhe 4 Meter ist ein starker Nachfragedruck spürbar, weil diese Züge über die Gotthardachse (max. Eckhöhe 3,8 Meter) nicht verkehren können. Wir stellen fest, dass bei den Güterverkehrskunden die Attraktivität der Lötschbergstrecke im Verhältnis zum Gotthard wächst.

Damit hat sich der Lötschberg bereits zu einem der Engpässe auf der Nord-Süd-Achse entwickelt. Weitere Engpässe bestehen zwischen Bern und Thun, auf den Zufahrten zum Knoten Bern sowie zwischen Olten und Basel (Wisenberg). Für diese Engpässe müssen gesamtheitlich für diesen Korridor im Rahmen der nationalen Infrastrukturplanung (Bahn 2030, Leistungsvereinbarung Bund-SBB, Infrastrukturfonds) dringend Lösungen gefunden werden. Besonders dringlich ist das 3. Gleis. Gümligen-Münsingen, ohne das sich die S-Bahn nicht mehr wesentlich weiterentwickeln können. Insbesondere der ¼-Stundentakt Bern-Münsingen rückt ansonsten in weite Ferne. Als Netzbetreiber ist es unsere Aufgabe, der Politik die Entscheidungsgrundlagen über die künftige Bahninfrastrukturentwicklung zur Verfügung zu stellen. Deshalb hat die BLS 2008 den Auftrag für eine Studie zum Ausbau des Lötschberg-Basistunnels erteilt. Wir haben Ihnen die Resultate Mitte März kommuniziert: Die Ergebnisse zeigen, dass ein Weiterausbau unter Aufrechterhaltung des Betriebs technisch machbar ist. Bei einer Bauzeit von rund zwölf Jahren würden die Kosten je nach Ausbauvariante zwischen 800 Mio. und rund 1,3 Mia. Franken betragen. Aus unserer Sicht ist dieser Ausbau – mit Blick auf das prognostizierte Nachfragewachstum im Personen- und Güterverkehr – dringend notwendig.

### **Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – Pensionskassenlösung**

Unseren rund 2800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 17 Nationen möchte gilt ein spezieller Dank. Sie haben 2009 ausgezeichnet gearbeitet und angesichts des wirtschaftlich schwierigen Umfeldes viel Flexibilität bewiesen. Deshalb bin ich froh, dass sich auch beim Vorsorgewerk nach Jahren der Unsicherheit eine gute Lösung abzeichnet. Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks BLS lag Ende 2009 unter Berücksichtigung unserer erneuten Rückstellung von 19,4 Mio. Franken bei rund 90 Prozent. Das ist gegenüber dem Vorjahr eine spürbare Verbesserung, die nicht zuletzt auf die positive Entwicklung des Finanzmarktes zurückzuführen ist. Die BLS hat in den letzten vier Jahren über 88 Mio. Franken in die Sanierung der Pensionskasse investiert. Und auch die Mitarbeitenden bringen ein grosses Opfer: Sie beteiligen sich an der Sanierung nebst der Umstellung auf das Beitragsprimat und der Verzinsung zum (tieferen) BVG-Zinssatz seit 2006 mit einem Sanierungsbeitrag von 3 Prozent auf dem versicherten Verdienst.

Inzwischen konnte für die Personalvorsorge eine langfristige strukturelle Lösung gefunden werden: Die BLS beschloss Ende 2009, zusammen mit neun Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und des Tourismus eine neue Sammelstiftung für die berufliche Vorsorge zu gründen. Diese Stiftung mit dem Namen „Symova“ setzt sich aus sanierungswilligen Unternehmen zusammen. Der Entscheid wurde auch von den Versicherten der BLS mit grossem Mehr bestätigt. Symova nimmt nur Vorsorgewerke auf, die sich im Anschlussvertrag zur Sanierung verpflichten, sprich den Minimaldeckungsgrad einhalten und erhöhte Sanierungsbeiträge leisten. Die übrigen Vorsorgewerke, insbesondere die Rentnerwerke, bleiben in der Ascoop. Den Versicherten ermöglicht dies die nahtlose Weiterführung ihrer Vorsorgepläne und unveränderte Leistungen – sowohl für Aktive wie auch für Rentner.

### **Herausforderungen 2010**

#### **Personenverkehr:**

Im Personenverkehr strengen wir uns dieses Jahr besonders bei der Kundeninformation an, die wir verbessern wollen.

Am östlichen und westlichen Rand des BLS-Netzes wird Ende 2010 ein wichtiger Schritt hin zu einem verbesserten Bahnangebot gemacht: Wir setzen die neue Aufgabenteilung im regionalen Personenverkehr in den Gebieten Luzern West, Solothurn und Berner Jura um. Demnach ist die BLS ab Ende 2010 neu für die Regionalverkehrsleistungen auf den Linien Luzern–Wolhusen–Langnau i.E./–Huttwil–Langenthal allein verantwortlich. Die SBB übernimmt im Gegenzug den Regionalverkehr auf der Linie Solothurn–Moutier. Damit werden die Fahrgäste in beiden Regionen von vereinfachten operativen Abläufen und – so hoffe ich doch – von noch pünktlicheren Zügen profitieren können.

#### **BLS Cargo:**

Für BLS Cargo rechnen wir allgemein mit einer schwachen Erholung der Wirtschaft. Verkehr und Ergebnis dürften sich auf tieferem Niveau stabilisieren. BLS Cargo wird sicherlich über das Jahr 2010 hinaus Zeit benötigen, um wieder zum Niveau des Jahres 2008 zurückzufinden. Wir sind deshalb auch im laufenden Jahr stark gefordert, verfolgen die Entwicklung aufmerksam und müssen mit den Ressourcen haushälterisch umgehen. Umso wichtiger ist es, dass die verkehrspolitischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in den kommenden Jahre weiterentwickelt werden..

**BLS Netz AG:**

Das mittelfristig grösste Infrastrukturprojekt der BLS umfasst den Neu- und Ausbau einer 4,1 km langen Doppelspur zwischen Rosshäusern und Mauss. Davon verlaufen 2,1 Kilometer im Rosshäuserntunnel. Der Spatenstich für dieses 187,5 Millionen Franken umfassende Projekt ist im gegen Ende dieses Jahres vorgesehen.

**Werkstätten:**

Ein letzter Ausblick gilt noch den Werkstätten: Die betriebsnahe Instandhaltung für den Berner S-Bahn-Verkehr nehmen wir seit 2003 auf der gemieteten SBB-Anlage Bern Aebimatt vor. Nach heutigem Planungsstand zur Erweiterung der Infrastruktur des Bahnhofs Bern, steht uns das Areal gemäss den Ausbauplänen der SBB ab ungefähr 2015 nicht mehr zur Verfügung. Deshalb intensivieren wir nun im laufenden Jahr die Suche nach einem geeigneten neuen Standort.

**Politische Herausforderungen**

Auch das politische Umfeld im Bahnwesen war und ist von der Finanzkrise geprägt: Sinkende Steuereinnahmen führen zu einem erhöhten Druck auf die öffentlichen Verkehrsausgaben von Bund und Kantonen. Deshalb gehen wir davon aus, dass um die Finanzierung von Ausbauten und Erweiterungsprojekten in Zukunft politisch noch härter gerungen wird. Gemeinsam mit unseren Partnerkantonen setzen wir uns gegen einen Abbau im Regionalverkehrsangebot ein. Und wir stellen die Grundlagen für einen nachfrage- und bedarfsorientierten – sprich sinnvollen und ökonomisch vertretbaren – Infrastrukturausbau zur Verfügung.

In jedem Fall müssen die Ausbauprojekte auf dem BLS- und SBB-Netz im Raum Bern rasch vorangetrieben werden. Insbesondere das Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) ist für die BLS von vitaler Bedeutung. Der Bahnhof Bern ist das Herzstück – die Lebensader – unseres Liniennetzes. Deshalb setzen wir uns gemeinsam mit Stadt und Kanton Bern, RBS und SBB für den zukunftsweisenden Ausbau der Bahnanlagen ein. Nur so lässt sich das S-Bahnsystem rund um Bern langfristig nachfragegerecht entwickeln.

Hiermit bin ich mit meinen Ausführungen am Ende angelangt und hoffe, Ihnen einen anschaulichen Einblick in das vergangene Geschäftsjahr und die aktuellen Herausforderungen gegeben zu haben.

Ich danke Ihnen vielmals für Ihre Aufmerksamkeit und stehe Ihnen am Schluss gerne noch für Fragen zur Verfügung.

\*

\*

\*