

MITARBEITENDE
RÄUMEN AUF

2
0
2
1





Die Zwillinge «Effizienz» und «Motivation»

Bei ähnlichem Umsatz wie im Vorjahr durften wir das Jahr 2021 mit einem guten finanziellen Jahresergebnis schliessen. Geschuldet ist dies der guten und umsichtigen operativen Führung unserer Unternehmung NSNW AG, den sehr engagierten Kaderleuten auf allen Führungsebenen mithin, aber – und vor allem – auch dem unermüdlichen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sei dies im täglichen (und immer mehr auch nächtlichen) Betrieb auf der Strecke, bei den Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen aber auch im «Bürobereich» in Projektierung, Einsatzplanung, IT, Rechnungswesen und Administration. Und, wie unser Geschäftsbericht aufzeigt, auch beim «Aufräumen» nach Unfällen auf den Nationalstrassen.

Die entsprechenden Berichte illustrieren sehr gut, wie unsere Mitarbeitenden bei jedem Unfall mit engagiertem Mitdenken und vielen wichtigen Einzelentscheidungen dafür besorgt sind, dass Unfälle rasch und im Dienste des Auftraggebers und vor allem der Verkehrsteilnehmenden bewältigt werden können. Aus den Zeilen springt einem nachgerade entgegen, wie viel Motivation hinter der Tätigkeit steckt. Bloss: Woher kommt diese augenscheinliche Motivation, gepaart mit Stolz, für uns alle eine schwierige, aber wichtige Arbeit auch noch möglichst kostengünstig verrichten zu dürfen?

«Erhöhend auf die Kosten des Betriebs wirken einerseits zunehmende Anforderungen (...) sowie die Inbetriebnahme neuer (...) Anlagen. Andererseits werden zusammen mit den Gebietseinheiten und im Verkehrsmanagement auch Effizienzgewinne angestrebt», so der Bundesrat auf S. 23 der unlängst in Vernehmlassung geschickten Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum

Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Als privatwirtschaftlich geführte, vollumfänglich im Eigentum der Kantone stehende Aktiengesellschaft, die im Auftrag des Bundes für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen in den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn zuständig ist, muss das Anstreben von Effizienzgewinnen natürlich durchaus und durchwegs in unserem Sinne liegen. Nachgerade machen wir seit der Gründung unserer Unternehmung im Jahre 2008 nichts Anderes, als laufend die Leistung im Verhältnis zur Zeit zu verbessern – mit modernen technischen Mitteln, aber auch mit Prozessoptimierungen. Wie bei jeder anderen gewinnorientierten Unternehmung auch, ist unsere operative Führung motiviert, dauernd besser zu werden. Dank menschenorientierter Führung und tadelloser wie auch sicherer Organisation des Arbeitsalltags schlägt diese Motivation auch auf unsere geschätzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch, wie die Schilderungen in diesem Geschäftsbericht zeigen. Das dauernde Streben

nach besseren Dienstleistungen für den Auftraggeber und die Kunden sowie nach noch effizienterer Arbeitsverrichtung springt nicht bloss aus den Zeilen dieses Geschäftsberichts, sondern zieht sich durch unsere Tätigkeit durch, gewissermassen bis zum Nylonfaden des Fadenmähers in der Grünpflege und bis zum letzten Relais in der Tunnelelektrik und -elektronik.

Und nun strebt der Bund in den nächsten Jahren eben «Effizienzgewinne» bei und mit den Gebietseinheiten an. Damit sind wir, wie erwähnt, vollumfänglich einverstanden; es handelt sich mithin um ein gemeinsames Ziel. Jedenfalls soweit damit gemeint ist, dass die Gewinne aus besagter Effizienzsteigerung nicht einseitig in Bern anfallen, sondern gleichermassen auch in Oensingen, Schafisheim und Sissach. Denn eine Unternehmung (und deren Personal) kann nur dann ihr dauerndes Effizienzstreben fortsetzen und gar noch ausbauen, wenn damit auch eine Motivation verbunden ist.

Johannes Sutter

Zahlen und Fakten 2021

Erfolgsrechnung

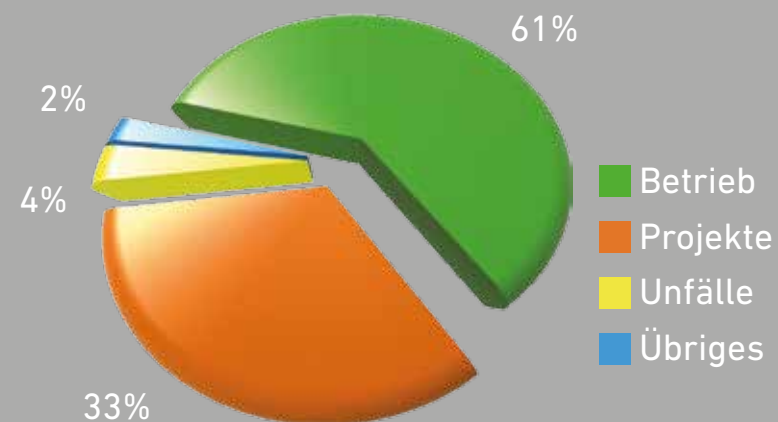
(in MCHF)	2021	2020	Veränderung %
Umsatz	55.4	54.9	0.8
Material/Drittleistung	20.0	19.8	1.4
Personalaufwand	24.3	24.4	-0.7
Betriebsaufwand	5.5	5.6	-0.9
Abschreibung	3.2	3.3	-2.6
Gewinn	2.3	1.8	25.5

Finanzielle Informationen

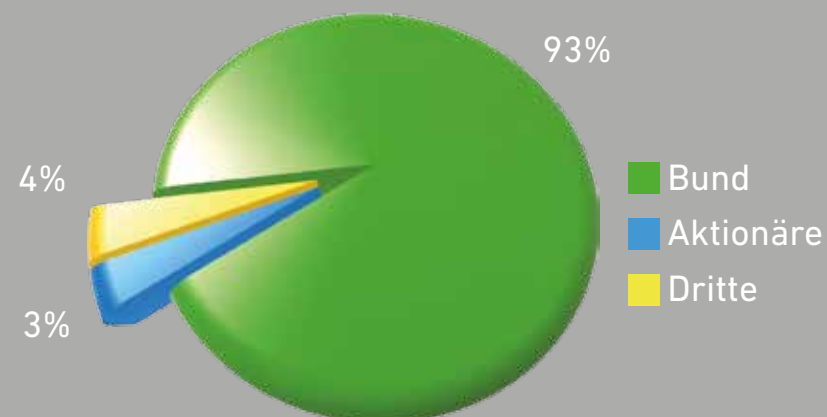
(in MCHF)	2021	2020	"Veränderung %"
Investitionen Sachanlagen *	2.2	3.2	-31.8
Free Cash Flow	2.8	2.0	40.6
Dividende	1.6	1.3	22.4
Zuweisung Gewinnreserven	0.7	0.6	16.7

* grosse Verzögerungen der Auslieferungen im 2021 Überhang ins 2022:
1.4 MCHF (Vorjahr 0.5 MCHF)

Umsatz nach Segment

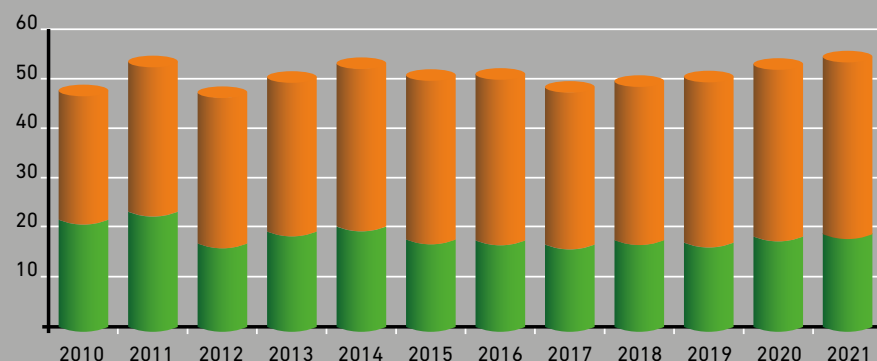


Umsatz nach Hauptauftraggeber



Umsatz mit Anteil Fremdleistung

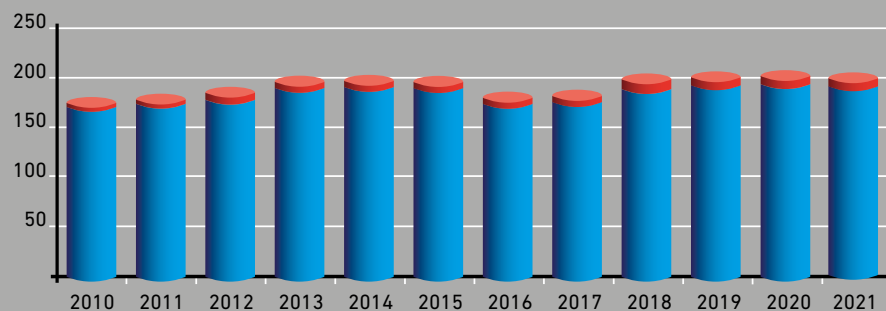
(in MCHF, per 31.12.2021)



■ Anteil Fremdleistung

Mitarbeiterbestand mit Anteil Lernenden

(per 31.12.2021)



■ Anteil Lernende

Unterhaltene Infrastruktur

Strassenlänge	280 km
Grünfläche	5'000'000 m ²
Rastplätze	25
Tunnel	40
Kunstabauten	1'000

Weitere interessante Fakten

Strombedarf	19'882 MWh
Salzverbrauch	3'776 t
Soleverbrauch	3'729'126 l
Entsorgung Siedlungsabfall	588 t
Entsorgung Entwässerung und Wischgut	4052 t
Anzahl Unfallreparaturen	479
Kadaverfunde - Wildtiere	482
Kadaverfunde - Haustiere	47



NSNW

**2
0
2
1**

Inhalt

Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten 3

Zahlen und Fakten 2021 4

Unfalldienst – wichtiger als man denkt! 9

«Das Schlafen ist nicht mehr garantiert» 12

«Beschädigte Leiteinrichtungen sind mein Tagesgeschäft.» 14

«Manchmal gibt es sogar ein Dankeschön eines Verunfallten» 16

«Ich bin zwar am Ende der Kette, aber von Anfang an dabei!» 18

Lagebericht 21

Portrait 23

Organe 26

Verwaltungsrat 26

Geschäftsleitung 27

Jahresrechnung 29

Bilanz 30

Aktiven 30

Passiven 31

Erfolgsrechnung 32

Geldflussrechnung 33

Eigenkapitalnachweis 34

Anhang zur Jahresrechnung 35

Erläuterung zur Bilanz 38

Erläuterung zur Erfolgsrechnung 43

Weitere Angaben 44

21 Gewinnverteilung 45

23 Revisionsbericht 46

26 Standorte 50

**0
7**



Unfalldienst – wichtiger als man denkt!

Oskar Arnet (64), Fachspezialist Kontrolle Betrieb (FaSKoB), ASTRA Filiale Zofingen

«Ein schneller Unfalldienst ist eine wichtige Voraussetzung für eine sichere Autobahn. Ein Unfallschaden an der Infrastruktur darf nicht zu weiteren Gefährdungen für die Verkehrsteilnehmenden führen. Darum müssen Sicherheitsmängel schnell behoben werden.»

Der Unfalldienst ist ein Teilprodukt in der Leistungsvereinbarung zwischen der NSNW und dem Bundesamt für Strassen ASTRA. In verschiedenen Regelwerken sind die Vorgaben an die Gebietseinheiten festgehalten. Als langjähriger, erfahrener Autobahnfachmann kennt Oskar Arnet die Vorgaben, wie auch die Probleme aus der Praxis.

«Die besten Unfälle sind die, die gar nicht stattfinden», sagt Arnet überzeugt. Damit Unfälle verhindert werden können, investiert das ASTRA viel Zeit und Geld. Die Infrastruktur wird so ausgelegt, dass korrekt fahrende Verkehrsteilnehmende sicher an ihr Ziel kommen.

Zur Optimierung der Infrastruktur werden durch die Verkehrspolizei sämtliche Unfälle in der Schweiz erfasst. Durch die klare Zuordnung zur Strecke kann die Situation geographisch ausgewertet und beurteilt werden. Wenn sich in einem Jahr innerhalb von 250m mehr als acht Ereignisse mit Personenschaden ereignen, so handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt.

Solche Unfallschwerpunkte werden durch Oskar Arnet (in seiner Funktion als Streckenmanager) zusammen mit dem Sicherheitsbeauftragten Strecke der Gebietseinheit beurteilt und wenn möglich beseitigt. «Eine schnelle Beseitigung ist aber nicht immer möglich. Die Strecken sind teilweise seit Jahren gewachsen. Anpassungen können Auswirkungen auf Anschlüsse, das untergeordnete Netz und die Eigentumsverhältnisse haben».

Im Rahmen des Blackspot Management (BSM) wird bei den Unfallschwerpunkten jeder Unfall einzeln analysiert. Aus den Erkenntnissen resultieren individuelle Massnahmen.

Sofortmassnahmen können schnell und einfach umgesetzt werden. Oft führen schon Anpassungen an der Signalisation oder der Markierung zu einer Erhöhung der Sicherheit. Aber auch weitere Abklärungen, wie Griffigkeitsmessungen werden als Sofortmassnahme schnell eingeleitet.

Kurz- und mittelfristige Massnahmen dauern je nach Situation etwas länger. Handelt es sich um reine Markierungsarbeiten, so können diese schnell umgesetzt werden. Bedarf es einer Belagserneuerung oder sind Anschlüsse betroffen (z.B. Vortrittsregelung), so fliessen die Massnahmen in den kleinen baulichen Unterhalt und werden als Einzelmassnahmen in die Mehrjahresplanung aufgenommen.



Oskar Arnet ist seit 14 Jahren in der Filiale 3 (Zofingen) des ASTRA Verbindungsglied zu den Gebietseinheiten.

In seiner Funktion als FaSKoB prüft er die Qualität der Leistungen der NSNW und koordiniert die Zusammenarbeit mit dem ASTRA.

In seiner Funktion als Streckenmanager (StreMa) arbeitet er zusammen mit den Sicherheitsbeauftragten der Gebietseinheiten an der Weiterentwicklung der Sicherheit auf den Autobahnen.

Vor seiner Tätigkeit beim ASTRA war Oskar Arnet viele Jahre beim Kanton Aargau Werkhofsleiter in Schafisheim.

In der Schadenabwicklung innerhalb des ASTRA gilt Oskar Arnet schweizweit als Experte und hat massgeblich die Prozesse und die Vorgaben mitgeprägt. Er ist ein kompetenter und zuverlässiger Ansprechpartner für die Schadenabteilungen der Versicherungen.

Natürlich ist die Umsetzung nebst der Sicherheit auch abhängig von den Kosten. Massnahmen aus dem Blackspot-Management können je nach Situation zu erheblichen Kosten führen.

«Es sind Unfallschwerpunkte bekannt, welche nur durch eine übergeordnete Projektierung in Zusammenarbeit mit Kantonalen Ämtern gelöst werden können, besonders wenn noch Landerwerb notwendig ist», erklärt Arnet.

Trotz der laufenden Massnahmen kommt es immer wieder zu Unfällen. Auf dem Gebiet der NSNW sind dies jährlich zwischen 450 und 700 Ereignisse, bei welchen die NSNW in irgendeiner Form zum Einsatz kommt.

Damit die Sicherheit schnell wieder hergestellt ist, müssen die Gebietseinheiten einen Bereitschaftsdienst vorhalten. Dieser ist im Sommer und im Winter unterschiedlich.

Im Winter müssen bei Schneefall die Fahrspuren möglichst schnell vom Schnee befreit werden können. Bei einem Volleinsatz werden auf dem Gebiet der NSNW über 50 Personen gleichzeitig benötigt. Im Sommer hingegen ist der Personalbedarf im Bereitschaftsdienst deutlich kleiner.

Wenn ein Schadenfall an der Infrastruktur entsteht, muss die Sicherheit schnell wieder hergestellt werden. Oft geschieht das bei der Erstintervention provisorisch, damit der Verkehr wieder fließen kann. Die effektive Reparatur soll dann zeitnah erfolgen. Was zeitnah bedeutet ist immer von der Risikobeurteilung abhängig. Bei einem Anschluss mit tiefer Geschwindigkeit sind das Risiko und die Auswirkungen anders zu beurteilen als auf der Stammachse mit hoher Geschwindigkeit oder in einem Tunnel.

Sind bei einem Anschluss durch den Unfall zusätzliche Signalisationen notwendig, so führt dies oft zu Verwirrung. Hier muss die Reparatur priorisiert werden. «Nebst der Sicherheit erwarten wir auch ein sauberes und ordentliches Erscheinungsbild der Autobahn», betont Arnet.

Die Unfallabwicklung wird vollständig durch die Gebietseinheiten vorgenommen. Das ASTRA wird im Rahmen der Vorgaben informiert. Dies geschieht vor allem, wenn die Schäden auf ihre Sicherheit beurteilt werden müssen. Bei einem Brand in einem Tunnel ist das meist der Fall. Bei längeren Behinderungen ist die Information für das Verkehrsmanagement wichtig, damit schnell eine optimale Umfahrung eingerichtet und kommuniziert werden kann. Natürlich ist das ASTRA auch involviert, wenn die Gefahr von grösseren Umweltschäden besteht.

Ganz zum Schluss des Prozesses ist Oskar Arnet dann oft wieder involviert. Regelmässig kommt es zu Diskussionen mit den Versicherungen bezüglich Haftungsfragen. Können sich die Gebietseinheiten mit den Versicherungen nicht im Rahmen der Vorgaben einigen, muss der FaSKoB die Interessen des ASTRA in den Verhandlungen vertreten.

«Die Entwicklung des Rechtsverständnisses finde ich bedauerlich. Oft diskutiert man lange – auch um kleine Beträge», meint Arnet.

Ein berechtigter Zeitwertabzug beispielsweise bei elektronischen Einrichtungen ist nachvollziehbar und wird vom ASTRA auch nicht bestritten. Wenn dann aber über eine Reduktion auf eine Arbeitsleistung oder der Sperrung diskutiert wird, geht dies für Arnet eindeutig zu weit. «In solchen Fällen geht die Verhandlung in die Rechtsabteilung. Diese muss juristisch gegen den Verursacher, bzw. die Versicherung vorgehen.»







«Das Schlafen ist nicht mehr garantiert»

Roland Boss (42), Einsatzleiter Schafisheim

Ist Roland Boss auf Bereitschaft, dann ist der Schlaf nicht mehr garantiert. Die Unfälle während des Tages sind das kleinere Problem, da tagsüber genügend Personal im Einsatz ist. Nachts aber kommt der Bereitschaftsdienst zum Einsatz. Auf jedem der drei Standorte stehen jeweils ein Einsatzleiter und drei bis vier Mitarbeitende auf Abruf zur Verfügung. Jederzeit kann der Alarm losgehen und Roland ist im Einsatz.

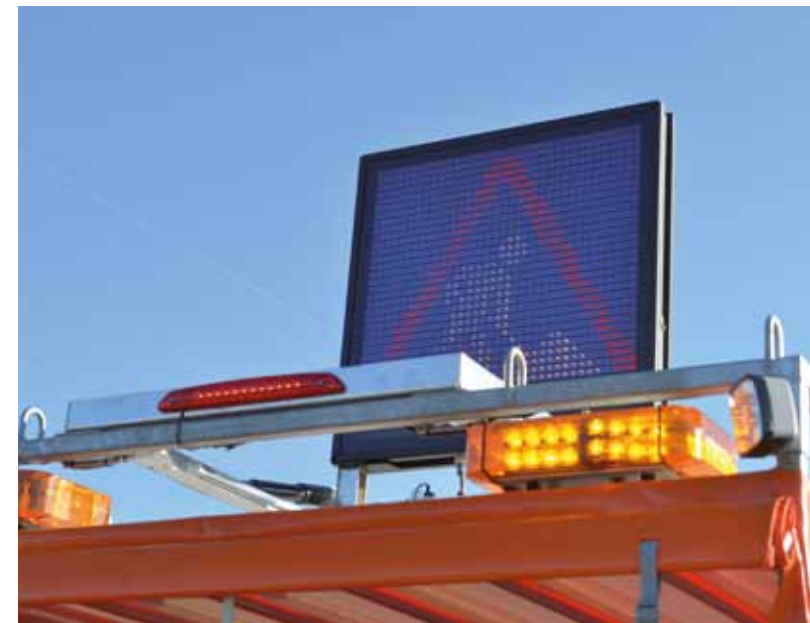
«Als erstes muss ich mir einen Überblick verschaffen», erklärt Roland. Dabei sind das Was und das Wo sehr wichtig. Durch die langjährige Erfahrung kann bereits auf Grund der Polizeimeldung eine erste Analyse erfolgen. «Hier sind die Streckenkenntnisse sehr wichtig: Gibt es an dieser Stelle eine Kurve? Hat es andere Spezialitäten?», erläutert Roland.

Für einen Überblick helfen auch die ersten Fotos, welche die Polizei zustellt. Je nach Unfallort kann er zudem auf die Überwachungskameras zugreifen und einen ersten Blick auf die Situation werfen. So erhält Roland einen Eindruck vom Schadenbild und kann entsprechend überlegen, wen von seinen Mitarbeitenden er zusätzlich aufbieten muss. «Je nach Schaden brauche ich jemanden, der den Kran bedienen kann oder ich brauche andere spezielle Kenntnisse oder Fähigkeiten. Ein geübter Mitarbeiter ist immer schneller als ein ungeübter», informiert Roland. Die Geschwindigkeit ist immer ein Thema. Die Behinderung muss möglichst behoben sein, bevor der Pendlerverkehr einsetzt.

Dem Schaden entsprechend alarmiert Roland die benötigten Personen. Zuerst bietet er die Mitarbeitenden seines Standortes auf. Bei Bedarf kann er auch auf die Bereitschaftsdienste von Sissach und Oensingen zugreifen.

Ist eine Leitplanke so beschädigt, dass sie den Verkehr gefährdet, braucht es immer drei bis vier Mitarbeitende zur provisorischen Reparatur. Ebenso wenn eine Sperrung notwendig wird; in diesem Fall werden auch mehrere Fahrzeuge benötigt (Vorwarner, Anpralldämpfer, Unfallreparaturfahrzeug). Ist aber ein kleiner Schaden vorhanden oder muss einzig gewischt werden, dann wird auch nur ein zusätzlicher Mitarbeiter aufgeboten.

Nach der Alarmierung begibt sich Roland auf den Schadenplatz, um vor Ort einen genauen Augenschein zu nehmen. «Hier kann ich den Schaden richtig beurteilen und den Mitarbeitenden die letzten Instruktionen erteilen», erzählt Roland. Währenddem bereiten die Mitarbeitenden im Werkhof die benötigten Fahrzeuge und Geräte vor. Sobald Roland die Freigabe gibt, fahren die Mitarbeitenden auf die Unfallstelle.



«Geschieht der Unfall bei hohem Verkehrsaufkommen, so fahren wir mit Blaulicht auf die Unfallstelle», erklärt Roland. Drei Fahrzeuge sind in Schafisheim entsprechend ausgestattet. Das Blaulicht darf nur auf Anweisung der Polizei genutzt werden. «Heute funktioniert zwar die Rettungsgasse besser als vor einigen Jahren, dafür hat aber der Verkehr weiter zugenommen», klärt Roland auf.

Die Zeit ist ein weiterer wichtiger Faktor im Ereignisfall. Je schneller die Mitarbeitenden an der Unfallstelle sind, umso schneller kann die Strasse wieder dem Verkehr freigegeben werden. Nebst der Verfügbarkeit ist dies auch für die Sicherheit wichtig. Die Fahrzeuge am Ende des Staus sind immer stark gefährdet, vor allem wenn das Stauende in einer Kurve liegt.

Je nach Situation wird auch der Einsatzleiter Gebietseinheit (ELG) informiert. Der ELG unterstützt Roland in seinen Entscheidungen. Bei grösseren Ereignissen bildet er die Brücke zum ASTRA und eventuell zu den Medien. Üblicherweise bleibt Roland auf dem Schadenplatz, bis die Strasse wieder für den Verkehr freigegeben wird.

Das Aufräumen gestaltet sich sehr unterschiedlich. Je nach Situation des Schadens und des Verkehrsaufkommens wird eine provisorische Reparatur vorgenommen. Das kann auch bedeuten, dass beispielsweise Leitplanken entfernt und die Fahrspuren mit mobilen Abschränkungen getrennt werden. Nur rund zehn Prozent der Schäden werden direkt bei der Erstintervention vollständig repariert. Bei den restlichen 90% wird die Reparatur zu einer verkehrstechnisch günstigeren Zeit abschliessend vorgenommen.

In seinen vielen Jahren im Autobahnunterhalt hat Roland schon einiges erlebt. «Einmal waren wir gerade mit dem Aufräumen fertig, da sah ich wie ein Auto die Böschung runterfährt», erzählt Roland. Bei diesem Unfall hatte der Fahrer einen Sekundenschlaf und ist von der Fahrbahn abgekommen. Glücklicherweise ist dem Fahrer nichts geschehen und er konnte unbeschadet aussteigen.

Ein anderer Fall endete tragischer. Damals war Roland neu auf der Autobahn. Sein Team war beim Aufräumen eines Unfalles. Plötzlich flitzte ein Auto an ihm vorbei und ein paar Sekunden später hörte er einen Schrei. Erschrocken dachte Roland an seinen Kameraden. Dieser blieb zwar unverletzt, aber ein Mitarbeiter eines Drittunternehmens wurde tödlich verletzt.

Diese Beispiele zeigen die Gefahren auf der Autobahn deutlich auf. Um mit diesen Risiken umzugehen, braucht es gute Erholungsphasen.

Diese Erholung holt sich Roland in der Natur. Als passionierter Berggänger trifft man ihn oft auf den hohen Gipfeln oder in den SAC-Hütten an. Bis vor kurzem hat Roland als Tourenchef in seiner Sektion die Verantwortung für das Tourenwesen getragen. Verantwortung tragen ist etwas, das Roland sehr gut liegt. Darum ist er auch gut geeignet für die Arbeit auf der Autobahn.

Aber auch die Grosstierrettung ist ein Hobby von Roland. «Es ist schon erstaunlich, wie viele Pferde und Kühe in Löcher fallen und gerettet werden müssen.» Regelmässig wird Roland zu Einsätzen gerufen und hilft so verunfallten oder kranken Tieren. Und natürlich holt er sich viel Kraft bei seiner Familie. Die beiden Kinder erfüllen ihn sehr und er geniesst jede Minute mit ihnen.



«Beschädigte Leiteinrichtungen sind mein Tagesgeschäft.»

Matthias Zubler (48), Mitarbeiter Schafisheim

Wir treffen Matthias (genannt Mätthu) auf der A1; nahe der Raststätte Gunzgen. Hier geschah kürzlich ein Unfall, an dem zwei Sattelschlepper und ein Personenwagen beteiligt waren. Beschädigt wurde die Leitplanke auf dem Standstreifen, der Belag auf der Fahrspur und die Leitplanke zwischen den Fahrspuren.

«Ich weiss nicht wie viele Leitplanken ich schon repariert habe, aber schon sehr viele», erzählt Mätthu. Seit 14 Jahren ist er in der NSNW und hat schon massenhaft Schäden auf der Autobahn gesehen und repariert. Am meisten werden Leiteinrichtungen beschädigt, aber auch Signalisationen, Pfosten und Zäune trifft es regelmässig. «Eigentlich wird alles beschädigt, was sich auf und neben der Autobahn befindet», fasst Mätthu kurz zusammen.

Gestern wurde bereits der Betonsockel repariert. Heute werden noch die Leiteinrichtungen montiert. Hier handelt es sich um ein Kastenprofil.

«Es gibt sehr unterschiedliche Leiteinrichtungen: verschiedene Kastenprofile, Leitplanken und auch Kombinationen aus beiden», erläutert Mätthu.

All diese Systeme befinden sich in der NSNW an Lager. Einzig bei speziellen Streckenabschnitten wie engen Kurven oder Brückenübergängen müssen Spezialanfertigungen erstellt werden. Dadurch kann sich die Reparatur natürlich verzögern.

Der Schadenfall in Gunzgen ist eine «normale» Reparatur. Diese dauern ohne Anreise zwischen zwei Stunden und einem Tag. In Gunzgen sind vier Personen im Einsatz. Wenn diese Reparatur abgeschlossen ist, fährt die Gruppe weiter nach Zuchwil, wo ein weiterer Schaden auf die Behebung wartet.

Es gibt aber auch grössere Schäden, welche durch Mätthu und seine Kollegen behoben werden müssen. Einmal platzte einem LKW bei Walterswil ein Reifen. Der LKW durchbrach die Mittelleitplanke und beschädigte auch die Leitplanken auf der Gegenfahrbahn. Auf rund 120 Meter wurden die Leitplanken beschädigt. «Das hat ausgesehen wie ein Trümmerfeld», erzählt Mätthu. Teile der Leitplanken wie auch vom LKW lagen über beide Fahrspuren verstreut. Die Ladung bestand aus Eiern. «Es mussten Fässer unterstellt werden, da die Eier ausgelaufen waren», informiert Mätthu.

Aufwendig sind die Schutzmassnahmen, welche benötigt werden. Für eine Reparatur auf dem Standstreifen benötigt es einen Signalanhänger als Vorwarner, einen Anpralldämpfer mit Schwellen und natürlich das Unfallreparaturfahrzeug, welches mit

1
4





Der Frühdienst beginnt um ca. 04.00h. Je nach Baustellen, in denen in der Nacht gearbeitet wurde, kann der Arbeitsbeginn auch früher sein.

Bis ca. 04.45h sollten die Einschränkungen auf jeden Fall beseitigt sein, damit die Fahrbahn ab 05.00h wieder frei ist. So wird der Pendlerverkehr möglichst wenig beeinträchtigt.

Der Spätdienst beginnt zwischen 12 und 13h. Im Spätdienst werden auch Sperrungen für die Nachtarbeiten aufgebaut. Dies kann je nach betroffenem Streckenabschnitt zwischen 19 und 21h beginnen und endet je nach Anzahl Sperrungen zwischen 20 und 24h. «Es kann aber durchaus mal 01.00h werden – vor allem wenn wir zusätzlich selbst Reparaturen ausführen müssen», informiert Mätthu.

Kran und dem notwendigen Werkzeug für die meisten Reparaturen ausgerüstet ist. In Gunzgen verfügt die Strecke über eine dynamische Überkopf-Signalisation. Dadurch kann auf den Vorwarner verzichtet werden und die Geschwindigkeitsanpassung erfolgt durch diese Überkopf-Signalisation.

Bei Reparaturen auf dem Standstreifen wird der Verkehr nur minim beeinflusst, bei einer Reparatur in der Mitte braucht es einen kompletten Spurabbau. Auf den meisten Strecken kann dies nur zu Randzeiten oder sogar in der Nacht ausgeführt werden.

Nachtarbeit ist in der Gruppe Technischer Dienst (TD), zu der Mätthu gehört, ein regelmässiges Thema. «Seit einiger Zeit arbeiten wir selten die ganze Nacht, sondern teilen uns auf und arbeiten in verschobenen Arbeitszeiten», erklärt Mätthu. Die Gruppe TD ist nebst den Reparaturen für die temporäre Signalisation zuständig. Sie bereiten Baustellen für die NSNW wie auch für Drittunternehmer vor und richten diese gemäss geltenden Sicherheitsnormen ein.



Nachtarbeit verlangt nach Erholung. Diese holt sich Mätthu bei seiner Familie. Zusammen mit seiner Frau und seinen drei Kindern wohnt er in einem Haus mit einem kleinen Umschwung. «Ich mache vieles, aber nichts regelmässig», erzählt uns Mätthu.

Als gelernter Landwirt ist er viel in der Natur. Dies kann in der Freizeit bei einem Spaziergang sein, aber auch bei der Mithilfe auf dem Hof, auf dem er aufgewachsen ist. Dieser wird nun durch seinen Bruder bewirtschaftet.

Zum Hof gehört ein grosses Stück Wald. Dies bietet Mätthu eine weitere Gelegenheit, sich in der Natur zu bewegen. Er verbringt viel Freizeit beim Fällen und Aufziehen von Bäumen.





1
6

Im Innendienst ist man nicht direkt in die Reparaturarbeiten involviert. Trotzdem übernimmt Romy Schatzmann eine zentrale Rolle. Sie schafft die Basis für die administrative Abwicklung, damit die Mitarbeitenden draussen ihre Arbeit ausführen können.

«Als erstes muss ein Projekt eröffnet werden», erläutert Romy. Die Projekteröffnung erfolgt im ERP-System. Der Unfallschaden erhält eine Projektnummer. Diese wird von den Mitarbeitenden benötigt, um ihre Leistungen zu rapportieren. Auf Basis der Polizeimeldungen und den internen Informationen durch den Einsatzleiter werden sämtliche notwendigen Informationen für die Schadenabwicklung hinterlegt.

Anschliessend wird das Unfalldossier bereitgestellt. «Wir bereiten Arbeitsrapporte, Materialscheine und die Unfalldokumentation vor», erklärt Romy. Die Unfalldokumentation ist wichtig für die Schadenabwicklung mit den Versicherungen. Mit Fotos werden die Schäden detailliert dokumentiert. Durch eine transparente Dokumentation sollen Unklarheiten vermieden werden. «Wir machen aber nur Schadenbilder der Anlage, keine Unfallobilder», stellt Romy klar.

«Manchmal gibt es sogar ein Dankeschön eines Verunfallten»

Romy Schatzmann (44), Betriebsadministration Schafisheim

Bei Unfällen stehen am Anfang das Bergen und das Räumen im Vordergrund. Schadenbilder werden üblicherweise erst erstellt, wenn das Räumen abgeschlossen ist. Daher verfügt die NSNW nur selten über Unfallobilder.

Schon früh wird der Kontakt zur Versicherung des Unfallverursachers gesucht. «Beträgt die geschätzte Schadensumme über Fr. 10'000 informieren wir die Versicherungen schriftlich», erklärt Romy. In diesem Schreiben wird die Versicherung auch eingeladen, einen Einblick vor Ort zu nehmen. Je nach Unfallstandort geht dies aber nur bedingt. Oft ist eine Besichtigung nur aus der Distanz möglich, da der Verkehr fliesst und ein Zugang nur mit Sperrung stattfinden kann. «Heute sind die Versicherungen aber oft bestens über Social Media informiert», stellt Romy fest.

Oft gibt es technische Verständnisfragen. Diese werden durch den Bürokollegen von Romy, Markus Stocker, beantwortet. «Er ist technisch näher an der Materie, da er selbst jahrelang draussen arbeitete», informiert Romy. Auch bei technischen Fragen ist eine frühe Reaktion sinnvoll, je besser die sachbearbeitende Person bei der Versicherung die Situation auf der Autobahn versteht, desto einfacher ist die Abwicklung.



«In der Zusammenarbeit mit den Versicherungen stellen wir je nach Sachbearbeiter in der Schadenabteilung grosse Unterschiede fest», erzählt Romy. Manchmal gibt es über Monate fast keine Rückfragen zu verzeichnen. Dann fallen wieder sehr viele Rückfragen an. Dies hat vor allem mit den Erfahrungen und Kenntnissen der Sachbearbeitenden zu tun.

Nach Abschluss der Reparaturarbeiten ist Romy wieder am Zug. Sie schreibt die Rechnung an die Versicherung. Die NSNW übernimmt im Rahmen der Leistungsvereinbarung die finanzielle Abwicklung für das Bundesamt für Strassen, welches als Eigentümerin geschädigt wurde. «Gibt es nach der Rechnungsstellung technische Rückfragen, so können wir diese beantworten. Fragen zum Alter oder Zeitwert, werden zentral im Rechnungswesen bearbeitet», erklärt Romy.

In ihren vielen Jahren bei der NSNW und vorher beim Kanton hat Romy schon sehr viele Unfallobwicklungen begleitet. Dabei gab es tragische, kostenintensive und aufwendige Unfälle. Manchmal gibt es aber auch Unfälle, die zum Staunen anregen. So weiss Romy von einem Unfall, bei dem eine Lenkerin bei der Ausfahrt Aarau Ost von der Fahrbahn abkam. Sie fuhr zwischen den Stützen der grossen Verkehrsanzeige durch, ohne eine der beiden auch nur zu berühren. Es entstand zwar grösserer Landschafts Schaden, aber sonst wurde nichts beschädigt und auch die Fahrerin konnte ohne Verletzung aussteigen.

Anlass zum Schmunzeln gab auch der Schaden bei der Ausfahrt Rheinfelden Ost. Dort verlor ein LKW-Fahrer einen Teil seiner Ladung: Bier-Harassen. Der Sachschaden hielt sich in Grenzen, unsere

Mitarbeitenden mussten die ganze Sache aufräumen und Harassen wie Glasscherben von der Strasse entfernen.

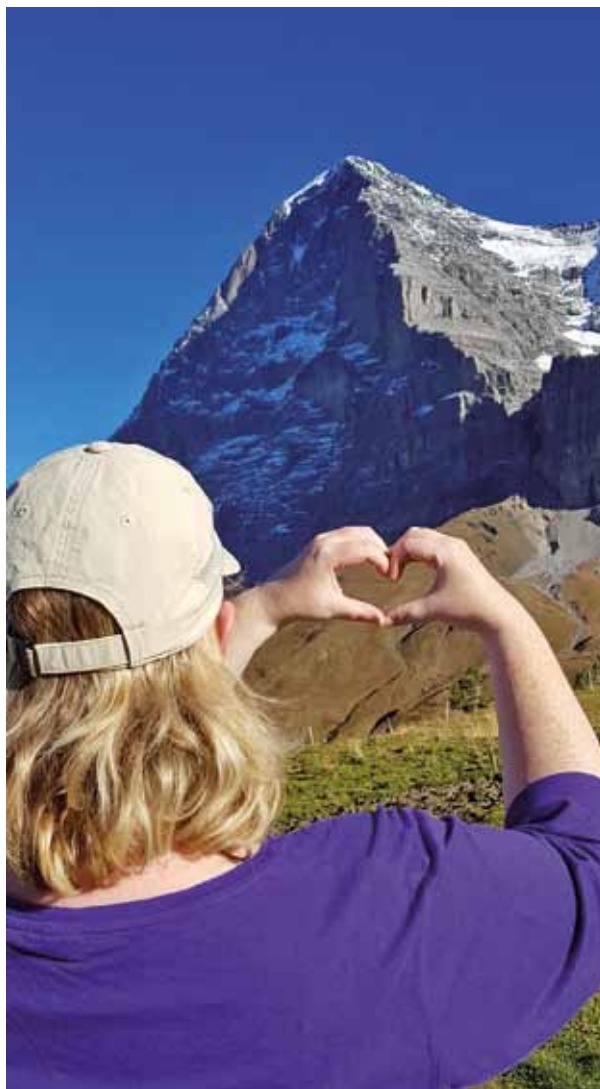
In einem anderen Fall geriet ein LKW in Brand. Er hatte Käse geladen. Durch den Brand wurde der Käse natürlich beschädigt und ungeniessbar. Die Mitarbeitenden der NSNW mussten schliesslich kistenweise Käse zur Entsorgung fahren.

Tragischer wird es, wenn Verkehrsteilnehmende ohne eigenes Verschulden zu Schadenverursachern werden. Ein unbekannter Verkehrsteilnehmer hat eine brennende Zigarette aus dem Fenster des fahrenden Autos geworfen. Diese Zigarette fiel auf einen Anhänger eines LKWs, welcher brennbares Material zum Entsorgen fuhr. Das Material entzündete sich und es entstand ein Brand auf dem Anhänger. Der Fahrer fuhr korrekt auf den Standstreifen, wo durch die grosse Hitze Sachschaden an der Infrastruktur (Lärmschutzwand, Belag) entstand.

Es gibt auch Schadenereignisse, bei denen sich die Kosten auf mehrere Hunderttausend Franken belaufen. Ein populäres Beispiel ist die Brücke bei Baden. Hier hat ein LKW-Fahrer beim geladenen Bagger den Ausleger nicht korrekt fixiert. Als er unter der Brücke durchfuhr, beschädigte der zu hoch ausgefahrene Arm die Brücke. Glück im Unglück war, dass keine Personen zu Schaden kamen. Obwohl dichter Verkehr herrschte, war der Abstand zum nächsten Autofahrer so gross, dass keine der herunterfallenden Betonteile ein Fahrzeug traf. Die Autobahn war über mehrere Stunden gesperrt. Die beschädigte Brücke musste komplett saniert werden.

Manchmal kommt es vor, dass die NSNW Mitarbeitenden an der Unfallstelle noch private Gegenstände oder weggeschleuderte Kontrollschilder finden. In solchen Fällen kontaktiert die NSNW die Eigentümer. Das führt dann oft zu einem herzlichen Dankeschön. So macht der Unfalldienst den Mitarbeitenden auch mal eine Freude.

In ihrer Freizeit beschäftigt sich Romy mit anderen Themen. «Ich bin zwar nicht der grosse Weltenbummler, in der Schweiz bin ich aber immer gerne unterwegs», verrät Romy. In der Schweiz gibt es auch sehr viel zu sehen und zu erleben. Oft ist sie mit Ihrem Lebenspartner, welcher auch in der NSNW arbeitet, unterwegs. Mehrmals waren sie zum Campen in Gampelen oder auf einer Velotour irgendwo.



Daneben geniesst sie Treffen mit der Familie oder mit Freunden. «Es braucht nicht immer Action – lieber mal Zeit für die Nahestehenden», ist Romy überzeugt. Ein gemütlicher Abend bei einem einfachen Nachtessen ist ebenso willkommen wie ein Musicalbesuch mit der Mutter.

Bedingt durch die Corona-Pandemie hat sich Romy ein neues Hobby zugelegt: Diamond-Painting. Bei diesem Hobby bildet man ein Bild aus Tausenden von winzigen «Diamanten», welche in Feinarbeit auf einen Hintergrund geklebt werden. «Ich hätte vorher nicht gedacht, dass mich sowas beschäftigen könnte, aber heute bin ich fasziniert von den Ergebnissen», schwärmt Romy.

«Ich bin zwar am Ende der Kette, aber von Anfang an dabei!»

Debora Waller (45), Stv. Leiterin Finanz- und Rechnungswesen



Bei rund zehn Prozent aller Unfallschäden kommt Debora zum Einsatz. Dies sind Fälle, bei denen die Versicherung die Haftung ganz oder teilweise bestreitet. «Eigentlich hat die NSNW zwei unterschiedliche Aufträge vom ASTRA: Einerseits die zeitnahe Reparatur des Schadens und andererseits die treuhänderische Abwicklung des Inkassos», informiert Debora.

Um den Aufwand klein zu halten, wird schon früh der Kontakt mit der entsprechenden Versicherung gesucht. Bereits bei der ersten Schadensichtung wird intern die Schadensumme geschätzt. Liegt der Schaden über CHF 10'000 so wird die Versicherung informiert, damit sie den Schaden vor Ort einsehen kann.

«Unsere Mitarbeitenden geben aber keine Auskunft über die Anlage, dieses Wissen soll zentral gepflegt werden», erklärt Debora. Dies hat auch seinen guten Grund. Die NSNW muss sich an die Vorgaben der Eigentümerin, des Bundesamtes für Strassen ASTRA halten. Diese Vorgaben können nicht alle Mitarbeitende kennen. Zudem muss oft über Alter und Kosten der beschädigten Anlage in archivierten Unterlagen recherchiert werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die Versicherung von Anfang an die relevanten Informationen hat.

Die meisten Diskussionen gibt es beim Zeitwertverlust. Das Haftpflichtgesetz verlangt, dass Geschädigte keinen Vorteil aus dem Schaden ziehen dürfen. Darum wird bei einem Schaden auch nur der Zeitwert des geschädigten Objektes vergütet. Dies ist bei einer Barriere oder einer Verteilkabine grundsätzlich richtig.

«Auch wenn es oft zu Diskussionen über die Höhe des Zeitwertes kommt», ergänzt Debora. Bei einer Leitplanke aber ist Debora klar der Meinung, dass der Schaden vollständig vergütet werden muss. Dies entspricht auch den Vorgaben des ASTRA. Eine Leitplanke ist kein einzelnes Objekt, sondern Bestandteil der ganzen Sicherheitsinfrastruktur und wird bei einer Abschnittserneuerung vollständig ersetzt. «Zudem ist die Leitplanke eine lebensrettende Notwendigkeit. Wird bei einem Unfall das Rückhaltesystem beschädigt ist die Sicherheit für beide Fahrtrichtungen nicht mehr gewährt», erklärt Debora.

Findet die NSNW keine Einigung mit der Versicherung wird das ordentliche Inkasso eingeleitet. Dies ist zuerst das Mahnwesen, welches manchmal bereits zu einer Einigung führt. Bleibt die Rechnung trotzdem ganz oder teilweise unbezahlt, so wird in Rücksprache mit dem Fachspezialist Kontrolle Betrieb (FaSKoB) des ASTRA die Betreuung eingeleitet. In dieser Phase kann es ebenfalls wieder zu Zahlungen kommen. Fälle, die aber weiterhin nicht bezahlt werden, gehen zum Rechtsdienst des ASTRA. Diese Stelle übernimmt dann die rechtlichen Schritte.

Ein Grossteil der Fälle, die über ihr Pult gehen betreffen die Leitplanken. Dies führt zu sehr vielen, immer gleichen Diskussionen mit immer unterschiedlichen Sachbearbeitenden. «Ich wünsche mir ein Bundesgerichtsurteil, damit bei Leitplankenschäden eine klare Rechtsauslegung vorhanden ist», erzählt Debora. Bisher ist es leider noch nicht zu einem solchen Urteil gekommen, der Rechtsdienst des ASTRA ist aber weiterhin am Ball.

Nebst den Schäden an der Infrastruktur sind auch oft die Fahrzeuge und Gerätschaften der NSNW betroffen. So werden beispielsweise zwischen fünf und zehn Anpralldämpfer pro Jahr durch Verkehrsteilnehmende beschädigt. Diese Schutzvorkehrung wird bei Sperrungen einzig dazu verwendet, die Verkehrsteilnehmenden und die Arbeitenden bei einem Aufprall zu schützen. Allein die Tatsache, dass auf dem Gebiet der NSNW so viele Anpralldämpfer jährlich beschädigt werden, zeigt die Wichtigkeit dieser Hilfsmittel. Trotzdem kommt es auch bei diesem Thema immer wieder zu Diskussionen über die Höhe der Entschädigung. «Hier finden wir aber zum Schluss immer eine faire Lösung. Oft hilft ein Besuch vor Ort, damit die Sachbearbeitenden Einsatz und Nutzen besser verstehen», informiert Debora.

Der Falldienst ist zwar aufwendig aber immer wieder spannend. Bei den Unfällen zeigt sich, was alles rund um die Strasse notwendig ist, um diese sicher und verfügbar zu machen und zu halten. «Einmal hatten wir einen Brand eines LKW, welcher Turnschuhe geladen hatte», erzählt Debora. Dies scheint nicht sehr dramatisch, durch die brennenden Turnschuhe entstand aber eine enorme Hitze. Der LKW hielt neben einer Lärmschutzwand an. Der Schaden an Lärmschutzwand und Asphalt belief sich auf rund CHF 340'000.

Wenn Debora nicht für die NSNW aktiv ist, geniesst sie ihr Eigenheim und ihre Hobbies. Als ehemaliger Stadtmensch hat sich Debora zum Landei entwickelt und geniesst die Ruhe in einem Dorf mit 700 Einwohner. Hier trifft sie sich mit Freunden und Nachbarn und macht ihre täglichen Runden mit ihrem Hund Daffy. «Dieser ist auch in der NSNW angestellt, als Motivator», witzelt Debora. Tatsächlich ist Daffy regelmässig in der NSNW in ihrem Büro anzutreffen.

Debora ist eine sehr sportliche Person, dies zeigt sich auch in ihren Hobbies. Nebst den täglichen Spaziergängen mit Daffy stehen auch Joggen und Krafttraining regelmässig auf ihrem Tagesplan. Im Winter kommt noch Skifahren dazu.

«Mein besonderes Hobby aber ist das Sport-Boxen», schwärmt Debora. Vor rund vier Jahren hat sie diese Sportart entdeckt und festgestellt, dass dies genau ihr Ding ist. Regelmässig trainiert sie nun Boxen. «Dies ist nicht etwa einfach Aerobic, sondern ein echtes Boxer-Training», erläutert Debora. Diese Sportart beinhaltet Kraft, Kondition und Konzentration. Alle drei Disziplinen müssen entsprechend trainiert und gefördert werden.

Auch echte Kämpfe im Ring sind Bestandteil des Trainings. Bei den Trainings mit Körpertreff (Sparring) ist meist ihr Ehemann Marcel Sparringpartner. «So ein Boxkampf ist die beste Egetherapie», schmunzelt Debora. Oft stehen aber auch Kraft- und Reaktionstrainings mit einem Trainer auf dem Programm.







Lagebericht

Rückblick

Im Jahr 2021 bewegte sich die NSNW auf einem hohen Niveau betreffend Umsatz und Auslastung. Entsprechend gut ist auch das finanzielle Ergebnis für dieses Jahr.

Die Corona-Situation hatte im Berichtsjahr keinen Einfluss auf die NSNW. Die Mitarbeitenden haben sich gut an die Vorgaben gehalten, sodass die Fälle von Isolation und Quarantäne deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt lagen. Während dem ganzen Jahr war auch keine Ansteckung innerhalb der NSNW zu erkennen.

Im Herbst hat das ASTRA den Vorschlag der neuen Tarife für Leistungen nach Aufwand kommuniziert. Dabei handelt es sich um eine grundsätzliche Anpassung mit einer neuen Struktur der Positionen für Personenstunden wie auch für Fahrzeuge und Geräte. Geplant war eine Einführung per 1.1.2022. Auf Grund der laufenden Verhandlungen und der technischen Anpassungen treten diese für die NSNW per 1.4.2022 in Kraft. Die Personaltarife hatten schon vorher wenig Spielraum und konnten gesamthaft in etwa gehalten werden. Die Tarife für Fahrzeuge und Geräte liegen tiefer und werden in der NSNW zu einer Umsatzreduktion im Umfang von gegen TCHF 300 führen.

Im zweiten Semester wurde die Wirtschaftlichkeit und Rechnungslegung der NSNW von der internen Revision des ASTRA geprüft. Die Prüfung dauert in einzelnen Themenbereichen noch bis in den Sommer 2022. Die Prüfungsergebnisse werden erst 2022 kommuniziert.

Bestellungs- und Auftragslage

Die Leistungsvereinbarung (Segment Betrieb), welche rund zwei Drittel des Jahresumsatzes ausmacht, wird im Jahr 2022 ohne wesentliche Veränderungen weitergeführt. Eine Anpassung soll ab 2024 erfolgen. Dabei geht es primär um finanzielle Korrekturen innerhalb der einzelnen Tätigkeiten und einer generellen Reduktion, damit der Gewinn von Gebietseinheiten künftig auf einem angemessenen Niveau verbleiben wird.

Für das 2022 rechnen wir im Segment Projekte wiederum mit einer guten Auftragslage. Erstmals kommt die ASTRA-Bridge zum Einsatz. Auf der Strecke Kriegstetten-Luterbach wird diese fahrbare Hilfsbrücke durch die NSNW aufgestellt und dann jede Nacht verschoben. Ein spannender Grossauftrag, welcher die NSNW sehr stark fordern wird.

Das Segment Unfall wird auf ähnlichem Niveau wie in den Vorjahren erwartet. Dieses Segment ist von einer natürlichen Volatilität betroffen und zeigte in Vergangenheit keine klaren Tendenzen nach oben oder nach unten.

Zukunftsaussichten

Im Segment Betrieb wird durch die neue Leistungsvereinbarung eine Umsatzabnahme erwartet. Die erbrachten Leistungen werden aber hoch bleiben oder sogar zunehmen. Insbesondere im Bereich der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung werden die Anforderungen an die Gebietseinheit und entsprechend das Auftragsvolumen steigen.

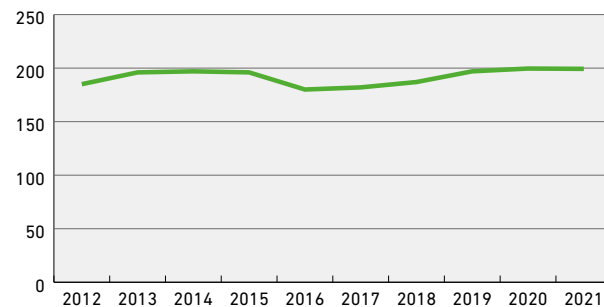
Im Projektgeschäft gehen wir in den nächsten Jahren eher von einer Zunahme aus. Betroffen ist vor allem der Standort Oensingen mit den Projekten ASTRA-Bridge (2022/2023) und 6-Spur-Ausbau Luterbach Härkingen (ab ca. 2024). Entsprechend wird die Personalanzahl ab dem Jahr 2022 angepasst.

Der Gewinn wird in den kommenden Jahren reduziert. Die Reduktion wird durch die neuen Tarife und die Neuverhandlung der Leistungsvereinbarung ausgelöst. Die genauen Auswirkungen sind zurzeit noch nicht eindeutig und Bestandteil von Verhandlungen mit dem ASTRA. Diese Verhandlungen haben schweizweite Auswirkungen und können nicht durch die NSNW allein beeinflusst werden.

Personelles

Im Jahresdurchschnitt verzeichnete die NSNW 199.3 Pensen, davon acht Lernende. Im Bereich Betrieb wurde der Personalbestand etwas reduziert, da in den Vorjahren bewusst frühzeitige Doppelbesetzung für bevorstehende Pensionierungen getätigt wurde. In den Bereichen BSA und Dienste fand ein Ausbau statt, während der Bereich Projekte und Support stagnierte.

Zum Jahresende waren 28 Mitarbeitende in einem Teilzeitpensum angestellt (13.6%). Die Pensen bewegen sich von 40-90 Stellenprozent. Der Frauenanteil in der NSNW liegt bei 9.7%. Dieser tiefe Frauenanteil ist begründet in unseren Tätigkeiten. In den benötigten Berufsbildern ist der Frauenanteil leider historisch tief.



Entwicklung der Pensen im Jahresdurchschnitt

Risikobeurteilung

Jährlich im Mai findet die Risikobeurteilung in der NSNW statt. Die einzelnen Risiken werden im Vorfeld durch die Geschäftsleitung und anschliessend durch den Verwaltungsrat intensiv diskutiert und bewertet.

Die aktuelle Risikomatrix beinhaltet 19 Risiken. Unter anderem ist das Risiko Pandemie in die Beurteilung eingeflossen. Verschiedene Risiken wurden in der Beurteilung angepasst. Es sind keine Risiken im roten Bereich zu verzeichnen. Auch mussten keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden.

Forschung und Entwicklung

Im vergangenen Jahr wurden die bestehenden Smartphone APPs Beekeeper ELO-Mobile und SOS-Mobile im täglichen Betrieb gefestigt. Im Bereich Betrieb wurden Tablets an die Mitarbeitenden abgegeben, damit sie auf einem grösseren Display Zugriff auf das Kartenmaterial der NSNW haben.

Die Alarmierung der Bereitschaftsdienste über die App eAlarm wurde mit dem Winterdienst erfolgreich gestartet. Schrittweise werden nun auch Anlagen-Alarme über dieses Medium kommuniziert und die bisherige Pager-Technologie abgelöst.

Die CO₂-Reduktion in der NSNW hat gestartet. Die ersten sechs Firmenfahrzeuge wurden im vergangenen Jahr durch Elektrofahrzeuge ersetzt. Bei den Klein- und Lieferfahrzeuge wird das Elektroangebot intensiv geprüft und sobald sinnvoll möglich ebenfalls genutzt. Im Weiteren wird im Rahmen einer Projektarbeit zusammen mit einer Hochschule die Produktion von Wasserstoff in Kombination mit Solarenergie analysiert. Der Wasserstoffantrieb scheint zurzeit eine sinnvolle Variante für LKWs zu werden. In diesem Bereich kann in der NSNW Elektro-Antrieb nicht genutzt werden, da die Ladezeiten im Winterdienst zu lange wären.

**Wir sorgen
für sichere und verfügbare Strassen.
Innovativ und nachhaltig für unsere Kunden.**



Portrait

Geschichte

Die NSNW betreibt als Gebietseinheit VIII gemäss Nationalstrassengesetz die Nationalstrassen auf dem Gebiet der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn.

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ging das Eigentum der Nationalstrassen an den Bund über. Die Kantone mussten Trägerschaften bilden (Gebietseinheiten), welche den Betrieb und Unterhalt sicherstellen.

Die NSNW ist zurzeit die einzige Gebietseinheit, welche privatrechtlich organisiert ist. Diese Organisationsform erlaubt der NSNW schnelle Reaktionen und nachhaltige Entwicklungen. Dazu benötigt jede Unternehmung eine gesunde Finanzbasis mit einem angemessenen Gewinn.

Werte und Prinzipien

Die Unternehmenskultur orientiert sich am Leitsatz: «Wir sorgen für sichere und verfügbare Strassen, innovativ und nachhaltig für unsere Kunden.»

Die NSNW hat ihre Werte definiert und im vierblättrigen Kleeblatt zusammengeführt. Diese Werte stehen für die NSNW als Unternehmen wie auch für das Verhalten der einzelnen Mitarbeitenden. So wird für die Verkehrsteilnehmenden in der Nordwestschweiz ein sicht- und spürbarer Mehrwert geschaffen.

2 4



Dienstleistungen

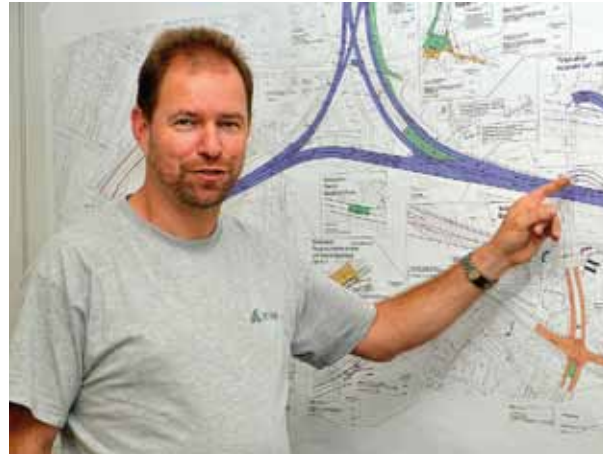
Der Betrieb von Hochleistungsstrassen ist umfassend und wird in fünf Teilprodukte unterteilt:

Im **Winterdienst** werden Schneeräumung und Glatteisbekämpfung zusammengefasst. Mit einem gut organisierten Bereitschaftsdienst stellt die NSNW sicher, dass die Räum-Equipen rasch unterwegs sind und die Fahrbahnen der Witterung entsprechend befahrbar bleiben. Mit dem Präventiveinsatz wird die Sicherheit erhöht und die Reinigung beschleunigt. Die NSNW kann gesamthaft 45 Winterdienstfahrzeuge (davon 43 eigene) gleichzeitig einsetzen.

Eine periodische **Reinigung** von Tunneln, Entwässerung und anderen Anlagen optimiert deren Betriebssicherheit und Betriebsbereitschaft. Saubere Strassen können sorgenfrei befahren werden und helle Tunnelwände verringern die Unfallgefahr.

Die Grünpflege beinhaltet den Unterhalt und die Pflege der Grünbereiche entlang der Autobahnen sowie im Mittelstreifen und auf Rastplätzen. Sie umfasst insbesondere Pflege und Schneiden von Wiesen, Hecken, Sträuchern und Bäumen nach Planungsintervallen und ökologischen Vorgaben.

Hochleistungsstrassen beinhalten viele **Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen**, welche überwacht und unterhalten werden müssen. In Tunnelanlagen finden sich Lüftungssysteme, Brandmelder, **Notstromanlagen** und vieles mehr. Aber auch auf der offenen Strecke werden Verkehrsüberwachungsanlagen, Notrufsäulen und andere Anlagen betreut. Die Komplexität der elektronischen Anlagen verbunden mit den schnellen Technologiewechsel verlangt ein breites Fach- und Anlagenwissen.



Der **Technische Dienst** umfasst neben einer laufenden visuellen Kontrolle sofortige Kleinreparaturen der Anlage. Dies betrifft auch die vielseitigen Schutzeinrichtungen gegen Naturgewalten.

Neben den wiederkehrenden Betriebstätigkeiten betreibt die NSNW auch das einmalige Projektgeschäft:

Im **Unfalldienst** werden Unfallschäden an der Infrastruktur behoben. In der Erstintervention werden die Strassen gereinigt und sicherheitsrelevante Reparaturen vorgenommen. Wichtig ist, dass der Verkehr schnell wieder fließen kann. Die vollständige Reparatur wird dann in verkehrsarmen Zeiten vorgenommen. Für den Unfalldienst steht rund um die Uhr ein Bereitschaftsdienst zur Verfügung, damit im Ereignisfall schnell und professionell reagiert werden kann.

Im **Projektmanagement** übernimmt die NSNW je nach Bedürfnis der Auftraggeber verschiedene Funktionen in der Projektorganisation. Im Reparaturbereich kann dies die vollständige Abwicklung umfassen. In Ausbau- und Unterhaltsprojekten unterstützt die NSNW die Bauherrschaft mit ihrem Fachwissen und den Anlagenkenntnissen massgeblich.

Sämtliche Leistungen der NSNW werden Bund, Kantonen, Gemeinden und anderen Gebietseinheiten angeboten. Teilweise erfolgt die Abwicklung durch Dritte und die NSNW tritt als Subunternehmer auf. Im Zentrum steht aber, in jedem Fall das sichere Erbringen der geforderten Qualität zu einem guten Preis-/Leistungsverhältnis.

Weiter bietet die NSNW auch **Werkstattleistungen** an. An zwei Standorten betreibt die NSNW Werkstätten, welche die eigenen Lastwagen und Spezialfahrzeuge unterhalten. Zudem bietet die NSNW ihre Leistungen als Servicestelle für Kommunalfahrzeuge auch Dritten an.

Organe

(Stichtag 31.12.2021)

Verwaltungsrat

2
6



vlnr:
Peter Bollmann, Matthias Reitze, Hans-Peter Wyss,
Maurus Büsser (Vize), Johannes Sutter (Präsident),
Rolf H. Meier, Hansruedi Müller

Geschäftsleitung



vlnr:
Thomas Leuzinger, Werner Dähler (Geschäftsleiter),
Urs Frei, Erich Altermatt, Marc Streit





Jahresrechnung

Bilanz

Aktiven

in CHF	Detail	31.12.2021	31.12.2020
Umlaufvermögen			
		8'628'833	7'126'814
		2'134'141	3'190'398
		58'342	55'359
		5'836'265	5'421'436
		2'438'406	1'261'737
		19'095'986	17'055'744
Anlagevermögen			
		1'000'300	1'500'300
		1'000'300	1'500'300
		12'736'908	13'098'170
		330'140	404'110
		30'425	571'387
		13'097'473	14'073'666
		52'565	23'486
		52'565	23'486
		14'150'338	15'597'453
		33'246'324	32'653'197



Bewegen wir uns mit einem Fahrzeug auf den Strassen, stehen Vorschriften und Regeln für eine zügige und unfallfreie Fahrt. im Notfall sorgen verschiedene Einrichtungen für unsere Sicherheit.

Regeln erleichtern unser Zusammenleben

Ähnliches gilt auch für einen Jahresbericht. Fluchtwege sind in unserem Bericht allerdings nicht vorgesehen.

«Aktiv» ist für uns nicht nur eine Bilanzposition, sondern auch ein offenes und faires Verhalten.

Passiven

in CHF	Detail	31.12.2021	31.12.2020
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
	1.7	853'798	132'148
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			
	1.8	924'927	1'086'396
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten			
	1.9	5'539'248	6'632'040
Passive Rechnungsabgrenzungen			
Total kurzfristige Verbindlichkeiten		7'317'972	7'850'585
Langfristige Verbindlichkeiten			
	1.10	2'525'000	2'424'000
Langfristige Rückstellungen			
Total langfristige Verbindlichkeiten		2'525'000	2'424'000
Eigenkapital			
	1.11	1'500'000	1'500'000
Aktienkapital			
		21'903'351	20'878'612
Gewinnreserven			
Total Eigenkapital		23'403'351	22'378'612
Total Passiven		33'246'324	32'653'197

Erfolgsrechnung

3
2

in CHF	Detail	2021	2020
Betriebliche Erträge			
	2.1	53'675'355	54'562'265
	2.2	1'460'732	1'252'643
	2.3	236'000	-887'000
		55'372'087	54'927'908
Betriebliche Aufwendungen			
		20'048'414	19'771'560
		24'269'292	24'439'946
		5'534'570	5'584'905
	1.6	3'214'288	3'299'584
		53'066'563	53'095'995
		2'305'524	1'831'913
	2.4	-5'784	5'681
		2'299'739	1'837'595



Geldflussrechnung

in CHF	2021	2020
Gewinn	2'299'739	1'837'595
Abschreibungen	3'214'288	3'299'584
Veränderung Rückstellungen	101'000	96'000
Gewinn aus Abgängen von Anlagevermögen	-241'185	-259'918
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'056'257	-368'949
Veränderung Vorräte	-414'828	1'170'974
Veränderung übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	-1'179'652	-67'789
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	721'649	-2'263'268
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen	-1'254'262	1'486'761
Geldzufluss aus Betriebstätigkeit	4'303'007	4'930'989
Investitionen in Sachanlagen	-2'212'777	-3'223'986
Devestition von Sachanlagen	243'479	291'230
Devestition von Finanzanlagen	500'000	-
Investitionen in immateriellen Anlagen	-56'690	-6'385
Geldabfluss aus Investitionstätigkeit	-1'525'988	-2'939'142
Dividendenzahlungen	-1'275'000	-1'545'000
Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-1'275'000	-1'545'000
Veränderung flüssige Mittel	1'502'019	446'847
Bestand flüssige Mittel 01.01.	7'126'814	6'679'967
Veränderung flüssige Mittel	1'502'019	446'847
Bestand flüssige Mittel 31.12.	8'628'833	7'126'814

Eigenkapitalnachweis

2020

(in CHF)	Einbezahltes Kapital	Gesetzliche Reserven	Übr. Gewinn- reserven (inkl. Bilanzgewinn)	Total
Bestand per 01.01.2020	1'500'000	750'000	19'836'018	22'086'018
Dividende	-	-	-1'545'000	-1'545'000
Reingewinn 2020	-	-	1'837'595	1'837'595
Bestand per 31.12.2020	1'500'000	750'000	20'128'612	22'378'612

2021

(in CHF)	Einbezahltes Kapital	Gesetzliche Reserven	Übr. Gewinn- reserven (inkl. Bilanzgewinn)	Total
Bestand per 01.01.2021	1'500'000	750'000	20'128'612	22'378'612
Dividende	-	-	-1'275'000	-1'275'000
Reingewinn 2021	-	-	2'299'739	2'299'739
Bestand per 31.12.2021	1'500'000	750'000	21'153'351	23'403'351



Die geplante Gewinnverwendung ist dem Antrag an die Generalversammlung zu entnehmen.

Das Aktienkapital der NSNW besteht aus voll einbezahlten 3'000 (Vorjahr 3'000) Namenaktien zu nominal CHF 500, welche je zu einem Drittel von den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn gehalten werden. Die Übertragbarkeit der Namenaktien ist gemäss Statuten beschränkt.

Anhang zur Jahresrechnung



Das treffende Werkzeug

Bleistifte werden manchmal bei der Einsatzplanung im Büro verwendet. Vor Ort, auf der Strasse, bei der Reparatur von zum Beispiel Leitplanken ist robusteres Werkzeug nötig.

Damit die Mitarbeitenden für alle Fälle gerüstet sind, werden die Einsatzfahrzeuge sorgfältig ausgerüstet.

Grundlagen der Rechnungslegung

Die Rechnungslegung der NSNW AG erfolgt in Übereinstimmung mit dem gesamten Regelwerk der Fachempfehlung zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage (true and fair view).

Bewertungsgrundsätze

Allgemeines

Die Aktiven werden grundsätzlich nach dem Anschaffungswertprinzip bewertet. Dabei werden die Anschaffungskosten oder allenfalls tiefere Marktwerte berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear über die ganze Nutzungsdauer. Die Werthaltigkeit wird jährlich überprüft. Ist diese nicht mehr gegeben, werden zusätzliche Abschreibungen vorgenommen.

Fremdwährungstransaktionen werden zu Tageskursen zum Zeitpunkt der Transaktion umgerechnet. Im Wesentlichen handelte es sich um Transaktionen in EUR. Fremdwährungsgewinne und -verluste aus den Transaktionen wurden erfolgswirksam erfasst.

Forderungen

Die Forderungen sind zu Nominalwerten abzüglich Einzelwertberichtigungen bilanziert.

Vorräte

Die Vorräte sind zu Nominalwerten abzüglich Einzelwertberichtigungen bilanziert und werden zu durchschnittlichen Anschaffungskosten respektive tieferem Marktwert, abzüglich Wertberichtigung, bewertet. In den Materialvorräten des Betriebes sind Ersatz-, Hilfs- und Verbrauchsmaterial enthalten.

Die Bewertung der Vorräte wird über sämtliche Vorräte einheitlich vorgenommen. Dabei wird anhand der Lagerumschlagshäufigkeit der Wertberichtigungsbedarf ermittelt. Damit wird man dem Risiko gerecht, dass Vorräte, welche über mehrere Jahre eingelagert bleiben, entsprechend abgewertet werden.

Die angefangenen Arbeiten sind zu den aufgelaufenen Herstellungskosten, abzüglich der bereits geleisteten Zahlungen, bewertet.

Skonti

Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten wurden Skonti als Aufwandsminderung und nicht als Anschaffungspreisminderung betrachtet.

3 6

Anlagevermögen

Die Sachanlagen und immateriellen Anlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmässige und nutzungsbedingte, betriebswirtschaftlich notwendige Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen grundsätzlich linear von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten über die betriebswirtschaftlich geschätzte Nutzungsdauer.

Die Aktivierungsgrenze beträgt CHF 5'000, Reparatur- und Instandhaltungskosten werden zum Zeitpunkt der Entstehung als Aufwand verbucht. Aufwendungen für Erneuerungen und wesentliche Verbesserungen werden aktiviert.

Die Sachanlagen werden jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Bei Vorliegen von relevanten Veränderungen, die eine Wertbeeinträchtigung zur Folge haben könnten, wird die Grundlage der voraussichtlichen zukünftigen Zahlungsströme dahingehend beurteilt, ob der Restwert unter dem Buchwert liegt. Ist dies der Fall, wird eine zusätzliche Abschreibung vorgenommen.

Nutzungsdauern der Anlagen

Fahrzeuge und Geräte	Personenwagen	6 Jahre
	Lieferwagen	6 Jahre
	Lastwagen	10 Jahre
	Spezial- und Reinigungsfahrzeuge	10 Jahre
	Baumaschinen	15 Jahre
	Stapler	15 Jahre
	Kompressoren	15 Jahre
	Transport- und Arbeitsanhänger	10 - 12 Jahre
	Werkzeuge	10 Jahre
	Winterdienstgeräte	5 - 10 Jahre
	Wechselsystemaufbauten	10 Jahre
	Flächenmäher	8 Jahre
Holzhammer	8 Jahre	
Übrige Sachanlagen	Werkstatteinrichtungen	4 Jahre
	Büromobiliar	4 Jahre
	Messgeräte	3 Jahre
	Büromaschinen	3 Jahre
	IT-Hardware	3 Jahre
	Kommunikationssysteme	3 Jahre
	Feste Einrichtungen	10 Jahre
Immaterielle Anlagen	IT-Software	3 Jahre



SOS

Notrufsäulen sind auf Autobahnen eine wichtige Einrichtung.

Manchmal fällt eine aus oder sie fällt einem Unfall zum Opfer. Für solche Fälle und zum schnellen Austausch haben wir eine kleine Reserve am Lager.

Mobile temporäre Signalisation - TeSi (Absperr- und Signalisationsmittel, ASM)

Absperrmittel

Die Absperrmittel befinden sich im Eigentum vom ASTRA und werden durch die NSNW bewirtschaftet. Wegen der Eigentumsverhältnisse findet keine Bilanzierung statt.

Signalisationsmittel

Die Signalisationsmittel befinden sich im Eigentum der NSNW. Bei Neuanschaffungen werden diese via Projekte durch den Auftraggeber finanziert und bei Bedarf kostenlos zur Verfügung gestellt. Da weder ein Ertrags- noch ein Anschaffungswert besteht, wird auf eine Bilanzierung verzichtet.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten effektiv eingegangene Rechnungen zum Nominalwert. Noch nicht eingegangene Rechnungen, aber bekannte Verbindlichkeiten wurden abgegrenzt.

In den übrigen Verbindlichkeiten sind u.a. effektive gesetzliche und soziale Verbindlichkeiten zusammengefasst.

Rückstellungen

Rückstellungen werden nach betriebswirtschaftlichen Kriterien gebildet. Sie umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewisse Verpflichtungen.

Erläuterung zur Bilanz

in CHF

31.12.21

31.12.20

1.1 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Bund	1'325'280	2'139'842
Aktionäre	280'986	542'127
Dritte	537'875	513'429
Delkredere	-10'000	-5'000
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2'134'141	3'190'398

1.2 Sonstige kurzfristige Forderungen

Vorsorgeeinrichtung	3'784	-
Vorauszahlungen an Lieferanten	53'069	53'666
Übrige Dritte	1'489	1'692
Total übrige Forderungen	58'342	55'359

1.3 Vorräte

Material

Vorräte Material	5'927'376	6'619'326
Vorräte Auftaumittel	997'164	890'040
Vorräte Betriebsstoffe	464'725	279'070
Wertberichtigung Materialvorräte	-3'375'000	-3'953'000
Total Material	4'014'265	3'835'436

Angefangene Arbeiten

Bund	1'625'000	1'418'000
Aktionäre	95'000	121'000
Übrige Dritte	102'000	47'000
Total Angefangene Arbeiten	1'822'000	1'586'000

Total Vorräte	5'836'265	5'421'436
----------------------	------------------	------------------





in CHF

1.4 Aktive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.21	31.12.20
Bund	1'091'289	150'000
Aktionäre	213'410	33'856
Übrige Dritte	1'133'707	1'077'881
Total Aktive Rechnungsabgrenzungen	2'438'406	1'261'737

1.5 Finanzanlagen

Raiffeisenbank Gäu-Bipperamt, Laufzeit bis 14.03.2022	-	500'000
Raiffeisenbank Gäu-Bipperamt, Laufzeit bis 13.03.2024	500'000	500'000
Raiffeisenbank Gäu-Bipperamt, Laufzeit bis 28.02.2025	500'000	500'000
eOperations	300	300
Total Finanzanlagen	1'000'300	1'500'300

Finanzanlagen, welche innerhalb des Folgejahres auslaufen, werden in der Jahresrechnung in den flüssigen Mitteln ausgewiesen.

Nach Unfällen heisst es aufräumen. Unter das Kapitel «Kurioses» fallen dabei Lastwagenladungen von Käse, Bier, Prospekte und Melonen (vl. nach r.) oder wie auch schon eine Wagenladung voller Geld.

Was der Niederländische LKW beim Überfahren der Leitplanke geladen hatte, entzieht sich unseren Kenntnissen.

in CHF	Fahrzeuge und Geräte	Übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	Immaterielle Anlagen	Total
1.6 Details Anlagevermögen					
Anschaffungswert 01.01.2020	36'368'285	2'291'045	-	753'651	39'412'981
Zugänge	2'421'344	245'611	557'031	6'385	3'230'371
Abgänge	-2'067'846	-326'888	-	-24'585	-2'419'318
Reklassifizierung	-14'356	-	14'356	-	-
Anschaffungswert 31.12.2020	36'707'428	2'209'768	571'387	735'451	40'224'034
Zugänge	2'013'392	168'960	30'425	56'690	2'269'467
Abgänge	-1'697'322	-133'375	-	-7'155	-1'837'852
Reklassifizierung	571'387	-	-571'387	-	-
Anschaffungswert 31.12.2021	37'594'884	2'245'353	30'425	784'986	40'655'649
Kumulierte Wertberichtigung 01.01.2020	22'646'477	1'894'618	-	674'209	25'215'304
Planmässige Abschreibungen	2'999'315	237'928	-	62'341	3'299'584
Abgänge	-2'036'534	-326'888	-	-24'585	-2'388'006
Kumulierte Wertberichtigung 31.12.2020	23'609'258	1'805'658	-	711'965	26'126'882
Planmässige Abschreibungen	2'943'747	242'930	-	27'611	3'214'288
Abgänge	-1'695'029	-133'375	-	-7'155	-1'835'558
Kumulierte Wertberichtigung 31.12.2021	24'857'977	1'915'213	-	732'421	27'505'611
Nettobuchwert 01.01.2020	13'721'807	396'427	-	79'443	14'197'677
Nettobuchwert 31.12.2020	13'098'170	404'110	571'387	23'486	14'097'153
Nettobuchwert 31.12.2021	12'736'908	330'140	30'425	52'565	13'150'038



in CHF

	31.12.21	31.12.20
1.7 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Aktionäre	103'748	6'504
Revisionsstelle	3'500	-
Übrige Dritte	746'550	125'644
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	853'798	132'148
1.8 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		
Vorsorgeeinrichtung	-	2'184
Übrige Dritte	924'927	1'084'212
Total sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	924'927	1'086'396
1.9 Passive Rechnungsabgrenzungen		
Bund	2'298'440	2'791'585
Aktionäre	225'539	247'987
Vorsorgeeinrichtung	129'408	392'378
Übrige Dritte	2'885'861	3'200'090
Total Passive Rechnungsabgrenzungen	5'539'248	6'632'040

1.7 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Aktionäre	103'748	6'504
Revisionsstelle	3'500	-
Übrige Dritte	746'550	125'644
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	853'798	132'148

1.8 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

Vorsorgeeinrichtung	-	2'184
Übrige Dritte	924'927	1'084'212
Total sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	924'927	1'086'396

1.9 Passive Rechnungsabgrenzungen

Bund	2'298'440	2'791'585
Aktionäre	225'539	247'987
Vorsorgeeinrichtung	129'408	392'378
Übrige Dritte	2'885'861	3'200'090
Total Passive Rechnungsabgrenzungen	5'539'248	6'632'040

in CHF	Garantie- leistungen	Dienstalters- geschenke	Vorzeitige Pen- sionierungen	Total
1.10 Langfristige Rückstellungen				
Bilanzwert 01.01.2020	543'000	275'000	1'510'000	2'328'000
Bildung Rückstellung	26'000	102'496	438'378	566'874
Verwendung Rückstellung	-	-78'496	-392'378	-470'874
Bilanzwert 31.12.2020	569'000	299'000	1'556'000	2'424'000
Bildung Rückstellung	8'000	68'792	189'360	266'152
Verwendung Rückstellung	-	-107'792	-57'360	-165'152
Bilanzwert 31.12.2021	577'000	260'000	1'688'000	2'525'000

Vorzeitige Pensionierung: Falls sich eine vorzeitige Pensionierung im Folgejahr abzeichnet, wird die Rückstellung entsprechend aufgelöst und der tatsächliche finanzielle Beitrag wird in der passiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen.

Dienstaltersgeschenke: In der ausgewiesenen Rückstellung sind rund CHF 64'000 als kurzfristig zu betrachten.

in CHF		31.12.21	31.12.20
1.11 Aktienkapital			
Kanton Aargau	1000 Namenaktien à Fr. 500	500'000	500'000
Kanton Basel-Landschaft	1000 Namenaktien à Fr. 500	500'000	500'000
Kanton Solothurn	1000 Namenaktien à Fr. 500	500'000	500'000
Total Aktienkapital		1'500'000	1'500'000



Erläuterung zur Erfolgsrechnung

in CHF	2021	2020
2.1 Nettoerlös aus Lieferungen und Leistungen		
Bund	51'042'695	51'020'247
Aktionäre	1'798'686	2'467'976
Übrige Dritte	833'974	1'074'042
Total Nettoerlös aus Lieferungen und Leistungen	53'675'355	54'562'265
2.2 Andere betriebliche Erträge		
Aktionäre	152'547	138'223
Übrige Dritte	1'308'185	1'114'420
Total andere betriebliche Erträge	1'460'732	1'252'643
2.3 Bestandesänderungen an unverrechneten Lieferungen und Leistungen		
Bund	207'000	-670'000
Aktionäre	-26'000	-64'000
Übrige Dritte	55'000	-153'000
Total Bestandesänderungen an unverrechneten Lieferungen und Leistungen	236'000	-887'000
2.4 Finanzergebnis		
Finanzertrag Dritte	16'914	10'320
Finanzaufwand Dritte	-22'699	-4'639
Total Finanzergebnis	-5'784	5'681

Weitere Angaben

Firma und Sitz des Unternehmens

NSNW AG, 4450 Sissach

Erklärung Vollzeitstellen

Die Anzahl Vollzeitstellen liegt im Jahresdurchschnitt nicht über 250. Detaillierte Angaben zu den Vollzeitstellen können dem Lagebericht entnommen werden.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 24. Februar 2022 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2021 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Honorar der Revisionsstelle

Für erbrachte Dienstleistungen wurden durch die Revisionsstelle BDO AG folgende Honorare verrechnet:

in CHF	2021	2020
Revisionsdienstleistungen	61'311	60'649
Andere Dienstleistungen	1'500	-



Gewinnverteilung

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung die folgende Gewinnverteilung:

in CHF	2021	2020
Gewinnvortrag aus Vorjahr	53'612	91'018
Reingewinn	2'299'739	1'837'595
Verfügbare Bilanzgewinn	2'353'351	1'928'612
Zuweisung an die übrigen Gewinnreserven	-700'000	-600'000
Dividende (gemäss gemeinsamer Eigentümerstrategie der Kantone)	-1'560'000	-1'275'000
Gewinnvortrag auf neue Rechnung	93'351	53'612
Bei Annahme der Gewinnverteilung ergibt sich folgende Dividendenauszahlung (brutto)	1'560'000	1'275'000



Tel. 032 624 62 46
Fax. 032 624 66 66
www.bdo.ch

BDO AG
Biberiststrasse 16
4500 Solothurn

BERICHT DER REVISIONSSTELLE

An die Generalversammlung der NSNW AG, Sissach

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der NSNW AG bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das am 31. Dezember 2021 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 vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

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.

Solothurn, 24. Februar 2022

BDO AG

Jürg Krebs

Zugelassener Revisionsexperte

Remo Rüfenacht

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

QV
2a



QV
2a



362



Standorte

Firmensitz . Standort Sissach

NSNW AG
Netzenstrasse 1
4450 Sissach
Tel. +41 61 975 45 45
info@nsw.ch
www.nsw.ch

Standort Oensingen

NSNW AG
Werkhofstrasse 24
4702 Oensingen
Tel. +41 61 975 46 33

Standort Schafisheim

NSNW AG
Länzert 8
5503 Schafisheim
Tel. +41 61 975 46 61

