

Berner Oberland-Bahnen AG

Generalversammlung 2026

Liebe Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre, liebe Gäste

Es freut mich ausserordentlich, Sie auch von meiner Seite an dieser Generalversammlung begrüßen zu dürfen. Es ist die erste Generalversammlung, die ich als CEO der Berner Oberland-Bahnen AG durchführen darf.

Vor einem Jahr durfte ich die Aufgabe von meinem Vorgänger übernehmen, und es war für mich ein ausserordentlich spannendes und lehrreiches Jahr. Ich bin stolz, Teil dieser Firma zu sein – einer Firma, die auf einem grundsoliden Fundament steht, eine langfristige Strategie verfolgt und gleichzeitig in der Lage ist, kurzfristig auf Unerwartetes zu reagieren.

Und ich darf Ihnen versichern: Wir hatten in diesem Jahr von beidem reichlich – von langfristigen Projekten ebenso wie von unerwarteten Ereignissen, die unsere Flexibilität gefordert haben. Es ist genau dieser Spagat, der unsere Arbeit so interessant macht.

Doch eines hat sich dabei einmal mehr gezeigt: Mit dem Team der Berner Oberland-Bahn und gemeinsam mit der Allianz der Jungfraubahnen lassen sich auch anspruchsvolle Herausforderungen erfolgreich meistern.

Ich freue mich, Ihnen einen Rückblick und Ausblick geben zu dürfen.

Rückblick

Die BOB

Zunächst einmal ist die Berner Oberland-Bahn eine echte Erfolgsgeschichte. Im vergangenen Jahr durften wir 7,2 Millionen Einsteigende bei der Berner Oberland-Bahn begrüßen.

Auf der Strecke der Berner Oberland-Bahn sind modernste Fahrzeuge im Einsatz, während wir auf der Schynige Platte-Bahn gleichzeitig mit historischem Rollmaterial unterwegs sind. Und beides funktioniert hervorragend. Auf der Schynige Platte-Bahn durften wir im vergangenen Jahr knapp 120'000 Gäste begrüßen.

Damit sind wir nicht nur Teil der Allianz der Jungfraubahnen, sondern auch ein öffentlicher Verkehrspartner im abgeltungsberechtigten Bereich, der gleichzeitig stark vom touristischen Erfolg der Region abhängig ist.

Tourismus ist immer Teamsport. Es ist nicht allein die Bahn, die die Gäste bringt – es sind ebenso die Hotels, die Restaurants und das lokale Gewerbe, die zu diesem Erfolg beitragen. Genau als solcher Teamplayer verstehen wir uns bei der Berner Oberland-Bahn. Als Teil der Allianz «JungfrauBahnen» und als Teil der Jungfrau Region – wo 80-90 Prozent der lokalen Bevölkerung vom Tourismus lebt.

Wir sind uns unserer Verantwortung und unserer Präsenz in der Region sehr wohl bewusst und verstehen uns als Partner und Leistungsträger in der Region aber auch gegenüber unserem Aktionariat – darunter Bund und Kanton.

Wichtige Ereignisse im Rückblick

Ich möchte Ihnen in meinem Rückblick einige wichtige Ereignisse des vergangenen Jahres näherbringen.

Beginnen möchte ich mit der Schynige Platte, wo wir mit dem neuen Skywalk eine zusätzliche Attraktion eröffnen durften, die unseren Gästen eine beeindruckende Aussicht auf den Thunersee und die umliegenden Berge bietet.

Aber auch kleinere Projekte und Angebote sind für uns von grosser Bedeutung. So wurde beispielsweise Lilys Rätselweg als Familienangebot erneut weiterentwickelt und ausgebaut. Und selbstverständlich werden unsere Gäste auch weiterhin bei ihrer Ankunft auf der Schynige Platte im Sommer mit Alphornklängen begrüsst.

Mit dem vergangenen Jahr ging zugleich die letzte Saison der bisherigen Pächter zu Ende. Wir dürfen uns glücklich schätzen, neue Pächter gefunden zu haben, die ab diesem Sommer neben der Winteregg nun auch die Schynige Platte führen werden.

Bestehen bleiben dabei verschiedene erfolgreiche und beliebte Angebote. Dazu gehört beispielsweise das Swiss Sunset Dinner, bei dem unsere Gäste am Abend zum Sonnenuntergang auf die Schynige Platte fahren und dort ein Abendessen geniessen können. Auch weitere attraktive Ticketangebote wie das „Zmorge-“ oder das „Zvieri-Ticket“ werden weiterhin zur Verfügung stehen.

Wir freuen uns sehr auf die kommende Saison.

Ein besonderes Highlight meines ersten Jahres war der Medienanlass der Berner Oberland-Bahn im Depot in Zweilütschinen. Dort durften wir den Medien unsere neuen Triebzüge vorstellen. Gleichzeitig konnten wir auch Themen präsentieren, die weit über das Rollmaterial hinaus-

gehen – beispielsweise die wichtige Rolle des Park-and-Ride-Angebots in Matten oder die verschiedenen Ausbauprojekte, die künftig zur Realisierung eines 15-Minuten-Takts beitragen werden.

Besonders gefreut hat mich bei diesem Anlass, dass die direkt am Projekt beteiligten Mitarbeitenden den Medien persönlich Rede und Antwort stehen und exklusive Einblicke in ihre Arbeit geben konnten.

Auch bei der Weiterentwicklung des Bahnhofs Interlaken Ost konnten wir wichtige Fortschritte erzielen. Inzwischen wurde das Baugesuch durch die Firma Baulink als Projektentwicklerin eingereicht. Geplant ist der Bau eines Hotels mit rund 200 Zimmern und etwa 400 Betten an bester Lage direkt beim Bahnhof Interlaken Ost.

Eine häufig gestellte Frage betrifft dabei die Parkplatzsituation. Deshalb kann ich Ihnen versichern: Es wird ein unterirdisches Parking realisiert, und auch die bestehenden Dauerparkplätze bleiben erhalten.

Situation Haltestelle P+R Matten

Wenn wir schon vom Thema Parkieren sprechen, dann ist die Haltestelle Park+Ride Matten eine echte Erfolgsgeschichte.

Die Auslastung konnte von 2024 auf 2025 nochmals beinahe verdoppelt werden, und im vergangenen Jahr durften wir fast 24'000 Parkierende verzeichnen. Das sind 24'000 Autos weniger, die Richtung Grindelwald und Lauterbrunnen fahren und somit die Täler vom motorisierten Individualverkehr entlasten.

Besonders während der Wintersaison ist die Nachfrage nach diesen Parkplätzen sehr hoch. Vergleicht man die Wintersaisons 2024/25 mit 2025/26, konnten die Parkplätze um 121 Prozent häufiger besetzt werden.

Diese Entwicklung hat auch spürbare Auswirkungen auf die beiden Lütchinentäler. So wurden beispielsweise im Parkhaus Terminal im Zeitraum vom 20. Dezember 2025 bis zum 26. Januar 2026 weniger Parkierende registriert. Auch die Nutzung der Winterparkplätze in Grindelwald ging um 31 Prozent zurück.

Der Erfolg ist hier direkt messbar: als Resultat konnten wir die Anzahl Fahrzeuge am Rot-henegg-Kreisel in Grindelwald um 5 Prozent reduzieren. Das entspricht in diesem Zeitraum von etwas mehr als einem Monat rund 12'000 Fahrzeugen, die nicht nach Grindelwald gefahren sind.

Die Gründe für diesen Erfolg sind vielfältig. Einerseits stellen wir fest, dass sich unsere motorisierten Gäste zunehmend an das Park+Ride-Angebot gewöhnen und die Vorteile dieses Systems erkennen. Andererseits haben wir auch die Parkplatzpreise entsprechend angepasst. Im Park+Ride Matten parkieren unsere Gäste heute mit Abstand am günstigsten.

Hinzu kommt ein weiterer wichtiger Vorteil: Das gekaufte Skiticket gilt bereits ab Interlaken Ost für die Fahrt mit der Berner Oberland-Bahn bis zum Grindelwald Terminal oder im anderen Tal bis nach Lauterbrunnen. Dadurch wird die Anreise für unsere Gäste einfacher, attraktiver und komfortabler.

Stand Rollmaterialbeschaffung

Ein weiterer Grund für den Erfolg des Park+Ride-Angebots und die Entlastung der Täler vom motorisierten Individualverkehr ist sicherlich auch unser neues Rollmaterial.

Dank dieser modernen Fahrzeuge sind wir heute in der Lage, während der Hochsaison morgens bergwärts und abends talwärts zusätzliche Züge im Viertelstundentakt anzubieten. Dadurch schaffen wir mehr Kapazität, erhöhen den Komfort für unsere Gäste und machen den öffentlichen Verkehr nochmals attraktiver.

Bereits heute stehen sieben dieser neuen Fahrzeuge bei uns im Betrieb. Drei weitere Fahrzeuge sind abgenommen und befinden sich derzeit in der Zwischenlagerung bei Stadler.

Im vergangenen Jahr haben wir zudem einen bewussten strategischen Entscheid getroffen: Wir werden weitere fünf Fahrzeuge beschaffen und haben diese bereits bestellt.

Der Grund dafür ist unsere Überzeugung, dass es langfristig effizienter ist, eine einheitliche Fahrzeugflotte zu betreiben, anstatt die bisherigen älteren Fahrzeuge nochmals umfassend zu refitten und aufzuwerten. Welche finanziellen Auswirkungen dieser Entscheid mit sich bringt, wird Ihnen anschliessend Christoph Seiler näher erläutern.

Die neuen Fahrzeuge verfügen zudem über eine Erweiterung der ersten Klasse – die Anzahl Sitzplätze in der ersten Klasse wird von bisher 12 auf künftig 24 Sitze erhöht. Die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge ist bis 2028 vorgesehen.

Parkhausbrücke Lauterbrunnen

Es sind eben nicht nur die langfristig planbaren Projekte, die uns beschäftigen. Immer wieder stehen wir auch vor unerwarteten Herausforderungen, die schnelles und entschlossenes Handeln erfordern.

Ein Beispiel dafür ist die Parkhausbrücke in Lauterbrunnen. Im vergangenen Jahr mussten wir feststellen, dass der Hang oberhalb und rund um die Parkhausbrücke stärker in Bewegung geraten war. Gemeinsam mit unseren Partnern von Geotest haben wir diese Hangbewegungen schon länger laufend und sehr genau überwacht. So gab es bereits ab Juli 2025 Arbeiten, um den Hang zu stabilisieren. Dafür wurden oft in Nachtschichten Arbeiten durchgeführt, bei denen das Bahntrasse geschottert und neu gerichtet werden musste.

Im August kam es dann erstmals zu einer zehntägigen Streckensperre. Während dieser Zeit wurde die Gleisgeometrie wiederhergestellt und die betroffenen Abschnitte weiter stabilisiert.

Die Situation wurde anschliessend weiterhin laufend überwacht. Im November 2025 entschieden wir uns dann erneut für eine Streckensperre – diesmal für die Dauer von drei Wochen. Dabei ging es nicht mehr nur darum, die Gleise nachzurichten. Zusätzlich mussten wir die Brücke anheben sowie den Bahndamm erhöhen, um wieder genügend Spielraum zu schaffen, die Gleisanlage künftig nachjustieren zu können und damit einen sicheren und verlässlichen Bahnbetrieb dauerhaft sicherzustellen.

Wir überwachen die Situation weiterhin mit einem Monitoring. Parallel dazu arbeiten wir an einer langfristigen Lösung, um die Stabilität künftig nachhaltig gewährleisten zu können.

Grätlitunnel

Und solche Herausforderungen betrafen nicht nur die Berner Oberland-Bahn, sondern auch die Schynige Platte-Bahn – insbesondere den Grätlitunnel.

Dort läuft bereits seit 2023 ein Monitoring des Tunnels und der geologischen Verschiebungen. Hintergrund ist ein instabiler Felsbereich, der Druck auf den Tunnel ausübt und dessen Deformationen sich in letzter Zeit deutlich beschleunigt haben.

Erste Massnahmen zur Schadensbegrenzung wurden bereits im Jahr 2024 sowie im Januar und Februar 2025 umgesetzt. Dabei stellten wir jedoch weitere Schäden fest, weshalb im Mai 2025 zusätzliche Stabilisierungsmassnahmen notwendig wurden.

Wie Sie auf diesem Bild sehen können, mussten wir im Tunnel den gesamten Gleisoberbau und Unterbau vollständig zurückbauen und entfernen. Anschliessend wurden grosse Stahlbogen eingebaut, mit Netzen gesichert und schliesslich mit Spritzbeton stabilisiert.

All diese Arbeiten erfolgten unter enormem Zeitdruck und unter schwierigsten Bedingungen, da kurz vor dem Tunnel noch Schnee lag. Aus diesem Grund mussten wir die Saisonöffnung der Schynige Platte-Bahn leicht verschieben. Diese verspätete Eröffnung hat sich auch in den Frequenzzahlen gezeigt, die Ihnen Christoph Seiler anschliessend präsentieren wird.

Ausblick

Entwicklung BOB 2023 bis 2032

Wir verfügen über eine langfristige Strategie, die gemeinsam mit den Bestellern – dem Kanton und dem Bund – abgestimmt wurde und bis ins Jahr 2030 reicht. Es geht in dieser Strategie um Qualität, Innovation und Zukunftsfähigkeit.

Es sind tatsächlich sehr viele Projekte, an denen wir parallel und gleichzeitig arbeiten. Ich habe versucht, Ihnen hierzu eine Übersicht zu geben.

Bis Ende dieses Jahres werden insgesamt zehn neue Triebzüge der BOB bei uns im Betrieb stehen. Im kommenden Jahr planen wir den Abschluss des Projekts Schwendi-Schluetch, bei dem sowohl die Station als auch die Kreuzungsstelle realisiert werden sollen. Ebenso steht die Erweiterung der Abstellanlage in Zweilütschinen an. Diese Erweiterung ist notwendig aufgrund der neuen Fahrzeugflotte – also der zehn Triebzüge, die bis 2026 im Betrieb sein werden, sowie der weiteren fünf Fahrzeuge, die bis 2028 dazukommen werden.

Gleichzeitig arbeiten wir weiterhin an der Trasseesanieerung der Schynige Platte-Bahn, die bis 2028 abgeschlossen sein soll. Für das Jahr 2029 streben wir den Abschluss des Projekts Burglaunen an. Dieses Projekt werde ich Ihnen im Anschluss noch etwas genauer erläutern. Bis dahin soll auch die Werkstätte in Wilderswil erneuert werden. Sie ist für den Betrieb und Unterhalt der Schynige Platte-Bahn von zentraler Bedeutung.

Im Jahr 2030 planen wir zudem den Abschluss des Trasseunterhalts auf der Strecke Grindelwald Terminal – Grindelwald. Gleichzeitig soll auch das Depot in Zweilütschinen weiter ausgebaut werden, damit wir das neue Rollmaterial fachgerecht und termingerecht revidieren und unterhalten können. Für 2031 ist schliesslich der Abschluss des Projekts Lütschental vorgesehen – einschliesslich der dazugehörigen Station.

Und dann gibt es Projekte, die aufgrund ihrer Komplexität und der langen Planungs- und Bewilligungsprozesse noch deutlich mehr Zeit benötigen. Dazu gehören beispielsweise die Weiterentwicklung der Station Interlaken Ost oder auch ein neuer Tunnel als langfristige Lösung für den Grätlitunnel. Auf diese Projekte werde ich anschliessend ebenfalls noch näher eingehen.

Station Schwendi / Doppelspur

Einige dieser Projekte verdienen durchaus einen genaueren Blick – beispielsweise die Station Schwendi sowie die Doppelspur in Schwendi. Auf diesem Plan können Sie im oberen Bereich die neue Station erkennen und im unteren Bereich die geplante Doppelspur.

Das Plangenehmigungsverfahren wurde im November 2023 eingereicht, die öffentliche Auflage erfolgte im Frühjahr 2024. Diese Woche ist eine Beschwerde gegen das PGV des BAV und uns eingegangen. Somit werden wir wohl erst später mit dem Bau beginnen können und die Inbetriebnahme 2027 ist gefährdet.

Situation Burglauenen / Doppelspur

Ein weiteres zentrales Projekt für die Einführung des 15-Minuten-Takts ist die Station Burglauenen mit der dazugehörigen neuen Doppelspur. Die neue Station wird selbstverständlich den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen und damit vollständig barrierefrei ausgestaltet sein.

Gleichzeitig soll das Projekt auch eine deutliche Verbesserung für den motorisierten Individualverkehr bringen. Heute entstehen an der bestehenden Schranke teilweise lange Wartezeiten. Deshalb ist eine Unterführung für den Fahrzeugverkehr vorgesehen. Zusätzlich entstehen separate Unterführungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für das Vieh – neben der bereits erwähnten Doppelspur.

Diese Doppelspur ist – genauso wie jene in Schwendi – essenziell für die Einführung des durchgehenden 15-Minuten-Takts, da erst dadurch die notwendigen Zugskreuzungen möglich werden.

Das Plangenehmigungsverfahren wurde bereits im zweiten Quartal des vergangenen Jahres eingereicht. Wir rechnen derzeit damit, die Auflage dieses Jahr abschliessen zu können und hoffen, im kommenden Jahr mit der Ausführung beginnen zu dürfen. Die Bauarbeiten werden uns voraussichtlich bis ins Jahr 2029 begleiten.

Trasseesanierung Grindelwald Terminal – Grindelwald

Ein weiteres erwähnenswertes Unterhaltsprojekt ist die Gleissanierung zwischen Grindelwald Terminal und Grindelwald.

Hier geht es insbesondere darum, die bestehende Gleisinfrastruktur umfassend zu erneuern und damit Verwerfungen sowie zukünftige Einschränkungen möglichst zu vermeiden. Geplant sind zudem die Instandsetzung verschiedener Kunstbauten sowie die Vergrösserung einzelner Streckenradien.

Die Baueingabe erfolgte im Frühjahr 2025, die öffentliche Auflage im Sommer 2025. Mit dem Abschluss der Realisierung rechnen wir derzeit im Zeitraum 2029 bis 2030.

Schynige Platte-Bahn und Grätlitunnel

Auch bei der Schynige Platte-Bahn gibt es einige Projekte, auf die sich ein genauerer Blick lohnt.

Bei der Oberbauerneuerung, die wir im kommenden Jahr abschliessen möchten, konnten wir bereits knapp drei der insgesamt geplanten fünf Kilometer sanieren.

Für die Sanierung der Werkstätte in Wilderswil wurde bereits im Mai 2023 das Plangenehmigungsdossier eingereicht. Die für den Baustart notwendige Genehmigung steht jedoch bis heute noch aus. Wir hoffen sehr, hier bald eine Einigung erzielen zu können, damit wir voraussichtlich im Herbst 2026 mit den Bauarbeiten beginnen können.

Auch beim Grätlitunnel beschäftigen uns die weiterhin anhaltenden Bewegungen. Deshalb führen wir das Monitoring weiter und ergänzen teils noch die Monitoringstellen.

Parallel dazu arbeiten wir an einem Vorprojekt. Dieses dient als Grundlage, um gegebenenfalls eine neue Tunnelstrecke planen zu können. Kostengünstig wird ein solches Projekt allerdings nicht sein. Deshalb werden wir nach Abschluss des Vorprojekts und nach Vorliegen erster Kostenschätzungen einen entsprechenden Finanzierungsplan erarbeiten müssen.

Digitalisierung

Es sind eben nicht nur die grossen Neubauten und Infrastrukturprojekte, die uns beschäftigen. Ebenso wichtig sind die Digitalisierung und die Frage, wie wir unsere Kundinnen und Kunden, die zunehmend digital unterwegs sind, bestmöglich abholen und bedienen können.

Ausserhalb des abgeltungsberechtigten Bereichs arbeiten wir bereits heute vollständig bargeldlos und wir sind überzeugt, dass bargeldloses Bezahlen die Zukunft ist. Die heutigen Ticketautomaten werden uns zwar noch weitere fünf bis zehn Jahre begleiten und bleiben selbstverständlich weiterhin im Einsatz. Trotzdem ist es für uns zentral, dass Online-Buchungen für unsere Strecken überall einfach, bequem und zuverlässig möglich sind.

Deshalb arbeiten wir intensiv daran, digitale Lösungen und Schnittstellen für unsere internationalen Partner weiter auszubauen. Damit wollen wir erreichen, dass auch die führenden Online-Reisebüros optimal an unsere Systeme angebunden werden können.

Gerade während der Hochsaison erleben wir immer wieder Zeiten mit sehr hohen Gästeaufkommen und starken Frequenzspitzen. Wir sind überzeugt, dass wir auch in diesem Bereich vorne mitspielen müssen – insbesondere bei modernen Reservierungs- und Preissystemen, die dazu beitragen, die Gäste besser zu lenken und den Komfort für unsere Kundinnen und Kunden weiter zu erhöhen.

Situation im Nahen Osten

Da wir stark vom touristischen Verkehr abhängig sind, möchte ich abschliessend auch noch einen kurzen Blick auf die aktuelle Situation im Nahen Osten werfen.

Der dortige Konflikt beeinflusst den internationalen Reiseverkehr in verschiedener Hinsicht – einerseits durch steigende Reisekosten infolge höherer Kerosinpreise, andererseits durch Luft-raumbeschränkungen rund um die wichtigen Drehkreuze am Golf, wie auf diesem Bild ersichtlich. Hinzu kommt eine gewisse Verunsicherung bei Gästen aus Asien, die Reisen nach Europa planen.

Trotz dieser Herausforderungen verfügen wir aktuell über einen den Umständen entsprechend guten Buchungsstand. Unsere langfristige Strategie, die klare Positionierung sowie die breite Abstützung in verschiedenen Märkten helfen uns dabei, auch unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen solide Resultate zu erzielen. Dennoch verzeichnen wir teilweise Annullationen und gewisse Reisen werden verschoben.

Was wir aus vergangenen Krisen jedoch wissen: Die Nachfrage erholt sich in der Regel sehr rasch. Denn Reisen ist und bleibt ein Grundbedürfnis der Menschen.

Marktentwicklung

Trotz der aktuell herausfordernden Reisesituation – insbesondere für Gäste aus Südostasien auf dem Weg nach Europa – sind wir überzeugt, dass sich die grundlegenden Reisetrends fortsetzen und weiterentwickeln werden.

In den vergangenen Monaten haben wir unsere Marketingstrategie intensiv überarbeitet und geschärft. Wir sind sehr gut aufgestellt. Neben diesem touristischen Segment möchten wir jedoch vor allem auch eine verlässlicher ÖV-Partnerin für die Region sein.

Unser Anspruch ist es, unsere Gäste pünktlich, sicher und komfortabel an ihr Ziel zu bringen. Gleichzeitig wollen wir – neben dem Wachstum bei touristischen Gruppenreisen und Individualreisenden – reibungslose digitale Erlebnisse schaffen.

Dabei möchten wir Daten und digitale Plattformen künftig noch gezielter nutzen, um Gäste besser zu lenken und unseren Besucherinnen und Besuchern ein qualitativ hochwertiges und durchgehend positives Reiseerlebnis zu ermöglichen.

Dank an alle Mitarbeitenden

Alle diese Projekte, geplant oder nicht, sind nur möglich, mit den motivierten Mitarbeitenden der Berner Oberland-Bahnen AG und der engen Zusammenarbeit mit der Jungfraubahn Holding AG.

So möchte ich mich zum Schluss meiner Ausführungen bei all jenen bedanken, die täglich Unglaubliches leisten, damit wir auch für die nächsten 7 Millionen und mehr Gäste das erreichen, was wirklich zählt: dass unsere Gäste abends mit einem Lächeln im Gesicht sicher wieder nach Hause fahren und unvergessliche Erinnerungen mitnehmen.

An alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Berner Oberland-Bahnen AG, die tagtäglich einen ausserordentlichen Einsatz leisten: Herzlichen Dank!

Und damit auch Sie einen kurzen Einblick in den Alltag unserer Mitarbeitenden haben, Film ab für unsere «Eiger Mönch und Du»-Kampagne.
