

Berner Oberland-Bahnen AG
Generalversammlung 2026

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, liebe Gäste

Sie haben einen Bezug zur Berner Oberland-Bahn – sonst wären Sie heute nicht in den schönen Kongresssaal gekommen, nach Grindelwald.

Oder Sie sind Vertreterin oder Vertreter des Kantons, einer Bergschaft oder eines Gemeinderates und daher von Amtes wegen anwesend?

Wie dem auch sei: Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie mit Ihren Titeln und Funktionen und vor allem als Mitbesitzerinnen und Mitbesitzer der BOB unserer Generalversammlung folgen.

Wir informieren Sie zu Beginn auf drei Ebenen: Ich darf Ihnen aus der Sicht des Verwaltungsrates einige Überlegungen zur Entwicklung und zum Stand der Bahn vermitteln.

Als zweiter wird unser CEO, Oliver Hammel, über den Betrieb, laufende Projekte und seine Erfahrungen aus dem ersten Jahr seines Wirkens berichten und dann folgt wie gewohnt unser CFO, Christoph Seiler, mit den Zahlen und Statistiken.

Ihre Bahn – unsere Bahn!

Ich erlaube mir, eingangs drei Punkte anzuführen:

- Die Berner Oberland-Bahn ist Teil unserer Heimat, verbindet das Bördeli mit Grindelwald und Lauterbrunnen und dient Einheimischen und Gästen, Schulkindern und Pensionierten, Tagesskigästen und Jungfraujoeh-Gruppen.
- Die BOB ist meist pünktlich unterwegs, tagein, tagaus, Sommers und Winters, mit erster Abfahrt ab Grindelwald um 05.15 Uhr, mit letzter Verbindung am Abend in beide Lütchinentäler kurz nach 23 Uhr mit dem Bus oder kurz nach 22 Uhr auf der Schiene.
- Die BOB ist Teil des Systems öV-Schweiz, getragen von Bund und Kanton Bern, aber mit aussergewöhnlich hohem Kostendeckungsgrad von (2025) 80.4 Prozent.

Und – nachgeschoben, als vierter Punkt: Zur BOB gehört seit 1895 die Zahnradbahn von Wilderswil auf die Schynige Platte, als reine Freizeit- und Ausflugsbahn.

In diesen drei, vier Punkten, sind so ziemlich alle Arbeiten, Diskussionen, Sorgen und Freuden versteckt, die im Geschäftsbericht in trockener Zahlenform erscheinen.

Zum Punkt «Für wen» lohnt sich ein Blick in die Entstehungsgeschichte: Mit den ersten Gesuchen von 1873 sollte eine reine Touristenbahn bewilligt werden, mit Betriebssaison vom 1. Mai bis zum 31. Oktober. Bereits damals machte sich unverzüglich Opposition breit. Im Lead gegen eine Bahn waren die Kutscher, aber auch die Landwirtschaft, die Fuhrleute und sogar einzelne Hoteliers, die eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer befürchteten. Zudem entstand eine Front zwischen den beiden Tälern, die einen eher dafür, die anderen eher dagegen. Der Berner Regierungsrat wollte Ruhe im Land und beantragte dem Bundesrat, den Bahnbau nicht zu genehmigen.

Die Beurteilung drehte in den kommenden Jahren und Jahrzehnten und letztthin war in einem Bericht über 1956 zu lesen: «Die Region war schon damals ein touristischer Hotspot – die BOB spielte eine Schlüsselrolle für den frühen alpinen Tourismus».

Berner Oberland-Bahn und Schynige Platte-Bahn heute

Und heute? Heute geht die Planung, der Ausbau, die Entwicklung dahin, dass wir die öV-Verbindung ab Interlaken Ost sicherstellen, als modernes Reisemittel, komfortabel, mit regelmässigem Angebot, mit möglichst kurzer Reisezeit.

Unser Angebot richtet sich an jene, die in den Tälern übernachten wie auch an jene, die «nur» einen Tagesausflug unternehmen. Und selbstverständlich auch an jene, die im Winter gerne Skifahren kommen, an der First, auf der Kleinen Scheidegg, auf der Schilthornseite, aber am Abend wieder nach Interlaken, Thun oder Bern heim wollen.

Die ersten Züge kurz nach fünf Uhr am Morgen haben nicht die «Fremden» im Visier, mit ihnen wird gesichert, dass auch ab Grindelwald und ab Lauterbrunnen respektive Wengen oder Mürren gute Bahnverbindungen das Pendeln für die Arbeit in der Stadt ermöglichen – mit dem Wohnsitz in unserer Bergregionen.

Und ja, klar: Zu unseren Reisenden gehören auch die internationalen Gäste, die ab Interlaken aufs Jungfrauoch wollen und am Abend wieder runter.

Wir – Verwaltungsrat und Geschäftsleitung – gehen davon aus, dass unsere Region als Ganzes, ab Interlaken, auch weiter jener «touristische Glanzpunkt» bleibt, der bereits im Bericht über 1956 zu finden war.

Wir sind sicher, dass unsere Skiregion auch weiter dank hervorragenden Pisten Sportlerinnen und Sportler anzieht, im Sommer Wanderbegeisterte, nicht primär aus der Ferne, sondern aus Thun, Köniz, Solothurn, also aus jenen Gegenden, die irgendwie auch zur Schweiz gehören.

Wir gehören zu jenen, die darin Chancen sehen, Verdienstmöglichkeiten und Jobs anzubieten in Gegenden, die in gleicher Ausprägung andernorts über Abwanderung klagten.

Aber wir sind nicht auf einem Auge blind, wir leben selbst in dieser Region und glauben Sie mir, ich weiss aus eigenem Erleben, dass ein Einkauf um 17.45 Uhr im Grossverteiler beim Ostbahnhof keinen meditativen Rundgang bietet.

Bahnhof und Park+Ride Matten

Mit dem Angebot des «Viertelstundentakts», mit den neuen modernen Zügen, mit dem Bahnhof Matten wollen wir nicht einfach mehr Leute anziehen.

Wir setzen die Mobilitätsstrategie des Kantons um, die vereinfacht sagt: Die Leute kommen eh – aber bitte per Bahn, und wenn mit dem Auto, dann nur bis zum Park + Ride auf dem ehemaligen Flugplatz in Matten.

Mit einer viertelstündlichen Zugverbindung helfen wir nicht nur, die Reisenden zu befördern. Wir bieten der Wohnbevölkerung einen modernen öV, welcher es erlaubt, das Auto zuhause zu lassen. Dass mit mehr Zügen auch ab und zu eine Barriere häufiger unten ist, ist klar. Oder, um es auf den Punkt zu bringen, dass die Barriere in Burglaunen nicht mehr «nur» halbstündlich die Autos zum Anhalten bringen würde.

«Würde» - weil wir seit Jahren an einem Projekt arbeiten, das per Unterführung den Stopp für den Strassenverkehr vermeidet, wenigstens in Burglaunen.

Schynige Platte-Bahn Depot Wilderswil

Ich nehme das gerade nochmal auf – mache aber vorgängig einen Schwenker zur Schynige Platte-Bahn. Uns, dem Verwaltungsrat, aber auch der Geschäftsleitung, liegt «d'Schynige» am Herzen. Die seit 1914 elektrisch betriebene Zahnradbahn ist in ihrer Gesamtheit eine wunderbare Bahn, mit historischem Rollmaterial. Es gelingt, «quit-use» mit kleinem Überschuss zu fahren.

Für die nach deutlich über hundert Jahren nötigen Sanierungsarbeiten hilft uns der Kanton Bern mit einem namhaften Beitrag aus der Staatskasse.

Ein Teil des gesprochenen Geldes ist für den Neubau der Werkstätte in Wilderswil vorgesehen. Ich habe mich schon mehrfach gleich geäussert: Dieser Neubau ist dringend nötig, die Arbeitssituation für unsere Mitarbeitenden aus meiner Sicht eine Zumutung.

«Wo chlemmt's de?»

Es klemmt sowohl in Wilderswil wie in Burglaunen daran, dass die Bewilligungsverfahren gefühlt endlos dauern. Es klemmt daran, dass trotz vielen Gesprächen, Annäherungen und Lösungsansätzen neue Begehren aufkommen, die die Projekte verzögern. Und es klemmt zum Teil auch daran, dass bei der Bewilligungsbehörde Bund wegen vielem

Personalwechsel immer wieder nahezu neu angefangen werden muss. Ich habe es bereits vor einem Jahr an dieser Stelle betont: Wir, der Verwaltungsrat der BOB, wir wollen uns in der Diskussion um unsere Projekte nicht hinter Eisenbahnrecht verstecken, wir wollen den Dialog fördern, und wir wollen uns auch offen mit der Frage beschäftigen, ob es nicht auch andere Lösungen als die unsere gibt.

Wenn allerdings der Eindruck überwiegt, dass – konkret in Wilderswil – Einsprache um der Einsprache willen geführt wird, dann frage ich mich, dann fragen wir uns als Verwaltungsrat, ob «Dialog» noch weiterführt.

Ich hoffe sehr, dass dogmatisch verstandener Denkmal- und Heimatschutz nicht letzten Endes das Betriebsdenkmal Schynige Platte-Bahn in Frage stellt.

Burglauenen

Und ich hoffe ebenso sehr, dass wir als BOB mit den Beteiligten in Burglauenen, mit den Behörden und Ämtern sowie mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern eine Lösung finden und zwar in der Tradition unserer Gegend: Gegenseitiges in die Augen schauen, Kompromisse schmieden, mit Handschlag besiegeln und ... gegenseitig «s'Sagmähl» vom Rücken wischen.

Liebe Aktionäre, liebe Aktionärinnen, liebe Gäste – Arbeiten im Umfeld der BOB ist und bleibt spannend, für Verwaltungsrat, für die Geschäftsleitung, für das ganze Team.

Wir versuchen, im Sinne der Region zu handeln, wir sind uns bewusst, dass jede Medaille mindestens zwei Seiten hat. Lassen Sie mich zum Schluss noch zwei Themen ansprechen, die gerade hier in Grindelwald aktuell sind: Die Erneuerung der Firstbahn und die Frage, ob Tourismus und Qualität zusammenpassen.

Erneuerung Firstbahn

Nein – das Projekt Erneuerung der Firstbahn ist kein BOB-Projekt. Und als Interlakner, der in Grindelwald keine Steuern bezahlt, werde ich mich hüten, den Einheimischen, der Gemeinde oder unserem Allianzpartner, der Jungfrauabahn-Gruppe, «Ratschläge» zu erteilen. Als BOB sehen wir, dass ein Teil der Wandergäste, ein Teil der Skifahrer, die mit uns anreisen, das Firstgebiet zum Ziel haben. Und als BOB wollen wir den per Bahn anreisenden Ausflüglern und Sportlern beweisen, dass diese Bahnreise

komfortabel ist und kurzes sowie bequemes Umsteigen Teil des Ausflugs und der Erholung sind. Wir tragen unseren Teil dazu bei, dass die erlebte Qualität für die Reisenden stimmt.

Schweizer-Berner-Oberländer-Bahnreisequalität

Damit kann ich den Bogen schliessen. Für uns sind Tourismus und Qualität Herausforderung, aber keine Gegensätze.

Wir verstehen Qualität nicht als etwas, das einer kleinen bevorzugten Gruppe oder Schicht reserviert bleibt. Die BOB bietet mit modernem Rollmaterial, dem künftigen Viertelstundentakt, bequemen öV-Anschlüssen und engagiertem Personal in den Werkstätten, auf den Zügen, im Gelände, im Unterhalt und in der Verwaltung Gewähr, dass auch dann, wenn viele gleichzeitig unterwegs sind, sich jeder und jede Einzelne wohlfühlt und als Gast Schweizer-Berner-Oberländer-Bahnreisequalität erlebt.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich, wenn wir beim Apéro die Gelegenheit nutzen können, aus dem Präsidentenmonolog in den Dialog zu treten.
