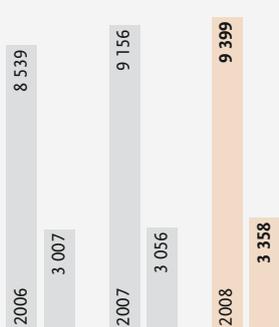




Geschäftsbericht 2008

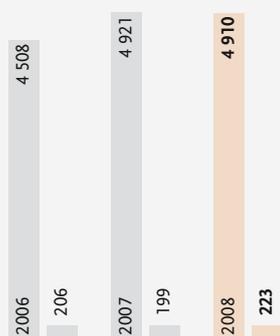
Berner Oberland- Bahnen AG

Kennzahlen 2008



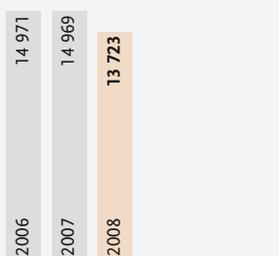
Verkehrsertrag

BOB | SPB Tausend CHF



Frequenzen (Fahrberichte)

BOB | SPB Tausend Personen



Abgeltung BOB

Tausend CHF

Ergebnisse im Überblick	CHF	2008	2007
Berner Oberland-Bahn		1 981 446	2 612 539
Schynige Platte-Bahn		655 513	151 086
Nebengeschäfte		57 760	40 657
Jahresgewinn BOB AG		2 694 719	2 804 282
Vollzeitstellen			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		136	137
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		22	23
Total		158	160

Organe der Gesellschaft

Verwaltungsrat (VR)

Amtsdauer bis zur GV

Günther Galli, Präsident	Unterseen	2010
David-André Beeler, Vizepräsident	Interlaken	2010
Peter Balmer	Grindelwald	2010
Hans-Kaspar Dick	Münchenbuchsee	2010
Dr. Madeleine Howald	Interlaken	2010
Martin Schmied	Lauterbrunnen	2010

Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:

Jürg von Känel¹ Gümligen

Sekretär des Verwaltungsrates

Christoph Schläppi Grindelwald

Revisionsstelle

KPMG AG Gümligen 2009

Geschäftsleitung (GL)

Walter Steuri, Vorsitzender² Grindelwald

Urs Kessler, Vorsitzender³ Wilderswil

Christoph Egger Grindelwald

Leiter Angebot Berg

Jürg Lauper Spiez

Leiter Technik

Christoph Schläppi Grindelwald

Leiter Corporate Services

Christoph Seiler Unterseen

Leiter Finanzen und Controlling

Betriebsleiter der Berner Oberland-Bahn

Stefan Würzler Goldswil

Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn

Werner Amacher Gsteigwiler

Erweiterte Geschäftsleitung

Franziska Inaebnit Bern

Leiterin Personalabteilung⁴

Gabriel Roth Ringgenberg

Leiter ZfW

Stefan Würzler Goldswil

Leiter Betrieb

¹ Amtsdauer bis 31. Dezember 2010.

² Pensioniert per 31. 8. 2008.

³ Mitglied bis zum Amtsantritt als Vorsitzender.

⁴ Austritt aus Firmengruppe per 30. 9. 2008.

Jahresbericht

- 2 Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre
- 9 Details zu den einzelnen Bahnen
- 12 Kommentar zu den Finanzen

15–22 **Finanzbericht**23–26 **Corporate Governance**27–30 **Statistische Angaben**31–32 **Technische Angaben**UG 3 **Einladung zur ordentlichen Generalversammlung****Glossar:**

Berner Oberland-Bahnen AG:

Aktiengesellschaft mit Sitz in Interlaken, über deren Geschäftstätigkeit vorliegend berichtet wird.

Berner Oberland-Bahn:

Meterspurige Regionalbahn auf den Linien von Interlaken Ost nach Zweilütschinen (gemeinsam) und von dort je nach Grindelwald und Lauterbrunnen, zur Berner Oberland-Bahnen AG gehörend.

BOB:

Abkürzung für Berner Oberland-Bahn.

Schynige Platte-Bahn:

80-cm-spurige touristische Bergbahn Wilderswil–Schynige Platte, zur Berner Oberland-Bahnen AG gehörend.

SPB:

Abkürzung für Schynige Platte-Bahn.

Jungfraubahnen:

Allianz der Berner Oberland-Bahnen AG mit der Jungfraubahn Holding AG und den Tochtergesellschaften der Jungfraubahn Holding AG. Diese Gesellschaften haben die Geschäftsführung mehrheitlich der Jungfraubahnen Management AG übertragen, an der die Berner Oberland-Bahnen AG ebenfalls beteiligt ist. Alle Beteiligten stehen damit unter einer einheitlichen operativen Führung (Geschäftsleitung Jungfraubahnen).

Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, geschätzte Damen und Herren

Wenn sich zu einem beachtlichen Gruppenreiseverkehr auf den Strecken der *Berner Oberland-Bahn* auch noch starke Frequenzen der *Schynige Platte-Bahn* gesellen, kann die Berner Oberland-Bahnen AG regelmässig ein gutes Resultat ausweisen: Im Jahr 2008 sind aus dem Gruppenreisegeschäft erneut Einnahmen von über CHF 1 Mio. erzielt worden. Auf der Schynigen Platte wurde die «magische» Grenze von 100 000 Besuchern deutlich übertroffen und mit CHF 3,4 Mio. der höchste Verkehrsertrag aller Zeiten erzielt.

Damit wurde der Grundstein für ein sehr erfreuliches Gesamtergebnis der Berner Oberland-Bahnen AG gelegt. Dieses weist einen Gewinn von CHF 2,7 Mio. aus, womit wir das Rekordergebnis vom Vorjahr beinahe wieder erreicht haben. Mit dem auf der abgeltungsberechtigten Talstrecke erzielten Gewinn wird die Rücklage nach Art. 64 Eisenbahngesetz, die zur Deckung von allfälligen künftigen Verlusten gebildet werden muss, weiter geöffnet. Dies ist angesichts der aktuellen Entwicklung im wirtschaftlichen Umfeld eine durchaus wertvolle Versicherung.

Der eingangs erwähnte touristische Verkehr ist allerdings auch die volatilste Grösse im Verkehrsertrag. Dies bekamen wir im 4. Quartal zu spüren, als sich erste Auswirkungen der Finanzkrise zeigten. Von dieser war offensichtlich Südkorea, unser wichtigster Markt für Touristengruppen, früh und besonders stark betroffen. Der markante Besucherrückgang wird sich 2009 für das gesamte Jahr fortsetzen. Der Verwaltungsrat war sich der Besonderheit und der Dynamik dieses ganz spezifischen Geschäfts bewusst. Der Umsatz der Jungfraubahnen mit südkoreanischen Gästen ist in den 10 Jahren von 1996 bis 2006 um das 59-fache angestiegen. Diese Entwicklung wurde im strategischen Risikomanagement beobachtet und die Finanzplanung entsprechend ausgestaltet. Daher wird die Berner Oberland-Bahnen AG nun weder überrascht noch in finanzielle Bedrängnis geraten.

Abgeltung gemäss Art. 49 Eisenbahngesetz (EBG)

Mit der Abgeltung wird die Bahn für die von der Öffentlichkeit bestellte Transportdienstleistung entschädigt. Diese ist gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen und hat noch CHF 13,72 Mio. betragen (– 8,3%), wobei die Zahlungen für die Infrastruktur ca. zwei Drittel und die Zahlungen für den regionalen Personenverkehr einen Drittel des gesamten Abgeltungsbeitrages ausmachen.

Mit der Reduktion der Abgeltung hat die Berner Oberland-Bahnen AG gemeinsam mit Bund und Kanton auf die guten Ergebnisse der letzten Jahre reagiert. Zudem musste der neuen Praxis, wonach keine Abschreibungsreserven mehr geöffnet werden dürfen, Rechnung getragen werden. In den Verhandlungen war letztlich abzuwägen, wie verlässlich bzw. konstant sich die Nachfrage auf dem aktuellen Niveau halten kann. Die öffentliche Hand bewies dabei Verständnis für die Risiken, die ein hoher Anteil an touristischem Zubringerverkehr mit sich bringt. Unserem Bedürfnis nach einer gewissen Kontinuität in der Abgeltung konnte Rechnung getragen werden. Art. 64 Eisenbahngesetz stellt ein taugliches Instrument dar, um kurzfristige Ausschläge in die positive und negative Richtung auszugleichen. Schliesslich konnte die Berner Oberland-Bahn mit positiven Effekten nach der Realisation des Vollknotens Interlaken Ost rechnen. Wir haben diese mit CHF 250 000.– veranschlagt und an die Abgeltungsgeber weitergegeben.

Der Verwaltungsrat verfolgt seit einiger Zeit die Vision, das Berghotel auf der Schynigen Platte einer grundlegenden Erneuerung zu unterziehen.

Berghotel Schynige Platte, eine Vision rückt in den strategischen Fokus

Der Verwaltungsrat verfolgt seit einiger Zeit die Vision, das Berghotel auf der Schynigen Platte einer grundlegenden Erneuerung zu unterziehen. Er wird in dieser Absicht durch den Erfolg bestärkt, den vergleichbare Ausflugsziele vorweisen können. Die Erneuerung der Restauration verleiht einer Bergbahn regelmässig frische Impulse.

Nach einer breit geöffneten Ideensammlung, Abklärungen zur Architektur, zu den Kosten, der Finanzierbarkeit und der wirtschaftlichen Tragbarkeit evaluierten wir die Variante «Ostanbau» als realistisch. Diese bringt die gewünschten Mehrkapazitäten und die notwendige Flexibilisierung und trägt dabei dem Erhalt des (geschützten) alten Kerngebäudes Rechnung. Hierbei handelt es sich vorerst bloss um eine Projektstudie. Mit dieser ist das Vorhaben jedoch in den unmittelbaren strategischen Fokus gerückt und wird damit auch in die laufende Mittelfristplanung mit einbezogen.

Kauf des Aufnahmegebäudes Interlaken Ost

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* (BOB), die *BLS Lötschbergbahn AG* (BLS) und die *Zentralbahn AG* (zb) besitzen zusammen die Bahnhofparzelle Interlaken Ost. Darauf steht unter anderem das denkmalgeschützte Aufnahmegebäude. Im Zuge der Bereinigung der Zuständigkeiten und Verhältnisse kamen die Miteigentümer überein, diese in den Besitz eines Partners überzuführen. Für die Berner Oberland-Bahnen AG hat der Bahnhof Interlaken Ost als Visitenkarte für die Jungfraubahnen eine grosse Bedeutung. Wir waren daher am Kauf interessiert. Aufgrund einer Verkehrswertschätzung einigten sich die Parteien schliesslich auf einen für uns tragbaren Kaufpreis. Mit dem Erwerb dieses Gebäudes hat sich die BOB nicht nur die „Eingangspforte“ zur Jungfrauregion, sondern auch eine starke Präsenz im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Interlaken Ost gesichert.

Entschädigung der Organe

Unsere Gesellschaft hat das Management zusammen mit allen anderen Gesellschaften der Jungfraubahnen an die *Jungfraubahnen Management AG* übertragen, welche die Geschäftsleitung markt- und leistungsgerecht entschädigt und ihre Praxis im Geschäftsbericht der Jungfraubahn Holding AG (www.jungfraubahn.ch/report) offenlegt. Die Berner Oberland-Bahnen AG beteiligt sich ausschliesslich am Fixgehalt des Managements und bezahlt gemäss einem für die Gesamtheit der Geschäftsführungskosten vereinbarten Verteiler einen Anteil von derzeit 29 %. Der Verwaltungsrat bezieht ein fixes Honorar und Sitzungsgelder. Ausführlicher behandeln wir die Entschädigungsfragen in unserem Corporate-Governance-Teil auf Seite 26 des Geschäftsberichts. Den neuen Publikationsvorschriften leisten wir im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 19 f. Folge.

Risk Management

Im Rahmen des Risikomanagements befassen sich die Jungfraubahnen mit möglichen Ereignissen, die geeignet wären, das Unternehmen vom Weg zu ihren strategischen und finanziellen Zielen abzubringen. Dabei identifizieren sie sowohl Chancen wie Gefahren. Diese werden regelmässig im Rahmen der Aktualisierung der SWOT-Analyse auf allen Stufen der Führung besprochen.

An das Instrumentarium zum Risikomanagement stellen die Jungfraubahnen folgende Anforderungen:

- Das Risikomanagement ist formalisiert, das Vorgehen bei der Beurteilung von Gefahren ist systematisch und umfassend, gleichzeitig pragmatisch und fokussiert.
- Der Risikomanagement-Prozess ist eingebettet in die bestehende Prozesslandschaft. Dieser regelt die Verantwortlichkeiten und stellt sicher, dass die relevanten Massnahmen geplant und umgesetzt werden.
- Die finanziellen Auswirkungen der Gefährdungsrisiken und der entsprechenden Risikominimierung werden in Bezug auf die Auswirkungen auf den EBIT substantiiert.
- Für das Risikobewusstsein wird kontinuierlich sensibilisiert.
- Die Risikobeurteilung wird periodisch durchgeführt, in der Regel einmal jährlich.

Die Verkehrsinfrastrukturen sind durch die klimatischen Veränderungen vermehrt Naturgefahren ausgesetzt.

Zentrale Grundlage des formellen Risikoprozesses bildet das Verzeichnis der Risiken (Risikokatalog). Die Risiken werden nach finanzieller Auswirkung und Eintretenswahrscheinlichkeit bewertet und so in ihrer Bedeutung für das Unternehmen rangiert (Risikoprofil). Der Risikokatalog der Jungfraubahnen gibt eine Übersicht über die operativen Risiken und wird jährlich unter der Leitung des Risk-Managers überarbeitet. Der Verwaltungsrat diskutiert und ergänzt die sogenannten «strategischen Risiken» der Berner Oberland-Bahnen AG wenn notwendig regelmässig, jedoch mindestens einmal jährlich.

Die Jungfraubahnen verfügen über ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes internes Kontrollsystem (IKS). Mit diesem Instrument wird im besonders sensiblen Bereich der Finanzen die Compliance überprüft und bezüglich der Richtigkeit und Zuverlässigkeit der Berichterstattung zusätzliche Sicherheit geschaffen.

Naturgefahren

Lütschinenbrücken

Die Verkehrsinfrastrukturen sind durch die klimatischen Veränderungen vermehrt Naturgefahren ausgesetzt. Was diese allgemein anerkannte Feststellung in der Praxis bedeuten kann, hat die Berner Oberland-Bahnen AG im Jahr 2005 beim grossen Lütschinenhochwasser ganz schmerzlich erfahren. Als direkte Konsequenz aus diesem Ereignis werden die Schutzmassnahmen laufend erhöht. Die Berner Oberland-Bahnen AG als Werkeigentümerin der beiden Lütschinenbrücken der SPB und BOB in Wilderswil muss den Wasserdurchfluss verbessern. In der Evaluation der möglichen Varianten erwies sich die Druckbrücke als die beste Lösung. Hydraulische Berechnungen und Modellversuche an der Hochschule für Technik Rapperswil bestätigten die Tauglichkeit einer solchen Lösung. Diese umfasst den Umbau der BOB-Brücke in eine Druckbrücke, das Anheben SPB-Brücke um 2 Meter sowie eine Sicherung der Widerlager und des Bachgrundes (Kolkenschutz). Das gesamte Vorhaben erfordert Mittel in der Höhe von ca. CHF 2 Mio. Die zu erwartenden Subventionen betragen ca. 70 %, müssen jedoch vorerst aus Eigenmitteln vorgeschossen werden.

See auf dem Unteren Grindelwaldgletscher

Eine besondere Gefahr, die sich letztlich jedoch auch über ein Hochwasser in der Lütschine verwirklichen könnte, ist der Grindelwalder Gletschersee: Am Unteren Grindelwaldgletscher staut sich hinter einer Barriere aus sogenanntem «Toteis» regelmässig ein See. Dieser läuft periodisch unterirdisch ab und lässt die Lütschine rasch und sehr stark anschwellen. Weil das Volumen des Staubeckens sich durch das Abschmelzen des Eises hinter der natürlichen Barriere rasch vergrössert, würde das Gefahrenpotenzial ohne Gegenmassnahmen stetig ansteigen. Gemeinde und Kanton haben sich nun zum Bau eines Entlastungsstollens entschlossen. Ein Teil der Kosten wird von den Schwellengemeinden zu tragen sein, an welche auch die Unternehmen der Jungfraubahnen ihre Beiträge leisten müssen. Das aktuelle Gefahrenpotenzial für die Berner Oberland-Bahn besteht praktisch entlang der gesamten Strecke von Interlaken nach Grindelwald. Es kann jedoch derzeit durch eine geeignete Alarmorganisation aufgefangen werden. Messsonden im See ermöglichen eine genügende Vorwarnzeit, um Leute und mobiles Material (bsp. Züge) rechtzeitig aus der Gefahrenzone zu entfernen. Die wasserarmen Wintermonate 2008 / 2009 werden genutzt, um das Alarmierungskonzept zu verfeinern und vollständig zu implementieren.

Buechitunnel

Mit einem ca. 730 m langen Tunnel zwischen Gündlischwand und Lütschentäl im «Buechiwald» begegnen wir den Naturgefahren mittels eines strategischen Projekts. In diesem Abschnitt ist die Bahnlinie besonderen Naturgefahren ausgesetzt (Lawinen, Schneerutsche, Fallholz, Steinschlag, Murgang, Hochwasser der Lütschine) und muss besonders intensiv beobachtet werden. In besonderen Gefahrensituationen müssen wir den Betrieb sogar einstellen, was mit der aktuellen Klimaentwicklung immer öfter vorkommen könnte. Nach Ereignissen fallen immer wieder Kosten für Instandstellungsarbeiten an. Neben der Ausfall- und Bestandessicherheit werden zudem Qualität und Komfort auf der Strecke von Zweilütschinen nach Grindelwald beachtlich gesteigert. Das heute bestehende Trasse, die kurzen Tunnel und Galerien weisen nicht

Mit einem ca. 730 m langen Tunnel zwischen Gündlischwand und Lütschental im «Buechiwald» begegnen wir den Naturgefahren mittels eines strategischen Projekts.

mehr den Standard heutiger Bahninfrastrukturen auf (kleine Radien / ungenügende Tunnelquerschnitte).

Mit dem Bau eines Umfahrungstunnels werden die betriebliche Situation für die Erschliessung von Grindelwald verbessert, Risiken gesenkt und die engen Tunnelprofile verschwinden. Der Zeitgewinn (höhere Fahrgeschwindigkeit) zusammen mit einem zusätzlichen Streckenblock zwischen Interlaken und Wilderswil (Mattensäge) erlaubt es, die Züge nach Grindelwald und Lauterbrunnen separat zu führen. Dies wird es ermöglichen, in Interlaken Ost nach Grindelwald und Lauterbrunnen je auf einem separaten Perron abzufahren. In Wilderswil reduzieren sich die Fussmarschdistanzen von Station und Bushaltestelle zum Zug nach Grindelwald auf ein kundengerechtes Mass.

Der Bau dieses Tunnels ist keine neue Idee. Er gehört zu den Vorhaben, die wir regelmässig bei Bund und Kanton anmelden. Das Projekt hat denn auch immer wieder in die Listen zum Ausbaubedarf der Bahninfrastruktur Aufnahme gefunden. Die neusten Erkenntnisse über den Baugrund haben nun dazu geführt, dass die Kostenprognose von vormals CHF 31 Mio. auf ca. CHF 20 Mio. gesenkt werden konnte («grobe Kostenschätzung»). Dies macht den Bau des Buechi-tunnels zu einer durchaus realistischen Option. Daher haben wir beschlossen, dieses Vorhaben nun im Detail zu planen.

Personelles

Die 158 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Berner Oberland-Bahnen AG widmen sich ihren Aufgaben mit viel Engagement. Seit einigen Jahren fördert ein Bonussystem die Identifikation mit dem Unternehmen. Es lässt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Erreichen der budgetierten Umsatzziele am Erfolg teilhaben. Auch für das Jahr 2008 wird die Bonuszahlung in der Höhe von CHF 500.– pro Mitarbeiter ausgeschüttet. Das vorgegebene Verkehrsertragsziel von CHF 11,7 Mio. wurde übertroffen.

Die Jungfraubahnen verfügen seit dem 1. Juni 2008 über einen Fahrdienstexperten BAV (auch «VTE-Experte» genannt nach der Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen [VTE]). Dieser kümmert sich ganz gezielt um die Aus- und Weiterbildung der Fahrzeugführer und Zugbegleiter. Die Geschäftsleitung hat damit den stets steigenden Anforderungen an die fachliche Qualität unseres Personals Rechnung getragen. Im Bereich der Servicequalität wird Erreichtes weiter gefestigt: Wir messen mit einem Kundenorientierungsindex und der Weiterempfehlungsrate unsere Fortschritte.

Unsere besonderen Anstrengungen im operativen Bereich unterstützen wir durch eine neue Aufbauorganisation. Die Neugliederung bringt die Zuständigkeiten für das tägliche Geschäft näher an die Front. Der bestehenden Aufbauorganisation der Jungfraubahnen lag eine funktionale Gliederung zugrunde. Mit der Einführung eines integrierten Management-Systems wurde der Führungsfokus von den Abteilungen hin zu den organisatorischen Abläufen verlagert. Eine entsprechende Anpassung der Aufbauorganisation drängte sich auf. Neu wurde je Betriebseinheit ein gesamtverantwortlicher Leiter ernannt. Mit der Inkraftsetzung dieser neuen Organisationsstruktur auf den 1. Januar 2009 rückte die Führungs- und Entscheidungskompetenz stärker an die Front und damit hin zu den Geschäftsprozessen und letztlich zu den Kunden. Die Leiter der Betriebseinheiten (inkl. Allianzpartnern aus der Jungfraubahn-Gruppe) sind:

Werner Amacher	Schynige Platte-Bahn und Harderbahn
Christoph Egger	Firstbahn und Wintersport
Marco Luggen	Kraftwerk Lütschental
Ruth Lundquist	Top of Europe Shops
Fritz Nyffenegger	Wengernalpbahn
Gabriel Roth	Jungfraubahn
Stefan Wittwer	Mürrenbahn
Stefan Würzler	Berner Oberland-Bahn
Walter von Allmen	Parkhaus Lauterbrunnen

Auf den 1. Januar 2008 wurde die Personalvorsorge der Jungfraubahnen neu geregelt. Anstelle der bisherigen Vollversicherungslösung ist ab diesem Jahr eine autonome Lösung in Kraft. Während sich die erwarteten erheblichen Kostenvorteile realisieren liessen, kam der Wechsel in Bezug auf die Finanzanlagen zu einem unvorhersehbar ungünstigen Zeitpunkt. Anstelle einer Rendite, die mit der alten Versicherungslösung garantiert gewesen wäre, musste eine negative Performance von – 8,9 % hingenommen werden. Dies führte zu einer Reduktion des Deckungsgrades von 115,3 % auf ca. 102 % per Ende 2008. Dass die erzielte Performance unserer Personalvorsorge-Stiftung besser ist als bei den meisten Schweizer Pensionskassen, ist ein schwacher Trost.

Die seit 2003 bei den Jungfraubahnen tätige Personalchefin *Franziska Inaebnit* verliess uns, um in Bern eine neue Herausforderung anzunehmen. Unter ihrer Leitung wurde das Personalwesen der Jungfraubahnen zentralisiert und ein modernes Human-Resources-Management aufgebaut. Zur Nachfolgerin wählte die Geschäftsleitung *Therese Jaun Schmid*.

Mitte Juni 2008 ist *Eduardo Zwyszig* als neuer Leiter Marketing bei den Jungfraubahnen eingetreten. Ende 2008 mussten wir bekannt geben, dass Herr Zwyszig das Unternehmen auf Ende Mai 2009 schon wieder verlassen werde. Die Trennung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen.

Am 1. September 2008 hat in Anwesenheit der Präsidenten von Jungfraubahn Holding AG und Berner Oberland-Bahnen AG eine kurze formelle Übergabe der operativen Geschäftsleitung von *Walter Steuri* an *Urs Kessler* stattgefunden. Damit endete die etwas über vierzehneinhalbjährige Amtszeit des Grindelwalder CEO. Einen Rückblick auf seine bewegte Amtszeit finden Sie auf Seite 7 in diesem Geschäftsbericht.

Mit viel Elan und einem ganzen Strauss von neuen Initiativen und Visionen startete *Urs Kessler* ins neue Amt. Sein Aufgabenbereich wurde noch zusätzlich erweitert, als Ende Jahr die Leitung des Marketings von *Eduardo Zwyszig* wieder direkt in seine Führungsverantwortung überging. In angepasster Form wird er diese Zusatzaufgabe auch weiterhin übernehmen.

Walter Steuri

Am 1. September 2008 hat *Walter Steuri* das Zepter an *Urs Kessler* übergeben und ist in Pension gegangen. Er hatte das Amt des Direktors von Dr. Roland Hirni am 1. Januar 1994 übernommen. Damit war er Vorsitzender der auf diesen Zeitpunkt neu eingeführten Geschäftsleitung der Jungfraubahnen geworden. Während seinen über 14 Jahren als CEO wurden wichtige Projekte realisiert. In seine Zeit fällt die Fertigstellung des neuen Pendelzugkonzepts für die Berner Oberland-Bahnen AG, dessen wichtigste Bestandteile der Bau einer Doppelspurstrecke zwischen Wilderswil und Zweilütschinen, die Beschaffung von neuen Niederflur-Gelenksteuerwagen und die Generalrevision der älteren Triebwagengeneration waren.

Unter der Leitung von Walter Steuri wurde auch die Allianz der Jungfraubahnen weiter gefestigt. Er verstand es, den nicht immer einfachen Ausgleich zwischen einem öffentlichen Transportunternehmen auf der einen und einem börsenkotierten, profitorientierten Tourismus- und Bergbahnunternehmen andererseits zu finden. Nur so konnte jedoch die bestehende, sehr enge Zusammenarbeit mit Jungfraubahn und Wengernalpbahn nach der Gründung der Jungfraubahn Holding AG im Jahre 1994 nahtlos fortgesetzt werden. Mit der Gründung einer Managementgesellschaft wurde sie zudem rechtlich auf eine flexible und dennoch solide Basis gesetzt.

Walter Steuri zeigte ein besonderes Geschick, wirtschaftliches Denken mit traditionellen Werten, den lokalen Interessen und mit politischen Anliegen zu verbinden. Er war sich der starken Vernetzung der Jungfraubahnen mit der Öffentlichkeit und der regionalen Tourismuswirtschaft stets bewusst. Seit 1996 sind mit Bund und Kanton Verhandlungen über ein Verkehrsangebot zu führen, und die nach einer Planrechnung ermittelten ungedeckten Kosten werden von der öffentlichen Hand abgegolten. Die entsprechenden Verhandlungen sind für unsere Unternehmung existenziell, bereiteten jedoch kaum je Schwierigkeiten. Dies ist mit ein Verdienst von Walter Steuri, wurde er doch von den verantwortlichen Vertretern von Bund

und Kanton als seriöser und geradliniger Ansprechpartner wahrgenommen, auf dessen Aussagen und Darlegungen vertraut werden konnte, ohne alles detailliert hinterfragen zu müssen. Verlässliches, berechenbares und faires Verhalten zeichneten Walter Steuri auch im Umgang mit allen übrigen Stakeholdern aus. Dieses Vertrauensverhältnis war auch nützlich, als es darum ging, für die Ausgestaltung des Bahnhofs Interlaken Ost zum Vollknoten zu kämpfen – Anstrengungen, die zum Schluss seiner Karriere von Erfolg gekrönt waren.

Der Kontakt zu allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern war ihm ein Anliegen, das persönliche Interesse an ihrer Gesundheit und ihrem Wohlergehen war nicht künstlich, sondern ernsthaft. Nahe gingen ihm Unglücke, Krankheiten und andere menschliche Schicksalsschläge. Am 7. August 2003 ereignete sich in Gsteigwiler ein schwerer Zugunfall. Walter Steuri lieferte an diesem Unfalltag und in der nachfolgenden Bewältigung des Ereignisses ein Musterbeispiel, wie in solchen Krisensituationen aufzutreten und zu kommunizieren ist.

Walter Steuri hat seine Arbeitskraft, sein Wissen, seine Ideen und Visionen den Jungfraubahnen während 33 Jahren zuerst als Finanzchef und später als Vorsitzender der Geschäftsleitung zur Verfügung gestellt. Die Unternehmen der Jungfraubahnen sind teilweise bis zu 120 Jahre alt. Walter Steuri hat mithin die Geschicke dieser Bahnen während mehr als einem Viertel ihres Bestehens massgeblich bestimmt und mitgeprägt, was beeindruckend ist und wofür wir ihm ganz herzlich danken.

Dank

Bedanken dürfen wir uns vorab beim Bund und beim Kanton Bern, die mit der Bestellung umfassender Transportdienstleistungen einen sinnvollen Betrieb erst ermöglichen. Weiter sind wir vor allem unseren Kunden und auch den Behörden der Gemeinden, den Bergschaften, den Tourismusorganisationen, den benachbarten Transportunternehmen und all den andern Partnern, mit denen wir eine fruchtbare Zusammenarbeit pflegen durften, zu herzlichem Dank verpflichtet. Schliesslich danken wir auch Ihnen, werte Aktionärinnen und Aktionäre, für das Vertrauen in unsere Unternehmung herzlich.

Interlaken, 1. April 2009



Günther Galli
Präsident des Verwaltungsrates



Urs Kessler
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Details zur Berner Oberland-Bahn

Bahnbetrieb

Die Wintersaison 2007/2008 bot gute Schneebedingungen, beste meteorologische Voraussetzungen zum Verweilen in den winterlichen Bergen und zur Ausübung von Sportaktivitäten. JUNGFRAU Winter konnte sich über eine deutliche Steigerung im Geschäft mit den Schneesportlern freuen. Dies zeigte sich auch in den Winter-Frequenzen der *Berner Oberland-Bahn*, die als Zubringer zu den Skigebieten genutzt wird. Da Ostern 2008 im März zu liegen kam, entstand im April zwischen Winter- und Sommertourismus ein starkes Loch, das sich im Vergleich zum Vorjahr mit einem Frequenzrückgang von 24 % auch bei der BOB deutlich manifestierte. In der Frequenzstatistik ebenfalls festzustellen, ist die Zurückhaltung der «normalen» Reisetouristen im Juni, als die Freizeitindustrie der Schweiz von der Euro 08 dominiert wurde (– 5,7 % gegenüber dem Vorjahr). Nach einem guten Sommer begann sich im 4. Quartal die Finanzkrise mit dem Ausbleiben der südkoreanischen Reisegruppen auszuwirken (– 9,1 bis – 26,6 % gegenüber dem Vorjahr). Insgesamt blieb die Nachfrage um 9,1 % unter dem Rekordwert aus dem Jahre 2007. In einer längerfristigen Betrachtung war die Zahl der Reisenden auch im Jahr 2008 erfreulich (+ 19 % gemessen am 5-jährigen Durchschnitt).

Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 konnte der Fahrplanknoten im Bahnhof *Interlaken Ost* realisiert werden. Die Berner Oberland-Bahnen AG reagierte auf die neue Situation mit einem zusätzlichen Ausbau des Angebots. Der Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten wird insbesondere am Morgen vervollständigt (hier wird neu auch der Anschluss an den ICE nach Berlin sichergestellt) und ganzjährig aufrechterhalten. Damit kann die Bahn den Bedürfnissen der Berufspendler und der Schüler besser gerecht werden. Weiter wurden die Spätverbindungen verbessert, wobei für die ganz späten Kurse neu Busse eingesetzt werden. Schliesslich haben wir den Hochsaisonfahrplan im Sommer um sechs Wochen verlängert. Mit dem neuen Fahrplan ab dem 14. Dezember 2008 wurde die Dienstleistungsqualität durch bessere Abdeckung der Abendstunden sogar nochmals erhöht (Halbstundentakt bis 19:00 Uhr).

Um den Fahrplanknoten Interlaken Ost zu realisieren, mussten bekanntlich einige Kompromisse gemacht werden. Insbesondere gibt es keine direkten IC-Verbindungen nach Zürich Flughafen mehr. Eine weitere Optimierung der Situation wird erst möglich sein, wenn dereinst die Entflechtung der Linien rund um den Bahnhof Bern (Wylersfeld) realisiert wird. Die Jungfraubahnen erachten diesen weiteren Schritt als äusserst wichtig. Er wird die öV-Anbindung der Jungfrauregion nochmals stark verbessern. Die Berner Verkehrsdirektorin setzt sich stark für diese Sache ein. Die Jungfraubahnen unterstützen sie nach Kräften in ihren Bemühungen und werden sich auch sonst an geeigneter Stelle immer wieder engagiert für die weitere Optimierung der Verbindungen und Anschlüsse in Interlaken Ost einsetzen.

Bahnhof und Perimeter Interlaken Ost

Der Gemeinschaftsvertrag für den Bahnhof Interlaken Ost zwischen BLS, BOB und Zentralbahn wurde für das Jahr 2008 provisorisch verlängert. Per 1. Januar 2009 wurden neue Regelungen getroffen, die den im Laufe der Zeit eingetretenen Verlagerungen im Aufgabenspektrum des Personals Rechnung tragen. Mit der Auslagerung des Aufnahmegebäudes aus der Gemeinschaft (siehe Seite 3) wurde auch ein erster Schritt in Richtung Aufteilung des gemeinsam gehaltenen Grundeigentums gemacht.

Für das Baufeld westlich des Bahnhofgebäudes Interlaken Ost haben sich die Bauabsichten weiter konkretisiert. Eine Hotelkette hat ein Baugesuch für 82 Zimmer, 10 Wohnungen, diverse Verkaufsflächen und 33 Autoeinstellhallenplätze vorgelegt.

Bahnhof Grindelwald und Perimeter Führenmatte

Der Verwaltungsrat hat beschlossen, die Erneuerung des Bahnhofs Grindelwald von der Planung und Überbauung des benachbarten Perimeters Führenmatte zeitlich abzukoppeln. Das Bauprogramm für das 2,6-Mio.-CHF-Vorhaben wurde daraufhin wie folgt festgelegt: Projektüberarbeitung / Ausschreibungen / Arbeitsvergaben im Winter 2008 / 2009, Baustart im Frühling 2009, Fertigstellung ca. Sommer 2010. An den Kosten wird sich die *Wengernalpbahn AG* mit CHF 330 000.– beteiligen.

Mit der Neugestaltung des Bahnhofareals wird eine markante Attraktivitätssteigerung der Bahnhofanlage erreicht. Die Umsteigebeziehungen, die Ein- und Ausstiegsverhältnisse sowie der Personenfluss werden verbessert. Aus Sicherheitsgründen abgelehnt wurde vom Bundesamt jedoch die Ausgestaltung von Gleis 2 als Rillenschienengleis. Dies hätte eine Entflechtung der Personenströme ermöglicht. Das breite Perron zwischen WAB und BOB bietet Gewähr dafür, dass sich Reisende mit Ziel *Grindelwald* und Umsteigende nach *Kleine Scheidegg / Jungfraujoch* dennoch nicht übermässig gegenseitig behindern.

Betreffend Führenmatte Grindelwald hat die Gemeindeversammlung die Änderung der ZPP 1 «Führenmatte» genehmigt. Im Sektor A, in dem sich auch die BOB-Parzelle Nr. 86 befindet, ist nunmehr neben der bisherigen Hotel- und Gewerbenutzung auch der Bau von Wohnungen möglich. Mit einer Rückversetzung der Baulinie wird dem Bahnhofplatz mehr Raum zur Verfügung gestellt.

Renovation von fünf Wagen

Die BOB hat im Jahr 1987 zwei Personenwagen (B 261, 262) und drei Steuerwagen mit Gepäckabteil (BDt 401–403) von der Firma *Atelier de Construction Vevey SA* beschafft. Alle fünf Fahrzeuge sind im heutigen Rollmaterialkonzept praktisch täglich im Einsatz. Nun werden diese für insgesamt CHF 1 Mio. umfassend renoviert. Das neue Farb- und Materialdesign ist praktisch identisch zu den fünf neuen Niederflur-Gelenksteuerwagen. Das Erscheinungsbild der BOB wird dadurch weiter vereinheitlicht

Details zur Schynige Platte-Bahn

Bahnbetrieb: Schynige Platte – Bahnromantik und majestätische Bergwelt

Die *Schynige Platte-Bahn* hat ihren Betrieb am 24. Mai 2008 aufgenommen. Neu ist der Eintritt in den Alpengarten im Fahrpreis inbegriffen. Die bewährte Positionierung als Nostalgiebahn wurde weitergeführt und wiederum durch viele Aktionen ergänzt.

Ein Blick auf die Entwicklung der Besucherzahlen übers Jahr zeigt folgendes Bild: Nach einem etwas verhaltenen Start stiegen die Frequenzen im Sommer erfreulich an (Juli und August je 23,7% gegenüber dem Vorjahr). Im Herbst wurden die Besucherzahlen des Vorjahres nicht ganz erreicht (September ausgeglichen, Oktober – 4,6%). Damit lag die Nachfrage der Schynige-Platte Bahn aber immer noch deutlich über dem langjährigen Schnitt. Mit 112 536 Bergankünften resultierte ein überdurchschnittliches Jahrestotal und mit einem Verkehrsertrag von CHF 3,4 Mio. ein neuer Rekord.

Die Schynige Platte-Bahn bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfraubahn-Gruppe. Das verbindende Produkt ist der Jungfraubahnen Pass. Mit ihm entsteht aus der ganzen Palette von Ausflugszielen ein «Bundle», das als strategischer Erfolgsfaktor dieses Geschäftsfeldes angeschaut wird. Für den Kunden bildet der übersichtliche Sechstagespass eine geradezu ideale Grundlage für die Feriengestaltung in der Region. Der Umsatz mit dem Jungfraubahnen Pass beträgt im Jahr 2008 CHF 5,2 Mio. (31 000 Stück). Das entspricht einer Umsatzsteigerung von 7% gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der Schynige Platte-Bahn aus diesem Abonnement beläuft sich auf CHF 485 000.–.

Hotel und Restaurant

Der Hotel- und Restaurationsbetrieb wurde zu Saisonbeginn unverändert unter der Gérance von *Jörg Burgener* aufgenommen. Leider musste dieser aus gesundheitlichen Gründen im August die Leitung abgeben. Interimistisch wurde der Betrieb durch den Géranten des Guesthouse Eigergletscher, *Matthias Horvath* (in Doppelfunktion), geführt. Der Verwaltungsrat dankt *Jörg Burgener* für seinen Einsatz und wünscht ihm, dass er sich wieder vollständig und dauerhaft erholt. *Matthias Horvath* verdient ebenfalls die volle Anerkennung des Verwaltungsrates, bedingte doch sein notfallmässiger Einsatz viel Engagement und Flexibilität.

Ab dem Jahr 2009 wird das Berghotel, dem neuen Gastronomiekonzept der Jungfraubahnen entsprechend, wieder vermietet. Der Verwaltungsrat hat *Jasmin* und *Thomas Willem* als die neuen Gastgeber auf der Schynige Platte-Bahn verpflichten können.

Im Hotel / Restaurant Schynige Platte wurde auch im Jahr 2008 gebaut. Lüftung und Fenster im Officebereich sowie die Decke und der Wandanstrich im Bereich der Fensterfront wurden erneuert. Dort wurde zudem eine neue Beleuchtung eingebaut. Diese Arbeiten wurden im Hinblick auf die in Aussicht genommene Gesamterneuerung des Berghotels (siehe dazu Seite 3) speziell auf ihre Notwendigkeit überprüft. Ein Verzicht bzw. Aufschub war jedoch, auch um Auflagen der Behörden nachzukommen, nicht möglich.

Kommentar zu den Finanzen

Rechnungslegung

Erstmals veröffentlichen wir zum besseren Verständnis eine Erfolgsrechnung über die Gesamtunternehmung anstelle der bisherigen Spartenerfolgsrechnungen. Die Jahresrechnung wird nach wie vor nach den Vorschriften des Schweizer Obligationenrechts und des Eisenbahngesetzes bzw. der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (REVO) erstellt.

Energiepreis

Mit der Deregulierung des Strommarktes wird der Strompreis künftig in die Komponenten Energiekosten, Netzkosten und Verwaltungskosten (Swissgrid + KEV) aufgeteilt. Auch das Kraftwerk der Jungfraubahn passt seine Tarife den neuen Gegebenheiten an. Allerdings steht im Zeitpunkt der Ausarbeitung dieses Geschäftsberichts noch nicht fest, wie hoch der gesetzlich vorgeschriebene Netzkostenanteil nach der Intervention des Bundesrates noch sein wird. Für den variablen Energiekostenanteil konnte nach einem Preisvergleich festgestellt werden, dass die *Berner Oberland-Bahnen AG* den Strom derzeit weiterhin am kostengünstigsten bei der Jungfraubahn AG beziehen kann.

Verträge Bahnhofgemeinschaften Grindelwald und Lauterbrunnen

In den Verträgen zu den Bahnhofgemeinschaften *Grindelwald* und *Lauterbrunnen* zwischen der *Wengernalpbahn AG* und der *Berner Oberland-Bahnen AG* ist eine Anpassung des fixen Kostenverteilers alle zehn Jahre vorgesehen. Diese Neubeurteilung wurde im Jahre 2007 fällig. Dabei wurde eine neue, weniger starre Lösung ausgearbeitet. Nach dem neuen Verteilschlüssel wird die *Wengernalpbahn AG* um rund CHF 300 000.– pro Jahr stärker belastet und die *Berner Oberland-Bahnen AG* entsprechend entlastet.

Details zur Erfolgsrechnung

Erneut konnte ein neuer Verkehrsertragsrekord erzielt werden: Mit CHF 9,4 Mio. wurde das bisherige Rekordergebnis des Vorjahres um 2,7% übertroffen. Sowohl im Einzelreiseverkehr wie auch im Abonnementsverkehr registrierten wir höhere Ergebnisse. Die erhofften Mehrumsätze aufgrund des Vollknotens Interlaken Ost und des ausgebauten Angebots der BOB konnten im erwarteten Rahmen realisiert werden. Im letzten Quartal litten die Ergebnisse im Gruppenreiseverkehr stark unter den durch die globale Finanzkrise ausgelösten Rückgängen in gewissen Märkten. Besonders betroffen davon ist der bei der BOB stärkste Markt Südkorea.

Sehr erfreut dürfen wir feststellen, dass sich die klare Neupositionierung der *Schynige Platte-Bahn* am Markt in deutlichen Mehrumsätzen niederschlägt: Mit einem Plus von CHF 0,3 Mio. gelang gegenüber den vorangehenden Jahren eine markante Steigerung.

Die Abgeltung wurde im Berichtsjahr aufgrund der guten Ergebnisse der letzten Jahre sowie einer Änderung bei der Abschreibungspraxis um CHF 1,2 Mio. reduziert.

Im Nebenertrag wirkten sich die höheren Umsätze im Berg-hotel Schynige Platte und die höheren Kostenbeiträge der Wengernalpbahn an die Gemeinschaftsbahnhöfe Grindelwald und Lauterbrunnen positiv aus.

Mit CHF 33,4 Mio. liegt der Betriebsertrag trotz CHF 1,2 Mio. tieferer Abgeltung lediglich CHF 0,3 Mio. unter dem Vorjahr.

Sehr erfreut dürfen wir feststellen, dass sich die klare Neupositionierung der Schynige Platte-Bahn am Markt in deutlichen Mehrumsätzen niederschlägt.

Der Betriebsaufwand ist um CHF 0,9 Mio. auf CHF 25,9 Mio. angestiegen. Die Steigerung ist grösstenteils auf höhere Sachaufwendungen zurückzuführen. Die Abschreibungen betragen CHF 5,4 Mio. und liegen CHF 0,8 Mio. tiefer als im Vorjahr, weil uns die Abgeltungsgeber angesichts der bereits bestehenden hohen Abschreibungsreserven eine weitere Bildung derselben untersagen. Somit resultierte ein operatives Ergebnis von CHF 2,1 Mio. (Vorjahr CHF 2,5 Mio.). Das um CHF 0,2 Mio. gesteigerte Finanzergebnis und der rückwirkende Verzicht auf die Besteuerung der nicht abgeltungsberechtigten Sparten der BOB trugen dazu bei, dass das Ergebnis mit CHF 2,7 Mio. lediglich CHF 0,1 Mio. unter dem Rekordergebnis des Vorjahres liegt.

Gewinnverwendung

Der Antrag des Verwaltungsrates zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichtes dargestellt. Zum Jahresgewinn von CHF 2 694 719.– wird der Gewinnvortrag von CHF 38 669.– addiert. Gemäss den Vorschriften von Art 659a OR muss für die 51 eigenen Aktien eine Reserve gebildet werden. Diese beträgt CHF 5020.–. Nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften von Art. 64 muss der Spartengewinn der Berner Oberland-Bahn von CHF 1 981 446.–¹ einer entsprechenden Rücklage zugewiesen werden. Somit verbleiben CHF 746 922.– zur Verfügung der Generalversammlung.

Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn	CHF	2008	%	2007	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		4 504 165	47,9	4 372 953	47,8	3,0
Gruppenreiseverkehr		1 020 943	10,9	1 180 890	12,9	-13,5
Abonnementsverkehr		3 834 371	40,8	3 573 191	39,0	7,3
Erlösminderungen		- 129 822	- 1,4	- 151 637	- 1,7	- 14,4
Total Personenverkehr		9 229 657	98,2	8 975 397	98,0	2,8
Gepäckverkehr		165 037	1,8	173 994	1,9	- 5,1
Total Reiseverkehr		9 394 694	100,0	9 149 391	99,9	2,7
Güterverkehr		4 315	0,0	6 578	0,1	- 34,4
Total Verkehrsertrag		9 399 009	100,0	9 155 969	100,0	2,7

Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn	CHF	2008	%	2007	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2 198 427	65,5	1 961 494	64,3	12,1
Gruppenreiseverkehr		171 024	5,1	169 058	5,5	1,2
Abonnementsverkehr		984 727	29,3	929 832	30,4	5,9
Erlösminderungen		- 10 128	- 0,3	- 16 932	- 0,6	- 40,2
Total Personenverkehr		3 344 050	99,6	3 043 452	99,6	9,9
Gepäckverkehr		718	0,0	483	0,0	48,7
Total Reiseverkehr		3 344 768	99,6	3 043 935	99,6	9,9
Güterverkehr		13 293	0,4	12 223	0,4	8,8
Total Verkehrsertrag		3 358 061	100,0	3 056 158	100,0	9,9

¹ Hier ist das gemäss den Vorgaben des BAV errechnete Spartenergebnis massgebend.



Finanzbericht

16	Bilanz
17	Erfolgsrechnung
18	Anhang der Jahresrechnung
21	Bericht der Revisionsstelle
22	Geldflussrechnung

Bilanz per 31. Dezember

Aktiven	CHF	2008	2007
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		19 603 773	16 261 313
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2 046 956	2 590 461
Übrige Forderungen		168 030	276 872
Lagervorräte		2 700	16 721
Aktive Rechnungsabgrenzung		69 960	122 650
Total Umlaufvermögen		21 891 419	19 268 017
Anlagevermögen			
Berner Oberland Bahn		79 860 024	83 340 132
Schynige Platte-Bahn		1 451 595	1 417 033
Nebenbetriebe		446 914	460 063
Sachanlagen im Bau		1 910 838	276 683
Ersatzteile / Materialvorräte		704 122	756 001
Total Sachanlagen		84 373 493	86 249 912
Wertschriften und Darlehen		1 003	1 004
Beteiligungen		33 000	33 000
Total Finanzanlagen		34 003	34 004
Immaterielle Anlagen		850 024	954 603
Total Anlagevermögen		85 257 520	87 238 519
Total Aktiven		107 148 939	106 506 536
Passiven	CHF	2008	2007
Fremdkapital			
Finanzverbindlichkeiten		1 615 154	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		704 493	616 012
Übrige Verbindlichkeiten		144 778	433 735
Passive Rechnungsabgrenzung		732 753	1 273 695
Kurzfristige Rückstellungen		313 520	243 982
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 510 698	2 567 424
Darlehen		0	1 025 233
Vorauszahlungen		814 676	880 614
Langfristige Rückstellungen		1 403 300	1 404 300
Darlehen Bund und Kanton		68 561 474	70 426 456
Total langfristiges Fremdkapital		70 779 450	73 736 603
Total Fremdkapital		74 290 148	76 304 027
Eigenkapital			
Aktienkapital		12 341 000	12 341 000
Allgemeine Reserve		855 000	852 000
Reserve für eigene Aktien		5 020	0
Abschreibungsreserven		8 848 242	8 886 680
Rücklage für Erneuerungen		291 111	291 111
Rücklage Schynige Platte-Bahn		1 329 000	1 179 000
Rücklage Nebengeschäfte		60 000	20 000
Rücklage Art. 64 EBG Bahnbetrieb		6 401 050	3 826 670
Vortrag vom Vorjahr		33 649	1 766
Jahresgewinn		2 694 719	2 804 282
Total Bilanzgewinn		2 728 368	2 806 048
Total Eigenkapital		32 858 791	30 202 509
Total Passiven		107 148 939	106 506 536

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2008	2007
Betriebsertrag			
Reiseverkehr		12 739 463	12 193 326
Güterverkehr		17 608	18 801
Total Verkehrsertrag		12 757 071	12 212 127
Abgeltung		13 722 929	14 969 247
Ertrag Berghotel		1 016 135	861 968
Betriebsbesorgungen		3 503 153	3 156 548
Pacht und Miete		795 384	798 398
Leistungen für Dritte		1 115 837	1 015 896
Gewinne Veräusserungen		5 457	0
Übrige Erträge		110 793	107 504
Aktivierete Eigenleistungen		326 888	528 844
Total Nebenertrag		6 873 647	6 469 158
Total Betriebsertrag		33 353 647	33 650 532
Betriebsaufwand			
Gehälter und Löhne		- 11 500 719	- 11 396 173
Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge		- 928 906	- 1 002 105
Sozialaufwand		- 1 890 092	- 1 891 816
Übriger Personalaufwand		- 200 500	- 103 904
Leistungen der Personalversicherungen		61 555	112 218
Total Personalaufwand		- 14 458 662	- 14 281 780
Allgemeiner Aufwand		- 1 153 150	- 1 338 654
Marketing		- 546 208	- 490 451
Versicherungen und Schadenersatz		- 340 623	- 391 154
Betriebsbesorgungen durch Dritte		- 3 514 100	- 3 236 248
Pacht und Miete		- 430 524	- 284 067
Energie und Verbrauchsstoffe		- 1 723 758	- 1 546 793
Warenaufwand Berghotel		- 347 478	- 313 332
Informatikaufwand		- 122 597	- 82 131
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt		- 3 015 689	- 2 316 125
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten		- 216 939	- 690 913
Total Sachaufwand		- 11 411 066	- 10 689 868
Total Betriebsaufwand		- 25 869 728	- 24 971 648
EBITDA		7 483 919	8 678 884
Abschreibungen		- 5 416 083	- 6 184 129
EBIT / Operatives Ergebnis		2 067 836	2 494 755
Finanzertrag		533 107	382 813
Finanzaufwand		- 13 676	- 20 648
Zuweisung an Rücklage für Erneuerungen Art. 56 EBG		0	- 117
Total Finanzergebnis		519 431	362 048
Gewinn vor Steuern		2 587 267	2 856 803
Ertragssteuern		107 452	- 52 521
Jahresgewinn		2 694 719	2 804 282

Anhang der Jahresrechnung

	CHF	2008	2007
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		55 055 300	54 513 700
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		203 097 000	198 618 000
Total Versicherungswerte		258 152 300	253 131 700
Personalvorsorgestiftung		0	116 289
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen		0	116 289
Beteiligungen			
	Aktienkapital		
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken	100 000	33 %	33 %
Eigene Aktien (Bestandteil der flüssigen Mittel)			
Bestand 1. Januar		(2008: 53 Aktien, 2007: keine Aktien)	
Käufe		(2008: keine Aktien, 2007: 68 Aktien)	6 820
Verkäufe		(2008: 2 Aktien, 2007: 15 Aktien)	- 1 320
Wertkorrektur			- 5 500
Bestand 31. Dezember		(2008: 51 Aktien, 2007: 53 Aktien)	0
Aktionärsstruktur			
Bedeutende Aktionäre:	Beteiligungsquote		
Schweizerische Eidgenossenschaft		36 %	36 %
Staat Bern		34 %	34 %
Rolly Fly SA Holding, Chur		11 %	11 %
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken		7 %	7 %
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter			
Solidarhaftung für sämtliche Mehrwertsteuerschulden der Jungfraubahnen		p.m.	p.m.
Solidarhaftung für die Verpflichtungen der einfachen Gesellschaft JUNGFRAU Winter		p.m.	p.m.

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung gemäss Art. 663b Ziff. 12 OR

Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsregeln und die Ordnungsmässigkeit der Jahresberichterstattung zu gewährleisten, haben wir wirksame interne Kontroll- und Steuerungssysteme eingerichtet, die regelmässig durch interne Audits geprüft werden. Bei der Bilanzierung und Bewertung treffen wir Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Insgesamt wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr keine Risiken identifiziert, die zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der *Berner Oberland-Bahnen AG* führen könnten.

Stetigkeit in der Darstellung und Offenlegung

Im Berichtsjahr werden die Informatikaufwendungen separat ausgewiesen (bisher «Allgemeiner Aufwand»). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Die Aufwendungen für Drittleistungen, welche im Rahmen von Pauschalangeboten verkauft werden, sind neu im «Aufwand für Dienstleistungen» ausgewiesen (bisher «Allgemeiner Aufwand»). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Im Berichtsjahr werden die Ersatzteile / Materialvorräte separat ausgewiesen (bisher im «Anlagevermögen unter Berner Oberland-Bahn und Schynige Platte-Bahn enthalten»). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Entschädigungen und Darlehen Mitglieder der Geschäftsleitung

Offenlegung gemäss Artikel 663b OR

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat mit der *Jungfraubahnen Management AG* für die Unternehmungsführung einen Managementvertrag abgeschlossen. Sämtliche Mitglieder der Geschäftsleitung sind in der *Jungfraubahnen Management AG* angestellt.

Die Entschädigungen und Darlehen der Mitglieder der Geschäftsleitung sind im Anhang zur Jahresrechnung im Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* auf Seite 59 ausgewiesen. Der Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* ist einsehbar unter www.jungfraubahn.ch/report. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* trägt lediglich einen Anteil von 29,0% an den fixen Entschädigungskomponenten. Der variable Anteil der Entschädigung bemisst sich am Erfolg der Jungfraubahn-Gruppe. Die verbilligten Aktien können von der *Jungfraubahn Holding AG* bezogen werden. Folglich werden diese Kosten allein von den Gesellschaften der Jungfraubahn-Gruppe getragen.

Die von der *Berner Oberland-Bahnen AG* getragenen Anteile an den Entschädigungen der sechs Mitglieder der Geschäftsleitung (Austritt des Vorsitzenden Walter Steuri per 31. 8. 2008) von insgesamt CHF 1 063 903.– (Vorjahr CHF 1 124 750.–) belaufen sich auf CHF 308 532.– (Vorjahr CHF 326 178.–) zuzüglich Vorsorgeaufwendungen des Arbeitgebers von CHF 47 789.– (Vorjahr CHF 48 348.–). An der höchsten Entschädigung für den neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung Urs Kessler von CHF 214 030.– (Vorjahr Walter Steuri CHF 250 305.–) partizipiert die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit CHF 62 069.– (Vorjahr Walter Steuri CHF 72 589.–) plus CHF 7580.– (Vorjahr Walter Steuri CHF 10 487.–) Vorsorgeaufwand.

Beteiligungsverhältnisse von Verwaltungsrats- und Geschäftsleitungsmitgliedern

Offenlegung gemäss Artikel 663c OR

	Anzahl Aktien		Stimmrechtsanteil
	2008	2007	2008
Verwaltungsrat			
Günther Galli, VR-Präsident	2	2	0,00%
David-André Beeler, VR-Vizepräsident	2	2	0,00%
Peter Balmer, Verwaltungsrat	2	2	0,00%
Hans-Kaspar Dick, Verwaltungsrat	2	2	0,00%
Dr. Madeleine Howald, Verwaltungsrat	7	7	0,01%
Jürg von Känel, Verwaltungsrat	1	1	0,00%
Martin Schmied, Verwaltungsrat	10	10	0,01%
Total Verwaltungsrat	26	26	0,02%
Geschäftsleitung			
Urs Kessler, Vorsitzender der GL (ab 1. 9. 2008)	10	10	0,01%
Christoph Egger, Leiter Angebot Berg	0	0	0,00%
Jürg Lauper, Leiter Technik	0	0	0,00%
Christoph Schläppi, Leiter Corporate Services	10	10	0,01%
Christoph Seiler, CFO	0	0	0,00%
Walter Steuri, Vorsitzender der GL (bis 31. 8. 2008) ¹	17	17	0,01%
Total Geschäftsleitung	20	27	0,02%

¹ Per Ende 2008 nicht mehr in der Geschäftsleitung. Anzahl Aktien sind 2008 im Total nicht eingerechnet.

Bericht der Revisionsstelle



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
 Hofgut
 CH-3073 Grenchen-Bent

Postfach
 CH-3000 Bern 15

Telefon +41 31 384 76 00
 Telefax +41 31 384 76 47
 Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung der

Berner Oberland-Bahnen AG, Interlaken

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Berner Oberland-Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgrechnung und Anhang (Seite 16 bis 20) für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Vorjahresrechnung ist von einer anderen Revisionsstelle geprüft worden. In ihrem Bericht vom 11. April 2008 hat diese ein uneingeschränktes Prüfungsurteil abgegeben.

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 Intentionen 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 Prüfungsstellungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertmässen und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungsumfaltungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Intentionen 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 Prüfungsstellungen 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 Usanzmässigkeit der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine hinreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

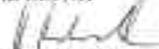
Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

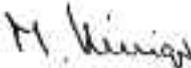
In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 390 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

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.

Die Jahresrechnung 2008 ist durch die Aufsichtsbehörde aufgrund von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (SB 742.101) geprüft und mit Schreiben vom 31. März 2009 ohne Vorbehalt genehmigt worden.

KPMG AG


 Christoph Andenmatten
 Zugelassener Revisionsexperte
 Leitender Revisor



Martin Hirsiger
 Zugelassener Revisionsexperte

Grenchen-Bent, 1. April 2009

Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2008	2007
Jahresgewinn		2 694 719	2 804 282
Abschreibungen auf Sachanlagen und Ersatzstücken		5 284 855	6 079 550
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen		104 579	104 579
Auflösung / Bildung Rückstellungen		68 538	- 20 949
Buchgewinn Finanzanlagen		- 218	0
Wertberichtigung auf Finanzanlagen		0	5 499
Buchgewinn aus Verkäufen von Sachanlagen		- 5 457	- 2
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		7 990	97 943
Cashflow Nettoumlaufvermögen		8 155 006	9 070 902
Ab- / Zunahme Umlaufvermögen		719 058	2 597 269
Zu- / Abnahme kurzfristiges Fremdkapital		873 737	- 2 341 647
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		9 747 801	9 326 524
Investitionen in Sachanlagen		- 3 521 942	- 2 414 268
Investitionen in Finanzanlagen		0	- 9 601
Devestitionen Sachanlagen		6 598	188 731
Devestitionen Finanzanlagen		218	4 101
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 3 515 126	- 2 231 037
Free Cashflow		6 232 675	7 095 487
Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten		- 2 890 215	- 2 774 208
Geldfluss aus Finanztätigkeit		- 2 890 215	- 2 774 208
Veränderung flüssige Mittel		3 342 460	4 321 279
Flüssige Mittel 1. Januar		16 261 313	11 940 034
Flüssige Mittel 31. Dezember		19 603 773	16 261 313
Veränderung flüssige Mittel		3 342 460	4 321 279

Corporate Governance

Die nachfolgenden Informationen zur Corporate Governance beziehen sich auf den Stand am 31. Dezember 2008. Wesentliche Veränderungen, die nach diesem Stichtag, jedoch noch vor Redaktionsschluss eingetreten sind, werden als solche besonders erwähnt.

Der Corporate-Governance-Idee kann letztlich nicht bloss durch die Publikation von Daten zum Durchbruch verholfen werden. Sie ist Basis einer fairen Verhaltensweise, zu der auch ein offener und dauernder Meinungs- und Informationsaustausch gehört. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* ist zuversichtlich, dass die Unternehmensleitung bis hin zu allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in diesem Sinn und Geist den Dialog mit ihren Anspruchsgruppen wird führen können. Die Corporate Governance der *Berner Oberland-Bahnen AG* richtet sich nach den Empfehlungen der *BX Berne eXchange*.

1 Statuten

Gemäss dem neuen Art. 707 Abs. 1 OR (in Kraft seit Ende 2007) müssen Verwaltungsräte nicht mehr Aktionär der Gesellschaft sein. Die BOB schreibt dies jedoch in Art. 16 Abs. 4 ihrer Statuten weiterhin vor. Im Übrigen enthalten die Statuten der *Berner Oberland-Bahnen AG* keine Abweichungen zu den aktienrechtlichen Bestimmungen des schweizerischen Obligationenrechts.

2 Kapitalstruktur

2.1 Kapital

Das Aktienkapital der *Berner Oberland-Bahnen AG* beträgt CHF 12 341 000.–.

2.2 Genehmigtes und bedingtes Kapital

Derzeit findet sich in den Statuten der *Berner Oberland-Bahnen AG* weder eine Bestimmung zu genehmigtem noch zu bedingtem Aktienkapital.

2.3 Kapitalveränderung

Das Aktienkapital der *Berner Oberland-Bahnen AG* hat sich in den letzten fünf Jahren nicht verändert.

2.4 Aktien und Partizipationsscheine

Das Aktienkapital der *Berner Oberland-Bahnen AG* ist eingeteilt in 123 410 voll liberierte Inhaberaktien zu nominal CHF 100.–. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* verfügt über kein Partizipationskapital.

2.5 Genussscheine

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat keine Genussscheine ausgegeben.

2.6 Wandelanleihen und Optionen

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat keine Wandelanleihen aufgenommen und keine Optionen ausstehend.

3 Unternehmensstruktur

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* arbeitet im operativen Bereich eng mit den Tochtergesellschaften der *Jungfraubahn Holding AG* (JBH) zusammen. Die Kooperation wird durch die *Jungfraubahnen Management AG* (Anteile: JBH 67%, *Berner Oberland-Bahnen AG* 33%) sichergestellt. Die Betriebsgemeinschaft profitiert von den Synergien insbesondere im Bereiche des Managements (gemeinsame Geschäftsleitung, identische Managementprozesse, optimaler Personaleinsatz, einheitliche Regeln und Politiken), des Marketings sowie der Eisenbahn- und Starkstromtechnik. In ihrer Gesamtheit treten die beteiligten Gesellschaften unter der Kennzeichnung «Jungfraubahnen» auf.

4 Aktionariat

In den letzten Jahren sind keine nennenswerten Veränderungen im Aktionariat vorgekommen. Am Stichtag 31. Dezember 2008 hatten folgende Aktionäre einen Anteil von über 5% am Gesamtkapital:

Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern	36%
Staat Bern, Bern	34%
Rolly Fly SA Holding, Chur	11%
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken	7%

5 Verwaltungsrat

Die nachfolgenden Angaben zum Verwaltungsrat beziehen sich auf den 31. Dezember 2008. Im Internet unter www.jungfraubahn.ch/verwaltungsrat finden Sie die laufend aktualisierten Angaben.

Günther Galli (1946, CH), Präsident 1 Rechtsstudium Universität Bern; Fürsprecherpatent 2 Partner im Advokatur- und Notariatsbüro Graf und Galli 3 Selbstständig praktizierender Anwalt 4 Vizepräsident VR Jungfraubahnen Management AG 5 18.6.1991 / 2010 6 Keine

David-André Beeler (1960, CH), Vizepräsident 1 Betriebsökonom HWV 2 Berufslehre und Tätigkeit als Bahnbetriebsdisponent; Projektleiter und Führungstätigkeit in Grosshandel, Bank und Recovery-Management; selbstständiger Unternehmensberater; seit 2002 Mitinhaber der Firma bipolar bildung partner 3 Unternehmer 5 16.6.2000 / 2010 6 Die «bipolar bildung partner GmbH» führt im Auftrag der Jungfraubahnen Kurse für Kader durch

Peter Balmer (1961, CH) 1 Automechaniker für schwere Motorfahrzeuge; Handelsschule / Managementausbildung BPIH 2 Ab 1988 in der Autoverkehr Grindelwald AG tätig; seit 1994 Leitung der gesamten Unternehmung 3 Unternehmer 5 16.5.2007 / 2010 6 Personentransportaufträge der Berner Oberland-Bahnen AG, vergeben gemäss wirtschaftlichen Prinzipien (Bahnersatz in Sonderfällen, Spätbusse)

Hans-Kaspar Dick (1939, CH) 1 Verkehrsschule; Diplom als Postsekretär 2 Vizedirektor / stv. Direktor Eidg. Personalamt; Personaldirektor SBB, Leiter Kreis 2 und Division TWD SBB 3 Personalwesen 5 16.6.2002 / 2010 6 Keine

Madeleine Howald (1946, CH) 1 Studium Sprachen und Wirtschaftswissenschaften; Abschluss als mag. rer. pol. und Dr. rer. pol. Universität Bern 2 Praktische Tätigkeiten im Tourismus (ACS, Swissair, Schilthornbahn AG, BIGA) und in der Berufsbildung; Unterrichtstätigkeit, Schulführung Berufsschule 3 Berufsschulinspektorin 5 21.6.1994 / 2010 6 Keine

Jürg von Känel (1943, CH) 1 Ingenieur HTL 2 Sachbearbeiter Ingenieurbüro Balzari & Schudel; Sachbearbeiter Melbourne & Metropolitan Board of Works, Australia; Projektleiter Ingenieurbüro Balzari & Schudel (Mitinhaber); Projektleiter Amt für öffentlichen Verkehr; Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr 3 Berater 5 22.6.1993 / 2010 6 Keine

Martin Schmied (1958, CH) 1 Eidg. dipl. Radio- + TV-Elektroniker 2 Radio- + TV-Elektroniker; Lehrlingsausbildner; Instandhaltung von Immobilien 3 Leiter Technisches Gebäudemanagement 5 16.5.2007 / 2010 6 Keine

Grundzüge der Arbeitsweise des Verwaltungsrates und der Kompetenzregelung

In Anbetracht der aktuellen Verhältnisse der Unternehmung verzichtet der Verwaltungsrat derzeit auf die Arbeit in Ausschüssen. Der Verwaltungsrat tagte im Jahre 2008 fünf Mal.

Die Aufgaben des Verwaltungsrates sind in den Statuten und im Organisationsreglement festgelegt. Er ist befugt, in allen Angelegenheiten Beschlüsse zu fassen, die nicht ausdrücklich durch Gesetz, Statuten oder Organisationsreglement der Generalversammlung oder anderen Gesellschaftsorganen übertragen oder vorbehalten sind. Das Organisationsreglement enthält eine detaillierte Kompetenzordnung zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Das Organisationsreglement finden Sie im Internet unter www.jungfraubahn.ch/organisation.

Die offene und zeitgerechte Information wird durch den Vorsitzenden der Geschäftsleitung sichergestellt. Nebst den Orientierungen an den Verwaltungsratssitzungen erfolgt die Information bei Bedarf mittels schriftlicher Berichte (meist über E-Mail) und eines engen direkten Kontakts zwischen dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung und dem Präsidenten.

6 Geschäftsleitung

Urs Kessler (1962, CH), Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO) **1** Höhere kaufm. Handelsschule; Betriebsdisponent; Ausbildung Verkaufstrainer; dipl. Marketingplaner; eidg. dipl. Marketingleiter; Kurs Unternehmungsführung SKU **2** Als Betriebsdisponent auf Bahnhöfen der Schweiz im Fahrdienst und Verkauf; verschiedene Funktionen Direktion BLS, Schwerpunkt Marketing; 1987 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Eintritt als Mitarbeiter Verkaufsförderung; 1990 Leiter «Kommerzielle Dienste»; Leiter des neuen Gesamtbereichs Marketing und Betrieb, Wahl zum Mitglied der Geschäftsleitung; 2007 Wahl zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung (per 1. 9. 2008)

Christoph Egger (1970, CH), Leiter Angebot Berg **1** Lic. rer. pol.; Rochester-Bern Executive MBA Program **2** Projekte, Planung Hotelplan Schweiz; Marketingleiter Davos-Parsonn-Bahnen; Geschäftsführer Bergbahnen Grindelwald-First (BGF); 2001 Aufnahme ins Kader Jungfraubahnen **3** 1991–93 Saisonkondukteur WAB / JB; Geschäftsführer Firstbahn; 2004 Mitglied der Geschäftsleitung und Übernahme Leitung der neuen Abteilung «Angebot Berg» (ab 2009: Leiter Wintersport und Firstbahn)

Jürg Lauper (1954, CH), Leiter Technik **1** Lehre als Tiefbauzeichner; Bauingenieur FH, Fachhochschule Burgdorf; Nachdiplomstudium Unternehmensführung **2** Verschiedene Praxiserfahrungen im Bauplanungs- und Baumanagementbereich, Betriebsplanung; Bauherrenvertreter im Geschäftshäuserbau Viktor Kleinert AG; 1985 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** 1985–86 Stellvertreter Leiter Bau, seit 1986 Leiter Bauabteilung, 1. 1. 2006 Mitglied der Geschäftsleitung, Leiter Technik (ab 2009: Leiter Infrastruktur)

Christoph Schläppi (1959, CH) Leiter Corporate Services **1** Rechtsanwalt **2** Anwalt in Interlaken; 1996 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Eintritt als Direktionssekretär (später: Leiter Direktionsabteilung) und Sekretär der Verwaltungsräte, 1998 Mitglied der Geschäftsleitung

Christoph Seiler (1969, CH), Leiter Finanzen und Controlling (CFO) **1** Lic. rer. pol.; Rochester-Bern Executive MBA Program **2** Verschiedene Funktionen im Bankbereich; Loeb Holding AG, Bern, zuletzt als Finanzchef; 2002 Eintritt bei den Jungfraubahnen, Leiter Finanzen und Controlling, Mitglied der Geschäftsleitung

7 Managementvertrag

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat mit der *Jungfraubahnen Management AG* für die Unternehmungsführung einen Managementvertrag abgeschlossen. Sämtliche Mitglieder der Geschäftsleitung sind in der *Jungfraubahnen Management AG* angestellt. Die Interessen der *Berner Oberland-Bahnen AG* in der *Jungfraubahnen Management AG* werden durch Einsitznahme des Verwaltungsratspräsidenten der *Berner Oberland-Bahnen AG* im Verwaltungsrat der *Jungfraubahnen Management AG* wahrgenommen.

8 Entschädigungen

Der Verwaltungsrat setzt seine Entschädigung in eigener Kompetenz fest. Er trägt dabei der Tatsache Rechnung, dass die *Berner Oberland-Bahnen AG* namhaft von öffentlichen Geldern getragen wird, und setzt daher die Honorare so an, dass das Mandat eine ehrenamtliche Komponente behält. Allerdings muss er auch darauf achten, dass die Entschädigungen den Anforderungen bezüglich Verantwortung und Belastung entsprechend fair ausfallen und einem Quervergleich standhalten.

Die Geschäftsleitung der *Berner Oberland-Bahnen AG* ist bei der *Jungfraubahnen Management AG* angestellt (siehe Ziffer 7). Die Entschädigung wird von der Managementgesellschaft für die Führung der gesamten Jungfraubahnen bemessen. Sie ist markt- und leistungsgerecht und geeignet, Personen mit den nötigen Fähigkeiten und Charaktereigenschaften zu gewinnen, zu motivieren und zu behalten. Details und die Gesamtsumme der Entschädigung sowie die Entschädigung für das höchstbezahlte Mitglied der Geschäftsleitung werden in der Berichterstattung der Jungfraubahn Holding AG offengelegt (www.jungfraubahn.ch/report). Die Kündigungsfrist der Geschäftsleitungsmitglieder beträgt einheitlich sechs Monate. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich nicht an den variablen Gehaltskomponenten, da sich diese an Zielsetzungen der Jungfraubahn-Gruppe orientieren.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Entschädigungssystem der *Berner Oberland-Bahnen AG* sehr einfach konzipiert ist. Bei dessen Ausgestaltung konnte daher auf den Beizug von Beratern verzichtet werden. Dies umso mehr, als keine Beteiligungsprogramme bestehen. Eine Zusammenstellung der Entschädigungen der Verwaltungsräte und des Anteils, den die *Berner Oberland-Bahnen AG* für die Entschädigung der Geschäftsleitung rein rechnerisch erbringt, finden Sie im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 19 f. dieses Geschäftsberichts. Die beim Verwaltungsrat ausgewiesene Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist auf eine Erhöhung des Honorars zurückzuführen. Eine Untersuchung bei vergleichbaren Unternehmen hat nämlich gezeigt, dass die Ansätze der *Berner Oberland-Bahnen AG* nicht mehr zeitgemäss waren. Per 1. Januar 2008 wurde daher eine Anpassung des Fixums für die Verwaltungsräte auf CHF 8000.– und den Verwaltungsratspräsidenten auf CHF 16 000.– pro Jahr vorgenommen.

Eine Zusammenstellung des Aktienbesitzes von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung finden Sie im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 20 dieses Geschäftsberichts. In diesem Zusammenhang ist Folgendes zu beachten: Die Verbindung der Verwaltungsräte *Jürg von Känel* zum Kanton und *Hans-Kaspar Dick* zum Bund werden hier als «nicht nahestehend» klassifiziert. Die Zurechnung des Aktienbesitzes von Bund und Kanton zu deren Vertretern wäre nicht sachgerecht, da die Herren *von Känel* und *Dick* auf die Entscheidungsfindung in Sachen Ausübung der Aktionärsrechte keinen Einfluss nehmen können.

Statistische Angaben Berner Oberland-Bahn

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Dividende		Jahr
1891	130 832	11 144	285 457	100 559	—		1891
1892	154 372	11 250	323 373	149 903	—		1892
1893	169 345	9 721	357 290	183 929	4		1893
1894	187 281	10 081	398 105	201 584	5 ½		1894
1895	219 265	10 021	586 902	314 178	8		1895
1896	197 172	10 718	512 990	217 754	5 ½		1896
1897	229 363	18 301	582 214	275 106	5 ½		1897
1898	247 413	14 420	626 644	311 420	6		1898
1899	272 944	12 205	679 394	330 564	7		1899
1900	270 926	13 142	664 777	307 431	5 ¾		1900
1901	281 141	12 461	692 220	332 768	7		1901
1902	290 967	13 974	702 173	323 721	7		1902
1903	337 672	14 209	788 852	395 054	8		1903
1904	346 083	17 565	812 058	377 754	7 ½		1904
1905	367 584	22 517	868 436	363 445	8		1905
1906	390 757	21 580	906 440	381 561	7 ½		1906
1907	394 406	24 882	916 312	320 201	6		1907
1908	401 729	24 211	832 471	253 061	4		1908
1909	397 333	20 609	818 486	235 797	4		1909
1910	396 823	27 565	902 355	334 714	5		1910
1911	462 163	25 600	1 062 780	450 386	6		1911
1912	473 494	29 575	990 250	356 576	5 ½		1912
1913	454 895	22 335	983 176	372 924	5 ½		1913
1914	259 968	12 335	531 080	47 662	—		1914
1915	101 288	6 349	158 703	− 139 452	—		1915
1916	142 230	13 235	238 963	− 126 131	—		1916
1917	165 471	12 423	281 685	− 211 705	—		1917
1918	150 101	14 779	315 350	− 84 959	—		1918
1919	209 087	15 855	505 221	− 131 599	—		1919
1920	277 331	15 242	721 547	26 323	—		1920
1921	337 105	12 087	883 162	78 764	—		1921
1922	342 896	11 344	870 644	51 177	—		1922
1923	429 300	12 782	1 079 414	242 452	—		1923
1924	483 390	14 797	1 269 831	383 147	—		1924
1925	565 314	15 864	1 487 784	630 821	P.	St.	1925
1926	500 160	15 458	1 283 512	394 819	5	4 1/8	1926
1927	542 537	15 998	1 392 897	483 008	5	5	1927
1928	584 952	18 780	1 530 566	524 077	5	5 5/8	1928
1929	600 584	21 302	1 527 594	517 242	5	5,16	1929
1930	562 121	19 724	1 391 674	517 242	5	5,16	1930
1931	459 115	15 480	1 035 160	442 182	—		1931
1932	337 110	11 272	713 495	135 478	—		1932
1933	369 076	12 174	761 731	− 18 081	—		1933
1934	377 962	17 254	810 804	50 949	—		1934
1935	399 848	12 250	784 193	120 767	—		1935
1936	474 852	12 216	779 895	96 763	—		1936
1937	677 190	17 026	1 113 907	91 844	—		1937
1938	583 520	14 444	1 016 089	348 662	—		1938
1939	434 674	11 673	760 228	241 253	—		1939
1940	343 945	10 338	635 414	33 352	—		1940
1941	438 494	21 892	821 566	− 27 041	—		1941
1942	449 053	16 567	800 026	115 656	—		1942
1943	536 713	18 485	968 058	34 496	—		1943
1944	542 976	23 549	1 045 548	173 146	—		1944
1945	655 032	18 984	1 238 771	224 625	—		1945

¹ Nach Fahrausweisverkäufen.

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Seit 1958 Aufwandeckungsgrad	Jahr
1946	613 352	24 389	1 292 690	184 812	–	1946
1947	805 371	19 113	1 651 737	348 029	–	1947
1948	758 281	17 861	1 589 123	299 466	–	1948
1949	857 466	19 759	1 806 668	208 421	–	1949
1950	715 031	18 910	1 611 851	163 002	–	1950
1951	792 579	18 536	1 735 940	249 108	–	1951
1952	880 142	20 096	1 963 155	319 889	–	1952
1953	891 727	18 947	2 078 112	317 763	–	1953
1954	856 017	18 026	2 016 141	218 415	–	1954
1955	927 644	19 458	2 122 514	286 126	–	1955
1956	941 310	18 209	2 089 954	293 521	–	1956
1957	² 1 078 508	² 19 928	² 2 277 262	327 702	–	1957
1958	948 371	17 279	1 810 191	62 396	85,5	1958
1959	998 180	17 605	2 014 710	150 785	89,1	1959
1960	955 449	18 507	2 155 888	97 121	89,3	1960
1961	1 094 028	19 795	2 693 668	27 584	89,0	1961
1962	1 114 310	19 944	2 659 586	³ 76 792	88,2	1962
1963	1 153 138	24 027	2 620 629	– 275 564	93,6	1963
1964	1 164 168	29 306	2 836 482	– 444 893	91,1	1964
1965	1 158 936	27 916	3 032 916	– 737 494	86,6	1965
1966	1 243 706	24 706	3 257 688	– 683 946	88,3	1966
1967	1 277 935	25 355	3 295 089	– 925 216	85,1	1967
1968	1 248 337	22 235	3 364 018	– 811 682	87,1	1968
1969	1 330 124	21 915	3 763 920	– 684 053	89,1	1969
1970	1 295 481	20 049	4 113 442	– 1 113 043	85,3	1970
1971	1 439 750	19 849	4 320 529	– 1 345 741	84,1	1971
1972	1 430 210	18 891	4 837 906	– 1 452 221	85,0	1972
1973	1 500 814	18 110	5 082 592	– 1 737 887	83,7	1973
1974	1 471 696	16 640	5 377 269	– 2 233 834	81,4	1974
1975	1 418 331	15 951	5 441 585	– 2 511 831	80,3	1975
1976	1 388 663	17 566	5 372 621	– 2 663 954	79,6	1976
1977	1 397 932	16 044	5 753 045	– 2 438 828	81,3	1977
1978	1 378 558	15 320	5 788 163	– 3 345 435	75,0	1978
1979	1 346 295	14 108	5 491 481	– 3 920 867	71,1	1979
1980	1 499 858	15 667	6 341 028	– 3 561 124	75,6	1980
1981	1 558 090	14 415	6 771 241	– 3 603 118	76,8	1981
1982	1 549 151	13 888	6 977 672	– 4 085 411	75,4	1982
1983	1 621 465	13 183	7 811 229	– 4 137 175	76,3	1983
1984	1 562 874	13 882	7 945 418	– 3 799 635	78,5	1984
1985	1 635 202	11 192	8 455 053	– 3 912 763	78,6	1985
1986	1 569 753	12 739	8 515 671	– 4 240 647	77,7	1986
1987	1 606 676	10 982	8 689 737	– 4 185 095	78,0	1987
1988	1 655 675	11 781	8 986 158	– 4 111 104	79,0	1988
1989	1 675 341	8 390	10 213 229	– 4 077 621	80,9	1989
1990	2 111 200	10 038	11 587 799	– 3 521 162	85,0	1990
1991	2 166 143	8 839	12 572 218	– 3 454 885	86,2	1991
1992	2 058 658	7 866	13 640 980	– 3 787 692	85,7	1992
1993	1 831 900	6 532	13 951 329	– 3 896 574	85,3	1993
1994	1 850 410	6 146	12 688 253	– 5 262 449	80,1	1994
1995	1 799 071	3 896	11 884 496	– 6 389 842	75,6	1995
1996	1 728 084	3 806	⁴ 7 293 983	⁵ – 209 087	⁵ 99,2	1996
1997	1 880 265	4 176	7 801 096	805 939	103,1	1997
1998	1 836 072	4 280	7 102 239	– 29 983	99,9	1998
1999	1 822 989	4 955	7 366 721	348 060	101,3	1999
2000	2 121 130	3 901	8 028 557	492 353	101,8	2000

1 Nach Fahrausweisverkäufen.

2 Bis 1957 Verkehrsertrag inkl. Schynige Platte-Bahn.

3 Bis 1962 Betriebserfolg inkl. Schynige Platte-Bahn.

4 Seit 1996 ohne Tarifannäherung.

5 Seit 1996 nach Berücksichtigung der Abgeltung.

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Seit 1958 Aufwanddeckungsgrad	Jahr
2001	1 997 557	3 606	7 565 027	463 973	101,9	2001
2002	1 944 874	1 526	7 480 781	7 758	100,0	2002
2003	2 010 242	1 309	7 595 964	288 380	101,1	2003
2004	2 029 826	940	7 706 869	524 488	101,9	2004
2005	2 103 724	689	8 065 798	- 15 287	99,9	2005
2006	2 282 768	696	8 539 193	1 027 503	103,7	2006
2007	2 447 078	746	9 155 969	2 612 539	109,4	2007
2008	2 449 347	673	9 399 009	⁶ 1 981 446	106,7	2008

¹ Nach Fahrausweisverkäufen.

⁶ Ab 2008 nach Kosten- und Leistungsrechnung.

Statistische Angaben Schynige Platte-Bahn

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg ²	Aufwand- deckungsgrad	Jahr
1958	137 416	183	447 700			1958
1959	153 509	142	470 642			1959
1960	123 088	127	428 319			1960
1961	134 662	113	442 478			1961
1962	165 223	156	528 075			1962
1963	148 972	149	559 114	172 847	138,9	1963
1964	176 912	158	673 995	177 573	134,1	1964
1965	162 336	208	622 783	70 535	111,9	1965
1966	185 326	148	742 556	190 109	131,0	1966
1967	177 998	181	733 805	80 551	111,3	1967
1968	172 508	163	708 467	63 061	108,2	1968
1969	176 262	195	837 790	7 154	100,8	1969
1970	177 326	408	797 200	12 615	101,4	1970
1971	223 568	162	965 412	33 344	103,2	1971
1972	201 329	184	1 076 670	36 107	103,1	1972
1973	214 158	354	1 128 843	- 11 631	99,0	1973
1974	218 277	181	1 255 761	69 886	105,2	1974
1975	193 646	174	1 106 625	- 228 812	85,1	1975
1976	202 586	144	1 285 474	17 627	101,3	1976
1977	198 186	158	1 269 134	163 866	112,7	1977
1978	191 063	239	1 207 077	63 314	104,5	1978
1979	200 110	141	1 281 337	590	100,0	1979
1980	196 778	130	1 366 601	99 702	106,9	1980
1981	204 214	146	1 453 827	120 019	107,4	1981
1982	179 554	123	1 295 904	239	100,0	1982
1983	179 254	2 649	1 619 121	100 596	105,5	1983
1984	157 203	242	1 361 509	- 83 886	95,1	1984
1985	190 991	124	1 887 821	166 926	108,2	1985
1986	177 444	142	1 872 603	64 859	103,2	1986
1987	143 200	107	1 577 079	- 167 377	91,5	1987
1988	192 206	140	1 977 617	108 365	105,1	1988
1989	201 200	209	2 365 442	504 120	122,6	1989
1990	222 987	155	2 596 771	519 339	122,2	1990
1991	205 609	196	2 667 442	496 767	119,0	1991
1992	204 610	1 088	2 876 657	340 480	112,0	1992
1993	221 080	190	2 998 428	373 327	112,8	1993
1994	202 302	184	2 981 256	338 624	111,4	1994
1995	186 820	151	2 734 752	³ 91 126	³ 102,9	1995
1996	162 898	124	2 432 644	2 782	100,1	1996
1997	187 190	251	2 818 711	223 153	107,6	1997
1998	180 545	149	2 669 127	156 259	105,6	1998
1999	181 189	132	2 739 451	114 367	103,3	1999
2000	219 075	122	3 258 188	104 109	102,9	2000
2001	187 538	122	3 041 273	71 115	102,1	2001
2002	153 824	120	2 658 172	818	100,0	2002
2003	175 447	348	2 944 774	119 519	103,8	2003
2004	171 368	181	2 716 702	95 811	103,3	2004
2005	152 713	135	2 763 437	- 56 643	98,2	2005
2006	185 891	220	3 007 164	154 228	104,1	2006
2007	184 225	132	3 056 158	151 086	103,7	2007
2008	192 542	150	3 358 061	⁴ 655 513	113,9	2008

1 Nach Fahrausweisverkäufen.

2 Bis 1962 in Berner Oberland-Bahn enthalten.

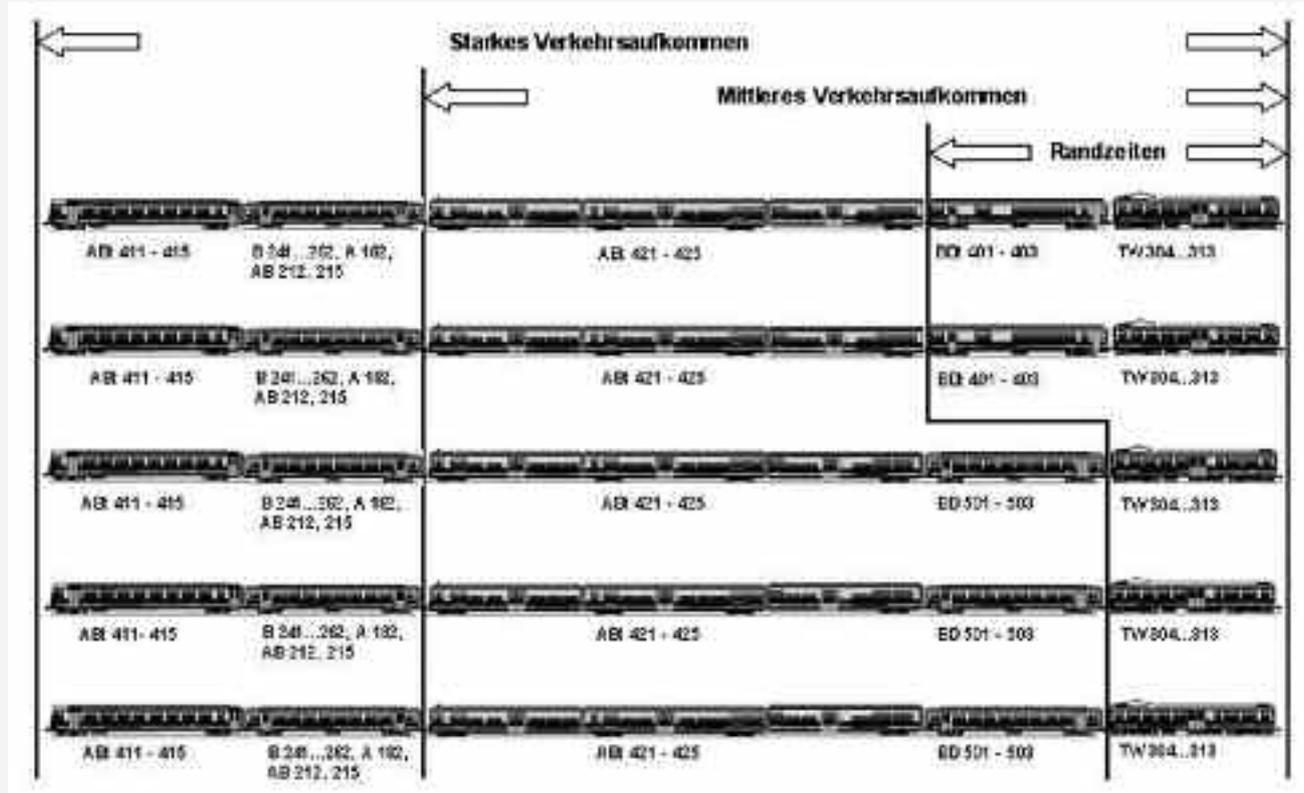
3 Ab 1995 inkl. Hotel Schynige Platte.

4 Ab 2008 nach Kosten- und Leistungsrechnung.

Technische Angaben

		Berner Oberland-Bahn	Schynige Platte-Bahn
Anlagen und Einrichtungen			
Betriebslänge	m	26 144	7 257
Geleiselänge	m	38 367	8 488
davon Geleise mit Zahnstangen	m	4 783	8 488
Zahnstangensystem		von Roll	Riggenbach
Spurweite	cm	100	80
Tunnel	Anzahl	2	4
Gesamtlänge	m	168	376
Brücken	Anzahl	29	8
Gesamtlänge	m	613	80
Kleinster Kurvenradius	m	98	60
Grösste Neigung			
Adhäsionsstrecke	‰	34	
Zahnstangenstrecke	‰	120	250
Traktionsenergie			
Gleichstrom	V	1 500	1 500
Stationen und Haltestellen	Anzahl	9	3
Tiefstgelegene Station (Interlaken Ost / Wilderswil)	m ü. M.	567	584
Höchstgelegene Station (Grindelwald / Schynige Platte)	m ü. M.	1 034	1 367
Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen			
Unterführungen		6	3
Überführungen		2	–
Niveaureisungen		125	24
Fahrzeuge			
Triebwagen		11	
Lokomotiven			
elektrische		2	11
Dampf		–	1
Traktoren		2	
Gleisstopfmaschine		1	
Steuerwagen		8	
Niederflur-Gelenksteuerwagen		5	
Personenwagen		19	20
offene Sommerwagen		–	4
Gepäckwagen		2	
Dienstwagen		10	5
Sitzplatzangebot	Plätze	2 410	999
Höchstgeschwindigkeiten			
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

Rollmaterialkonzept Berner Oberland-Bahn



Einladung zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

27. Mai 2009, 14:15 Uhr, Kongress-Zentrum Grindelwald (Türöffnung ab 13:45 Uhr)

Traktanden:

1. Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2008

Antrag des Verwaltungsrates: **Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2008.**

2. Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2008	2 694 719
Vortrag vom Vorjahr	38 669
Zuweisung an Reserve für eigene Aktien	– 5 020
Bilanzgewinn	2 728 368
Zuweisung an Rücklage Art. 64 EBG	– 1 981 446
Zur Verfügung der Generalversammlung	746 922

Antrag des Verwaltungsrates:

Zuweisung von

CHF 5 000.– an allgemeine Reserve

CHF 700 000.– an Rücklage Schynige Platte-Bahn

Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 41 922.– auf neue Rechnung.

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung

Antrag des Verwaltungsrates: **Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung.**

4. Wahlen

Revisionsstelle

Antrag des Verwaltungsrates: **Wahl der KPMG AG, Bern-Gümligen, als Revisionsstelle für ein Jahr.**

5. Verschiedenes

Der Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung sowie der Bericht der Revisionsstelle liegen für die Aktionäre ab dem 6. Mai 2009 am Sitz der Gesellschaft in Interlaken auf. Auf Verlangen eines Aktionärs wird ihm eine Ausfertigung dieser Unterlagen unverzüglich zugestellt.

Zutrittskarten zur Generalversammlung sind gegen Ausweis über den Aktienbesitz oder gegen Bescheinigung der Hinterlegung der Aktien bis spätestens Dienstag, 26. Mai 2009, 12:00 Uhr, bei einer der folgenden Stellen zu beziehen:

– BEKB | BCBE in Bern

– Direktion der Gesellschaft in Interlaken

Interlaken, 1. April 2009, der Verwaltungsrat

