

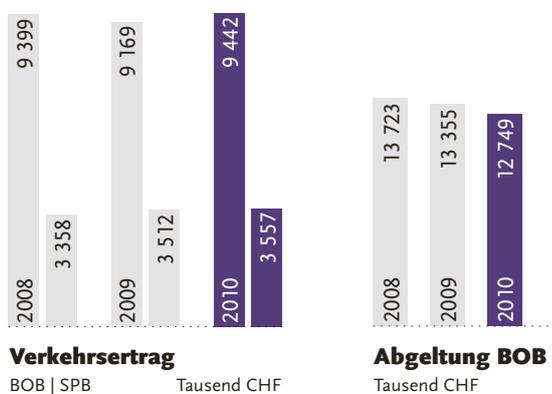
JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

Geschäftsbericht 2010

Berner Oberland-Bahnen AG

- **Bahn**

Kennzahlen 2010



Ergebnisse im Überblick	CHF	2010	2009
Berner Oberland-Bahn		- 379 381	469 512
Schynige Platte-Bahn		1 086 104	714 958
Nebengeschäfte		32 532	54 825
Jahresgewinn BOB AG		739 255	1 239 295
	Vollzeitstellen		
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		129	134
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		17	16
Total		146	150

Organe der Gesellschaft

Verwaltungsrat (VR)	Amtsdauer bis zur GV	
Günther Galli, Präsident	Unterseen	2013
David-André Beeler, Vizepräsident	Interlaken	2013
Peter Balmer	Grindelwald	2013
Paul Blumenthal	Wünnewil	2013
Dr. Madeleine Howald	Interlaken	2013
Martin Schmied	Lauterbrunnen	2013
Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:		
Jürg von Känel ¹	Gümligen	
Stephanie Dübi ²	Bern	2013

Sekretär des Verwaltungsrats

Christoph Schläppi	Grindelwald
--------------------	-------------

Revisionsstelle

KPMG AG	Gümligen	2011
---------	----------	------

Geschäftsleitung (GL)

Urs Kessler, Vorsitzender	Wilderswil
Christoph Egger Leiter Firstbahn und WAB Wintersport	Grindelwald
Jürg Lauper Leiter Fachbereich Infrastruktur	Spiez
Christoph Schläppi Leiter Fachbereich Corporate Services	Grindelwald
Christoph Seiler Leiter Fachbereich Finanzen und Controlling	Unterseen

Betriebsleiter der Berner Oberland-Bahn

Stefan Würgler	Goldswil
----------------	----------

Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn

Werner Amacher	Gsteigwiler
----------------	-------------

Erweiterte Geschäftsleitung

Thomas Aebischer Leiter Betriebseinheit Wengernalpbahn ²	Unterseen
Therese Jaun Schmid Leiterin Fachbereich Human Resources	Steffisburg
Gabriel Roth Leiter Fachbereich Zugförderung und Werkstätte und Betriebseinheit Jungfraubahn	Ringgenberg
Stefan Würgler Leiter Fachbereich Vertrieb und Produktion und Betriebseinheit Berner Oberland-Bahn	Goldswil

¹ Amtsdauer bis 31. Dezember 2010.

² Gewählt per 1. 1. 2011.

Berner Oberland-Bahnen AG, Geschäftsbericht 2010

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:
Berner Oberland-Bahn:

Aktiengesellschaft mit Sitz in Interlaken, über deren Geschäftstätigkeit vorliegend berichtet wird.
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:
Schynige Platte-Bahn:
SPB:
Jungfraubahnen:

Abkürzung für Berner Oberland-Bahn.
80-cm-spurige touristische Bergbahn Wilderswil – Schynige Platte, zur Berner Oberland-Bahnen AG gehörend.
Abkürzung für Schynige Platte-Bahn.
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). Die Jungfraubahnen treten einheitlich und ausschliesslich unter der eingetragenen Marke Jungfrau – Top of Europe auf.

Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
geschätzte Damen und Herren*

Wir werden am Tage der Generalversammlung auf der Schynige Platte ein rundum erneuertes Berghotel eröffnen können. Dafür wird seit 12. April 2010 intensiv gebaut. Die Aussicht, auf dem Berg eine Baustelle anzutreffen, hat die Leute nicht vom Besuch abgehalten, im Gegenteil: Wir blicken auf das bisher stärkste Jahr in der langen Geschichte der 1893 eröffneten Zahnradbahn zurück. Der Verkehrsertrag erreichte eine neue Rekordmarke. Es ist das sehr gute Ergebnis der Bergbahn, das es uns erlaubt, Ihnen einen positiven Jahresabschluss zu unterbreiten.

Auch bei der Talbahn haben wir erfolgreich gearbeitet, den Verkehrsertrag gegenüber dem Vorjahr gesteigert und dabei das beste Ergebnis seit Wegfall der Tarifannäherung im Jahre 1996 erzielt. Wegen der kontinuierlichen Kürzungen der Abgeltung von Bund und Kanton, der betragsmässig sehr bedeutenden Einnahmequelle, sind wir jedoch seit vier Jahren erstmals nicht mehr in der Lage, auch im Bereich des abgeltungsberechtigten Verkehrs positiv abzuschliessen. Im Einzelnen präsentieren sich die Zahlen wie folgt:

Die *Berner Oberland-Bahn* verzeichnete eine Steigerung der Gruppenreisenden von über 50 %, nachdem im Vorjahr vor allem die Reisegruppen aus Korea infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise ausblieben. Dank der Ertragssteigerung aus dem Gruppenreisegeschäft von CHF 328 000 resultierte eine Verkehrsertragssteigerung von 3,0 % gegenüber dem Vorjahr. Die Verkehrsertragssteigerung ist bei der *Schynige Platte-Bahn* mit 1,3 % zwar geringer ausgefallen als bei der Talbahn, hat aber angesichts der Baustelle unsere Erwartungen bei Weitem übertroffen. Insgesamt hat die Unternehmung einen Verkehrsertrag von exakt CHF 13 Mio. erwirtschaftet. Aufgrund der tieferen Abgeltung und der rückläufigen Nebeneträge resultierte ein Betriebsertrag von CHF 31,5 Mio. Dank einer Reorganisation konnten die Personalkosten um 2,7 % reduziert werden. Insgesamt konnte der Betriebsaufwand um CHF 0,5 Mio. gesenkt werden. Das Jahresergebnis der *Berner Oberland-Bahnen AG* beträgt CHF 739 000. Die abgeltungsberechtigten Sparten «Regionaler Personenverkehr» und «Infrastruktur» weisen einen Verlust von

CHF 379 000 aus, welcher mit den entsprechenden eisenbahngesetzlichen Reserven verrechnet wird. Dem gegenüber stehen die positiven Ergebnisse der *Schynige Platte-Bahn* von CHF 1 086 000 und der übrigen Nebengeschäfte von CHF 32 000.

Die Wachstumsstrategien der Jungfraubahnen orientieren sich primär an einer guten Auslastung der Anlagen über längere Perioden, die ökologisch, volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich nachhaltig sind. Das Leitmotto dazu lautet: «Wir wollen 10 Monate Hochsaison!» Dazu trägt beispielsweise die Starnacht in Interlaken bei. Mit diesen Anlässen machen wir nicht nur auf die Region aufmerksam, sondern generieren zusätzliche touristische Auslastung in der Zwischensaison. Zusätzlich müssen mit gezielten Investitionen Attraktivität, Qualität und punktuell auch Kapazität gesteigert werden. Eine Konkurrenzanalyse und die Erfahrungen innerhalb der Gruppe zeigten, dass eine gut funktionierende Restauration auf dem Berg eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Betrieb einer Bergbahn darstellt. Das daraus resultierende Projekt für ein neues Berghotel Schynige Platte ist das wichtigste Investitionsvorhaben, das wir derzeit umsetzen. Das hervorragende Ergebnis der *Schynige Platte-Bahn* stimmt uns zuversichtlich für die kommenden Jahre mit dieser neuen Attraktion.

Wegen dem langfristigen Planungshorizont bis ins Jahr 2025 befassen wir uns schon jetzt mit der Erneuerung des Rollmaterialparks bei der *Berner Oberland-Bahn*. Immer konkreter wird zudem das schon lange existierende Infrastrukturprojekt für einen Buechitunnel zwischen Zweilütschinen und Lütschental. Wir werden auf all diese Vorhaben im Bericht näher eintreten.

Wir blicken auf das bisher stärkste Jahr in der langen Geschichte der im Jahr 1893 eröffneten Zahnradbahn zurück.

Abgeltung

Die Nachfrage im Regionalverkehr bringt der *Berner Oberland-Bahnen AG* eine verlässliche und gut berechenbare Grundauslastung. Viel stärker von wirtschaftlichen und meteorologischen Faktoren beeinflusst ist das Tourismusgeschäft, das die Frequenzen der *Berner Oberland-Bahnen AG* ebenfalls wesentlich mitbestimmt. Es ist viel unberechenbarer und damit bezüglich Budgetierung anspruchsvoller. Eine realistische Verkehrsertragsprognose ist Basis, um die Verhandlungen über die Abgeltung mit Bund und Kanton über mehrere Runden erfolgreich führen und abschliessen zu können. Zwischen einem kaufmännisch vorsichtigen Budget und einem unternehmerischen Voranschlag, der von ambitionösen Zielvorstellungen ausgeht, ist ein vernünftiger Mittelweg zu finden. Weder ist es erstrebenswert, riesige Rücklagen zu akkumulieren, noch ist es zulässig, bei der Planung Verluste als eine Konstante hinzunehmen, um die vorhandenen Rücklagen systematisch abzubauen. Das Gefüge aus direkten Verkehrseinnahmen und der Abgeltung der öffentlichen Hand ist dann als solide zu betrachten, wenn sich Gewinne und Verluste in der Sparte öffentlicher Verkehr über längere Zeit in etwa die Waage halten. Der politische Spardruck, der zweifellos auf der Abgeltung lastet, ist längerfristig durch ein um die Ausschläge einzelner Saisons bereinigtes Wachstum und allenfalls durch Sparmassnahmen im Unternehmen abzufangen.

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* verfügt über eine aus Gewinnen der Talbahn geäufterte Rücklage. Die Bahnreform 2 hat Auswirkungen auf diese Position unserer Bilanz. Durch die rechnerische Trennung der Sparten wird nun ersichtlich, dass die geäufterten Reserven dem Personenverkehr zuzurechnen sind. Die Infrastruktur dagegen weist eine «negative Rücklage» aus, wobei diese de facto eine interne Schuld gegenüber der Sparte Personenverkehr darstellt und die Reserve in diesem Bereich entsprechend angewachsen ist. Das Ergebnis 2010 zeigt, wie wichtig es ist, im Personenverkehr über ein solides Polster zu verfügen. Obwohl sich die Tourismuswirtschaft gut von der Finanzmarktkrise erholt hat und es gelungen ist, auch den für die *Berner Oberland-Bahn* so bedeutenden koreanischen Markt wieder zu beleben, muss auf die Reserve zurückgegriffen werden. Zudem wird bei steigendem Spardruck der Spielraum für eine vorsichtige Budgetierung in den Abgeltungsverhandlungen derart schmal, dass auch die Wahrscheinlichkeit steigt, dass auch künftig wieder Verluste ausgeglichen werden müssen. Mit einem Abbau der Reserven über Ausschüttungen würden zudem liquide Mittel abfliessen. Solche hat die Personenverkehrssparte angesichts des Bedarfs im Bereich des Rollmaterialparks und der Remisierung dringend nötig. Bekanntlich ist es nicht mehr möglich, für solche Vorhaben Investitionsmittel von Bund und Kanton zu erhalten. Fehlt das Geld für die bis 2025 durchzuführende Modernisierung (siehe Seite 9) müsste bei den Banken aufgenommen werden.

Berghotel Schynige Platte

Nach der erfolgreichen Positionierung als Nostalgiebahn lebte die Begeisterung der Kunden für die Schynige Platte richtig auf. Um den neuen Schwung aufzunehmen und weiter auszunutzen, beschloss der Verwaltungsrat 2009 ein Erneuerungs- und Erweiterungskonzept für das Berghotel Schynige Platte. Vor der Einwinterung wurden bereits erste Vorbereitungsarbeiten getroffen, sodass die Bauarbeiten nach der Schneeschmelze 2010 unverzüglich beginnen konnten. Während der Saison wurde der Restaurationsbetrieb trotz Bautätigkeit fortgesetzt. Von den Pächtern auf der Schynige Platte wurde diesbezüglich viel Geduld und Organisationsgeschick verlangt.

Auf der Ostseite entsteht ein neuer, gegen Eiger, Mönch und Jungfrau orientierter Neubauteil mit 100 zusätzlichen Innenplätzen, einer neuen WC-Anlage sowie einer auskragenden Terrasse mit 170 bedienten Plätzen. Aus betrieblichen Gründen wird die Küche vom Untergeschoss ins Erdgeschoss verlegt. Im Untergeschoss entsteht ein neuzeitlicher Selfservicebereich mit 180 Plätzen. Gewählt wurde eine moderne, zeitgemässe Architektursprache, die mit viel Transparenz arbeitet. Die gesamte Fassade ist durchgehend in Metall und Glas gehalten. Damit entsteht ein einheitliches Gesamtbild. Die neuzeitliche Materialisierung verbindet hauptsächlich die Werkstoffe Stahl, Glas, Holz. Im Zentrum der Bemühung steht der Kunde, für den ein sichtbarer und erlebbarer Mehrwert entsteht.

Ende 2010 konnte das Hauptziel, die Fassade und das Dach zu schliessen, erreicht werden. Die grossflächigen, vom Boden bis zur Decke führenden Fenster wurden vorgehängt. Auch die umfangreichen Betonarbeiten, wie zum Beispiel der Viertelkreisanbau auf der Ostseite sowie die grosse Küchendecke konnten abgeschlossen werden. Während der derzeit laufenden Bauphase (Innenausbau) besteht eine fast vollständige Abhängigkeit vom Helitransport. Erst im Frühling 2011 kann wieder mit der Bahn transportiert werden. Bisher wurden mit der Bahn 1500 Tonnen Material (rund 600 Fahrten) zuzüglich Personal transportiert.

Am 27. Mai 2011 wird das neue Berghotel eingeweiht.

Die gesamte Investition beträgt rund CHF 7,8 Mio. Die *Schynige Platte-Bahn* hat über die Jahre beachtliche Mittel für dieses Vorhaben angespart. In Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr konnte eruiert werden, dass insgesamt CHF 5,5 Mio. der vorhandenen flüssigen Mittel der *Schynige Platte-Bahn* zur Verfügung stehen. Ein Teil dieser Mittel wird zur Sanierung des Roteneggtunnels (siehe dazu Seite 11) benötigt. Es wird letztlich notwendig sein, Kredite der Banken zu beanspruchen. Der Generalversammlung 2011 wird beantragt, den grössten Teil des Gewinns 2010 für den Bau des Berghauses zu verwenden und gleichzeitig die Schynige Platte-Rücklagen aufzulösen, sodass letztlich nur noch rund die Hälfte der Kosten als Aktivum in der Bilanz verbleiben. Das wird sich günstig auf den künftigen Abschreibungsbedarf auswirken.

Online-Marketing

Am 7. September 2010 haben die Jungfraubahnen einen vollständig überarbeiteten Internetauftritt online geschaltet. Auf der neuen Homepage wurde auch den Investoren wiederum Platz eingeräumt (www.jungfrau.ch/unternehmen). Die Zahlen und interessierenden Themen werden übersichtlicher und aufgeräumter präsentiert. Die neue Homepage geht mit dem gesamthaft überarbeiteten Erscheinungsbild der Gruppe einher. Die Bildsprache setzt Personen und Landschaften gleichsam in Szene.

Die Buchungs- und Verkaufssysteme der Jungfraubahnen waren bisher vor allem für das Vermittlungs- und Grosskundengeschäft optimiert. Per 1. November 2010 konnte nun eine Verkaufsplattform, die sich direkt an den Endkunden richtet, auf jungfrau.ch aufgeschaltet werden. Neben dem Verkauf über die Bahnschalter (gesamtschweizerischer direkter Verkehr) wird ein zweiter Distributionskanal erschlossen. Die im Internet buchbaren Angebote sollen die Strategie der besseren Auslastung von Zwischensaison und Mid-Week unterstützen. Zu diesem Zweck ist die Plattform so konzipiert, dass komfortabel komplette Ferien zusammen-

Bisher wurden mit der Bahn 1500 Tonnen Material (rund 600 Fahrten) zuzüglich Personal transportiert. Am 27. Mai 2011 wird das neue Berghotel eingeweiht.

gestellt werden können.

Der modulare Aufbau der Plattform erlaubt die laufende Anbindung weiterer Partner mit deren Dienstleistungen und Produkten. Im Zentrum soll dabei immer folgende Vision stehen: «Der Kunde soll auf jungfrau.ch seine Ferien vollständig zusammenstellen und bezahlen können. Er muss erstaunt sein, wie einfach diese Leistungen erworben werden können und wie viel Zeit und Mühe er sich dabei spart.»

Die Investitionen der *Jungfraubahnen Management AG* zum Aufbau der Plattform belaufen sich auf 1,2 Mio., verteilt auf die Jahre 2010 und 2011. Schon allein die Möglichkeit, über das Internet verkaufen zu können, und das dazugehörige neue Know-how eröffnen ein unverzichtbares strategisches Potenzial. Da man davon ausgehen darf, dass über das Internet die bestehenden Kanäle nur bedingt kannibalisiert werden, ist die Plattform von Beginn weg eine lohnende zusätzliche Verkaufsstelle.

Risk Management

Im Rahmen des Risikomanagements befassen sich die Jungfraubahnen mit möglichen Ereignissen, die geeignet wären, ihre Unternehmen vom Weg zu ihren strategischen und finanziellen Zielen abzubringen. Dabei identifizieren die verantwortlichen Stellen sowohl Chancen als auch Gefahren. Der Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG* bespricht diese Thematik regelmässig. Im Rahmen des Reviews seines Businessplans aktualisiert er jeweils das SWOT-Profil des Unternehmens.

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.

Der Risikomanagement-Prozess ist in die bestehende Prozesslandschaft eingebettet. Die Ablauforganisation regelt die Verantwortlichkeiten und stellt sicher, dass die relevanten Massnahmen geplant und umgesetzt werden. 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» mindestens einmal jährlich. In der aktuellen Beurteilung kommt der Verwaltungsrat zum Schluss, dass sich die Risikosituation bei den Jungfraubahnen seit einem Jahr dank der sich erholenden Konjunktur entschärft hat. Die Rückkehr zum Stand vor der Krise ist – insbesondere für den für die BOB bedeutenden koreanischen Gruppenreisemarkt – noch nicht ganz vollzogen.

Die Auswirkungen der Klimaerwärmung beeinflussen die Eintretenswahrscheinlichkeit von Hochwasserereignissen. Die prominenteste Gefahr, der Gletschersee von Grindelwald, konnte durch den Bau eines Entlastungstollens durch Gemeinde, Schwellegemeinden und Kanton gebändigt werden. Allerdings tritt an seine Stelle nun eine neue Hochwassergefahr, die vom Oberen Grindelwaldgletscher herrührt. Obwohl die Gemeinde Grindelwald diese offiziell bekannt gemacht hat, wurde ihr nie die Publizität des Gletschersees zuteil. Bezüglich der konkreten Gefahren für unsere Bahnen sind keine zusätzlichen Massnahmen notwendig, da die bereits getroffenen auch für den anderen Grindelwaldgletscher greifen.

Aktionariat

Auch 2010 wurden die Aktien der *Berner Oberland-Bahnen AG* an der Börse nur spärlich gehandelt (277 Stück). Der Aktienkurs bewegte sich zwischen CHF 70 und CHF 100. Im April wurde bekannt, dass der bekannte Musiker *Dieter Meier* über seine Firma *Campden Development SA* seit längerer Zeit eine Beteiligung von knapp 4 % an der *Berner Oberland-Bahnen AG* hält und eine entsprechende Börsenmeldung unterlassen hat. Die Aktionäre mit einem Aktienbesitz über 3 % sind im Anhang zur Jahresrechnung auf Seite 18 aufgeführt.

Verwaltungsrat

Aufgrund der Bestimmungen von Art. 762 Abs. 1 OR und Art. 16 Abs. 1 unserer Statuten wählt der Regierungsrat des Kantons Bern einen Kantonsvertreter direkt in den Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG*. Am 31. Dezember 2010 ist die BOB-Amtsperiode von *Jürg von Känel* abgelaufen. Infolge seiner schon vor einiger Zeit erfolgten Pensionierung als Vorsteher des Amtes öffentlicher Verkehr war eine Neubesetzung vorgesehen. Auf den 1. Januar 2011 hat der Regierungsrat die Juristin *Stephanie Dübi*, Mitarbeiterin Generalsekretariat Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, für drei Jahre in den Verwaltungsrat delegiert.

Jürg von Känel gehörte dem Verwaltungsrat seit 1993 an. Er hat damit die Phase der umfassenden Modernisierung der *Berner Oberland-Bahnen AG* miterlebt und mitgeprägt. Während seiner Amtsdauer entwickelte sich die BOB zur leistungsfähigen Regionalbahn, die mit einem optimierten Zugumlauf im Halbstundentakt die touristischen Zentren von Interlaken, Lauterbrunnen und Grindelwald verbindet. Dazu war neues Rollmaterial zu beschaffen, das vorhandene auf Pendelzugbetrieb umzubauen und insbesondere die Strecke zu erneuern. Herzstück war die neue Doppelspur zwischen Wilderswil und Zweilütschinen, die im Rahmen von Bahn 2000 erstellt wurde. Gerade wenn es um die Erneuerung und Verbesserung der Eisenbahn ging, war *Jürg von Känel* der wichtige Fachmann im Verwaltungsrat. Der Verkehrsingenieur erkannte die komplexen Zusammen-

hänge und war mit den übergeordneten Systemen bestens vertraut. Das galt nicht nur für die Technik, sondern auch für die wirtschaftlichen und öffentlich-rechtlichen Bereiche. Er half dem Verwaltungsrat, Neuerungen in den Rahmenbedingungen, insbesondere den grossen Schritt von der Bahnreform 1, zu verstehen und erfolgreich darauf zu reagieren. Der Verwaltungsrat vertraute seiner stets mit Bedacht und viel Gespür für die verkehrspolitischen Belange vorgetragenen Meinung. Wir danken *Jürg von Känel* für sein engagiertes Wirken zugunsten der *Berner Oberland-Bahnen AG* bestens.

Gemäss Art. 17 Abs. 1 der Statuten konstituiert der Verwaltungsrat sich selbst. Auch in der neuen Zusammensetzung wird die bisherige Aufteilung der Chargen (Präsident, Vizepräsident, Sekretär) beibehalten. In Anbetracht der aktuellen Verhältnisse und des damit verbundenen Volumens der im Verwaltungsrat anfallenden Aufgaben verzichtet der Verwaltungsrat weiterhin auf die Arbeit in Ausschüssen.

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.jungfrau.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.

Die bestehende Aufbauorganisation der Jungfraubahnen wurde auf den 1. Januar 2009 erneuert. Für jede Betriebseinheit wurde ein gesamtverantwortlicher Leiter ernannt.

Personelles

Die bestehende Aufbauorganisation der Jungfraubahnen wurde auf den 1. Januar 2009 erneuert. Für jede Betriebseinheit wurde ein gesamtverantwortlicher Leiter ernannt. Damit rückte die Führungs- und Entscheidungskompetenz stärker an die Front und damit letztlich zu den Kunden. Die neue Organisationsstruktur bewährt sich. Die Leiter der Betriebseinheiten der *Berner Oberland-Bahnen AG* sind *Werner Amacher* für die *Schynige Platte-Bahn* und *Stefan Würgler* für die *Berner Oberland-Bahn*.

Stefan Würgler gehört als Leiter einer grossen Betriebseinheit und zugleich Leiter des Fachbereichs Vertrieb und Produktion der erweiterten Geschäftsleitung an. Die seit Dezember 2008 bei den Jungfraubahnen tätige Personalchefin *Therese Jaun Schmid* wurde auf den 1. Januar 2010 vom Verwaltungsrat in die erweiterte Geschäftsleitung gewählt. Per 1. Dezember 2009 hat *Thomas Aebischer* die Leitung der *Wengernalpbahn* übernommen. Er konnte sich sehr rasch in die Belange der grossen Betriebseinheit einarbeiten. Auf den 1. Januar 2011 wurde *Thomas Aebischer* vom Verwaltungsrat nun auch in die erweiterte Geschäftsleitung gewählt. Nunmehr sind damit die Leiter aller grossen Betriebseinheiten (BOB, WAB, JB) Mitglieder der erweiterten Geschäftsleitung. Diese umfasst die wichtigsten Kader, hat jedoch im Gegensatz zur Geschäftsleitung keine Organfunktion.

Die Ausbildung von Nachwuchskräften (Kadertage) wurde nach einem neuen Konzept frisch lanciert. Die Kurse unterstützen die Bestrebungen, den Pool von internen Kandidaten für künftige Führungsaufgaben auf den unteren und mittleren Positionen auszubauen. An den Führungsseminaren werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter anderem mit den Werten, Führungsgrundsätzen und Qualitätsansprüchen der Jungfraubahnen vertraut gemacht.

Im Februar 2011 teilte *Christoph Egger*, Mitglied der Geschäftsleitung, mit, dass er die Jungfraubahnen verlassen werde. Er leitet seit 1999 die Firstbahn, die 2004 mit der *Jungfraubahn Holding AG* fusioniert wurde. Im folgenden Jahr wurde *Christoph Egger* in die Geschäftsleitung der Jungfraubahnen gewählt. Der Wechsel wird auf die Wintersaison 2011/2012 hin erfolgen. Wer Nachfolger wird, ist noch offen.

Pensionskasse

Der Zustand unserer Vorsorgeeinrichtung, der Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen, darf als gesund bezeichnet werden. Die Performance auf das Kapital der Vorsorgeeinrichtung betrug im Jahr 2010 3,5 % und lag damit über der Benchmark. Der Deckungsgrad liegt nach wie vor über 110 %. Durch die Anwendung der neusten versicherungstechnischen Grundlagen und die Anpassung des technischen Zinssatzes von 3,5 % auf 3 % wird er künftig etwas sinken.

Ausblick ins Jahr 2011

Wir blicken zuversichtlich in die kommende Saison. Das Wintergeschäft zeigt, dass die Auswirkungen auf die Nachfrage durch die Stärke des Frankens weniger ausgeprägt sind als befürchtet. Dies zumal das englische Pfund sich gegenüber 2009 sogar etwas verbesserte. Allerdings dürfte die Währungssituation die touristische Nachfrage aus dem EU-Raum durchaus etwas dämpfen und auch die Schweizer dazu bewegen, vermehrt im Ausland Ferien zu machen. Der Buchungsstand lässt auf eine weiterhin grosse Nachfrage aus den asiatischen Märkten schliessen, wobei sich die Auswirkungen der Naturkatastrophen in Japan und der kriegerischen Auseinandersetzungen in Libyen noch nicht abschätzen lassen. Bis zum heutigen Zeitpunkt hält sich die Veränderung im Buchungs- und Reiseverhalten in engen Grenzen. In Korea zeichnet sich eine Konsolidierung auf hohem Niveau ab.

Die Jungfraubahn feiert 2012 ihr 100-Jahr-Jubiläum. Ein Anlass, der auf die gesamte Gruppe positiv ausstrahlen wird. Das Programm wird Ende Sommer präsentiert werden. Bekannt ist aber bereits, dass zum Jubiläum alle Mitarbeitenden – auch das Personal der *Berner Oberland-Bahnen AG* – mit Dienstkleidern im Design von *Mammut* neu ausgerüstet werden.

Die Preise bei der *Berner Oberland-Bahn* wurden auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 im Rahmen der gesamtschweizerischen Anpassungen im direkten Verkehr um rund 2,5% angehoben. Auch für die *Schynige Platte-Bahn*, bei der wir in der Preisgestaltung grundsätzlich frei sind, wurden die Preise im gleichen Rahmen neu festgelegt. Nach Berücksichtigung des Mehrwertsteueranstiegs um 0,4% werden netto 2,1% der Erhöhung im Unternehmen bleiben.

Dank

Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die rund ums Jahr eine bemerkenswert zuverlässige Dienstleistung erbringen, die bereit sind, dauernd unsere Servicequalität zu verbessern, die sich unablässig weiterbilden und die sich in der Lage zeigen, die laufend notwendigen Veränderungen zu meistern, sprechen wir unseren Dank aus. 2010 war für das Team der *Schynige Platte-Bahn* ein besonderes Jahr. Neben dem ordentlichen Fahrplan waren die Transporte für die Baustellen beim Berghotel und Roteneggtunnel zu bewältigen, und im Sommer musste abends für ein Freilichttheater auf Breitlauenen zusätzlich gefahren werden. Beim grossen Ansturm aufgrund der Herbstaktionen beeindruckte das Personal – auch dasjenige des Berghotels – durch Ruhe, Gelassenheit und vorbildliche Kundenorientierung. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unsere wichtigste und zur Bewältigung der Zukunft die wertvollste Ressource.

Bedanken dürfen wir uns vorab beim Bund und beim Kanton Bern, die mit der Bestellung umfassender Transportdienstleistungen unseren 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, 14. April 2011



Günther Galli
Präsident des Verwaltungsrats



Urs Kessler
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Details zur Berner Oberland-Bahn

Bahnbetrieb

Die Wintersaison 2009 / 2010 verlief für die gesamte JUNG-FRAU Ski Region (12 Gesellschaften im Verbund) erfreulich. Sie war mit einem Umsatz von CHF 44,2 Mio. die zweitstärkste seit Bestehen des Abonnementsverbunds. Dies schlug sich in den Winter-Frequenzen der *Berner Oberland-Bahn* vor allem im Monat Februar nieder. Im Frühjahr ist der Vorjahresvergleich wenig aussagekräftig, denn im Jahr 2009 waren dank Sonderaktionen mit *Coop* aussergewöhnlich viele Schweizer ab Interlaken Ost zum Jungfraujoch gereist. Auffällig im restlichen Jahresverlauf ist einzig noch der Monat August. Hier waren es die meteorologischen Bedingungen, die auf die touristische Nachfrage und damit auf die Frequenzen im Ferienreiseverkehr drückten.

Die BOB fuhr äusserst zuverlässig. Die ohnehin wenigen Anschlussbrüche in Interlaken Ost wurden zum grossen Teil durch verspätet eintreffende Fernzüge verursacht. Da jedoch zu den Hauptreisezeiten ein Halbstundentakt gefahren wird, sind die Wartezeiten für die Reisenden auch bei Anschlussbrüchen durchaus vertretbar. Nach wie vor unbefriedigend ist, dass es keine direkten IC-Verbindungen nach Zürich-Flughafen gibt. Eine weitere Optimierung der Situation wird erst möglich sein, wenn dereinst die Entflechtung der Linien rund um den Bahnhof Bern (Wylerfeld) realisiert wird. Die Jungfraubahnen erachten diesen weiteren Schritt als äusserst wichtig. Der Kanton Bern setzt sich stark für diese Sache ein. Die Jungfraubahnen unterstützen diese Bemühungen.

Zukunftsvision BOB 2025

Der Verwaltungsrat befasst sich mit der nächsten Rollmaterialgeneration für die *Berner Oberland-Bahn* (Ersatz von teilweise weit über 40-jährigen Trieb- und Personenwagen). Mit diesem Erneuerungsschritt gehen umfassendere konzeptionelle Überlegungen einher. Mit einer Vielfachsteuerung beispielsweise könnten zwischen Interlaken und Zweilütschlenen operative Optimierungen erreicht werden. Die künftige Formierung der Züge und allfälligen Anpassungen in den Umläufen werden auch Einflüsse auf die Remisierungs- und Wartungsprozesse haben. Auch hier werden derzeit alle

Optionen breit geprüft. Ungeachtet der Lösungsansätze steht bereits jetzt fest, dass die Personenverkehrssparte der *Berner Oberland-Bahn* im nächsten Jahrzehnt einen namhaften Investitionsbedarf hat. Die entsprechenden strategischen Abklärungen und Entscheidungsgrundlagen werden derzeit im Rahmen von Variantenstudien und Grobkonzepten vorbereitet. Die Terminplanung des Verwaltungsrats sieht vor, dass Projektentscheide ab 2013 gefällt und erste Umsetzungsschritte ab 2015 eingeleitet werden.

Buechitunnel

Das BAV hat eine neue Tunnelrichtlinie herausgegeben. Die beiden Tunnel der *Berner Oberland-Bahn* gehören wegen ihrer geringen Länge zu der eher niedrigeren Gefahrenstufe «B». Allerdings werden die Lichtraumprofile unterschritten, sodass sich die Fahrgäste unbedingt an das Verbot des Hinauslehns halten müssen. Die Streckenabschnitte unmittelbar vor und zwischen den beiden Tunneln sind zudem bezüglich Naturgefahren speziell exponiert. Es besteht ein Projekt, an besagter Stelle zwischen Gündlischwand und Lütschental im «Buechiwald» einen neuen, ca. 700 m langen Tunnel zu bauen. Mit diesem würden die betriebliche Situation deutlich verbessert und die Risiken eliminiert. Der Buechitunnel hat immer wieder in die Listen zum Ausbaubedarf der Bahninfrastruktur Aufnahme gefunden. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, die Detailplanung voranzutreiben, ein entsprechender Ingenieurvertrag wurde nach öffentlicher Ausschreibung an die Ingenieurgemeinschaft IUB Ingenieur-Unternehmung AG, Geotest AG, Prona AG, Prantl AG vergeben.

Bahnhof und Perimeter Interlaken Ost

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* ist seit Ende 2008 alleinige Besitzerin des Aufnahmegebäudes der Bahnhofanlage Interlaken Ost. Entsprechend der generellen Zielsetzung, alle geeigneten Räumlichkeiten in diesem Gebäude einer sinnvollen kommerziellen Nutzung zuzuführen, entstehen anstelle der bisherigen WC-Anlagen und der untergeordneten Räumlichkeiten ein neuer Shop und Büros. Dieser wird in Rohbaumiete an *Coop* abgegeben. Die Toiletten werden in ein neues Gebäude ausgelagert. Zum Konzept gehört auch eine Verbesserung der Gäste-Information: Im Zugang zum Bahnhof, an dem Tausende von Touristen vorbeigehen («Tor zur Jungfrau Region»), soll ein Informationspavillon eingerichtet werden. Insgesamt werden für die Neugestaltung rund CHF 1,5 Mio. investiert.

Auf der Westseite des Aufnahmegebäudes konnte das sogenannte Baufeld West nach mehrjähriger Suche nun für eine Überbauung veräussert werden. In einem Längsbau entstehen auf ca. 5500 m² Bruttogeschossfläche eine neue Raiffeisenbank, eine Schweizerische Jugendherberge mit 220 Betten und im Untergeschoss ca. 40 Parkplätze.

Die *Berner Oberland-Bahnen AG*, die *BLS Lötschbergbahn AG* (BLS) und die *Zentralbahn AG* (zb) sind gemeinsame Besitzer der nicht betriebsnotwendigen Bahnhofparzelle Nr. 1847 Interlaken Ost. Die BOB hat zusammen mit den beiden Bahnpartnern BLS und zb einer Umnutzung des früheren Güterareals im Halte von ca. 11 800 m² zugestimmt. Danach konnten die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Planungen durchgeführt werden und erste Verkäufe getätigt werden. Auch im Jahr 2010 konnten weitere zwei Teilflächen veräussert werden.

Führenmatte

Auf dem Perimeter Führenmatte in Grindelwald werden seit Jahren gewerbliche und touristische Nutzungen geplant. Die *Swiss Alp Resort AG* ist Eigentümerin des grössten Teils der betroffenen Liegenschaften. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* ist Eigentümerin des wichtigsten Grundstücks, das den

Anstoss zum Bahnhofplatz sicherstellt. Für diese Parzelle hatte die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit der *Swiss Alp Resort AG* einen Kaufrechtsvertrag abgeschlossen, der Ende 2010 auslief.

Die *Swiss Alp Resort AG* ist nach wie vor bestrebt, eine Zentrumsüberbauung zu realisieren. Sie ist weiterhin am Grundstück der *Berner Oberland-Bahnen AG* interessiert und ersuchte um eine Verlängerung des Kaufrechtsvertrags bis 2015. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* würde es sehr begrüßen, wenn in Bahnhofnähe attraktive Geschäfte und neue Hotelbetten entstehen. Sie hat daher einer Vertragsverlängerung unter entsprechenden Bedingungen zugestimmt.

Ein aufgrund politischer Vorstösse 2010 durchgeführter Architekturwettbewerb brachte keine grundlegend neuen Nutzungsideen. Immerhin ist planerisch der Weg nun wieder frei, überhaupt eine Überbauung zu realisieren. Bei der Erneuerung des Bahnhofs Grindelwald in den Jahren 2008 bis 2010 wurde seitens der BOB darauf geachtet, für die Überbauung der Führenmatte keine baulichen und planerischen Präjudizien zu schaffen.

Sanierung Fassade Depot Zweilütschinen

Der Depot- und Werkstättenbau der *Berner Oberland-Bahnen* wurde in zwei Etappen in den Sechziger- und Achtzigerjahren erstellt. Mit einer Sanierung der Hülle, einer Investition im Umfange von CHF 2,2 Mio., konnte das Gebäude den heutigen Anforderungen im energetischen Bereich und bezüglich Arbeitsplatzqualität angepasst werden. Der Bau erfüllt neu den Minergie-Standard, was sich mit einer Einsparung von 40 000 Litern Erdöl pro Jahr (65 % des Verbrauchs) ökologisch als äusserst lohnend erweist. Das Vorhaben ist auch eine Massnahme zur kontinuierlichen Verbesserung der Ökobilanz, zu der sich die Jungfrauabahn verpflichtet haben (ISO 14001).

Details zur Schynige Platte-Bahn

Bahnbetrieb

Der Betrieb wurde am 22. Mai 2010 aufgenommen. Ein Blick auf die Entwicklung der Besucherzahlen übers Jahr zeigt eine deutliche Steigerung gegenüber dem langjährigen Schnitt (+ 18,1%). Mit 120 903 Bergankünften konnte das Vorjahr um 8,7% übertroffen werden. Der Vorsprung entstand im September und insbesondere dank einer besonderen Promotion im Oktober und trotz Baustellenbetrieb. Der Sommer hingegen und die Wochenenden waren eher verregnet. Für genau diesen Fall hat die *Schynige Platte-Bahn* erstmals ein Wetterderivat gekauft. Dieses kam dann auch tatsächlich zur Auszahlung. Für die überdurchschnittlich regnerische Saison resultierte unter Berücksichtigung der Prämie ein Nettobeitrag an den Betriebsertrag von CHF 19 200. Saisonschluss war am 17. Oktober 2010.

Die *Schynige Platte-Bahn* bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfraubahn-Gruppe. Das verbindende Produkt ist der Jungfraubahnen Pass. Das Abonnement mit einer Gültigkeit von sechs Tagen vereint eine grosse Palette von Ausflugszielen. Es ist eine ideale Grundlage für die Feriengestaltung in der Region. Der Verkauf dieses Ferienabonnements nahm gegenüber dem Vorjahr um 3,5% ab. Der Anteil der *Schynige Platte-Bahn* aus diesem Abonnement beläuft sich auf rund CHF 480 000.

Roteneggtunnel

Bei einer im Jahr 2009 durchgeführten Fünfjahresinspektion wurden erstmals kleine Anzeichen von Veränderungen im Roteneggtunnel festgestellt, die jedoch noch keine Massnahmen bedingten. Anfang Juli 2010 wurden die Veränderungen am Tunnelgewölbe sehr stark. Der in der Folge eingeholte geologische Bericht bestätigte die Verschlechterung der Situation. Die Veränderungen im Tunnel wurden als ernsthaft beurteilt. Ein Einsturz drohte zwar nicht unmittelbar, aber eine Sanierung wurde zwingend notwendig. Diese wurde, um die Bahn nicht während der Saison einstellen zu müssen, in die Wintermonate gelegt. Ab Saisonschluss bis Ende April 2011 wurde der Tunnel im Innern um-

fassend erneuert. Die Kosten betragen rund CHF 1,4 Mio. Der Kanton Bern wurde ersucht, die Notfallmassnahmen mit einem Beitrag zu unterstützen. Erfreut nahm der Verwaltungsrat davon Kenntnis, dass der Regierungsrat hierfür schliesslich CHF 800 000 bewilligen konnte. Die Reparatur des Roteneggtunnels stellt eine sehr langfristige Investition dar, die in entsprechend kleinen Tranchen abgeschrieben werden kann. Die Wirtschaftlichkeit der Bahn wird dadurch nicht in Mitleidenschaft gezogen.

Alpenrosentango

Auf der Alp Breitlauenen, der Zwischenstation der *Schynige Platte-Bahn* auf 1542 Metern über Meer, führten professionelle Schauspieler vom 22. Juli bis 28. August 2010 abends das Stück *Alpenrosentango* von *Hansjörg Schneider* auf. Organisiert wurde das Freilichttheater vom Oberländer *art7theater*. Eine echte Alphütte prägte das Bühnenbild. Die Jungfraubahnen unterstützten den Anlass als Hauptsponsor. Die Zuschauer erlebten ein Spektakel vor einer Kulisse aus Bergen, Wäldern und Wiesen. Den Alpenrosentango besuchten insgesamt ca. 2600 Zuschauer. Dies ist, da viele der insgesamt 18 Vorstellungen bei Regenwetter stattfinden mussten, ein Achtungserfolg. In anderer Form wird das kulturelle Angebot mit Abendanlässen im erneuerten Berghotel fortgesetzt.

Hotel und Restaurant

Der Hotel- und Restaurationsbetrieb ist an *Jasmin* und *Thomas Willem* vermietet. Die beiden hatten organisatorisch eine grosse Herausforderung zu bewältigen. Sie mussten ihren Betrieb offen halten, während das Berghotel umfassend erneuert wurde. Sie betrieben ihre Gastronomie mitten in einer Grossbaustelle. Diese Aufgabe hat ihnen sehr viel zusätzliche Arbeit und Mühe bereitet. Sie konnten ihre Motivation immer halten und schliesslich auch noch den grossen Ansturm im Herbst bewältigen. Als Lohn werden sie im Jahr 2011 einen rundum erneuerten Betrieb (siehe dazu Seite 4) führen können. Der Verwaltungsrat dankt den beiden für ihren grossen Einsatz sowie für Engagement und Mithilfe bei der Bewältigung des Umbau- und Erneuerungsprojekts.

Kommentar zu den Finanzen

Rechnungslegung

Die Jahresrechnung 2010 der *Berner Oberland-Bahnen AG* wurde nach den Vorschriften des schweizerischen Obligationenrechts und den eisenbahnrechtlichen Vorschriften der «Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen» (REVO) erstellt. Auf den 1. Januar 2010 sind aufgrund der Bahnreform 2 verschiedene neue Rechtsgrundlagen im Eisenbahnbereich in Kraft getreten, welche Auswirkungen auf die Rechnungslegung haben werden. Der Personenverkehr ist neu im Personenbeförderungsgesetz (PBG) geregelt, währenddem der Bereich Infrastruktur nach wie vor auf dem überarbeiteten Eisenbahngesetz basiert. Per 1. Januar 2011 löst die «Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen» (RKV) die REVO als Rechnungslegungsverordnung ab.

Details zur Erfolgsrechnung

Der erneute Verkehrsertragsrekord von CHF 3 558 000 bei der *Schynige Platte-Bahn* und die dreiprozentige Steigerung bei der *Berner Oberland-Bahn* führten dazu, dass erstmals seit dem Wegfall der Tarifannäherung im Jahre 1996 der Verkehrsertrag von insgesamt CHF 13,0 Mio. höher liegt als die Abgeltung, welche CHF 12,7 Mio. betrug.

Die Steigerung des Verkehrsertrags bei der Talbahn kam nur dank dem wieder erstarkten Gruppenreisegeschäft zustande. Erleichtert durften wir zur Kenntnis nehmen, dass die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise dank dem intensivierten Marketing der Jungfrauabahn – gerade während der Krise – in den asiatischen Märkten rasch überwunden wurde. Erfreulich und weit über den Erwartungen hat die *Schynige Platte-Bahn* abgeschnitten: Mehr als 120 000 Gäste besuchten das beliebte Voralpenausflugsziel mit der nostalgischen Zahnradbahn. Diese Zahl erstaunt umso mehr, als die Bauarbeiten für die Erneuerung und Erweiterung des Berghotels das Ausflugserlebnis doch beeinträchtigt. Aufgrund einer äusserst erfolgreichen Herbstaktion sank der Durchschnittsertrag pro Gast. Dennoch erreichte die *Schynige Platte-Bahn* einen um 1,3 % höheren Verkehrsertrag als im Vorjahr.

Nach den Überschüssen der vergangenen Jahre im abgeltungsberechtigten Verkehr ist der Druck auf die Abgeltung seitens der Besteller deutlich erhöht worden. Nach intensiven Verhandlungen konnten schliesslich Vereinbarungen über CHF 12,7 Mio. abgeschlossen werden. Dieser Betrag liegt über CHF 0,6 Mio. unter der Abgeltung des Vorjahrs und noch deutlicher unter den Abgeltungszahlungen früherer Jahre.

Nachdem das Kompetenzzentrum *Fahrbahn* in *Zweilütschinen*, welches viele *Drittaufträge* innerhalb der *Jungfrauabahn* ausgeführt hatte, per Ende 2009 aufgelöst wurde, reduzierten sich die *Nebenerträge* deutlich. Mit CHF 31,5 Mio. resultierte insgesamt ein um 3,4 % tieferer *Betriebsertrag* als 2009.

Dank der bereits erwähnten *Reorganisation* des Bereichs *Fahrbahn* reduzierten sich die *Personalkosten* um CHF 0,4 Mio. auf CHF 13,6 Mio. Der *Sachaufwand* blieb ebenfalls 1,4 % unter dem Vorjahr – vor allem weil nicht alle *budgetierten* *Unterhalts-* und *Erneuerungsprojekte* umgesetzt werden konnten. Aufgrund der hohen *Investitionen* sind die *Abschreibungen* um 1,6 % auf über CHF 6 Mio. angestiegen. Schliesslich resultiert ein *Ergebnis* von CHF 739 000, das genau CHF 0,5 Mio. unter dem Vorjahr liegt.

Investitionstätigkeit

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* investiert zurzeit sehr stark in die *Weiterentwicklung* ihres Angebots und die *Werterhaltung* ihrer Anlagen. 2010 wurden insgesamt CHF 9,3 Mio. investiert. Fast die Hälfte dieses Betrags ist in den *Erneuerungs-* und *Erweiterungsbau* des *Berghotels* auf der *Schynige Platte* investiert worden. Die *dringende* *Sanierung* des *Roteneggstunnels* erforderte zudem CHF 0,3 Mio. Die *Fassade* des *Depots* in *Zweilütschinen* wurde für CHF 2,2 Mio. umfassend erneuert und genügt nun *energietechnischen* *Anforderungen*. Auf der *Strecke* *Interlaken Ost–Wilderswil* erfolgten *Modernisierungsschritte* hinsichtlich *Barrierensteuerungen* und *Blockstellen*. Mit der *Projektierung* des *Buechitunnels*

zwischen Zweilütschinen und Lütschental wurde ein weiteres Grossprojekt zur Erhöhung der Streckensicherheit in Angriff genommen.

Reserven und Gewinnverwendung

Aufgrund der neuen gesetzlichen Bestimmungen wurden die bisher in der Rücklage gemäss Art. 64 EBG geäußneten Reserven von insgesamt CHF 8,9 Mio. per Ende 2009 gemäss Vorgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) in eine Reserve für den Personenverkehr (nach Art. 36 PBG) und eine Reserve für die Infrastruktur (nach Art. 67 EBG) umgliedert. Die Reserve nach Art. 36 PBG beträgt demnach CHF 15,2 Mio. und die Reserve nach Art. 67 EBG CHF – 6,3 Mio.

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Zum Jahresgewinn von CHF 739 255 wird der Vortrag des Vorjahrs

von CHF 106 705 addiert. Nach der Zuweisung des Sparten-erfolgs Infrastruktur von CHF 90 640 in die Reserve Art. 67 EBG und der Entnahme des Spartenverlustes Personenverkehr von CHF 470 021 aus der Reserve Art. 36 PBG beträgt der zur Verfügung der Generalversammlung stehende Saldo CHF 1 225 341. Der Verwaltungsrat beantragt nebst der Zuweisung von CHF 40 000 an die allgemeine Reserve die Verwendung von CHF 1,0 Mio. zwecks Erhöhung der Rücklage *Schynige Platte-Bahn*. Der verbleibende Saldo von CHF 185 341 soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

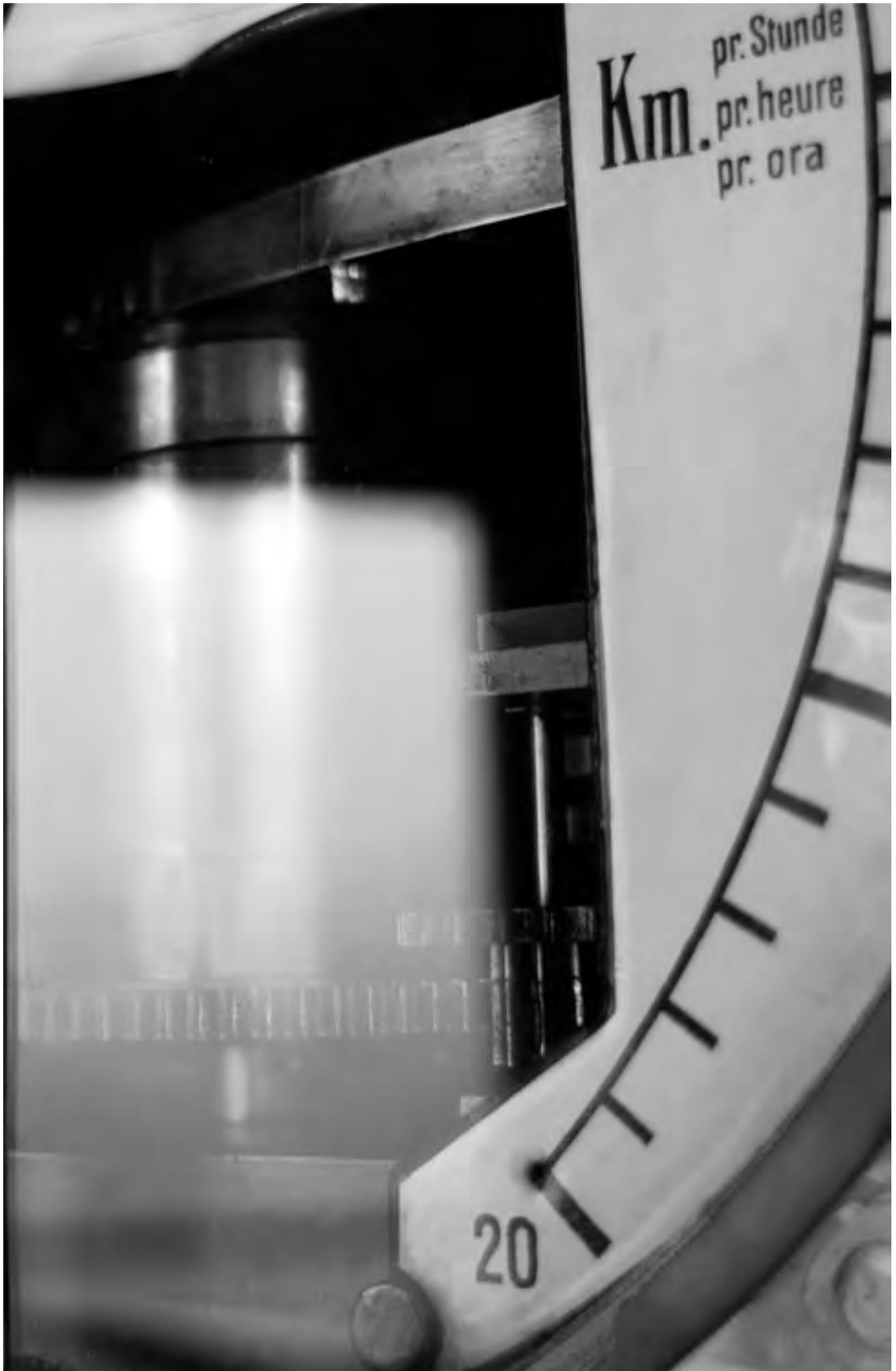
Im Weiteren beantragt der Verwaltungsrat die Entnahme von CHF 3,5 Mio. aus der Rücklage *Schynige Platte-Bahn* zur Verrechnung mit den Anlagekosten des Berghotels Schynige Platte. Damit können die zukünftigen zusätzlichen Abschreibungen dieses Grossprojektes erheblich reduziert werden.

Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn

	CHF	2010	%	2009	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		4 482 337	47,5	4 636 932	50,6	- 3,3
Gruppenreiseverkehr		947 910	10,0	620 337	6,8	52,8
Abonnementsverkehr		3 957 828	41,9	3 835 956	41,8	3,2
Erlösminderungen		- 116 159	- 1,2	- 81 571	- 0,9	- 42,4
Total Personenverkehr		9 271 916	98,2	9 011 684	98,3	2,9
Gepäckverkehr		169 622	1,8	154 711	1,7	9,6
Total Reiseverkehr		9 441 538	100,0	9 166 395	100,0	3,0
Güterverkehr		929	0,0	2 936	0,0	- 68,4
Total Verkehrsertrag		9 442 467	100,0	9 169 331	100,0	3,0

Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn

	CHF	2010	%	2009	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2 386 035	67,2	2 317 225	66,0	3,0
Gruppenreiseverkehr		224 901	6,3	214 196	6,1	5,0
Abonnementsverkehr		937 051	26,3	978 931	27,9	- 4,3
Erlösminderungen		- 17 225	- 0,5	- 14 461	- 0,4	- 19,1
Total Personenverkehr		3 530 762	99,3	3 495 891	99,6	1,0
Gepäckverkehr		498	0,0	850	0,0	- 41,4
Total Reiseverkehr		3 531 260	99,3	3 496 741	99,6	1,0
Güterverkehr		26 304	0,7	15 337	0,4	71,5
Total Verkehrsertrag		3 557 564	100,0	3 512 078	100,0	1,3



Finanzbericht

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

Bilanz per 31. Dezember

Aktiven	CHF	2010	2009
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		14 804 348	17 101 167
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		1 319 793	2 101 659
Übrige Forderungen		255 625	155 289
Lagervorräte		3 000	3 000
Aktive Rechnungsabgrenzung		58 599	51 399
Total Umlaufvermögen		16 441 365	19 412 514
Anlagevermögen			
Berner Oberland-Bahn		78 358 656	80 823 528
Schynige Platte-Bahn		1 662 078	1 360 208
Nebenbetriebe		420 616	433 765
Sachanlagen im Bau		8 956 954	3 292 856
Ersatzteile / Materialvorräte		418 062	677 571
Total Sachanlagen		89 816 366	86 587 928
Wertschriften und Darlehen		1 003	51 003
Beteiligungen		33 000	33 000
Total Finanzanlagen		34 003	84 003
Immaterielle Anlagen		642 240	746 039
Total Anlagevermögen		90 492 609	87 417 970
Total Aktiven		106 933 974	106 830 484
Passiven	CHF	2010	2009
Fremdkapital			
Finanzverbindlichkeiten		940 926	929 118
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1 231 268	705 154
Übrige Verbindlichkeiten		37 907	106 603
Passive Rechnungsabgrenzung		1 012 269	1 056 924
Kurzfristige Rückstellungen		103 733	156 205
Total kurzfristiges Fremdkapital		3 326 103	2 954 004
Vorauszahlungen		682 800	748 738
Langfristige Rückstellungen		1 396 300	1 397 300
Darlehen Bund und Kanton		66 691 430	67 632 356
Total langfristiges Fremdkapital		68 770 530	69 778 394
Total Fremdkapital		72 096 633	72 732 398
Eigenkapital			
Aktienkapital		12 341 000	12 341 000
Allgemeine Reserven		865 000	860 000
Freie Reserven		3 100	600
Reserve für eigene Aktien		1 920	4 420
Abschreibungsreserven		8 848 242	8 848 242
Rücklage für Erneuerungen		291 111	291 111
Rücklage Schynige Platte-Bahn		2 729 000	2 029 000
Rücklage Nebengeschäfte		60 000	60 000
Rücklage Art. 64 EBG		0	8 382 496
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)		- 6 291 590	0
Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)		15 143 598	0
Vortrag vom Vorjahr		106 705	41 922
Jahresgewinn		739 255	1 239 295
Total Bilanzgewinn		845 960	1 281 217
Total Eigenkapital		34 837 341	34 098 086
Total Passiven		106 933 974	106 830 484

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2010	2009
Betriebsertrag			
Reiseverkehr		12 972 798	12 663 136
Güterverkehr		27 233	18 273
Total Verkehrsertrag		13 000 031	12 681 409
Abgeltung		12 749 250	13 354 539
Betriebsbesorgungen		3 478 281	3 741 076
Pacht und Miete		1 016 537	1 061 910
Leistungen für Dritte		498 776	834 967
Gewinne Veräusserungen		35 519	190 980
Übrige Erträge		265 183	209 201
Aktivierete Eigenleistungen		422 744	511 086
Total Nebenertrag		5 717 040	6 549 220
Total Betriebsertrag		31 466 321	32 585 168
Betriebsaufwand			
Gehälter und Löhne		- 10 754 168	- 11 201 226
Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge		- 916 086	- 806 288
Sozialaufwand		- 1 952 049	- 2 053 354
Übriger Personalaufwand		- 211 569	- 183 863
Leistungen der Personalversicherungen		270 751	298 272
Total Personalaufwand		- 13 563 121	- 13 946 459
Allgemeiner Aufwand		- 1 141 684	- 1 206 609
Marketing		- 553 320	- 494 611
Versicherungen und Schadenersatz		- 375 083	- 362 013
Aufwand für Dienstleistungen		- 3 783 680	- 3 512 277
Pacht und Miete		- 333 920	- 360 896
Energie und Verbrauchsstoffe		- 1 910 944	- 1 818 687
Warenaufwand		- 916	- 3 144
Informatikaufwand		- 190 568	- 146 599
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt		- 2 400 641	- 2 405 769
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten		- 543 223	- 1 083 898
Total Sachaufwand		- 11 233 979	- 11 394 503
Total Betriebsaufwand		- 24 797 100	- 25 340 962
EBITDA		6 669 221	7 244 206
Abschreibungen		- 6 042 943	- 5 948 046
EBIT / Operatives Ergebnis		626 278	1 296 160
Finanzertrag		190 256	172 690
Finanzaufwand		- 77 279	- 53 026
Total Finanzergebnis		112 977	119 664
Ausserordentlicher Aufwand		0	- 176 529
Jahresgewinn		739 255	1 239 295

Anhang der Jahresrechnung

	CHF	2010	2009
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		54 044 200	53 816 700
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		212 305 000	208 761 000
Total Versicherungswerte		266 349 200	262 577 700
Beteiligungen			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31.12.2010 CHF 100 000)		33 %	33 %
Eigene Aktien (Bestandteil der flüssigen Mittel)			
Bestand 1. Januar		(2010: 45 Aktien, 2009: 51 Aktien)	
Käufe		(2010: keine Aktien, 2009: keine Aktien)	0
Verkäufe		(2010: 25 Aktien, 2009: 6 Aktien)	- 608
Wertkorrektur			608
Bestand 31. Dezember		(2010: 20 Aktien, 2009: 45 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		8 %	8 %
Campden Development SA, Road Town, British Virgin Islands		4 %	4 %
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter			
Solidarhaftung für sämtliche Mehrwertsteuerschulden der Jungfraubahnen		p.m.	p.m.
Solidarhaftung für die Verpflichtungen der einfachen Gesellschaft JUNGFRAU Ski Region		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.

Subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung

In Ergänzung zur Prüfung durch die Revisionsstelle nimmt das Bundesamt für Verkehr (BAV) nach Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) eine subventionsrechtliche Prüfung der Jahres- und Kostenrechnung vor, welche die Positionen in Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen umfasst. Mit Schreiben vom 25.03.2011 hat das BAV die formelle Prüfung abgeschlossen und die vorliegende Rechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

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 60 ausgewiesen. Der Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* ist einsehbar unter www.jungfrau.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 Gesellschaftern der Jungfraubahn-Gruppe getragen.

Die von der *Berner Oberland-Bahnen AG* getragenen Anteile an den fixen Entschädigungen der fünf Mitglieder der Geschäftsleitung von insgesamt CHF 976 834 (Vorjahr CHF 907 455) belaufen sich auf CHF 288 282 (Vorjahr CHF 263 162) zuzüglich Vorsorgeaufwendungen des Arbeitgebers von CHF 42 961 (Vorjahr CHF 40 264). An der höchsten Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung Urs Kessler von CHF 246 027 (Vorjahr CHF 222 015) partizipiert die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit CHF 71 348 (Vorjahr CHF 64 384) plus CHF 10 723 (Vorjahr CHF 9871) Vorsorgeaufwand. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat keinem Geschäftsleitungsmitglied Darlehen gewährt.

Beteiligungsverhältnisse von Verwaltungsrats- und Geschäftsleitungsmitgliedern

Offenlegung gemäss Artikel 663c OR

	Anzahl Aktien		Stimmrechtsanteil
	2010	2009	2010
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%
Paul Blumenthal, Verwaltungsrat	0	–	–
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	24	24	0,02%
Geschäftsleitung			
Urs Kessler, Vorsitzender der GL	10	10	0,01%
Christoph Egger, Leiter Wintersport	0	0	0,00%
Jürg Lauper, Leiter Infrastruktur	1	1	0,00%
Christoph Schläppi, Leiter Corporate Services	10	10	0,01%
Christoph Seiler, Leiter Finanzen und Controlling	0	0	0,00%
Total Geschäftsleitung	21	21	0,02%

Bericht der Revisionsstelle



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, Erfolgsrechnung und Anhang (Sonn 16 bis 20), für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung der Verwaltungsräte

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Regeln verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen (anderen Angaben als Folge von Verzerrungen oder Irrtümern ist). Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsverfahren sowie die Vorschriften im Zusammenhang mit 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 dem Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungswachstern für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstige Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verzerrungen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsverfahren, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtlage der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungswachstern eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Präfungsurteil

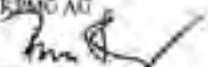
Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Regeln.

Berichtserteilung aufgrund wesentlicher gesetzlichen Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 720 CO und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Weiter bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns dem Unternehmensrat (EWR) und dem Statuten entsprechend und ordnungsgemäss, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

BFMG AG

 Thomas Stöckli
 Zugewandener Kontrollverantwortlicher
 Leitender Revisor


 Christian Färber
 Zugewandener Revisionsverantwortlicher

Gmüden-Bern, 14. April 2011

Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2010	2009
Jahresgewinn		739 255	1 239 295
Abschreibungen auf Sachanlagen und Ersatzstücken		5 939 144	5 850 518
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen		103 799	103 985
Auflösung / Bildung Rückstellungen		- 53 472	- 163 316
Buchgewinn aus Verkäufen von Sachanlagen		- 35 519	- 191 481
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		27 857	- 165 965
Cashflow Nettoumlaufvermögen		6 721 064	6 673 036
Zu-/Abnahme nicht monetäres Umlaufvermögen (ohne flüssige Mittel)		674 330	- 23 700
Zunahme kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen)		412 763	286 657
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		7 808 157	6 935 993
Investitionen in Sachanlagen		- 9 262 099	- 7 993 226
Investitionen in Finanzanlagen		0	- 50 000
Devestitionen Sachanlagen		36 241	219 781
Devestitionen Finanzanlagen		50 000	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 9 175 858	- 7 823 445
Free Cashflow		- 1 367 701	- 887 452
Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten		- 929 118	- 1 615 154
Geldfluss aus Finanztätigkeit		- 929 118	- 1 615 154
Veränderung flüssige Mittel		- 2 296 819	- 2 502 606
Flüssige Mittel 1. Januar		17 101 167	19 603 773
Flüssige Mittel 31. Dezember		14 804 348	17 101 167
Veränderung flüssige Mittel		- 2 296 819	- 2 502 606

Sachanlagen- und Abschreibungsspiegel

	Anschaffungswerte				Abschreibungen					
	CHF	Bestand 1. 1.	Zugang	Abgang	Bestand 31. 12.	Bestand 1. 1.	Zugang	Abgang	Bestand 31. 12.	Bilanzwert 31. 12.
Berner Oberland-Bahn (BOB)										
Grundstücke und Gebäude		11 155 274		- 721	11 154 553	4 099 045	425 749		4 524 794	6 629 759
Unter-, Oberbau/Bahntechnik		76 533 337	2 710 000	- 256 261	78 987 076	32 659 988	2 102 181	- 245 760	34 516 409	44 470 667
Übrige Sachanlagen Infra- struktur		7 989 543	161 000	- 17 589	8 132 954	4 804 524	380 561	- 10 029	5 175 056	2 957 898
Total Infrastruktur		95 678 154	2 871 000	- 274 571	98 274 583	41 563 557	2 908 491	- 255 789	44 216 259	54 058 324
Schienefahrzeuge		65 262 240	157 000	- 330 376	65 088 864	40 039 918	2 376 016	- 330 376	42 085 558	23 003 306
Übrige Sachanlagen Verkehr		4 845 204	130 000	- 29 900	4 945 304	3 358 594	319 584	- 29 900	3 648 278	1 297 026
Total Verkehr		70 107 444	287 000	- 360 276	70 034 168	43 398 512	2 695 600	- 360 276	45 733 836	24 300 332
Total Berner Oberland-Bahn		165 785 598	3 158 000	- 634 847	168 308 751	84 962 069	5 604 091	- 616 065	89 950 095	78 358 656
Schynige Platte-Bahn (SPB)										
Schienefahrzeuge		704 447			704 447	521 488	11 297		532 785	171 662
Übrige Sachanlagen Bahn		2 875 501	440 000	- 204 787	3 110 714	2 468 702	56 729	- 204 787	2 320 644	790 070
Berghotel Schynige Platte		1 385 265		- 14 000	1 371 265	614 815	69 824	- 13 720	670 919	700 346
Total Schynige Platte-Bahn		4 965 213	440 000	- 218 787	5 186 426	3 605 005	137 850	- 218 507	3 524 348	1 662 078
Nebengeschäft										
Wohnhäuser		606 472			606 472	172 707	13 149		185 856	420 616
Total Nebengeschäft		606 472	-	-	606 472	172 707	13 149	-	185 856	420 616
Sachanlagen im Bau										
BOB Infrastruktur		2 287 187	501 146	- 2 126 979	661 354					661 354
BOB Verkehr		629 994	2 431 889	- 347 752	2 714 131					2 714 131
SPB		375 673	5 250 330	- 44 534	5 581 469					5 581 469
Total Sachanlagen im Bau		3 292 854	8 183 365	- 2 519 265	8 956 954	-	-	-	-	8 956 954
Immaterielle Anlagen										
BOB Infrastruktur		1 010 125			1 010 125	478 125	77 000		555 125	455 000
BOB Verkehr										
SPB		348 034			348 034	133 995	26 799		160 794	187 240
Total immaterielle Anlagen		1 358 159	-	-	1 358 159	612 120	103 799	-	715 919	642 240

Corporate Governance

Die nachfolgenden Informationen zur Corporate Governance beziehen sich auf den Stand am 31. Dezember 2010. 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» und unter der eingetragenen Marke «Jungfrau – Top of Europe» auf.

4 Aktionariat

Im letzten Jahr sind keine nennenswerten Veränderungen im Aktionariat vorgekommen. Während dem Jahr wurde bekannt, dass die Campden Development SA schon seit längerer Zeit ein 3% übersteigendes Paket an der *Berner Oberland-Bahnen AG* hält. Am Stichtag 31. Dezember 2010 hatten folgende Aktionäre einen Anteil von über 3% am Gesamtkapital:

Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern	36%
Staat Bern, Bern	34%
Rolly Fly SA Holding, Chur	11%
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken	8%
Campden Development SA, Road Town, British Virgin Islands	4%

5 Verwaltungsrat

Die nachfolgenden Angaben zum Verwaltungsrat beziehen sich auf den 31. Dezember 2010.

Im Internet unter www.jungfrau.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 Beratungsmandate für die Jungfraubahnen Management AG 6 Mitglied Stiftungsrat Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen 7 Keine 8 Keine 9 18.6.1991 / 2013 10 Nicht exekutiv

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 bipol bildung partner 3 Unternehmer 4 Keine 5 Die «bipol bildung partner GmbH» führt im Auftrag der Jungfraubahnen Kurse für Kader durch 6 Keine 7 Keine 8 Keine 9 16.6.2000 / 2013 10 Nicht exekutiv

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 4 Keine 5 Personentransportaufträge der Berner Oberland-Bahnen AG, vergeben gemäss wirtschaftlichen Prinzipien (Bahnersatz in Sonderfällen, Spätbusse) 6 VR-Mitglied bei der Bank EKI, Interlaken, der BOHAG (Berner Oberländer Helikopter AG), Gsteigwiler, und der Pro Bussalp AG, Grindelwald; VR-Präsident der Autoverkehr Grindelwald AG, Grindelwald, und der Peter Balmer Holding AG, Grindelwald 7 Präsident KBU (Verein konzessionierter bernischer Busunternehmungen) 8 Keine 9 16.5.2007 / 2013 10 Nicht exekutiv

Paul Blumenthal (1955, CH) 1 lic. rer. pol. Universität Fribourg 2 29 Jahre im Dienst der SBB, davon 10 Jahre als Divisionsleiter Personenverkehr, seit 1.8.2009 selbstständiger Unternehmer, Multi-Verwaltungsrat und Berater 3 Geschäftsführer der Blumenthal-Consulting GmbH 4 Keine 5 Keine 6 VRP VMCV, Aufsichtsrat der OeBB (Holding, PV und RCA), Verwaltungsrat bei BVB, Zentralbahn, Turbo, SBB-GmbH, RailAway AG, Switzerland Travel Center AG, Elvetino AG, Railtour Suisse SA, Reka Verwaltung; Strategieberatung RhB 7 Litra 8 Vorstand Schweiz Tourismus 9 19.5.2010 / 2013 10 Nicht exekutiv

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, pensioniert 4 Keine 5 Keine 6 Keine 7 Keine 8 Keine 9 21.6.1994 / 2013 10 Nicht exekutiv

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 Keine 9 22.6.1993 / 31.10.2010 10 Nicht exekutiv

Martin Schried (1958, CH) 1 Eidg. dipl. Radio- + TV-Elektroniker, NDS Unternehmensführung 2 Radio- + TV-Elektroniker; Lehrlingsausbildner; Instandhaltung von Immobilien 3 Leiter Technisches Gebäudemanagement 4 Keine 5 Keine 6 Verwaltungsrat Raiffeisenbank Lüscherntaler 7 Keine 8 Mitglied GFO Lauterbrunnen; Vizepräsident Zivilschutz-fachkommission der Gemeinde Interlaken 9 16.5.2007 / 2013 10 Nicht exekutiv

Grundzüge der Arbeitsweise des Verwaltungsrats und der Kompetenzregelung

In Anbetracht der aktuellen Verhältnisse der Unternehmung verzichtet der Verwaltungsrat derzeit auf die Arbeit in Ausschüssen. Der Verwaltungsrat tagte im Jahre 2010 drei Mal.

Die Aufgaben des Verwaltungsrats 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.jungfrau.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. Der Verwaltungsrat erhält quartalsweise ein ausführliches Reporting mit Frequenz- und Finanzzahlen.

6 Geschäftsleitung

Urs Kessler (1962, CH), Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO) 1 Höhere kaufm. Handelsschule; Betriebsdisponent; Ausbildung Verkaufstrainer; dipl. Marketingplaner; eidg. dipl. Marketingleiter; Kurs Unternehmensführung SKU 2 Als Betriebsdisponent auf Bahnhöfen der Schweiz im Fahrdienst und Verkauf; verschiedene Funktionen Direktion BLS, Schwerpunkt Marketing; 1987 Eintritt bei den Jungfraubahnen 3 CEO Jungfraubahnen 4 Keine 5 Eintritt als Mitarbeiter Verkaufsförderung; 1990 Leiter «Kommerzielle Dienste»; Leiter des neuen Gesamtbereichs Marketing und Betrieb, Wahl zum Mitglied Geschäftsleitung; 2007 Wahl zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung per 1.9.2008 6 VR Wohncenter von Allmen AG 7 Vorstandsmitglied der IG Berner Luftverkehr; Vorstand Handels- und Industrieverein des Kantons Bern; Vorstandsmitglied Interlaken Tourismus (TOI) 8 Keine

Christoph Egger (1970, CH), Leiter Firstbahn und WAB Wintersport 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 Leiter Firstbahn und WAB Wintersport 4 Keine 5 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 6 VR-Präsident Grindelwald Sport AG; VR Restaurant Schreckfeld AG; VR Intersport Rent-Network; VR Skilift Bumps AG; Geschäftsleitung JUNGFRAU Ski Region 7 Vorstand Seilbahnen Schweiz; Präsident Vereinigung Berner Bergbahnen; Mitglied OK Internationale Lauberhornrennen 8 Keine

Jürg Lauper (1954, CH), Leiter Fachbereich Infrastruktur 1 Lehre als Tiefbauzeichner; Bauingenieur FH, Fachhochschule Burgdorf; Nachdiplomstudium Unternehmensführung NDSU 2 Verschiedene Praxiserfahrungen im Bauplanungs- und Baumanagementbereich, Betriebsplanung; Bauherrenvertreter im Geschäftshäuserbau Viktor Kleinert AG; 1985 Eintritt bei den Jungfraubahnen 3 Leiter Fachbereich Infrastruktur 4 VR-Präsident Sphinx AG Jungfraujoch 5 1985–86 Stellvertreter Leiter Bau, seit 1986 Leiter Bauabteilung, i. i. 2006 Mitglied der Geschäftsleitung, Leiter Technik; ab 2009 Leiter Infrastruktur 6 Leiter Delegation Bahnhofgemeinschaft Interlaken Ost 7 Vorstandsmitglied Schwellengemeinde Bödeli Süd; Delegierter UNESCO Welterbe; Mitglied VöV-Ausschuss Bau; Stiftungsrat der Internationalen Stiftung für die Hochalpine Forschungsstation Jungfraujoch und Gornergrat 8 Keine

- 1 Ausbildung / Abschluss
- 2 Beruflicher Werdegang
- 3 Hauptberufliche Tätigkeit
- 4 Gesellschaften/Ausschüsse

- 5 Geschäftsbeziehung zu den Jungfraubahnen
- 6 Führungs- und Aufsichtstätigkeit
- 7 Tätigkeit für Interessengruppen

- 8 Amtliche Funktionen, politische Ämter
- 9 Im VR seit / gewählt bis
- 10 Operative Führungsaufgaben

Christoph Schläppi (1959, CH) Leiter Fachbereich Corporate Services 1 Rechtsanwalt; Management for the Legal Profession HSG 2 Anwalt in Interlaken; 1996 Eintritt bei den Jungfraubahnen 3 Leiter Fachbereich Corporate Services 4 VR-Präsident Parkhaus Lauterbrunnen AG 5 Eintritt als Direktionssekretär (später Leiter Direktionsabteilung) und Sekretär der Verwaltungsräte, 1998 Mitglied der Geschäftsleitung 6 Mitglied Stiftungsrat der Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen; VR-Vizepräsident Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG; Mitglied Vorsorgekommission Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG; Sekretär Verwaltung Genossenschaft Mönchslochhütte; VR und Mitglied Prüfungsausschuss Bank EKI 7 Vertreter des VöV im Stiftungsrat Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS); Mitglied Geschäftsleitung Volkswirtschaft Berner Oberland 8 Keine

Christoph Seiler (1969, CH), Leiter Fachbereich Finanzen & 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 3 Leiter Fachbereich Finanzen & Controlling 4 Keine 5 Keine 6 Präsident des Stiftungsrates der Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen; Stiftungsrat Sportchalet Mürren; VR Seiler AG, Bönigen; VR Jungfrau Region Marketing AG 7 OK-Präsident Jungfrau-Marathon; Mitglied Berglaufkommission European Athletics; OK-Mitglied Eidg. Jodlerfest 2011 8 Keine

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 höchst-bezahlte Mitglied der Geschäftsleitung werden in der Berichterstattung der *Jungfraubahn Holding AG* offengelegt (www.jungfrau.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 Geschäftsberichtes. Dort finden Sie auch eine Zusammenstellung des Aktienbesitzes von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. In diesem Zusammenhang ist Folgendes zu beachten: Die Verbindung der Verwaltungsräte *Paul Blumenthal* zum Bund und *Jürg von Känel* zum Kanton werden hier als «nicht nahestehend» klassifiziert. Die Zurechnung des Aktienbesitzes von Bund und Kanton zu deren Vertretern wäre nicht sachgerecht, da die Herren Blumenthal und von Känel 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	5½		1894
1895	219 265	10 021	586 902	314 178	8		1895
1896	197 172	10 718	512 990	217 754	5½		1896
1897	229 363	18 301	582 214	275 106	5½		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	5¾		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	7½		1904
1905	367 584	22 517	868 436	363 445	8		1905
1906	390 757	21 580	906 440	381 561	7½		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	5½		1912
1913	454 895	22 335	983 176	372 924	5½		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 Aufwand- deckungsgrad	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 Aufwand- deckungsgrad	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
2009	2 451 707	652	9 169 331	469 512	101,5	2009
2010	2 514 860	709	9 442 467	- 379 381	98,8	2010

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	114,0	2008
2009	190 809	144	3 512 078	714 958	119,6	2009
2010	216 370	158	3 557 564	1 086 104	130,6	2010

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	38 246	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	1 967
Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen			
Unterführungen		6	3
Überführungen		2	–
Niveaure Kreuzungen		125	24
Fahrzeuge			
Triebwagen		11	
Lokomotiven			
elektrische		2	11
Dampf		–	1
Traktoren		2	
Gleisstopfmaschine		1	
Steuerwagen		8	
Niederflur-Gelenksteuerwagen		5	
Personenwagen		18	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 2011, 15:30 Uhr, Berghotel Schynige Platte.

Züge zur GV: Wilderswil ab 13:40 und 14:20 Uhr.

Achtung, an diesem Tag gibt es noch keinen fahrplanmässigen Verkehr!

Retourfahrten sind vorgesehen um 17:50 Uhr und 18:50 Uhr (mit Anschluss nach Bern). Die Abfahrtszeiten hängen jedoch von der Dauer der Generalversammlung ab.

Traktanden:

1. Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2010

Antrag des Verwaltungsrats: Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2010.

2. Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2010	739 255
Vortrag vom Vorjahr	106 705
Bilanzgewinn	845 960
Zuweisung an Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)	- 90 640
Entnahme aus Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)	470 021
Zur Verfügung der Generalversammlung	1 225 341

Antrag des Verwaltungsrats:

Zuweisung von

CHF 40 000 an allgemeine Reserve

CHF 1 000 000 an Rücklage Schynige Platte-Bahn

Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 185 341 auf neue Rechnung.

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung

Antrag des Verwaltungsrats: Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung.

4. Verwendung Rücklage Schynige Platte-Bahn

Antrag des Verwaltungsrats: CHF 3 500 000 der Rücklage Schynige Platte-Bahn seien zur Verrechnung mit den Baukosten Erneuerung Berghotel Schynige Platte zu verwenden.

5. Wahl der Revisionsstelle

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

6. Verschiedenes

Der Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung sowie der Bericht der Revisionsstelle liegen für die Aktionäre ab dem 6. Mai 2011 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 Donnerstag, 26. Mai 2011, 12:00 Uhr, bei einer der folgenden Stellen zu beziehen:

– BEKB | BCBE in Bern, für Entris AG, Gümligen

– Direktion der Gesellschaft in Interlaken

Interlaken, 14. April 2011, der Verwaltungsrat

