

Geschäftsbericht 2011

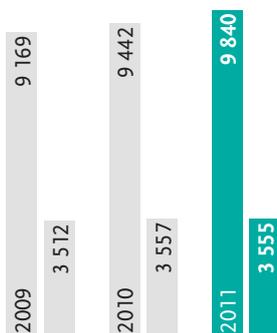
Berner Oberland-Bahnen AG

JUNGFRAU

TOP OF EUROPE

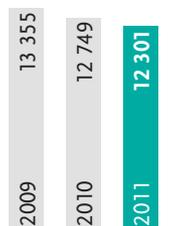


Kennzahlen 2011



Verkehrsertrag

BOB | SPB Tausend CHF



Abgeltung BOB

Tausend CHF

Ergebnisse im Überblick

	CHF	2011	2010
Berner Oberland-Bahn		- 513 642	- 379 381
Schynige Platte-Bahn		511 686	1 086 104
Nebengeschäfte		31 714	32 532
Jahresgewinn BOB AG		29 758	739 255
	Vollzeitstellen		
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		130	129
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		16	17
Total		146	146

Organe der Gesellschaft

Verwaltungsrat (VR)

Amts-dauer bis zur GV

Günther Galli, Präsident	2013
David-André Beeler, Vizepräsident	2013
Peter Balmer	2013
Paul Blumenthal	2013
Dr. Madeleine Howald	2013
Martin Schmied	2013

Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:

Stephanie Dübi

Sekretär des Verwaltungsrats

Christoph Schläppi

Revisionsstelle

KPMG AG 2012

Geschäftsleitung (GL)

Urs Kessler, Vorsitzender

Christoph Egger¹

Leiter Firstbahn und WAB Wintersport²

Jürg Lauper

Leiter Fachbereich Infrastruktur

Christoph Schläppi

Leiter Fachbereich Corporate Services

Christoph Seiler

Leiter Fachbereich Finanzen und Controlling

Betriebsleiter der Berner Oberland-Bahn

Stefan Würigler

Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn

Werner Amacher

Erweiterte Geschäftsleitung

Thomas Aebischer

Leiter Betriebseinheit Wengernalpbahn

Therese Jaun Schmid

Leiterin Fachbereich Human Resources

Marco Luggen³

Leiter Firstbahn und WAB Wintersport²

Gabriel Roth

Leiter Fachbereich Zugförderung und Werkstätte und Betriebseinheit Jungfraubahn

Stefan Würigler

Leiter Fachbereich Vertrieb und Produktion und Betriebseinheit Berner Oberland-Bahn

¹ Per 31. August 2011 aus der GL ausgeschieden.

² Amtsübergabe Egger / Luggen per 1. September 2011.

³ Wahl in die eGL per 1. Juli 2011.

**Berner Oberland-Bahnen AG,
Geschäftsbericht 2011**

Jahresbericht

- 2 Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre
- 9 Details zur Berner Oberland-Bahn
- 11 Details zur Schynige Platte-Bahn
- 12 Kommentar zu den Finanzen

15–23 **Finanzbericht**

24–27 **Corporate Governance**

28–31 **Statistische Angaben**

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:

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

SPB:
Jungfraubahn-Gruppe:

Abkürzung für Schynige Platte-Bahn.
Konzern besteht aus dem Konsolidierungskreis der Jungfraubahn Holding AG. Wichtigste Tochtergesellschaften sind die Jungfraubahn AG, die Wengernalpbahn AG und die Firstbahn AG.

Jungfraubahnen:

Allianz der Berner Oberland-Bahnen AG mit der Jungfraubahn-Gruppe. Diese Gesellschaften haben die Geschäftsführung 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*

Die Lüttschine ist am 10. Oktober 2011 nach starken Regenfällen über ihre Ufer getreten. Zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen wurden das Bahngleis und zum Teil auch die Staatsstrasse überschwemmt. Lauterbrunnen war zeitweise gänzlich von der Umwelt abgeschnitten. Vorübergehend musste der gesamte Betrieb der Berner Oberland-Bahn eingestellt werden. Den Wassermassen erstmals standhalten musste die neue Druckbrücke vor Wilderswil. Das neue Bauwerk hat sich wie alle übrigen nach dem Unwetter 2005 getroffenen baulichen Massnahmen (Uferverbauungen längs BOB) bewährt. Die Gleise wurden jedoch auf anderen, nicht befestigten Abschnitten teilweise unterspült beziehungsweise weggerissen. Die Bahnstrecke nach Lauterbrunnen blieb danach während 20 Tagen unterbrochen.

Wir erwähnen dieses Naturereignis gleich an erster Stelle, weil es unser Ergebnis 2011 entscheidend beeinflusst. Die Bahnstrecke wurde arg in Mitleidenschaft gezogen, und auch die Stromversorgung der Schynige Platte-Bahn wurde getroffen, der Gleichrichter in Wilderswil zerstört. Die Wiederherstellung der Anlagen kostet insgesamt rund CHF 1,8 Mio. Zu einem grossen Teil konnten die Arbeiten bis zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der Strecke nach Lauterbrunnen am 31. Oktober 2011 erledigt werden. Die Stromversorgung der Schynige Platte-Bahn wird an einem sicheren Ort beim Bahnhof Wilderswil neu installiert. Diese Arbeiten werden bis zur ordentlichen Betriebsaufnahme im Frühjahr 2012 ebenfalls erledigt sein.

Für die versicherbaren Anlagenteile und für den Betriebsunterbruch verfügen wir über Policen zur Schadensdeckung. Aus diesen Verträgen werden nach Abzug der Selbstbehalte CHF 350 000 an die Schäden geleistet. Nicht versichert ist das Bahntrasse mit Dämmen, Kunstbauten, Unterbau, Schotterbett, Schwellen und Schienen. Zur Deckung der Wiederherstellungskosten für die Fahrbahn haben wir daher am 18. Oktober 2011 ein Hilfeleistungsgesuch gemäss Art. 59 des Eisenbahngesetzes beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Unsere Anfrage wurde wegen fehlenden Mitteln jedoch negativ beantwortet. Die Infrastrukturrechnung und damit auch die handelsrechtliche Gesamtrechnung werden daher mit dem ganzen Wiederherstellungsaufwand ab-

züglich Versicherungsleistungen in der Höhe von rund CHF 800 000 belastet. Zusätzlich werden erneuerte Anlagen im Betrag von rund CHF 650 000 nach Abschluss der Arbeiten aktiviert.

Neben dem Unwetter gibt es aber durchaus auch Erfreuliches zu berichten: Die Berner Oberland-Bahn konnte ihre Fahrausweisverkäufe gegenüber dem Vorjahr um 2,5% steigern. Markante Zuwachsraten von bis zu 30% bei den Frequenzen waren vor allem im Frühjahr zu verzeichnen und wurden vornehmlich mit Reisenden zum Jungfrauoch erzielt. Der Anstieg beim Verkehrsertrag beträgt 4%. Mit CHF 9,8 Mio. erzielte die Bahn die höchsten Einnahmen seit Wegfall der als Tarifannäherung bekannten Fahrpreissubvention im Jahre 1996. Der Mehrertrag reicht aus, um die Kürzungen der Abgeltung von Bund und Kanton praktisch auszugleichen. Der Bund hat Mittel bereitgestellt, um die Auswirkungen der Frankenstärke abzufedern. Auch die Berner Oberland-Bahn hat bei verschiedenen Ticketkategorien, welche vor allem von Gästen aus dem Euro-Raum genutzt werden, die geplanten Erträge nicht erreicht. Ihr wurde daher ein Nachtragskredit über CHF 139 000 bewilligt. Mit den Zahlungen der Betriebsausfallversicherung nach dem Unwetter vom Oktober 2011 konnten die gesamten Einnahmen aus dem Hauptgeschäft im Vergleich zum Vorjahr schliesslich in etwa gehalten werden.

Die Schynige Platte-Bahn hat unsere Erwartungen in der Hochsaison nicht erfüllt. Die Frequenzen lagen Ende der Sommersaison unter dem Rekordniveau des Vorjahres. Die zusätzlich eingeleiteten Herbstpromotionen, welche Anfang Oktober eine starke Nachfrage auslösten, wurden leider durch das Hochwasser wieder abrupt beendet. Nach den drei Ausfalltagen kam der Verkehr auf der Schynige Platte-Bahn nicht mehr recht in Schwung. Der Ausfall wurde durch die Leistungen der Versicherung für Betriebsunterbruch gemildert, sodass schliesslich mit CHF 3,55 Mio. der Rekord-Verkehrsertrag vom Vorjahr egalisiert werden konnte.

Die Betriebsaufwendungen liegen innerhalb unserer Budgets. Der Erfolg der Nebengeschäfte und Gewinne aus Anlagenverkäufen, die beim Verkauf der Landreserven in



Bahnstrecke nach Unwetter vom 10. Oktober 2011.

Interlaken Ost realisiert werden konnten, würden es erlauben, letztlich sogar einen bedeutenden Jahresgewinn auszuweisen. Nun schlagen jedoch die erwähnten einmaligen Wiederherstellungskosten zu Buche. Die Naturgewalten haben uns damit einen deutlichen Strich durch die Rechnung gemacht, sodass nach einem Jahr mit Hochs und einem schlimmen Tief letztlich ein bescheidener Gewinn von rund CHF 30 000 resultiert.

Abgeltung

Die Besteller (Bund und Kanton) sind verpflichtet, die Abgeltung mit der Transportunternehmung so zu vereinbaren, dass das im Rahmen des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs bestellte Angebot kostendeckend produziert werden kann. Das Budget und der Finanzplan für die Bestellperiode bilden damit die Basis für die Beurteilung der eingereichten Offerten. Sie müssen, gegebenenfalls durch die Anpassung der Höhe der Abgeltung, ausgeglichen gestaltet werden.

Das Tourismusgeschäft, das den Geschäftsgang der *Berner Oberland-Bahnen AG* wesentlich prägt, ist stark von wirtschaftlichen und meteorologischen Faktoren abhängig und entsprechend volatil. Die finanzielle Planung ist in diesem Umfeld keine Fortschreibung der Vergangenheit, sondern eine von Risikoüberlegungen geprägte, laufende Neubeurteilung der Lage. Das Budget wird zudem von der Sichtweise, unter der es erstellt wird, wesentlich beeinflusst: Ein nach handelsrechtlichen Sicherheitsüberlegungen erstellter Voranschlag wird ganz anders aussehen als einer, der im Sinne von

Zielvorgaben ambitionöse bisher unerreichte Zahlen enthält. Die im Offertverfahren vorgelegten Budgets sind daher keine wertfreie, objektive Vorgabe, vielmehr sind sie selbst Gegenstand der Verhandlungen.

Der Statistik auf Seite 30 des Geschäftsberichts kann entnommen werden, wie konstant die *Berner Oberland-Bahnen AG* ihre Verkehrserträge in den Jahren nach 2004 steigern konnte. Unsere zu Recht von vorsichtiger Zurückhaltung geprägte Budgetierung rechnete jeweils nicht von vornherein mit dieser Entwicklung. Daher liefen die Budgets, auf denen die Abgeltung dieser Jahre vereinbart wurden, aus heutiger Sicht der tatsächlichen Entwicklung hinterher. Wir waren danach mehrmals in der Lage, die Prognosen zu übertreffen und Gewinne zu erzielen.

Der Rückgang der Abgeltung über die Jahre 2005 bis 2011 von CHF 15,7 Mio. auf CHF 12,2 Mio. zeigt, dass sich die positive Entwicklung – wenn auch mit leichter Verzögerung – durchaus auf die Offertverhandlungen auswirkte: Die Abgeltungsgeber setzten immer engere Verhandlungsziele. Erreichtes wurde in die Prognose für die nächste Periode eingebaut, die Budgetbasis stieg verkehrsertragsseitig kontinuierlich an, die Abgeltung wurde entsprechend gekürzt. Die Ergebnisse der letzten Jahre zeigen jedoch, dass eine Periode überdurchschnittlichen Wachstums nicht dauernd anhalten kann. Gerade im koreanischen Markt, der für die *Berner Oberland-Bahnen* von grosser Bedeutung ist, ist das Potenzial praktisch gänzlich erschlossen. Entsprechend stagnieren die Wachstumsraten, und die Nachfrage verharrt auf konstantem – immerhin erfreulich hohem – Niveau.

Es wird unumgänglich sein, auch mit der Höhe der Abgeltung auf die neuen wirtschaftlichen Gegebenheiten zu reagieren. Der zeitliche Nachlauf darf dabei nicht grösser sein als bei der Aufwärtsbewegung (aus der für die Abgeltung eine Abwärtsbewegung resultierte), ansonsten die *Berner Oberland-Bahnen AG* an ihrer Substanz geschädigt würde. Wir sind überzeugt, die entsprechenden Verhandlungen unter den hier vorgestellten Gegebenheiten mit Bund und Kanton erfolgreich gestalten zu können.

Perspektiven

Unser grösstes Investitionsvorhaben ist der neue, 700 Meter lange Tunnel im Buechiwald zwischen *Zweilütschinen* und *Lütschental* auf der Strecke nach Grindelwald. Der Buechitunnel wird die Betriebssicherheit stark erhöhen, da er einen kurvenreichen, unübersichtlichen Streckenabschnitt ersetzt, der schon mehrmals durch Naturereignisse (Lawinen, Stein Schlag, Hochwasser) in Mitleidenschaft gezogen wurde und der zwei Tunnel mit ungenügendem Lichtraumprofil aufweist. Derzeit laufen die Vorbereitungen für das Vorprojekt. Begehungen und Absprachen mit den Ämtern und Grundeigentümern verliefen bis anhin zufriedenstellend. Im Portalbereich Ost muss auf einen Teil der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Gündlischwand besonders Acht genommen werden. Auch hier konnten Lösungen für einen genügenden Schutz während Bau und Betrieb gefunden werden.

Wir befassen uns in unseren strategischen Überlegungen 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. Eine erste Auslegeordnung für den Investitionsbedarf in den Sparten Verkehr und Infrastruktur bestätigte den hohen Investitionsbedarf, der uns bewegt, der Generalversammlung die Thesaurierung bzw. Zurücklegung der Gewinne zu beantragen: Basierend auf den Überlegungen zum künftigen Betriebskonzept der *Berner Oberland-Bahn*, den neusten Entwicklungen in der Fahrgastinformationstechnologie («FIS Commun»), der Zustandsanalyse von Bahnhöfen und Sicherungsanlagen sowie den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gehen wir von einem voraussichtlichen Investitionsbedarf bis Mitte der Zwanzigerjahre von rund CHF 150 Mio. aus. Dieser Betrag beruht allerdings lediglich auf einer groben Schätzung. Die bedeutendsten Positionen bilden dabei der bereits erwähnte Buechitunnel und das neue Rollmaterial. Vor einer Rollmaterialbeschaffung werden wir das Werkstätten-, Unterhalts- und Remisierungskonzept grundlegend überarbeiten.

Die Gondelbahn Grindelwald-Männlichen (GGM) muss erneuert werden. Die Jungfraubahn-Gruppe schlägt in diesem

Zusammenhang vor, eine Idee von *Paul Mathews* (Ecosign Mountain Resort Planners Ltd.) aufzunehmen und weiterzuentwickeln: Mit einer neuen Erschliessungsbahn in Y-Form soll nicht nur die alte Gondelbahn zum Männlichen erneuert, sondern auch die Kleine Scheidegg zusätzlich erschlossen werden. Die neue Bahn ist geeignet, dem Skigebiet den Rang einer erstklassigen Destination zu sichern. Dies durch rasche Erreichbarkeit der Pisten, die Verbesserung der Ski-in-Ski-out-Situation und durch Erschliessung der Talabfahrten zur Beschäftigung. Ein besonderer Vorteil liegt zudem in der Abstützung im Sommergeschäft (Jungfraujoch), die der Investition die notwendige Rendite sichert.

Zum visionären Ansatz gehört auch die direkte Anbindung an die Berner Oberland-Bahn. An einer neuen Haltestelle im Raum Grindelwald/Rothenegg kann direkt in Richtung Skigebiet beziehungsweise Jungfraujoch umgestiegen werden. Nach der Präsentation dieser Idee entwickelte sich eine breite und kontroverse öffentliche Diskussion. Da die Bergschaften Wägital und Itramen als wichtigste Landeigentümer an einer Einungsversammlung das Projekt deutlich ablehnten, ist ungewiss, ob die Idee überhaupt umgesetzt werden kann. Mit Interesse erwarten wir die Ergebnisse einer vertieften Prüfung der Idee, die derzeit von der *Wengernalpbahn AG* zusammen mit der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG vorgenommen wird. Sollte sich die Bahn als machbar erweisen, wären wir bereit, diese in unsere eigenen strategischen Abklärungen mit einzubeziehen. Das wäre dann allerdings erst der Anfang einer Phase der Konkretisierung, in welche Bund und Kanton mit einbezogen werden müssten (Finanzierung, Plangenehmigung).

Marketing

Die Wachstumsstrategien der Jungfraubahnen orientieren sich primär an einer guten Auslastung der Anlagen über längere Perioden, die ökologisch, volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich nachhaltig sind. Das Leitmotiv dazu lautet: «Wir wollen 10 Monate Hochsaison!» Wie die erfreuliche Zunahme der Frequenzen auf der Berner Oberland-Bahn im Frühjahr 2012 zeigt, ist das primär im Zusammenhang mit der erfolgreichen Vermarktung des Jungfraujochs und anderer touristischer Ziele zu erreichen. Die Einbettung der *Ber-*

ner Oberland-Bahnen AG in den Verbund der Jungfraubahnen und die Integration in die Promotionen und Sonderangebote der Jungfraubahn, Wengernalpbahn und Firstbahn ermöglichen die direkte Partizipation an dieser Entwicklung. Zudem fördern wir durch die Erhöhung der Qualität des Angebots (z. B.: Elimination des Zwischensaisonfahrplans) den Umstieg von der Strasse, konkret vom Reiseкар, auf die Schiene. An unseren strategischen Verkaufspunkten in Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken unterstützen wir die Distribution nach Kräften. Am Tor zu unserer Region, dem Bahnhof Interlaken Ost, wird 2012 ein neuer Infopoint eröffnet. Dieser wird es erlauben, die Erteilung von touristischen Informationen besser vom Fahrkartenverkauf zu trennen.

Ende 2010 haben die Jungfraubahnen eine Verkaufsplattform auf *jungfrau.ch* aufgeschaltet. Diese wurde für die Zusammenstellung kompletter Ferienaufenthalte im Paket oder individuell konzipiert. Automatisiert und entsprechend kosteneffizient spricht sie einen Kundenkreis an, der geeignet ist, die Kapazitäten unter der Woche besser auszulasten. Die Verkaufsplattform ist technisch als eine Koordinationsstelle für verschiedene Buchungs- und Reservationssysteme aufgebaut. Über das Internet werden verschiedenste interne und externe Partner angebunden. Derzeit bestehen Verbindungen mit Hotel- und Ferienwohnungsdatenbanken, Vermietstationen für Sportausrüstungen, der Grindelwalder Skischule, der JUNGFRAU Ski Region (SKIDATA), den Event- und Bahnticketsystemen der Jungfraubahnen sowie einer Annullationsversicherung. Der modulare Aufbau erlaubt die Anbindung weiterer Partner mit deren Dienstleistungen und Produkten. Die Investitionen der Jungfraubahnen zum Aufbau der Plattform beliefen sich auf CHF 1,2 Mio., verteilt auf die Jahre 2010 und 2011. Die Möglichkeit, in Selbstbedienung über das Internet verkaufen zu können, eröffnet ein Sparpotenzial. Da man zudem davon ausgehen darf, dass über das Internet die bestehenden Kanäle nur bedingt konkurrenziert werden, ist die Plattform von Beginn eine Erfolg versprechende zusätzliche Verkaufsstelle, die neue Teilmärkte erschliesst. Sie wurde von der Fachjury «Best of Swiss Web» im März 2012 in der Kategorie «business efficiency» mit einer Silbermedaille ausgezeichnet. Unsere Verkaufsbemühungen unterstützen wir mit Social-Media-Auftritten

(Facebook). Die Community kann rasch für die kurzfristige Platzierung von Sonderangeboten erreicht werden.

Risk Management

Im Rahmen des Risikomanagements befassen sich die Jungfraubahnen mit möglichen Ereignissen, die ihre Unternehmen vom Weg zu ihren strategischen und finanziellen Zielen abbringen könnten. Dabei identifizieren die verantwortlichen Stellen sowohl Chancen als auch Gefahren. Der Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG* bespricht diese Thematik regelmässig. 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 die Finanzmarktkrise und ihre primären Auswirkungen vorerst einmal überwunden werden konnten. Die Frequenz- und Verkehrsertragszahlen zeigten bis in den Herbst 2011 hinein einen Aufschwung und damit tendenziell eine Entschärfung der verschiedensten Risikopositionen. Allerdings zeichneten sich immer deutlicher Anzeichen eines erneut schwierigeren wirtschaftlichen Umfelds ab, sodass die vorsichtige Zurückhaltung der Risikobewertung beibehalten wurde. Die Minimierungsstrategie für Hochwasserereignisse

schliesslich bedurfte einer Anpassung, da die wichtigsten eigenen baulichen Massnahmen mittlerweile umgesetzt sind und weitere Massnahmen einen weiträumigeren Ansatz verfolgen und daher unter der Federführung der Schwellenkorporationen stehen.

Aktionariat

Auch 2011 wurden die Aktien der *Berner Oberland-Bahnen AG* an der Börse nur spärlich gehandelt (1400 Stück). Der Aktienkurs bewegte sich zwischen CHF 75 und CHF 100. Die Aktionäre mit einem Aktienbesitz über 3 % sind im Anhang zur Jahresrechnung auf Seite 18 aufgeführt. Sie haben uns auf unsere Anfrage freundlicherweise Angaben zum aktuellen Stand ihres Besitzes gemacht. Künftig werden wir hier jedoch nur noch auf die nach Börsengesetz vorgeschriebenen Publikationen beim Überschreiten gewisser Grenzwerte abstellen.

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 zuvor erfolgten Pensionierung als Vorsteher des Amtes öffentlicher Verkehr war eine Neubesetzung vorgesehen. Auf den 1. Januar 2011 hat der Regierungsrat die Juristin *Stephanie Dübi*, Stellvertreterin Generalsekretariat Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, für drei Jahre in den Verwaltungsrat delegiert. Gemäss Art. 17 Abs. 1 der Statuten konstituiert der Verwaltungsrat sich selbst. Er hat die Aufteilung der Chargen (Präsident, Vizepräsident, Sekretär) unverändert 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. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* bezahlt gemäss einem für die Gesamtheit der Geschäftsführungskosten vereinbarten Verteiler einen Anteil von derzeit 29% an die von ihr mitgetragenen Anteile der Gehälter der Geschäftsleitung.

Der Verwaltungsrat bezieht ein fixes Honorar und Sitzungsgelder. Ausführlicher behandeln wir die Entschädigungsfragen in unserem Corporate-Governance-Teil auf Seite 27 des Geschäftsberichts. Den neuen Publikationsvorschriften leisten wir im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 19 f. Folge.

Personelles

Die operativen Betriebseinheiten der Jungfraubahnen werden von einem gesamtverantwortlichen Leiter vor Ort geführt. Damit wird die Führungs- und Entscheidkompetenz in nächster Nähe zum Geschehen und damit in engem Kundenkontakt wahrgenommen. Die Leiter der Betriebseinheiten der *Berner Oberland-Bahnen AG* sind:

Werner Amacher	Schynige Platte-Bahn
Stefan Würzler	Berner Oberland-Bahn

Christoph Egger, Mitglied der Geschäftsleitung, hat die Jungfraubahnen per Ende November 2011 verlassen. Er leitete 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. Von seiner Funktion als Geschäftsleitungsmitglied trat Christoph Egger am 31. August 2011 zurück und wurde nicht ersetzt. Die Geschäftsleitung der Jungfraubahnen besteht nunmehr aus vier Mitgliedern.

Pensionskasse

Die Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen hat ihre technischen Grundlagen aktualisiert. Sie wechselte von EVK 2000 auf BVG 2012. Dies bedeutet insbesondere, dass mit einer höheren Lebenserwartung kalkuliert werden muss. Zudem senkte sie den technischen Zinssatz von 3,5% auf 3,0%.

Für die Anpassung der technischen Grundlagen konnte eine speziell gebildete Reserve aufgelöst werden. Die Anpassung des technischen Zinssatzes wirkt sich auf den Ausweis des Deckungsgrades aus. Nach wie vor liegt dieser trotz der Zinsatzanpassung und trotz des herausfordernden Anlagejahres 2011 immer noch bei rund 110 Prozent.

Die höhere Lebenserwartung machte auch eine Anpassung des Umwandlungssatzes von 6,4 auf 6,0% notwendig. Diese wird schrittweise über 5 Jahre bis 2016 vollzogen. Damit werden die Anwartschaften der noch aktiven Versicherten geschmälert. Dem wurde durch eine Anhebung der Altersgutschriften begegnet. Im Zeitpunkt ihrer Pensionierung werden die Versicherten über höhere Sparguthaben verfügen, sodass nach einer Umrechnung zum tieferen Zinssatz dennoch wieder in etwa dieselben Renten resultieren werden.

Ausblick ins Jahr 2012

Wir blicken verhalten optimistisch in die kommende Saison. Das bereits hinter uns liegende Wintergeschäft war aufgrund des starken Schweizer Frankens herausfordernd. Letztlich reisten aus den Ländern des Euroraums weniger Gäste in die JUNGFRAU Ski Region als in den Jahren zuvor. Die Schweizer verbrachten ihre Winterferien vermehrt im Ausland. Dieser Trend wird voraussichtlich auch im Sommer zu beobachten sein und sich bei den Abonnementsverkäufen für Feriengäste und bei den Einnahmen im Tagesausflugsverkehr entsprechend auswirken. Unverändert wird die Berner Oberland-Bahn von den Feriengästen und bestimmten Gruppensegmenten als Zubringer zu den Erlebnisbergen und zum Jungfraujoch benutzt werden. Die starke Marktposition des *Jungfraujoch – Top of Europe* in Asien hilft, diese Rückgänge abzufedern. Zuversichtlich stimmt in diesem Zusammenhang, dass die Jungfraubahn im 2012 ihr 100-jähriges Beste-

hen feiert. Über 80 Aktionen und Anlässe sind bereits im Gang oder für das Jubiläumsjahr geplant. Wir sind überzeugt, dass das weit herum Aufmerksamkeit erzeugt und dass wir dadurch zusätzliche Gäste auch auf der Berner Oberland-Bahn transportieren können.

Den Herausforderungen aus dem wirtschaftlichen Umfeld begegnen wir mit diversen Neuerungen. Der Fahrplan 2012 sieht einen durchgehenden Halbstundentakt vom 17.12.2011 bis 28.10.2012 vor. Die Periode mit lediglich Stundentakt im Frühjahr entfällt. Dadurch wird die Talbahn für die einheimischen Kunden und Gruppenreisenden noch einmal attraktiver. Die Schynige Platte-Bahn eröffnen wir an Auffahrt, mithin 10 Tage früher als im Jahre 2011. Neu ist der Jungfraubahnen-Centenary-Pass, der drei Tage freie Fahrt auf dem ganzen Netz für CHF 225 erlaubt. Die im Jahre 2011 eingeführten «Musigäbe» werden in der Anzahl reduziert, dafür mit dem Engagement arrivierter Musikgrössen verschiedener Stilrichtungen aufgewertet.

Auf längere Sicht stimmt uns die kürzlich veröffentlichte Studie «Tourism towards 2030» der UN World Tourism Organization zuversichtlich. Diese prognostiziert ein jährliches Wachstum von 3,3%. Asien soll bis 2030 am meisten Marktanteile gewinnen, Europa aber bleibt klar die Nummer 1. Eine allgemeine Rückkehr auf den Wachstumspfad wird für das Tourismusjahr 2013 erwartet.

Dank

Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die unsere operativen Ziele umgesetzt haben, 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 herzlichen Dank aus. Sie sind unsere wichtigste Ressource und das grosse Potenzial zur Bewältigung der Zukunft. Es freut uns, sie im Jubiläumsjahr der Jungfraubahn mit Dienstkleidern von Mammüt neu ausrüsten zu können. Zudem werden wir ihnen zum Dank und Zeichen der Anerkennung die Jungfrau-Jubiläums-Uhr von Tissot und eine Freizeitjacke von Mammüt überreichen.

Bedanken dürfen wir uns 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, 3. April 2012



Günther Galli
Präsident des Verwaltungsrats



Urs Kessler
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Details zur Berner Oberland-Bahn

Bahnbetrieb

Ins Geschäftsjahr fallen Teile je der Wintersaison 2010/2011 und der aktuellen Wintersaison 2011/2012: Die Wintersaison 2010/2011 fiel lediglich zufriedenstellend aus, zu knapp war im historisch warmen Frühjahr die Schneelage, um an die Rekordfrequenzen der Vorjahre anknüpfen zu können. Der Start in die neuste Saison erfolgte wetterbedingt mit mehrwöchiger Verspätung erst Mitte Dezember 2011. Bei der Berner Oberland-Bahn wirkte sich das in Frequenzrückgängen in den Monaten Februar und Dezember in der Grössenordnung von 9% ebenfalls aus.

Ganz anders das Sommergeschäft: In einzelnen Monaten waren Frequenzzunahmen von bis zu 30% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Einzig im Juli bewegte man sich in den Grössenordnungen des Jahres 2010. Diese erfreuliche Steigerung der Nachfrage ist primär dem Erfolg des *Jungfrau-jochs – Top of Europe* zuzuordnen, an dem die Berner Oberland-Bahn partizipieren konnte.

Im Herbst standen die Organisation des Ersatzbetriebs auf der Strasse und die Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft nach dem Hochwasser vom 10. Oktober 2011 im Fokus der Betriebsführung. Mit grossem Einsatz des Personals und der beteiligten Unternehmen wurde die Wiedereröffnung der Strecke nach Lauterbrunnen bereits per Ende Oktober 2011 ermöglicht. Auch mit den Behörden konnte man im Rahmen der Not- bzw. Sofortmassnahmen sehr gut und unkompliziert zusammenarbeiten. Der Unterbruch der Strecke hat unverhofft Ressourcen für die Werkstatt freigesetzt (Beschäftigung Lokführer). Die Revision des Triebwagens 304 konnte beschleunigt werden. Er wurde Anfang 2012 als letztes Fahrzeug aus dieser Baureihe total erneuert dem Verkehr übergeben und trägt seither das Wappen des Kantons Bern.

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wurde bei der *Wengernalpbahn* der Doppelspurabschnitt Allmend in Betrieb genommen. Dieser ermöglicht, dass nun auch in Lauterbrunnen das Umsteigen zwischen WAB und BOB im regelmässigen Halbstundentakt erfolgen kann.

Die BOB fuhr unverändert zuverlässig. Die ohnehin wenigen Anschlussbrüche in Interlaken Ost führen, da zu den Hauptreisezeiten ein Halbstundentakt gefahren wird, für die Reisenden kaum zu nennenswerten Wartezeiten. Eine weitere Optimierung der Anbindung an den Fernverkehr wird möglich sein, wenn dereinst die Entflechtung der Linien rund um den Bahnhof Bern (Wylersfeld) realisiert wird. Danach sollten wieder direkte IC-Verbindungen nach Zürich-Flughafen in den Fahrplan aufgenommen werden. Die Jungfrauabahn

unterstützen die entsprechenden Forderungen der Tourismusvertreter und des Kantons, jedoch nicht ohne gleichzeitig darauf hinzuweisen, dass über Basel sehr attraktive Zugverbindungen direkt aus den Zentren Deutschlands bestehen.

Stellwerke und Bahnübergänge

Gemäss Auflagen des BAV sind in der Gemeinde Lüttschental diverse Bahnübergänge zu sanieren bzw. zusammenzulegen. Der Landerwerb hierfür gestaltet sich schwierig. Um dieses Programm fristgerecht bis 2014 umzusetzen, wird es leider unumgänglich sein, in einem Fall auf das eisenbahnrechtliche Enteignungsverfahren zurückzugreifen. Im Zusammenhang mit der Sanierung des Übergangs über die Kantonsstrasse in Burglauenen (Halbschranken) wird zusammen mit dem Kanton der Bau einer Unterführung geprüft. Auch mit der neuen Schrankenanlage, die bis 2014 auch hier erstellt werden muss, werden die Schliessungszeiten wegen der Zugkreuzungen unverändert über den zulässigen Richtwerten liegen. Nach einer ersten Begehung mit dem Kreisoberingenieur steht allerdings fest, dass die kreuzungsfreie Lösung frühestens in den Strassenbudgets ab 2019 Platz hat.

Soweit auf dem Netz der Berner Oberland-Bahn noch Stellwerke vom Typ *Domino 55* vorhanden sind, werden diese durch ein solches vom Typ *69* ersetzt. Im Jahre 2011 wurde der Bahnhof Lauterbrunnen für rund CHF 600 000 umgebaut. In einer weiteren Etappe für CHF 4,5 Mio. werden derzeit die Stellwerke *Lüttschental*, *Burglauenen* und *Schwendi* teilweise inkl. Servicegebäuden neu erstellt. Der Abschluss erfolgt 2014 bis 2016 in *Wilderswil*, *Zweilütschinen* und *Sandweidli*. Die erneuerte Sicherungsanlage wird eine Zuglenkungsfunktion erhalten. Dadurch erhält die Sicherungsanlage Informationen über die Züge (Fahrzeiten, Gleisnutzung, usw.) und kann den Verkehr selbstständig steuern. Diese Informationen sind ebenfalls Grundlage für das Kundeninformationssystem mit Echtzeitdaten und Anschlussinformationen. Dank der Schnittstelle zu den Ittis-Fernsteuerungen der BLS und der Zentralbahn werden die Betriebs- und Informationsprozesse in Interlaken Ost beschleunigt.

Die Weichenheizungen der BOB werden heute manuell ein- und ausgeschaltet. Die Einführung des Leitsystems und die Umstellung zu automatisiertem und damit bedarfsgerechtem Heizen versprechen einen Rückgang des Energieverbrauchs in der Grössenordnung von 60%. Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 310 000. Die Ausrüstung aller 36 Weichen des Netzes erstreckt sich über die Jahre 2011 und 2012. Bei einer vorsichtigen Schätzung darf mit einer Reduktion des Energieverbrauchs von CHF 12 000 bis 15 000 jährlich gerechnet werden.

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, entstanden anstelle der bisherigen WC-Anlagen und der untergeordneten Räumlichkeiten ein neuer Shop von Coop und zusätzliche Büros. Die Toiletten wurden 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»), wurde ein Informationspavillon eingerichtet und Anfang 2012 eröffnet. Insgesamt wurden für die Neugestaltung rund CHF 1,5 Mio. investiert.

Auf der Westseite des Aufnahmegebäudes konnte das sogenannte *Baufeld West* nach mehrjähriger Suche und Planung 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 unter dem Lead der *Berner Oberland-Bahnen AG* erste Verkäufe getätigt werden. Im Jahr 2011 konnten weitere Teilflächen veräussert werden. Nunmehr verbleiben noch rund 2500 m² zur Abgabe. Verhandlungen mit einem Interessenten sind derzeit im Gange.

Zweilütschinen

Der Depot- und Werkstättenbau der *Berner Oberland-Bahn* 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, der in den Jahren 2010 und 2011 ausgeführt wurde, erfüllt den Minergie-Standard, was sich mit einer Einsparung von 40 000 Litern Erdöl pro Jahr (65% des Verbrauchs) ökologisch als äusserst lohnend erweist. Daneben konnte dank grossen Fenstern und einem besseren Raumklima die Arbeitsplatzqualität verbessert werden. Neu wird nun auch der Parkplatz beim Bahnhof und Depot Zweilütschinen bewirtschaftet. Damit ist er für Dauerparkierer nicht mehr attraktiv und steht vollumfänglich den Bahnkunden zur Verfügung.

Details zur Schynige Platte-Bahn

Bahnbetrieb

Mit dem Schneebruch für die *Schynige Platte-Bahn* wurde am 18. April 2011 begonnen und der Betrieb am 28. Mai 2011 aufgenommen. Ein Blick auf die Entwicklung der Besucherzahlen übers Jahr zeigt eine Abnahme gegenüber dem Rekordjahr 2011. Die 115 310 Bergankünfte liegen immer noch über dem langjährigen Schnitt (+ 4,8%). Einbussen entstanden in der zweiten Hälfte Juli und Anfang September primär aufgrund der ungünstigen Wetterbedingungen. Der Betriebsunterbruch nach dem Hochwasser vom 10. Oktober 2011 und die anschliessende Einschränkung in der Transportkapazität wegen Strommangels bis zum Saisonschluss am 23. Oktober 2011 verhinderten ein Aufholen, trotz erfolgreich angelaufener Herbstaktion.

Am 31. Mai 2011 kollidierten auf Breitlauenen zwei Züge der Schynige Platte-Bahn, wobei eine Lokomotive umstürzte. Zum Glück wurde beim Vorfall niemand verletzt, und auch der Sachschaden hielt sich mit rund CHF 180 000 in Grenzen. Dieser wurde von einer Versicherung gedeckt. Als Unfallursache konnte eine verfrühte Zugabfahrt eruiert werden.

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 16% ab. Der Anteil der Schynige Platte-Bahn aus diesem Abonnement beläuft sich auf rund CHF 405 000.

Restaurant

Anlässlich der Generalversammlung 2011 konnte ein rundum erneuertes und stark erweitertes Bergrestaurant Schynige Platte eingeweiht werden. Auf der Ostseite entstand 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 wurde die Küche vom Untergeschoss ins Erdgeschoss verlegt. Im Untergeschoss befindet sich neu der 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. Die Materialisierung verbindet hauptsächlich die Werkstoffe Stahl, Glas, Holz. Im Zentrum stand der Kunde, für den ein sichtbarer und erlebbarer Mehrwert entstand.

Die gesamte Investition betrug rund CHF 8 Mio. Die Schynige Platte-Bahn hat über die Jahre beachtliche Mittel für dieses Vorhaben angespart. Die Generalversammlung 2011 hat beschlossen, 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.

Musigäbe

Polo Hofer und seine Band eröffneten am 11. Juni 2011 die «Jungfrau-Musigäbe» auf der Schynigen Platte. Das Publikum war begeistert. Danach klatschten und tanzten die Leute im neuen Berghotel auf 2000 m ü. M. noch weitere sieben Mal. In der Konzertreihe, die im Sommer 2011 erstmals durchgeführt wurde, spielten unter anderen auch *Oesch's die Dritten* und *Tinu Heiniger*. Die Besucher konnten sich an einem vielseitigen Buffet, das wie die Extrafahrten im Eintrittspreis inbegriffen war, erfreuen. Die Schynige Platte profitierte von den neuen «Musigäbe» in Bezug auf Bekanntheit. Sie werden daher im Jahre 2012 weitergeführt.

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. Eine Sanierung wurde zwingend notwendig. Ab Saisonschluss 2010 bis Ende April 2011 wurde der Tunnel im Innern umfassend erneuert. Die Kosten betragen rund CHF 1,3 Mio. Der Kanton Bern wurde ersucht, die Notfallmassnahmen mit einem Beitrag zu unterstützen. Er hat einen Beitrag von CHF 810 000 gesprochen, wobei ein namhafter Anteil aus dem Lotteriefonds stammt. 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.

Kommentar zu den Finanzen

Erfolgsrechnung

Die Berner Oberland-Bahn konnte dank dem erfreulichen Geschäftsgang mit Jungfrauoch-Reisenden 2,5% mehr Fahrausweise verkaufen und dadurch den Verkehrsertrag um 4,2% auf CHF 9 840 000 steigern. Die Schynige Platte-Bahn verfehlte das beste Ergebnis des Vorjahrs trotz des Hochwasserereignisses im Oktober nur knapp und realisierte einen Verkehrsertrag von CHF 3 555 000. Insgesamt stieg der Verkehrsertrag beider Bahnen um 3,0% auf CHF 13,4 Mio.

Während das gute Abschneiden der Berner Oberland-Bahn aufgrund der Frankenstärke und deren Auswirkungen auf den Tourismus nicht erwartet werden durfte, mag das Ergebnis der Schynige Platte-Bahn nach der Eröffnung des neuen Berghotels nicht ganz zu befriedigen.

Wie bereits in den Vorjahren erwähnt, ist der Druck auf die Abgeltung aufgrund der insgesamt hohen Reserven seitens der Besteller stark angestiegen. Im Berichtsjahr betrug die vereinbarte Abgeltung knapp CHF 12,2 Mio. Das entspricht einem Rückgang von CHF 0,6 Mio. zum Vorjahr und CHF 1,2 Mio. zum Vorvorjahr. Nach dem gravierenden Wertzerfall des Euros stellte der Bund rasch Mittel zur Abfederung der negativen Auswirkungen bereit. Für die touristischen Linien des öffentlichen Verkehrs betrug die Summe landesweit CHF 18 Mio. Die Berner Oberland-Bahn erhielt aus diesem Nachtragskredit schliesslich zusätzliche Abgeltungsgelder von CHF 139 000. Trotzdem erreichte die begünstigte Sparte Personenverkehr kein ausgeglichenes Ergebnis.

Der Nebenertrag stieg v. a. dank der Veräusserung diverser Landparzellen rund um den Bahnhof Interlaken Ost um CHF 1,5 Mio. auf CHF 7,2 Mio. an. Mit dem Verkauf erzielte die BOB nicht nur bedeutende Veräusserungsgewinne von insgesamt CHF 1,4 Mio., sondern leistete damit auch einen Beitrag zur Entwicklung des Standorts und Wirtschaftsgebietes Interlaken Ost.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 1,4% auf CHF 13,8 Mio. an. Der Sachaufwand stieg um 12% bzw. CHF 1,3 Mio. auf CHF 12,6 Mio. an. Fast zwei Drittel des Anstiegs sind auf das Hochwasserereignis vom 11. Oktober zurückzuführen. Die Abschreibungen sind als Folge der hohen Investitionen auf CHF 6,4 Mio. angestiegen. Letztendlich resultiert ein Jahresergebnis von CHF 29 758.

Die Sparte Infrastruktur der BOB weist aufgrund der Hochwasserschäden im Berichtsjahr einen Verlust von CHF 396 349 aus. Ein noch negativeres Ergebnis in dieser Sparte wurde durch die erwähnten Landverkäufe verhindert. Der Personenverkehr der BOB weist einen Verlust von CHF 117 292 aus. Die Schynige Platte-Bahn erzielte einen Gewinn von CHF 511 686, und die Nebengeschäfte erzielten einen Überschuss von CHF 31 714.

Investitionstätigkeit

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat 2011 CHF 7,8 Mio. investiert. Dank dem Beitrag des Kantons Bern (Lotteriefonds) an die Sanierung des Roteneggtunnels der Schynige Platte-Bahn reduziert sich die Summe in der Geldflussrechnung auf CHF 7,0 Mio. Am meisten Mittel sind in den Erneuerungsbau des Berghotels Schynige Platte geflossen: Von den Gesamtkosten von CHF 8 Mio. sind 2011 CHF 2,8 Mio. ausgegeben worden. In den Neubau der WC-Anlage und den Shop im Aufnahmegebäude Interlaken Ost wurden insgesamt CHF 1,6 Mio. investiert. Je knapp CHF 0,6 Mio. wurden in die Sanierung des Roteneggtunnels und die Erneuerung der Stellwerkanlage Lauterbrunnen investiert. Zu Beginn des Berichtsjahrs wurde zudem die Fassadensanierung des Depots in Zweilütschinen abgeschlossen.

Gewinnverwendungsantrag

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Umschlagseite des Geschäftsberichts dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 29 758 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 185 341, beträgt CHF 215 099. Der Reserve gemäss Art. 67 EBG wird der Spartenverlust der Infrastruktur von CHF 396 349 und der Reserve gem. Art. 36 PBG wird der Verlust der Sparte Personenverkehr von CHF 117 292 entnommen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 728 740 zur Verfügung. Der Verwaltungsrat beantragt nebst der Zuweisung von CHF 5000 an die allgemeine Reserve CHF 500 000 an Rücklage Schynige Platte-Bahn. Der verbleibende Saldo von 223 740 soll auf die neue Rechnung vorgetragen werden.

Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn	CHF	2011	%	2010	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		4 846 440	49,3	4 482 337	47,5	8,1
Gruppenreiseverkehr		964 929	9,8	947 910	10,0	1,8
Abonnementsverkehr		4 002 019	40,7	3 957 828	41,9	1,1
Erlösminderungen		- 159 026	- 1,7	- 116 159	- 1,2	36,9
Total Personenverkehr		9 654 362	98,1	9 271 916	98,2	4,1
Gepäckverkehr		185 276	1,9	169 622	1,8	9,2
Total Reiseverkehr		9 839 638	100,0	9 441 538	100,0	4,2
Güterverkehr		786	0,0	929	0,0	- 15,4
Total Verkehrsertrag		9 840 424	100,0	9 442 467	100,0	4,2

Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn	CHF	2011	%	2010	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2 497 162	70,2	2 386 035	67,2	4,7
Gruppenreiseverkehr		159 398	4,5	224 901	6,3	- 29,1
Abonnementsverkehr		898 064	25,3	937 051	26,3	- 4,2
Erlösminderungen		- 13 367	- 0,4	- 17 225	- 0,5	- 22,4
Total Personenverkehr		3 541 257	99,6	3 530 762	99,3	0,3
Gepäckverkehr		473	0,0	498	0,0	- 5,0
Total Reiseverkehr		3 541 730	99,6	3 531 260	99,3	0,3
Güterverkehr		13 745	0,4	26 304	0,7	- 47,7
Total Verkehrsertrag		3 555 475	100,0	3 557 564	100,0	- 0,1



Finanzbericht

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

Bilanz per 31. Dezember

Aktiven	CHF	2011	2010
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		13 685 233	14 804 348
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2 112 301	1 319 793
Übrige Forderungen		155 466	255 625
Lagervorräte		3 000	3 000
Aktive Rechnungsabgrenzung		339 634	58 599
Total Umlaufvermögen		16 295 634	16 441 365
Anlagevermögen			
Berner Oberland-Bahn		78 571 402	78 358 656
Schynige Platte-Bahn		6 605 842	1 662 078
Nebenbetriebe		407 467	420 616
Sachanlagen im Bau		1 103 490	8 956 954
Ersatzteile / Materialvorräte		578 950	418 062
Total Sachanlagen		87 267 151	89 816 366
Wertschriften und Darlehen		1 003	1 003
Beteiligungen		33 000	33 000
Total Finanzanlagen		34 003	34 003
Immaterielle Anlagen		538 441	642 240
Total Anlagevermögen		87 839 595	90 492 609
Total Aktiven		104 135 229	106 933 974
Passiven	CHF	2011	2010
Fremdkapital			
Finanzverbindlichkeiten		1 849 732	940 926
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1 252 328	1 231 268
Übrige Verbindlichkeiten		61 567	37 907
Passive Rechnungsabgrenzung		1 269 192	1 012 269
Kurzfristige Rückstellungen		178 271	103 733
Total kurzfristiges Fremdkapital		4 611 090	3 326 103
Vorauszahlungen		821 042	682 800
Langfristige Rückstellungen		1 394 300	1 396 300
Darlehen Bund und Kanton		65 941 698	66 691 430
Total langfristiges Fremdkapital		68 157 040	68 770 530
Total Fremdkapital		72 768 130	72 096 633
Eigenkapital			
Aktienkapital		12 341 000	12 341 000
Allgemeine Reserven		905 000	865 000
Freie Reserven		4 400	3 100
Reserve für eigene Aktien		620	1 920
Abschreibungsreserven		8 848 242	8 848 242
Rücklage für Erneuerungen		291 111	291 111
Rücklage Schynige Platte-Bahn		229 000	2 729 000
Rücklage Nebengeschäfte		60 000	60 000
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)		- 6 200 950	- 6 291 590
Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)		14 673 577	15 143 598
Vortrag vom Vorjahr		185 341	106 705
Jahresgewinn		29 758	739 255
Total Bilanzgewinn		215 099	845 960
Total Eigenkapital		31 367 099	34 837 341
Total Passiven		104 135 229	106 933 974

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

Gesamtunternehmung	CHF	2011	2010
Betriebsertrag			
Reiseverkehr		13 381 368	12 972 798
Güterverkehr		14 531	27 233
Total Verkehrsertrag		13 395 899	13 000 031
Abgeltung		12 301 453	12 749 250
Betriebsbesorgungen		3 275 171	3 478 281
Pacht und Miete		1 134 111	1 016 537
Leistungen für Dritte		461 632	498 776
Gewinne Veräusserungen		1 597 444	35 519
Übrige Erträge		269 680	265 183
Aktivierete Eigenleistungen		470 961	422 744
Total Nebenertrag		7 208 999	5 717 040
Total Betriebsertrag		32 906 351	31 466 321
Betriebsaufwand			
Gehälter und Löhne		- 10 872 984	- 10 754 168
Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge		- 1 135 169	- 916 086
Sozialaufwand		- 1 933 192	- 1 952 049
Übriger Personalaufwand		- 147 792	- 211 569
Leistungen der Personalversicherungen		332 045	270 751
Total Personalaufwand		- 13 757 092	- 13 563 121
Allgemeiner Aufwand		- 1 105 416	- 1 141 684
Marketing		- 682 539	- 553 320
Versicherungen und Schadenersatz		- 439 971	- 375 083
Aufwand für Dienstleistungen		- 4 131 682	- 3 783 680
Pacht und Miete		- 334 283	- 333 920
Energie und Verbrauchsstoffe		- 1 878 039	- 1 910 944
Warenaufwand		0	- 916
Informatikaufwand		- 230 774	- 190 568
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt		- 3 289 165	- 2 400 641
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten		- 480 154	- 543 223
Total Sachaufwand		- 12 572 023	- 11 233 979
Total Betriebsaufwand		- 26 329 115	- 24 797 100
EBITDA		6 577 236	6 669 221
Abschreibungen		- 6 443 502	- 6 042 943
EBIT / Operatives Ergebnis		133 734	626 278
Finanzertrag		182 654	190 256
Finanzaufwand		- 83 472	- 77 279
Total Finanzergebnis		99 182	112 977
Gewinn vor Steuern		232 916	739 255
Grundstückgewinnsteuer		- 203 158	0
Jahresgewinn		29 758	739 255

Anhang der Jahresrechnung

	CHF	2011	2010
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		63 418 700	54 044 200
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		215 366 000	212 305 000
Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung		250 000 000	250 000 000
Beteiligungen			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31.12.2011 CHF 100 000)		33 %	33 %
Eigene Aktien (Bestandteil der flüssigen Mittel)			
Bestand 1. Januar	(2011: 20 Aktien, 2010: 45 Aktien)		
Käufe	(2011: keine Aktien, 2010: keine Aktien)	0	0
Verkäufe	(2011: 13 Aktien, 2010: 25 Aktien)	- 1 300	- 2 500
Wertkorrektur		1 300	2 500
Bestand 31. Dezember	(2011: 7 Aktien, 2010: 20 Aktien)	0	0
Aktionärsstruktur			
Bedeutende Aktionäre:	Beteiligungsquote		
Schweizerische Eidgenossenschaft		36 %	36 %
Staat Bern		34 %	34 %
Rolly Fly SA Holding, Chur		12 %	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 30.3.2012 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 62 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 Gesellschaften 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 963 748 (Vorjahr CHF 976 834) belaufen sich auf CHF 279 487 (Vorjahr CHF 288 282) zuzüglich Vorsorgeaufwendungen des Arbeitgebers von CHF 56 701 (Vorjahr CHF 42 961). An der höchsten Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung Urs Kessler von CHF 258 650 (Vorjahr CHF 246 027) partizipiert die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit CHF 75 009 (Vorjahr CHF 71 348) plus CHF 15 038 (Vorjahr CHF 10 723) Vorsorgeaufwand. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat keinem Geschäftsleitungsmitglied Darlehen gewährt.

Beteiligungsverhältnisse von Verwaltungsrats- und Geschäftsleitungsmitgliedern

Offenlegung gemäss Artikel 663c OR

	Anzahl Aktien		Stimmrechtsanteil
	2011	2010	2011
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	10	0	0,01%
Dr. Madeleine Howald, Verwaltungsrat	7	7	0,01%
Stephanie Dübi, Verwaltungsrat	1	0	0,00%
Martin Schmied, Verwaltungsrat	10	10	0,01%
Total Verwaltungsrat	34	23	0,03%
Geschäftsleitung			
Urs Kessler, Vorsitzender der GL	10	10	0,01%
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


**KPMG AG
Wirtschaftsprüfung**

 Hofgut
CH-3073 Gümligen-Bern

 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, Erfolgsrechnung und Anhang (Seite 16 bis 20), für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2011 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 vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

 Thomas Studhalter
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

 Christine Perler
Zugelassene Revisionsexpertin

Gümligen-Bern, 3. April 2012

Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2011	2010
Jahresgewinn		29 758	739 255
Abschreibungen auf Sachanlagen und Ersatzstücken		6 339 703	5 939 144
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen		103 799	103 799
Auflösung / Bildung Rückstellungen		72 537	- 53 472
Buchgewinn aus Verkäufen von Sachanlagen		- 1 597 444	- 35 519
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		- 369 864	27 857
Cashflow Nettoumlaufvermögen		4 578 489	6 721 064
Zu- / Abnahme nicht monetäres Umlaufvermögen (ohne flüssige Mittel)		- 973 384	674 330
Zunahme kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen)		301 643	412 763
Vorauszahlungen für Leistungen		204 180	0
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		4 110 928	7 808 157
Investitionen in Sachanlagen		- 6 987 211	- 9 262 099
Devestitionen Sachanlagen		1 598 094	36 241
Devestitionen Finanzanlagen		0	50 000
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 5 389 117	- 9 175 858
Free Cashflow		- 1 278 189	- 1 367 701
Erhöhung von Finanzverbindlichkeiten		1 100 000	0
Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten		- 940 926	- 929 118
Geldfluss aus Finanztätigkeit		159 074	- 929 118
Veränderung flüssige Mittel		- 1 119 115	- 2 296 819
Flüssige Mittel 1. Januar		14 804 348	17 101 167
Flüssige Mittel 31. Dezember		13 685 233	14 804 348
Veränderung flüssige Mittel		- 1 119 115	- 2 296 819

Anlagenrechnung

Sachanlagen- und Abschreibungsspiegel

	CHF Anschaffungswerte				Abschreibungen				
	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	11 154 553	1 607 000	- 61 129	12 700 424	4 360 254	352 779	- 61 129	4 651 904	8 048 520
Unter-, Oberbau	58 879 869	432 414	- 173 009	59 139 274	24 351 888	1 668 426	- 172 359	25 847 955	33 291 319
Bahntechnik	21 485 522	647 000	- 314 500	21 818 022	11 279 738	817 092	- 314 500	11 782 330	10 035 692
Übrige Sachanlagen Infrastruktur	6 754 639	346 700	- 29 000	7 072 339	4 224 378	302 244	- 29 000	4 497 622	2 574 717
Total Infrastruktur	98 274 583	3 033 114	- 577 638	100 730 059	44 216 258	3 140 541	- 576 988	46 779 811	53 950 248
Schienenfahrzeuge	65 088 864	732 000	- 592 956	65 227 908	42 085 558	2 416 006	- 592 956	43 908 608	21 319 300
Übrige Sachanlagen Verkehr	4 945 304	2 194 000	- 701 768	6 437 536	3 648 278	189 171	- 701 768	3 135 681	3 301 855
Total Verkehr	70 034 168	2 926 000	- 1 294 724	71 665 444	45 733 836	2 605 177	- 1 294 724	47 044 289	24 621 155
Total Berner Oberland-Bahn	168 308 751	5 959 114	- 1 872 362	172 395 503	89 950 094	5 745 718	- 1 871 712	93 824 100	78 571 402
Schynige Platte-Bahn (SPB)									
Schienenfahrzeuge	704 447			704 447	532 785	11 297		544 082	160 365
Übrige Sachanlagen Bahn	3 110 714	683 562	- 64 000	3 730 276	2 320 644	92 269	- 64 000	2 348 913	1 381 363
Berghotel Schynige Platte	1 371 265	4 698 000	- 314 000	5 755 265	670 919	334 232	- 314 000	691 151	5 064 114
Total Schynige Platte-Bahn	5 186 426	5 381 562	- 378 000	10 189 988	3 524 348	437 798	- 378 000	3 584 146	6 605 842
Nebengeschäft									
Wohnhäuser	606 472			606 472	185 856	13 149		199 005	407 467
Total Nebengeschäft	606 472	-	-	606 472	185 856	13 149	-	199 005	407 467
Sachanlagen im Bau									
BOB Infrastruktur	661 354	517 579	- 180 542	998 391					998 391
BOB Verkehr	2 714 131	13 180	- 2 714 131	13 180					13 180
SPB	5 581 469	66 919	- 5 556 469	91 919					91 919
Total Sachanlagen im Bau	8 956 954	597 678	- 8 451 142	1 103 490	-	-	-	-	1 103 490
Immaterielle Anlagen									
BOB Infrastruktur	1 010 125			1 010 125	555 125	77 000		632 125	378 000
BOB Verkehr									-
SPB	348 034			348 034	160 794	26 799		187 593	160 441
Total immaterielle Anlagen	1 358 159	-	-	1 358 159	715 919	103 799	-	819 718	538 441

Investitionsrechnung Infrastruktur Berner Oberland-Bahn

CHF	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen in Bau (Saldo)	Total
Grundstücke und Gebäude	2 114 350	1 599	2 115 949	155 675	1 607 000	353 274	2 115 949
Unter-, Oberbau	1 091 777	21 113	1 112 890	127 646	432 414	552 830	1 112 890
Bahntechnik	847 798	59 855	907 653	516	830 000	77 137	907 653
Übrige Sachanlagen Infrastruktur	180 713	-	180 713	1 863	163 700	15 150	180 713
Total	4 234 638	82 567	4 317 205	285 700	3 033 114	998 391	4 317 205

Corporate Governance

Die nachfolgenden Informationen zur Corporate Governance beziehen sich auf den Stand am 31. Dezember 2011. 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. Am Stichtag 31. Dezember 2011 hatten folgende Aktionäre einen Anteil von über 3% am Gesamtkapital:

Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern	36%
Staat Bern, Bern	34%
Rolly Fly SA Holding, Chur	12%
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 2011.

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, Thurbo, RhB, 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

Stephanie Dübi (1957, CH) **1** Rechtsstudium Universität Bern / Fürsprecherin **2** Tätigkeiten in den Kantonsverwaltungen Bern und Zürich, Mitarbeit in Advokaturbüro Zürich **3** Stv. Generalsekretärin Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion **4** Keine **5** Keine **6** Keine **7** Keine **8** Keine **9** 01.01.2011 / 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

Martin Schmied (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 Lüschnentäler **7** Keine **8** Mitglied GFO Lauterbrunnen; Vizepräsident Zivilschutzfachkommission der Gemeinde Interlaken **9** 16.5.2007 / 2013 **10** Nicht exekutiv

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

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 2011 fünf Mal.

Die Aufgaben des Verwaltungsrats sind in den Statuten und im Organisationsreglement festgelegt. Er ist befugt, in allen Anlässen 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. Neben 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 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** 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; VR Congress Centre Kursaal Interlaken AG **7** Vorstandsmitglied der IG Berner Luftverkehr; Vorstand Handels- und Industrieverein des Kantons Bern; Vorstandsmitglied Interlaken Tourismus (TOI) **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. t. 2006 Mitglied der Geschäftsleitung, Leiter Technik; ab 2009 Leiter Infrastruktur **6** Leiter Delegation Bahnhofgemeinschaft Interlaken Ost **7** Vorstandsmitglied Schwellegemeinde Bödeli Süd; Delegierter UNESCO Welterbe; Mitglied VöV-Ausschuss Bau; Stiftungsrat der Internationalen Stiftung für die Hochalpine Forschungsstation Jungfraujoch und Gornergrat **8** Keine

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 (Rücktritt per 3.1.2012) **5** Eintritt als Direktionssekretär (später Leiter Direktionsabteilung) und Sekretär der Verwaltungsräte, 1998 Mitglied der Geschäftsleitung **6** Mitglied Stiftungsrat der Personalvorsorge-stiftung der Jungfraubahnen; VR-Vizepräsident Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG; Mitglied Vorsorgekommission Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG; Sekretär Verwaltung Genossenschaft Mönchsjoehütte; 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

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

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, er achtet darauf, 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.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 *Stephanie Dübi* zum Kanton werden hier als «nicht nahestehend» klassifiziert. Die Zurechnung des Aktienbesitzes von Bund und Kanton zu deren Vertretern wäre nicht sachgerecht, da Herr Blumenthal und Frau Dübi 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	4⅛	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	5⅝	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
2011	2 577 877	753	9 840 424	- 513 642	98,4	2011

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
2011	208 911	112	3 555 475	511 686	112,3	2011

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	–
Niveaureisungen		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

Einladung zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

23. Mai 2012, 14:00 Uhr, Gemeindesaal Hohsteg, Lauterbrunnen.

Traktanden:

1. Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2011

Antrag des Verwaltungsrats: [Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2011.](#)

2. Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2011	29 758
Vortrag vom Vorjahr	185 341
Bilanzgewinn	215 099
Entnahme aus Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)	396 349
Entnahme aus Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)	117 292
Zur Verfügung der Generalversammlung	728 740

Antrag des Verwaltungsrats:

Zuweisung von

CHF 5 000 an allgemeine Reserve

CHF 500 000 an Rücklage Schynige Platte-Bahn

Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 223 740 auf neue Rechnung.

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung

Antrag des Verwaltungsrats: [Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung.](#)

4. Wahl der Revisionsstelle

Antrag des Verwaltungsrats: [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 2. Mai 2012 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, 22. Mai 2012, 12:00 Uhr, bei einer der folgenden Stellen zu beziehen:

- BEKB | BCBE in Bern, für Entris AG, Gümligen
- Direktion der Gesellschaft in Interlaken

Interlaken, 3. April 2012, der Verwaltungsrat

