

Geschäftsbericht 2012

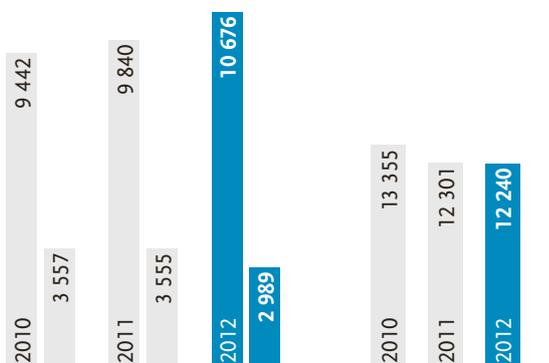
Berner Oberland-Bahnen AG

JUNGFRAU

TOP OF EUROPE



Kennzahlen 2012



Verkehrsertrag
BOB | SPB Tausend CHF

Abteilung BOB
Tausend CHF

Ergebnisse im Überblick	CHF	2012	2011
Berner Oberland-Bahn		394 161	- 513 642
Schynige Platte-Bahn		- 35 023	511 686
Nebengeschäfte		20 246	31 714
Jahresgewinn BOB AG		379 384	29 758
Vollzeitstellen			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		130	130
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		17	16
Total		147	146

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:		
Stephanie Dübi	Bern	

Sekretär des Verwaltungsrats

Christoph Schläppi

Revisionsstelle

KPMG AG 2013

Geschäftsleitung (GL)

Urs Kessler, Vorsitzender	Wilderswil
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 Würigler Interlaken

Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn

Werner Amacher Gsteigwiler

Erweiterte Geschäftsleitung

Thomas Aebischer Leiter Betriebseinheit Wengernalpbahn	Unterseen
Therese Jaun Schmid Leiterin Fachbereich Human Resources	Steffisburg
Marco Luggen Leiter Firstbahn und WAB Wintersport	Grindelwald
Gabriel Roth Leiter Fachbereich Zugförderung und Werkstätte und Betriebseinheit Jungfraubahn	Ringgenberg
Stefan Würigler Leiter Fachbereich Vertrieb und Produktion und Betriebseinheit Berner Oberland-Bahn	Interlaken

*Berner Oberland-Bahnen AG, Geschäftsbericht 2012***Jahresbericht**

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

12–19 **Finanzbericht**20–23 **Corporate Governance**24–27 **Statistische Angaben**28 **Technische Angaben**UG 3 **Einladung zur ordentlichen Generalversammlung****Glossar:**

Berner Oberland-Bahnen AG: Aktiengesellschaft mit Sitz in Interlaken, über deren Geschäftstätigkeit vorliegend berichtet wird.

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

BOB: Abkürzung für Berner Oberland-Bahn.

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

SPB: Abkürzung für Schynige Platte-Bahn.

Jungfraubahn-Gruppe: 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*

In der touristischen Hochsaison erbringt die Berner Oberland-Bahn monatlich rund 3,5 Mio. Personenkilometer. In der Zwischensaison geht diese Zahl beinahe auf eine Million zurück. Dies belegt eindrücklich den engen Zusammenhang zwischen der Tourismuswirtschaft und der Nachfrage im regionalen Personenverkehr in den beiden Lüttschinentälern. Die Berner Oberland-Bahn bringt Feriengäste aus der Schweiz und aus aller Welt in die Tourismusorte am Fusse von Eiger, Mönch und Jungfrau. Sie reisen insbesondere ab den Flughäfen mit dem ÖV und zunehmend direkt mit den Intercity-Zügen und mit den ICE-Zügen sogar aus Deutschland an. Im Tagesgeschäft ist zudem die Zubringerfunktion für das Jungfraujoch von grosser Bedeutung. Die Jungfrauabfahrten sind bestrebt, im internationalen Reisegeschäft diejenigen Gruppenreisenden, die in Interlaken übernachten, mit dem Zug zur Wengernalpbahn/Jungfrauabfahrt zu bringen. Die Sonderaktionen für den Schweizer Markt werden mit Ausgangsbahnhof Interlaken Ost konzipiert, damit die Anreise generell mit dem ÖV erfolgt oder die Gäste ihre Autos mehrheitlich auf den P&R-Plätzen in Interlaken, Wilderswil und Zweilütschinen abstellen.

Im Geschäftsbericht 2003 ist Folgendes zu lesen: «Erfreulich ist, dass im vergangenen Geschäftsjahr der Trend der Abwanderung der Gruppenreisen auf die Strasse gestoppt werden konnte. Noch lässt sich nicht abschätzen, ob diese positive Entwicklung sich auch in der Zukunft fortsetzt. Sie war jedoch immerhin geeignet, den leichten Rückgang beim Einzelreiseverkehr zu kompensieren.» Aus heutiger Sicht kann das, was sich damals als Trendwende abzeichnete, als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Vor allem Gäste aus China und aus Südkorea benutzen auf ihrer Reise zum Jungfraujoch den öffentlichen Verkehr. Sie reisen sowohl in Gruppen als auch als Einzelreisende ab Interlaken Ost. Die Strasse wird namhaft entlastet.

Primär aufgrund dieser «touristischen» Erträge konnten die Abgeltungen im Personenverkehr seit 2005 kontinuierlich gesenkt werden. Allerdings ist der Verkehrsertrag mit hohem touristischem Anteil recht volatil und entsprechend schwierig zu budgetieren. Oftmals wurden die Erwartungen, die den Abgeltungsverhandlungen zugrunde lagen, übertroffen, und die Reserve nach Art. 36 PBG konnte regelmässig geäuft werden. In den Jahren 2008 und 2009 allerdings spürte die Berner Oberland-Bahn die Auswirkungen der Schweinegrippe und der weltweiten Finanzmarktkrise. Seither steht das Risiko eines Nachfragerückgangs stärker im Fokus unserer Risikobeurteilung. In der Mittelfristplanung dürfen wir nicht von einem unveränderten Wachstum der Verkehrseinnahmen ausgehen. Mit den Abgeltungsgebern suchten wir den Dialog über die entsprechenden Auswirkungen auf die Abgeltung. Diese anerkennen, dass die *Berner Oberland-Bahnen AG* den Gesetzmässigkeiten der touristischen Nachfrage Rechnung tragen und entsprechend risikobewusst budgetieren muss.

Wenn es eines weiteren Beweises bedurft hätte, dass die touristischen Märkte sich rasch verändern können, so ist dieser im Jahr 2012 eindrücklich geliefert worden. Die Schweiz als Reiseland leidet unter einer generell gedämpften Wirtschaftslage im umliegenden Europa. Für die ausländischen Gäste und letztlich auch für die vom Wechselkurs begünstigten Schweizer galten die hiesigen Angebote als teuer. Entsprechend stagniert die Nachfrage nach Ausflügen und Ferien in den Schweizer Bergen. Darunter litt die Schynige Platte-Bahn, die erstmals seit 2005 im Verkehrsertrag die Grenze von CHF 3 Mio. nicht mehr überschreiten konnte. Trotz etlichen Massnahmen zur kurzfristigen Kostenreduktion resultierte für dieses Geschäftsfeld ein Verlust von CHF 35 000. Ganz anders die Berner Oberland-Bahn, die vom Erfolg der Jungfrauabfahrt, die ihr 100-Jahr-Jubiläum feiern konnte, direkt profitierte. Das Jungfraujoch erreichte mit 833 000 Gästen einen neuen Besucherrekord. Dies hatte auch bei der *Berner Oberland-Bahnen AG* überaus positive Auswirkungen. Die Verkehrsstatistik der Berner Oberland-Bahn weist für das Jahr 2012 eine Zunahme der verkauften Fahrkarten um 9,2 % aus. Der Verkehrsertrag ist um 8,5 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Diese Zunahme im Personenverkehr bildet die Basis für den gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegenen Unternehmensgewinn von CHF 379 000. Die einzelnen Spartengewinne Verkehr (CHF 327 612) und Infrastruktur (CHF 66 549) werden vorschriftsgemäss der jeweiligen Reserve zugewiesen (siehe Seite 10).

Abgeltung

Die Abgeltung für das Jahr 2012 wurde gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert ausgehandelt und betrug CHF 12,2 Mio. CHF 4,5 Mio. entfielen dabei auf die Sparte Personenverkehr. Die Besteller (Bund und Kanton) sind verpflichtet, die Abgeltung mit der Transportunternehmung so zu vereinbaren, dass das bestellte Angebot kostendeckend produziert werden kann. Das Budget und der Finanzplan für die Bestellperiode bilden die Basis für die Aushandlung der Höhe der Abgeltung. Die im Offertverfahren vorgelegten Budgets sind jedoch keine fixe Vorgabe, vielmehr sind sie selbst Gegenstand der Verhandlungen. Sie sind von der Sichtweise, unter der sie erstellt werden, wesentlich beeinflusst: Ein nach betriebswirtschaftlichen Überlegungen erstellter Voranschlag sieht anders aus als einer, der im Sinne von Zielvorgaben ambitionöse, bisher unerreichte Zahlen enthält. Im Vorjahr haben wir im Geschäftsbericht auf eine sich abzeichnende Kontroverse hingewiesen: Wir sahen uns gehalten, bei den Verkehrserträgen risikobewusster und damit vorsichtiger und zurückhaltender zu prognostizieren. Dagegen erwarteten die Abgeltungsgeber mit einem Seitenblick auf die vorhandenen Reserven eine ambitionöse Budgetierung der Einnahmen, um die Abgeltung tief zu halten.

In unserer Finanzplanung, basierend auf vorsichtigen Wachstumsprognosen einerseits und Abgeltungen auf einem erwartungsgemäss unveränderten, tendenziell sinkenden Niveau andererseits, öffnete sich eine finanzielle Schere, die so nicht hingenommen werden konnte. In Gesprächen mit dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern und dem Bundesamt für Verkehr konnte das gegenseitige Verständnis für unsere Art der Budgetierung und Finanzplanung, sprich für die realistischen Erwartungen an (touristische) Erfolge, welche die Abgeltung entlasten, gefördert werden. Daraus resultierte eine vermehrt risikoorientierte Sichtweise in den Abgeltungsverhandlungen, die Chancen und Gefahren berücksichtigt. Letztlich ist es den Abgeltungsgebern und dem Verwaltungsrat gleichermaßen ein Anliegen, den Bestand des Unternehmens und damit den Bestand einer guten ÖV-Anbindung zu sichern.

Bei den Verhandlungen zum Personenverkehr für das Jahr 2013 war eine markante Erhöhung der Trassenpreise zu berücksichtigen. Diese wurden zugunsten der Sparte Infrastruktur um 42 % angehoben. Die Abgeltung wurde entsprechend deutlich auf rund CHF 6 Mio. erhöht. Berücksichtigt wurde auch eine Veränderung im Verteilschlüssel der Generalabonnemente. Um die Rechnung ausgeglichen zu gestalten, reichte die erhöhte Abgeltung jedoch nicht aus. Es musste auch ein Anstieg im Verkehrsertrag budgetiert werden. Die vom direkten Verkehr per Ende 2012 mit dem Preisüberwacher ausgehandelte Tarifanpassung genügt nicht, um das notwendige Umsatzwachstum zu erreichen. Wir haben unsere Erwartungen gegenüber dem Vorjahresbudget real gegen oben angepasst. Wir und letztlich auch unsere Abgeltungsgeber glauben an weiterhin starke Erträge aus dem Tourismusgeschäft und damit in erster Linie an den Erfolg im Asiengeschäft der Jungfraubahn-Gruppe. Allerdings war zu beachten, dass nicht ohne Weiteres an den Erfolg aus dem Jubiläumsjahr angeknüpft werden kann.

Eisenbahnrechtliche Reserven

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* verfügt über eine aus Gewinnen der Talbahn geäußerte Reserve. Diese ist dem Personenverkehr zuzurechnen. Die Infrastruktur dagegen weist eine «negative Reserve» aus, wobei diese de facto eine interne Schuld gegenüber der Sparte Personenverkehr darstellt, die aus der rechnerischen Trennung der Sparten im Rahmen der Bahnreform 2 entstanden ist.

Es wäre an sich verlockend, mit ungenügenden Zahlungen für das bestellte Angebot Verluste im regionalen Personenverkehr zu provozieren, dies mit dem Ziel, die Rücklage abzubauen. Dies würde jedoch das System der Abgeltungsvereinbarung, das im Gegensatz zur überholten «Defizitgarantie» unternehmerische Leistung honorieren will, unterlaufen. Der Spardruck, der auf der öffentlichen Hand lastet, lässt aber auch keinen Spielraum für Abgeltungen, die einer Art Risikoversicherung gleich-

kommen würden, zu. Unter diesen Prämissen wird die Abgeltungsvereinbarung zu einem Balanceakt mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit, dass künftig auch Verluste ausgeglichen werden müssen. Daher ist es wichtig, über mehr Sicherheit durch Reserven zu verfügen. Wir verzichten aus diesen grundsätzlichen Überlegungen auch auf den Abbau über Ausschüttungen. Dies umso mehr, als damit liquide Mittel abfließen würden. Solche hat die Personenverkehrssparte angesichts des Bedarfs im Bereich des Rollmaterialparks, der Werkstätten und der Remisierung dringend nötig.

Leistungsvereinbarung Infrastruktur, Buechitunnel

Im Bereich Infrastruktur wurde eine Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 abgeschlossen. Die Infrastruktur Berner Oberland-Bahn wird Betriebsmittel in der Höhe von CHF 14,7 Mio. und Abschreibungsmittel von CHF 16,2 Mio. erhalten. Zur Finanzierung der Investitionen stehen öffentliche Darlehen von CHF 33,6 Mio. in Aussicht. Insgesamt werden der *Berner Oberland-Bahnen AG* damit CHF 64,5 Mio. zur Verfügung stehen (Betriebsmittel + Abschreibungen + Darlehen).

Die im Plan enthaltenen Investitionsprojekte belaufen sich auf insgesamt CHF 55,7 Mio., wobei CHF 5,8 Mio. das sogenannte Überbuchungskonto belasten. Mit anderen Worten sind letztlich nur CHF 49,9 Mio. fest zugesichert. Es wird nur möglich sein, alle BOB-Vorhaben wirklich auch zu realisieren, wenn andernorts nicht alle geplanten Projekte ausgeführt werden können. Dies ist angesichts der üblichen Verzögerungen in einzelnen Projekten nicht ausgeschlossen. In der Planung ist der Buechitunnel mit CHF 35,5 Mio. das wichtigste Objekt.

Der neue Buechitunnel, ein 700 Meter langer Tunnel im «Buechiwald» zwischen Zweilütschinen und Lütschental auf der Strecke nach Grindelwald, wird die Betriebssicherheit der Bahn stark erhöhen. Mit ihm wird ein kurvenreicher, unübersichtlicher Streckenabschnitt ersetzt, der schon mehrmals durch Naturereignisse (Lawinen, Steinschlag, Hochwasser) in Mitleidenschaft gezogen wurde und der zwei Tunnel mit ungenügendem Lichtraumprofil aufweist. Im Portalbereich Ost muss auf einen Teil der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Gündlischwand besonders Acht genommen werden. Hier konnten Lösungen für einen genügenden Schutz während Bau und Betrieb gefunden werden. Aller Voraussicht nach kann mit dem Bau des Tunnels im August 2013 begonnen werden (Bauzeit 3 Jahre). Die notwendigen Bewilligungen liegen vor, und mit ersten Vorbereitungsarbeiten für die Baustelleninstallation wurde begonnen.

Rollmaterial

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 umfas-

sendere konzeptionelle Überlegungen einher. Eine erste Auslegeordnung für den Investitionsbedarf in der Sparte Verkehr bestätigte den hohen Investitionsbedarf, der uns bewegt, der Generalversammlung in jedem Fall die Thesaurierung bzw. Zurücklegung des Gewinns aus der Sparte Personenverkehr zu beantragen: Basierend auf den Überlegungen zum künftigen Betriebskonzept der Berner Oberland-Bahn, den neusten Entwicklungen in der Fahrgastinformationstechnologie, der Zustandsanalyse von Bahnhöfen und Sicherungsanlagen sowie den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gehen wir von einem voraussichtlichen Investitionsbedarf bis Mitte der Zwanzigerjahre von CHF 90 Mio. (CHF 65 Mio. für Rollmaterial) aus. Dieser Betrag beruht allerdings lediglich auf einer groben Schätzung und geht über die in den Leistungsvereinbarungen enthaltenen Investitionen hinaus.

Die drei Triebwagen ABeh 4/4 311–313 wurden 1987 bei der BOB in Betrieb gesetzt. Sie werden noch bis zur Beschaffung neuer Triebzüge im täglichen Fahrplanbetrieb im Einsatz bleiben. Danach werden sie für Extrafahrten an Spitzentagen sowie für Dienstfahrten (z. B. Schneeräumung) bis mindestens ins Jahr 2035 weiter eingesetzt. Wir werden sie daher mit folgender Zielsetzung modernisieren:

- Verlängerung der Fahrzeuglebensdauer um rund 20 Jahre
- Verbesserung des Fahrverhaltens
- Komfortsteigerung für die Fahrgäste
- Anpassung des Erscheinungsbildes an das neue BOB-Design
- Ergonomische Gestaltung der Führerstände
- Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)

Das Programm kostet CHF 600 000 pro Fahrzeug und dauert von 2013 bis Ende 2016.

Vermehrte Anreise mit dem öffentlichen Verkehr

Nachdem asiatische Besucher des Jungfrauochs erfolgreich vom Reiscar auf die Bahn geholt wurden (der Umsatz der BOB mit südkoreanischen Gästen stieg von 1996 bis 2006 um das 59-Fache), könnten es nun die Wintersportler sein, die künftig ebenfalls vermehrt den Zug benützen. Anlass dazu gibt die Erneuerung der *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen* im Jahre 2016 und die damit einhergehende Neukonzeption der Skigebietserschliessung. Die Planung sieht eine neue Haltestelle der Berner Oberland-Bahn im Raum Grindelwald-Rothenegg vor. In einem modernen, komfortablen Terminal sollen die Fahrgäste direkt in Richtung Skigebiet und Jungfrauoch umsteigen können.

Im Rahmen einer Studie, die von den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen veranlasst wurde, entstand vorerst die umstrittene Idee einer «Y-Bahn» von Grindelwald Grund je nach Männlichen und Kleine Scheidegg. Aus den breit angelegten

Prüfungsarbeiten zur «Y-Bahn», an der sich neben den Bergbahnen auch die Bergschaften Itramen und Wärgistal beteiligten, ging die aktuelle V-Variante Männlichen/Eigergletscher hervor: Kernstück der neuen «V-Bahn» sind zwei Gondelbahnen. Eine 8er-Gondelbahn führt vom *Grund* über *Holenstein* zum *Männlichen* und eine 3-S-Bahn, «Eiger Express», vom gleichen Ausgangspunkt direkt zum *Eigergletscher*. *Eigergletscher* ist der höchstgelegene und schneesicherste Punkt des Skigebiets Männlichen-Kleine Scheidegg und bietet erst noch einen direkten Zugang zur Jungfraubahn. Mit den neuen Bahnsystemen können die Ansprüche der Skifahrer nach einer raschen und komfortablen Beförderung erfüllt werden. Mit der neuen Transportkapazität entspricht die «Staging-Time»¹ wieder internationalen Standards. Aus Sicht des Wintersportlers bedeutet dies einen stressfreien Aufbruch zum täglichen Sportvergnügen, ohne sich um Wartezeiten kümmern zu müssen. Er wird zudem die Talpisten besser nutzen können.

Die «V-Bahn» besticht nach Ansicht der Jungfraubahn-Gruppe durch ihre Verankerung in den beiden Geschäftsfeldern *Jungfrauoch – Top of Europe* und *Wintersport*. Damit werde die Investition breit abgestützt und ihr Erfolg entsprechend gesichert. Für die *Berner Oberland-Bahnen AG* bietet sich die Gelegenheit, ihre Einbindung in den internationalen Ausflugs-tourismus zu konsolidieren. Über die neue V-Bahn wird auch ein grosser Teil des Verkehrs zum Jungfrauoch abgewickelt, und ein direkter Anschluss hat allein schon aus dieser Sicht das Potenzial für eine lohnende Investition. Gleichzeitig eröffnet sich eine neue Chance im Wintersportgeschäft: Die Berner Oberland-Bahn präsentiert sich für Tagesgäste als eine sehr gute Alternative zur Anreise mit dem Privatfahrzeug. Die Reisezeit mit dem ÖV ab Bern zuoberst ins Skigebiet würde beispielsweise gerade noch 1 Stunde und 50 Minuten dauern.

Die neue «V-Bahn» hat Auswirkungen auf die gesamte Region. Es entsteht eine neue verkehrstechnische Vernetzung und in *Grindelwald Grund* eine Konzentration der Zutrittsportale, sodass die Servicedienstleistungen (Ausrüstung, Fahrkartenverkauf usw.) entsprechend fokussiert konzipiert werden könnten. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Grindelwald und der Gemeinde Lauterbrunnen wird an neuen Lösungsansätzen für Pisten, Verkehrslenkung, Parkierung und die Verbesserung der Verbindung der Teilskigebiete gearbeitet. Der Beitrag der *Berner Oberland-Bahnen AG*, die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr zu stärken, würde bestens in diese Konzeption passen. Der Verwaltungsrat prüft derzeit die Auswirkungen der geplanten neuen touristischen Bahnen auf die Verkehrsströme zwischen Interlaken und Grindelwald sowie Interlaken und Lauterbrunnen und wird die sich für die *Berner Oberland-Bahnen AG* bietenden Chancen und auch Risiken in seine strategischen Überlegungen und Entscheide einbeziehen.

¹ Staging hier als Begriff aus der Industrie oder der Baubranche: Einrichtungs-Zeit, Vorbereitungs-Zeit, Rüst-Zeit. Gemeint ist die Zeit, bis das Skigebiet unter voller Auslastung in Betrieb ist. Diese Zeit sollte rund zwei Stunden betragen und erfordert somit für ein Skigebiet mit einer Kapazität von 12 000 Gästen eine theoretische Förderleistung von 6000 PAX/h.

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung der Region und ist bereit, bei der Bewältigung des sich daraus ergebenden Verkehrsaufkommens mitzuhelfen. Dabei wird sie von der öffentlichen Hand unterstützt. Die Station Rothenegg hat in der Leistungsvereinbarung mit Bund und Kanton (Infrastruktur-Plan) Aufnahme gefunden, das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr hat technische Unterstützung angeboten. Entscheidende Weichen für all diese Vorhaben wird jedoch die lokale Bevölkerung in den Abstimmungen zu den kommunalen Nutzungsordnungen stellen. Die Jungfrau-bahnen fördern den Dialog über die neuen Projekte mit laufenden Informationen und einem engen Kontakt zu allen Beteiligten. Die Bevölkerung hat die vielfältigen Informationsangebote bisher rege genutzt.

Marketing

Die Wachstumsstrategien der Jungfrau-bahnen 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 zeigt, ist das primär im Zusammenhang mit der erfolgreichen Vermarktung des Jungfraujochs und anderer touristischer Ziele zu erreichen.

Das Jubiläum 100 Jahre Jungfrau-bahn wurde intensiv zur Kommunikation und Promotion genutzt. Die besondere Präsenz im House of Switzerland an den Olympischen Spielen in London und im Pavillon an der Weltausstellung in Yeosu, Korea, stand im Zusammenhang mit der 100-Jahr-Feier. Im Jubiläumsjahr genossen die Jungfrau-bahnen eine überdurchschnittliche Medienpräsenz. Sie haben Aufmerksamkeit erzeugt und auf der ganzen Welt das Bild von einer Gruppe dynamischer und innovativer Unternehmen hinterlassen, zu denen auch die *Berner Oberland-Bahnen AG* gehört.

Die Einbettung der *Berner Oberland-Bahnen AG* in den Verbund der Jungfrau-bahnen und die Integration in die Promotionen und Sonderangebote der Jungfrau-bahn, Wengernalpbahn und Firstbahn ermöglichen die direkte Partizipation an dieser Entwicklung. Wir beteiligen uns mit rund CHF 698 000 über die gemeinsame Managementgesellschaft an den Marketingkosten der Allianz. Zudem fördern wir durch die Erhöhung der Qualität des Angebots den Umstieg von der Strasse, konkret vom Reisekar, auf die Schiene. An unseren strategischen Verkaufspunkten in Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken unterstützen wir die Distribution nach Kräften. Am Tor zu unserer Region, am Bahnhof Interlaken Ost, wurde 2012 ein neuer Infopavillon fertiggestellt. Einer der beiden neuen Schalter wird von Personal der *Berner Oberland-Bahnen AG* besetzt. Der andere wird während der Hochsaison von den regionalen Tourismusorganisationen gemeinsam betreut. Marketing-Anstren-

gungen, um das Feriengeschäft zu beleben, können die Jungfrau-bahnen nicht im Alleingang unternehmen. Sie sind dabei auf die Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen angewiesen, wobei sie oftmals den Anstoss für besondere Aktionen geben. Das Winter-Sonderangebot 2 für 1 beispielsweise, wurde in Zusammenarbeit mit der Jungfrau Region Marketing AG vermarktet und verkauft.

Die Online-Verkaufsplattform auf *jungfrau.ch* wurde für die Buchung kompletter Ferienaufenthalte im Paket oder individuell konzipiert. Die Möglichkeit, in Selbstbedienung über das Internet verkaufen zu können, eröffnet ein Sparpotenzial und macht die Jungfrau-bahnen Individualreisenden aus aller Welt direkt zugänglich. Neu ist das Reservationssystem für das Parkhaus Lauterbrunnen in die Online-Plattform integriert. 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 Jungfrau-bahnen 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. Die Jungfrau-bahnen 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 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 Jungfrau-bahnen 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 befasste sich der Verwaltungsrat neben den markt- und finanzspezifischen Fragen (Umfeld, touristischer Verkehr, Abgeltungsentwicklungen), die wir weiter oben bereits besprochen haben, auch mit wichtigen operativen Fragen. So ist beispielsweise die Brücke der Berner Oberland-Bahn, welche die

Parkhauszufahrt in Lauterbrunnen überspannt, verstärkt in Bewegung geraten. Messungen ergeben, dass sich das ganze Areal in der Umgebung verschiebt. Betroffen ist auch die Einfahrweiche in den Bahnhof Lauterbrunnen. Im Sinne von Sofortmassnahmen wurden die geologischen Beobachtungen intensiviert. Nach Vorliegen weiterer Messungen wird eine Überprüfung der Massnahmen und eine Lösungssuche unter Beizug von Fachspezialisten erfolgen.

Aktionariat

Auch 2012 wurden die Aktien der *Berner Oberland-Bahnen AG* an der Börse nur spärlich gehandelt (182 Stück). Der Aktienkurs bewegte sich zwischen CHF 70 und CHF 100. Die Aktionäre mit einem Aktienbesitz über 3% sind im Anhang zur Jahresrechnung auf Seite 14 aufgeführt. Sie haben uns auf unsere Anfrage freundlicherweise Angaben zum aktuellen Stand ihres Besitzes gemacht.

Zu Beginn des Jahres 2013 wurde durch Volk und Stände der Schweiz die sogenannte Minder-Initiative angenommen. Die neuen Vorschriften, die es voraussichtlich ab 2014, eventuell ab 2015 im Unternehmen unter Strafandrohung strikte umzusetzen gilt, werden die *Berner Oberland-Bahnen AG* organisatorisch möglicherweise stark belasten. Man denke nur an die Durchführung einer Generalversammlung mit Teilnahmemöglichkeit über Internet. Sobald sich die Umsetzung in Gesetz und Verordnung konkreter abzeichnet, wird der Verwaltungsrat prüfen, ob sich unter diesen Verhältnissen und auch angesichts des geringen und damit kaum aussagekräftigen Handels die Kotierung an einer Börse noch rechtfertigen lässt.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Die Amtsdauern sämtlicher Verwaltungsräte mit Ausnahme von Stephanie Dübi laufen auf die Generalversammlung 2013 ab. Stephanie Dübi ist aufgrund der Bestimmungen von Art. 762 Abs. 1 OR und Art. 16 Abs. 1 unserer Statuten direkt durch den Regierungsrat des Kantons Bern gewählt. Alle Verwaltungsräte stellen sich zur Wiederwahl für eine weitere Amtsperiode von drei Jahren zur Verfügung.

Die Geschäftsleitung führt die Jungfraubahnen in unveränderter Zusammensetzung. Angaben zur Person für Geschäftsleitung und Verwaltungsrat finden Sie im Corporate Governance-Teil dieses Geschäftsberichts.

Unsere Gesellschaft hat das Management zusammen mit allen anderen Gesellschaften der Jungfraubahnen an die *Jungfraubahnen Management AG* übertragen. Die *Jungfraubahnen Management AG* bezeichnet diejenigen Personen, die sie mit der Geschäftsleitung und der operativen Führung der *Berner Oberland-Bahnen AG* betraut. Diese werden vom Verwaltungsrat bestatigt. Er erteilt ihnen die notwendige Zeichnungsberechtigung.

Die Geschäftsleitung wird von der *Jungfraubahnen Management AG* markt- und leistungsgerecht entschädigt. Diese legt ihre Praxis im Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* (www.jungfrau.ch/report) offen. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich ausschliesslich am Fixgehalt des Managements. Sie 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 23 des Geschäftsberichts. Den neuen Publikationsvorschriften leisten wir im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 15 f. Folge.

Personelles

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

<i>Werner Amacher</i>	Schynige Platte-Bahn
<i>Stefan Würzler</i>	Berner Oberland-Bahn

Pensionskasse

Die Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen kalkuliert mit der technischen Grundlage BVG 2012. Sie trägt damit den aktuellen statistischen Erhebungen zur Lebenserwartung Rechnung. Der technische Zinssatz, auf dem die Berechnung des Deckungsgrads basiert, ist auf 3,0% festgelegt.

Die Stiftung hat ein sehr erfolgreiches Anlagejahr hinter sich. Die Rendite des Vorsorgekapitals betrug 7,4%. Der Benchmark von 7,1% wurde übertroffen. Der Deckungsgrad wird neu bei 112,7% liegen, dies bei zusätzlichen technischen Rückstellungen.

Ausblick ins Jahr 2013

Für das Jahr 2013 prognostizieren die Konjunkturforscher für die Schweizer Wirtschaftsentwicklung einen weiterhin etwas besseren Verlauf als bei den europäischen Nachbarn. Die Perspektiven für die Konjunktur in Europa bleiben vorerst gedämpft. Die Weltkonjunktur dümpelt vor sich hin, Wachstum ist primär in Asien auszumachen.

Für die *Berner Oberland-Bahnen AG* bedeutet dies, dass die Prognose bezüglich Markt für Einzelreisende, Ausflugs Gäste und Ferienaufenthalter (Schynige Platte-Bahn) eher zurückhaltend ausfallen muss. Die Chancen der Tourismusbranche sind allerdings intakt, wobei sie zumindest in unmittelbarer Zukunft pri-

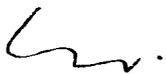
mär im Bereich der fernöstlichen Märkte liegen. Daher kommt dem Zubringer-Verkehr zum Jungfrauojoch unverändert hohe Bedeutung zu.

Insgesamt blicken wir optimistisch in die kommende Saison. Zuversichtlich stimmen insbesondere die guten Reservationsstände für den Gruppentourismus. Die neuen Märkte mit anderen Feriengewohnheiten erlauben es uns, die Zwischensaison immer besser auszulasten. Im Februar 2013 beispielsweise waren besonders viele chinesische Gäste auf der Berner Oberland-Bahn anzutreffen, dies im zeitlichen Zusammentreffen mit den dort stattfindenden Neujahrsfeierlichkeiten und den entsprechenden Ferien.

Dank

Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sprechen wir unseren herzlichen Dank aus. Sie sind unsere wichtigste Ressource und das grosse Potenzial zur Bewältigung der Zukunft. 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 2013



Günther Galli

Präsident des Verwaltungsrats



Urs Kessler

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Details zur Berner Oberland-Bahn

Sparte Personenverkehr	CHF	2012	2011
Kennzahlen			
Mitarbeitende		113	113
Verkehrsertrag		10 676 311	9 840 424
Abgeltung		4 500 000	4 642 338
Jahresergebnis		327 612	- 117 293
Sachanlagen		22 141 876	24 621 155

Bahnbetrieb

In den Wintermonaten Anfang 2012 herrschten nicht die besten meteorologischen Voraussetzungen für das Geschäft der JUNGFRAU Ski Region (12 Gesellschaften im Verbund). Zudem wirkten sich die wirtschaftlichen Bedingungen im Umfeld negativ auf die Nachfrage nach Winterferien aus. Allerdings lief zu Beginn des letzten Jahres eine Sonderaktion zum Jubiläum der Jungfraubahn. Dies erklärt, dass die Bahn im Februar und März mit Zuwachsraten von 8,5% beziehungsweise 16,8% dennoch sehr gut ins neue Jahr gestartet ist.

In der Sommersaison bis in den September 2012 konnten die Frequenzen des Vorjahres gehalten oder bis zu 5% gesteigert werden. So richtig zulegen konnte der Personenverkehr dann zum Jahresschluss mit Zuwachsraten von 11,6% bis 20,45% in den Monaten Oktober bis Dezember.

Ende 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 Berner Oberland-Bahn ist in das System des direkten Verkehrs eingebunden. Auf diesen Strecken müssen das übergeordnete Preisschema und die Preispolitik der schweizerischen Transportunternehmen nachvollzogen werden. Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 plante die zuständige Kommission Personenverkehr eine durchschnittliche Erhöhung von 5,6%. Daraufhin intervenierte der Preisüberwacher. Seine Einigung mit dem Verband öffentlicher Verkehr führte zu einer Reduktion der Erhöhung auf 5,2%. Die für die Berner Oberland-Bahn resultierende Einbusse gegenüber dem bereits erarbeiteten Verkehrsertragsbudget wurde in einer Nachverhandlung von den Abgeltungsgebern ausgeglichen.

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. Unverändert würde man sich in der Region direkte IC-Verbindungen nach Zürich-Flughafen wünschen. Die Jungfraubahnen 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.

Sparte Infrastruktur	CHF	2012	2011
Kennzahlen			
Mitarbeitende		17	17
Ertrag Trassenpreis		2 285 922	2 135 044
Abgeltung		7 740 000	7 659 115
Jahresergebnis		66 549	- 396 349
Sachanlagen		54 158 917	53 950 248

Stellwerke

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. In den Jahren 2012 und 2013 werden die Stellwerke in Burglauenen und Lütschental erneuert. Dabei werden auch neue Relaisgebäude erstellt und Anpassungen an der Gleisanlage in Burglauenen vorgenommen. Die Investitionen belaufen sich auf insgesamt CHF 4,5 Mio. Dabei setzt die Berner Oberland-Bahn weiterhin auf das bewährte Domino-Stellwerk. Mit der Erneuerung der Technikräume werden der Ausbaustandard, der Brandschutz und der Hochwasserschutz verbessert.

Bahnübergänge

Gemäss Auflagen des BAV sind in der Gemeinde Lütschental diverse Bahnübergänge zu sanieren beziehungsweise zusammenzulegen. Der Landerwerb hierfür gestaltete sich schwierig, konnte aber zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Mit dem Bau wurde begonnen.

Im Zusammenhang mit der Sanierung des Übergangs über die Kantonsstrasse in Burglauenen (Halbschranken) wird der Bau einer Unterführung geprüft. Auch mit der neuen Schrankenanlage, die bis 2014 auch hier erstellt werden muss, werden die Schliesszeiten 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.

Güterareal Interlaken Ost

Die Berner Oberland-Bahnen AG, die BLS Lötschbergbahn AG (BLS) und die Zentralbahn AG (zb) sind gemeinsame Besitzer der nicht betriebsnotwendigen Bahnparzelle 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 Verkäufe getätigt werden. Im Jahr 2012 konnte nun die letzte Teilfläche veräussert werden (Anteil BOB nach Abzug der Transaktionskosten rund CHF 215 000). Nachdem auch diese Käuferin grünes Licht für ihren Baustart erhalten hat, sind alle Baufelder einer neuen Bestimmung zugeführt. Damit ist ein Geschäft, das auch im Geschäftsbericht über Jahre immer wieder ein Thema war, abgeschlossen.

Details zur Schynige Platte-Bahn

Kennzahlen	CHF	2012	2011
Mitarbeitende		17	16
Verkehrsertrag		2 989 446	3 555 475
Jahresergebnis		- 35 023	511 686
Sachanlagen		6 866 319	6 605 842

Bahnbetrieb

Ein Blick auf die Entwicklung der Besucherzahlen übers Jahr zeigt eine deutliche Abnahme gegenüber dem Vorjahr. Die 97 090 Bergankünfte liegen 13,4% unter dem langjährigen Schnitt. Nur gerade in der ersten Hälfte August konnte der Durchschnitt früherer Jahre erreicht werden.

Ab 2006 entwickelten sich die Frequenzen bei der Schynige Platte-Bahn deutlich über dem Benchmark. Nun scheint nach einer Phase der stetigen Zunahme auch hier eine Konsolidierung einzutreten. Diese trifft mit einem wirtschaftlichen Umfeld zusammen, das sich negativ auf die Nachfrage im Markt der traditionellen Erholungsferien (Familien aus Deutschland, England und der Schweiz) auswirkte. Auch mit Sonderaktionen bei Coop, Growa, in der BZ und in der BAZ sowie in der Luzerner Zeitung konnte nicht die erwünschte Wirkung erzielt werden. Mit Sparmassnahmen im Umfang von rund CHF 100 000 konnte auf der Ausgabenseite reagiert und der Spartenverlust vermindert werden. Leider bestätigte sich die Faustregel, wonach die Schynige Platte-Bahn einen Verkehrsertrag von CHF 3 Mio. benötigt, um ein positives Ergebnis zu erzielen.

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, das diese grosse Palette von Ausflugszielen mit einer Gültigkeit von sechs Tagen vereint, ist eine ideale Grundlage für die Feriengestaltung in der Region. Für den kürzeren Aufenthalt bieten die Jungfraubahnen den Jungfraubahnen-VIP-Pass (im Jubiläumsjahr 2012 «Centenary-Pass») an. Der Erlös für die Schynige Platte-Bahn mit den beiden Pässen betrug im Jahre 2012 CHF 434 000 (Vorjahr CHF 405 000).

Geologie

Die Firma Geotest wurde beauftragt, die Naturgefahrensituation bei der Schynige Platte-Bahn umfassend zu beurteilen. Dies nachdem Frost und Schneemassen der letzten Winter und etliche starke Stürme in den Jahren 2011 und 2012 deutliche Spuren hinterlassen haben. Im Grätlitunnel zeigen sich wieder einmal Anzeichen vermehrter Felsbewegung, die bauliche Massnahmen nach sich ziehen werden. Auch bezüglich des Sanierungsbedarfs bei den Kunstbauten muss das Gesamtbild aufgearbeitet werden. All dies wird es ermöglichen, die Unterhaltsarbeiten im Hinblick auf die Budgets der kommenden Jahre folgerichtig, das heisst risikobasiert, zu priorisieren. Im Jahr 2013

werden im Wald unterhalb der Zwischenstation Breitlauenen umfassende Schutzmassnahmen gegen Steinschlag realisiert (Schutznetze).

Abwasserreinigung

Noch vor Beginn der Vegetationsphase wurde auf der Schynige Platte eine umfassende Erneuerung der Abwasserreinigungsanlage vorgenommen. Die Gesamtbaukosten beliefen sich auf CHF 650 000. Nebst der Schynige Platte-Bahn (Station, WC-Anlage, Hotel, Restauration) ist der Alpengarten Mitbetreiber und beteiligte sich entsprechend an dieser Investition zugunsten der Umwelt.

Kommentar zu den Finanzen

Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn	CHF	2012	%	2011	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		5 691 505	53,4	4 846 440	49,3	17,4
Gruppenreiseverkehr		1 091 900	10,2	964 929	9,8	13,2
Abonnementsverkehr		4 056 488	38,0	4 002 019	40,7	1,4
Erlösminderungen		- 348 597	- 3,3	- 159 026	- 1,7	119,2
Total Personenverkehr		10 491 296	98,3	9 654 362	98,1	8,7
Gepäckverkehr		184 596	1,7	185 276	1,9	- 0,4
Total Reiseverkehr		10 675 892	100,0	9 839 638	100,0	8,5
Güterverkehr		419	0,0	786	0,0	- 46,7
Total Verkehrsertrag		10 676 311	100,0	9 840 424	100,0	8,5

Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn	CHF	2012	%	2011	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2 003 886	67,0	2 497 162	70,2	- 19,8
Gruppenreiseverkehr		125 599	4,2	159 398	4,5	- 21,2
Abonnementsverkehr		868 439	29,1	898 064	25,3	- 3,3
Erlösminderungen		- 21 668	- 0,7	- 13 367	- 0,4	62,1
Total Personenverkehr		2 976 256	99,6	3 541 257	99,6	- 16,0
Gepäckverkehr		345	0,0	473	0,0	- 27,1
Total Reiseverkehr		2 976 601	99,6	3 541 730	99,6	- 16,0
Güterverkehr		12 845	0,4	13 745	0,4	- 6,5
Total Verkehrsertrag		2 989 446	100,0	3 555 475	100,0	- 15,9

Details zur Erfolgsrechnung

Am 100-Jahr-Jubiläum der Jungfraubahn konnte sich auch die Berner Oberland-Bahn erfreuen. Als wichtige Zubringerin beförderte sie noch einmal deutlich mehr Touristen mit dem Reiseziel *Jungfraujoch – Top of Europe*. Entsprechend stieg der Verkehrsertrag um 8,5 % und übertraf mit CHF 10,7 Mio. erstmals die Grenze von zehn Millionen Franken. Vom Angebot der BOB profitierten überdurchschnittlich Einzelreisende und kleinere Reisegruppen. Grössere Gruppen reisten mit Ausnahme der koreanischen und chinesischen Gäste meistens mit Reisebussen nach Lauterbrunnen oder Grindelwald.

Ein enttäuschendes Ergebnis erzielte hingegen die Schynige Platte-Bahn: Die Besucherzahl auf der Schynige Platte fiel unter 100 000 – 16 % weniger als im Vorjahr. Entsprechend resultierte mit CHF 3,0 Mio. der tiefste Verkehrsertrag der letzten Jahre.

2012 hat die BOB Abgeltungszahlungen für ungedeckte Betriebskosten von insgesamt CHF 12,2 Mio. erhalten. Davon entfielen CHF 4,5 Mio. auf den Personenverkehr und CHF 7,7 Mio. auf die Sparte Infrastruktur. Erwartungsgemäss zurückgegangen ist der Nebenertrag, nachdem 2011 mehrere Grundstücke des ehemaligen Güterareals Interlaken Ost veräussert wurden.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um lediglich 0,8 % auf CHF 13,9 Mio. an. Im Gegensatz dazu nahm der Sachaufwand um 13 % auf CHF 10,9 Mio. ab. Verantwortlich für diesen Rückgang sind die tieferen Unterhaltsaufwendungen, die einerseits auf die Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen und Abgrenzungen von CHF 0,6 Mio. und andererseits auf Sonderaufwände von CHF 0,8 Mio. zur Behebung der Hochwasserschäden im Vorjahr zurückzuführen sind.

Nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern – die nicht abgeltungsberechtigten Sparten sind rückwirkend ab 2010 steuerpflichtig – resultiert für das Geschäftsjahr 2012 ein Jahresgewinn von CHF 0,4 Mio. Das Ergebnis der Sparte Infrastruktur beträgt CHF 66 549. Dank dem rekordhohen Verkehrsertrag der Berner Oberland-Bahn erzielt die Sparte Personenverkehr einen Gewinn von CHF 327 612. Die Schynige Platte-Bahn verzeichnet einen Verlust von CHF 35 023 und die Nebengeschäfte einen Überschuss von CHF 20 246.

Investitionstätigkeit

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat 2012 CHF 5,3 Mio. investiert. Insgesamt CHF 2,4 Mio. flossen in Stellwerkanlagen auf der Linie nach Grindelwald. Für CHF 0,8 Mio. wurde in Wilderswil ein neuer Gleichrichter errichtet. In Interlaken Ost wurden für weitere CHF 0,8 Mio. ein Infopavillon erstellt und der P&R-Parkplatz um 45 Plätze erweitert. Auf der Schynige Platte konnte für CHF 0,6 Mio. eine neue ARA-Anlage in Betrieb genommen werden.

Reserven und Gewinnverwendung

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 379 384 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 223 740, beträgt CHF 603 124. Der Reserve gemäss Art. 67 EBG wird der Sparterfolg der Infrastruktur von CHF 66 549 und der Reserve gemäss Art. 36 PBG wird der Gewinn der Sparte Personenverkehr von CHF 327 612 zugewiesen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 208 963 zur Verfügung. Der Verwaltungsrat beantragt, diesen Betrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Finanzbericht

- 12 Bilanz
- 13 Erfolgsrechnung
- 14 Anhang der Jahresrechnung
- 17 Bericht der Revisionsstelle
- 18 Geldflussrechnung
- 19 Anlagenrechnung

Bilanz per 31. Dezember

Aktiven	CHF	2012	2011
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		14 853 623	13 685 233
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Dritte		1 947 303	2 112 301
Übrige Forderungen		153 772	155 466
Lagervorräte		3 000	3 000
Aktive Rechnungsabgrenzung		1 513 445	339 634
Total Umlaufvermögen		18 471 143	16 295 634
Anlagevermögen			
Sachanlagen		83 561 430	85 584 711
Sachanlagen im Bau		2 066 257	1 103 490
Ersatzteile / Materialvorräte		622 004	578 950
Total Sachanlagen		86 249 691	87 267 151
Wertschriften und Darlehen		1 003	1 003
Beteiligungen		33 000	33 000
Total Finanzanlagen		34 003	34 003
Immaterielle Anlagen		462 642	538 441
Total Anlagevermögen		86 746 336	87 839 595
Total Aktiven		105 217 479	104 135 229
Passiven	CHF	2012	2011
Fremdkapital			
Finanzverbindlichkeiten		1 713 749	1 849 732
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Dritte		1 634 616	1 252 328
Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden		1 455 682	0
Übrige Verbindlichkeiten		151 429	61 567
Passive Rechnungsabgrenzung		1 442 484	1 269 192
Kurzfristige Rückstellungen		254 883	178 271
Total kurzfristiges Fremdkapital		6 652 843	4 611 090
Vorauszahlungen		755 104	821 042
Langfristige Rückstellungen		835 100	1 394 300
Darlehen Bund und Kanton		65 227 949	65 941 698
Total langfristiges Fremdkapital		66 818 153	68 157 040
Total Fremdkapital		73 470 996	72 768 130
Eigenkapital			
Aktienkapital		12 341 000	12 341 000
Allgemeine Reserven		910 000	905 000
Freie Reserven		4 400	4 400
Reserve für eigene Aktien		620	620
Abschreibungsreserven		8 848 242	8 848 242
Rücklage für Erneuerungen		291 111	291 111
Rücklage Schynige Platte-Bahn		729 000	229 000
Rücklage Nebengeschäfte		60 000	60 000
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)		- 6 597 299	- 6 200 950
Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)		14 556 285	14 673 577
Vortrag vom Vorjahr		223 740	185 341
Jahresgewinn		379 384	29 758
Total Bilanzgewinn		603 124	215 099
Total Eigenkapital		31 746 483	31 367 099
Total Passiven		105 217 479	104 135 229

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

Gesamtunternehmung	CHF	2012	2011
Betriebsertrag			
Reiseverkehr		13 652 493	13 381 368
Güterverkehr		13 264	14 531
Total Verkehrsertrag		13 665 757	13 395 899
Abgeltung Bund		6 886 800	6 936 498
Abgeltung Kanton		5 353 200	5 364 955
Abgeltung		12 240 000	12 301 453
Betriebsbesorgungen		3 473 388	3 275 171
Pacht und Miete		1 246 714	1 134 111
Leistungen für Dritte		423 980	461 632
Gewinne Veräusserungen		351 440	1 597 444
Übrige Erträge		227 887	269 680
Aktivierete Eigenleistungen		231 506	470 961
Total Nebenertrag		5 954 915	7 208 999
Total Betriebsertrag		31 860 672	32 906 351
Betriebsaufwand			
Gehälter und Löhne		- 11 028 580	- 10 872 984
Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge		- 970 772	- 1 135 169
Sozialaufwand		- 2 012 944	- 1 933 192
Übriger Personalaufwand		- 192 339	- 147 792
Leistungen der Personalversicherungen		337 708	332 045
Total Personalaufwand		- 13 866 927	- 13 757 092
Allgemeiner Aufwand		- 1 058 300	- 1 105 416
Marketing		- 698 352	- 682 539
Versicherungen und Schadenersatz		- 452 691	- 439 971
Aufwand für Dienstleistungen		- 4 078 771	- 4 131 682
Pacht und Miete		- 318 287	- 334 283
Energie und Verbrauchsstoffe		- 1 993 156	- 1 878 039
Informatikaufwand		- 341 520	- 230 774
Unterhalt, Erneuerung und Rückbau		- 1 998 017	- 3 769 319
Total Sachaufwand		- 10 939 094	- 12 572 023
Total Betriebsaufwand		- 24 806 021	- 26 329 115
EBITDA		7 054 651	6 577 236
Abschreibungen		- 6 293 135	- 6 443 502
EBIT / Operatives Ergebnis		761 516	133 734
Finanzertrag		171 855	182 654
Finanzaufwand		- 61 187	- 83 472
Total Finanzergebnis		110 668	99 182
Gewinn vor Steuern		872 184	232 916
Ertragssteuern		- 492 800	- 203 158
Jahresgewinn		379 384	29 758

Anhang der Jahresrechnung

	CHF	2012	2011
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		64 312 800	63 418 700
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		223 647 000	215 366 000
Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung		250 000 000	250 000 000
Beteiligungen			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31.12.2012 CHF 100 000)		33 %	33 %
Eigene Aktien			
Bestand 1. Januar	(2012: 7 Aktien, 2011: 20 Aktien)		
Käufe	(2012: keine Aktien, 2011: keine Aktien)	0	0
Verkäufe	(2012: keine Aktien, 2011: 13 Aktien)	0	- 1 300
Wertkorrektur		0	1 300
Bestand 31. Dezember	(2012: 7 Aktien, 2011: 7 Aktien)	0	0
Aktionärsstruktur			
Bedeutende Aktionäre:	Beteiligungsquote		
Schweizerische Eidgenossenschaft		36 %	36 %
Staat Bern		34 %	34 %
Rolly Fly SA Holding, Chur		12 %	12 %
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken		8 %	8 %
Campdem 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.
Auflösung stille Reserven		1 364 200	0

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 intern geprüft werden. Bei der Bilanzierung und Bewertung werden Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft getroffen. 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 26. 3. 2013 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/unternehmen/investment/berichte. 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 Jungfrau-bahn-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 vier Mitglieder der Geschäftsleitung von insgesamt CHF 798 725 (Vorjahr 5 Mitglieder CHF 963 748) belaufen sich auf CHF 231 630 (Vorjahr CHF 279 487) zuzüglich Vorsorgeaufwendungen des Arbeitgebers von CHF 47 730 (Vorjahr CHF 56 701). An der höchsten Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung Urs Kessler von CHF 258 650 (Vorjahr CHF 258 650) partizipiert die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit CHF 75 009 (Vorjahr CHF 75 009) plus CHF 15 317 (Vorjahr CHF 15 038) Vorsorgeaufwand. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat keinem Geschäftsleitungsmitglied Darlehen gewährt.

Beteiligungsverhältnisse von Verwaltungsrats- und Geschäftsleitungsmitgliedern

Offenlegung gemäss Artikel 663c OR

	Anzahl Aktien		Stimmrechtsanteil
	2012	2011	2012
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	10	0,01%
Dr. Madeleine Howald, Verwaltungsrat	7	7	0,01%
Stephanie Dübi, Verwaltungsrat	1	1	0,00%
Martin Schmied, Verwaltungsrat	10	10	0,01%
Total Verwaltungsrat	34	34	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

10000
Königsplatz 10000 Bern 01

Telefon +41 081 788 60 00
Telefax +41 081 219 70 47
Internet www.kpmg.ch

Bericht der Wirtschaftsprüfung zur Jahresrechnung an die Generalversammlung der

Berner Oberland-Banken AG, Interlaken

Wir bescheinigen Ihnen die beigefugte Jahresrechnung der Berner Oberland-Banken AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgskrechnung und Anhang (Seite 12 bis 16), für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung der Verwaltungsräte

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 Bewertungsmethoden sowie die Vermessung angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung von Prüfungsausschüssen über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und dem Schweizer Prüfungsstandard 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.

Diese Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsausschüssen 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 berücksichtigen wir die Prüfung des internen Kontrollsystems, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die dem Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsausschüssen über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie einer Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsausschüsse eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsausschüssen bilden.

Prüfungsergebnis

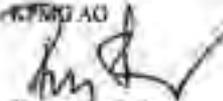
Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

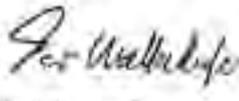
Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 1 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

Ferner bestätigen wir, dass der Auftrag über die Verwendung des Bilanzgewinns dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und entspricht die beigefugte Jahresrechnung an geprüften.


Thomas Stühli
Zugelassener Revisionsauschüssen
Gesamter Revisor


Gerd Wimmer
Zugelassener Revisionsauschüssen

Interlaken/Bern, 3. April 2013

Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2012	2011
Jahresgewinn		379 384	29 758
Abschreibungen auf Sachanlagen und Ersatzstücken		6 189 336	6 339 703
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen		103 799	103 799
Auflösung / Bildung Rückstellungen		- 482 587	72 537
Buchgewinn aus Verkäufen von Sachanlagen		- 345 008	- 1 597 444
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		- 213 140	- 369 864
Cashflow Nettoumlaufvermögen		5 631 784	4 578 489
Zunahme nicht monetäres Umlaufvermögen (ohne flüssige Mittel)		- 1 007 119	- 973 384
Zunahme kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen)		2 101 124	301 643
Vorauszahlungen für Leistungen		- 65 938	204 180
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		6 659 851	4 110 928
Investitionen in Sachanlagen		- 5 343 767	- 6 987 211
Investitionen immaterielle Anlagen		- 28 000	0
Devestitionen Sachanlagen		730 038	1 598 094
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 4 641 729	- 5 389 117
Free Cashflow		2 018 122	- 1 278 189
Erhöhung von Finanzverbindlichkeiten		0	1 100 000
Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten		- 849 732	- 940 926
Geldfluss aus Finanztätigkeit		- 849 732	159 074
Veränderung flüssige Mittel		1 168 390	- 1 119 115
Flüssige Mittel 1. Januar		13 685 233	14 804 348
Flüssige Mittel 31. Dezember		14 853 623	13 685 233
Veränderung flüssige Mittel		1 168 390	- 1 119 115

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	12 700 424	739 897	– 682	13 439 639	4 651 904	323 135		4 975 039	8 464 600
Unter-, Oberbau	59 139 274	270 000	– 8 044	59 401 230	25 847 955	1 548 506	– 8 044	27 388 417	32 012 813
Bahntechnik	21 682 438	1 533 000	– 21 667	23 193 771	11 689 185	820 890	– 21 667	12 488 408	10 705 363
Übrige Sachanlagen Infrastruktur	6 999 040	1 017 103	– 672 000	7 344 143	4 478 078	372 547	– 482 623	4 368 002	2 976 141
Total Infrastruktur	100 521 176	3 560 000	– 702 393	103 378 783	46 667 122	3 065 078	– 512 334	49 219 866	54 158 917
Schienefahrzeuge	65 227 908		– 652 408	64 575 500	43 908 608	2 395 048	– 463 187	45 840 469	18 735 031
Übrige Sachanlagen Verkehr	6 646 420	195 000	– 33 900	6 807 520	3 248 372	186 203	– 33 900	3 400 675	3 406 845
Total Verkehr	71 874 328	195 000	– 686 308	71 383 020	47 156 980	2 581 251	– 497 087	49 241 144	22 141 876
Total Berner Oberland-Bahn	172 395 504	3 755 000	– 1 388 701	174 761 803	93 824 102	5 646 329	– 1 009 421	98 461 010	76 300 793
Schynige Platte-Bahn (SPB)									
Schienefahrzeuge	704 447			704 447	544 082	11 297		555 379	149 068
Übrige Sachanlagen Bahn	3 730 276	587 722	– 198 000	4 119 998	2 348 913	28 448	– 198 000	2 179 361	1 940 637
Berghotel Schynige Platte	5 755 265	37 278	– 10 200	5 782 343	691 151	320 028	– 5 450	1 005 729	4 776 614
Total Schynige Platte-Bahn	10 189 988	625 000	– 208 200	10 606 788	3 584 146	359 773	– 203 450	3 740 469	6 866 319
Nebengeschäft									
Wohnhäuser	606 472			606 472	199 005	13 149		212 154	394 318
Total Nebengeschäft	606 472	–	–	606 472	199 005	13 149	–	212 154	394 318
Sachanlagen im Bau									
BOB Infrastruktur	998 391	1 410 632	– 423 914	1 985 109					1 985 109
BOB Verkehr	13 180	52 388	– 13 180	52 388					52 388
SPB	91 919	28 760	– 91 919	28 760					28 760
Total Sachanlagen im Bau	1 103 490	1 491 780	– 529 013	2 066 257	–	–	–	–	2 066 257
Immaterielle Anlagen									
BOB Infrastruktur	1 010 125			1 010 125	632 125	77 000		709 125	301 000
BOB Verkehr		28 000		28 000	–			–	28 000
SPB	348 034			348 034	187 593	26 799		214 392	133 642
Total immaterielle Anlagen	1 358 159	28 000	–	1 386 159	819 718	103 799	–	923 517	462 642

Investitionsrechnung Infrastruktur Berner Oberland-Bahn

	CHF	Anlagen im Bau	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Investitionen Total	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau 31. 12.
		1. 1.						
Grundstücke und Gebäude		353 274	948 878	60 529	1 009 407	217 648	739 897	405 136
Unter-, Oberbau		552 830	487 134	27 832	514 966	76 387	270 000	721 409
Bahntechnik		77 137	2 274 738	48 315	2 323 053	29 604	1 533 000	837 586
Übrige Sachanlagen Infrastruktur		15 150	1 027 324	15 716	1 043 040	20 109	1 017 103	20 978
Total		998 391	4 738 074	152 392	4 890 466	343 748	3 560 000	1 985 109

Corporate Governance

Die nachfolgenden Informationen zur Corporate Governance beziehen sich auf den Stand am 31. Dezember 2012. 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 2012 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%
Campdem Development SA, Road Town, British Virgin Islands	4%

5 Verwaltungsrat

Die nachfolgenden Angaben zum Verwaltungsrat beziehen sich auf den 31. Dezember 2012. 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 Nicht exekutiv 10 Keine

David-André Beeler (1960, CH), Vizepräsident 1 Betriebsökonom HWV 2 Berufslehre und Tätigkeit als Bahnbetriebsdisponent; Projektleiter und Führungstätigkeit in Grosshandel, Bank- und Recovery-Management; selbstständiger Unternehmensberater; seit 2002 Mitinhaber der Firma *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 Nicht exekutiv 10 Keine

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, Spätsbusse) 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 Nicht exekutiv 10 Keine

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, RhB, SBB-GmbH, RailAway AG, Switzerland Travel Center AG, Elvetino AG, Railtour Suisse SA, Reka Verwaltung; Strategieberatung RhB 7 Litra 8 Keine 9 Nicht exekutiv 10 Keine

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 Nicht exekutiv 10 Keine

Madeleine Howald (1946, CH) 1 Studium Sprachen und Wirtschaftswissenschaften; Abschluss als mag. rer. pol. und Dr. rer. pol. Universität Bern 2 Praktische Tätigkeiten im Tourismus (ACS, Swissair, Schilthornbahn AG, BIGA) und in der Berufsbildung; Unterrichtstätigkeit, Schulführung Berufsschule 3 Berufsschulinspektorin, pensioniert 4 Keine 5 Keine 6 Keine 7 Keine 8 Keine 9 Nicht exekutiv 10 Keine

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 Lüttschinentäler 7 Keine 8 Mitglied GFO Lauterbrunnen; Vizepräsident Zivilschutzfachkommission der Gemeinde Interlaken; Mitglied einer kantonalen Prüfungskommission: Lehrabschlussprüfungen technische Berufe 9 Nicht exekutiv 10 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 Operative Führungsaufgaben/Funktion
10 Frühere Tätigkeiten bei den Jungfraubahnen

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 2012 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 Reporting mit Frequenz- und Finanzzahlen.

6 Geschäftsleitung

Urs Kessler (1962, CH) **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** VR-Präsident der Tochtergesellschaften (WAB, JB, FB, PHL, BLM, HB) **5** Keine **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); VR RAILplus (ab Januar 2013) **8** Keine **9** Vorsitzender der Geschäftsleitung **10** 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

Jürg Lauper (1954, CH) **1** Lehre als Tiefbauzeichner; Bauingenieur FH, Fachhochschule Burgdorf; Nachdiplomstudium Unternehmensführung NDSU **2** Verschiedene Praxiserfahrungen im Bauplanungs- und Baumanagementbereich, Betriebsplanungen; Bauherrenvertreter im Geschäftshäuserbau Viktor Kleinert AG; 1985 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Mitglied Geschäftsleitung Jungfraubahnen **4** VR-Präsident Sphinx AG Jungfrauoch, VR in Tochtergesellschaften (WAB, JB, PHL) **5** Keine **6** Leiter Delegation Bahnhofgemeinschaft Interlaken Ost **7** Vorstandsmitglied Schwellengemeinde Bödeli Süd (bis Ende 2012); Delegierter UNESCO Welterbe; Mitglied VöV-Ausschuss Bau; Stiftungsrat der Internationalen Stiftung für die Hochalpine Forschungsstation Jungfrauoch und Gornergrat **8** Keine **9** Leiter Fachbereich Infrastruktur **10** 1985 – 1986 Stellvertreter Leiter Bau, seit 1986 Leiter Bauabteilung, i. d. 2006 Mitglied der Geschäftsleitung, Leiter Technik; ab 2009 Leiter Infrastruktur

Christoph Schläppi (1959, CH) **1** Rechtsanwalt; Management for the Legal Profession HSG **2** Anwalt in Interlaken; 1996 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Mitglied Geschäftsleitung Jungfraubahnen **4** VR in Tochtergesellschaften (WAB, JB, PHL, FB, SPX, BLM, HB) **5** Keine **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 **9** Leiter Fachbereich Corporate Services **10** Eintritt als Direktionssekretär (später Leiter Direktionsabteilung) und Sekretär der Verwaltungsräte, 1998 Mitglied der Geschäftsleitung

Christoph Seiler (1969, CH) **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** Mitglied Geschäftsleitung Jungfraubahnen **4** VR in Tochtergesellschaften (PHL, BLM, HB, JB, WAB) **5** Keine **6** Präsident Stiftungsrat Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen; Stiftungsrat Sportchalet Mürren; VR Seiler AG, Bönigen; VR Jungfrau Region Marketing AG **7** OK-Präsident Jungfrau-Marathon; Mitglied Berglaufkommission European Athletics **8** Keine **9** Leiter Fachbereich Finanzen & Controlling (CFO) **10** 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 Operative Führungsaufgaben/Funktion
10 Frühere Tätigkeiten bei den Jungfraubahnen

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 15 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 Entscheidung 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	699	9 840 424	- 513 642	98,4	2011
2012	2 814 438	696	10 676 311	394 161	101,3	2012

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
2012	173 722	107	2 989 446	- 35 023	99,1	2012

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	
Donelli (Esta) Tm		1	
Gleisstopfmaschine		1	
Steuerwagen		8	
Niederflur-Gelenksteuerwagen		5	
Personenwagen		18	20
offene Sommerwagen		–	4
Gepäckwagen		2	
Dienstwagen		10	5
Rollschemel		3	
Sitzplatzangebot	Plätze	2 290	999
Höchstgeschwindigkeiten			
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

Einladung zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

22. Mai 2013, 14.15 Uhr, Kongresssaal, Grindelwald.

Traktanden:

1. Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2012

Antrag des Verwaltungsrats: [Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2012.](#)

2. Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2012	379 384
Vortrag vom Vorjahr	223 740
Bilanzgewinn	603 124
Zuweisung in Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)	- 66 549
Zuweisung in Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)	- 327 612
Zur Verfügung der Generalversammlung	208 963

Antrag des Verwaltungsrats:

[Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 208 963 auf neue Rechnung.](#)

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung

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

4. Wahlen

a) Verwaltungsrat

Antrag des Verwaltungsrats: [Wahl in den Verwaltungsrat von David-André Beeler, Interlaken, Peter Balmer, Grindelwald, Paul Blumenthal, Wünnewil, Günther Galli, Unterseen, Dr. Madeleine Howald, Interlaken, und Martin Schmied, Lauterbrunnen für eine Amtsdauer von drei Jahren.](#)

b) 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 1. Mai 2013 am Sitz der Gesellschaft in Interlaken auf. Auf Verlangen eines Aktionärs wird ihm eine Ausfertigung dieser Unterlagen unverzüglich zugestellt.

Zutrittskarten zur Generalversammlung sind gegen Ausweis über den Aktienbesitz oder gegen Bescheinigung der Hinterlegung der Aktien bis spätestens Dienstag, 21. Mai 2013, 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 2013, der Verwaltungsrat

