

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

DENNED THIN

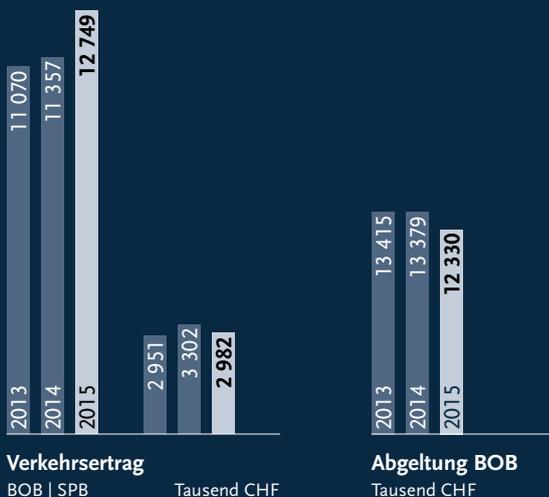
THIN DENNED

311

311

*Geschäftsbericht 2015
Berner Oberland-Bahnen AG*

Kennzahlen 2015



Ergebnisse im Überblick		CHF	2015	2014
Berner Oberland-Bahn			2 037 739	941 739
Schynige Platte-Bahn			2 559	144 344
Nebengeschäfte			-14 774	139 081
Jahresgewinn BOB AG			2 025 524	1 225 164
Vollzeitstellen				
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB			130	131
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB			16	16
Total			146	147

Organe der Gesellschaft

Verwaltungsrat (VR)	Amtsdauer bis zur GV	
Günther Galli, Präsident	Unterseen	2016
David-André Beeler, Vizepräsident	Interlaken	2016
Peter Balmer	Grindelwald	2016
Paul Blumenthal ¹	Wünnewil	
Dr. Madeleine Howald	Interlaken	2016
Christine Häslér	Grindelwald	2016
Yvonne Hunkeler	Grosswangen	2016
Martin Schmied	Lauterbrunn	2016
Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:		
Stephanie Dübi	Bern	

Sekretär des Verwaltungsrats

Christoph Schläppi

Revisionsstelle

KPMG AG 2016

Geschäftsleitung (GL)

Urs Kessler, Vorsitzender	Interlaken
Jürg Lauper	Spiez
Leiter Infrastrukturen	
Christoph Schläppi	Grindelwald
Leiter Corporate Services	
Christoph Seiler	Unterseen
Leiter Finanzen und Controlling	

Betriebsleiter der Berner Oberland-Bahn

Stefan Würgler Interlaken

Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn

Werner Amacher Gsteigwiler

Erweiterte Geschäftsleitung

Markus Balmer ²	Leissigen
Leiter Wengernalpbahn	
Patrizia Bickel	Unterseen
Leiterin Corporate Communications	
Matthias Bütler	Bern
Leiter Marketing	
Therese Jaun Schmid	Steffisburg
Leiterin Human Resources	
Marco Luggen	Grindelwald
Leiter Firstbahn und WAB Wintersport	
Gabriel Roth	Ringgenberg
Leiter Zugförderung und Werkstätte und Jungfrauabahn	
Stefan Würgler	Interlaken
Leiter Vertrieb und Produktion und Berner Oberland-Bahn	

¹ Rücktritt aus dem Verwaltungsrat per 28. Februar 2015

² Eintritt per 15.03.2015

Berner Oberland-Bahnen AG, Geschäftsbericht 2015

Lagebericht

- 2 Für künftige Aufgaben gerüstet
- 4 Die Berner Oberland-Bahnen AG in Kürze
- 5 Botschaft der Unternehmensführung
- 10 Ergänzungen zum Finanzbericht
- 11 Angaben zu den Sparten
- 13 Märkte und Nachfrage
- 14 V-Bahn

Finanzbericht

- 26 Bilanz
- 27 Erfolgsrechnung
- 27 Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns
- 28 Geldflussrechnung
- 28 Anhang der Jahresrechnung
- 30 Anlagenrechnung
- 31 Bericht der Revisionsstelle

- 32 Statistische Angaben Berner Oberland-Bahn
- 35 Statistische Angaben Schynige Platte-Bahn
- 36 Technische Angaben

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.

Für künftige Aufgaben gerüstet

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Nach 22 Jahren als Präsident des Verwaltungsrates der *Berner Oberland-Bahnen AG* werde ich diese interessante Aufgabe im Anschluss an die Generalversammlung 2016 abgeben. Die neue Lageberichterstattung gemäss Art. 961c OR, welcher wir uns – aufgrund unserer Unternehmensgrösse – freiwillig unterziehen, bietet beste Gelegenheit, über den aktuellen Zustand des Unternehmens Bilanz zu ziehen.

Erneut kann unsere Firma, wie so oft in den vergangenen Jahren, auf ein erfreuliches Jahr zurückblicken. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat die Erwartungen, die wir unseren Verhandlungen mit Bund und Kanton über die Betriebsabgeltung zugrunde gelegt hatten, übertroffen. Wir erzielen einen Unternehmensgewinn von CHF 2 Mio. und können die gesetzlichen Spartenreserven in diesem Umfang erhöhen. Die Schynige Platte-Bahn schliesst in einem sehr herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld ausgeglichen ab. Diese Ergebnisse zeigen, dass das Unternehmen ertragsstark aufgestellt ist. Im Rahmen einer umfassenden Strategiediskussion in den Jahren 2012 bis 2014 konnte die *Berner Oberland-Bahnen AG* ihre Mission für ihre beiden Bahnen, die Berner Oberland-Bahn und die Schynige Platte-Bahn, schärfen und festigen. Meines Erachtens sind wir durch die Entscheidungen und Dispositionen, die wir im Sinne dieser Strategieberatung getroffen haben, für die Herausforderungen der Zukunft bestens gerüstet. Einige Fakten zu dieser Einschätzung möchte ich hier kurz darlegen:

In Grindelwald hat die Jungfraubahn-Gruppe zusammen mit der Männlichenbahn das visionäre V-Bahn-Projekt entwickelt. Wir sind überzeugt, dass die *Berner Oberland-Bahnen AG* durch einen direkten Anschluss an die neuen Bahnen ins Skigebiet und in Richtung Jungfrau wirtschaftlich profitieren wird. Aus der Verlegung der Umsteigebeziehung vom Endbahnhof im Dorf direkt in den neuen Terminal Grund wird ein Zeitgewinn und eine Komfortsteigerung für die Reisenden resultieren. Dies wird zu Mehrverkehr und zu Umlagerungen von der

Strasse auf die Schiene führen. Wir konnten uns daher diesem Vorhaben mit Begeisterung als strategische Partnerin anschliessen. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* wird in Grindelwald die Station Rothenegg als Teil des neuen Terminals bauen. Das Jahrhundertprojekt wird ab Seite 14 in diesem Geschäftsbericht näher beschrieben.

Im Rahmen des V-Bahn-Projekts haben wir das Rollmaterialkonzept der Berner Oberland-Bahn angepasst. Derzeit werden sechs neue Triebzüge gebaut. Für die Verstärkung der Linie nach Grindelwald haben wir zudem neue Niederflursteuerwagen bestellt. Die zur Deckung der Investitionen benötigten finanziellen Mittel, inklusive baulicher Anpassungen am Depot, belaufen sich in der Periode bis 2018 auf über CHF 100 Mio. Diese werden über Kredite und allenfalls Anleihen, die vom Bund abgesichert werden, finanziert. Die von der *Berner Oberland-Bahnen AG* in Auftrag gegebenen Verkehrsstudien bestätigen die Wichtigkeit unserer Rolle in der Bewältigung künftiger Verkehrsaufkommen. Die Investitionen rechtfertigen sich daher sowohl aus Sicht der regionalen Verkehrspolitik als auch aufgrund der wirtschaftlichen Perspektiven, indem wir unvermindert am Wintersportgeschäft und am Ausflug zum Jungfrauoch partizipieren.

Die Schynige Platte steht für einen einzigartigen Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau, die hier im Goldenen Schnitt stehen, für eine einmalige Pflanzenwelt, für Erholung in Form von Naturerlebnis und Entschleunigung. Die Bahnfahrt vermittelt entsprechende Erlebniswerte, die immer wertvoll und nachgefragt bleiben werden. Unsere Aufgabe ist es, die Nostalgiebahn so zu positionieren, dass sie ihren Charakter im Auf und Ab von kurzfristigen Trends und Marktschwankungen behalten kann und als Zeitzeuge erhalten bleibt. Wir verfügen über das notwendige Know-how, um die genügsame jahrhundertalte Technik noch über weitere Generationen funktionstüchtig zu halten, und auch über ein sehr langfristig ausgelegtes Unterhaltskonzept für das Trasse mit seinen historischen Kunstbauten. Der Unterhalts- und Personalaufwand lässt sich allerdings bei dieser Bahn nicht beliebig senken, umso mehr sind Marketingstrategien gefragt, welche die Umsätze sichern. In dieser Beziehung ist die mit der Strategierevision erfolgte Erneuerung des Managementvertrages und die Erhöhung der Vertretung im Ver-

Als krönenden Abschluss meiner Präsidentschaft durfte ich am 20. November 2015 Frau Regierungsrätin Barbara Egger zur Eröffnung des Buechitunnels begleiten.

waltungsrat der *Jungfraubahnen Management AG* von Bedeutung. Die Stärkung der Allianz sichert der Schynige Platte-Bahn die Integration ins erfolgreiche Marketing der Jungfraubahnen.

Als krönenden Abschluss meiner Präsidentschaft durfte ich am 20. November 2015 Frau Regierungsrätin *Barbara Egger* zur Eröffnung des Buechitunnels begleiten. Die Idee, zwischen Zweilütschinen und Lütschental auf dem Gemeindegebiet von Gündlischwand einen Tunnel zu bauen, lag schon zu Beginn meiner Tätigkeit auf dem Tisch. In diesem Abschnitt verkehrte die Bahn immer noch auf einem Trassee aus dem Dampfzeitalter mit vielen engen Kurven, einem Tunnel und einer Galerie mit zu knappem Lichtraumprofil und mit einer besonderen Exposition gegenüber Naturgefahren. Immer wieder musste das Sanierungsprojekt zurückgestellt werden, bis wir im Januar 2013 endlich so weit waren und die Plangenehmigung erhielten. Mit dem Tunnel, den wir auf Ende 2015 dem Betrieb übergeben konnten, sind die Sicherheit, der Fahrkomfort und die Fahrplanstabilität markant gestiegen. Für mich steht dieses Bauwerk als Symbol für den erfolgreichen Aufbruch der *Berner Oberland-Bahnen AG* in eine neue Zukunft. Als moderne und leistungsfähige Nahverkehrsbahn sind wir ein Katalysator für all jene Projekte, die zum Ziel haben, die Jungfrau Region als erfolgreiche Tourismusdestination noch näher zusammenzubringen. In diesem Sinne freue ich mich mit Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, über die Perspektiven unserer Unternehmung.

An dieser Stelle bedanke ich mich ganz herzlich beim Personal, bei den Kadern, der Geschäftsleitung unter der dynamischen Führung von Urs Kessler und meinen Kolleginnen und Kollegen im Verwaltungsrat für den grossen Einsatz zugunsten unseres Unternehmens und die stets gute Zusammenarbeit.

Interlaken, 7. April 2016



Günther Galli

Präsident des Verwaltungsrats



Die Berner Oberland-Bahnen AG in Kürze

Porträt

Schnell, sicher und bequem erschliesst die Berner Oberland-Bahn die beiden Lüttschinentäler von Interlaken Ost nach Grindelwald und Lauterbrunnen. Die Schynige Platte-Bahn bietet Bahnromantik und Nostalgie inmitten der Bergwelt von Eiger, Mönch und Jungfrau. Zusammen mit der Jungfraubahn-Gruppe bildet die *Berner Oberland-Bahnen AG* eine strategische Allianz, um Synergien zu nutzen. Die Aktie wird an der OTC-X-Handelsplattform der Berner Kantonalbank gehandelt.

Modern und nostalgisch

Die Berner Oberland-Bahn gilt als moderne Regionalbahn mit einer Zubringerfunktion für die Ausflugsziele der Jungfrau Region. Die Züge verkehren im Halbstundentakt (Randzeiten und Zwischensaison Stundentakt) und erreichen auf den Linien von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen beziehungsweise Grindelwald eine Kapazität von 792 respektive 682 Personen pro Stunde. Ziel ist die komfortable Erschliessung der Lüttschinentäler. Damit wird eine wichtige Dienstleistung im öffentlichen Interesse erbracht.

Von Wilderswil fährt die Schynige Platte-Bahn hoch zur Schynige Platte auf 1967 Metern über Meer. Das technische Grundkonzept der historischen Zahnradbahn entspricht noch immer dem Stand um den Ersten Weltkrieg. Die Bahn verkehrt von Ende Mai bis Ende Oktober und bietet ein nostalgisches Bergenerlebnis mit alpinem Panorama. Das Ausflugsziel wird unter dem Motto Top of Swissness vermarktet. Ein Naturkino sowie tägliche Live-Auftritte von Alphornbläsern unterstreichen die Positionierung.

Strategie, Zielsetzung und neue Projekte

Ziel ist es, die Bahnen kostenbewusst zu betreiben, die Öffentlichkeit bezüglich Abgeltungsbedarf zu entlasten und die Schynige Platte-Bahn aus eigener Kraft zu erhalten. Die enge Zusammenarbeit mit der Jungfraubahn-Gruppe sichert der *Berner Oberland-Bahnen AG* einen Konkurrenzvorteil gegenüber ihren Benchmarks. Primärer Fokus liegt auf dem Service public und

Ein bedeutendes Investitionsprojekt ist die Anbindung der BOB im Rahmen des V-Bahn-Projekts an das Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen mittels einer neuen Station Rothenegg in Grindelwald.

auf der Abrundung des Bergbahnangebots in der Region. Weiter strebt die BOB ein internes Wachstum an durch bessere Auslastung der täglichen Randzeiten und der Zwischensaison. Sie unterstützt mit den Partnern innerhalb der Jungfraubahnen die Initiative «10 Monate Hochsaison».

Ein bedeutendes Investitionsprojekt ist die Anbindung der BOB im Rahmen des V-Bahn-Projekts an das Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen mittels einer neuen Station Rothenegg in Grindelwald. Das Plangenehmigungsverfahren für diesen CHF 8 Mio. teuren Bau wird im Frühjahr 2016 eingeleitet. Er bildet einen Bestandteil des neuen V-Bahn-Terminals in Grindelwald Grund. Ebenfalls Teil des V-Projekts ist die Beschaffung des neuen Rollmaterials bei der BOB. Für insgesamt CHF 77,7 Mio. wurden sechs neue dreiteilige Triebzüge und drei Steuerwagen bestellt. Gleichzeitig werden die Depotanlagen in Zweilütschinen für rund CHF 35 Mio. erweitert. Die neuen Fahrzeuge werden im Jahr 2017 in Betrieb genommen.

«Jungfraubahnen»

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 insbesondere von den Synergien im Bereich 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. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat die Geschäftsführung im Mandatsverhältnis an die *Jungfraubahnen Management AG* übertragen. Die Interessen der *Berner Oberland-Bahnen AG* in der *Jungfraubahnen Management AG* werden durch Einsitznahme des Verwaltungsratspräsidenten *Günther Galli* und des Verwaltungsratsvizepräsidenten *David Beeler* im vierköpfigen Verwaltungsrat der *Jungfraubahnen Management AG* wahrgenommen.

Geschäftsergebnis 2015

Die vielfältigen Anstrengungen der Jungfraubahnen, die Fahrgäste der Bergbahnen ab Interlaken Ost von der Strasse auf die

Schiene zu holen, kommen der Berner Oberland-Bahn zugute. Die Zahl der Reisegruppen, welche die Talbahn als Zubringer zum *Jungfrauoch – Top of Europe* und zu den weiteren Ausflugszielen der Jungfrau Region nutzen, ist in den letzten Jahren von stetig zunehmender Bedeutung. Dies unterstreicht ein Blick auf den Ertrag im Gruppenreiseverkehr, der das fünfte Jahr in Folge gesteigert werden konnte (+ 10 % gegenüber 2014). Die Talbahn hat auf ihrem Streckennetz zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie Grindelwald mit insgesamt 46 956 706 Personenkilometern eine um 6,9 % höhere Transportleistung erbracht als im Vorjahr.

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* erzielt im 2015 einen Jahresgewinn von CHF 2,0 Mio. Der Gewinn der Sparte Regionaler Personenverkehr (RPV) beträgt CHF 1 163 000 und jener der Sparte Infrastruktur CHF 875 000. Die Schynige Platte-Bahn weist eine knapp ausgeglichene Rechnung aus. Zum unbefriedigenden Resultat hat insbesondere die Frankenstärke beigetragen, die den Markt der Wochengäste (Deutschland, Benelux-Staaten), die ein wichtiges Segment für die Schynige Platte bilden, belastet hat. Der wirtschaftliche Erfolg der *Berner Oberland-Bahnen AG*, der sich unter anderem in einem sehr guten RPV-Kostendeckungsgrad von aktuell 85 % ausdrückt, ist das Resultat der touristischen Entwicklung in der Region – zu der die Bahn selber das Ihrige beiträgt.

Botschaft der Unternehmensführung

Personenverkehr

Transport- und Dienstleistungen für die Wohnbevölkerung und das Tourismusgewerbe der Region werden vom Verwaltungsrat ins Zentrum des Angebots gestellt. Die BOB profitiert als Zubringer in die Lütschinentäler stark vom «touristischen Leuchtturm» Jungfrauoch. Seit 2001 verbucht die BOB-Talbahn eine starke Zunahme der Reisenden. Die BOB ist dennoch auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen, da sie einem hohen Preisdruck bei hohen Kosten unterliegt und in der Tarifgestaltung nicht frei ist.

Auf diese Risiken reagiert der Verwaltungsrat pro-aktiv, indem er die Position gegenüber der Strasse stärkt, insbesondere die raschen und bequemen Verbindungen von Verkehrsknoten zu Verkehrsknoten. Primär waren hierzu das Rollmaterial zu erneuern und die entsprechenden Kapazitäten in Depots und Werkstätten zu schaffen. Eine bahnbrechende Perspektive öffnet sich mit dem aktuellen Projekt zum Ausbau der Bergbahnen, dem sogenannten V-Bahn-Projekt.

Unverändert würde man sich in der Region direkte IC-Verbindungen zwischen Interlaken Ost und Zürich-Flughafen wünschen. Im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) sind die hierfür notwendigen Bauten enthalten. Damit steht das Anliegen grundsätzlich weiterhin zur Diskussion. Andererseits scheint die Umsetzung zeitlich wieder etwas in die Ferne gerückt zu sein.

Infrastruktur

Die Sparte Infrastruktur orientiert sich an der Zielsetzung, ihre Anlagen laufend zeitgemäss zu unterhalten und zu erneuern. Auf den Fahrplanwechsel 2015/2016 konnte der rund 700 Meter lange Buechitunnel zwischen Zweilütschinen und Lütschental dem Betrieb übergeben werden. Die Grossbaustelle muss in der Umgebung noch abgeschlossen werden. Wir dürfen damit rechnen, dass das Projekt trotz geologischen Schwierigkeiten nur knapp über dem ursprünglichen Voranschlag und klar innerhalb des Nachkredits von rund 10 % abschliessen wird. Die Gesamtkosten belaufen sich damit auf rund CHF 38 Mio.

Die Schynige Platte-Bahn hat mit einer klaren Positionierung als nostalgische Zahnradbahn, verbunden mit Swissness, ihren Platz im touristischen Gesamtangebot der Region gefunden.

Ganz im Sinne der Qualitätssicherung und getrieben durch die Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) wird für die Sparte Infrastruktur in den nächsten Jahren die Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen die wichtigste strategische Zielsetzung sein. Der diskriminierungsfreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist gemäss den Übergangsbestimmungen zum BehiG bis 2023 zu realisieren. Diese Vorgabe wird die Bahnen schweizweit stark fordern und die Finanzpläne und Leistungsvereinbarungen zur Infrastruktur mittelfristig prägen. Behindertengerechtigkeit und Qualitätssteigerung gehen in der Regel Hand in Hand. Das BehiG gibt somit Impulse für eine Verbesserung des Angebots für die gesamte Kundschaft.

Ein aufgrund neuer Vorschriften erstmals erstellter Netzstandsbericht über die Infrastruktur wurde von den Aufsichtsbehörden als vorbildlich taxiert. Mit diesem Bericht wird die Risikoanalyse um ein neues, sehr wirkungsvolles Arbeitsinstrument ergänzt. Der Verwaltungsrat und der Subventionsgeber erhalten damit eine sehr langfristige Perspektive auf den Investitionsbedarf. Der Netzstandsbericht stellt die primäre Grundlage für künftige Leistungsvereinbarungen dar.

Schnige Platte-Bahn

Bei der Sparte SPB setzt der Verwaltungsrat auf Kontinuität. Ein besonderes Augenmerk gilt den Finanzen und dabei der Planung, wie die Überlebensfähigkeit aus eigener Kraft sichergestellt werden kann. Das Unternehmen hat mit einer klaren Positionierung als nostalgische Zahnradbahn, verbunden mit Swissness, seinen Platz im touristischen Gesamtangebot der Region gefunden. Neben der romantischen Bahnfahrt ist das Naturerlebnis der primäre Beweggrund, um auf die Schynige Platte zu reisen. Als Reaktion auf das unbefriedigende Ergebnis 2015 wurde vom Marketing ein Massnahmenpaket aus neuen Angeboten, zusätzlichen Werbemassnahmen und Aktionen in Zusammenarbeit mit externen Partnern geschnürt. Unter dem Slogan «Top of Swissness» wird die Positionierung nochmals geschärft.

Abgeltung regionaler Personenverkehr, Leistungsvereinbarung Infrastruktur

Grundsätzlich sind die Besteller (Bund und Kanton) verpflichtet, die Abgeltung mit der Transportunternehmung so zu vereinbaren, dass das bestellte Angebot kostendeckend produziert

werden kann. Bei der Beurteilung, ob die Abgeltung zur Deckung der Kosten ausreicht, spielen die Erwartungen an das künftige Verkehrsaufkommen eine wichtige Rolle. Da das Jahresergebnis letztlich namhaft von der Genauigkeit einer Prognose abhängt, ist es gerade bei den Verhältnissen der Berner Oberland-Bahnen AG durchaus sinnvoll, dass das Gesetz vorsieht, Gewinne für den Ausgleich von negativen Abschlüssen zurückzustellen. Vorschriftsgemäss werden die einzelnen positiven Spatergebnisse 2015 der jeweiligen Reserve zugewiesen.

Die aktuellen Angebotsvereinbarungen im regionalen Personenverkehr regeln die Leistungen von BOB und Besteller für die Periode 2016/2017. Im Bereich Infrastruktur besteht eine Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013 bis 2016. Für die Verhandlungen zur Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020 wurde termingerecht eine neue Offerte eingereicht.

Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020 und STEP 2030

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur der Eisenbahn ist seit der neusten Bahnreform ausschliesslich Bundessache. Die Leistungsvereinbarungen Infrastruktur werden daher neuerdings alleine mit dem Bund abgeschlossen und enthalten keine Angebotserweiterungen mehr. Im Zusammenhang mit der Sanierung der Bahnstation Burglauenen (BehiG) strebt die Berner Oberland-Bahn den Bau einer Unterführung der Staatsstrasse an. Dieses Projekt wurde im Umfang von CHF 40 Mio. für die Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020 als Option eingegeben. Es kann realisiert werden, sofern andere Investitionsvorhaben der Eisenbahnen aufgegeben werden und damit genügend Mittel zur Verfügung stehen.

Ein weiterer Ausbauschritt der Berner Oberland-Bahn im Rahmen des V-Bahn-Projekts ist im strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP 2030 angemeldet. Die Verkehrsstudie zur V-Bahn sieht in einem zweiten Teil vor, um auch künftige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, auf dem Flugplatzgelände in Matten bei Interlaken eine zusätzliche Haltestelle zu bauen. Von hier werden Shuttlezüge zum Terminal der V-Bahn nach Grindelwald fahren, um an Spitzentagen die Strasse durch ein P+R-Angebot am Eingang zu den Lütschinentälern zu entlasten.

Der Einsatz eines eigenen Verkaufssystems hat sich bei den Jungfraubahnen seit Jahren als Basis und Voraussetzung für die rasche Umsetzung innovativer Marketingmassnahmen bewährt.

Wechsel von Inhaberaktien zu Namenaktien

Die Inhaberaktien der *Berner Oberland-Bahnen AG* wurden bis Ende 2013 an der Berner Börse (BX Berne Exchange) gehandelt. Nach der Dekotierung an der Berner Börse Ende 2013 wurde der Handel auf der Plattform OTC-X der Berner Kantonalbank – einer geeigneten Handelsplattform für nicht kotierte Titel – weitergeführt. Der Handel ist im Volumen bescheiden. 2015 wurden 367 Stück zum Preis von CHF 85 bis CHF 100.50 gehandelt. Rund 40 % davon wurden von der *Berner Oberland-Bahnen AG* in den Eigenbestand übernommen. Dieser beträgt aktuell 397 Aktien (246 per Ende 2014). Der Jahresschlusskurs betrug CHF 99.90.

Am 1. Juli 2015 wurde ein neues Bundesgesetz in Kraft gesetzt (Umsetzung der 2012 revidierten Empfehlungen der GAFI). Ab diesem Datum besteht für alle Inhaberaktionäre von nicht börsenkotierten Unternehmen eine Meldepflicht an die Gesellschaft beim Erwerb von Inhaberaktien (OR Art. 697i ff.). Das Verzeichnis der Inhaberaktionäre ist allerdings nicht dem Aktienbuch für Namenaktionäre gleichzusetzen. Letztlich entsteht ein zusätzlicher administrativer Aufwand ohne Nutzen für die Gesellschaft. Aufgrund der immer zu wiederholenden Personenkontrollen ist die Sache auch für den Aktionär auf die Dauer inakzeptabel. Der Verwaltungsrat hat daher entschieden, der Generalversammlung die Einführung von Namenaktien zu beantragen. Bei dieser Gelegenheit sollen die Statuten auch bezüglich Beschlussfassung auf dem Zirkulationsweg, Pflichtaktien, Reporting, Verwendung des Bilanzgewinns und Schlussbemerkungen modernisiert beziehungsweise «entrümpelt» werden.

Kundeninformationssystem als Schritt zur Umsetzung des BehiG

Bis 2016 werden die Stationen und Fahrzeuge der Jungfraubahnen mit zeitgemässen und BehiG-konformen Kundeninformationssystemen ausgerüstet. Die Grundelemente der Kundeninformation sind statische und dynamische Anzeigen, akustische Informationen über Lautsprecher live oder als vorbereitete Aufzeichnungen. Vermittelt werden Planinformationen (z. B. Fahrplan) und Echtzeitinformationen, die der aktuellen Situation entsprechen, wie Verspätungen, Gleiswechsel, Streckenunterbrüche, Zugausfälle usw. Die neuen Systeme sind einheitlich ausgelegt und zentral gesteuert. Auch seh- und hörbehinderte Fahrgäste können sich mit der gebotenen Information

jederzeit zurechtfinden. Die Investitionen belaufen sich auf CHF 9,6 Mio. Der Anteil der *Berner Oberland-Bahnen AG* beträgt CHF 2,5 Mio., der restliche Betrag von CHF 7,1 Mio. wird von der Jungfraubahn-Gruppe getragen. Die Investitionen verteilen sich auf die verschiedenen Sparten.

Neues Vertriebssystem

Der Einsatz eines eigenen Verkaufssystems hat sich bei den Jungfraubahnen seit Jahren als Basis und Voraussetzung für die rasche Umsetzung innovativer Marketingmassnahmen bewährt. Aufbauend auf den positiven Erfahrungen und dem technischen Know-how aus der eigenen Online-Verkaufsplattform, wird nun ein «Neues Vertriebssystem» (NVS) als Nachfolgesystem für das Skipasssystem SkiData, das proprietäre Verkaufssystem Bazora, das Internet-Ticketing-System für externe Verkaufsstellen und das Reservationsprogramm entwickelt. Dabei werden die Verkaufsplattformen und die Computerarbeitsplätze an den Verkaufsstellen vereinfacht. Die verschiedensten Verkaufskanäle werden integriert und die Abwicklung der Vouchertransaktionen automatisiert. Angebunden werden die Abrechnung und die Zutrittskontrollsysteme. Das NVS wird in einzelnen Modulen entwickelt und über die Jahre 2015 bis 2017 in Betrieb genommen. Vorab musste aufgrund eines Systemwechsels bei den SBB bereits das elektronische Zugbegleitergerät ersetzt werden. Die Jungfraubahnen haben sich entschieden, auch hier auf eine Eigenentwicklung zu setzen. Das neue Zugpersonalgerät KONJ (Kontrollgerät Jungfraubahnen) konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Betrieb genommen werden. Es bietet eine grosse Funktionsvielfalt und einen direkten Zugang zu den Systemen der Jungfraubahnen in einem Geräte-Set.

Risk Management

Im Rahmen des Risikomanagements befasst sich die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit möglichen Ereignissen, die fähig wären, die Erreichung von strategischen und finanziellen Zielen infrage zu stellen. Dabei identifizieren sie sowohl Chancen wie Gefahren. Diese werden regelmässig im Rahmen der Aktualisierung der SWOT-Analyse auf allen Stufen der Führung besprochen.

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 Sicherheit geschaffen.

Die IT-Sicherheitspolitik der Jungfraubahnen verfolgt allgemein einen Best-practice-Ansatz. Die Regeln sind in der IT-Sicherheitspolitik, IT-Sicherheitsrichtlinie für Mitarbeiter und in der IT-Passwortrichtlinie/Benutzerbegrüßungskonzept festgehalten. Risikobasiert werden darüber hinaus für alle geschäftsrelevanten Anwendungen besondere Service-Level definiert und der Change-Prozess durch eine Fachgruppe überwacht.

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 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 wenn notwendig regelmässig, jedoch mindestens einmal jährlich. Neben den internen Audits, mit denen die Geschäftsleitung risikobasiert bestimmte Bereiche überprüft, werden die Jungfraubahnen namentlich durch das Bundesamt für Verkehr, die SUVA und die Zertifizierungsstelle für das ISO-Qualitätsmanagement-Zertifikat regelmässig auditiert.

Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Betriebs-einheitenleiter

Der gesamte Verwaltungsrat mit Ausnahme von *Stephanie Dübi* ist bis zur Generalversammlung 2016 gewählt. *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. Anlässlich der Generalversammlung 2016 treten Günther Galli und Madeleine Howald altershalber aus dem Verwaltungsrat zurück. Alle übrigen durch die Generalversammlung wählbaren Mitglieder stehen für eine Wiederwahl zur Verfügung.

Der Verwaltungsrat konstituiert sich nach Art. 17 unserer Statuten selbst, indem er Präsident, Vizepräsident und Sekretär

aus seiner Mitte wählt. Dem neu gewählten Verwaltungsrat obliegt mithin die Aufgabe, Präsident, Vizepräsident und Sekretär anlässlich der ersten Verwaltungsratssitzung nach durchgeführter Generalversammlung zu bestimmen. Ohne diesen Beschlüssen vorgreifen zu wollen, nimmt der Verwaltungsrat in der heutigen Zusammensetzung Aussicht, David-André Beeler, Peter Balmer sowie Christoph Schläppi zum Präsidenten, Vizepräsidenten und Sekretär des Verwaltungsrates zu ernennen.

Im Internet unter www.jungfrau.ch/verwaltungsrat finden Sie laufend aktualisierte Angaben zu den Verwaltungsräten. Die Aufgaben des Verwaltungsrats sind in den Statuten und im Organisationsreglement festgelegt. Dieses enthält eine detaillierte Kompetenzordnung zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Das Organisationsreglement finden Sie im Internet unter www.jungfrau.ch/organisation. Der Verwaltungsrat tagte im Jahr 2015 fünf Mal.

Die aktuelle Geschäftsleitung führt die Jungfraubahnen seit acht Jahren in unveränderter Zusammensetzung. Die operativen Betriebseinheiten der Jungfraubahnen werden je von einem gesamtverantwortlichen Leiter vor Ort geführt. Die Leiter der Betriebseinheiten der *Berner Oberland-Bahnen AG* sind:

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

Angaben zu Geschäftsleitung und weiteren Kadermitgliedern finden Sie laufend aktualisiert im Internet unter: www.jungfrau.ch/management.

Dank

Am 18. Juni 1991 wurde Günther Galli in den Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG* gewählt. Drei Jahre später, am 23. August 1994, hat ihn der Verwaltungsrat zum Präsidenten ernannt. Er wird anlässlich der Generalversammlung, nach knapp 22 Jahren umsichtiger und äusserst erfolgreicher Führung, zurücktreten. Gleich zu Beginn der Präsidentschaft von Günther Galli entstand innerhalb der Jungfraubahnen ein Bergbahnenkonzern, der bald an der Schweizer Börse in Zürich kotiert wurde. Der Präsident der *Berner Oberland-Bahnen AG* hat es verstanden, im Schatten dieser publikumsträchtigen Veränderungen auch sein Unternehmen in eine neue Ära zu überführen. Es ist seinem Geschick, Chancen zu erkennen und deren Nutzung engagiert zu fordern und zu fördern, zu verdanken,

Günther Galli war von Beginn weg ein begeisterter Verfechter der Idee, den öV in die Erneuerung der Bergbahnen mit einzubinden.

dass sich die *Berner Oberland-Bahnen AG* als ebenfalls bedeutende Partnerin in der Allianz etablieren konnte. Er hat die Konzeption der *Jungfraubahnen Management AG* mitgetragen und damit den Grundstein für eine sehr effiziente Form der eigenständigen Zusammenarbeit mit der grossen «Schwester» gelegt. Als Eisenbahner unterstützte und leitete er grosse Innovationen (Bahn 2000, neue Gelenksteuerwagen, Zahnstangen-erneuerung, Buechitunnel) und hat ein grosses Verdienst am aktuell sehr effizienten Betriebskonzept mit lediglich fünf Zügen im Halbstundentakt. Ein grosses Anliegen war ihm das Wohlergehen der Schynige Platte-Bahn. Er setzte sich dafür ein, dass dieser Zeitzeugin immer wieder Kredit (auch wörtlich gesprochen) für den Weiterbestand in historischer Authentizität eingeräumt wurde. Zusammen mit Urs Kessler förderte er die nahtlose Einbindung der Bergbahn ins gesamte Bergbahnen-Marketing der Jungfraubahnen. Schliesslich hat auch das regionale Umfeld durch weitsichtige Planungen und durch ein aktives Mitmachen von Günther Gallis Bahn profitiert: Als Beispiele seien der Entwicklungsschwerpunkt Interlaken Ost und die Fuhrenmatte in Grindelwald genannt. Bei Letzterer haben das Engagement und die Weitsicht von Günther Galli dazu geführt, dass sie nicht durch Zweitwohnungen zugebaut werden konnte und nach wie vor eine wertvolle Baulandreserve für die Weiterentwicklung des Dorfzentrums von Grindelwald darstellt. Das Wirken des langjährigen Präsidenten wird mit der Rolle abgerundet, welche die *Berner Oberland-Bahnen AG* im Jahrhundertprojekt V-Bahn einnimmt. Günther Galli war von Beginn weg ein begeisterter Verfechter der Idee, den öV in die Erneuerung der Bergbahnen mit einzubinden. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* ist Günther Galli zu grossem Dank verpflichtet. Er hat seine Bahn und das Management auch bei schwersten Unfällen oder anderen bedrohlichen Situationen, wie dem riesigen Hochwasser von 2005, tatkräftig, mit grosser Anteilnahme und durch Präsenz vor Ort unterstützt. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* war und ist ihm ans Herz gewachsen!

Anlässlich der Generalversammlung 2016 tritt auch Dr. Madeleine Howald aus dem Verwaltungsrat zurück. Sie gehört diesem seit der Generalversammlung vom 21. Juni 1994 an. Madeleine Howald hat den Wandel der Berner Oberland-Bahn zur modernen Nahverkehrslinie ebenfalls mitgestaltet. Obwohl als Vertreterin für Interlaken und Umgebung gewählt, hat sie im Verwaltungsrat immer kompromisslos die Sichtweise der gesamten Region eingenommen. Sie setzte sich stets für ein funk-

tionierendes Ganzes unter der Berücksichtigung der Anliegen aller Stakeholder ein. Dabei schöpfte sie nicht nur aus ihrem beruflichen betriebswirtschaftlichen Hintergrund, sondern auch aus dem persönlichen Erfahrungsschatz. Sie war stets im Gebiet der Jungfraubahnen unterwegs und konnte mit Berichten von eigenen Erlebnissen und Erfahrungen die Entscheidungsfindung im Rat erleichtern. Die Kundensicht, die Anliegen des Personals und der Zustand der Infrastrukturen waren ihr jederzeit bekannt. Entsprechend gewichtig war ihr Urteil in der Analyse von Stärken und Schwächen sowie in Fragen der Qualitätssicherung. Mit ihrer Haltung und ihrem Einfluss auf den Verwaltungsrat und das Management hat sie die *Berner Oberland-Bahnen AG* im Selbstverständnis als «Unternehmen im Dienste der Region» geprägt. Dafür gebührt ihr nicht nur seitens der *Berner Oberland-Bahnen AG*, sondern auch seitens aller Beteiligten im Umfeld der beste Dank.

Ein herzliches Dankeschön geht an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die unsere wichtigste Ressource und das grosse Potenzial zur Bewältigung der Zukunft darstellen. Weiter bedanken dürfen wir uns beim Bund und beim Kanton Bern, die mit der Bestellung umfassender Transportdienstleistungen unseren Betrieb erst ermöglichen. Zudem sind wir 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.

Der Verwaltungsrat, Interlaken, 7. April 2016

2015 war für die BOB erneut ein Erfolgsjahr.

Ergänzungen zum Finanzbericht

Kommentar zur Erfolgsrechnung

2015 war für die BOB erneut ein Erfolgsjahr: Gegenüber dem Rekord des Vorjahrs beförderte die Berner Oberland-Bahn nochmals 8,0 % mehr Fahrgäste und erzielte dabei einen Verkehrsertrag von CHF 12,7 Mio., was einer Steigerung von CHF 1,4 Mio. gegenüber 2014 entspricht. Die Erwartungen wurden deutlich übertroffen. Die BOB profitierte stark von den deutlichen Zunahmen der asiatischen Jungfrauochgäste. Bei der Schynige Platte-Bahn wurden dagegen die erhofften Besucherzahlen deutlich verfehlt, reisten doch 10 % weniger Gäste als im Vorjahr mit der Nostalgiebahn. Entsprechend nahm der Verkehrsertrag um 9,7 % ab und fiel unter die 3-Millionen-Franken-Grenze. Für das Geschäftsjahr 2015 betrug die Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr und die Infrastruktur CHF 12,3 Mio. und lagen damit CHF 1,1 Mio. unter dem Vorjahr. CHF 4,6 Mio. (2014 CHF 5,7 Mio.) entfielen dabei auf die Sparte Personenverkehr. Die Nebenerträge konnten um 7,5 % auf CHF 6,7 Mio. erhöht werden.

Erfreulich zeigt sich die Entwicklung des Betriebsaufwands: Die Personalkosten blieben unverändert bei CHF 14,3 Mio., der Sachaufwand ging um 2,8 % auf CHF 12,7 Mio. zurück.

Nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern resultiert für das Geschäftsjahr 2015 ein Jahresgewinn von CHF 2,0 Mio. Im Berichtsjahr profitierte die Gesellschaft von Grundstückgewinnsteuerrückvergütungen von CHF 0,2 Mio. Das Ergebnis der Sparte Infrastruktur beträgt CHF 874 710. Dank dem erneut gesteigerten Verkehrsertrag der Berner Oberland-Bahn erzielt die Sparte Personenverkehr einen Gewinn von CHF 1 163 029. Die Schynige Platte-Bahn verzeichnet einen kleinen Jahresgewinn von CHF 2559 und die Nebengeschäfte einen Verlust von CHF 14 774.

Investitionstätigkeit und Finanzierung

Die Berner Oberland-Bahnen AG hat 2015 CHF 30,5 Mio. investiert, die sich je hälftig auf die Sparten Regionaler Perso-

nenverkehr und Infrastruktur aufteilen. Als grösstes Investitionsvorhaben beanspruchte der Buechitunnel im Berichtsjahr CHF 12,6 Mio. In die Erweiterung der Depotanlage Zweilütschinen flossen CHF 7,5 Mio. und für die Beschaffung von drei Niederflursteuerwagen erfolgte eine Anzahlung von CHF 6,3 Mio.

Die Finanzierung der Investitionen wurde einerseits im Bereich Infrastruktur durch eine Erhöhung der langfristigen zinslosen Darlehen von Bund und Kanton über CHF 9,0 Mio. und andererseits in der Sparte Regionaler Personenverkehr durch die Aufnahme eines 10-jährigen verzinslichen Darlehens über CHF 30 Mio. sichergestellt.

Reservenanpassung und Gewinnverwendung

Die Berner Oberland-Bahnen AG verfügt über aus Gewinnen der Talbahn geäuftete Reserven. Die in den letzten Jahren ausgewiesenen Saldi dieser Reserven – im regionalen Personenverkehr bestand bislang eine positive und in der Sparte Infrastruktur eine negative Reserve – wurden im Berichtsjahr einer Überprüfung unterzogen. Als Resultat davon erfolgte eine Neubeurteilung und Anpassung der Reserven. Per 31. Dezember 2015 sind nun die Reserven beider Sparten positiv; jene im regionalen Personenverkehr beträgt CHF 6,4 Mio., jene der Infrastruktur CHF 4,4 Mio.

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf Seite 27 dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 2 025 524 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 485 584, beträgt CHF 2 511 108. Der Reserve gem. Art. 67 EBG wird der Spartenerfolg der Infrastruktur von CHF 874 710 und der Reserve gem. Art. 36 PBG wird der Gewinn der Sparte Personenverkehr von CHF 1 163 029 zugewiesen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 473 369 zur Verfügung. Der Verwaltungsrat beantragt, diesen Betrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Vergütungen

Der Verwaltungsrat bezieht ein fixes Honorar und eine Sitzungsgeldpauschale. Bei der Festsetzung dieser Vergütung trägt er der Tatsache Rechnung, dass die Berner Oberland-Bahnen AG namhaft von öffentlichen Geldern getragen wird. Er achtet da-

Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn	CHF	2015	%	2014	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		6 134 420	48,1	6 078 313	53,5	0,9
Gruppenreiseverkehr		1 497 653	11,7	1 361 236	12,0	10,0
Abonnementsverkehr		5 320 424	41,8	4 150 591	36,5	28,2
Erlösminderungen		-445 418	-3,5	-459 226	-4,0	-3,0
Total Personenverkehr		12 507 079	98,1	11 130 914	98,0	12,4
Gepäckverkehr		241 108	1,9	225 370	2,0	7,0
Total Reiseverkehr		12 748 187	100,0	11 356 284	100,0	12,3
Güterverkehr		642	0,0	428	0,0	50,0
Total Verkehrsertrag		12 748 829	100,0	11 356 712	100,0	12,3

rauf, dass die Entschädigungen den Anforderungen bezüglich Verantwortung und Belastung entsprechend fair ausfallen und einem Quervergleich standhalten. Das Honorar für den Präsidenten beträgt CHF 24 000 und für ein Verwaltungsratsmitglied CHF 16 000.

Die Geschäftsleitungsmitglieder werden von der *Jungfraubahnen Management AG* für die Führung der gesamten Jungfrau-bahnen entschädigt. Die Vergütung ist markt- und leistungsge-recht und geeignet, Personen mit den nötigen Fähigkeiten und passender Persönlichkeit zu gewinnen und zu halten. Details und die Gesamtsumme der Entschädigung sowie die Entschädi-gung für das höchstbezahlte Mitglied der Geschäftsleitung wer-den in der Berichterstattung der *Jungfraubahn Holding AG* offen-gelegt (www.jungfrau.ch/report). Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich im Rahmen des Managementmandates aus-schliesslich am Fixgehalt des Managements. Sie bezahlt nach ei-nem Wechsel im Bemessungssystem während vier Jahren einen reduzierten Anteil von derzeit 25,5%. Nach Ablauf der Über-gangsregelung wird auch für die Fixgehälter des Managements wieder der allgemein für die Geschäftsführungskosten verein-barte Verteiler (BOB-Anteil 28,5%) zur Anwendung kommen.

Personalvorsorge

Die Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen hat mit einer Rendite von 3,7% auf ihrem Anlagevermögen den Benchmark klar übertroffen. Sie wechselt für die Kalkulation auf die näher an der Realität der Entwicklung der Lebenserwartung liegen-den Generationentafeln. Dieser Wechsel wird sich entsprechend auf den Deckungsgrad auswirken, der dank der guten Rendite dennoch bei rund 116% liegen wird. Angesichts der aktuellen Zinssituation drängt sich auf, nun auch den technischen Zins-satz von 3,0% auf 2,5% zu senken. Das hat den Druck auf den Umwandlungssatz, der derzeit schrittweise auf 6,0% gesenkt wird, nochmals erhöht. Per 1. Januar 2017 wird er weiter redu-ziert werden. Die Umrechnung des Altersguthabens wird dann-zumal auf der Basis von 5,2 Prozentpunkten erfolgen. Um das Leistungsziel dennoch zu halten, werden die Auswirkungen der Senkung durch höhere Sparbeiträge abgefedert. Für die älteren Versicherten wird zudem aus zurückgestellten Mitteln der Stif-tung ein zusätzlicher Ausgleich erfolgen.

Angaben zu den Sparten

Regionaler Personenverkehr Berner Oberland-Bahn

Sparte Personenverkehr	CHF	2015	2014
Kennzahlen			
Personalbestand (Vollzeitstellen)		112	114
Betriebsertrag		24 249 029	23 648 092
Verkehrsertrag		12 748 829	11 356 712
Ertrag Abgeltung		4 583 000	5 716 000
Betriebsaufwand		21 426 159	21 590 263
Abschreibungen		1 629 495	1 888 734
Jahresergebnis		1 163 029	244 082
Sachanlagen		18 084 354	18 971 913

Die Berner Oberland-Bahn verkehrte 2015 wie gewohnt zuver-lässig. Die Bemühungen der Jungfraubahnen, die Gruppenrei-senden von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, tragen Früchte, einzig in den Monaten März und Oktober wurden mi-nim weniger Gäste transportiert. Trotz bescheidener Winter-sportverhältnisse zu Jahresbeginn 2015 konnten die Gästezah-len gesteigert werden und auch Ende Jahr konnte die BOB als Zubringer in die Lütschinentäler und somit zum Ausflugsziel *Jungfrau-joch – Top of Europe* von den Gruppenreisenden profitie-ren.

Infrastruktur Berner Oberland-Bahn

Sparte Infrastruktur	CHF	2015	2014
Kennzahlen			
Personalbestand (Vollzeitstellen)		18	17
Betriebsertrag		13 806 808	13 189 721
Ertrag Trassenpreise		3 617 130	3 408 421
Ertrag Abgeltung		7 747 000	7 663 000
Betriebsaufwand		9 299 786	9 145 289
Abschreibungen		3 854 187	3 345 731
Jahresergebnis		874 710	697 657
Sachanlagen		85 696 833	51 101 326

Der Bau des Buechitunnels ist das aktuell grösste Infrastrukturprojekt.

Der Bau des Buechitunnels ist das aktuell grösste Infrastrukturprojekt. Nach der Eröffnung am 22. November 2015 wird er 2016 fertiggestellt. Die Finanzierung ist durch Bund und Kanton im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 erfolgt. Der Kostenvoranschlag belief sich auf CHF 35,5 Mio. Schwierige geologische Bedingungen führten zu Mehraufwand. Der Vortrieb im Berg konnte auch auf der zweiten Streckenhälfte nicht wie vorgesehen sprengtechnisch erfolgen. Mehraufwand und eine Terminverzögerung mit Folgekosten (Vorhalt der Installationen) waren die Folge. Die dadurch zu erwartende Kostenüberschreitung wurde auf rund 10 % veranschlagt. Mit Bund und Kanton konnte in einem entsprechenden Nachtrag zur Leistungsvereinbarung eine Regelung zur Kostenübernahme getroffen werden. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass der Nachkredit nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden muss.

Eine Geländeverschiebung zieht die Strecke der Berner Oberland-Bahn im Bereich der Eisenbahnbrücke über die Parkhausstrasse unmittelbar vor dem Bahnhof Lauterbrunnen in Mitleidenschaft. Messungen lassen vermuten, dass die Rutschung bis in 40 Meter Tiefe reicht. Aufgrund der Bewegungen von mehreren Zentimetern pro Jahr muss man von einer besonderen geologischen Aktivität ausgehen. Es ist jedoch nicht mit einem spontanen Ereignis zu rechnen. Die in der Zwischenzeit installierte Überwachung gibt zusätzlich Gewähr, dass rechtzeitig reagiert werden könnte. Derzeit werden die Untersuchungen und Messungen fortgesetzt, um die Erkenntnis zu den Ursachen zu vertiefen, ein fundiertes geologisches Modell zu erstellen und eine Prognose für den langfristigen Verlauf machen zu können. Bereits wurden auch temporäre Stabilisierungsmassnahmen am Bahndamm ausgeführt, um den oberflächlichen Auswirkungen zu begegnen. In den kommenden Jahren müssen dann Massnahmen zu einer dauernden Sanierung bzw. Stabilisierung geplant und ausgeführt werden.

Zusammen mit der *Wengernalpbahn AG* erneuert die *Berner Oberland-Bahnen AG* den Bahnhof Lauterbrunnen. Folgende Ziele werden mit dem Umbau verfolgt: Verlängerung der Kantenlängen am Perron auf mindestens 109 Meter zur Aufnahme des neuen WAB-Rollmaterials, Erhöhung Perronflächen und Vereinfachung des Gleisfelds, Verbesserung der

Zugänge auf die Perrons (ohne Überschreiten der Gleise), Schaffung behindertengerechter Infrastrukturen nach Forderung BehiG, Optimierung des Güterbetriebes und Schaffung zusätzlicher Remisierungsmöglichkeiten. Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 9,4 Mio. (Anteil *Berner Oberland-Bahnen AG*: CHF 2,0 Mio.) Die Finanzierung erfolgt über die laufende Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2013 bis 2016 sowie ein weiterer Teil über die Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020. Die Etappe 2015 der Bauarbeiten wurde erfolgreich abgeschlossen.

Schynige Platte-Bahn

Sparte Schynige Platte-Bahn	CHF	2015	2014
Kennzahlen			
Personalbestand (Vollzeitstellen)		16	16
Betriebsertrag		3 852 197	4 217 803
Verkehrsertrag		2 981 707	3 302 345
Betriebsaufwand		3 383 053	3 559 308
Abschreibungen		463 226	457 896
Jahresergebnis		2 559	144 344
Sachanlagen		6 500 017	6 886 840

Die Besucherzahlen für das Geschäftsjahr 2015 sind gegenüber dem Vorjahr um 9,6 % gesunken und liegen damit unter der Zielmarke von 100 000. Im Vergleich zum langjährigen Schnitt liegen die Frequenzen 11,6 % zurück. In den Monaten Juli und August konnten die Gästezahlen um 17,5 % respektive um 18,6 % gegenüber 2014 gesteigert werden, jedoch resultiert aufgrund der schlechten Herbstmonate September und Oktober insgesamt keine Zunahme.

Die Schynige Platte-Bahn bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfraubahn-Gruppe. Der Jungfraubahnen-Pass ist das verbindende Produkt der Angebote. 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 an. Der Anteil für die Schynige Platte-Bahn aus den beiden Pässen betrug im Jahre 2015 CHF 290 000 (Vorjahr CHF 344 000).

Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn	CHF	2015	%	2014	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2 071 417	69,5	2 355 968	71,3	-12,1
Gruppenreiseverkehr		169 473	5,7	104 222	3,2	62,6
Abonnementsverkehr		795 389	26,7	884 496	26,8	-10,1
Erlösminderungen		-66 765	-2,2	-55 573	-1,7	20,1
Total Personenverkehr		2 969 514	99,7	3 289 113	99,6	-9,7
Gepäckverkehr		856	0,0	775	0,0	10,5
Total Reiseverkehr		2 970 370	99,7	3 289 888	99,6	-9,7
Güterverkehr		11 337	0,3	12 457	0,4	-9,0
Total Verkehrsertrag		2 981 707	100,0	3 302 345	100,0	-9,7

Normalerweise erzielt die Schynige Platte-Bahn ein positives Ergebnis, sobald die Grenze von 100 000 Gästen übertroffen wird. 2015 wurde diese magische Grenze nicht geknackt. Der Verkehrsertrag liegt im Geschäftsjahr mit CHF 2 981 707 ganz knapp unter CHF 3 Mio. Positiv kann die Steigerung im Gruppenreisegeschäft von 62,6% gewertet werden. Im Gegensatz zum Aufwärtstrend der weiteren Ausflugsziele der Jungfrau-bahnen muss dieses insgesamt jedoch einen Rückgang verzeichnen.

Märkte und Nachfrage

Nutzung des Synergiepotenzials der Jungfraubahnen

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* betreibt ihr Marketing vornehmlich im Gesamtverbund der Jungfraubahnen. Die erfreuliche Zunahme der Personenkilometer auf der Berner Oberland-Bahn wurde im Zusammenhang mit der erfolgreichen Vermarktung des Jungfraujochs erreicht. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich über die gemeinsame Managementgesellschaft an den Marketing- und Vertriebskosten der Allianz. Zudem fördert sie durch die Erhöhung der Qualität des Angebots den Umstieg von der Strasse auf die Schiene. An ihren strategischen Verkaufspunkten in Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken unterstützt die *Berner Oberland-Bahnen AG* die Distribution der gesamten Jungfraubahnen. Das Skiabonnement ist in den Tarifverbund BeO Abo integriert. Es kann für Ausflüge, Schul- und Berufsfahrten auf dem Streckennetz der Jungfraubahnen sowie auf den Bus- und Eisenbahnlinien in den Tarifsektoren der Lütschinentäler und im Sektor 80 (Bödeli) benutzt werden.

Die Bekanntheit der Jungfrau Region ist eine der zentralen Voraussetzungen für den Erfolg der Jungfraubahnen. Daher werden Pressevertreter, Studienreisende und TV-Produktionsteams

aus der ganzen Welt in der Region empfangen und zu den Ausflugszielen begleitet. Ein sehr guter Aufhänger und Katalysator für die Berichterstattung ist hoher Besuch auf dem Jungfrau-joch. Im Juli 2015 rannte der Sprintstar *Asafa Powell* mit dem Langlauf-Olympiasieger *Dario Cologna* um die Wette. Im September 2015 performte die weltweit und insbesondere in China bekannte Sängerin G.E.M., «Get Everybody Moving», auf dem Jungfrau-joch. Diesen Auftritt haben sich Millionen von Fans auf dem Internet angesehen. Zur Popularität der Region tragen auch die grossen Events in der Region bei. Tradition hat das SnowpenAir-Konzert zum Ende der Wintersaison. Die Jungfrau-bahnen sind zudem der grösste Sponsor für die beiden Swiss-Top-Sport-Anlässe Lauberhornrennen und Jungfrau-Marathon.

Die Vertreter der Jungfraubahnen machen viele Verkaufsfreisen in die Länder Europas, nach Südamerika und natürlich nach Asien. In dieser Region pflegt der CEO nach wie vor die bedeutendsten Kundenkontakte persönlich. Durch diese Kontakte können direkt vor Ort Eindrücke und Fakten gesammelt und Trends zum Markt beobachtet werden. Seit 1997 haben die Jungfraubahnen ihr Vertreternetz laufend ausgebaut. Derzeit arbeiten ständige Mitarbeiter in acht Metropolen (Tokyo, Seoul, Mumbai, Taipei, Bangkok, Beijing, Shanghai, Sao Paulo). Neue Kunden aus geografischen Breiten, die eigene Hauptreisezeiten kennen, ermöglichen, die strategische Zielsetzung «10 Monate Hochsaison» erfolgreich umzusetzen. Der Ausgleich von grossen saisonalen Schwankungen hilft, die vorhandenen Betriebsmittel besser auszunutzen.

Die Jungfraubahnen sind bestrebt, ihre Erlebnisberge auch als Ergänzung zum Ausflug auf das Jungfrau-joch anzubieten. Die Schynige Platte ist zudem eine wertvolle Alternative für die Gäste, die eine Eisenbahnreise mit einem aussergewöhnlichen Naturerlebnis kombinieren möchten. Insbesondere Individualreisende aus Japan gehören zu dieser Kategorie und bilden ein verlässliches Kundensegment für die Schynige Platte-Bahn.

Einschätzung des wirtschaftlichen Umfelds

Bezüglich ihrer Prognosen zur Schweizer Wirtschaft für das Jahr 2016 weisen die Konjunkturforscher auf den «Frankenschock» hin, der eine konjunkturelle Schwächephase eingelei-

tet habe. Man rechnet mit einer gewissen Erholung bzw. Festigung zum Ende des Jahres 2016. Die Jungfraubahnen stellen vor allem im Wintersport und bei den Ausflugsbergen entsprechende Auswirkungen fest. Die insbesondere im Herbst 2015 und in den traditionell starken Februarskiwochen 2016 festgestellte rückläufige Entwicklung der Nachfrage aus Europa schwächt sich nun im Abwärtstrend etwas ab. Im internationalen Geschäft waren die Auswirkungen des erneuten Terroranschlages auf Paris vom 13. November 2015 weit bedeutender als die Veränderungen in der Kursrelation. Kurzfristig ist die Nachfrage merklich eingebrochen. Allerdings waren davon die eher frequenzschwachen Wintermonate betroffen. Das interkontinentale Tourismusgeschäft scheint sich vom ersten Schock relativ rasch zu erholen. Die internationale Nachfrage wird hoch bleiben. In dieser Einschätzung werden die Jungfraubahnen auch von der UNWTO (World Tourism Organization) bestärkt. Diese hat 2015 ein weltweites Wachstum der touristischen Ankünfte festgestellt. Die Zunahme in Europa war mit 5,3% überdurchschnittlich. Allerdings bleibt die Lage aufgrund der latenten Terrorgefahr und neu auch aufgrund der weltweiten Berichterstattung zu den Flüchtlingsströmen in Europa in Form von unterschwelliger Unsicherheit labil.

Für die Jungfraubahnen bedeutet all dies, dass das Potenzial für ein zufriedenstellendes 2016 im Tourismus- bzw. Gruppenreisegeschäft durchaus vorhanden ist und dass sich in den Bereichen Schweiz und Europa die einsetzende Aufwärtstendenz ebenfalls positiv auswirken könnte. Damit sind die Chancen für einen guten Geschäftsverlauf auch bei der *Berner Oberland-Bahnen AG* durchaus intakt, wobei das grösste Potenzial im Bereich der fernöstlichen Märkte liegt. Als Dienstleister des öffentlichen Verkehrs profitiert die *Berner Oberland-Bahn* zudem von einer Grundaustlastung durch die lokale Nachfrage.

V-Bahn

Gemeinsam mit der *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG* und der *Berner Oberland-Bahnen AG* realisieren die *Jungfraubahn AG* und die *Wengernalpbahn AG* das V-Bahn-Projekt. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund soll eine neue 3S-Bahn¹ in 15 Minuten zum Eigergletscher führen und eine Zehnergondelbahn zum Männlichen. Durch die Station Rothenegg der *Berner Oberland-Bahn* erhält die V-Bahn einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Die Streckenführung der 3S-Bahn garantiert eine einmalige Aussicht auf die weltberühmte Eigernordwand. Die Reisezeiten zum Jungfrauoch und ins Skigebiet werden um 47 Minuten deutlich verkürzt.

Auf Seite 17 dieses Geschäftsberichts ist die V-Bahn in die Übersicht des Streckennetzes der Jungfraubahnen eingezeichnet. Die V-Bahn sichert mittel- und langfristig die erfolgreiche touristische Zukunft der gesamten Jungfrau Region als Ganzjahres-Topdestination im Schweizer Tourismus. Sie stärkt die Konkurrenzfähigkeit des Jungfrauochs als weltweit bekannten Leuchtturm und verhilft der Wintersportdestination zu einer Spitzenposition im internationalen Wettbewerb.

Das V-Bahn-Projekt ist ein strategisches Investitionsprogramm für die gesamte Jungfrau Region mit acht aufeinander abgestimmten Elementen. Diese lassen sich wie folgt umschreiben:

1. Bau einer neuen Station Rothenegg an der Bahnlinie Interlaken–Grindelwald der *Berner Oberland-Bahnen AG*. Beschaffung von sechs neuen Triebzügen und drei neuen Niederflursteuerwagen, die eine Transportkapazitätserhöhung von 682 auf 912 Personen pro Stunde ermöglichen und eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit sich bringen. Projektierung von zusätzlichen P+R-Parkplätzen im Raum Wilderswil (Autobahnausfahrt Interlaken) und Aufnahme einer P+R-Station beim ehemaligen Mili-

¹ Das 3-Seil-System besteht aus zwei fest verankerten und vollverschlossenen Tragseilen als Fahrbahn und einem umlaufenden Zugseil, auf das die 8-rolligen Laufwerke geklemmt werden. So ist dieses kuppelbare Umlaufsystem äusserst leistungsstark und zuverlässig; selbst bei extremen Bedingungen. Hohe Windstabilität, niedriger Energieverbrauch und die langen Seilfelder sind die unverkennbaren Stärken der 3S-Bahn.

tärflugplatz ins Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes.

2. Ein Terminal für die beiden Talstationen der neuen Männlichenbahn und der 3S-Bahn «Eiger-Express» mit direkter Anbindung an die neue Station Rothenegg und an das Parkhaus Grund. Er bietet Raum für Sportgeschäfte, eine Bar, einen Food Corner, einen Kiosk, einen Infopoint mit Ticketverkauf, Materialservice, Einstellmöglichkeiten für Skimaterial und diverse Shops.
3. Ein neues Parkhaus Grund mit Platz für 1000 Personewagen auf fünf Etagen (zwei davon unterirdisch).
4. Ersatz der Vierergondelbahn Grindelwald-Männlichen durch eine moderne Zehnergondelbahn. Die Fahrzeit wird beinahe auf die Hälfte reduziert, die Förderleistung auf 1800 Personen pro Stunde verdoppelt.
5. Neue 3S-Bahn von Grindelwald Grund zum Eigergletscher mit 44 Gondeln und 7 Stützen: Der sogenannte Eiger-Express hat eine Förderleistung von 2400 Personen pro Stunde und bringt die Passagiere in 15 Minuten zum Eigergletscher. Die 44 Gondeln verfügen über je 28 Sitzplätze.
6. Erneuerung WAB^{PLUS} bei der Wengernalpbahn. Sechs neue Panoramazüge und eine Doppelspurstrecke auf der WAB-Strecke Seite Lauterbrunnen zwischen Wengen und der Station Allmend lassen sich nahtlos ins Betriebskonzept der V-Bahn integrieren. Dieses sieht auf der Seite Grindelwald drei Züge mit einer Förderleistung von 300 Personen pro Stunde vor. Auf der Wengen-Seite sollen vier Züge zum Einsatz kommen mit einer Förderleistung von 760 Personen pro Stunde (Sitzplätze). Auf beiden Linien wird wie bisher in der Saison im Halbstundentakt gefahren.
7. Jungfraubahn^{PREMIUM}: Bei der Jungfraubahn werden vier neue dreiteilige Niederflurtriebwagen beschafft. Die Kapazität wird zur Qualitätssteigerung von 888 auf 1180 Personensitzplätze pro Stunde (Jungfrauoch an) erhöht. Angepasst auf das Projekt V-Bahn werden zwei Züge zwischen Eigergletscher und Jungfrauoch pendeln, deren drei pendeln zwischen Kleine Scheidegg und Jungfrauoch.
8. Das Skigebiet First wird durch eine bessere Anbindung ans Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen und einen eigenen Busterminal im Grund gestärkt. Die Skibuslinie verkehrt im Viertelstundentakt und wird in Spitzenzeiten verstärkt.

Die Zielsetzungen des V-Bahn-Projekts lassen sich wie folgt zusammenfassen: Durch die neue Station Rothenegg bei der *Berner Oberland-Bahnen AG* erhalten die neuen Seilbahnen einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Dank der damit verbundenen Reisezeitverkürzung gewinnt der Wintersport an Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit von *Jungfrauoch – Top of Europe* wird gestärkt. Der direkte Anschluss an den öV und die Kapazitätserhöhung durch das neue Rollmaterial erhöhen die Leistungsfähigkeit der Bahn und sorgen für eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Zentrale Knotenpunkte werden entflechtet, langjährige Verkehrsprobleme gelöst.

Mit neuen modernen Zubringerbahnen, gemeinsamem Terminal im Tal, verkürzter Anreisezeit, direktem öV-Anschluss und attraktiver Skigebietsverbindung baut die Jungfrau Region im internationalen Vergleich ihre Spitzenposition als Winter-sportdestination aus. Die V-Bahn hat sowohl während der Bau- wie auch der Betriebsphase eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Jungfrau Region mit positiven Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wertschöpfung. Ohne V-Bahn ist hingegen in allen Szenarien mit einer Nachfragereduktion sowie einem Arbeits- und Wertschöpfungsverlust zu rechnen.

Die Linienführung der 3S-Bahn wurde unter Berücksichtigung von Naturgefahren und der Prüfung auf Umweltverträglichkeit als die ökologisch beste Variante festgelegt. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) attestiert der 3S-Bahn, dass diese das BLN-Schutzgebiet nur in leichtem Masse beeinträchtigt. Sämtliche notwendigen raumplanerischen Massnahmen wurden von der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RVK) sowie den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen in die Hand genommen. Die Nutzungspläne (Anpassung kantonale Richtplanung, Aufnahme in das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Zonenpläne, Überbauungsordnungen) haben die politischen Hürden insbesondere in den Gemeindeabstimmungen in Grindelwald und Lauterbrunnen genommen. Sie sind erstinstanzlich genehmigt. Die betroffenen Bergschaften (Alpkorporationen) Wärgistal und Itramen haben den Durchleitungsrechten zugestimmt. Anfang 2016 sind die Vorbereitungen nun so weit fortgeschritten, dass das Plangenehmigungsverfahren bzw. Baubewilligungsverfahren für die neuen Bergbahnen und die Terminalanlagen in Grin-



1. Anschluss Station Rothenegg der Berner Oberland-Bahn
2. Ersatz Gondelbahn Grindelwald-Männlichen

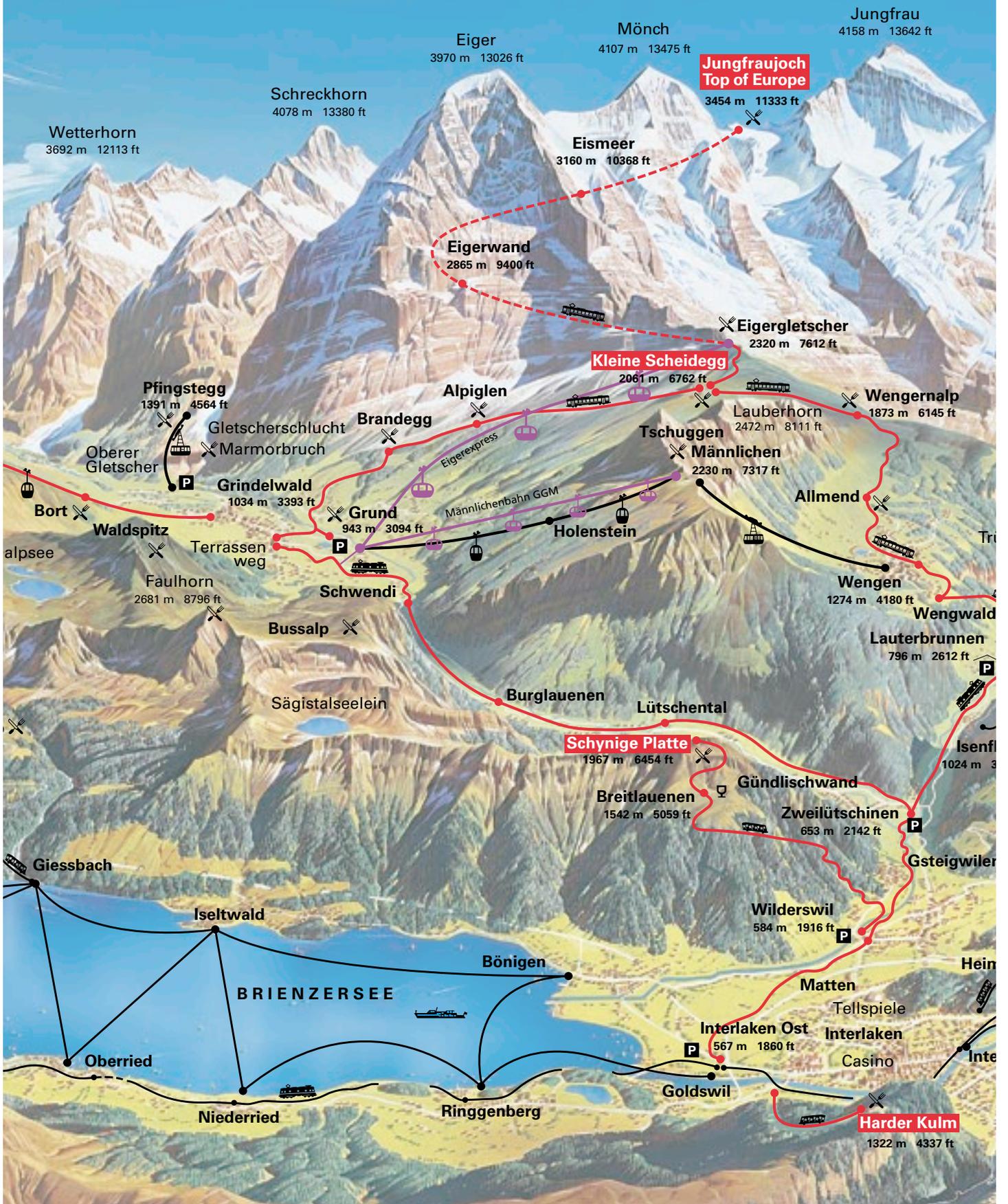
3. Terminal Grindelwald Grund
4. 3S-Bahn Grund – Eigergletscher

5. Parkhaus

delwald Grund mit Gesuchseinreichung, Aussteckung und Publikation gestartet werden kann. Andere Teile des 400-Millionen-Franken-Projekts (Anteil *Berner Oberland-Bahnen AG*: CHF 110 Mio.) sind bereits realisiert oder in Umsetzung. Dies betrifft insbesondere die Rollmaterialerneuerungen bei der Jungfraubahn, Wengernalpbahn und Berner Oberland-Bahn.

Anfang 2016 genehmigte der Kanton Bern die von den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen beschlossenen Anpassungen der kommunalen Nutzungspläne. Damit ist der Weg frei, für die 3S-Bahn und die neue Männlichenbahn die Plangenehmigung beim Bund einzureichen. Die beteiligten Bahnen rechnen damit, dass – bei optimalem Verfahrensablauf – die neue Männlichenbahn Ende 2018 und die 3S-Bahn Ende 2019 eröffnet werden können.

 Streckennetz der Jungfrauabahn
 V-Bahn Projekt



Der Hochbau ist das Teilgebiet des Bauwesens, das sich mit Bauwerken befasst, die mehrheitlich oberhalb der Geländelinie liegen. Bauwerke, die sich mehrheitlich unterhalb oder auf der Geländelinie befinden, werden dem Tiefbau zugeordnet.

Hochbauten prägen unseren Alltag, unsere Arbeitswelt und unsere Freizeit. Sie werden zu einem wesentlichen Teil durch die Architektur bestimmt, die uns Tag für Tag umgibt. Diese Hochbauten haben nicht nur funktionelle, sicherheitstechnische und wirtschaftliche Anforderungen zu erfüllen, sondern müssen erhöhten ästhetischen Ansprüchen gerecht werden.

Die Architektur – Altgriechisch «Baukunst» – bildet deshalb eine wichtige Rolle in der ästhetischen Auseinandersetzung mit dem Menschen und dem umbauten Raum. Nur vollkommene Harmonie in der technischen Zweckfunktion wie in den Proportionen der Formen kann Schönheit hervorbringen.

Zahlreiche unserer historischen und neuzeitlichen Bahninfrastrukturbauten werden diesen Ansprüchen gerecht. Es ist unsere Pflicht, zu diesem Gut Sorge zu tragen.

Jürg Lauper, Leiter Infrastrukturen

SEITE 19 1 Bahnhof Interlaken Ost, ehemals Station Interlaken Zollhaus

2 Berner Oberland-Bahnen AG 3 Gemeinde Interlaken 4 1919 (Kernbau und hölzerne Perronbedachung um 1885)

5 Beim Bahnhofgebäude Interlaken Ost in Massivbauweise handelt es sich um einen lang gezogenen und durch einen zentralen Gebäudeteil getrennten Heimatstilbau mit Giebellauben. Zum Bahnhofplatz öffnet sich eine Arkade. Das markante Mansardendach steht auf einem mächtigen verputzten Sockelbau. Die beiden niedrigen Seitenflügel des Daches werden unterbrochen durch eine Aufreihung von Lukarnen. Längs der Nordseite des Gebäudes verläuft ein in Holz gehaltenes Perrondach. Im Erdgeschoss sind die Betriebsräumlichkeiten mit Wartesaal und COOP-Shop untergebracht. Im 1. OG befinden sich vermietete Büros sowie weitere Betriebsräume. Im Dachgeschoss ist eine Wohnung untergebracht. Das Gebäude ist unterkellert. Der repräsentative Bau gehört zu den interessanten Zeugen des florierenden Tourismus auf dem Bördeli und wurde in Etappen umgebaut und erweitert.

6 Adolf Mühlemann, Interlaken 7 Schützenswertes K-Objekt

8 Bis Ende 2008 war das Gebäude im Besitz der Bahnhofsgemeinschaft Interlaken Ost BOB/BLS/zb, heute ist es im Alleineigentum der BOB.

SEITE 20 1 Depot / Werkstätten Zweiiltschinnen

2 Berner Oberland-Bahnen AG 3 Gemeinde Gündlischwand 4 1969 (Erweiterungsbauten 1989, 2016)

5 Das Depot Zweiiltschinnen mit den zugehörigen gut ausgerüsteten Werkstätten dient dem Unterhalt des gesamten Rollmaterials der BOB. Die Werkhalle bestand ursprünglich aus einem Stahlskelettbau mit einer Fassadenverkleidung aus Betonelementen mit Profilit-Glas sowie einem Flachdach. Diese Fassade inkl. Erweiterungsbau aus dem Jahr 1989 wurde im Jahr 2011 umfassend energetisch saniert und optisch aufgewertet. Im Untergeschoss sind das Ersatzteillager mit der Gebäudetechnik, im Erdgeschoss die Arbeitsgruben, die mechanische Werkstätte, die Malerei und Abstellbereiche für Rollmaterial untergebracht. Im nordöstlichen Teilbereich besteht ein Obergeschoss mit Büros. Durch die Beschaffung von neuem Rollmaterial per Ende 2016 erfolgt zurzeit angrenzend an die nordöstliche Fassade eine Erweiterung der Werkstätten zur Wartung des nach neuen Kriterien konzipierten Rollmaterials (zusammenhängende Einheiten).

6 Peter Lanzrein, Architekt, Thun (Etappen 1969 und 1989); L2A Lengacher Althaus AG, Architekten, Unterseen (energetische Sanierung 2011 und Depoterweiterung 2016) 7 Kein Schutzstatus

8 Nebst der heute betriebenen Werkstätte mit Depot existiert auch noch die erste Anlage, erstellt in den Jahren 1893 bis 1919, welche dem Fachbereich Fahrbahn als Werkstatteengebäude dient.

SEITE 21 1 Bahnhof Wilderswil

2 Berner Oberland-Bahnen AG 3 Gemeinde Wilderswil 4 1889/1890

5 Beim Bahnhofgebäude Wilderswil handelt es sich um einen einfachen schindelverkleideten Ständerbau auf verputztem Erdgeschoss. Das Erdgeschoss erlebte einige Um- und Anbauten und enthält die betrieblich genutzten Räumlichkeiten sowie eine Bank. Im Obergeschoss ist eine Wohnung untergebracht. Die Dachaufbauten bilden einen Kreuzfirst. Die früher entfernten Sägezierelemente in den Giebfeldern und weitere Zierelemente wurden im Rahmen einer von der kantonalen Denkmalpflege begleiteten Sanierung 2001 originalgetreu ersetzt. Durch die Lage zwischen Strasse und Bahn hat dieses Gebäude eine Blickpunktfunktion.

6 Unbekannt 7 Erhaltenswertes K-Objekt

8 An den Schaltern des Bahnhofes werden sowohl die Bahnkunden der BOB als auch der SPB bedient, welche hier ihren Ausgangspunkt haben.

SEITE 22 1 Hotel/Restaurant Schynige Platte

2 Berner Oberland-Bahnen AG, Schynige Platte-Bahn 3 Gemeinde Gsteigwiler 4 1899

5 Das heutige Hotel Schynige Platte ist das dritte Gebäude an diesem Ort. Ein 1893 zur Eröffnung der Bahn erstelltes kleines Gipfelgasthaus war bereits zu Beginn unterdimensioniert und wurde kurz darauf im Jahr 1894 durch einen Hotelneubau ersetzt. Am 25. Juli 1898 brannte dieses Hotel nieder und wurde bereits im gleichen Jahr durch einen Neubau ersetzt, der 1899 in Betrieb genommen wurde. Es handelt sich um einen dreigeschossigen Ständerbau auf einem massiven Sockelgeschoss, ursprünglich mit Schindelverkleidung, heute mit Eternit und bekiestem Flachdach. Seit dem Bestehen dieses Baus erfolgten daran diverse An- und Umbauten, letztmals mit der Erweiterung und Modernisierung der gesamten Gastronomie im Jahr 2011.

6 Architekten Hauser und Frutiger, Steffsburg; ateliermarti architekten ag, Unterseen (Erweiterungsbau 2011) 7 Bildet Teil einer geschützten Baugruppe

8 Zum Hotelbetrieb gehören das angrenzende Personalhaus sowie ein kleines Kioskgebäude bei der Bahnstation.

SEITE 23 1 Bahnstation Schynige Platte

2 Berner Oberland-Bahnen AG, Schynige Platte-Bahn 3 Gemeinde Gündlischwand 4 1893

5 Beim Bahnstationsgebäude Schynige Platte handelt es sich um einen Ursprungsbau, der noch heute in unveränderter Form die Gäste empfängt. Dieser gilt als wesentlicher Zeuge des Bergbahnbaus. Es handelt sich um einen zweigeschossigen Ständerbau, ursprünglich mit Schindelverkleidung, heute mit Eternit und bekiestem Flachdach. Die Station verfügt über einen Betriebsteil mit Büro und Gepäckraum sowie einen Wartesaal im Erdgeschoss und eine darüberliegende Wohnung. Das Gebäude ist unterkellert und repräsentiert eine der frühen Normbauten.

6 Helfer waren die Architekten Frey und Haag, Biel, Ersteller die Baufirma Pümpin und Herzog. 7 Bildet Teil einer geschützten Baugruppe

8 Die Bahnstation bildet zusammen mit dem Hotel und dem WC-Gebäude eine funktionale Einheit und prägt das Erscheinungsbild der Schynige Platte.

SEITE 24 1 Station Breitlauenen

2 Berner Oberland-Bahnen AG, Schynige Platte-Bahn 3 Gemeinde Gsteigwiler 4 1893

5 Das Stationsgebäude Breitlauenen entspricht weitgehend dem Ursprungsbau aus dem Jahr 1893 und gilt als wesentlicher Zeuge des Bergbahnbaus. Es handelt sich um einen zweigeschossigen Ständerbau, ursprünglich mit Schindelverkleidung, heute mit Eternit und bekiestem Flachdach. Die Station verfügt über einen Betriebsteil mit Büro und Gepäckraum, einen eingeschossigen Wartesaal im Erdgeschoss sowie eine darüber liegende Wohnung. Im Original erhalten sind auch noch die Abortanlage sowie ein Gusseisenbrunnen. Das Gebäude ist unterkellert. Dieser Bau repräsentiert eine der frühen Normbauten.

6 Helfer waren die Architekten Frey und Haag, Biel, Ersteller die Baufirma Pümpin und Herzog. 7 Erhaltenswertes K-Objekt und Teil einer Baugruppe

8 Der Gepäckraum wird heute als einfaches Bistro benutzt.













Finanzbericht

26	Bilanz
27	Erfolgsrechnung
27	Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns
28	Geldflussrechnung
28	Anhang der Jahresrechnung
30	Anlagenrechnung
31	Bericht der Revisionsstelle

Bilanz per 31. Dezember

Aktiven	CHF	Anmerkung	2015	2014
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel		1	24 182 505	12 428 214
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			1 580 688	1 663 771
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Dritten			902 996	1 773 143
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Beteiligungen			0	1 929 630
Aktive Rechnungsabgrenzung			1 311 992	772 149
Total Umlaufvermögen			27 978 181	18 566 907
Anlagevermögen				
Finanzanlagen			1 003	1 003
Beteiligungen		2	56 000	56 000
Sachanlagen			110 671 354	77 367 797
Sachanlagen im Bau			34 284 923	42 917 593
Ersatzteile			258 252	328 774
Immaterielle Werte			789 909	808 951
Total Anlagevermögen			146 061 441	121 480 118
Total Aktiven			174 039 622	140 047 025
Passiven				
Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			180 052	143 616
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			1 000 608	9 000 264
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Aktionären			115 089	875 784
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen			1 599 484	0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			671 951	671 951
Passive Rechnungsabgrenzung			3 391 461	2 597 431
Kurzfristige Rückstellungen			323 878	256 414
Total kurzfristiges Fremdkapital			7 282 523	13 545 460
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		3	30 000 000	0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			557 290	623 228
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		4	98 761 096	90 452 047
Langfristige Rückstellungen			835 100	835 100
Total langfristiges Fremdkapital			130 153 486	91 910 375
Total Fremdkapital			137 436 009	105 455 835
Eigenkapital				
Aktienkapital			12 341 000	12 341 000
Gesetzliche Gewinnreserven			975 000	960 000
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)		5	4 426 864	-5 589 052
Reserven Art. 36 PBG (Personenverkehr)		5	6 431 137	15 505 313
Gewinnvortrag			485 584	217 159
Statutarische und beschlussmässige Gewinnreserven			9 953 520	9 953 521
Freiwillige Gewinnreserven			10 439 104	10 170 680
Eigene Kapitalanteile		6	-35 016	-21 915
Jahresergebnis			2 025 524	1 225 164
Total Eigenkapital			36 603 613	34 591 190
Total Passiven			174 039 622	140 047 025

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

Gesamtunternehmung	CHF	2015	2014
Betriebsertrag			
Verkehrsertrag		15 730 536	14 659 057
Abgeltung durch öffentliche Hand		12 330 000	13 379 000
Dienstleistungsertrag		4 303 131	4 005 896
Mietertrag		1 292 310	1 280 909
Übriger Ertrag		369 212	256 192
Aktivierete Eigenleistungen		716 459	539 644
Ertrag aus Anlagenverkäufen		0	133 790
Total Nebenertrag		6 681 112	6 216 431
Total Betriebsertrag		34 741 648	34 254 488
Betriebsaufwand			
Personalaufwand		-14 262 062	-14 271 199
Aufwand für Dienstleistungen		-4 480 855	-4 543 293
Mietaufwand		-377 089	-346 772
Unterhalt, Erneuerung und Rückbau		-2 775 993	-3 355 753
Nicht aktivierbare Investitionskosten		-287 258	-184 155
Versicherungen und Schadenersatz		-389 554	-377 976
Energie und Verbrauchsmaterial		-2 093 977	-1 938 679
Allgemeiner Aufwand		-1 076 380	-1 147 870
Informatik		-455 857	-396 980
Marketing		-741 988	-748 278
Total übriger betrieblicher Aufwand		-12 678 951	-13 039 756
Total Betriebsaufwand		-26 941 013	-27 310 955
EBITDA		7 800 635	6 943 533
Abschreibungen		-5 964 476	-5 711 812
Operatives Ergebnis		1 836 159	1 231 721
Finanzaufwand		-138 025	-82 809
Finanzertrag		113 296	138 122
Total Finanzergebnis		-24 729	55 313
Gewinn vor Steuern		1 811 430	1 287 034
Direkte Steuern		214 094	-61 870
Jahresgewinn		2 025 524	1 225 164

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2015	2 025 524
Vortrag vom Vorjahr	485 584
Bilanzgewinn	2 511 108
Zuweisung an Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)	-1 163 029
Zuweisung an Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)	-874 710
Zur Verfügung der Generalversammlung	473 369
<i>Antrag des Verwaltungsrats: Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 473 369 auf neue Rechnung.</i>	

Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2015	2014
Jahresgewinn		2 025 524	1 225 164
Abschreibungen		5 964 476	5 711 812
Veränderung Rückstellungen (fondsunwirksam)		67 464	-25 784
Buchgewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen		0	-133 790
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		-23 469	174 729
Cashflow vor Veränderung Nettoumlaufvermögen		8 033 995	6 952 131
Abnahme/Zunahme Forderungen inkl. aktiver Rechnungsabgrenzung		2 343 017	-2 952 551
Abnahme Warenvorräte		0	3 000
Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzung		1 669 599	-1 314 895
Abnahme Vorauszahlungen für Leistungen		-65 938	-65 938
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		11 980 673	2 621 747
Investitionen in Sachanlagen		-30 377 330	-34 925 746
Investitionen in immaterielle Werte		-145 000	-262 000
Devestitionen von Sachanlagen		0	133 790
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-30 522 330	-35 053 956
Free Cashflow		-18 541 657	-32 432 209
Erhöhung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		8 981 000	12 039 000
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		-671 951	-671 951
Erhöhung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten		30 000 000	8 000 000
Rückzahlung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten		-8 000 000	0
Investition in eigene Kapitalanteile		-13 101	-3 549
Devestition von eigenen Kapitalanteilen		0	2 000
Geldfluss aus Finanztätigkeit		30 295 948	19 365 500
Veränderung flüssige Mittel		11 754 291	-13 066 709
Flüssige Mittel 1. Januar		12 428 214	25 494 923
Flüssige Mittel 31. Dezember		24 182 505	12 428 214
Veränderung flüssige Mittel		11 754 291	-13 066 709

Anhang der Jahresrechnung

Grundlagen**Allgemein**

Die vorliegende Jahresrechnung der *Berner Oberland-Bahnen AG*, Interlaken, wurde nach den Bestimmungen des Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (32. Titel des Obligationenrechts) erstellt. Im Weiteren untersteht die Rechnungslegung der *Berner Oberland-Bahnen AG* den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBG), der Abgeltungsverordnung (ARPV) und der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Sachanlagen

Die Sachanlagen, mit Ausnahme von Land, werden linear abgeschrieben. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Anmerkungen zu Bilanzpositionen

	CHF	2015	2014
1 Flüssige Mittel			
Zweckgebundene Mittel für Investitionen der Sparte Infrastruktur nach Art. 56 EBG		2 615 862	4 750 217
2 Beteiligungen (Beteiligungs- und Stimmrechtsanteil sind jeweils identisch)			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31. 12. 2015 CHF 100 000)		33 %	33 %
RAIplus AG, die Meterspurigen, Aarau (Aktienkapital per 31. 12. 2015: CHF 256 000)		9 %	9 %
3 Fälligkeitsstruktur langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten			
Darlehen über 5 Jahre		30 000 000	0
4 Fälligkeitsstruktur langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten			
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton bis 5 Jahre		2 687 804	2 687 804
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton über 5 Jahre		983 010	1 654 961
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton		95 090 282	86 109 282
Total		98 761 096	90 452 047

5 Reserven Art. 67 EBG / Reserven Art. 36 PBG

Im Rahmen der Bereinigung der eisenbahnrechtlichen Reserven wurden CHF 9 318 258 von den Reserven Art. 36 PBG (Personenverkehr) in die bislang negativen Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur) umgebucht.

6 Eigene Kapitalanteile

Bestand 1. Januar	(2015: 246 Aktien, 2014: 228 Aktien)	21 915	19 448
Käufe	(2015: 151 Aktien, 2014: 38 Aktien)	13 101	3 549
Verkäufe	(2015: keine Aktien, 2014: 20 Aktien)	0	-2 000
Erfolg		0	918
Bestand 31. Dezember	(2015: 397 Aktien, 2014: 246 Aktien)	35 016	21 915

Im Berichtsjahr wurden 151 (Vorjahr 38) eigene Inhaberaktien zu einem Durchschnittskurs von CHF 86.76 (Vorjahr CHF 93.39) erworben und keine eigenen Inhaberaktien veräussert (Vorjahr 20 zu einem Durchschnittskurs von CHF 89.09).

Diverse Angaben

	CHF	2015	2014
Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr sowie im Vorjahr nicht über 250.			
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		67 255 600	64 547 800
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		210 948 000	208 090 000
Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung		250 000 000	250 000 000
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.
Garantieverpflichtung zugunsten Amt für Wald des Kantons Bern		50 000	50 000
Betrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten Aktiven			
Sicherstellung Baurechtszins zugunsten der Schweizerischen Eidgenossenschaft		24 375	0
Mietverpflichtungen aus langfristigen Mietverträgen		732 546	0
davon fällig innerhalb 1 Jahr		9 421	0
davon fällig in 1–5 Jahren		32 500	0
davon fällig in mehr als 5 Jahren		690 625	0
Investitionsverpflichtungen		61 721 000	39 165 000
Honorar der Revisionsstelle		19 500	19 500

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 1. 4. 2016 hat das BAV die formelle Prüfung abgeschlossen und die vorliegende Rechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

Anlagenrechnung

Sachanlagen- und Abschreibungsspiegel

	CHF Anschaffungswerte				Abschreibungen					Bilanzwert 31. 12.
	Bestand 1. 1.	Zugang	Abgang	Bestand 31. 12.	Bestand 1. 1.	Zugang	Abgang	Bestand 31. 12.		
Berner Oberland-Bahn (BOB)										
Grundstücke und Gebäude	13 761 038	56 000	-103 527	13 713 511	5 351 056	281 247	-103 527	5 528 776	8 184 735	
Unter-, Oberbau	59 084 677	34 054 000	-893 537	92 245 140	29 149 762	1 953 894	-893 537	30 210 119	62 035 021	
Bahntechnik	24 466 722	4 152 000	-1 875 411	26 743 311	14 202 800	1 205 068	-1 875 411	13 532 457	13 210 854	
Übrige Sachanlagen Infrastruktur	7 150 038	63 000	-30 947	7 182 091	4 657 531	289 284	-30 947	4 915 868	2 266 223	
Total Infrastruktur	104 462 475	38 325 000	-2 903 422	139 884 053	53 361 149	3 729 493	-2 903 422	54 187 220	85 696 833	
Schienenfahrzeuge	64 533 189	395 000	-6 362	64 921 827	48 811 205	1 387 118	-6 362	50 191 961	14 729 866	
Übrige Sachanlagen Verkehr	6 936 850	271 000	-140 348	7 067 502	3 686 921	166 441	-140 348	3 713 014	3 354 488	
Total Verkehr	71 470 039	666 000	-146 710	71 989 329	52 498 126	1 553 559	-146 710	53 904 975	18 084 354	
Total Berner Oberland-Bahn	175 932 514	38 991 000	-3 050 132	211 873 382	105 859 275	5 283 052	-3 050 132	108 092 195	103 781 187	
Schynige Platte-Bahn (SPB)										
Schienenfahrzeuge	704 447	-	-	704 447	577 968	11 293	-	589 261	115 186	
Übrige Sachanlagen Bahn	4 879 177	19 000	-	4 898 177	2 425 444	128 610	-	2 554 054	2 344 123	
Berghotel Schynige Platte	5 799 165	-	-	5 799 165	1 492 537	265 920	-	1 758 457	4 040 708	
Total Schynige Platte-Bahn	11 382 789	19 000	-	11 401 789	4 495 949	405 823	-	4 901 772	6 500 017	
Nebengeschäft										
Wohnhäuser	643 472	-	-	643 472	235 754	17 568	-	253 322	390 150	
Total Nebengeschäft	643 472	-	-	643 472	235 754	17 568	-	253 322	390 150	
Sachanlagen im Bau										
BOB Infrastruktur	24 824 602	15 315 266	-38 608 032	1 531 836					1 531 836	
BOB Verkehr	18 092 558	15 317 901	-669 480	32 740 979					32 740 979	
SPB	433	31 415	-19 740	12 108					12 108	
Total Sachanlagen im Bau	42 917 593	30 664 582	-39 297 252	34 284 923	-	-	-	-	34 284 923	
Ersatzteile										
BOB Infrastruktur	646 392	13 836	-66 743	593 485	523 970	19 270	-2 618	540 622	52 863	
BOB Verkehr	1 925 894	54 022	-1 162	1 978 754	1 801 316	46 736	-	1 848 052	130 702	
SPB	588 539	27 933	-4 417	612 055	506 765	30 603	-	537 368	74 687	
Total Ersatzteile	3 160 825	95 791	-72 322	3 184 294	2 832 051	96 609	-2 618	2 926 042	258 252	
Immaterielle Werte										
BOB Infrastruktur	1 449 125	145 000	-10 125	1 584 000	818 100	108 042	-10 125	916 017	667 983	
BOB Verkehr	146 000	-	-	146 000	48 117	29 200	-	77 317	68 683	
SPB	348 034	-	-	348 034	267 991	26 800	-	294 791	53 243	
Total immaterielle Werte	1 943 159	145 000	-10 125	2 078 034	1 134 208	164 042	-10 125	1 288 125	789 909	

Investitionsrechnung Infrastruktur Berner Oberland-Bahn

	CHF	Anlagen im Bau	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Investitionen Total	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau
		1. 1.						31. 12.
Grundstücke und Gebäude		118 107	-41 588	-	-41 588	20 519	56 000	-
Unter-, Oberbau		22 089 888	12 408 536	124 643	12 533 179	120 585	34 054 000	448 482
Bahntechnik		2 589 661	2 524 759	261 112	2 785 871	140 178	4 152 000	1 083 354
Übrige Sachanlagen Infrastruktur		26 946	22 564	15 240	37 804	1 750	63 000	-
Total Sachanlagen Infrastruktur		24 824 602	14 914 271	400 995	15 315 266	283 032	38 325 000	1 531 836
Total immaterielle Werte Infrastruktur		-	145 006	-	145 006	6	145 000	-
Total		24 824 602	15 059 277	400 995	15 460 272	283 038	38 470 000	1 531 836

Bericht der Revisionsstelle



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
Hofgut
CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112
CH-3000 Bern 15

Telefon +41 58 249 76 00
Telefax +41 58 249 76 47
Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der

Berner Oberland-Bahnen AG, Interlaken

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Berner Oberland-Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 26 bis 30), für das am 31. Dezember 2015 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 2015 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) 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

Stefan Andres
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Christoph Grob
Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 7. April 2016

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
2013	2 977 756	689	11 070 200	1 563 114	104,5	2013
2014	3 088 082	772	11 356 712	941 739	102,6	2014
2015	3 335 931	694	12 748 829	2 037 739	105,0	2015

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
2013	177 304	91	2 950 674	53 480	101,7	2013
2014	193 184	119	3 302 345	144 344	104,5	2014
2015	173 711	98	2 981 707	2 559	100,2	2015

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	1	4
Gesamtlänge	m	708	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		1	11
Dampf		–	1
Traktoren		2	
Donelli (Esta) Tm		1	
Gleisstopfmaschine		1	
Steuerwagen		8	
Niederflur-Gelenksteuerwagen		5	
Personenwagen		16	20
offene Sommerwagen		–	4
Gepäckwagen		1	
Dienstwagen		10	10
Sitzplatzangebot	Plätze	2 290	996
Höchstgeschwindigkeiten			
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

