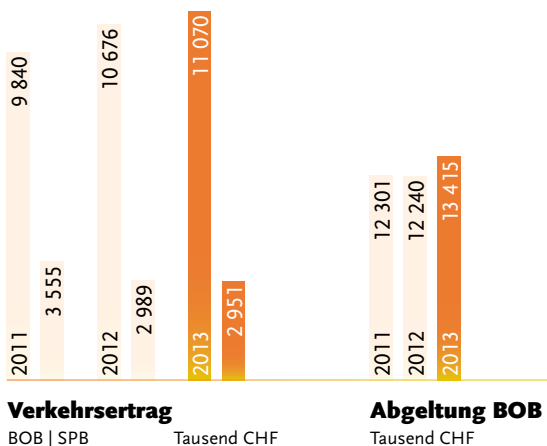




Geschäftsbericht 2013
Berner Oberland-Bahnen AG



Kennzahlen 2013



Ergebnisse im Überblick		CHF	2013	2012
Berner Oberland-Bahn			1 563 114	394 161
Schynige Platte-Bahn			53 480	- 35 023
Nebengeschäfte			24 163	20 246
Jahresgewinn BOB AG			1 640 757	379 384
Vollzeitstellen				
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB			131	130
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB			16	17
Total			147	147

Organe der Gesellschaft

Verwaltungsrat (VR)		Amts-dauer bis zur GV
Günther Galli, Präsident	Unterseen	2016
David-André Beeler, Vizepräsident	Interlaken	2016
Peter Balmer	Grindelwald	2016
Paul Blumenthal	Wünnewil	2016
Dr. Madeleine Howald	Interlaken	2016
Martin Schmied	Lauterbrunnen	2016

Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:

Stephanie Dübi	Bern
----------------	------

Sekretär des Verwaltungsrats

Christoph Schläppi

Revisionsstelle

KPMG AG	2014
---------	------

Geschäftsleitung (GL)

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

Betriebsleiter der Berner Oberland-Bahn

Stefan Würgler	Interlaken
----------------	------------

Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn

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

Erweiterte Geschäftsleitung

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

Berner Oberland-Bahnen AG, Geschäftsbericht 2013

Jahresbericht

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

11–19 **Finanzbericht**

20–23 **Corporate Governance**

24–27 **Statistische Angaben**

28 **Technische Angaben**

UG 3 **Einladung zur ordentlichen Generalversammlung**

Glossar:

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

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

BOB: Abkürzung für Berner Oberland-Bahn.

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

SPB: Abkürzung für Schynige Platte-Bahn.

Jungfraubahn-Gruppe: Konzern besteht aus dem Konsolidierungskreis der Jungfraubahn Holding AG. Wichtigste Tochtergesellschaften sind die Jungfraubahn AG, die Wengernalpbahn AG und die Firstbahn AG.

Jungfraubahnen: Allianz der Berner Oberland-Bahnen AG mit der Jungfraubahn-Gruppe. Diese Gesellschaften haben die Geschäftsführung der Jungfraubahnen Management AG übertragen, an der die Berner Oberland-Bahnen AG ebenfalls beteiligt ist. Alle Beteiligten stehen damit unter einer einheitlichen operativen Führung (Geschäftsleitung Jungfraubahnen). Die Jungfraubahnen treten einheitlich und ausschliesslich unter der eingetragenen Marke Jungfrau – Top of Europe auf.

Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre

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

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* erzielt einen erfreulichen Jahresgewinn von CHF 1,6 Mio. Im Gegensatz zum Vorjahr konnte auch die Schynige Platte-Bahn mit einem kleinen Gewinn abschliessen. Den grossen Teil zum guten Resultat steuerte jedoch die Talbahn bei, die 2013 auf ihrem Streckennetz zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie Grindelwald 4,4 % mehr Gäste transportierte. Der Verkehrsertrag ist um 3,7 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Diese Zunahme im Personenverkehr bildet die Basis für den gegenüber dem Vorjahr um CHF 1,26 Mio. gesteigerten Jahresgewinn.

Aufgrund der Nachfrage im regionalen Personenverkehr, namentlich im Transport der einheimischen Reisenden und Pendler, ist eine Grundauslastung der Talbahn gegeben. Darauf aufbauend bringt die *Berner Oberland-Bahn* viele Tages- und Feriengäste aus der Schweiz und der ganzen Welt zu ihrem Ausflugsziel respektive in ihre Ferienregion. Die vielfältigen Anstrengungen der Jungfraubahnen, die Fahrgäste der Bergbahnen bereits 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 *Jungfraujoch – Top of Europe* und zu den weiteren Ausflugszielen der Jungfrau Region nutzen, war in den letzten Jahren von stetig zunehmender Bedeutung. Dies unterstreicht ein Blick auf den Ertrag im Gruppenreiseverkehr, der das dritte Jahr in Folge gesteigert werden konnte. Der Erfolg der *Berner Oberland-Bahnen AG*, der sich in einem RPV-Kostendeckungsgrad¹ von aktuell über 75 % ausdrückt, ist das Resultat der touristischen Entwicklung in der Region – zu der die Bahn selber das Ihrige beiträgt.

Positionierung nach Strategieüberprüfung

Im Rahmen eines intensiven und umfassenden Strategiereviews hat der Verwaltungsrat die Wechselwirkung zwischen der Tourismuswirtschaft in der Jungfrau Region und den Geschäftsmodellen der *Berner Oberland-Bahnen AG* sorgfältig analysiert und die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken herausgearbeitet:

Die Personenverkehrssparte der *Berner Oberland-Bahn* versteht sich als marktorientiertes öV-Unternehmen. Transport- und Dienstleistungen für die Wohnbevölkerung und das (Tourismus-)Gewerbe der Region werden vom Verwaltungsrat ins Zentrum des Angebots gestellt. Die bedeutendsten Chancen für ein Wachstum im Transportvolumen werden in einer weiteren Umlagerung des Ausflugs- und Ferienverkehrs ausgemacht. Eine grosse Zahl von Tagestouristen, Reisegruppen und Wintersportlern reist nach wie vor mit dem privaten Fahrzeug und mit Reiscars in die Lütchinentäler. Durch Erhöhung des Komforts und der Reisequalität und durch entsprechende Gestaltung der Angebote und Aktionen kann die Umlagerung der Personenkilometer auf die Schiene weiter gefördert werden. Eine bahnbrechende Perspektive öffnet sich mit dem aktuellen Projekt zum

Ausbau der Bergbahnen, dem sogenannten V-Bahn-Projekt: Ab einem gemeinsamen Terminal in unmittelbarer Nachbarschaft zum Trasse der *Berner Oberland-Bahn* sollen das Jungfraujoch und die Skianlagen Männlichen-Kleine Scheidegg-Eigerletscher durch zwei neue leistungsfähige Zubringer erschlossen werden. Mittels einer Haltestelle Rothenegg kann die Talbahn direkt angeschlossen werden. Der Verwaltungsrat ist nach externer Prüfung der Auswirkungen auf die Verkehrsflüsse und aufgrund entsprechender Planrechnungen vom grossen Potenzial eines Direktanschlusses überzeugt. Er unterstützt daher das V-Bahn-Projekt (Näheres dazu auf Seite 4). Noch hat dieses Vorhaben grosse politische und planerische Herausforderungen zu bestehen. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* passt sich dieser Situation an, indem sie die anstehende Rollmaterialerneuerung so ausgestaltet und etappiert, dass flexibel und zeitgerecht auf die Realisierung der V-Bahn reagiert werden kann.

Bei der Sparte Schynige Platte-Bahn setzt der Verwaltungsrat auf Kontinuität. Das Unternehmen hat mit einer klaren Positionierung als nostalgische Zahnradbahn 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. Dieses wird in einem «Naturkino» dem internationalen Gast nähergebracht. Dazu gehört auch ein dem Bild der Schweiz entsprechender folkloristischer Rahmen (Alphornbläser). Der Einheimische und der Stammgast finden nur wenige Gehminuten von der Bergstation entfernt die natürliche Berg- und Wanderatmosphäre und damit ihr unverfälschtes und ebenso unvergessliches Naturerlebnis.

Der neue Buechwaldtunnel ist im Bau!

Am Freitag, 9. August 2013 wurde der Spatenstich zur Feier des Beginns der Arbeiten am rund 700 Meter langen Tunnel zwischen Zweilütschinen und Lüttschental durchgeführt. In gut dreijähriger Bauzeit wird ein den Naturgefahren stark ausgesetzter Geländeabschnitt unterfahren. Damit kann das letzte unzeitgemässe Teilstück im Netz der *Berner Oberland-Bahn* mit engen Kurvenradien und seinen zu knapp bemessenen Tunnelprofilen eliminiert werden. Die Qualität und die Sicherheit für den Eisenbahnverkehr nach Grindelwald werden deutlich verbessert. Details zu diesem für die *Berner Oberland-Bahnen AG* wichtigen und grossen Bauprojekt lesen Sie auf Seite 8 im Geschäftsbericht.

Abgeltung regionaler Personenverkehr, Leistungsvereinbarung Infrastruktur

Für das Geschäftsjahr 2013 betragen die Abgeltungen für den Personenverkehr und die Infrastruktur CHF 13,4 Mio., was einer Zunahme von CHF 1,2 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht. CHF 6,02 Mio. (2012 CHF 4,5 Mio.) entfielen dabei auf die Sparte Personenverkehr. Die Steigerung ist damit zu erklä-

¹ RPV = Regionaler Personenverkehr; Kostendeckungsgrad = Anteil der Markterlöse im Verhältnis zu den Gesamtkosten



Im Januar 2013 hat das Bundesamt für Verkehr die Plangenehmigungsverfügung für den Neubau des Buechiwaldtunnels freigegeben. Er soll künftig bestmöglichen Schutz vor Naturgefahren (Steinschlag, Murgang, Lawinen, Fallholz usw.) bieten und allfällige Betriebsunterbrüche, die daraus entstehen, minimieren.

ren, dass eine markante Erhöhung der Trasseepreise sowie eine Veränderung des Verteilschlüssels der Generalabonnemente berücksichtigt wurden.

Im Bereich Infrastruktur besteht eine Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013 bis 2016, in der Betriebsmittel in der Höhe von CHF 14,7 Mio. und Abschreibungsmittel von CHF 16,2 Mio. in Aussicht gestellt werden. Die im Plan enthaltenen Investitionsprojekte belaufen sich auf insgesamt CHF 55,7 Mio., wobei 5,8 Mio. das sogenannte Überbuchungskonto belasten. Mit anderen Worten waren letztlich nur CHF 49,9 Mio. fest zugesichert. Aufgrund der knappen Kantonsfinanzen musste dieser Betrag nun bereits im 2014 aufgrund von Sparmassnahmen um CHF 1 Mio. gekürzt werden. Umso mehr gilt, dass nur dann alle BOB-Vorhaben wirklich realisiert werden können, wenn andernorts nicht alle geplanten Projekte ausgeführt werden. Dies ist angesichts der üblichen Verzögerungen in einzelnen Projekten nicht ausgeschlossen. In der Planung ist der Buechiwaldtunnel mit CHF 35,5 Mio. das wichtigste Objekt. Zur Finanzierung der Investitionen stehen öffentliche Darlehen von CHF 33,6 Mio. in Aussicht. Insgesamt werden der Sparte damit CHF 63,5 Mio. zur Verfügung stehen (Betriebsmittel plus Abschreibungen plus Darlehen minus Kürzung).

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 De-

ckung der Kosten ausreichen wird, spielen die Erwartungen an das künftige Verkehrsaufkommen eine wichtige Rolle. Da das Jahresergebnis letztlich namhaft von der Genauigkeit einer Prognose abhängig ist, 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 Spartenergebnisse 2013 von CHF 621 416 im regionalen Personenverkehr und von CHF 941 698 in der Infrastruktur der jeweiligen Reserve zugewiesen.

Rollmaterial

Die Berner Oberland-Bahn wird eine neue Generation von Rollmaterial beschaffen (Ersatz von teilweise weit über 40-jährigen Trieb- und Personenwagen). Geplant ist die Einführung von sechs dreiteiligen Triebzügen per 2016. Später werden zusätzliche Niederflursteuerwagen beschafft, wobei deren Zahl und Fassungsvermögen auf die dazumal gegebene Situation in Sachen V-Bahn abgestimmt werden. Die zur Deckung der Investitionen benötigten finanziellen Mittel belaufen sich in der Periode bis 2018 auf über CHF 100 Mio. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* geht von einem Preis von über CHF 60 Mio. für die Triebzüge sowie zwischen CHF 15 und 20 Mio. für die Niederflursteuerwagen aus. Weiter fallen in den Werkstätten Zweilütschinen Investitionen von rund CHF 35 Mio. für den Ausbau an, der den nötigen Unterhalt des neuen Rollmaterials sicherstellt beziehungsweise möglich macht.

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

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

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

Marketing

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* betreibt ihr Marketing vornehmlich im Gesamtverbund der Jungfraubahnen. Die erfreuliche Zunahme der Frequenzen auf der Berner Oberland-Bahn wurde denn auch primär im Zusammenhang mit der erfolgreichen Vermarktung des Jungfraujochs erreicht.

Durch intensive persönliche Kontakte, die auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten nicht reduziert wurden, haben sich die Jungfraubahnen im asiatischen Raum einen hohen Bekanntheitsgrad erarbeitet. Seit 1997 haben sie ihr Vertreternetz laufend ausgebaut. Derzeit arbeiten ständige Mitarbeiter in sieben Metropolen (Tokyo, Seoul, Mumbai, Taipei, Bangkok, Beijing, Shanghai). Aus den asiatischen Märkten und insbesondere aus dem für die *Berner Oberland-Bahnen AG* bedeutenden Korea kommen grundsätzlich positive Signale. Neben den etablierten Märkten gilt das Engagement unverändert auch Regionen mit besonderem Wachstumspotenzial. Das Verkaufsteam reiste in diverse «Zukunftsmärkte». Die Jungfraubahnen beschäftigen beispielsweise seit vier Jahren einen ständigen Vertreter in Brasilien. Neue Kunden aus geografischen Breiten, die eigene Hauptreisezeiten kennen, ermöglichen, das strategische Auslastungsziel «10 Monate Hochsaison» erfolgreich umzusetzen. Der Ausgleich von saisonalen Schwankungen hilft, die vorhandenen Betriebsmittel besser auszunutzen. Interessante Events förderten die Publizität des *Jungfraujoch – Top of Europe* und der übrigen Geschäftsfelder. Tradition hat das SnowpenAir-Konzert zum Ende der Wintersaison. Die Veranstaltung anfangs April 2013 war mit 9000 Besuchern erneut ausverkauft. Besonders unterstützt werden die beiden sportlichen Grossanlässe Lauberhornrennen und Jungfrau-Marathon, die direkt im Einzugsgebiet der Bahnen stattfinden.

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich mit rund CHF 600 000 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, konkret vom Reiseкар, auf die Schiene. An ihren strategischen Verkaufspunkten in Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken unterstützt die *Berner Oberland-Bahnen AG* die Distribution der gesamten Jungfraubahnen nach Kräften. Der neue Infopavillon am Tor zu unserer Region, dem Bahnhof Interlaken Ost, bewährt sich bestens. Einer der beiden Schalter im Pavillon wird von Personal der Bahn besetzt. Der andere wird während der Hochsaison von den lokalen Tourismusorganisationen gemeinsam betreut. Marketing-Anstrengungen zur Belebung des Feriengeschäfts können die Jungfraubahnen nicht im Alleingang unternehmen. Zu gross wären die Streuverluste. Sie zählen in diesem Bereich auf die Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen, vorab mit Interlaken Tourismus (TOI) und mit der Jungfrau Region Marketing AG. Die Jungfraubahnen haben zur Kenntnis genommen, dass der vom Kanton Bern gesetzlich vorgeschriebene Zusammenschluss der Destinationen nicht erfolgt ist. Sie verhalten sich in dieser Sache neutral, bieten jedoch Hand für eine Verstärkung der Kooperation in der Region.

Die Online-Verkaufsplattform auf *jungfrau.ch* wurde für die Buchung kompletter Ferienaufenthalte im Paket oder individuell konzipiert. Sie ist technisch als eine Koordinationsstelle für verschiedene Buchungs- und Reservationssysteme aufgebaut. Über das Internet werden verschiedenste interne und externe Partner angebunden. Neu ist es möglich, die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr in der gesamten Schweiz mit den übrigen Buchungen in denselben Warenkorb zu legen. Die Produkt-Manager der Jungfraubahnen können zudem Arrangements, welche die Anreise mit beinhalten, zusammenstellen. Die Möglichkeit, in Selbstbedienung über das Internet verkaufen zu können, eröffnet ein Sparpotenzial und macht die Jungfraubahnen Individualreisenden aus aller Welt direkt zugänglich. Unsere Verkaufsbemühungen unterstützen wir mit Social-Media-Auftritten (Facebook). Die Community kann rasch für die kurzfristige Platzierung von Sonderangeboten erreicht werden.

V-Bahn

Gemeinsam mit der *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen (GGM)* planen die Jungfraubahnen den Bau einer V-Bahn, die sowohl den Männlichen wie auch den Eigergletscher erschliesst. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund soll eine neue 3S-Bahn¹ in 15 Minuten Gäste zum Eigergletscher führen. Eine Achtergondelbahn mit einer Fahrzeit von weniger als 20 Minuten ersetzt die alte GGM zum Männlichen. Durch die Station Rothenegg bei der Berner Oberland-Bahn erhält die V-Bahn einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr.

¹ Das 3-Seil-System besteht aus zwei fest verankerten und voll verschlossenen 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.

Seit der Bekanntgabe im Dezember 2012 wurde das Projekt laufend weiter ausgearbeitet. Sämtliche notwendigen raumplanerischen Massnahmen wurden vom Gemeinderat Grindelwald eingeleitet. Im September 2013 lagen die neuen Nutzungspläne (Anpassungen Zonenpläne, neue Überbauungsordnungen) für das Projekt zur Mitwirkung auf. Die Ergebnisse aus dem Mitwirkungsbericht führten zu weiteren Anpassungen.

Sowohl auf der Strasse als auch mit dem öffentlichen Verkehr wird die V-Bahn ein Mehraufkommen an Gästen generieren. Dazu wurde ein Verkehrskonzept für die Lütschinentäler ausgearbeitet. Dieses besteht aus zwei Phasen: Hauptelement der ersten Phase ist der Einbezug des öffentlichen Verkehrs mit Bau einer neuen Haltestelle Rothenegg bei der Talstation der Seilbahnen und einer Erneuerung des Rollmaterials bei der Berner Oberland-Bahn. Damit kann die Überlast auf der Strasse, wie sie aufgrund der Konzeption der neuen Anlagen an Spitzentagen zu erwarten ist, auf die Schiene gelenkt werden. Die entsprechende Korridorstudie der Firma metron, inklusive Sensitivitätsanalyse, wurde im Auftrag der *Berner Oberland-Bahnen AG* erarbeitet. Die Phase 2 sieht ein Konzept zur Bewältigung langfristiger Wachstumsperspektiven vor. Die Federführung für die Bearbeitung dieser Sicht auf eine mögliche künftige wirtschaftliche Entwicklung der Region hat die Regionalkonferenz Oberland Ost übernommen.

Das 300-Millionen-Projekt (Anteil *Berner Oberland-Bahnen AG* für Haltestelle Rothenegg CHF 4,7 Mio.) setzt sich aus fünf zentralen Elementen zusammen:

- Ersatz Gondelbahn Grindelwald-Männlichen durch eine moderne Achtergondelbahn mit 148 Gondeln und 33 Stützen: Die Fahrzeit wird von 30 auf 19 Minuten reduziert, die Förderleistung auf 1800 Personen pro Stunde verdoppelt. Die Konzession der heutigen Bahn läuft im Jahr 2016 aus.
 - 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 kurze Fahrzeit steigert im Winter die Attraktivität der Talabfahrten als Beschäftigungsanlagen und ermöglicht durch den Anschluss an die Jungfraubahn eine deutliche Verkürzung der Reisezeit zum Jungfraujoch. Die 44 Gondeln verfügen über je 28 Sitzplätze.
 - Der gemeinsame Terminal der V-Bahn erhält mit der Anbindung an die neue Haltestelle Rothenegg bei der Berner Oberland-Bahn einen direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Ein Parkhaus bietet Platz für rund 1000 Personenwagen. Im Terminal vorgesehen sind Sportgeschäfte, eine Bar, ein Food Corner, ein Kiosk, ein Infopoint, Materialservice, Einstellmöglichkeiten für Skimaterial und weitere Shops. Neue Arbeitsplätze werden geschaffen.
 - WAB^{PLUS}: Die Rollmaterialerneuerung bei der Wengernalpbahn erfolgt koordiniert. Sechs neue Panoramazüge sind bereits im Bau und werden sich zu gegebener Zeit nahtlos ins Betriebskonzept der V-Bahn integrieren lassen. Dieses sieht auf der Seite Grindelwald drei Züge mit einer Förderleistung von 320 Personen pro Stunde vor. Auf der Wengenseite sollen vier Züge zum Einsatz kommen mit einer Förderleistung von 760 Personen/h. Auf beiden Linien wird weiterhin im Halbstundentakt gefahren.
 - Jungfraubahn^{PREMIUM}: Bei der Jungfraubahn werden vier neue dreiteilige Niederflurtriebwagen beschafft. Die Kapazität wird zur Qualitätssteigerung von 888 auf 1160 Personen pro Stunde (Jungfraujoch an) erhöht. Angepasst an das Projekt V-Bahn sollen zwei Züge zwischen Eigergletscher und Jungfraujoch pendeln, deren drei pendeln zwischen Kleine Scheidegg und Jungfraujoch. Die Fahrzeit kann ab Lauterbrunnen um 30 Minuten und ab Grindelwald um mehr als eine Stunde reduziert werden.
- Die Vorteile lassen sich aus Sicht der *Berner Oberland-Bahnen AG* wie folgt zusammenfassen:
- Die Möglichkeit, der direkte Zubringer zur V-Bahn sein zu können, erschliesst der Berner Oberland-Bahn ein zusätzliches Fahrgästepotenzial und erlaubt ihr, einen wesentlichen Beitrag an die Verbesserung des Modalsplits leisten zu können.
 - Mit dem Anschluss des Terminals an den öV, der besseren Erschliessung von Wengen und der Schaffung von Arbeitsplätzen erhält das Projekt V-Bahn eine volkswirtschaftliche Bedeutung für die gesamte Jungfrau Region und den Kanton Bern.
 - «Die deutlich verbesserte Anbindung an den ÖV durch die neue Station Rothenegg der BOB erhöht die Attraktivität der Schiene überproportional. Je mehr Personen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Bussen anreisen, desto kleiner ist die erwartete Verkehrsbelastung auf der Strasse.» (Ecoplan Studie im Auftrag der Standortförderung Kanton Bern vom 1. April. 2014)
 - Die neuen Bahnen bieten mit ihrem gemeinsamen Terminal und dem direkten Anschluss an den öV eine markante Qualitätssteigerung für den Sommer- und Wintergast.
 - Durch die Anbindung der V-Bahn an den öV werden die Anreisezeiten ab den grossen Schweizer Städten und den Einzugsgebieten markant verkürzt.
 - Der gemeinsame Terminal mit Geschäften, Verpflegung und Ski-Depot setzt neue Massstäbe im Schweizer Tourismus und schafft neue Arbeitsplätze.
 - Die Realisierung der neuen Bahnen macht die gesamte Region attraktiver. Dadurch werden die Ferienorte gestärkt, allen voran die Hotellerie, Parahotellerie und das einheimische Gewerbe.

Risk Management

Die Jungfraubahnen befassen sich im Rahmen des Risikomanagements mit möglichen Ereignissen, die fähig wären, ihre Unternehmen von ihren finanziellen und strategischen Zielen abzubringen. Dazu gehört die Identifikation von Chancen und Gefahren durch die verantwortlichen Stellen. Der Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG* bespricht diese Thematik regelmässig. Die Jungfraubahnen verfügen über ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes internes Kontrollsystem (IKS). Mit diesem Instrument wird im besonders sensiblen Bereich der Finanzen die Compliance überprüft und bezüglich der Richtigkeit und Zuverlässigkeit der Berichterstattung Sicherheit geschaffen.

Der Risikomanagement-Prozess ist in die bestehende Prozesslandschaft eingebettet. Die Ablauforganisation regelt die Verantwortlichkeiten und stellt sicher, dass die relevanten Massnahmen geplant und umgesetzt werden. Zentrale Grundlage des formellen Risikoprozesses bildet das Verzeichnis der Risiken (Risikokatalog). Die Risiken werden nach finanzieller Auswirkung und Eintretenswahrscheinlichkeit bewertet und so in ihrer Bedeutung für das Unternehmen rangiert (Risikoprofil). Der Risikokatalog der Jungfraubahnen gibt eine Übersicht über die operativen Risiken und wird jährlich unter der Leitung des Risk-Managers überarbeitet.

Der Verwaltungsrat diskutiert und ergänzt die sogenannten strategischen Risiken mindestens einmal jährlich. Im Jahr 2013 aktualisierte der Verwaltungsrat aufgrund seiner Strategieüberarbeitung auch seine SWOT-Analyse. Neben den markt- und finanzspezifischen Fragen (Umfeld, touristischer Verkehr, Abgeltungsentwicklungen), die weiter oben bereits besprochen wurden, setzte er sich auch mit den regulatorischen Anforderungen im Sicherheitsbereich auseinander. Verschärfungen können teure technische Umbauten oder Erweiterungen notwendig machen. Die entsprechende Thematik wurde neu in den Risikokatalog der *Berner Oberland-Bahnen AG* aufgenommen mit dem Ziel, die Entwicklungen eng zu verfolgen, um sich jeweils rasch, ohne Überraschungen und ohne übergrossen Aufwand neuen Gegebenheiten anpassen zu können.

Aktionariat

Die Inhaberaktien der *Berner Oberland-Bahnen AG* wurden bis Ende 2013 an der Berner Börse (BX Berne Exchange) gehandelt.

Die Handelsvolumen waren äusserst gering und aufgrund der Annahme der sogenannten Minder-Initiative sind die Anforderungen an kotierte Gesellschaften in vielerlei Hinsicht (beispielsweise Durchführung der Generalversammlung mit Teilnahmemöglichkeit über Internet, jährliche Wahl des Verwaltungsratspräsidiums, Vizepresidiums und jedes einzelnen Mitglieds usw.) drastisch gestiegen.

Der Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG* hat sich deshalb dazu entschieden, die Dekotierung an der Berner Börse per 31. Dezember 2013 zu vollziehen. Um weiterhin einen offiziellen Preis für die BOB-Aktie zu haben, wird der Handel auf der Plattform OTC-X der Berner Kantonalbank – einer geeigneten Plattform für nicht kotierte Titel – weitergeführt.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Der gesamte Verwaltungsrat mit Ausnahme von *Stephanie Dübi* wurde an der letzten Generalversammlung für eine weitere Amtsdauer von drei Jahren 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.

Unsere Gesellschaft hat das Management an die *Jungfraubahnen Management AG* übertragen. Die *Jungfraubahnen Management AG* bezeichnet diejenigen Personen, die sie mit der Geschäftsleitung und der operativen Führung der *Berner Oberland-Bahnen AG* betraut. Diese müssen vom Verwaltungsrat bestätigt werden. Er lässt die Geschäftsleitung im Handelsregister eintragen und erteilt den Mitgliedern sowie den Leitern der Betriebs-einheiten und Fachbereiche die Zeichnungsberechtigung für die *Berner Oberland-Bahnen AG*. Die aktuelle Geschäftsleitung führt die Jungfraubahnen seit mehreren Jahren in unveränderter Zusammensetzung. Weitere Angaben zu Geschäftsleitung und Verwaltungsrat finden Sie im Corporate-Governance-Teil dieses Geschäftsberichts.

Die Geschäftsleitung wird von der *Jungfraubahnen Management AG* markt- und leistungsgerecht entschädigt. Diese legt ihre Praxis im Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* (www.jungfrau.ch/report) offen. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich ausschliesslich am Fixgehalt des Managements. Sie bezahlt gemäss einem für die Gesamtheit der Geschäftsführungskosten vereinbarten Verteiler einen Anteil von derzeit 29 % an die von ihr mitgetragenen Anteile der Gehälter der Geschäftsleitung.

Der Verwaltungsrat bezieht ein fixes Honorar und Sitzungsgelder. Ausführlicher behandeln wir die Entschädigungsfragen in unserem Corporate-Governance-Teil auf Seite 23 des Geschäftsberichts. Den Publikationsvorschriften leisten wir im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 14 f. Folge.

Personelles

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

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

Pensionskasse

Die Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen kalkuliert mit der technischen Grundlage BVG 2010. Sie trägt damit den aktuellen statistischen Erhebungen zur Lebenserwartung Rechnung. Der technische Zinssatz, auf dem die Berechnung des Deckungsgrads basiert, ist auf 3,0 % festgelegt.

Die Stiftung hat ein sehr erfolgreiches Anlagejahr hinter sich. Die Rendite des Vorsorgekapitals betrug 5,4 %. Der Benchmark von 3,7 % wurde übertroffen. Der Deckungsgrad per Ende 2013 beträgt 114,7 %.

Ausblick ins Jahr 2014


Für das Jahr 2014 prognostizieren die Konjunkturforscher für die Schweizer Wirtschaft ein deutliches Wachstum. Die Perspektiven für die Konjunktur in Europa verbessern sich nach Ende der Rezession 2013 ebenfalls. Weltweit erwartet die Konjunkturforschung eine relativ stabile Entwicklung, von welcher die Schweizer Wirtschaft profitieren wird. Die Schweizer Tourismusbranche profitiert von den aufgehellten Konjunkturaussichten der Weltwirtschaft, hat aber in wichtigen asiatischen Märkten (Indien, Japan) mit einer zunehmenden Frankenstärke zu kämpfen.

Dies bedeutet für die *Berner Oberland-Bahnen AG*, dass die Prognose bezüglich Markt für Einzelreisende, Ausflugs Gäste und Ferienaufenthalter im Rahmen des abgeschlossenen Geschäftsjahres ausfallen dürfte. Der Funktion der Berner Oberland-Bahn als Zubringer zum Zugpferd Jungfrauoch kommt eine unverändert hohe Bedeutung zu. Die Nachfrage auf dem Netz der Talbahn korreliert stark mit der Entwicklung der Gästezahlen auf dem Jungfrauoch. Die guten Buchungsstände für den Gruppentourismus lassen in diesem Bereich recht optimistisch in die kommende Saison blicken.

Dank

Ein herzliches Dankeschön gebührt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, 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. Weiter sind wir vor allem unseren Kunden und auch den Behörden der Gemeinden, den Bergschaften, den Tourismusorganisationen, den benachbarten Transportunternehmen und all den andern Partnern, mit denen wir eine fruchtbare Zusammenarbeit pflegen durften, zu herzlichem Dank verpflichtet. Schliesslich danken wir auch Ihnen, wertere Aktionärinnen und Aktionäre, für das Vertrauen in unsere Unternehmung herzlich.

Interlaken, 9. April 2014



Günther Galli
Präsident des Verwaltungsrats



Urs Kessler
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Details zur Berner Oberland-Bahn

Sparte Personenverkehr	CHF	2013	2012
Kennzahlen			
Mitarbeitende		114	113
Ertrag			
Verkehrsertrag		11 070 200	10 676 311
Ertrag Abgeltung		6 020 000	4 500 000
Jahresergebnis		621 416	327 612
Sachanlagen			
		20 015 843	22 141 876

Bahnbetrieb

Zu Beginn des Jahres 2013 herrschten in der JUNGFRAU Ski Region (12 Gesellschaften im Verbund) sehr gute Pisten- und Wetterverhältnisse. Diese guten Voraussetzungen führten dazu, dass die Bahn ihre Frequenzen bereits Anfang Jahr gegenüber einem starken Vorjahr (Sonderaktion zum Jubiläum der Jungfraubahn) steigern konnte. Vor allem in den Monaten Januar bis März sowie auch im Mai zeigte sich, dass die Bemühungen der Jungfraubahn-Gruppe, die Gruppenreisenden von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, von Bedeutung sind. Führten doch die Gruppenreisenden in diesen Monaten zu einer generellen Frequenzsteigerung bei der Talbahn.

Die Sommersaison bis in den September 2013 konnte die Berner Oberland-Bahn als vollen Erfolg werten. In allen Monaten betrug die Zuwachsraten zwischen 2 und 14 % gegenüber dem Vorjahr sowie zwischen 9 und rund 17 % im langjährigen Schnitt. Gegen Ende des Jahres waren leichte Frequenzrückgänge zu verbuchen. Aufgrund eines frühen Wintereinbruchs zu Beginn des Oktobers erfuhr die Wander- und Ausflugsaison einen Dämpfer. Eine erfreuliche Steigerung zeigt sich im Dezember, die Berner Oberland-Bahn war dank dem frühen Start in die Skisaison und über die Festtage sehr gut frequentiert.

Auch im Geschäftsjahr 2013 verkehrte die BOB unverändert zuverlässig. Die ohnehin wenigen Anschlussbrüche in Interlaken Ost führen, da zu den Hauptreisezeiten ein Halbstundentakt gefahren wird, für die Reisenden kaum zu nennenswerten Wartezeiten. Unverändert würde man sich in der Region direkte IC-Verbindungen nach Zürich-Flughafen wünschen. Die Jungfraubahnen unterstützen die entsprechenden Forderungen der Tourismusvertreter und des Kantons, jedoch nicht ohne gleichzeitig darauf hinzuweisen, dass über Basel sehr attraktive Zugverbindungen direkt aus den Zentren Deutschlands bestehen.

Stellwerke

Soweit auf dem Netz der Berner Oberland-Bahn noch Stellwerke vom Typ Domino 55 vorhanden sind, werden diese durch ein solches vom Typ 69 ersetzt. In den Jahren 2012 bis 2014 werden die Stellwerke in Burglauenen und Lütschental erneuert. Dabei wurden auch neue Relaisgebäude erstellt und Anpassungen an der Gleisanlage in Burglauenen vorgenommen. Die Investitionen belaufen sich auf insgesamt CHF 4,5 Mio. Dabei setzt die Berner Oberland-Bahn weiterhin auf das bewährte Domino-Stellwerk. Mit der Erneuerung der Technikräume wer-

Sparte Infrastruktur	CHF	2013	2012
Kennzahlen			
Mitarbeitende		17	17
Ertrag			
Ertrag Trassenpreis		3 361 208	2 285 922
Ertrag Abgeltung		7 395 000	7 740 000
Jahresergebnis		941 698	66 549
Sachanlagen			
		53 004 137	54 158 917

den der Ausbaustandard, der Brandschutz und der Hochwasserschutz verbessert.

Buechiwaldtunnel

Aufgrund der heute geltenden Vorschriften und der Tatsache, dass die aktuellen Bauten Sanierungsbedarf aufweisen, wurde das Projekt für den Bau des Buechiwaldtunnels lanciert. Das Bewilligungsverfahren verlief problemlos und ohne eine einzige Einsprache. Im Januar 2013 hat das Bundesamt für Verkehr die Plangenehmigungsverfügung für den Neubau des Buechiwaldtunnels freigegeben. Nach Rodungsarbeiten im Frühling 2013 erfolgte am Freitag, 9. August 2013 der Spatenstich zum 703 Meter langen neuen Tunnel. Der Bahntunnel liegt im kurvenreichen Abschnitt zwischen Zweilütschinen und Grindelwald. Er soll künftig bestmöglichen Schutz vor Naturgefahren (Steinschlag, Murgang, Lawinen, Fallholz usw.) bieten und allfällige Betriebsunterbrüche, die daraus entstehen, minimieren. Für die *Berner Oberland-Bahnen AG* ist dieses Projekt das bedeutendste seit 15 Jahren. Bis Ende 2013 wurden die sehr umfangreiche Baustelleninstallation abgeschlossen und Vorarbeiten erledigt (Dammbauten, Böschungs- und Mauersicherungen usw.), der Voreinschnitt und die ersten ca. 20 Meter Tunnelausbruch vollzogen. Voraussichtlich wird der Tunnel nach zweieinhalbjähriger Bauzeit auf den Fahrplanwechsel 2015/2016 in Betrieb genommen. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Gündlischwand realisiert, welche gleichzeitig ihre Wasserfassung saniert. Die Finanzierung des 35-Millionen-Franken-Projekts ist durch Bund und Kanton im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013–2016 gesichert.

Hochwasserschutzbauten Loch Lauterbrunnen

Hochwasser hat im Bereich Loch-Sandweidliu in der Vergangenheit mehrmals zu Betriebsunterbrüchen von mehreren Tagen oder Wochen auf der Strecke der *Berner Oberland-Bahnen AG* geführt. Dies unterstreicht, dass Handlungsbedarf zur Eindämmung solcher Ereignisse in Zukunft gegeben war. Längerfristig kann nur eine Gesamtlösung zusammen mit der Schwellegemeinde und dem Strassenkanton der Problematik Abhilfe schaffen. Da diese zeitlich nicht innert nützlicher Frist umgesetzt werden kann, wurde nach einer provisorischen Lösung gesucht, welche einen Zeitraum von ungefähr 10 Jahren überbrücken kann. Diese besteht aus einer mobilen Massnahme bei der Lochbrücke und einem anschliessenden, ca. 60 Meter langen Damm. Weiter wird bis zum talauswärtigen Projektende eine mit geramnten Stahlprofilen und Holzbrettern ausgefachte

Hochwasserschutzwand von 420 Metern Länge erbaut. Der Baustart konnte im Herbst 2013 bei Niedrigwasser zwischen Weisser Lütschine und Bahntrasse vollzogen werden. Die Baukosten betragen insgesamt rund CHF 330 000, wobei sich der Strassenkanton mit maximal 20 % beteiligt.

Bahnübergänge

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

Im Zusammenhang mit der Sanierung des Übergangs über die Kantonsstrasse in Burglauenen (Halbschranken) wurde unter anderem der Bau einer Unterführung geprüft. Nach einer ersten Begehung mit dem Kreisoberingenieur steht allerdings fest, dass eine Lösung frühestens in den Strassenbudgets ab 2019 Platz hat. Auch mit der neuen Schrankenanlage, die bis 2014 auch hier erstellt werden muss, werden die Schliessungszeiten wegen der Zugkreuzungen unverändert über den zulässigen Richtwerten liegen.

Details zur Schynige Platte-Bahn

Kennzahlen	CHF	2013	2012
Mitarbeitende		16	17
Verkehrsertrag		2 950 674	2 989 446
Jahresergebnis		53 480	- 35 023
Sachanlagen		7 126 510	6 866 319

Bahnbetrieb

Die Besucherzahlen für das Geschäftsjahr 2013 sind mit einer Steigerung von 0,8 % fast identisch mit dem Vorjahr. Dies entspricht leider wiederum einem Minus von 12,1 % im Vergleich zum langjährigen Schnitt. Einzig im Monat Juli konnte die Anzahl der Gäste gegenüber 2012 sowie dem Fünfjahresschnitt deutlich übertroffen werden.

Bereits der Saisonstart der Schynige Platte-Bahn musste aufgrund von Schneefällen Anfang Juni verschoben werden. Der Start verlief, auch wegen der anhaltend winterlichen Verhältnisse, harzig. Ein weiterer Grund für die Stagnation der Frequenzen bei der Schynige Platte-Bahn findet sich im schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, das sich negativ auf die Nachfrage im Markt der traditionellen Erholungsferien (Familien aus Deutschland, England und der Schweiz) auswirkt, was auch unser Angebot beinhaltet. Leider trat im Geschäftsjahr 2013 die gewünschte und vorausgesehene Erholung nicht im erwarteten Ausmass ein. Dank einer leichten Zunahme der Gruppenreisenden und Sparmassnahmen auf der Ausgabeseite konnte die Schynige Platte-Bahn für 2013 trotzdem einen Gewinn von CHF 53 480 erwirtschaften.

Die Schynige Platte-Bahn bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfraubahn-Gruppe. Das verbindende Produkt ist der Jungfraubahnen-Pass. Das Abonnement, das diese grosse Palette von Ausflugszielen mit einer Gültigkeit von sechs Tagen vereint, ist eine ideale Grundlage für die Feriengestaltung in der Region. Für den kürzeren Aufenthalt bieten die Jungfraubahnen den Jungfraubahnen-VIP-Pass an. Der Erlös für die Schynige Platte-Bahn mit den beiden Pässen betrug im Jahre 2013 CHF 424 000 (Vorjahr CHF 434 000).

Geologie

Die Firma Geotest wurde beauftragt, die Naturgefahrensituation bei der Schynige Platte-Bahn umfassend zu beurteilen. Dies nachdem Frost, Schneemassen der letzten Winter und etliche starke Stürme in den Jahren 2011 und 2012 deutliche Spuren hinterlassen haben. Im Grätlitunnel zeigten sich wieder einmal Anzeichen vermehrter Felsbewegung, die bauliche Massnahmen nach sich zogen. Ende 2013 wurden auf einer Länge von rund 30 Metern Sanierungsarbeiten im Tunnel abgeschlossen. Es wurden zusätzliche Gitterträger eingebaut, die dem Tunnel für weitere 25 Jahre Halt geben sollten. Zudem wurden 2013 umfangreiche Felssicherungsmassnahmen oberhalb des Gleisbereichs durchgeführt, die labilen Felspartien wurden mit Ankern und Netzen gesichert. Weiter erfolgte oberhalb der Zwischenstation Breitlauenen der Ersatz der bestehenden Steinschlagschutznetze unter Aufsicht eines Geologen. Somit ist ein gefahrenloser Betrieb der Schynige Platte-Bahn sichergestellt.

Kommentar zu den Finanzen

Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn	CHF	2013	%	2012	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		5 913 530	53,4	5 691 505	53,4	3,9
Gruppenreiseverkehr		1 214 253	11,0	1 091 900	10,2	11,2
Abonnementsverkehr		4 184 588	37,8	4 056 488	38,0	3,2
Erlösminderungen		- 428 908	- 3,9	- 348 597	- 3,3	23,0
Total Personenverkehr		10 883 463	98,3	10 491 296	98,3	3,7
Gepäckverkehr		186 080	1,7	184 596	1,7	0,8
Total Reiseverkehr		11 069 543	100,0	10 675 892	100,0	3,7
Güterverkehr		657	0,0	419	0,0	56,8
Total Verkehrsertrag		11 070 200	100,0	10 676 311	100,0	3,7

Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn	CHF	2013	%	2012	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2 081 295	70,6	2 003 886	67,0	3,9
Gruppenreiseverkehr		136 305	4,6	125 599	4,2	8,5
Abonnementsverkehr		749 038	25,4	868 439	29,1	- 13,7
Erlösminderungen		- 28 881	- 1,0	- 21 668	- 0,7	33,3
Total Personenverkehr		2 937 757	99,6	2 976 256	99,6	- 1,3
Gepäckverkehr		1 124	0,0	345	0,0	225,8
Total Reiseverkehr		2 938 881	99,6	2 976 601	99,6	- 1,3
Güterverkehr		11 793	0,4	12 845	0,4	- 8,2
Total Verkehrsertrag		2 950 674	100,0	2 989 446	100,0	- 1,3

Der positive Trend der letzten Jahre setzte sich bei der Berner Oberland-Bahn fort. Erneut beförderte die BOB mehr Gäste als je zuvor: 4,4 % im Vergleich mit dem Vorjahr, 10 % mehr als im Durchschnitt der letzten fünf Jahre. Dadurch erzielte die BOB erstmals einen Verkehrsertrag von mehr als CHF 11 Mio. Unter Berücksichtigung, dass im Berichtsjahr die Abgrenzung für langfristige gültige Fahrausweise um CHF 270 000 erhöht wurde, beträgt der Anstieg des Verkehrsertrags 6,2 %. Besonders erfreulich ist die Zunahme aus dem Gruppenreiseverkehr von 11,2 %, die auf asiatische Gruppenreisen zum Jungfrauoch zurückzuführen ist.

Trotz leichter Zunahme der Frequenzen von 0,8 % gegenüber dem Vorjahr verfehlte die Schynige Platte-Bahn die Marke von CHF 3 Mio. Verkehrsertrag. Auch hier musste die Abgrenzung für langfristige gültige Fahrausweise um gut CHF 160 000 erhöht werden. Ohne diese zusätzliche Abgrenzung hätte der Verkehrsertrag um 4,1 % zu- und nicht wie ausgewiesen um 1,3 % abgenommen. Trotzdem blieben die Besucherzahlen der Schynige Platte deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt.

2013 hat die BOB Abgeltungszahlungen für ungedeckte Betriebskosten von insgesamt CHF 13,4 Mio. erhalten. Davon entfielen CHF 6,0 Mio. auf den Personenverkehr und CHF 7,4 Mio. auf die Sparte Infrastruktur.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 1,2 % auf CHF 14,0 Mio. an. Der Sachaufwand nahm um 8,6 % auf CHF 11,8 Mio. zu. Verantwortlich für diesen Anstieg sind höhere allgemeine Aufwendungen, welche im Zusammenhang mit der Strategieüberarbeitung angefallen sind, und höhere Unterhaltsaufwendungen. Im Vorjahr wurde der Unterhalt durch Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen und Abgrenzungen allerdings um CHF 0,6 Mio. entlastet.

Nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern – die nicht ab-

geltungsberechtigten Sparten sind seit 2010 steuerpflichtig – resultiert für das Geschäftsjahr 2013 ein Jahresgewinn von CHF 1,6 Mio. Das Ergebnis der Sparte Infrastruktur beträgt CHF 941 698. Dank dem rekordhohen Verkehrsertrag der Berner Oberland-Bahn erzielt die Sparte Personenverkehr einen Gewinn von CHF 621 416. Die Schynige Platte-Bahn verzeichnet einen Jahresgewinn von CHF 53 480 und die Nebengeschäfte einen Überschuss von CHF 24 163.

Investitionstätigkeit

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat 2013 CHF 11,4 Mio. investiert. Insgesamt CHF 7,1 Mio. wurden im Berichtsjahr für den Bau des Buechwaldtunnels ausgegeben, CHF 1,7 Mio. flossen in Stellwerkanlagen auf der Linie nach Grindelwald. Für CHF 0,5 Mio. wurde der Grätlitunnel der Schynige Platte-Bahn saniert.

Reserven und Gewinnverwendung

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

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 1 640 757 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 189 516, beträgt CHF 1 830 273. Der Reserve gemäss Art. 67 EBG wird der Sparterfolg der Infrastruktur von CHF 941 698 und der Reserve gemäss Art. 36 PBG wird der Gewinn der Sparte Personenverkehr von CHF 621 416 zugewiesen. Den gesetzlichen Reserven werden CHF 50 000 zugewiesen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 217 159 zur Verfügung. Der Verwaltungsrat beantragt, diesen Betrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Finanzbericht

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

Bilanz per 31. Dezember

Aktiven	CHF	2013	2012
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		25 494 923	14 853 623
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Dritte		2 059 910	1 947 303
Übrige Forderungen		596 216	153 772
Lagervorräte		3 000	3 000
Aktive Rechnungsabgrenzung		530 016	1 513 445
Total Umlaufvermögen		28 684 065	18 471 143
Anlagevermögen			
Sachanlagen		80 527 659	83 561 430
Sachanlagen im Bau		10 325 847	2 066 257
Ersatzteile / Materialvorräte		584 071	622 004
Total Sachanlagen		91 437 577	86 249 691
Wertschriften und Darlehen		20 451	1 003
Beteiligungen		56 000	33 000
Total Finanzanlagen		76 451	34 003
Immaterielle Anlagen		684 551	462 642
Total Anlagevermögen		92 198 579	86 746 336
Total Aktiven		120 882 644	105 217 479
Passiven	CHF	2013	2012
Fremdkapital			
Finanzverbindlichkeiten		1 671 951	1 713 749
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Dritte		1 266 679	1 634 616
Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden		1 647 919	1 455 682
Übrige Verbindlichkeiten		49 422	151 429
Passive Rechnungsabgrenzung		1 967 970	1 442 484
Kurzfristige Rückstellungen		282 198	254 883
Total kurzfristiges Fremdkapital		6 886 139	6 652 843
Vorauszahlungen		689 166	755 104
Langfristige Rückstellungen		835 100	835 100
Darlehen Bund und Kanton		79 084 998	65 227 949
Total langfristiges Fremdkapital		80 609 264	66 818 153
Total Fremdkapital		87 495 403	73 470 996
Eigenkapital			
Aktienkapital		12 341 000	12 341 000
Allgemeine Reserven		910 000	910 000
Freie Reserven		4 400	4 400
Reserve für eigene Aktien		20 068	620
Abschreibungsreserven Infrastruktur		3 810 681	3 810 681
Abschreibungsreserven Verkehr		5 037 561	5 037 561
Rücklage für Erneuerungen		291 111	291 111
Rücklage Schynige Platte-Bahn		729 000	729 000
Rücklage Nebengeschäfte		60 000	60 000
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)		- 6 530 750	- 6 597 299
Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)		14 883 897	14 556 285
Vortrag vom Vorjahr		189 516	223 740
Jahresgewinn		1 640 757	379 384
Total Bilanzgewinn		1 830 273	603 124
Total Eigenkapital		33 387 241	31 746 483
Total Passiven		120 882 644	105 217 479

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

Gesamtunternehmung	CHF	2013	2012
Betriebsertrag			
Reiseverkehr		14 008 424	13 652 493
Güterverkehr		12 450	13 264
Total Verkehrsertrag		14 020 874	13 665 757
Abgeltung Bund		7 526 150	6 886 800
Abgeltung Kanton		5 888 850	5 353 200
Abgeltung		13 415 000	12 240 000
Betriebsbesorgungen		3 481 688	3 473 388
Pacht und Miete		1 229 684	1 246 714
Leistungen für Dritte		476 985	423 980
Gewinne Veräusserungen		7 052	351 440
Übrige Erträge		222 039	227 887
Aktivierete Eigenleistungen		659 947	231 506
Total Nebenertrag		6 077 395	5 954 915
Total Betriebsertrag		33 513 269	31 860 672
Betriebsaufwand			
Gehälter und Löhne		- 11 095 634	- 11 028 580
Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge		- 863 161	- 970 772
Sozialaufwand		- 2 012 486	- 2 012 944
Übriger Personalaufwand		- 240 646	- 192 339
Leistungen der Personalversicherungen		173 092	337 708
Total Personalaufwand		- 14 038 835	- 13 866 927
Allgemeiner Aufwand		- 1 422 844	- 1 058 300
Marketing		- 617 271	- 698 352
Versicherungen und Schadenersatz		- 384 907	- 452 691
Aufwand für Dienstleistungen		- 3 918 476	- 4 078 771
Pacht und Miete		- 354 954	- 318 287
Energie und Verbrauchsstoffe		- 2 050 453	- 1 993 156
Informatikaufwand		- 387 299	- 341 520
Unterhalt, Erneuerung und Rückbau		- 2 711 506	- 1 998 017
Total Sachaufwand		- 11 847 710	- 10 939 094
Total Betriebsaufwand		- 25 886 545	- 24 806 021
EBITDA		7 626 724	7 054 651
Abschreibungen		- 6 069 865	- 6 293 135
EBIT / Operatives Ergebnis		1 556 859	761 516
Finanzertrag		181 114	171 855
Finanzaufwand		- 78 744	- 61 187
Total Finanzergebnis		102 370	110 668
Gewinn vor Steuern		1 659 229	872 184
Ertragssteuern		- 18 472	- 492 800
Jahresgewinn		1 640 757	379 384

Anhang der Jahresrechnung

	CHF	2013	2012
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		64 312 800	64 312 800
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		213 000 000	223 647 000
Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung		250 000 000	250 000 000
Beteiligungen			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31.12.2013 CHF 100 000)		33 %	33 %
Eigene Aktien			
Bestand 1. Januar	(2013: 7 Aktien, 2012: 7 Aktien)	0	0
Käufe	(2013: 221 Aktien, 2012: keine Aktien)	19 448	0
Verkäufe	(2013: keine Aktien, 2012: keine Aktien)	0	0
Bestand 31. Dezember	(2013: 228 Aktien, 2012: 7 Aktien)	19 448	0
Aktionärsstruktur			
Bedeutende Aktionäre:	Beteiligungsquote		
Schweizerische Eidgenossenschaft		36 %	36 %
Staat Bern		34 %	34 %
Rolly Fly SA Holding, Chur		12 %	12 %
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken		8 %	8 %
Campdem Development SA, Road Town, British Virgin Islands		5 %	4 %
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter			
Solidarhaftung für sämtliche Mehrwertsteuerschulden der Jungfraubahnen		p.m.	p.m.
Solidarhaftung für die Verpflichtungen der einfachen Gesellschaft JUNGFRAU Ski Region		p.m.	p.m.
Garantieverpflichtung zugunsten Amt für Wald des Kantons Bern		50 000	0
Auflösung stille Reserven		0	1 364 200

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

Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsregeln und die Ordnungsmässigkeit der Jahresberichterstattung zu gewährleisten, wurden wirksame interne Kontroll- und Steuerungssysteme eingerichtet, die regelmässig intern geprüft werden.

Die Berner Oberland-Bahnen AG verfügt über ein Risikomanagement, mit welchem systematisch wesentliche Risiken ermittelt und bewertet werden. Die Risikobeurteilung führt zur Erarbeitung und Umsetzung von risikobewältigenden Massnahmen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden keine Risiken identifiziert, die zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten.

Subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung

In Ergänzung zur Prüfung durch die Revisionsstelle nimmt das Bundesamt für Verkehr (BAV) nach Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) eine subventionsrechtliche Prüfung der Jahres- und Kostenrechnung vor, welche die Positionen in Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen umfasst. Mit Schreiben vom 4. 4. 2014 hat das BAV die formelle Prüfung abgeschlossen und die vorliegende Rechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

Entschädigungen und Darlehen Mitglieder der Geschäftsleitung

Offenlegung gemäss Artikel 663b OR

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

Die Entschädigungen und Darlehen der Mitglieder der Geschäftsleitung sind im Anhang zur Jahresrechnung im Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* auf Seite 64 ausgewiesen. Der Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* ist einsehbar unter www.jungfrau.ch/unternehmen/investment/berichte. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* trägt lediglich einen Anteil von 29,0% an den fixen Entschädigungskomponenten. Der variable Anteil der Entschädigung bemisst sich am Erfolg der Jungfraubahn-Gruppe. Die verbilligten Aktien können von der *Jungfraubahn Holding AG* bezogen werden. Folglich werden diese Kosten allein von den Gesellschaften der Jungfraubahn-Gruppe getragen.

Die von der *Berner Oberland-Bahnen AG* getragenen Anteile an den fixen Entschädigungen der vier Mitglieder der Geschäftsleitung von insgesamt CHF 818 279 (Vorjahr CHF 798 725) belaufen sich auf CHF 237 301 (Vorjahr CHF 231 630) zuzüglich Vorsorgeaufwendungen des Arbeitgebers von CHF 37 075 (Vorjahr CHF 47 730). An der höchsten Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung Urs Kessler von CHF 278 204 (Vorjahr CHF 258 650), enthaltend ein Dienstaltersgeschenk von CHF 19 554, partizipiert die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit CHF 80 679 (Vorjahr CHF 75 009) plus CHF 12 487 (Vorjahr CHF 15 317) Vorsorgeaufwand. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat keinem Geschäftsleitungsmitglied Darlehen gewährt.

Beteiligungsverhältnisse von Verwaltungsrats- und Geschäftsleitungsmitgliedern

Offenlegung gemäss Artikel 663c OR

	Anzahl Aktien		Stimmrechtsanteil
	2013	2012	2013
Verwaltungsrat			
Günther Galli, VR-Präsident	2	2	0,00%
David-André Beeler, VR-Vizepräsident	2	2	0,00%
Peter Balmer, Verwaltungsrat	2	2	0,00%
Paul Blumenthal, Verwaltungsrat	10	10	0,01%
Dr. Madeleine Howald, Verwaltungsrat	7	7	0,01%
Stephanie Dübi, Verwaltungsrat	1	1	0,00%
Martin Schmied, Verwaltungsrat	10	10	0,01%
Total Verwaltungsrat	34	34	0,03%
Geschäftsleitung			
Urs Kessler, Vorsitzender der GL	10	10	0,01%
Jürg Lauper, Leiter Infrastruktur	1	1	0,00%
Christoph Schläppi, Leiter Corporate Services	10	10	0,01%
Christoph Seiler, Leiter Finanzen und Controlling	0	0	0,00%
Total Geschäftsleitung	21	21	0,02%

Bericht der Revisionsstelle



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
 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 und Anhang (Seiten 12 bis 16), für das am 31. Dezember 2013 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 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

KPMG AG

Thomas Studhalter
 Zugelassener Revisionsexperte
 Leitender Revisor

Pascal Henggi
 Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 9. April 2014

Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2013	2012
Jahresgewinn		1 640 757	379 384
Abschreibungen auf Sachanlagen und Ersatzstücken		5 996 774	6 189 336
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen		73 091	103 799
Bildung / Auflösung Rückstellungen		27 315	- 482 587
Buchgewinn aus Verkäufen von Sachanlagen		- 7 052	- 345 008
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		- 139 107	- 213 140
Cashflow Nettoumlaufvermögen		7 591 778	5 631 784
Abnahme / Zunahme nicht monetäres Umlaufvermögen (ohne flüssige Mittel)		428 378	- 1 007 119
Zunahme kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen)		247 779	2 101 124
Vorauszahlungen für Leistungen		- 65 938	- 65 938
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		8 201 997	6 659 851
Investitionen in Sachanlagen		- 11 046 590	- 5 343 767
Investitionen in Finanzanlagen		- 42 448	0
Investitionen immaterielle Anlagen		- 295 000	- 28 000
Devestitionen Sachanlagen		8 090	730 038
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 11 375 948	- 4 641 729
Free Cashflow		- 3 173 951	2 018 122
Aufnahme von bedingt rückzahlbaren Darlehen öffentliche Hand		14 529 000	0
Rückzahlung von rückzahlbaren Darlehen öffentliche Hand		- 713 749	- 749 732
Rückzahlung von anderen Finanzverbindlichkeiten		0	- 100 000
Geldfluss aus Finantzätigkeit		13 815 251	- 849 732
Veränderung flüssige Mittel		10 641 300	1 168 390
Flüssige Mittel 1. Januar		14 853 623	13 685 233
Flüssige Mittel 31. Dezember		25 494 923	14 853 623
Veränderung flüssige Mittel		10 641 300	1 168 390

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	13 218 336	598 000	- 1 037	13 815 299	4 971 145	271 410		5 242 555	8 572 744	
Unter-, Oberbau	59 401 230		- 1 145 659	58 255 571	27 388 417	1 607 821	- 1 145 659	27 850 579	30 404 992	
Bahntechnik	23 433 771	1 227 000	- 340 963	24 319 808	12 496 008	949 956	- 340 963	13 105 001	11 214 807	
Übrige Sachanlagen Infrastruktur	7 474 115	33 000	- 69 528	7 437 587	4 446 005	249 516	- 69 528	4 625 993	2 811 594	
Total Infrastruktur	103 527 452	1 858 000	- 1 557 187	103 828 265	49 301 575	3 078 703	- 1 556 150	50 824 128	53 004 137	
Schienenfahrzeuge	64 574 500	21 000	- 218 517	64 376 983	45 840 469	2 130 839	- 218 517	47 752 791	16 624 192	
Übrige Sachanlagen Verkehr	6 659 851	245 000		6 904 851	3 318 966	194 234		3 513 200	3 391 651	
Total Verkehr	71 234 351	266 000	- 218 517	71 281 834	49 159 435	2 325 073	- 218 517	51 265 991	20 015 843	
Total Berner Oberland-Bahn	174 761 803	2 124 000	- 1 775 704	175 110 099	98 461 010	5 403 776	- 1 774 667	102 090 119	73 019 980	
Schynige Platte-Bahn (SPB)										
Schienenfahrzeuge	704 447			704 447	555 379	11 297		566 676	137 771	
Übrige Sachanlagen Bahn	4 119 998	663 000	- 20 000	4 762 998	2 179 361	105 698	- 20 000	2 265 059	2 497 939	
Berghotel Schynige Platte	5 782 343			5 782 343	1 005 729	285 814		1 291 543	4 490 800	
Total Schynige Platte-Bahn	10 606 788	663 000	- 20 000	11 249 788	3 740 469	402 809	- 20 000	4 123 278	7 126 510	
Nebengeschäft										
Wohnhäuser	606 472			606 472	212 154	13 149		225 303	381 169	
Total Nebengeschäft	606 472	-	-	606 472	212 154	13 149	-	225 303	381 169	
Sachanlagen im Bau										
BOB Infrastruktur	1 985 109	9 345 482	- 1 795 216	9 535 375					9 535 375	
BOB Verkehr	52 388	738 084		790 472					790 472	
SPB	28 760		- 28 760	0					-	
Total Sachanlagen im Bau	2 066 257	10 083 566	- 1 823 976	10 325 847	-	-	-	-	10 325 847	
Immaterielle Anlagen										
BOB Infrastruktur	1 010 125	177 000		1 187 125	709 125	27 375		736 500	450 625	
BOB Verkehr	28 000	118 000		146 000		18 917		18 917	127 083	
SPB	348 034			348 034	214 392	26 799		241 191	106 843	
Total immaterielle Anlagen	1 386 159	295 000	-	1 681 159	923 517	73 091	-	996 608	684 551	

Investitionsrechnung Infrastruktur Berner Oberland-Bahn

	CHF	Anlagen im Bau	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Investitionen Total	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau 31. 12.
		1. 1.						
Grundstücke und Gebäude		405 136	305 131		305 131	21 059	598 000	91 208
Unter-, Oberbau		721 409	7 415 905	60 691	7 476 596			8 198 005
Bahntechnik		837 586	1 317 095	245 679	1 562 774	765	1 227 000	1 172 595
Übrige Sachanlagen Infrastruktur		20 978	106 879		106 879	21 290	33 000	73 567
Immaterielle Anlagen Infrastruktur		0	171 712	6 052	177 764	764	177 000	-
Total		1 985 109	9 316 722	312 422	9 629 144	43 878	2 035 000	9 535 375

Corporate Governance

Die nachfolgenden Informationen zur Corporate Governance beziehen sich auf den Stand am 31. Dezember 2013. Wesentliche Veränderungen, die nach diesem Stichtag, jedoch noch vor Redaktionsschluss eingetreten sind, werden als solche besonders erwähnt.

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

1 Statuten

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

2 Kapitalstruktur

2.1 Kapital

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

2.2 Genehmigtes und bedingtes Kapital

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

2.3 Kapitalveränderung

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

2.4 Aktien und Partizipationsscheine

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

2.5 Genussscheine

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

2.6 Wandelanleihen und Optionen

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

3 Unternehmensstruktur

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

4 Aktionariat

Im letzten Jahr sind keine nennenswerten Veränderungen im Aktionariat vorgekommen. Am Stichtag 31. Dezember 2013 hatten folgende Aktionäre einen Anteil von über 3 % am Gesamtkapital:

Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern	36%
Staat Bern, Bern	34%
Rolly Fly SA Holding, Chur	12%
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken	8%
Campdem Development SA, Road Town, British Virgin Islands	5%

5 Verwaltungsrat

Die nachfolgenden Angaben zum Verwaltungsrat beziehen sich auf den 31. Dezember 2013. Im Internet unter www.jungfrau.ch/verwaltungsrat finden Sie die laufend aktualisierten Angaben.

Günther Galli (1946, CH), Präsident **1** Rechtsstudium Universität Bern; Fürsprecherpatent **2** Partner im Advokatur- und Notariatsbüro Graf und Galli **3** Selbstständig praktizierender Rechtsanwalt **4** Vizepräsident VR *Jungfraubahnen Management AG* **5** Keine **6** Mitglied Stiftungsrat Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen; VR-Mitglied Schlaefli & Maurer AG **7** Keine **8** Keine **9** Nicht exekutiv **10** Keine

David-André Beeler (1960, CH), Vizepräsident **1** Betriebsökonom HWV **2** Berufslehre und Tätigkeit als Bahnbetriebsdisponent; Projektleiter und Führungstätigkeit in Grosshandel, Bank- und Recovery-Management; selbstständiger Unternehmensberater; seit 2002 Mitinhaber der Firma *bipol bildung partner* **3** Unternehmer **4** Keine **5** Die «*bipol bildung partner GmbH*» führt im Auftrag der Jungfraubahnen Kurse für Kader durch **6** VR-Mitglied der Oeltrans AG und der Raeuber Oel AG **7** Keine **8** Keine **9** Nicht exekutiv **10** Keine

Peter Balmer (1961, CH) **1** Automechaniker für schwere Motorfahrzeuge; Handelsschule / Managementausbildung BPIH **2** Ab 1988 in der Autoverkehr Grindelwald AG tätig; seit 1994 Leitung der gesamten Unternehmung **3** Unternehmer **4** Keine **5** Personentransportaufträge der *Berner Oberland-Bahnen AG*, vergeben gemäss wirtschaftlichen Prinzipien (Bahnersatz in Sonderfällen, Spätbusse) **6** VR-Mitglied bei der Bank EKI, Interlaken; der BOHAG (Berner Oberländer Helikopter AG), Gsteigwiler, und der Pro Bussalp AG, Grindelwald; VR-Präsident der Autoverkehr Grindelwald AG, Grindelwald, und der Peter Balmer Holding AG, Grindelwald; VR-Präsident Elektrizitätswerk Grindelwald AG **7** Präsident KBU (Verein konzessionierter bernischer Busunternehmungen) **8** Keine **9** Nicht exekutiv **10** Keine

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

Stephanie Dübi (1957, CH) **1** Rechtsstudium Universität Bern/Fürsprecherin **2** Tätigkeiten in den Kantonsverwaltungen Bern und Zürich; Mitarbeit in Advokaturbüro Zürich **3** Stv. Generalsekretärin Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion **4** Keine **5** Keine **6** Keine **7** Keine **8** Keine **9** Nicht exekutiv **10** Keine

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

Martin Schmied (1958, CH) **1** Eidg. dipl. Radio- + TV-Elektroniker; NDS Unternehmensführung **2** Radio- + TV-Elektroniker; Lehrlingsausbildner; Instandhaltung von Immobilien **3** Leiter Technisches Gebäudemanagement **4** Keine **5** Keine **6** Verwaltungsrat Raiffeisenbank Lüttschinentäler **7** Keine **8** Mitglied GFO Lauterbrunnen; Vizepräsident Zivilschutzfachkommission der Gemeinde Interlaken; Mitglied einer kantonalen Prüfungskommission: Lehrabschlussprüfungen technische Berufe **9** Nicht exekutiv **10** Keine

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

5 Geschäftsbeziehung zu den Jungfraubahnen
6 Führungs- und Aufsichtstätigkeit
7 Tätigkeit für Interessengruppen
8 Amtliche Funktionen, politische Ämter

9 Operative Führungsaufgaben/Funktion
10 Frühere Tätigkeiten bei den Jungfraubahnen

Grundzüge der Arbeitsweise des Verwaltungsrats und der Kompetenzregelung

In Anbetracht der aktuellen Verhältnisse der Unternehmung verzichtet der Verwaltungsrat derzeit auf die Arbeit in Ausschüssen. Der Verwaltungsrat tagte im Jahre 2013 neun Mal.

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

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

6 Geschäftsleitung

Urs Kessler (1962, CH) **1** Höhere kaufm. Handelsschule; Betriebsdisponent; Ausbildung Verkaufstrainer; dipl. Marketingplaner; eidg. dipl. Marketingleiter; Kurs Unternehmungsführung SKU **2** Als Betriebsdisponent auf Bahnhöfen der Schweiz im Fahrdienst und Verkauf; verschiedene Funktionen Direktion BLS, Schwerpunkt Marketing; 1987 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** CEO Jungfraubahnen **4** VR-Präsident der Tochtergesellschaften (WAB, JB, FB, PHL, BLM, HB) **5** Keine **6** VR Wohncenter von Allmen AG; VR Congress Centre Kursaal Interlaken AG **7** Vorstandsmitglied der IG Berner Luftverkehr; Vorstand Handels- und Industrieverein des Kantons Bern; Vorstandsmitglied Interlaken Tourismus (TOI); VR RAILplus; STS Swiss Travel System AG; Mitglied Strategieausschuss Direkter Verkehr StAD **8** Keine **9** Vorsitzender der Geschäftsleitung **10** Eintritt als Mitarbeiter Verkaufsförderung; 1990 Leiter «Kommerzielle Dienste»; Leiter des neuen Gesamtbereichs Marketing und Betrieb, Wahl zum Mitglied Geschäftsleitung; 2007 Wahl zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung per 1. 9. 2008

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

Christoph Schläppi (1959, CH) **1** Rechtsanwalt; Management for the Legal Profession HSG **2** Anwalt in Interlaken; 1996 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Mitglied Geschäftsleitung Jungfraubahnen **4** VR in Tochtergesellschaften (WAB, JB, PHL, FB, SPX, BLM, HB) **5** Keine **6** Mitglied Stiftungsrat der Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen; VR-Vizepräsident *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG*; Mitglied Vorsorgekommission *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG*; Sekretär Verwaltung Genossenschaft Mönchslochhütte; VR und Mitglied Prüfungsausschuss Bank EKI **7** Vertreter des VöV im Stiftungsrat Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesportabfahrten (SKUS); Mitglied Geschäftsleitung Volkswirtschaft Berner Oberland **8** Keine **9** Leiter Fachbereich Corporate Services **10** Eintritt als Direktionssekretär (später Leiter Direktionsabteilung) und Sekretär der Verwaltungsräte, 1998 Mitglied der Geschäftsleitung

Christoph Seiler (1969, CH) **1** lic. rer. pol.; Rochester-Bern Executive MBA Program **2** Verschiedene Funktionen im Bankbereich; Loeb Holding AG, Bern, zuletzt als Finanzchef; 2002 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Mitglied Geschäftsleitung Jungfraubahnen **4** VR in Tochtergesellschaften (PHL, BLM, HB, JB, WAB) **5** Keine **6** Präsident Stiftungsrat Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen; Stiftungsrat Sportchalet Mürren; VR Seiler AG, Bönigen **7** OK-Präsident Jungfrau-Marathon; Mitglied Berglaufkommission European Athletics; VR Jungfrau Region Marketing AG **8** Keine **9** Leiter Fachbereich Finanzen & Controlling (CFO) **10** Keine

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

5 Geschäftsbeziehung zu den Jungfraubahnen
6 Führungs- und Aufsichtstätigkeit
7 Tätigkeit für Interessengruppen
8 Amtliche Funktionen, politische Ämter

9 Operative Führungsaufgaben/Funktion
10 Frühere Tätigkeiten bei den Jungfraubahnen

7 Managementvertrag

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

8 Entschädigungen

Der Verwaltungsrat setzt seine Entschädigung in eigener Kompetenz fest. Er trägt dabei der Tatsache Rechnung, dass die *Berner Oberland-Bahnen AG* namhaft von öffentlichen Geldern getragen wird, er achtet darauf, dass die Entschädigungen den Anforderungen bezüglich Verantwortung und Belastung entsprechend fair ausfallen und einem Quervergleich standhalten.

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

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Entschädigungssystem der *Berner Oberland-Bahnen AG* sehr einfach konzipiert ist. Bei dessen Ausgestaltung konnte daher auf den Beizug von Beratern verzichtet werden. Dies umso mehr, als keine Beteiligungsprogramme bestehen. Eine Zusammenstellung der Entschädigungen der Verwaltungsräte und des Anteils, den die *Berner Oberland-Bahnen AG* für die Entschädigung der Geschäftsleitung rein rechnerisch erbringt, finden Sie im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 15 f. dieses Geschäftsberichtes. Dort finden Sie auch eine Zusammenstellung des Aktienbesitzes von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. In diesem Zusammenhang ist Folgendes zu beachten: Die Verbindung der Verwaltungsräte *Paul Blumenthal* zum Bund und *Stephanie Dübi* zum Kanton werden hier als «nicht nahestehend» klassifiziert. Die Zurechnung des Aktienbesitzes von Bund und Kanton zu deren Vertretern wäre nicht sachgerecht, da Herr Blumenthal und Frau Dübi auf die Entschädigung in Sachen Ausübung der Aktionärsrechte keinen Einfluss nehmen können.

Statistische Angaben Berner Oberland-Bahn

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Dividende		Jahr
1891	130 832	11 144	285 457	100 559	–		1891
1892	154 372	11 250	323 373	149 903	–		1892
1893	169 345	9 721	357 290	183 929	4		1893
1894	187 281	10 081	398 105	201 584	5½		1894
1895	219 265	10 021	586 902	314 178	8		1895
1896	197 172	10 718	512 990	217 754	5½		1896
1897	229 363	18 301	582 214	275 106	5½		1897
1898	247 413	14 420	626 644	311 420	6		1898
1899	272 944	12 205	679 394	330 564	7		1899
1900	270 926	13 142	664 777	307 431	5¾		1900
1901	281 141	12 461	692 220	332 768	7		1901
1902	290 967	13 974	702 173	323 721	7		1902
1903	337 672	14 209	788 852	395 054	8		1903
1904	346 083	17 565	812 058	377 754	7½		1904
1905	367 584	22 517	868 436	363 445	8		1905
1906	390 757	21 580	906 440	381 561	7½		1906
1907	394 406	24 882	916 312	320 201	6		1907
1908	401 729	24 211	832 471	253 061	4		1908
1909	397 333	20 609	818 486	235 797	4		1909
1910	396 823	27 565	902 355	334 714	5		1910
1911	462 163	25 600	1 062 780	450 386	6		1911
1912	473 494	29 575	990 250	356 576	5½		1912
1913	454 895	22 335	983 176	372 924	5½		1913
1914	259 968	12 335	531 080	47 662	–		1914
1915	101 288	6 349	158 703	– 139 452	–		1915
1916	142 230	13 235	238 963	– 126 131	–		1916
1917	165 471	12 423	281 685	– 211 705	–		1917
1918	150 101	14 779	315 350	– 84 959	–		1918
1919	209 087	15 855	505 221	– 131 599	–		1919
1920	277 331	15 242	721 547	26 323	–		1920
1921	337 105	12 087	883 162	78 764	–		1921
1922	342 896	11 344	870 644	51 177	–		1922
1923	429 300	12 782	1 079 414	242 452	–		1923
1924	483 390	14 797	1 269 831	383 147	–		1924
1925	565 314	15 864	1 487 784	630 821	P.	St.	1925
1926	500 160	15 458	1 283 512	394 819	5	4⅛	1926
1927	542 537	15 998	1 392 897	483 008	5	5	1927
1928	584 952	18 780	1 530 566	524 077	5	5⅝	1928
1929	600 584	21 302	1 527 594	517 242	5	5,16	1929
1930	562 121	19 724	1 391 674	517 242	5	5,16	1930
1931	459 115	15 480	1 035 160	442 182	–		1931
1932	337 110	11 272	713 495	135 478	–		1932
1933	369 076	12 174	761 731	– 18 081	–		1933
1934	377 962	17 254	810 804	50 949	–		1934
1935	399 848	12 250	784 193	120 767	–		1935
1936	474 852	12 216	779 895	96 763	–		1936
1937	677 190	17 026	1 113 907	91 844	–		1937
1938	583 520	14 444	1 016 089	348 662	–		1938
1939	434 674	11 673	760 228	241 253	–		1939
1940	343 945	10 338	635 414	33 352	–		1940
1941	438 494	21 892	821 566	– 27 041	–		1941
1942	449 053	16 567	800 026	115 656	–		1942
1943	536 713	18 485	968 058	34 496	–		1943
1944	542 976	23 549	1 045 548	173 146	–		1944
1945	655 032	18 984	1 238 771	224 625	–		1945

1 Nach Fahrausweisverkäufen.

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

1 Nach Fahrausweisverkäufen.

2 Bis 1957 Verkehrsertrag inkl. Schynige Platte-Bahn.

3 Bis 1962 Betriebserfolg inkl. Schynige Platte-Bahn.

4 Seit 1996 ohne Tarifannäherung.

5 Seit 1996 nach Berücksichtigung der Abgeltung.

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Seit 1958 Aufwand- deckungsgrad	Jahr
2001	1 997 557	3 606	7 565 027	463 973	101,9	2001
2002	1 944 874	1 526	7 480 781	7 758	100,0	2002
2003	2 010 242	1 309	7 595 964	288 380	101,1	2003
2004	2 029 826	940	7 706 869	524 488	101,9	2004
2005	2 103 724	689	8 065 798	- 15 287	99,9	2005
2006	2 282 768	696	8 539 193	1 027 503	103,7	2006
2007	2 447 078	746	9 155 969	2 612 539	109,4	2007
2008	2 449 347	673	9 399 009	⁶ 1 981 446	106,7	2008
2009	2 451 707	652	9 169 331	469 512	101,5	2009
2010	2 514 860	709	9 442 467	- 379 381	98,8	2010
2011	2 577 877	699	9 840 424	- 513 642	98,4	2011
2012	2 814 438	696	10 676 311	394 161	101,3	2012
2013	2 977 756	689	11 070 200	1 563 114	104,5	2013

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

1 Nach Fahrausweisverkäufen.

2 Bis 1962 in Berner Oberland-Bahn enthalten.

3 Ab 1995 inkl. Hotel Schynige Platte.

4 Ab 2008 nach Kosten- und Leistungsrechnung.

Technische Angaben

		Berner Oberland-Bahn	Schynige Platte-Bahn
Anlagen und Einrichtungen			
Betriebslänge	m	26 144	7 257
Geleiselänge	m	38 246	8 488
davon Geleise mit Zahnstangen	m	4 783	8 488
Zahnstangensystem		von Roll	Riggenbach
Spurweite	cm	100	80
Tunnel	Anzahl	2	4
Gesamtlänge	m	168	376
Brücken	Anzahl	29	8
Gesamtlänge	m	613	80
Kleinster Kurvenradius	m	98	60
Grösste Neigung			
Adhäsionsstrecke	‰	34	
Zahnstangenstrecke	‰	120	250
Traktionsenergie			
Gleichstrom	V	1 500	1 500
Stationen und Haltestellen	Anzahl	9	3
Tiefstgelegene Station (Interlaken Ost / Wilderswil)	m ü. M.	567	584
Höchstgelegene Station (Grindelwald / Schynige Platte)	m ü. M.	1 034	1 967
Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen			
Unterführungen		6	3
Überführungen		2	–
Niveaureisungen		125	24
Fahrzeuge			
Triebwagen		11	
Lokomotiven			
elektrische		1	11
Dampf		–	1
Traktoren		2	
Donelli (Esta) Tm		1	
Gleisstopfmaschine		1	
Steuerwagen		8	
Niederflur-Gelenksteuerwagen		5	
Personenwagen		16	20
offene Sommerwagen		–	4
Gepäckwagen		2	
Dienstwagen		10	9
Rollschemel		3	
Sitzplatzangebot	Plätze	2 290	999
Höchstgeschwindigkeiten			
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

Einladung zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

26. Mai 2014, 14.00 Uhr, Gemeindsaal Hohsteg, Lauterbrunnen

Traktanden:

1. Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2013

Antrag des Verwaltungsrats: **Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2013.**

2. Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2013	1 640 757
Vortrag vom Vorjahr	189 516
Bilanzgewinn	1 830 273
Zuweisung an Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)	– 941 698
Zuweisung an Reserven Art. 36 PBG (Verkehr)	– 621 416
Zuweisung an allgemeine Reserven	– 50 000
Zur Verfügung der Generalversammlung	217 159

Antrag des Verwaltungsrats:

Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 217 159 auf neue Rechnung.

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung

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

4. Wahl der Revisionsstelle

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

5. Verschiedenes

Der Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung sowie der Bericht der Revisionsstelle liegen für die Aktionäre ab dem 5. Mai 2014 am Sitz der Gesellschaft in Interlaken auf. Auf Verlangen eines Aktionärs wird ihm eine Ausfertigung dieser Unterlagen unverzüglich zugestellt.

Zutrittskarten zur Generalversammlung sind gegen Ausweis über den Aktienbesitz oder gegen Bescheinigung der Hinterlegung der Aktien bis spätestens 23. Mai 2014, 12.00 Uhr, bei einer der folgenden Stellen zu beziehen:

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

Interlaken, 9. April 2014, der Verwaltungsrat

