

ORGANE DER GESELLSCHAFT

VERWALTUNGSRAT AMTSDAUER BIS ZUR GV

David-André Beeler, PräsidentInterlaken2019Peter Balmer, VizepräsidentGrindelwald2019Christine HäslerGrindelwald2019Yvonne HunkelerGrosswangen2019Martin SchmiedLauterbrunnen2019

Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:

Stephanie Dübi Bern

SEKRETÄR DES VERWALTUNGSRATES

Christoph Schläppi Grindelwald

REVISIONSSTELLE

KPMG AG Gümligen-Bern 2018

GESCHÄFTSLEITUNG

Urs Kessler, Vorsitzender Interlaken

Jürg Lauper 1SpiezLeiter InfrastrukturenChristoph SchläppiGrindelwaldLeiter Corporate ServicesChristoph SeilerUnterseenLeiter Finanzen + Controlling

BETRIEBSLEITER DER BERNER OBERLAND-BAHN

Stefan Würgler Interlaken

BETRIEBSLEITER DER SCHYNIGE PLATTE-BAHN

Werner Amacher Gsteigwiler

ERWEITERTE GESCHÄFTSLEITUNG

Thomas Aebischer² Unterseen Projektleiter

Markus Balmer Leissigen Leiter Wengernalpbahn

Patrizia Bickel Konolfingen Leiterin Corporate Communications

Matthias Bütler Gümligen Leiter Marketing

Therese Jaun Schmid³ Steffisburg Leiterin Human Resources

Marco Luggen Grindelwald Leiter Firstbahn und WAB Wintersport

Reto Mettler⁴ Büren an der Aare Leiter Gastronomie
Andreas Piattini⁵ Luzern Leiter Human Resources
Gabriel Roth Ringgenberg Leiter Jungfraubahn und ZfW

Urs Siegenthaler⁶ Matten b. Interlaken Leiter Informatik

Stefan Würgler Interlaken Leiter Vertrieb und Produktion und Berner Oberland-Bahn

SITZ DER GESELLSCHAFT

Harderstrasse 14, CH-3800 Interlaken, Telefon 033 828 71 11, Fax 033 828 72 64, info@jungfrau.ch, jungfrau.ch

MEDIENKONTAKT

Patrizia Bickel, Telefon +41 (0)79 222 53 10

¹ Pensioniert seit 1.6.2017, ² Eintritt per 1.7.2017, ³ Pensioniert seit 1.6.2017, ⁴ Eintritt per 1.8.2017, ⁵ Eintritt per 1.5.2017, ⁶ In eGL seit 1.1.2018

INHALT

- 3 Im Dienste der Region
- 4 Pioniergeist?
- 7 Die Berner Oberland-Bahnen AG in Kürze
- 10 Botschaft der Unternehmensführung
- 16 Ergänzungen zum Finanzbericht
- 18 Angaben zu den Sparten
- 20 Das V-Bahn-Projekt

FINANZBERICHT

- 24 Bilanz
- 25 Erfolgsrechnung
- 26 Geldflussrechnung
- 27 Anhang der Jahresrechnung
- 29 Anlagerechnung
- 31 Bericht der Revisionsstelle
- 33 Statistische Angaben
- 34 Technische Angaben
- 35 Einladung zur 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 von Wilderswil auf die Schynige Platte,

zur Berner Oberland-Bahnen AG gehörend.

SPB: Abkürzung für Schynige Platte-Bahn

Jungfraubahn-Gruppe: Jungfraubahn Holding AG mit ihren Tochtergesellschaften.

Die umsatzstärksten Töchter sind die Jungfraubahn AG, die Wengernalpbahn AG,

die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG und die Firstbahn AG.

Jungfraubahnen: Allianz der Berner Oberland-Bahnen AG mit der Jungfraubahn-Gruppe. Die beiden Allianz-

partner haben die Geschäftsführung einer gemeinsamen Geschäftsleitung und der Jungfraubahnen Management AG übertragen, an der die Berner Oberland-Bahnen AG ebenfalls beteiligt ist. Sie stehen damit unter einer einheitlichen operativen Führung (Geschäftsleitung Jungfraubahnen). Die Jungfraubahnen treten einheitlich und ausschliesslich

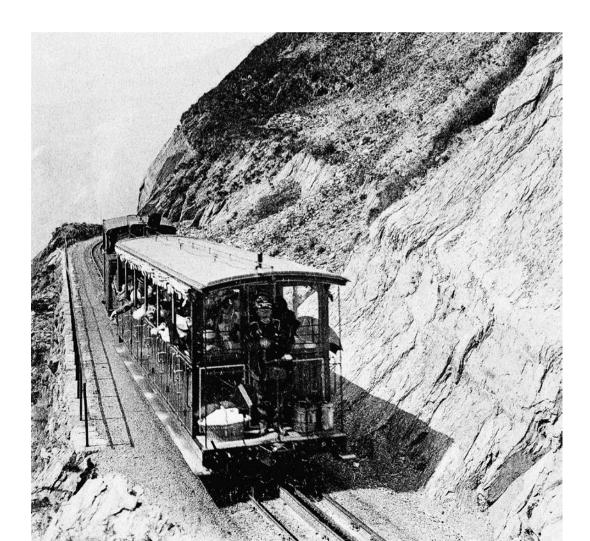
unter der eingetragenen Marke Jungfrau – Top of Europe auf.

IM DIENSTE DER REGION

Mit der Berner Oberland-Bahn verbinden wir Interlaken, im Berner Oberland am Eingang zur Jungfrau Region gelegen, mit den beiden bekannten Ferien- und Ausflugszielen Grindelwald und Lauterbrunnen (Wengen, Mürren). Wir sind ein marktorientiertes Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Als Ergänzung unseres Angebots betreiben wir eine touristische Bergbahn auf die Schynige Platte. Sie ist Sinnbild erster Güte für Bahnromantik und Schweizer Tradition in freier Natur.

Die Berner Oberland-Bahnen AG ist eine wichtige und selbstbewusste Partnerin innerhalb der Jungfraubahnen und damit ein Teil des weltbekannten Ausflugsziels Jungfraujoch – Top of Europe. Professionelle Dienstleistungen für die Jungfrau Region sind unsere Passion.



PIONIERGEIST?

LIEBE AKTIONÄRINNEN, LIEBE AKTIONÄRE

Vor 125 Jahren wurde die Schynige Platte-Bahn eröffnet. Es hat damals nicht nur Pioniergeist gewirkt, vielmehr muss ein gewaltiger Sturm mit viel Zukunftsglaube durch unsere Gegend gefegt sein. Die 1890 eröffnete Berner Oberland-Bahn – unser Unternehmen – machte den Anfang. Es folgten zwei Jahre später die Zahnradbahn aufs Brienzer Rothorn und 1893 sowohl die Wengernalpbahn wie jene auf die Schynige Platte.

Der Bauvertrag für die Schynige Platte-Bahn wurde am 20. Oktober 1890 unterschrieben, der Betrieb bereits am 14. Juni 1893 aufgenommen. Dazwischen galt es, das Land zu kaufen, Böschungsmauern, Brücken, Hangquerungen zu bauen, ganze Tunnel zu bohren. Schwellen und Schienen mussten verlegt, Lokomotiven und Wagen konstruiert und angeliefert werden. Lesen wir dann noch, dass die Lütschinenbrücke «erst» am 27. Oktober 1891 erstmals von Materialzügen befahren werden konnte, dann bleibt nur Staunen ob der gewaltigen Leistung: In zweieinhalb Jahren wurde eine Bergbahn aus dem Nichts heraus aus dem Boden gestampft. Pioniergeist hat das ermöglicht, eine gewisse «Grosszügigkeit im Denken» wohl auch, wenn wir lesen, dass die ersten Bauarbeiten einige Wochen vor irgendeiner Plangenehmigung aufgenommen worden waren. Wenig ist zu lesen von jenen, die unter oft sehr schwierigen Bedingungen draussen im steilen Hang mit blosser Handarbeit wirkten. Es waren meist junge Italiener, die aus den Pionierideen befahrbare Geleise schufen, fernab der Heimat.

Wirtschaftlich gelang der Start der Schynige Platte-Bahn weniger überzeugend, die Betriebsführung erfolgte in den Startjahren zu wenig kundenorientiert. Es war denn wohl einfach folgerichtig, dass die BOB bereits 1895 die damalige SPB integrierte.

Seither besteht unser Unternehmen aus zwei Teilen: der Talbahn und der Ausflugsbahn. Es waren in den Jahrzehnten seither mehrfach Pioniergeist, Ideenreichtum und offenes Denken nötig, um beide Betriebsteile für die Region zu sichern. Dazu gehörte die Bereitschaft, Teil eines grösseren Unternehmensverbundes zu werden, ohne dabei die rechtliche Selbstständigkeit aufzugeben. Dazu gehörte auch die Verankerung in der Gegend, im Kanton.

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung Ihrer Bahn fühlen sich dem Pioniergeist der Gründerjahre weiter verpflichtet, nicht nostalgisch zurückschauend, sondern mit Blick voraus.



Meilensteine im zurückliegenden Geschäftsjahr waren die Eröffnung des Unterhaltszentrums in Zweilütschinen und die sukzessive Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials. Im modernen Depot werden die Züge effizient und effektiv unterhalten. Dabei legen wir Wert darauf, eigene Lehrlinge auszubilden, in der Hoffnung, dass diese später als Berufsleute ins Unternehmen zurückkommen. Zum Pioniergeist von heute gehört ganz besonders, dem Nachwuchs Sorge zu tragen.

Wir konnten beeindruckend viele Projekte vorantreiben, die für die Zukunft der BOB hohe Bedeutung haben. Hervorheben möchten wir hier drei: In Interlaken Ost entstehen neue Gleiszugangsmöglichkeiten von Westen her. Zudem wirkt die BOB massgebend mit, damit für die Reisebusse günstige Ein- und Aussteigemöglichkeiten gebaut werden können. Auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Matten-Wilderswil soll ein Park- und -Rideanschluss entstehen. Und mit der neuen Haltestelle Rothenegg bei Grindelwald ermöglicht die BOB den naht-

losen Übergang von und zu der sogenannten V-Bahn, der teilweise neuen Erschliessung der Kleinen Scheidegg und des Jungfraujochs. Diese drei Projekte stehen exemplarisch für die Absicht der BOB, den öffentlichen Verkehr in den Lütschinentälern zu stärken, die Strasse zu entlasten und moderne Mobilität als System verschiedener Träger zu verstehen.

Die offene Denkhaltung, die wir für uns – und, wie wir meinen, in Ihrem Sinne, liebe Aktionärinnen und Aktionäre – in Anspruch nehmen, kann nur zu konkreten Bauten, Bahntechnik oder Rollmaterial führen, weil unsere Unternehmung in die öV-Landschaft Schweiz eingebettet ist. Es sind sehr beachtliche Summen, die aus Kantons- und Bundesbern in unsere Region fliessen. Wir dürfen dabei über den gesetzgeberischen Rahmen hinaus viel Goodwill vonseiten der Zuständigen bei Bund und Kanton spüren, den wir an dieser Stelle ganz speziell verdanken.

Das Geschäftsjahr 2017 war für unsere Unternehmung erneut ein Erfolg. Mit den Talbahnstrecken sind wir Teil der Erlebnisreise der Gäste, die das Jungfraujoch besuchen. Der Erfolg der Marke Top of Europe und die deutlich verlängerte Saison schlagen sich direkt auch in den Zahlen der BOB nieder. Der buchhalterisch ausgewiesene Unternehmensgewinn erreicht erneut beachtliche Werte.

Für den Verwaltungsrat ist nachvollziehbar, dass Gewinne bei einzelnen Aktionären den Ruf nach Dividende laut werden lassen. Dabei gilt es bei aller Freude über die Zahlen, an die Realität zu erinnern. Die BOB erreichen dank des touristischen Verkehrs einen aussergewöhnlichen Kostendeckungsgrad von 76,2% beim Personenverkehr. Dennoch war auch 2017 eine Abgeltung von CHF 16,8 Mio. Bestandteil der erbrachten Leistungen. Der Verwaltungsrat bekräftigt seine langjährige Position zur Frage einer möglichen Dividendenzahlung. Es steht für ihn ausser Frage, öffentliche Gelder, mögen Sie nun Abgeltung oder Subvention genannt werden, in Form von Dividenden wieder auszuzahlen.

Bei der Sicht auf die Gewinne aus den nicht abgeltungsberechtigten Unternehmensteilen, de facto das Ergebnis der Schynigen Platte-Bahn, wägt der Verwaltungsrat zwischen den berechtigten Ansprüchen der Aktionäre und der mittel- und längerfristigen Sicherung unserer Jubiläumsbahn ab. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung werden sich mit offenem Pioniergeist mit der Zukunft der Schynigen Platte-Bahn beschäftigen.

Im Moment können wir mit ruhigem Gewissen den Betrieb unserer nostalgischen Züge umsetzen. Dazu trägt auch enorm viel Herzblut unseres Personal bei, das sich um die 100-jährige Technik und die 125-jährige Bahnstrecke kümmert. Längerfristig wird das alleine nicht ausreichen. Mit der Stärkung der Substanz schafft der Verwaltungsrat wie bisher Handlungsfreiräume für künftige Entscheide. Er weiss sich dabei von einer soliden Mehrheit der Aktionäre getragen, wie die Beschlüsse der Generalversammlungen 2016 und 2017 bestätigten.

Die BOB ist Teil der Region, eingebettet in ein Netzwerk, im Tal und auf dem Berg. Wir danken allen Partnern, mit denen wir zusammenarbeiten, konstruktiv streiten, nach Lösungen suchen und uns über den Erfolg freuen.

Mit Pioniergeist alleine lässt sich keine (Bahn-) Unternehmung betreiben. Es ist dem Verwaltungsrat wichtig, daran zu erinnern, dass beides nötig ist: das vorwärtsorientierte Arbeiten an Projekten und gleichzeitig das oft wenig spektakuläre Sicherstellen des täglichen Betriebes. Ersteres bedingt, dass Letzteres funktioniert, zuverlässig, bei Wind und Wetter.

Und in diesem Sinne richtet sich unser Dank ganz besonders an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gleich welcher Stufe; sie prägen das Bild der BOB, sei das in den Lütschinentälern oder Richtung Schynige Platte und ebenso im rückwärtigen Bereich der Verwaltung.

Nicht vergessen möchten wir jedoch Sie, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre. Ihr Vertrauen schätzen wir und wir hoffen, dass Sie sich Ihrer Bahn unverändert verbunden fühlen.

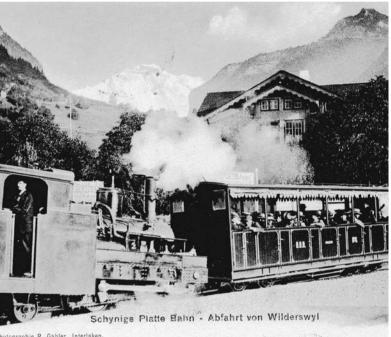
David André Beeler Präsident des Verwaltungsrates

///

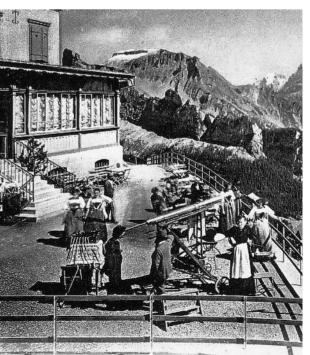
Urs Kessler Vorsitzender der Geschäftsleitung













BERNER OBERLAND-BAHNEN AG GESCHÄFTSBERICHT 2017

DIE BERNER OBERLAND-BAHNEN AG IN KÜRZE

PORTRÄT

Schnell, sicher und bequem erschliesst die Berner Oberland-Bahn die beiden Lütschinentäler von Interlaken Ost nach Grindelwald und Lauterbrunnen. Die Schynige Platte-Bahn bietet Bahnromantik und Nostalgie inmitten der Bergwelt von Eiger, Mönch und Jungfrau. Im Jahre 2018 feiert sie ihr 125 Betriebsjahr. Zusammen mit der Jungfraubahn-Gruppe bildet die Berner Oberland-Bahnen AG eine strategische Allianz, um Synergien zu nutzen.

Die Berner Oberland-Bahnen AG ist ein regional verankertes Transportunternehmen, das sich primär dem Service Public verpflichtet fühlt. Bund und Kanton halten eine klare Aktienmehrheit, da die Berner Oberland-Bahnen AG einen Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes betreibt. Das Kerngeschäft der BOB ist die Vermarktung der zwei Bereiche Berner Oberland-Bahn und Schynige Platte-Bahn. Letztere ist im touristischen Bereich tätig. Die Kombination der beiden Geschäftsfelder in den Kernkompetenzen und die Synergien aus der Allianz mit der Jungfraubahn Holding AG sind die Erfolgsfaktoren der Aktiengesellschaft.

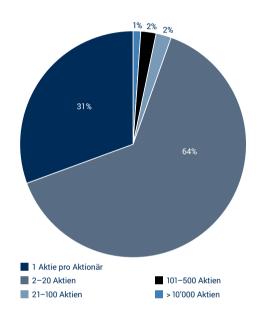
Im Geschäftsjahr 2017 beschäftigte die Berner Oberland-Bahnen AG 199 Personen, was aufgrund der Teilzeitarbeitsverhältnisse im Jahresdurchschnitt 146 Vollzeitstellen (FTE) entspricht. Die Berner Oberland-Bahn hat daran einen Anteil von 131 FTE und die Schynige Platte-Bahn 15 FTE. Die Unternehmensführung wird von der Jungfraubahnen Management AG im Mandatsverhältnis wahrgenommen. Der entsprechende Auftrag der Berner Oberland-Bahnen AG generiert permanent weitere rund 20 Vollzeitstellen.

AKTIONARIAT

Die Generalversammlung 2016 der Berner Oberland-Bahnen AG hat die Inhaberaktien neu in als Bucheffekten geführte Namenaktien umgewandelt. Im Aktienregister sind per Drucklegung dieses Berichts rund 115'979 Titel beziehungsweise 94% des Aktienkapitals eingetragen. Diese Aktien gehören insgesamt 366 Aktionärinnen und Aktionären. Der Aktienhandel erfolgt ausserbörslich über die OTC-X-Handelsplattform der BEKB.

AKTIONÄRSSTRUKTUR

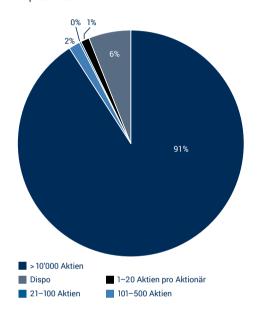
Anzahl Aktionäre



	Anzahl Aktionäre	Kapitalanteil
> 10'000 Aktien	4	11′216′400
101-500 Aktien	8	200'500
21-100 Aktien	8	30'400
2 –20 Aktien	234	139'400
1 Aktie pro Aktionär	112	11'200

AKTIONÄRSSTRUKTUR

Kapitalanteil



	Kapitalanteil
> 10'000 Aktien	11'216'400
101-500 Aktien	200'500
21-100 Aktien	30'400
1-20 Aktien pro Aktionär	150'600
Dispo	743'100

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 am Abend Stundentakt) und erreichen auf den Linien von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen beziehungsweise Grindelwald eine Kapazität von bis zu 900 Personen pro Stunde (sitzend). Ziel ist die komfortable Erschliessung der Lütschinentäler. Damit wird eine wichtige Dienstleistung im öffentlichen Interesse erbracht.

Von Wilderswil fährt die Schynige Platte-Bahn hoch zur Schynigen Platte auf 1'967 Metern über Meer. Die technische Grundkonzeption der historischen Zahnradbahn entspricht noch immer dem Stand um den Ersten Weltkrieg. Sie verkehrt von Ende Mai bis Ende Oktober und bietet ein nostalgisches Bergerlebnis mit alpinem Panorama. Der *Alpengarten auf der Schynige Platte* ist eine interessante Ergänzung des Angebots. Als Institution beschäftigt er sich wissenschaftlich mit der Alpenflora und bringt diese auf einem Rundgang dem Besucher näher. Das Ausflugsziel wird unter dem Motto Top of Swissness vermarktet. Ein Naturkino sowie die Verpflichtung des Volksmusikstars Francine Jordi als Markenbotschafterin unterstreichen die Positionierung.

JUNGFRAUBAHNEN

Die Berner Oberland-Bahnen AG arbeitet im operativen Bereich eng mit den Tochtergesellschaften der Jungfraubahn Holding AG 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. 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 David-André Beeler und des Verwaltungsratsvizepräsidenten Peter Balmer im vierköpfigen Verwaltungsrat der Jungfraubahnen Management AG wahrgenommen.

STRATEGIE, ZIELSETZUNG UND NEUE PROJEKTE

Ziel ist es, die Bahnen kostenbewusst zu betreiben, die Öffentlichkeit bezüglich Abgeltungsbedarf zu entlasten und die Schynige Platte-Bahn als historisches Juwel zu erhalten. Die enge Zusammenarbeit mit der Jungfraubahn-Gruppe sichert der BOB einen Konkurrenzvorteil gegenüber ihren Benchmarks. Primärer Fokus liegt auf dem Service public und 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 Ausflugsziel Jungfraujoch - Top of Europe und das Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen mittels einer neuen Station Rothenegg in Grindelwald. Das Plangenehmigungsverfahren für diesen CHF 8 Mio. teuren Bau wurde im Frühjahr 2016 eingeleitet. Dieser Bahnanschluss bildet einen Bestandteil des neuen V-Bahn-Terminals in Grindelwald Grund. Daher beteiligt sich die Grindelwald Grund Infrastruktur AG mit CHF 1,35 Mio. am Bau der BOB-Station. Teil des V-Bahn-Projekts war die Beschaffung des neuen Rollmaterials bei der BOB. Für insgesamt über CHF 100 Mio. wurden sechs neue dreiteilige Triebzüge und drei Steuerwagen beschafft, gleichzeitig wurden die Depotanlagen in Zweilütschinen erweitert. Die neuen Fahrzeuge wurden 2017 in Betrieb genommen. Zu Spitzenzeiten verkehren die neuen Züge neunteilig nach Lauterbrunnen und sechsteilig nach Grindelwald. Nach Inbetriebnahme der V-Bahn werden die längeren Züge den Anschluss an den Terminal in Grindelwald sicherstellen.

GESCHÄFTSERGEBNIS 2017

Der Berner Oberland-Bahn kommen die grossen Anstrengungen der Jungfraubahnen, die Fahrgäste der Bergbahnen ab Interlaken Ost von der Strasse auf die Schiene zu holen, zugute. Sowohl die Anzahl von Reisegruppen, wie auch jene von Individualreisenden, welche die Talbahn als Zubringer zum Attraktionspunkt Jungfraujoch – Top of Europe nutzen, gewinnt in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung. Der Ertrag im Gruppenreiseverkehr hat 2017 um 10,3% zugenommen, der Einzelreiseverkehr verzeichnete ein Plus in derselben Grössenordnung. Insgesamt hat die Talbahn 7,2% mehr Gäste zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie Grindelwald im Vergleich zu 2016 transportiert.

Für die Berner Oberland-Bahnen AG resultiert 2017 ein Jahresgewinn von CHF 2,7 Mio. In der Sparte Regionaler Personenverkehr beträgt der Gewinn CHF 1,75 Mio., in der Sparte Infrastruktur CHF 944'000. Die Schynige Platte-Bahn weist einen kleinen Gewinn von CHF 25'000 aus. Zum ausgeglichenen Resultat haben die Marketingaktivitäten, welche gezielt die Aufmerksamkeit für die Schynige Platte-Bahn fördern, und auch das wunderschöne Herbstwetter im Oktober 2017 beigetragen.

BOTSCHAFT DER UNTERNEHMENSFÜHRUNG

PERSONENVERKEHR

Die Berner Oberland-Bahnen AG ist ein marktorientiertes öV-Unternehmen. 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 von der Ausstrahlung der Jungfrau Region mit den Ferienorten Interlaken, Grindelwald, Wengen, Mürren und Lauterbrunnen, dem grossen Wintersportgebiet und dem weltbekannten Jungfraujoch – Top of Europe. Trotz der touristischen Nachfrage, die sie dank ihrer Allianz mit den Jungfraubahnen immer besser abschöpfen kann, ist die BOB dennoch auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen, zumal sie der Fahrplan- und Transportpflicht unterstellt und in der Tarifgestaltung nicht frei ist.

Der Verwaltungsrat fördert das Geschäftsmodell der Talbahn, indem er die Position gegenüber der Strasse stärkt und die Eisenbahn an die V-Bahn anschliesst. Mit dem neuen Rollmaterialkonzept kann flexibel und bei Bedarf auf die erwartete Verlagerung der Verkehrsströme vom Lauterbrunnen- ins Grindelwaldtal reagiert werden. Die im Auftrag der Berner Oberland-Bahnen AG erstellten Verkehrsstudien bestätigen die Wichtigkeit unserer Rolle in der Bewältigung künftiger Verkehrsaufkommen. Die Investitionen in neues Rollmaterial und in die möglichst komfortable Anbindung an die Bergbahnen rechtfertigen sich daher sowohl aus Sicht der regionalen Verkehrspolitik als auch aufgrund der wirtschaftlichen Perspektiven, indem wir uns unseren Anteil am Wintersportgeschäft und am Ausflug zum Jungfraujoch sichern.

Mit komfortablen Verbindungen von Verkehrsknoten zu Verkehrsknoten wird die BOB zur ersten Wahl für eine Kundschaft, die sich rasch in der Destination zu Unterkunft und Attraktionspunkten bewegen will. Primär waren hierzu das Rollmaterial zu erneuern und die entsprechenden Kapazitäten in Depots und Werkstätten zu schaffen. Im Berichtsjahr 2017 wurden die sechs neuen Triebzüge in Betrieb genommen und am 12. Februar 2017 das neue Depot eingeweiht. Die zur Deckung der Investitionen benötigten finanziellen Mittel belaufen sich auf über CHF 100 Mio. Diese werden grösstenteils über Darlehen, die vom Bund abgesichert werden, finanziert.

Unverändert würde man sich in der Region direkte IC-Verbindungen zwischen Interlaken Ost und Zürich Flughafen wünschen. Im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruk-

tur des Bundes (STEP) sind die hierfür notwendigen Bauten beispielsweise in Bern enthalten. Eine Alternative – wenn auch kapazitäts- und komfortmässig auf tieferem Niveau – eröffnet sich der Region durch die Fernbusse. Diverse Unternehmen bekunden Interesse, Konzessionen für Direktverbindungen ab den Flughäfen Zürich und Basel ins Berner Oberland zu erhalten. Damit könnten die Destinationen bezüglich Transfers den im Ausland üblichen und allgemein akzeptierten Minimalstandard bieten. Diese zusätzlichen Gäste sind potenzielle Kunden für Skiabonnemente oder für den Jungfrau Travel Pass, an denen wir ebenfalls partizipieren.

INFRASTRUKTUR

Die Sparte Infrastruktur orientiert sich an der Zielsetzung, ihre Anlagen laufend zeitgemäss zu unterhalten und zu erneuern. 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. Behindertengerechtigkeit und Qualitätssteigerung gehen dabei Hand in Hand. Das BehiG gibt somit Impulse für eine Verbesserung des Angebots für die gesamte Kundschaft.

Bereits den Qualitätsanforderungen entsprechen die Bahnhöfe Lauterbrunnen und Grindelwald. Letzterer wird 2019 auch noch ein Perrondach erhalten. In Interlaken Ost erfüllt das Hauptgleis längst die Anforderungen an den barrierefreien Ein- und Ausstieg. Mit Anpassungen an den übrigen Perrons und einem direkten Zugang Richtung Zentrum werden die Anlagen 2018 auf den neusten Stand gebracht. Es verbleiben die Stationen auf der Strecke, für die bis 2023 der ebenerdige Zustieg in die Niederflurwagen ermöglicht werden soll. Das Programm sieht in der Regel eine Haltekante vor, wobei die Zugkreuzungen ausserhalb auf Kreuzungsstrecken verlegt werden. Bei der Station Burglauenen (Gemeinde Grindelwald) kann eine Option in der Leistungsvereinbarung realisiert und auch der Niveauübergang mit der viel befahrenen Staatsstrasse aufgehoben werden, dies auf Initiative der Bahn und in enger Zusammenarbeit und Koordination mit dem Kanton Bern (Strassenbau). Im Bereich des Trassee-Unterhalts wird zudem in fünf Jahresetappen die gesamte Strecke von Interlaken Ost nach Wilderswil erneuert.

SCHYNIGE PLATTE-BAHN

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 jahrhunderte alte Technik noch über weitere Generationen funktionstüchtig zu halten und auch über ein sehr langfristig ausgelegtes Unterhaltskonzept für das Trassee mit seinen historischen Kunstbauten. Der Unterhalts- und Personalaufwand lässt sich allerdings bei dieser Bahn nicht beliebig senken, umso mehr sind immer wieder Ideen im Marketing gefragt, welche die Nachfrage beleben. Um die Attraktivität am Berg zu steigern soll das Thema der Schweizer Alpenflora entlang eines Rundwegs zwischen Hotel und Alpengarten in populärer Art thematisiert werden. Nachdem im Jahr 2016/2017 die Kommunikation geschärft und der Internetauftritt modernisiert werden konnten, liegt der Fokus 2018 auf dem 125-Jahr-Jubiläum der Bahn.

Mit einem Verkehrsertrag in der Grössenordnung von CHF 3,3 Mio. (gut 100'000 Bergankünfte), ist die Schynige Platte-Bahn in der Lage, ihre Betriebskosten und den ordentlichen laufenden Unterhalt zu bestreiten. Angebotserweiterungen und grundsätzliche Erneuerungen können auf diesem Ertragsniveau aus eigener Kraft nicht finanziert werden. Die zunehmenden geologischen Instabilitäten, die als Folge der Klimaerwärmung auch die Schynige Platte-Bahn vor besondere Herausforderungen stellen, könnten irgendwann (zu) grosse bauliche Massnahmen notwendig machen. In einem solchen Fall oder im Falle einer regulatorischen Veränderung, die Umbauten am Lok- und Wagenmaterial oder Investitionen in Sicherungsanlagen notwendig machen würden, oder wenn sich die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes wider Erwarten nicht durch vermehrte Hilfestellung erfüllen liessen, wäre die Schynige Platte-Bahn auf Hilfe der Öffentlichkeit angewiesen. Das wäre kein Novum. Schon mehrmals wurde sie von den Gemeinden der Region und vom Kanton unterstützt. Solche Leistungen sind allerdings nur zu erwarten, wenn die Berner Oberland-Bahnen AG keine aus abgeltungsrechtlicher Sicht «freien» Gewinne ausschüttet oder thesauriert.

Der Verwaltungsrat wird zu gegebener Zeit auch wieder prüfen müssen, ob die Schynige Platte-Bahn nicht ganz grundsätzlich auf eine andere Kostenbasis gestellt werden muss. Derartige Überlegungen setzen bei Rollmaterialanpassungen an und gehen bis hin zum Totalersatz durch eine Seilbahn. Allerdings würde ein solcher Schritt das USP «Nostalgiebahn» beseitigen und die Schynige Platte müsste sich im grossen Kreis der «gewöhnlichen» Bergbahnen behaupten. Dies hat bisher immer zum Schluss und zur Überzeugung geführt, dass es richtig und wichtig sei, die historische Substanz der Bahn nicht anzutasten.

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 ausreichen wird, spielen die Erwartungen an das künftige Verkehrsaufkommen eine wichtige Rolle. Da das Jahresergebnis letztlich namhaft von der Genauigkeit einer Prognose abhängt, ist es gerade im volatilen touristischen Umfeld durchaus sinnvoll, dass das Gesetz vorsieht, Gewinne für den Ausgleich von negativen Abschlüssen zurückzustellen. Die einzelnen positiven Spartenergebnisse werden 2017 der jeweiligen Reserve zugewiesen.

Eine neue Angebotsvereinbarung im regionalen Personenverkehr regelt die Leistungen von BOB und Besteller für die Periode 2018/2019. Die Unterzeichnung durch den Bund stand unter dem Vorbehalt, dass der Verwaltungsrat in einer Selbsteinschätzung und in einer entsprechenden Deklaration den korrekten Umgang mit den öffentlichen Geldern bestätigte. Er hat hierzu einen internen Bericht erstellen lassen, der die entsprechenden Vorgehensweisen und Kontrollen sowie die Fragen der Schnittstellen zu den nicht abgegoltenen Bereichen beleuchtete. Er kam aufgrund dieser Untersuchung zum Schluss, dass die gesetzlichen Bestimmungen zur Abgeltung bei der Berner Oberland-Bahnen AG mit Umsicht und grosser Sorgfalt angewendet werden. Darüber hinaus hat die Generalversammlung der Berner Oberland-Bahnen AG seit Jahren die gesamten Spartengewinne aus dem Personenverkehr in die Rücklage nach Art. 36 PBG zurückgestellt und so der Unschärfe in Abgrenzungsfragen, die im Rahmen der Postautoaffäre derzeit im Brennpunkt des öffentlichen Interesses stehen, zusätzlich Rechnung

getragen. In den letzten Jahren wurden im nicht abgeltungsberechtigten Bereich keine wesentlichen Gewinne erzielt.

Die Leistungsvereinbarungen Infrastruktur werden neuerdings alleine mit dem Bund abgeschlossen und enthalten keine Angebotserweiterungen mehr. Der neue Vertrag für die Jahre 2017 bis 2020 enthält neben der definitiven Zusage für die Finanzierung der Station Rothenegg zwei Optionen: Eine betrifft den Ausbau der Station Burglauenen (siehe oben) und die andere die Sanierung einer Brücke, für die vorübergehend Bodenbewegungen im Bereich der Widerlager gemessen wurden.

NUTZUNG DES SYNERGIEPOTENZIALS DER JUNGFRAUBAHNEN

Die Berner Oberland-Bahnen AG betreibt ihr Marketing vornehmlich im Gesamtverbund der Jungfraubahnen. Die über die letzten Jahre stetige 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.

Die Vertreter der Jungfraubahnen und auch der Vorsitzende der Geschäftsleitung persönlich machen viele Verkaufsreisen in die Länder Europas, nach Südamerika und natürlich nach Asien. Durch diese Kontakte können direkt vor Ort Eindrücke und Fakten gesammelt und Trends zum Markt beobachtet werden. 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 Jungfraujoch anzubieten. Die Schynige Platte wird zudem oft mit Grindelwald-First kombiniert, indem die berühmte Wanderung zum Faulhorn als Rundreise gemacht wird.

EINSCHÄTZUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS

Als Dienstleister des öffentlichen Verkehrs hat die Berner Oberland-Bahn eine Grundauslastung durch die lokale Nachfrage. Doch nur eine anhaltend hohe touristische Nachfrage erlaubt, die laufende Zunahme der Personenkilometer auf dem Netz der Berner Oberland-Bahnen AG, zu konsolidieren. Die UNWTO (World Tourism Organization) beziffert das weltweite Wachstum der Ankünfte im Jahr 2017 mit beachtlichen 7%. Dies war das höchste Wachstum der Tourismusnachfrage in den letzten sieben Jahren. Die UNWTO rechnet auch für 2018 mit einer Fortsetzung dieses starken «Momentums» und mit einer Zuwachsrate von 4 bis 5%.

Für die Berner Oberland-Bahnen AG bedeutet dies, dass das Potenzial für ein zufriedenstellendes Jahr 2018 im Reisegeschäft (BOB) durchaus vorhanden ist. Der Erfolg des Ausflugsverkehrs zur Schynigen Platte (SPB) bleibt eng mit der Zahl der Feriengäste verbunden. In diesem Zusammenhang stellt man einen leichten Aufwärtstrend bei den Besucherzahlen aus den angestammten europäischen Märkten fest. Für die Nachfrage der Tagesausflügler spielt – wie sich dies im Oktober 2017 eindrücklich zeigte – das Wetter eine bedeutende Rolle. Innerhalb all dieser Rahmenbedingungen ist das Angebot des Unternehmens klar positioniert. Mit der hier skizzierten Ausgangslage sind die Chancen für einen weiterhin guten Geschäftsverlauf durchaus intakt.

STEP-AUSBAUSCHRITT 2030/35

Eine Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Berner Oberland-Bahn gegenüber der Strasse wird mit dem Anschluss an den V-Bahn-Terminal in Grindelwald eintreten. Eine wirklich starke strategische Erfolgsposition wird sich daraus mit der zusätzlichen Anbindung ans Flughafengelände Wilderswil entwickeln. Die guten Parkierungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zur A8 und eine Taktverdichtung mit Zusatzzügen an Spitzentagen werden die ideale Möglichkeit zum Umstieg vom MIV/Bus auf öV bieten. 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.

Die über den bereits laufenden Ausbauschritt hinausgehenden Planungen werden im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, kurz STEP, gesammelt und evaluiert. Die P+R-Station Flugplatz Wilderswil hat die Berner Oberland-Bahn im STEP-Ausbauschritt 2030/35 angemeldet (Modul D111). Im Herbst 2017 startete der Bundesrat die öffentliche Vernehmlassung zum STEP-AS 2030/35. Dabei war die P+R Station Flugplatz Wilderswil leider in der bereinigten Liste der Projekte nicht mehr enthalten. Ende 2018 soll die Botschaft zum STEP-AS 2030/35 dem Parlament vorgelegt werden. National- und Ständerat werden 2019 über den STEP-AS 2030/35 beraten. Die Berner Oberland-Bahnen AG setzt sich dafür ein, dass die P+R-Station Flugplatz Wilderswil wieder Aufnahme ins STEP Programm findet. Zu Zuversicht gibt die Tatsache Anlass, dass sie ein verhältnismässig kleines Element eines übergeordneten Gesamtkonzepts mit Autobahnanschluss, Flugplatzerschliessung (Bahnunterführung), Gleissanierung und Doppelspurausbau (neuen Kreuzungsstellen) darstellt, das vom Agglomerationsprogramm des Bundes unterstützt wird.

RISK MANAGEMENT (IM BESONDEREN: NATURGEFAHREN UND ATO)

Im Rahmen des Risikomanagements befassen sich die Jungfraubahnen 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 Richtigkeit und Zuverlässigkeit der Berichterstattung sichergestellt.

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/Benutzerberechtigungskonzept 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 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, 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.

Für ein in der Bergregion tätiges Unternehmen ist die Exponiertheit gegenüber den Naturgefahren eine wesentliche Risikoposition. Ein Zusammenhang zwischen Klimaveränderung und der Häufung von sehr stürmischen Wetterlagen und der Zunahme von geologischen Instabilitäten scheint immer offensichtlicher. Diesen Herausforderungen zu begegnen, hat bei den Jungfraubahnen eine lange und bewährte Tradition. Entsprechend gross sind die Erfahrungen und umfangreich die Vorkehren. Eine ständige Beurteilung und Dokumentation der aktuellen Gefahrensituation durch reglementarisch bezeichnete und ausgebildete Verantwortliche bildet die Grundlage unserer Sicherheitsdispositive. Dabei findet eine Koordination der Fachstellen innerhalb der gesamten Jungfraubahnen, also auch mit den Spezialisten aus dem Wintersport, und eine Zusammenarbeit mit den für die Naturgefahren zuständigen kantonalen und kommunalen Organen statt. Dies wird durch die Durchführung periodischer Gesamtbeurteilungen durch externe Experten (Geologen, Lawinenexperten) mit anschliessender Umsetzung der erforderlichen (baulichen) Massnahmen ergänzt. Durch den Abschluss von Versicherungen und letztlich durch die Finanzhilfe nach EBG Art. 59 wird die Substanz der Unternehmen vor Auswirkungen eines wider alle Sicherheitsmassnahmen eintretenden Ereignisses geschützt.

Mittlerweile verkünden immer mehr Autohersteller, dass sie innerhalb des nächsten Jahrzehnts Fahrzeuge entwickeln werden, die sich selbstständig und sicher ohne Fahrzeugführer im Strassenverkehr bewegen können. Diese Technologie liesse sich auch auf Schienenfahrzeuge übertragen. Sollte sie tatsächlich einen Stand erreichen, die den Menschen am Lenkrad überflüssig macht, wären auch auf beliebiger Strecke Führerstände ohne Lokführer denkbar. Die Sensoren und die Rechner im Fahrzeug würden die Wahrnehmung und die entsprechende Fahrzeugbedienung («Aktorenansteuerung») vollständig vom Menschen übernehmen. Die Eisenbahnindustrie verfolgt diesen Ansatz allerdings weit weniger intensiv als die Autoindustrie. Aufgrund der vorgegebenen Fahrwege setzt man bei der Eisenbahn weiterhin auf die Beherrschung der äusseren Einflüsse durch Fahrbahnabsperrung, Fahrstrassensicherung und Zugbeeinflussung. Die Bestrebungen, die Handlung des Fahrers gleichwertig oder besser zu ersetzen, sodass das Umfeld, also die Infrastruktur, dabei nicht verändert werden müsste, scheinen zehn bis zwanzig Jahre hinter denen der Autoindustrie hinterherzuhinken. Der Leiter Fachbereich Technik der Jungfraubahnen gibt daher zu bedenken, dass solche Systeme im jetzigen Zeitpunkt durch das Unternehmen - sprich die Berner Oberland-Bahnen AG - ohne namhafte Unterstützung der Industrie selber entwickelt werden müssten. Dazu hat die kleine Bahn weder die Ressourcen, noch wären Aufwand und Ertrag in einem vertretbaren Verhältnis. Dennoch ist diese Thematik aufmerksam zu beobachten und aus Sicht des strategischen Risk Managements zu beurteilen. Gegebenenfalls sind die geeigneten Massnahmen zu treffen, um durch den technologischen Wandel nicht den Anschluss an den Markt zu verlieren. Die Chancen der Digitalisierung sind ebenso zu beachten, wie die Gefahren, die mit der neuen Technologie einhergehen.

Auch die UITP befasst sich mit der ATO (automatic train operation). Sie hat den Automatisierungsgrad bei der Eisenbahn in vier Stufen eingeteilt. Die Berner Oberland-Bahn fährt mit Zugführer und Zugbeeinflussung (entspricht Stufe 1) und befindet sich damit im Kreis der grossen Mehrheit der hiesigen Eisenbahnen. Die Aufwendungen für das Erreichen der höheren Automatisierungsstufe 2 (semi-automatic train operation, STM) schätzt die Geschäftsfeldleitung BOB auf CHF 80 bis 100 Mio., ohne dass dabei positive Effekte auf den EBITDA erzielt werden könnten. Immer noch müsste Personal den Zug begleiten. Für weitere Automatisierungsgrade, bei der niemand von der Bahn im Zug anwesend wäre, ist die Akzeptanz beim Kunden unklar bis fraglich. Zusätzliche Aufsicht durch Sicherheitspatrouillen würden das Sparpotential jedenfalls schmälern. Das Sparpotenzial ist bei der Berner Oberland-Bah-

nen AG mit 12 Personaleinheiten ohnehin nicht gross. Daher kann der Verwaltungsrat mit dem Entscheid des Bundesamtes für Verkehr, Alleingänge von konzessionierten Transportunternehmen in ATO-Pilotprojekten, nicht zu unterstützen⁷, sehr gut leben. Die Berner Oberland-Bahnen AG ist nicht prädestiniert, um in der ATO eine Vorreiterrolle zu spielen.

Im Rahmen der Diskussionen zur Digitalstrategie wurden von unseren Informatikern durchaus auch Chancen ausgemacht. Man sprach über kleinere autonom fahrende Fahrzeugeinheiten, die tagsüber im dauernden Umlauf (analog einer Gondelbahn) für kontinuierlichen Abtransport sorgen würden, um so neue Kundschaft, die sich nicht an einen Fahrplan binden will, zu gewinnen. In Randzeiten und nachts könnten solche Fahrzeuge auf Abruf nur bei Bedarf verkehren. Denkbar wäre ein solches Konzept vorerst auf kurzen, möglichst stark frequentierten Streckenabschnitten - vielleicht sogar parallel zum ordentlichen Zugbetrieb. Für eine Umsetzung wären jedoch nicht nur weitere Fortschritte in der Technik notwendig. Das gesamte Geschäftsmodell müsste angepasst werden. Bei dieser Anforderung legen die Jungfraubahnen derzeit ihr Schwergewicht, darauf, dass sie mit ihrer Digitalstrategie eine Wechselwirkung und Rückkopplung zwischen den Prozessen der Angebotsentwicklung und den IT-Projekten herstellen. Damit befähigen wir uns, Geschäftsmodelle künftig so zu wählen, dass sie möglichst optimal durch die Informatik unterstützt werden. Gleichzeitig nehmen die neuen Möglichkeiten der digitalen Welt bei der Weiterentwicklung von Geschäftsfeldstrategien die ihnen zustehende bedeutende Stellung ein.

VERWALTUNGSRAT, GESCHÄFTSLEITUNG

Der gesamte Verwaltungsrat mit Ausnahme von Stephanie Dübi ist bis zur Generalversammlung 2019 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 2018 tritt Christine Häsler aufgrund ihrer Wahl in den Regierungsrat des Kantons Bern aus dem Verwaltungsrat zurück. Alle übrigen Verwaltungsratsmitglieder stehen bis zum Ablauf ihrer Amtsdauer zur Verfügung. Der Verwaltungsrat konstituierte sich am 1. Juni 2016 wie folgt: David-André Beeler, Präsident, Peter Balmer, Vizepräsident, und Christoph Schläppi (nicht Mitglied), Sekretär.

⁷ SRF Schweiz Aktuell 15.06.2017: «Das BAV ist der Ansicht, dass in der Schweiz ein einheitlicher Standard entwickelt werden soll. Darum sollen die Bahnunternehmen zusammen mit der Industrie einen Bericht erstellen», sagt BAV-Sprecher Gregor Saladin gegenüber «Schweiz aktuell». Erst anschliessend würde dann über einzelne Gesuche entschieden.

Im Internet unter https://www.jungfrau.ch/de-ch/corporate/ueber-uns/berner-oberland-bahnen-ag/verwaltungsrat-berner-oberland-bahnen-ag/ 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 https://www.jungfrau.ch/downloads. Der Verwaltungsrat traf sich im Jahre 2017 zu fünf mehrstündigen Sitzungen und einem ganztägigen Anlass der neben den ordentlichen Sitzungstraktanden einen vertieften Austausch über strategische Themen ermöglichte.

Die Geschäftsleitung führte die Jungfraubahnen seit 2008 in unveränderter Zusammensetzung. Auf den 31. Mai 2017 ging Jürg Lauper in Pension. Die Geschäftsleitung besteht seither aus den drei Mitgliedern Urs Kessler, CEO, Christoph Seiler, CFO, und Christoph Schläppi, Corporate Secretary. Der Verwaltungsrat verzichtete vorerst auf die erneute Aufstockung durch ein weiteres Mitglied.

FÜHRUNG DER OPERATIVEN EINHEITEN (REORGANISATION 2018)

Die bis Ende 2017 bestehenden Betriebseinheiten der Jungfraubahnen wurden je von einem gesamtverantwortlichen Leiter geführt. Die Leiter der Betriebseinheiten der Berner Oberland-Bahnen waren (Stand 31.12.2017):

- Werner Amacher, Schynige Platte-Bahn
- Stefan Würgler, Berner Oberland-Bahn

Die Fachbereiche unterstützen die Betriebsleiter. Folgende Fachbereichsleiter gehörten 2017 zum obersten Kader der Gruppe:

- · Patrizia Bickel, Leiterin Corporate Communications
- Matthias Bütler, Leiter Marketing
- Andreas Piattini, Leiter Human Resources
- Stefan Würgler, Leiter Vertrieb und Produktion

Per 1. Januar 2018 wurde die Aufbauorganisation formell an die prozessorientierte Ablauforganisation angepasst. In den Hauptprozessen der Ablauforganisation wird die Tätigkeit von drei Geschäftsfeldern beschrieben. Den grossen Wertschöpfungsprozessen, sprich den Geschäftsfeldern, wird neu eine Leitungsfunktion im Organigramm der Aufbauorganisation zugeordnet. Leiter des Geschäftsfeldes Berner Oberland-Bahnen ist Thomas Aebischer.

Dem Geschäftsfeldleiter kommt in der Organisationsmatrix die Rolle des Bestellers der Leistungen der Fach- und Supportbereiche zu. Der Fachbereich Gastronomie wurde neu aufgebaut und die Informatik in einen eigenen Bereich ausgegliedert. Diese werden von folgenden Kadern geleitet:

- · Patrizia Bickel, Corporate Communications
- · Matthias Bütler, Marketing
- · Reto Mettler, Gastronomie (neu)
- · Andreas Piattini, Human Resources
- Gabriel Roth, Technik (neu zentralisiert)
- · Christoph Seiler, Finanzen
- Urs Siegenthaler, Informatik (neu)
- · Stefan Würgler, Betrieb (vorher «Vertrieb und Produktion»)

Der Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn, Werner Amacher, führt seine bisherige Arbeit in gleicher Form innerhalb der neuen Strukturen weiter.

DANK

Christine Häsler ist am 27. Mai 2015 in den Verwaltungsrat der Berner Oberland-Bahnen AG gewählt worden. Die versierte Politikerin, bei einem bedeutenden Energieproduzenten tätige Kommunikationsleiterin und ehemalige Gemeindeschreiberin ergänzte die Kompetenz des Verwaltungsrates in Fragen der Öffentlichkeitsarbeit und des Service public. Besonders wertvoll für den Verwaltungsrat und das Unternehmen waren Christine Häslers Verbundenheit mit der Region. Im Tal der Lütschine aufgewachsen und wohnhaft, kennt sie die Bedürfnisse der heterogenen Kundschaft der Berner Oberland-Bahnen AG, von der pendelnden Bergbauerntochter über den Chalet Besitzer aus der städtischen Agglomeration bis zum asiatischen Tagesgast, bestens. Auch mit den innerbetrieblichen Verhältnissen und der Situation am Arbeitsplatz der BOB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter ist sie bestens vertraut. Ihr feines Gespür für die Bedürfnisse und Begehrlichkeiten der Menschen sowie ihr Anliegen, der Natur mit Respekt und schützend zu begegnen, brachte sie immer wieder in die Diskussionen im Verwaltungsrat mit ein. Als sie in den Nationalrat gewählt wurde, hatte der Verwaltungsrat einen direkten Draht ins nationale Parlament. So war er aus erster Hand über die für den öffentlichen Verkehr richtungsweisenden Debatten und Standpunkte informiert. Mit der Wahl in den Regierungsrat des Kantons Bern muss und darf der Verwaltungsrat das so geschätzte Mitglied «ziehen» lassen. Die Kolleginnen und Kollegen und die Geschäftsleitung danken ihr bestens für ihr Engagement für die Berner Oberland-Bahnen AG.

Der Verwaltungsrat Interlaken, 12. April 2018

ERGÄNZUNGEN ZUM FINANZBERICHT

KOMMENTAR ZUR ERFOLGSRECHNUNG

Nach dem Rückgang 2016 verzeichnete die Berner Oberland-Bahn im Berichtsjahr eine kräftige Zunahme: Mit CHF 13,9 Mio. realisierte die BOB eine Verkehrsertragssteigerung von CHF 1,5 Mio. bzw. 11,8%. Insgesamt nutzten 3,2 Mio. Fahrgäste die BOB - das sind 7,2% mehr als im Vorjahr. Erwartungsgemäss nicht zulegen konnte die Schynige Platte-Bahn, welche im Vorjahr stark von einer 10-Franken-Aktion für UBS-Kunden profitierte. Ihr Verkehrsertrag ging um 4,7% zurück auf CHF 3,4 Mio. Total erzielte die Unternehmung einen um 8,1% über dem Vorjahr liegenden Verkehrsertrag von CHF 17,3 Mio. Bund und Kanton Bern leisteten 2017 Abgeltungen für den Personenverkehr und die Infrastruktur von insgesamt CHF 16,8 Mio. Davon entfielen CHF 8,3 Mio. (2016: CHF 4,8 Mio.) auf die Sparte Regionaler Personenverkehr und CHF 8,6 Mio. (2016: CHF 8,1 Mio.) auf die Sparte Infrastruktur. Der starke Anstieg der Abgeltung ist eine Folge der grossen Investitionen der letzten Jahre mit der Rollmaterialerneuerung und dem Ausbau der Depot- und Werkstätteanlagen in Zweilütschinen, welche einen deutlichen Anstieg der Abschreibungen um CHF 2,2 Mio. sowie Fremdkapitalzinsen von CHF 0,3 Mio. nach sich ziehen. Die Nebenerträge gingen von CHF 6,5 Mio. auf CHF 5,9 Mio. zurück.

Der starke Geschäftsgang erforderte einen höheren Betriebsaufwand. Die Personalkosten nahmen dabei lediglich um 0,9% auf CHF 14,5 Mio. zu. Deutlich höher ist der Anstieg bei den Sachkosten, welche um CHF 1,1 Mio. auf CHF 13,4 Mio. zugenommen haben. Nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern resultiert für das Geschäftsjahr 2017 ein Jahresgewinn von CHF 2,7 Mio. (2016: CHF 1,5 Mio.).

Das Ergebnis der Sparte Infrastruktur beträgt CHF 943'683, die Sparte Regionaler Personenverkehr steuert einen Beitrag von CHF 1'747'032 zum Unternehmensgewinn bei. Die Schynige Platte-Bahn verzeichnet einen kleinen Überschuss von CHF 24'810 und die Nebengeschäfte weisen einen Gewinn von CHF 32'503 aus.

INVESTITIONSTÄTIGKEIT UND FINANZIERUNG

Die Berner Oberland-Bahnen AG blickt erneut auf ein investitionsstarkes Jahr zurück, wenn auch in geringerem Ausmass als 2016: Die Gesellschaft hat CHF 32,4 Mio. investiert. CHF 28,8 Mio. davon entfielen auf die Sparte Regionaler Personenverkehr und CHF 3,1 Mio. auf die Sparte Infrastruktur. Als grösste Investitionsvorhaben beanspruchten die Rollmaterialerneuerung CHF 23,6 Mio. und die Fertigstellung der Erweiterung der Depotanlage Zweilütschinen CHF 4,5 Mio.

Die Finanzierung der Investitionen im regionalen Personenverkehr erforderte die Aufnahme zusätzlicher langfristiger Darlehen über CHF 25 Mio. In den übrigen Sparten konnten die Investitionen aus eigenen Mitteln bzw. aus Abschreibungsmitteln bestritten werden.

GEWINNVERWENDUNG

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der zweitletzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 2'748'028 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 615'863, beträgt CHF 3'363'891. Der Reserve gemäss Art. 67 EBG wird der Spartenerfolg der Infrastruktur von CHF 943'683, der Reserve gemäss Art. 36 PBG wird der Gewinn der Sparte Regionaler Personenverkehr von CHF 1'747'032 und der allgemeinen Reserve werden CHF 3'000 zugewiesen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 670'176 zur Verfügung. Der Verwaltungsrat beantragt, auf eine Dividendenausschüttung zu verzichten (siehe dazu Seite 5) und 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 darauf, dass die Entschädigungen den Anforderungen bezüglich Verantwortung und Belastung entsprechend fair ausfallen, einem Quervergleich standhalten und geeignet sind, Personen mit den nötigen Fähigkeiten und der passenden Persönlichkeit zu gewinnen und zu halten. Das Honorar für den Präsidenten beträgt CHF 24'000 und für ein Verwaltungsratsmitglied CHF 16'000. Das Honorar von Stephanie Dübi wurde an die Finanzdirektion des Kantons Bern ausbezahlt.



Die Geschäftsleitungsmitglieder werden von der Jungfraubahnen Management AG für die Führung der gesamten Jungfraubahnen entschädigt. Die Vergütung ist markt- und leistungsgerecht. 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/geschaeftsbericht). Die Berner Oberland-Bahnen AG beteiligt sich im Rahmen des Managementmandates ausschliesslich am Fixgehalt des Managements mit 28,5%. Dies macht 2017 für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung CHF 126′703 und für die gesamte Geschäftsleitung CHF 314′354 aus.

KENNZAHLEN 2017

TCHF	2017	2016
Verkehrsertrag		
ВОВ	13'870	12'408
SPB	3'384	3'550
Total	17'254	15'958
Abgeltung BOB	16'849	12'855
Ergebnisse im Überblick CHF		
Berner Oberland-Bahn	2'690'715	1'381'486
Schynige Platte-Bahn	24'810	114'031
Nebengeschäfte	32'503	35'963
Jahresgewinn BOB AG	2'748'028	1'531'480
Vollzeitstellen		
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB	131	133
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB	15	17
Total	146	150

ANGABEN ZU DEN SPARTEN

BERNER OBERLAND-BAHN

Die Berner Oberland-Bahn verkehrte 2017 ohne erwähnenswerte Zwischenfälle wie gewohnt zuverlässig. Das vergangene Geschäftsjahr war für die Berner Oberland-Bahn ein sehr erfolgreiches. Die Zunahme der Gästezahlen über das ganze Jahr verteilt zeigt dies auf. Die Berner Oberland-Bahn profitierte als wichtige Zubringerbahn zum Hauptausflugsziel Jungfraujoch – Top of Europe von dessen steigenden Besucherzahlen.

Die Berner Oberland-Bahn wurde modernisiert. Im November 2016 wurde der erste Triebzug des neuen Rollmaterials angeliefert, die Jungfernfahrt fand am 10. Februar 2017 statt. Das neue Rollmaterial genügt höchsten Ansprüchen, es handelt sich um komfortable, effiziente, schnelle und leise Niederflurtriebzüge.

KENNZAHLEN SPARTE REGIONALER PERSONENVERKEHR

CHF	2017	2016
Personalbestand (Vollzeitstellen)	113	115
Betriebsertrag	28'969'541	23'855'776
Verkehrsertrag	13'870'161	12'408'143
Ertrag Abgeltung	8'270'000	4'762'000
Betriebsaufwand	22'601'448	21'482'108
Abschreibungen	4'388'247	1'660'561
Jahresergebnis	1'747'032	564'420
Sachanlagen	113'957'493	37'141'859

VERKEHRSERTRAG BERNER OBERLAND-BAHN

CHF	2017	%	2016	%	Abweichung %
Personenverkehr					
Einzelreiseverkehr	6'486'908	46.7	5'905'091	47.6	9.9
Gruppenreiseverkehr	1'333'023	9.6	1'208'791	9.8	10.3
Abonnementsverkehr	6'180'702	44.6	5'563'478	44.8	11.1
Erlösminderungen	-448'968	-3.2	-483'267	-3.9	-7.1
Total Personenverkehr	13'551'665	97.7	12'194'093	98.3	11.1
Gepäckverkehr	317′786	2.3	213'379	1.7	48.9
Total Reiseverkehr	13'869'451	100.0	12'407'472	100.0	11.8
Güterverkehr	710	0.0	671	0.0	5.8
Verkehrsertrag	13'870'161	100.0	12'408'143	100.0	11.8

INFRASTRUKTUR BERNER OBERLAND-BAHN

Zusammen mit der Wengernalpbahn AG erneuerte die Berner Oberland-Bahnen AG seit Mai 2015 den Bahnhof Lauterbrunnen. Im Dezember 2016 konnte die neue Personen-Unterführung in Betrieb genommen werden. Sämtliche Perrons in Lauterbrunnen sind nun mit je einem Lift und einer Treppe erschlossen. Die Neugestaltung schafft behindertengerechte Infrastrukturen nach Forderungen BehiG, optimiert den Güterbetrieb und schafft zusätzliche Remisierungsmöglichkeiten. Die Finanzierung erfolgte über die Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2013 bis 2016 sowie ein weiterer Teil über die laufende Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020.

KENNZAHLEN SPARTE INFRASTRUKTUR

CHF	2017	2016
Personalbestand (Vollzeitstellen)	18	18
	•••••	
Betriebsertrag	14'102'537	14'065'939
Ertrag Trassenpreise	3'473'733	3'519'544
Ertrag Abgeltung	8'578'538	8'093'000
Betriebsaufwand	8'977'946	8'633'064
Abschreibungen	4'184'172	4'614'616
Jahresergebnis	943'683	817'066
Sachanlagen	86'478'860	87'772'698

SCHYNIGE PLATTE-BAHN

Die Schynige Platte-Bahn beförderte 2017 nur minim weniger Gäste als im Vorjahr und liegt mit 117'485 Bergankünften über der Zielmarke von 100'000 Besuchern. Vor allem die Hochsaisonmonate Juli und August weisen mit -14 resp. -21% einen deutlichen Gästerückgang aus, was eine noch bessere Besucherzahl verhinderte.

Die Schynige Platte-Bahn bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfraubahn-Gruppe. Der Jungfrau Travel Pass ist das verbindende Produkt der Angebote. Das Abonnement, das diese grosse Palette von Ausflugszielen mit einer Gültigkeit von bis zu 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 2017 CHF 382'000 (Vorjahr CHF 357'000).

KENNZAHLEN SPARTE SCHYNIGE PLATTE-BAHN

CHF	2017	2016
Personalbestand (Vollzeitstellen)	15	17
•	•••••	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••
Betriebsertrag	4'262'493	4'507'521
Verkehrsertrag	3'383'666	3'550'116
Betriebsaufwand	3'680'031	3'670'080
Abschreibungen	556'167	678'758
Jahresergebnis	24'810	114'031
•••••	•••••	••••••
Sachanlagen	5'544'557	6'037'510

VERKEHRSERTRAG SCHYNIGE PLATTE-BAHN

CHF	2017	%	2016	%	Abweichung %
Personenverkehr					
Einzelreiseverkehr	2'296'266	67.9	2'531'434	71.3	-9.3
Gruppenreiseverkehr	196'183	5.8	169'550	4.8	15.7
Abonnementsverkehr	970'221	28.7	901'199	25.4	7.7
Erlösminderungen	-95'091	-2.8	-65'818	-1.9	44.5
Total Personenverkehr	3'367'579	99.6	3'536'365	99.6	-4.8
Gepäckverkehr	4'273	0.1	1'306	0.0	227.2
Total Reiseverkehr	3'371'852	99.7	3'537'671	99.6	-4.7
Güterverkehr	11'814	0.3	12'445	0.4	-5.1
Verkehrsertrag	3'383'666	100.0	3'550'116	100.0	-4.7

BERNER OBERLAND-BAHNEN AG GESCHÄFTSBERICHT 2017

DAS V-BAHN-PROJEKT

Das V-Bahn-Projekt ist ein Gemeinschaftswerk der Jungfraubahn AG, der Wengernalpbahn AG, der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG und der Berner Oberland-Bahnen AG. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund soll eine neue 3S-Bahn[®] in 15 Minuten zum Eigergletscher fahren 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 Jungfraujoch und ins Skigebiet werden deutlich verkürzt.

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. Bau einer P+R-Station beim ehemaligen Militärflugplatz (Autobahnausfahrt Interlaken). Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren für die Station Rothenegg. Die neuen Züge sind allesamt abgeliefert und stehen im täglichen Einsatz. Die Spitzenkapazität von 900 PAX/h mit drei dreiteiligen Modulen wird in der Hochsaison in Richtung Lauterbrunnen bereitgestellt. Nach Inbetriebnahme der 3S-Bahn werden die neunteiligen Züge im Grindelwaldtal verkehren.
- Ein Terminal für die beiden Talstationen der neuen Männlichenbahn und der 3S-Bahn Eigerexpress 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.
- Ein neues Parkhaus Grund mit Platz für 1000 Personenwagen auf 5 Etagen (zwei davon unterirdisch). Nach einem Entscheid der Justizdirektion des Kantons Bern wurde das

Baubewilligungsverfahren vom Kanton auf den Bund übertragen und ist neu Teil des Plangenehmigungsverfahrens beim Bundesamt für Verkehr.

- 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. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.
- 5. Neue 3S-Bahn «Eigerexpress» von Grindelwald Grund zum Eigergletscher mit 44 Gondeln und 7 Stützen: Der Eigerexpress 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. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.
- 6. Wengernalpbahn PLUS: Sechs neue Panoramazüge und eine Doppelspurstrecke 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 Hauptsaison im Halbstundentakt gefahren. Die Investitionen sind mit Ausnahme des Umbaus Bahnhof Kleine Scheidegg praktisch abgeschlossen. Das Betriebskonzept wird mit der Fertigstellung der 3S-Bahn umgestellt werden.
- 7. Jungfraubahn PREMIUM: Bei der Jungfraubahn wurden vier neue dreiteilige Niederflurtriebwagen beschafft. Die Triebzüge der vorangehenden Generation werden bezüglich Fahrleistung laufend aufgerüstet. Nach Fertigstellung der 3S-Bahn werden zwei Züge zwischen Eigergletscher und Jungfraujoch pendeln, deren drei pendeln zwischen Kleine Scheidegg und Jungfraujoch. Die Kapazität wird aufgrund der neuen Züge und des effizienteren Einsatzes des gesamten Rollmaterials von 888 auf 1180 Personensitzplätze pro Stunde (Jungfraujoch an) ansteigen.

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.



 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 Jungfraujoch – Top of Europe wird gestärkt. Der direkte Anschluss und das neue Rollmaterial erhöhen die Attraktivität 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 Wintersport- und Feriendestination 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 Wertschöpfung⁹. Ein sehr umfassender Bericht zu Umweltverträglichkeit beschreibt unter anderem die sorgfältige Suche nach der ökologisch besten Variante. 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 Lauter-

brunnen beschlossen. Die Nutzungsplanung (Anpassung kantonale Richtplanung, Aufnahme in das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Zonenplan, Überbauungsordnungen) haben die politischen Hürden, insbesondere in den Gemeindeabstimmungen in Grindelwald und Lauterbrunnen, schon 2014 genommen. Die betroffenen Bergschaften (Alpkorporationen) Wärgistal und Itramen haben den Durchleitungsrechten zugestimmt.

Nach einer teilweisen Rückweisung der Nutzungsplanung am 8. Juni 2017 im Genehmigungsverfahren mussten die Überbauungsordnungen nochmals angepasst werden. Das kantonale Urteil verlangte Korrekturen an der Zuständigkeit zwischen Bund und Kanton und, etwas überraschend, mehr Freiraum für die Entscheidkompetenz des Bundes. Bereits liegt eine angepasste Nutzungsordnung, die in enger Koordination aller am Bewilligungsverfahren beteiligten Instanzen erstellt wurde, zur erneuten Genehmigung dem zuständigen kantonalen Amt zur Genehmigung vor.

Am 29. März 2016 wurden die Konzessions- und Plangenehmigungsgesuche beim Bundesamt für Verkehr deponiert (Hauptverfahren). Von den ursprünglich 15 Einsprachen konnten 14 auf dem Verhandlungsweg erledigt werden. Die Umweltverbände (als verbleibender Einsprecher) haben öffentlich bekannt gegeben, dass sie auf eine Beschwerde gegen den Entscheid des Bundesamtes verzichten werden. Mit diesem Entscheid wird Mitte 2018 gerechnet. Die beteiligten Bahnen rechnen damit, dass – bei optimalem Verfahrensablauf – die neue Männlichenbahn und die Bahnstation Rothenegg Ende 2019 und die 3S-Bahn Ende 2020 eröffnet werden können.

⁹ Quelle: Schlussbericht Ecoplanstudie vom 1. April 2014











FINANZBERICHT

- 24 Bilanz
- 25 Erfolgsrechnung
- 26 Geldflussrechnung
- 27 Anhang der Jahresrechnung
- 29 Anlagerechnung
- 31 Bericht der Revisionsstelle

BILANZ

per 31. Dezember

AKTIVEN	CHF	Anmerkung	2017	2016
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel		1	11'789'251	16'555'763
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten		•••••	1'523'074	1'573'789
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Dritten		•••••	6'146'736	1'338'674
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Aktionären		***************************************	0	358'870
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Beteiligungen		•••••	652'914	0
Aktive Rechnungsabgrenzung		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	353'602	599'336
Total Umlaufvermögen	····	• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	20'465'577	20'426'432
Anlagevermögen				
Finanzanlagen		• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	4	1'003
Beteiligungen	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	2	56'000	56'000
Sachanlagen	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	206'659'647	131'654'752
Sachanlagen im Bau		•····	5′506′592	57'849'073
Ersatzteile		•••••	865'016	184'056
Immaterielle Werte		•••••	510'466	685'409
Total Anlagevermögen	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	•••••	213'597'725	190'430'293
Total Aktiven			234'063'302	210'856'725
PASSIVEN				
	CHF	Anmerkung	2017	2016
Fremdkapital		•	.	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	•	165'223	569'389
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	10'978	552'755
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Aktionären		•	74'343	0
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen		•	0	4'203'323
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		•	188'353	2'264
Kurzfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		•	671'951	671'951
Passive Rechnungsabgrenzung		•••••	2'188'200	1'808'067
Kurzfristige Rückstellungen	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	•	371′725	327'416
Total kurzfristiges Fremdkapital			3'670'773	8'135'165
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	.	3	90'000'000	65'000'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		•••••	425'414	491'352
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		4	98'256'194	98'265'145
Langfristige Rückstellungen		•	835′100	835'100
Total langfristiges Fremdkapital			189'516'708	164'591'597
Total Fremdkapital			193'187'481	172'726'762
Eigenkapital		•••••	•	
Aktienkapital		•••••	12'341'000	12'341'000
Gesetzliche Gewinnreserven			982'500	975'000
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)			6′118′640	5'301'574
Reserven Art. 36 PBG (Personenverkehr)			8'158'586	7'594'166
Gewinnvortrag			615'863	473'369
Statutarische und beschlussmässige Gewinnreserven			9'953'520	9'953'520
Freiwillige Gewinnreserven			10′569′383	10'426'889
Eigene Kapitalanteile		5	-42'316	-40'146
Jahresergebnis		•••••	2'748'028	1'531'480
Total Eigenkapital		•••••	40'875'821	38'129'963
Total Passiven			234'063'302	210'856'725

ERFOLGSRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember

GESAMTUNTERNEHMUNG CHF	2017	2016
Betriebsertrag		
Verkehrsertrag	17'253'827	15'958'259
Abgeltung durch öffentliche Hand	16'848'538	12'855'000
Dienstleistungsertrag	4'099'793	4'124'075
Mietertrag	1′316′450	1'322'252
Übriger Ertrag	282'096	325'833
Aktivierte Eigenleistungen	214'218	671′513
Ertrag aus Anlagenverkäufen	0	48'139
Total Nebenertrag	5'912'557	6'491'812
Total Betriebsertrag	40'014'922	35'305'071
Betriebsaufwand		
Personalaufwand	-14'489'781	-14'360'050
Aufwand für Dienstleistungen	-5'002'219	-4'563'331
Mietaufwand	-385'200	-373'943
Unterhalt, Erneuerung und Rückbau	-2'696'419	-2'521'544
Nicht aktivierbare Investitionskosten	-200'200	-200'970
Versicherungen und Schadenersatz	-383'511	-370'664
Energie und Verbrauchsmaterial	-1'826'993	-1'693'588
Allgemeiner Aufwand	-1'359'504	-1'204'574
Informatik	-713′033	-547'877
Marketing	-816'277	-761'462
Total übriger betrieblicher Aufwand	-13'383'356	-12'237'953
Total Betriebsaufwand	-27'873'137	-26'598'003
EBITDA	12'141'785	8'707'068
Abschreibungen	-9'152'534	-6'975'400
Operatives Ergebnis	2'989'251	1′731′668
Finanzaufwand	-376'869	-250′769
Finanzertrag	148'484	85'889
Total Finanzergebnis	-228′385	-164'880
Gewinn vor Steuern	2'760'866	1'566'788
Direkte Steuern	-12'838	-35′308
Jahresgewinn	2'748'028	1'531'480

GELDFLUSSRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember

CHF		2016
Jahresgewinn	2'748'028	1'531'480
Abschreibungen	9'152'534	6′975′400
Veränderung Rückstellungen (fondsunwirksam)	44'309	3'538
Wertberichtigung Finanzanlagen	999	0
Buchgewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	0	-48'139
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten	30'390	49'486
Cashflow vor Veränderung Nettoumlaufvermögen	11'976'260	8′511′765
Zunahme Forderungen inkl. aktive Rechnungsabgrenzung	-4'805'657	-74'993
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten inkl. passive Rechnungsabgrenzung	-4'008'701	1'349'104
Abnahme Vorauszahlungen für Leistungen	-65'938	-65'938
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	3'095'964	9'719'938
Investitionen in Sachanlagen	-32'351'818	-51'335'150
Investitionen in immaterielle Werte	0	-60'000
Devestitionen von Sachanlagen	463	49'551
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-32'351'355	-51'345'599
Free Cashflow	-29'255'391	-41'625'661
Erhöhung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton	663'000	176'000
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton	-671'951	-671'951
Erhöhung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	25'000'000	35'000'000
Rückzahlung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	-500'000	-500'000
Investition in eigene Kapitalanteile	-2'170	-5'130
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	24'488'879	33'998'919
Veränderung flüssige Mittel	-4'766'512	-7'626'742
Flüssige Mittel 1. Januar	16'555'763	24'182'505
Flüssige Mittel 31. Dezember	11'789'251	16'555'763
Veränderung flüssige Mittel	-4'766'512	-7'626'742

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.

ANGABEN ZU BILANZPOSITIONEN		CHF 2	017	2016
1. Flüssige Mittel		-		
Zweckgebundene Mittel für Investitionen der Sparte Infr	astruktur nach Art. 56 EBG.	2'919'	982	1'164'960
2. Beteiligungen (Beteiligungs- und Stimmrechtsanteil sir	d jeweils identisch)			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkap	ital per 31.12.2017: CHF 100'000)	3	3%	33%
RAILplus AG, die Meterspurigen, Aarau (Aktienkapital pe			9%	9%
3. Fälligkeitsstruktur langfristige verzinsliche Verbindlich	keiten			
Darlehen bis 5 Jahre		15'000'	000	12'000'000
Darlehen über 5 Jahre		75'000'	000	53'000'000
4. Fälligkeitsstruktur langfristige unverzinsliche Verbindli Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton bis 5 Jahre	chkeiten	2'326'	912	2'687'804
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton über 5 Jahre		95'929'		311'059 95'266'282
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton Total		98'256'		98'265'145
5. Eigene Kapitalanteile				
Bestand 1. Januar	(2017: 462 Aktien, 2016: 397 Aktien)		146	35'016
Käufe	(2017: 31 Aktien, 2016: 65 Aktien)	2'	170	5'130
Verkäufe	(2017: keine Aktien, 2016: keine Aktien)		0	0
Erfolg			0	0
Bestand 31. Dezember	(2017: 493 Aktien, 2016: 462 Aktien)	42"	316	40'146

Im Berichtsjahr wurden 31 (Vorjahr 65) eigene Aktien zu einem Durchschnittskurs von CHF 70.00 (Vorjahr CHF 78.92) erworben und keine eigene Aktien veräussert (Vorjahr keine).

DIVERSE ANGABEN

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr sowie im Vorjahr nicht über 250.

	CHF 2011	2016
Versicherungswerte		
Versicherungswert der Gebäude	67'482'400	67'482'400
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials	235'331'00	212'783'000
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 zu Gunsten Amt für Wald des Kantons Bern	50'000	50'000
Betrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten Aktiven Sicherstellung Baurechtszins zugunsten der Schweizerischen Eidgenossenschaft	24'37	
Mietverpflichtungen aus langfristigen Mietverträgen	723'490	724'421
davon fällig innerhalb 1 Jahr	16'62'	9'421
davon fällig in 1 bis 5 Jahren	32'500	32'500
davon fällig in mehr als 5 Jahren	674'37	682'500
Investitionsverpflichtungen	156'000	30'811'000
Honorar der Revisionsstelle	20'300	20′300

SUBVENTIONSRECHTLICHE PRÜFUNG DER JAHRESRECHNUNG

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 05.04.2018 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2017 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

ANLAGERECHNUNG

SACHANLAGEN- UND ABSCHREIBUNGSSPIEGEL

CHF	Anschaffungswerte Abschreibungen								
	Bestand			Bestand	Bestand			Bestand	Bilanzwert
	1.1.	Zugang	Abgang	31.12.	1.1.	Zugang	Abgang	31.12.	31.12.
Berner Oberland-Bahn (BOB)	• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						•••••		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
Grundstücke	1'491'592	60'000	-	1'551'592	-	-	-	-	1'551'592
Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf,	11'776'704		22'066	11/752/050	E'E00'20E	242/254	22'066	E'000'772	E'04E'00E
Unterhalt und Verwaltung	11'776'724		-22'866	11'753'858	5′588′385	243'254	-22'866	5'808'773	5′945′085
Kunstbauten	37′760′199	83'000	-	37'843'199	2'413'727	793'708	-	3'207'435	34'635'764
Fahrbahn	49'552'056	140′000	-	49'692'056	27′612′689	1'260'279	-	28'872'968	20'819'088
Bahnstromanlagen	15'040'813	1'273'000	-1'053'875	15'259'938	9'822'973	479'516	-1′053′875	9'248'614	6′011′324
Sicherungsanlagen	15'269'593	-	-	15'269'593	5'892'266	664'195	-	6'556'461	8'713'132
Niederspannungs- und Telekomanlagen	4′010′581	857'000	-411′481	4'456'100	2'512'246	213'888	-411′481	2'314'653	2'141'447
Publikumsanlagen	9'618'714	123'000	-	9'741'714	3′553′184	302'254	-	3'855'438	5'886'276
Fahrzeuge für die Instandhaltung	982'381	120'000	-14'000	1'088'381	443'403	60'150	-13'537	490'016	598'365
Betriebsmittel und Diverses	905'407	95'000	-42'150	958'257	796'489	27'131	-42'150	781'470	176'787
Total Infrastruktur	146'408'060	2'751'000	-1'544'372	147'614'688	58'635'362	4'044'375	-1'543'909	61'135'828	86'478'860
Schienenfahrzeuge	65'455'486	72'484'000	-69'000	137'870'486	51'161'744	3'198'146	-69'000	54'290'890	83'579'596
Übrige Sachanlagen Verkehr	26'521'085	8'627'000	-12'179	35'135'906	3'672'968	1'097'220	-12'179	4'758'009	30'377'897
Total Verkehr	91'976'571	81'111'000	-81'179	173'006'392	54'834'712	4'295'366	-81'179	59'048'899	113'957'493
Total Berner Oberland-Bahn	238'384'631	83'862'000	-1'625'551	320'621'080	113'470'074	8'339'741	-1'625'088	120'184'727	200'436'353
Schynige Platte-Bahn (SPB)									
Schienenfahrzeuge	704'447	-	-	704'447	600'553	11'292	-	611'845	92'602
Übrige Sachanlagen Bahn	4'983'177	11'000	-14′000	4'980'177	2'631'747	128'705	-14′000	2'746'452	2'233'725
Berghotel Schynige Platte	5'816'015	-	-21'000	5'795'015	2'233'829	363'956	-21'000	2′576′785	3'218'230
Total Schynige Platte-Bahn	11'503'639	11′000	-35'000	11'479'639	5'466'129	503'953	-35'000	5'935'082	5'544'557
Nebengeschäft									
Wohnhäuser	977'472	-	-	977'472	274'787	23'948	-	298'735	678'737
Total Nebengeschäft	977'472	-	-	977'472	274'787	23'948	-	298'735	678'737
Sachanlagen im Bau									
BOB Infrastruktur	783'666	3'093'400	-2'760'399	1'116'667	-	-	-	-	1'116'667
BOB Verkehr	56'872'599	9'602'987	-62'694'593	3'780'993	-	-	-	-	3'780'993
SPB	192'808	269'251	-27'620	434'439	-	-	-	-	434'439
NG	-	174'493		174'493		-	-	-	174'493
Total Sachanlagen im Bau	57'849'073	13'140'131	-65'482'612	5'506'592	-	-	-	-	5′506′592
Ersatzteile									
BOB Infrastruktur	572'750	17'133	-27'306	562'577	522'215	14'897		537'112	25'465
BOB Verkehr	1'687'706	834'402	-34'002	2'488'106	1′614′387	69'281		1'683'668	804'438
SPB	629'021			• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••			594'590	35'113
Total Ersatzteile	2'889'477	17'060 868'595	-16'378 - 77'686	629'703 3'680'386	2'705'421	25'771 109'949		2'815'370	865'016
Immaterielle Werte BOB Infrastruktur	1'644'000			1'644'000	1'027'317	124'900		1'152'217	491'783
BOB Verkehr	146'000			146'000	103'717	23'600	-	127'317	18'683
SPB	• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		-2/10/02/1		•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••		-2/10/02 4	12/ 31/	10 003
	348'034	-	-348'034	1/700/000	321′591	26'443 174'943	-348'034	1'270'524	510'466
Total immaterielle Werte	2'138'034		-348'034	1′790′000	1'452'625	1/4 943	-348'034	1'279'534	510'466

INVESTITIONSRECHNUNG INFRASTRUKTUR BERNER OBERLAND-BAHN

CHF	Anlagen im Bau 01.01.	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total Investitionen	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau 31.12.
Grundstücke	30'169	30'362	-	30'362	531	60'000	-
Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung	-	-	-	-	-	-	-
Anlagen und Einrichtungen	-	67'038	-	67'038	-	-	67'038
Kunstbauten	-	72'728	10'760	83'488	488	83'000	-
Fahrbahn	-	138'284	5'371	143'655	3'655	140'000	-
Bahnstromanlagen	31'843	1'471'123	41'941	1'513'064	1'834	1′273′000	270'073
Sicherungsanlagen	-	-	-	-	-	-	-
Niederspannungs- und Telekomanlagen	286'657	551'481	20'992	572'473	2'130	857'000	-
Publikumsanlagen	434'997	493'770	-	493'770	29'111	123'000	776'656
Fahrzeuge für die Instandhaltung	-	109'378	11'375	120′753	753	120'000	-
Betriebsmittel und Diverses	-	106'509	1'257	107'766	9'866	95'000	2'900
Total Sachanlagen Infrastruktur	783'666	3'040'673	91'696	3'132'369	48'368	2'751'000	1'116'667
Total immaterielle Werte Infrastruktur	-	-	-	-	-	-	-
Total	783'666	3'040'673	91'696	3'132'369	48'368	2'751'000	1'116'667

BERNER OBERLAND-BAHNEN AG **GESCHÄFTSBERICHT 2017** 31

REVISIONSBERICHT



KPMG AG Wirtschaftsprüfung CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112 CH-3000 Bern 15 Telefon +41 58 249 76 00 Telefax +41 58 249 76 47

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 24 bis 30), für das am 31. Dezember 2017 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 2017 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

Pascal Henggi Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 12. April 2018

STATISTISCHE ANGABEN

STATISTISCHE ANGABEN BERNER OBERLAND-BAHN

	Beförderte Reisende	Gepäck-, Post- und			Aufwand-	
Jahr	(Frequenzen)	Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	deckungsgrad	Jahr
2011	2'456'187	699	9'840'424	-513'642	98.4	2011
2012	2'603'657	696	10'676'311	394'161	101.3	2012
2013	2'721'548	689	11'070'200	1'563'114	104.5	2013
2014	2'801'328	772	11'356'712	941'739	102.6	2014
2015	3'172'104	694	12'748'829	2'037'739	105.0	2015
2016	3'025'947	437	12'408'143	1'381'486	103.8	2016
2017	3'243'195	1'181	13'870'161	2'690'715	106.6	2017

STATISTISCHE ANGABEN SCHYNIGE PLATTE-BAHN

	Beförderte Reisende	Gepäck-, Post- und			Aufwand-	
Jahr	(Frequenzen)	Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	deckungsgrad	Jahr
2011	227'644	112	3'555'475	511'686	112.3	2011
2012	193'755	107	2'989'446	-35'023	99.1	2012
2013	193'481	91	2'950'674	53'480	101.7	2013
2014	208'684	119	3'302'345	144'344	104.5	2014
2015	189'757	98	2'981'707	2'559	100.2	2015
2016	239'703	102	3'550'116	114'031	103.3	2016
2017	237'006	103	3'383'666	24'810	100.6	2017

TECHNISCHE ANGABEN

		Berner Oberland-Bahn	Schynige Platte-Bahn
Fechnische Angaben			
Anlagen und Einrichtungen	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••		
Betriebslänge	m	23'450	7'257
Geleiselänge	m	32′780	8'488
davon Geleise mit Zahnstangen	m	5′320	8'488
Zahnstangensystem	•	von Roll	Riggenbach
Spurweite	cm	100	80
Tunnel	Anzahl	1	4
Gesamtlänge	m	708	376
Brücken	Anzahl	32	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	-
Niveaukreuzungen		49	12
- -ahrzeuge			
Niederflurtriebzüge	······································	6	
Triebwagen	······································	11	
Lokomotiven	······································	······································	
elektrische	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••		11
Dampf	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	-	1
Traktoren	······································	2	
Donelli (Esta) Tm	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	1	
Gleisstopfmaschine	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	<u>.</u>	
Steuerwagen	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	8	
Niederflur-Gelenksteuerwagen	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	 8	
Personenwagen	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	15	20
offene Sommerwagen	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	-	4
Gepäckwagen	•••••••••••••••••••••••••••••••••••••••	 1	
Dienstwagen	······································	10	10
Sitzplatzangebot	Plätze	2'544	996
Höchstgeschwindigkeiten	······································		
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

BERNER OBERLAND-BAHNEN AG GESCHÄFTSBERICHT 2017

EINLADUNG ZUR ORDENTLICHEN GENERALVERSAMMLUNG DER AKTIONÄRE

1. JUNI 2018, 14.15 UHR, BERGHOTEL SCHYNIGE PLATTE

TRAKTANDEN:

1. Geschäftsbericht mit Lagebericht und Jahresrechnung 2017

Antrag des Verwaltungsrates: Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Lagebericht und Jahresrechnung 2017.

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Der Geschäftsbericht namentlich die Jahresrechnung 2017 sei nicht zu genehmigen, weil ihr kein nach Sparten gegliederter Nachweis zur Verwendung des Eigen- und Aktienkapitals zu entnehmen sei.

Stellungnahme des Verwaltungsrates zum Antrag der Rolly Fly SA: Die Gliederung der Bilanz entspricht den gesetzlichen Vorgaben und den allgemein akzeptierten Anforderungen an die Rechnungslegung.

2. Beschlussfassung über Verwendung des Bilanzgewinns, teilweise Auflösung freier Reserven und Dividendenausschüttung

Jahresgewinn 2017	CHF	2'748'028
Vortrag vom Vorjahr	CHF	615'863
Bilanzgewinn	CHF	3'363'891
Zuweisung an Reserven Art. 36 PGB (Verkehr)	CHF	-1'747'032
Zuweisung an Reserven Art 67 EBG (Infrastruktur)	CHF	-943'683
Zuweisung an allgemeine Reserve	CHF	-3'000
Zur Verfügung der Generalversammlung	CHF	670'176

Antrag des Verwaltungsrates: Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 670'176 auf neue Rechnung.

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Die freien Reserven seien im Umfang von CHF 1'234'100 aufzulösen, und aus diesen Mitteln sei eine «Jubiläumsdividende» von CHF 10 pro Namenaktie à nom. CHF 100 auszuschütten.

Antrag des Verwaltungsrates: Ablehnung des Antrags der Rolly Fly SA.

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung

Antrag des Verwaltungsrates: Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung in globo.

4. Wahlen

- a.) Verwaltungsrat: Antrag des Verwaltungsrates: Wahl von Andrea Schmid-Hess, Hilterfingen, und Bettina Zinnert, Wengen, für die Amtsdauer von einem Jahr.
- b.) Revisionsstelle: Antrag des Verwaltungsrates: Wahl der KPMG AG, Gümligen-Bern, als Revisionsstelle für ein Jahr.

Der Geschäftsbericht mit Lagebericht und Jahresrechnung sowie der Bericht der Revisionsstelle liegen für die Aktionäre ab dem 7. Mai 2018 am Sitz der Gesellschaft in Interlaken auf. Den zum Zeitpunkt vom 2. Mai 2018 im Aktienregister eingetragenen Aktionären wird automatisch eine Ausführung der Unterlagen zugestellt. Weiter erhalten Sie das Formular Anmeldung/Vollmachtserteilung sowie die Zutrittskarte zur ordentlichen Generalversammlung der Berner Oberland-Bahnen AG und ein frankiertes Antwortcouvert.

Falls Sie an der Generalversammlung persönlich teilnehmen, senden Sie die Anmeldung möglichst rasch, jedoch spätestens bis 24. Mai 2018 zurück ans Aktienregister.

Falls Sie der persönlichen Teilnahme an unserer Generalversammlung verhindert sind, haben Sie die Möglichkeit, sich durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter, Herr Notar Melchior Schläppi, vertreten zu lassen. Dafür steht Ihnen die briefliche Weisung zur Verfügung. Die dafür nötigen Unterlagen, Anmeldung/Vollmachtserteilung, und ein Antwortcouvert liegen bei. Wir bitten Sie, die Weisungen an die vorgedruckte Adresse zu retournieren.

Interlaken, 12. April 2018 Der Verwaltungsrat