



BERNER OBERLAND-BAHNEN AG

GESCHÄFTSBERICHT 2018



ORGANE DER GESELLSCHAFT

VERWALTUNGSRAT

David-André Beeler, Präsident	Interlaken	2019
Peter Balmer, Vizepräsident	Grindelwald	2019
Yvonne Hunkeler	Grosswangen	2019
Martin Schmied	Lauterbrunnen	2019
Bettina Zinnert	Wengen	2019
Andrea Schmid-Hess	Hilterfingen	2019
<i>Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:</i>		
Stephanie Dübi ¹	Bern	
Cornelia Hofstetter ²	Münchenbuchsee	

AMTSDAUER BIS ZUR GV

SEKRETÄR DES VERWALTUNGSRATES

Christoph Schläppi Grindelwald

REVISIONSSTELLE

KPMG AG Gümligen 2019

GESCHÄFTSLEITUNG

Urs Kessler, Vorsitzender Interlaken
Christoph Schläppi, Mitglied Grindelwald Corporate Secretary
Christoph Seiler, Mitglied Unterseen Leiter Finanzen + Controlling

ERWEITERTE GESCHÄFTSLEITUNG

Thomas Aebischer Unterseen Leiter Geschäftsfeld Berner Oberland-Bahnen
Markus Balmer Leissigen Leiter Geschäftsfeld JungfrauJoch – Top of Europe und Leiter Technik
Patrizia Bickel Konolfingen Leiterin Corporate Communications
Matthias Büttler Gümligen Leiter Marketing
Dominik Liener³ Interlaken Leiter Infrastruktur
Marco Luggen Grindelwald Leiter Geschäftsfeld Erlebnisberge und Wintersport
Reto Mettler Büren an der Aare Leiter Gastronomie
Andreas Piattini Luzern Leiter Human Resources
Gabriel Roth⁴ Ringgenberg Leiter Technik
Urs Siegenthaler Matten b. Interlaken Leiter Informatik
Stefan Würigler Interlaken Leiter Betrieb

BETRIEBSLEITER DER SCHYNIGE PLATTE-BAHN

Werner Amacher Gsteigwiler

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 Bis zur Generalversammlung 2019. ² Ab Generalversammlung 2019. ³ In eGL ab 1.1.2019. ⁴ In Funktion tätig bis 31.8.2018.

INHALT

3	Im Dienste der Region
4	Die stillen Schaffer ...
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 <i>je nach Grindelwald und Lauterbrunnen, zur Berner Oberland-Bahnen AG gehörend.</i>
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 Allianzpartner 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 Jungfrauabahn und damit ein Teil des weltbekannten Ausflugs zum Jungfraujoch – Top of Europe. Professionelle Dienstleistungen für die Jungfrau Region sind unsere Passion.



DIE STILLEN SCHAFFER ...

LIEBE AKTIONÄRINNEN, LIEBE AKTIONÄRE

Schlagzeilen prägen die öffentliche Wahrnehmung, von «Breaking News» ist die Rede. Plakativ, lautstark werden aufsehenerregende Botschaften platziert. Nicht selten werden gleichzeitig Dinge zugedeckt oder weggelassen, die das grell gemalte Bild trüben könnten. Die stillen Schaffer, die zuverlässigen Lieferanten, die treuen Begleiter gehen in diesem Wettkampf um Aufmerksamkeit meist unter – zu Unrecht! Ähnlich geht es unserer Berner Oberland-Bahnen AG: Ausserhalb des Rampenlichts verbindet sie zuverlässig Interlaken mit Lauterbrunnen und Grindelwald. Auf dem Ast zur Schynige Platte bietet sie Gästen und Einheimischen stille Beschaulichkeit und Nostalgie. Damit entspricht sie dem Bild des «stillen Schaffers». Den tatsächlichen Gegebenheiten wird diese Metapher jedoch nicht gerecht. Die Berner Oberland-Bahnen AG fällt auf mit modernstem Rollmaterial und mit Meilensteinen im Zusammenspiel von Tourismus und öffentlichem Verkehr:

Die Inbetriebnahme der neuen Züge war im Jahr 2018 allerdings über längere Zeit eine echte Herausforderung. Wurden früher Züge von Hand formiert und rangiert, mittels viel Mechanik angetrieben, sind sie heute hochkomplexe Computersysteme auf Rädern, die konfiguriert und programmiert werden müssen. Wir freuen uns darüber, dass die Anfangsschwierigkeiten und die Tücken der digitalen Technik überwunden werden konnten. Von unseren Reisenden wurde zeitweilig Geduld abverlangt und unsere Spezialisten waren gefordert.

Ein Meilenstein mit Langfristcharakter war 2018 die Inbetriebnahme der Zentralen Leitstelle in Wilderswil. Die Berner Oberland-Bahnen AG überwacht und steuert von dort das ganze Betriebsgeschehen der Jungfraubahnen. Weichen, Signale, Züge zwischen Interlaken und dem Jungfrauoch werden von dieser Zentrale aus gesteuert. Das Bild der stillen Schaffer im Hintergrund trifft ganz besonders auf die Mitarbeitenden der Leitstelle zu. Sie sorgen vorausschauend für den pünktlichen Lauf der Züge, greifen korrigierend ein und organisieren im Bedarfsfall alles Nötige.

Eine weitere nachhaltige Veränderung betrifft die Zugbegleitung: Während andere Unternehmen ganz von der Betreuung Abstand nehmen und nur noch über Kontrollen den Kundenkontakt pflegen, kommt bei den Jungfraubahnen ein anderes Modell zum Tragen. Die Züge werden in «Lastrichtung» begleitet,

und zwar von demselben Mitarbeiter, derselben Mitarbeiterin von Interlaken Ost bis aufs Jungfrauoch bzw. vom Jungfrauoch bis Interlaken. Aus dem früheren Kondukteur, der auch Kupplungen kontrollieren und Bremsproben machen musste, wird ein echter Gästebegleiter. Das liest sich einfach, ist aber mit einem Wandel des Berufsbildes verbunden. Und dahinter steckt wiederum viel Engagement weiterer stiller Schaffer.



Zu den prägenden Momenten des Jahres 2018 gehört der Spatenstich vom 3. Juli 2018 in Grindelwald Grund. Nach einem langen, teilweise zähen Bewilligungsprozess konnten die Bauarbeiten der V-Bahn beginnen. Der Spatenstich markierte als würdiger Anlass den Beginn einer neuen Epoche. Die Berner Oberland-Bahnen AG wird Bestandteil des neuen Wegs ins Skigebiet, in die Wander- und Erlebnisregion und zum Jungfrauoch – Top of Europe. Derzeit wird vom Verband öffentlicher Verkehr propagiert, die Bahnen sollten vermehrt auch den Freizeitverkehr ansprechen. Die Jungfraubahnen mit ihrer BOB als Zubringer haben das längst erkannt und sorgen für die perfekte Verbindung von Tal- und Bergbahn. «Grindelwald Terminal» (Arbeitstitel: «Station Rothenegg») wird der künftige neue öV-Anschluss ans Ski- und Ausflugsgebiet heissen. Im Sinne des Aufrufs des Verbands öffentlicher Verkehr handelten auch jene, die als «stille Schaffer» mit Beharrlichkeit dafür gesorgt haben, dass der Park & Ride-Anschluss auf dem Flugplatz Interlaken-Wilderswil realisiert werden kann. Dieses Projekt unter-

stützt das Miteinander von Bahn und Strasse und nimmt den Individualreisenden dort auf die Schiene, wo ideale Voraussetzungen dafür bestehen. Die Berner Oberland-Bahnen AG trägt mit diesem Projekt zur weiteren Entlastung der Strassen in den Lütschinentälern bei.

Damit nicht genug: Der neue Zugang in Interlaken Ost dient den Reisenden, und die Behindertengleichstellungsgesetz-Projekte (kurz BehiG) Wilderswil, Zweilütschinen, Burglauenen (mit Strassenunterführung) und Schwendi sind in Arbeit. Auch hier: Es sind enorm viele Arbeiten im Hintergrund nötig, damit die Vielzahl an Projekten geplant, zur Umsetzungsreife gebracht und umgesetzt werden kann, wohlgemerkt immer neben dem laufenden Betrieb mit Halbstundentakt der Züge.

Bei all unserer Begeisterung über die erreichten Meilensteine dürfen wir jedoch eines nicht vergessen: Die Projekte, mit denen die Attraktivität der Berner Oberland-Bahnen AG gehalten und gesteigert werden kann, sind nur umsetzbar, weil wir Teil des öV-Systems Schweiz sind. Es sind summiert sehr grosse Beträge, die von Bund und Kanton Bern in unsere Region, in unser Unternehmen fliessen. Die seriöse Vorarbeit und die enge Zusammenarbeit mit den verschiedenen Instanzen tragen Früchte, wirken förderlich, der Dank gehört auch hier den vielen stillen Schaffern im Hintergrund! Gerade im Kontext öV-System gilt es bei aller Zufriedenheit um die Positionierung der Bahn und angesichts des rechnermässig sehr zufriedenstellenden Berichtsjahrs ebenso, festzuhalten, dass sowohl bei den Abgeltungen wie auch bei den Investitionen Nettogelder in unsere Bahn fliessen. Diesen Aspekt berücksichtigt der Verwaltungsrat seit Jahren unverändert bei der Reservenzuweisung und der immer wiederkehrenden Diskussion um eine Dividendenzahlung. Er weiss sich dabei im Einklang mit der grossen Mehrheit der Aktionäre.

Der Erfolg der BOB ist Teil der Erfolgsgeschichte der Jungfrau-bahnen. Unter einer gemeinsamen operativen Leitung kommen zwei unterschiedliche Firmenkulturen zusammen. Auf der einen Seite die öV-Welt mit dem Service-public-Gedanken, auf der anderen Seite der marktorientierte Tourismuskonzern mit internationaler Ausrichtung. Das Zusammenspiel bringt Mehrwert für beide Partner sowie für die ganze Jungfrau Region. Der Verwaltungsrat der Berner Oberland-Bahnen AG ist sich der Risiken bewusst, die unter dem Titel der Synergienutzung zu beachten sind. Die gegenseitige Verrechnung der Kosten

unter den Unternehmen muss sorgfältig, mit geradezu akribischer Vorsicht erfolgen. Diesem Grundsatz wurde lange vor den Vorfällen bei dem PostAuto-Unternehmen nachgelebt, er hat an Bedeutung noch gewonnen.

Ein wichtiger Entscheid soll – last but not least! – noch angeführt werden. Der Verwaltungsrat hat vor einem Jahr grundlegende Fragen zur Zukunft der Schynige Platte-Bahn gestellt. Einem Stein gleich, den man in den Teich wirft, hat dies einige Wellen aufgeworfen. Nach intensiven Diskussionen konnte mit Überzeugung der Strategieentscheid aus dem Jahre 2014 bestätigt werden, das heutige Betriebsmodell fortzuführen. Dies mindestens über eine Betrachtungsdauer von weiteren 20 Jahren. Dazu sind einige Anstrengungen nötig. Entscheidend wird sein, dass unsere Nostalgiebahn auf die Schynige Platte neben Sympathie und Wohlwollen auch konstant die notwendigen Gästezahlen generiert. Wir sind dabei mit Optimismus zuversichtlich.

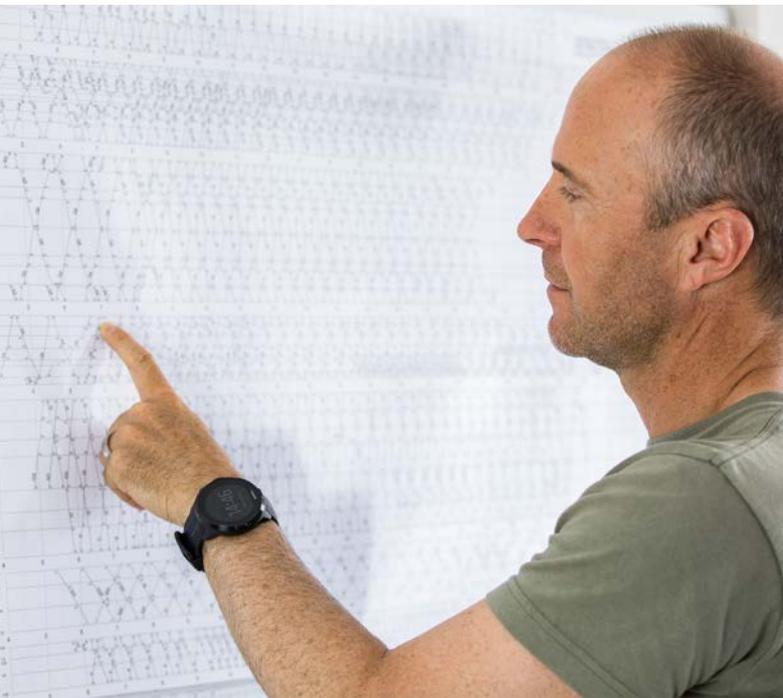
Der Verwaltungsrat richtet seinen Dank mit einem «Chapeau!» an das ganze Team der Berner Oberland-Bahnen AG und auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Jungfrau-bahn-Gruppe, und für einmal ganz besonders an «die vielen stillen Schaffer». Wir alle, die wir uns für die Berner Oberland-Bahn einsetzen, danken aber ebenso umfassend den vielen Partnern und Instanzen, mit denen wir tagaus tagein wohlwollend zusammenwirken und besonders herzlich auch Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre.



David-André Beeler
Präsident
des Verwaltungsrates



Urs Kessler
Vorsitzender
der Geschäftsleitung



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 feierte sie ihr 125. Betriebsjahr. Zusammen mit der Jungfraubahn-Gruppe bildet die Berner Oberland-Bahnen AG eine strategische Allianz, um Synergien zu nutzen. Die BOB-Aktie wird an der OTC-X-Handelsplattform der Berner Kantonalbank gehandelt.

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.

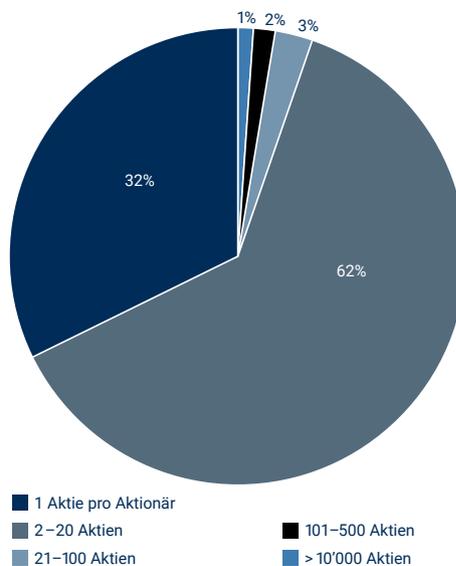
Im Geschäftsjahr 2018 beschäftigte die Berner Oberland-Bahnen AG 180 Personen, was aufgrund der Teilzeitarbeitsverhältnisse im Jahresdurchschnitt 147,5 Vollzeitstellen (FTE) entspricht. Die Berner Oberland-Bahn hat daran einen Anteil von 130 FTE und die Schynige Platte-Bahn von 17,5 FTE. Die Unternehmensführung wird von der Jungfraubahnen Management AG im Mandatsverhältnis wahrgenommen. Der entsprechende Auftrag der Berner Oberland-Bahnen AG generiert permanent weitere rund 20 Vollzeitstellen.

AKTIONARIAT

Das Aktienkapital der Berner Oberland-Bahnen AG ist in 123'410 als Bucheffekten geführte Namenaktien zu nominal CHF 100 eingeteilt. Im Aktienregister sind per 31. Dezember 2018 115'560 Titel bzw. rund 94% des Aktienkapitals eingetragen. Diese Aktien gehören insgesamt 382 Aktionärinnen und Aktionären. Der Aktienhandel erfolgt ausserbörslich über die OTC-X der BEKB.

AKTIONÄRSSTRUKTUR

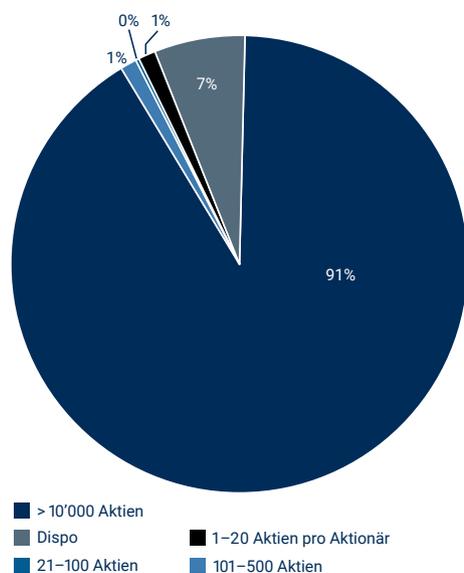
Anzahl Aktionäre



	Anzahl Aktionäre	Kapitalanteil
> 10'000 Aktien	4	11'220'700
101 - 500 Aktien	6	139'100
21 - 100 Aktien	10	42'500
2 - 20 Aktien	239	141'400
1 Aktie pro Aktionär	123	12'300

AKTIONÄRSSTRUKTUR

Kapitalanteil



	Kapitalanteil
> 10'000 Aktien	11'220'700
101 – 500 Aktien	139'100
21 – 100 Aktien	42'500
1 – 20 Aktien pro Aktionär	153'700
Dispo	785'000

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 späten Abend Stundentakt) und erreichen auf den Linien von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen bzw. Grindelwald eine Kapazität von 600 respektive 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 zur Zeit des ersten Weltkriegs. 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. Das Ausflugsziel wird unter dem Motto Top of Swiss Tradition vermarktet. Ein Swiss Flower Panorama Cheese Trail mit Fotopoints, ein Spielplatz mit Motiven aus der Alpwirtschaft und die Verpflichtung der Volksmusikstars Francine Jordi und Marc Trauffer als Markenbotschafter unterstreichen die Schweizer 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 Bereich des Managements (gemeinsame Geschäftsleitung, identische Managementprozesse, optimaler Personaleinsatz, einheitliche Regeln und Politiken), des Marketings sowie der Eisenbahn- und Starkstromtechnik. In ihrer Gesamtheit treten die beteiligten Gesellschaften unter der Kennzeichnung «Jungfraubahnen» und unter der eingetragenen Marke «Jungfrau – Top of Europe» auf. Die Berner Oberland-Bahnen AG hat die Geschäftsführung im Mandatsverhältnis an die Jungfraubahnen Management AG übertragen.

Die Interessen der Berner Oberland-Bahnen AG in der Jungfraubahnen Management AG werden durch Einsitznahme des Verwaltungsratspräsidenten 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 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 richtet sich auf den Service public und auf die 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 «12 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 der neuen Station Grindelwald Terminal. Dieser Bahnanschluss bildet einen Bestandteil des neuen Terminals V-Bahn in Grindelwald Grund. Daher beteiligt sich die Grindelwald Grund Infrastruktur AG mit CHF 1,3 Mio. an den projektierten Baukosten von insgesamt CHF 8,3 Mio. Mit dem Bau der BOB-Station konnte im Juni 2018 begonnen werden. Sie wird am 14. Dezember 2019 dem Publikum geöffnet werden. Ein weiterer 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 sowie die dazugehörigen Depotanlagen in Zweilütschinen modernisiert und erweitert. Die neuen Fahrzeuge wurden 2017 in Betrieb genommen. Zu Spitzenzeiten verkehren die neuen Züge achteilig nach Lauterbrunnen und sechsteilig nach Grindelwald. Nach Inbetriebnahme der V-Bahn werden die längeren Züge den Anschluss an das Terminal in Grindelwald sicherstellen.

GESCHÄFTSERGEBNIS 2018

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 als auch jene von Individualreisenden, welche die Talbahn als Zubringer zum Attraktionspunkt Jungfraujoch – Top of Europe nutzen, gewinnen in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung. Insgesamt hat die Talbahn 6,2% mehr Gäste zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie Grindelwald im Vergleich zu 2017 transportiert.

Für die Berner Oberland-Bahnen AG resultiert 2018 ein Jahresgewinn von CHF 2,1 Mio. In der Sparte Regionaler Personenverkehr beträgt der Gewinn CHF 1,3 Mio., in der Sparte Infrastruktur CHF 0,7 Mio. Die nicht abgeltungsberechtigten Sparten Schynige Platte-Bahn und Nebengeschäfte weisen Gewinne von CHF 90'000 bzw. CHF 19'000 aus. Zum erfreulichen Resultat der Schynige Platte-Bahn haben die Marketingaktivitäten, die gezielt die Aufmerksamkeit für die Schynige Platte-Bahn fördern, und das lang anhaltende, wunderschöne Ausflugs Wetter im Sommer und Herbst 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 Jungfrauoch – 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 betreibt eine aktive Umlagerungspolitik, indem er die Berner Oberland-Bahn an die V-Bahn anschliesst. Mit der Eröffnung der Station Grindelwald Terminal am 14. Dezember 2019 sind wir zeitgerecht mit dabei, wenn mit der Zehnergondelbahn zum Männlichen der grosse neue Zubringer ins Skigebiet den Betrieb aufnimmt. Mit dem neu beschafften Rollmaterial sind wir auch in der Lage, situativ und flexibel auf die erwartete Verlagerung der Verkehrsströme vom Lauterbrunnen- ins Grindelwaldtal zu reagieren. Die im Auftrag der Berner Oberland-Bahnen AG erstellten Verkehrsstudien bestätigen die Wichtigkeit unserer Rolle in der Bewältigung künftiger Verkehrsaufkommen.

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. Unsere Investitionen in neues Rollmaterial und in die 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 Jungfrauoch sichern. Die zur Deckung der Investitionen in Rollmaterial und Depot/Werkstätten benötigten finanziellen Mittel belaufen sich auf über CHF 100 Mio. Diese wurden grösstenteils über Darlehen, die vom Bund abgesichert werden, finanziert. Die Station Grindelwald Terminal ist derzeit im Bau. Die Kosten von rund CHF 8 Mio. werden durch die Infrastrukturfinanzierung des Bundes und durch einen Beitrag der Grindelwald Grund Infrastruktur AG (Tochter der Jungfraubahn Holding AG) getragen.

Mit dem Ziel, auf dem ehemaligen Militärflugplatz Wilderswil eine P&R-Anlage für die Lütschinentäler zu erstellen, setzen wir uns für einen weiteren wirkungsvollen Schritt zugunsten der Verkehrsverlagerung ein. Mit der Aufnahme des Projekts in das STEP-Programm des Bundes hat diese Angebotserweiterung eine wichtige Hürde genommen. Die notwendigen Anpassungen an der Strasseninfrastruktur machen ebenfalls Fortschritte: 2019 wird mit dem Bau des Anschlusses des Perimeters «Flugplatz» an die Autobahn begonnen. Für den Bau der Strassenunterführung unter der Bahnlinie ist die Berner Oberland-Bahnen AG der Bauherrengemeinschaft beigetreten und kann so sicherstellen, dass das Vorhaben mit der aktuellen, aufgrund der Umsetzung des BehiG priorisierten Umgestaltung des Bahnhofs Wilderswil und den künftigen P&R-Optionen optimal koordiniert wird.

Unverändert würde man sich in der Region direkte IC-Verbindungen zwischen Interlaken Ost und Zürich Flughafen wünschen. Die notwendige Anpassung an der Bahninfrastruktur in Bern ist schon einmal im Bau. Eine Alternative eröffnet sich dem Fluggast durch die Fernbusse. Erste Linien ab den Flughäfen werden bereits betrieben und bringen zusätzliche Passagiere ab dem Flugzeug direkt in die Region. Sie sind als potenzielle Kunden für Skiabonnemente oder für den Jungfrau Travel Pass, an denen wir ebenfalls partizipieren, fürs Unternehmen ebenfalls von Bedeutung, auch wenn sie erst einmal nicht mit der Bahn anreisen.

INFRASTRUKTUR

Die Sparte Infrastruktur orientiert sich an der Zielsetzung, ihre Anlagen laufend zeitgemäss zu unterhalten und zu erneuern. Im Sinne der Qualitätssicherung und im Einklang mit den Übergangsfristen des BehiG, ist für die Sparte Infrastruktur derzeit die Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen die wichtigste strategische Zielsetzung. Der diskriminierungsfreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist bis 2023 zu realisieren. Das BehiG gibt dabei Impulse für grundsätzliche Verbesserung des Angebots, denn behindertengerecht und Qualitätssteigerung für die gesamte Kundschaft gehen Hand in Hand.

Der Bahnhof Interlaken Ost erfüllt mit den jüngsten Anpassungen an den Perrons und einem neuen direkten Zugang Richtung Zentrum alle Ansprüche an eine moderne und benutzerfreundliche Eisenbahninfrastruktur. Mit der Entfernung nicht mehr benötigter Abstellgleise konnte zudem Platz geschaffen werden für einen Carterminal, den die Gemeinde Interlaken im Baurecht auf Terrain der Bahnhofsgemeinschaft errichten wird. 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 Trasse-Unterhalts wird zudem in fünf Jahresetappen die gesamte Strecke von Interlaken Ost nach Wilderswil erneuert. Diese Arbeiten werden mit dem Projekt P&R Flugplatz Interlaken-Wilderswil koordiniert.

SCHYHNIGE 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. Der Verwaltungsrat hat, wie bereits im Lagebericht 2017 ausgeführt, entschieden, seine Strategie ganz auf den Erhalt der historischen Bahn auszurichten. Entsprechend ist die Bahn so zu positionieren, dass sie ihren Charakter im Auf und Ab von kurzfristigen Trends und Marktschwankungen behalten kann und als Zeitzeuge erhalten bleibt. Die Fachkräfte verfügen über das notwendige Know-how und handwerkliches Geschick, um die genügsame jahrhundertalte Technik noch über weitere Generationen funktionstüchtig zu halten. Allerdings muss die Weitergabe der Begeisterung und des Engagements für eine Technik, die viel Handarbeit erfordert, über weitere Generationen gelingen. Hierfür muss der bisher ebenfalls museale Ansatz im Bereich der Werkstätten aufgegeben werden. In neuen (geheizten) Räumen müssen zeitgemässe Arbeitsbedingungen geschaffen werden. Hierfür ist die Bahn auf externe Unterstützung ebenso angewiesen wie bei Massnahmen, um den zunehmenden geologischen Instabilitäten als Folge der Klimaerwärmung grundsätzlich zu

begegnen. Erste Kontakte diesbezüglich mit dem Kanton Bern stimmen positiv, dass sie beispielsweise für ein langfristig, das heisst auf etwa 25 Jahre, ausgelegtes Unterhaltskonzept für Werkstätten, Trasse und die historischen Kunstbauten namhafte Finanzhilfe erhalten könnte.

Die Mittel zur Bestreitung der laufenden Aufwände wird die Schynige Platte-Bahn immer selbst erarbeiten müssen. Mit einem Verkehrsertrag in der Grössenordnung von CHF 3,5 Mio. (gut 100'000 Bergankünfte) ist die Schynige Platte-Bahn in der Lage, ihre Betriebskosten und den ordentlichen laufenden Unterhalt zu bestreiten. Da sich Unterhalts- und Personalaufwand bei dieser nostalgischen Bahn nicht weiter senken lassen, sind immer wieder Ideen im Marketing gefragt, welche die Nachfrage beleben und Verkehrserträge in ausreichender Höhe sichern. Das Gesamtkonzept lässt sich unter dem Slogan «Top of Swiss Tradition» zusammenfassen. Als Gipfelattraktion wird künftig der Rundweg zwischen Hotel und Alpengarten als Swiss Flower Panorama Cheese Trail attraktiv inszeniert. Mit Fotopoints werden die Gäste animiert, die Schönheit der Schynigen Platte über Social Media in die weite Welt zu tragen. Das Thema der Schweizer Alpenflora wird in populärer Art thematisiert und erschliesst sich so auch einem sehr breiten Publikum. Eine authentische Schaukäserei und ein neuer Spielplatz mit Blumen ergänzen künftig den spannenden Spaziergang. Das traditionelle Berghotelangebot mit Blumen und Käse wird um eine Wellnessmöglichkeit und mit Erlebniszimmern ergänzt. Francine Jordi mit ihrem Hund Theo und neu auch Marc Trauffer sind Markenbotschafter für die Schynige Platte-Bahn. Die sympathische Kuh Lily, für die Schynige Platte von Trauffer entworfen, wird zum Maskottchen für die gesamten Jungfraubahnen.

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 laufende 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 sorgt dafür, 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 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 Haltestelle Grindelwald Terminal zwei Optionen: Eine betrifft den Ausbau der Station Burglauenen inklusive Strassenunterführung, die eingelöst werden soll, und die andere die Sanierung einer Brücke, die aufgrund der aktuellen geologischen Messungen voraussichtlich nicht beansprucht werden muss.

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 «12 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, die Tourismusorganisation der UNO, beziffert das weltweite Wachstum der Ankünfte im Jahr 2018 mit 6%. Dies ist nur ein sehr leichter Rückgang gegenüber dem Rekordwachstum im Vorjahr. Die UNWTO rechnet auch für 2019 mit einem weiteren Wachstum von 3 bis 4 Prozenten. Mit dieser etwas moderaten Rate bewegt sich der Tourismus im historischen Ausmass des positiven Trends.⁵ In der Schweiz haben die Ankünfte 2018 um 3,7% zugenommen.⁶

Für die Berner Oberland-Bahnen AG bedeutet dies, dass das Potenzial für ein zufriedenstellendes Jahr 2019 im Reisegeschäft (BOB) 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 in der warmen und sonnigen Sommersaison 2018 durchaus positiv manifestierte – 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.

RISK MANAGEMENT

Im Rahmen des Risikomanagements der Jungfraubahnen befasst sich die Berner Oberland-Bahnen AG mit möglichen Ereignissen, welche die Erreichung von strategischen und den damit verbundenen finanziellen Zielen infrage stellen könnten. Entsprechend bewerten wir diese aufgrund ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung auf den EBIT. Die Ereignisse können den kommerziellen Erfolg, die Partnerschaften, die Reputation, die Organisation (hier namentlich die Sicherheit von Menschen, die Gefährdung von Sachwerten, die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Daten und die Know-how-Sicherung), die Finanzen sowie die Governance und die Compliance betreffen. Dabei werden sowohl Chancen als auch Gefahren identifiziert. Die strategischen Risiken wer-

den regelmässig im Rahmen der Aktualisierung der SWOT-Analyse des Verwaltungsrates besprochen. Die Gesamtheit der Unternehmensrisiken wird über ein integriertes, prozessorientiertes und zertifiziertes Qualitätsmanagement erfasst und stufengerecht gesteuert.

Die Jungfraubahnen verfügen über ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes internes Kontrollsystem (IKS). Mit diesem Instrument wird im besonders sensiblen Bereich der Finanzen die Compliance überprüft und bezüglich der Richtigkeit und Zuverlässigkeit der Berichterstattung Sicherheit geschaffen.

Die IT-Sicherheitspolitik der Jungfraubahnen verfolgt einen Best-practice-Ansatz. Die Regeln sind in der IT-Sicherheitspolitik, der IT-Sicherheitsrichtlinie für Mitarbeiter und in der IT-Passwortrichtlinie/im Benutzerbegriffungskonzept festgehalten. Risikobasiert werden darüber hinaus für alle geschäftsrelevanten Anwendungen besondere Servicelevel definiert und der Change-Prozess durch eine Fachgruppe überwacht. Der interne Datenschutzbeauftragte beaufsichtigt die Datensammlungen mit schützenswerten Personendaten, berät die Verantwortlichen in der Handhabung und berichtet der Geschäftsleitung mindestens jährlich über die Belange des Datenschutzes und die Ergebnisse und Empfehlungen aus seinen Prüfungen. Dabei orientieren sich die Jungfraubahnen an der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der EU, obwohl der Schweizer Nachvollzug in der Gesetzgebung noch nicht in Kraft ist. Die notwendigen Anpassungen für Datensammlungen mit internationalem Bezug wurden entsprechend prioritär behandelt.

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 positioniert (Risiko-profil). Der Risikokatalog der Jungfraubahnen gibt eine Übersicht über die operativen Risiken und wird jährlich überarbeitet. Der Verwaltungsrat diskutiert und ergänzt die sogenannten

⁵UNWTO World Tourism Barometer, Volume 17, Issue 1 – January 2019.

⁶Bundesamt für Statistik.

strategischen Risiken, wenn notwendig, jedoch mindestens einmal jährlich. Eng mit dem Risikomanagement verknüpft sind die externen und internen Audittätigkeiten. 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 Qualitätsmanagement-Zertifikat ISO 9001/2015 regelmässig extern auditiert.

Die Sicherstellung der Compliance bei laufend zunehmender Regulierungsdichte, die mit einer Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Thematik einhergeht, hat aufgrund der Vorfälle bei der Postauto AG in der Branche stark an Bedeutung gewonnen. Bei den Jungfraubahnen laufen derzeit ebenfalls Bestrebungen, den Umgang mit der Compliance stärker zu systematisieren. Zu diesem Zweck werden die Felder, in denen Regelverstösse drohen, systematisch evaluiert und bewertet. Anschliessend werden allenfalls Massnahmen getroffen und neue Instrumente eingeführt. Als kleines Unternehmen ist es schwierig, alle Regeln gut zu erfüllen und dabei die Kosten nicht explodieren zu lassen. Im Vordergrund steht bei der Priorisierung unserer Compliancemaassnahmen unverändert die Sicherheit für die Kundinnen und Kunden und für die Mitarbeitenden.

Das Scheitern von Projekten ist eine wichtige Risikoposition im Katalog eines naturgemäss investitionsgetriebenen Transportunternehmens, das Eisenbahnen unterhalten und zeitgemäss erneuern muss. Derzeit stellt das Grossprojekt V-Bahn entsprechende Herausforderungen an die Projektsteuerung. Diese wird von einem speziell aus Vertretern der Jungfraubahnen (inklusive Berner Oberland-Bahnen AG) und der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG gebildeten Board wahrgenommen. Dieses berichtet alle drei Monate an die Verwaltungsräte der Jungfraubahn Holding AG, der Berner Oberland-Bahnen AG und der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG. Neben der Kostenkontrolle, dem Terminplan und dem Monitoring von Notwendigkeit und Mehrwert allfälliger Projektanpassungen werden die Sicherheit, die Arbeitsvergabe, die Vorbereitung der Betriebsübergabe sowie die Qualität und spezifische Risiken der Bauausführung besprochen. Das interne Reporting wird durch einen Bericht eines unabhängigen Experten ergänzt.

VERWALTUNGSRAT, GESCHÄFTSLEITUNG

Stephanie Dübi ist aufgrund der Bestimmungen von Art. 762 Abs. 1 OR und Art. 16 Abs. 1 der Statuten direkt durch den Regierungsrat des Kantons Bern gewählt. Ihr Mandat endet infolge Pensionierung mit der Generalversammlung 2019. Neu in den Verwaltungsrat der Berner Oberland-Bahnen AG hat der Regierungsrat Frau Cornelia Hofstetter delegiert. Der gesamte übrige Verwaltungsrat ist bis zur Generalversammlung 2019 gewählt. Alle stellen sich für eine Wiederwahl zur Verfügung. Der Verwaltungsrat konstituierte sich in seiner aktuellen Zusammensetzung wie folgt: David-André Beeler, Präsident, Peter Balmer, Vizepräsident, und Christoph Schläppi (nicht Mitglied), Sekretär.

Im Internet unter <https://www.jungfrau.ch/de-ch/unternehmen/investoren/berner-oberland-bahnen-ag/verwaltungsrat/> finden Sie laufend aktualisierte Angaben zu den Verwaltungsräten. Die Aufgaben des Verwaltungsrats sind in den Statuten und im Organisationsreglement festgelegt. Dieses enthält eine detaillierte Kompetenzordnung zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Das Organisationsreglement finden Sie im Internet unter <https://www.jungfrau.ch/de-ch/unternehmen/investoren/berner-oberland-bahnen-ag/aktionaersinformationen/>. Der Verwaltungsrat traf sich im Jahre 2018 zu vier mehrstündigen Sitzungen.

Seit Juni 2017 besteht die Geschäftsleitung unverändert aus den drei Mitgliedern Urs Kessler, CEO, Christoph Seiler, CFO, und Christoph Schläppi, Corporate Secretary.

FÜHRUNG DER OPERATIVEN EINHEITEN

Per 1. Januar 2018 wurde die Aufbauorganisation formell an die prozessorientierte Ablauforganisation angepasst. In den Hauptprozessen der Ablauforganisation wird neben den Geschäftsfeldern der Jungfraubahn-Gruppe auch die Tätigkeit Berner Oberland-Bahnen AG beschrieben. Etliche Fach- und Supportbereiche unterstützen den Wertschöpfungsprozess. Geschäftsfeldleiter der Berner Oberland-Bahnen ist Thomas Aebischer, er wird durch Werner Amacher, Betriebsleiter Schynige Platte-Bahn, unterstützt. Den Geschäftsfeldleitern kommt in der Organisationsmatrix die Rolle des Bestellers der Leistungen der Fach- und Supportbereiche zu. Diese werden von folgenden Kadern geleitet:

- Markus Balmer, Technik
- Patrizia Bickel, Corporate Communications
- Matthias Bütler, Marketing
- Dominik Liener, Infrastruktur
- Reto Mettler, Gastronomie
- Andreas Piattini, Human Resources
- Christoph Seiler, Finanzen
- Urs Siegenthaler, Informatik
- Stefan Würigler, Betrieb

DANK

Stephanie Dübi wurde per 1. Januar 2011 vom Regierungsrat des Kantons Bern in den Verwaltungsrat der Berner Oberland-Bahnen AG delegiert. Ihr Mandat im Verwaltungsrat der Berner Oberland-Bahnen AG wird mit der Generalversammlung 2019 enden. Die erfahrene Juristin aus dem Generalsekretariat der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion ist eine profunde Kennerin der verkehrspolitischen Gesamtzusammenhänge. Sie ist nicht nur mit den entsprechenden Regierungsratsgeschäften, sondern auch mit der politischen Stimmungslage im Parlament bestens vertraut und skizzierte dem Verwaltungsrat jeweils den Rahmen des rechtlich und politisch Mach- bzw. Vertretbaren. Als treibende und moderierende Kraft engagierte sie sich stark in der umfassenden Strategieüberprüfung, die vom Verwaltungsrat in den Jahren 2012 bis 2014 vorgenommen wurde. Mit dem Ergebnis, sich am V-Bahn-Projekt aktiv beteiligen und die Schynige Platte-Bahn als Nostalgiebahn erhalten zu wollen, zeigte die Strategie 2020 schliesslich auch die Handschrift der von Stephanie Dübi vertretenen nachhaltigen Verkehrspolitik. Die Entlastung der Strasse durch die Bahn und der Erhalt einer historischen Zeitzeugin aus der Pionierzeit der Bergbahnen entsprachen ihren persönlichen Überzeugungen und Anliegen. Neben ihrem Engagement für die klare strategische Positionierung lag Stephanie Dübi auch viel an einer guten Compliance sowie einem sorgfältigen und bedachten Vorgehen im Veränderungsmanagement und in personellen Fragen. Projektleiter hatten ihr jeweils genau darzulegen, wie sie ihr Vorhaben in die operativen Abläufe integrieren wollten und was jeweils vorgesehen war, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter frühzeitig und zielführend in den Erneuerungsprozess miteinzubeziehen. Ihr Gespür für die Anliegen der öffentlichen Hand und die berechtigten Sorgen und Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, brachte sie immer wieder in die Diskussionen im Verwaltungsrat mit ein. Die Kolleginnen und Kollegen im Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken Stephanie Dübi bestens für ihren grossen Einsatz für die Berner Oberland-Bahnen AG.

Der Verwaltungsrat
Interlaken, 9. April 2019

ERGÄNZUNGEN ZUM FINANZBERICHT

KOMMENTAR ZUR ERFOLGSRECHNUNG

Erneut verzeichnete die Berner Oberland-Bahn operativ eine deutliche Steigerung: Mit CHF 15,0 Mio. realisierte die BOB eine Verkehrsertragssteigerung von CHF 1,1 Mio. bzw. 8,1%. Erfreulich war die Entwicklung bei der Schynige Platte-Bahn: Ihr Verkehrsertrag stieg überproportional zu den Frequenzen um 20,7% auf CHF 4,1 Mio. Im Total erzielte die Unternehmung einen um 10,5% über dem Vorjahr liegenden Verkehrsertrag von CHF 19,1 Mio. Über die letzten fünf Jahre betrug die Steigerung des Verkehrsertrags sogar 30%. Bund und Kanton Bern leisteten 2018 Abgeltungen für den Personenverkehr und die Infrastruktur von CHF 17,5 Mio. Davon entfielen CHF 8,3 Mio. (2017: CHF 8,3 Mio.) auf die Sparte Regionaler Personenverkehr und CHF 9,2 Mio. CHF (2017: CHF 8,6 Mio.) auf die Sparte Infrastruktur. Die Nebenerträge konnten von CHF 5,9 Mio. auf CHF 6,2 Mio. gesteigert werden. Insgesamt erreichte der Betriebsertrag CHF 42,7 Mio. Das sind CHF 2,7 Mio. mehr als 2017.

Der Betriebsaufwand erhöhte sich als Folge des starken Geschäftsgangs um 4,3%. Die Personalkosten nahmen um 1,6% auf CHF 14,7 Mio. zu. Deutlich höher ist der Anstieg bei den Sachkosten, welche um CHF 1,0 Mio. auf CHF 14,4 Mio. zugenommen haben. Nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern resultiert für das Geschäftsjahr 2018 ein Jahresgewinn von CHF 2,1 Mio. (2017: CHF 2,7 Mio.).

Das Ergebnis der Sparte Infrastruktur beträgt CHF 703'361, die Sparte Regionaler Personenverkehr steuert einen Beitrag von CHF 1'280'882 zum Unternehmensgewinn bei. Die Schynige Platte-Bahn verzeichnet einen Jahresgewinn von CHF 90'404 und die Nebengeschäfte weisen einen Gewinn von CHF 18'699 aus.

INVESTITIONSTÄTIGKEIT UND FINANZIERUNG

Nach Jahren mit sehr grossen Investitionen im Zuge der Rollmaterialbeschaffung und Depoterneuerung lag der Schwerpunkt im Berichtsjahr in der Sparte Infrastruktur mit insgesamt CHF 7,6 Mio. CHF 3,0 Mio. wurden im Rahmen des V-Bahn-Projekts für den Bau der Station Grindelwald Terminal aufgewendet. Als zweites grösseres Projekt wurde in Wilderswil die Zentrale Leitstelle für den Eisenbahnbetrieb der Jungfraubahnen für CHF 1,2 Mio. realisiert. Die Finanzierung erfolgte durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020.

In der Sparte Regionaler Personenverkehr betrug das Investitionsvolumen lediglich CHF 0,7 Mio., die primär für die Nachrüstung des älteren Rollmaterials aufgewendet wurden. Die Schynige Platte-Bahn wendete CHF 0,2 Mio. für die erste Etappe der Oberbauerneuerung zwischen dem Grätlilunnel und der Bergstation auf. Im Nebengeschäft wurden CHF 0,5 Mio. in das Gebäude investiert, in dem die Zentrale Leitstelle betrieben wird.

Sämtliche Investitionen beim Regionalen Personenverkehr, bei der Schynige Platte-Bahn und im Nebengeschäft konnten aus eigenen Mitteln bzw. aus Abschreibungsmitteln bestritten werden.

GEWINNVERWENDUNG

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 2'093'346 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 670'176, beträgt CHF 2'763'522. Den Reserven gemäss Art. 36 PBG werden 2/3 des Spartengewinns des Regionalen Personenverkehrs, ausmachend CHF 853'921, den Reserven gemäss Art. 67 EBG wird der Spartenerfolg der Infrastruktur von CHF 703'361 und der allgemeinen Reserve werden CHF 27'000 zugewiesen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 1'179'240 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, für den Vizepräsidenten CHF 19'000 und für ein Verwaltungsratsmitglied CHF 16'000.



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 2018 für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung CHF 129'566 und für die gesamte Geschäftsleitung CHF 279'628 aus.

KENNZAHLEN 2018

	TCHF	2018	2017
Verkehrsertrag			
BOB		14'989	13'870
SPB		4'083	3'384
Total		19'072	17'254
Abgeltung BOB		17'450	16'849
Ergebnisse im Überblick	TCHF		
Berner Oberland-Bahn		1'984	2'691
Schynige Platte-Bahn		90	25
Nebengeschäfte		19	32
Jahresgewinn BOB AG		2'093	2'748
Vollzeitstellen			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		130	131
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		17	15
Total		147	146

ANGABEN ZU DEN SPARTEN

BERNER OBERLAND-BAHN

Die Berner Oberland-Bahn verkehrte 2018 ohne erwähnenswerte Zwischenfälle. Leider verzeichneten die neuen Triebzüge immer wieder einige Kinderkrankheiten, die nach und nach aber immer weniger wurden. Allerdings erweist sich die Kombination von älteren und brandneuen Fahrzeugen in Bezug auf die Steuerungssoftware jeweils als eine ernst zu nehmende Herausforderung. Selten klappt alles auf Anhieb.

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 Hauptausflugziel Jungfrauojoch – Top of Europe von dessen steigenden Besucherzahlen.

VERKEHRSERTRAG BERNER OBERLAND-BAHN

	TCHF	2018	%	2017	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		6'603	44.1	6'487	46.7	1.8
Gruppenreiseverkehr		1'410	9.4	1'333	9.6	5.8
Abonnementsverkehr		7'026	46.9	6'181	44.6	13.7
Erlösminderungen		-400	-2.7	-449	-3.2	-10.9
Total Personenverkehr		14'639	97.7	13'552	97.7	8.0
Gepäckverkehr		349	2.3	317	2.3	10.1
Total Reiseverkehr		14'988	100.0	13'869	100.0	8.1
Güterverkehr		1	0.0	1	0.0	0.0
Verkehrsertrag		14'989	100.0	13'870	100.0	8.1

INFRASTRUKTUR BERNER OBERLAND-BAHN

Zusammen mit der BLS und der zb realisierte die Berner Oberland-Bahnen AG Verbesserungen im Bahnhof Interlaken Ost. Ein klarer Komfortgewinn entstand durch den direkten Zugang zu den Perrons aus dem Zentrum von Interlaken (Westzugang). Zudem wurden weitere Etappen für das Erreichen der Barrierefreiheit realisiert. Schliesslich konnte ein Bereich geräumt werden, der nun für ein Busterminal zur Verfügung steht. Dieses wird im Jahr 2019 von der Gemeinde Interlaken gebaut. Im Rahmen der V-Bahn konnte mit dem Bau der Station Grindelwald Terminal begonnen werden. Die Finanzierung der Infrastrukturausbauten erfolgt über die Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2017 bis 2020.

KENNZAHLEN SPARTE

REGIONALER PERSONENVERKEHR

	TCHF	2018	2017
Personalbestand (Vollzeitstellen)		112	113
Betriebsbeitrag		30'246	28'970
Verkehrsertrag		14'989	13'870
Ertrag Abgeltung		8'279	8'270
Betriebsaufwand		23'053	22'601
Abschreibungen		5'668	4'388
Jahresergebnis		1'281	1'747
Sachanlagen		112'262	113'957

KENNZAHLEN SPARTE

INFRASTRUKTUR

	TCHF	2018	2017
Personalbestand (Vollzeitstellen)		18	18
Betriebsbeitrag		15'426	14'103
Ertrag Trassenpreise		3'896	3'474
Ertrag Abgeltung		9'171	8'579
Betriebsaufwand		10'157	8'978
Abschreibungen		4'567	4'184
Jahresergebnis		703	944
Sachanlagen		84'993	86'479

SCHYNIGE PLATTE-BAHN

Die Schynige Platte-Bahn beförderte 2018 8,1% mehr Gäste als im Vorjahr und liegt mit 126'998 Bergankünften deutlich über der Zielmarke von 100'000 Besuchern. Vor allem die Monate Juli (+17,4%) und September (+44,6%) weisen einen deutlichen Gästezuwachs aus.

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 drei bis zu acht Tagen vereint, ist eine ideale Grundlage für die Feriengestaltung in der Region.

**KENNZAHLEN SPARTE
SCHYNIGE PLATTE-BAHN**

	TCHF	2018	2017
Personalbestand (Vollzeitstellen)		17	15
Betriebsertrag		4'991	4'262
Verkehrsertrag		4'083	3'384
Betriebsaufwand		3'837	3'680
Abschreibungen		1'044	556
Jahresergebnis		90	25
Sachanlagen		4'942	5'545

VERKEHRSERTRAG SCHYNIGE PLATTE-BAHN

	TCHF	2018	%	2017	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2'469	60.5	2'297	67.9	7.5
Gruppenreiseverkehr		313	7.7	196	5.8	59.7
Abonnementsverkehr		1'412	34.6	970	28.7	45.6
Erlösminderungen		-125	-3.1	-95	-2.8	31.6
Total Personenverkehr		4'069	99.7	3'368	99.6	20.8
Gepäckverkehr		2	0.0	4	0.1	-50.0
Total Reiseverkehr		4'071	99.7	3'372	99.7	20.7
Güterverkehr		12	0.3	12	0.3	0.0
Verkehrsertrag		4'083	100.0	3'384	100.0	20.7

DAS V-BAHN-PROJEKT

Das V-Bahn-Projekt ist ein Gemeinschaftswerk der Jungfrau-bahn AG, der Wengernalpbahn AG, der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG, der Berner Oberland-Bahnen AG und der Grindelwald Grund Infrastruktur AG. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund wird die neue 3S-Bahn «Eigerexpress» in 15 Minuten zum Eigergletscher fahren und die Zehnergondelbahn zum Männlichen. Durch die Haltestelle Grindelwald Terminal der Berner Oberland-Bahn erhält die V-Bahn einen Anschluss an das nationale Eisenbahnnetz. Die Streckenführung der 3S-Bahn garantiert eine einmalige Aussicht auf die weltberühmte Eigernordwand. Die Reisezeiten zum Jungfraujoch und ins Skigebiet werden mit bis zu 47 Minuten Zeitgewinn deutlich verkürzt.

Am 11. Juni 2018 konnten die Bauarbeiten an den Kernelementen der V-Bahn aufgenommen werden. Der offizielle Spatenstich wurde am 3. Juli 2018 in Grindelwald, wo der neue Terminal und das Parkhaus entstehen, gefeiert. Durch die anhaltend optimalen Wetterbedingungen konnten danach vor allem in den Monaten Juli bis November 2018 wichtige Baufortschritte erzielt werden. Bei den Stationen Gondelbahn Grindelwald-Männlichen und 3S-Bahn «Eigerexpress» konnten

die Spansschächte fertiggestellt und der Rohbau der neuen Talstationen aufgenommen werden. Zudem wurden auf der Strecke des «Eigerexpress» drei der sieben Stützen fertiggestellt. Um die herausfordernden Bauarbeiten für die neue 3S-Bahn in diesem Gelände bestmöglich zu unterstützen, wurde eine Materialeilbahn ab Salzegg bis zum Eigergletscher errichtet.

Der Rohbau der Perronanlage für die Station Grindelwald Terminal wurde zum Jahresende fertiggestellt. Per Ende November wurden die vorfabrizierten Elemente der Personenunterführung eingebaut. Die neue Station Grindelwald Terminal wird entlang des bestehenden Gleises positioniert. Das rund 140 Meter lange und 4,6-7,7 Meter breite Perron wird überdacht. Der Verbindungskorridor zum Terminal schliesst im oberen Drittel des Perrons an. Der öffentliche Zugang erfolgt ab der Kantonsstrasse im Bereich der Garage Rothenegg. Durch die neue Station der Berner Oberland-Bahn erhalten die beiden 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.



FACTS & FIGURES ZUR NEUEN BOB STATION BIS ZUR FERTIGSTELLUNG AM 14. DEZEMBER 2019

Aushub insgesamt:

1000 m³ oder 100 LKW-Fahrten (10 m³ pro Fahrt)

Schalung Wände:

2600 m² oder 1/3 Fussballfeld

Ortsbeton:

750 m³ oder 125 LKW-Fahrten (6 m³ pro Fahrt)

Bewehrungsstahl:

91 Tonnen

Anzahl Anker:

240 Stück auf einer Länge von 2400 m

Bis Ende April 2019 wurden die Stützmauern mit Auffüllung für die neue Perronanlage fertig errichtet. Danach erfolgte das Versetzen der Perronwinkel bis Anfang Mai. Um die Personenbeförderung entsprechend gewährleisten zu können, verkehrte während dieser Zeit ein Bahnersatzbetrieb zwischen Zweilütschinen und Grindelwald.

Bis Ende Mai 2019 werden die Stützen für die Dachkonstruktion vorbereitet. Das Aufrichten erfolgt danach von Anfang bis Mitte Juni 2019. Die Ausrüstung der Station Grindelwald Terminal mit Lift, der Beleuchtung, der Lautsprecheranlage sowie den benötigten Markierungen erfolgt planmässig im August und September 2019.

Wir freuen uns darauf die neue Station der Berner Oberland-Bahn am 14. Dezember 2019 in Betrieb zu nehmen!





FINANZBERICHT

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

BILANZ

per 31. Dezember

AKTIVEN

	TCHF	Anmerkung	2018	2017
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel		1	15'008	11'789
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			2'294	1'523
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Dritten			9'150	6'147
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Beteiligungen			0	653
Aktive Rechnungsabgrenzung			702	353
Total Umlaufvermögen			27'154	20'465
Anlagevermögen				
Beteiligungen		2	50	56
Sachanlagen			203'542	206'660
Sachanlagen im Bau			6'526	5'507
Ersatzteile			831	865
Immaterielle Werte			387	510
Total Anlagevermögen			211'336	213'598
Total Aktiven			238'490	234'063

PASSIVEN

	TCHF	Anmerkung	2018	2017
Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			73	165
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			4'000	11
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Aktionären			92	74
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen			1'151	0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			442	189
Kurzfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton			672	672
Passive Rechnungsabgrenzung			2'173	2'188
Kurzfristige Rückstellungen			370	372
Total kurzfristiges Fremdkapital			8'973	3'671
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		3	86'000	90'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			359	425
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		4	99'352	98'256
Langfristige Rückstellungen			835	835
Total langfristiges Fremdkapital			186'546	189'516
Total Fremdkapital			195'519	193'187
Eigenkapital				
Aktienkapital			12'341	12'341
Gesetzliche Gewinnreserven			986	982
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)			7'062	6'119
Reserven Art. 36 PBG (Personenverkehr)			9'906	8'159
Gewinnvortrag			670	616
Statutarische und beschlussmässige Gewinnreserven			9'954	9'953
Freiwillige Gewinnreserven			10'624	10'569
Eigene Kapitalanteile		5	-41	-42
Jahresergebnis			2'093	2'748
Total Eigenkapital			42'971	40'876
Total Passiven			238'490	234'063

ERFOLGSRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember

GESAMTUNTERNEHMUNG

	TCHF	2018	2017
Betriebsertrag			
Verkehrsertrag		19'072	17'254
Abgeltung durch öffentliche Hand		17'450	16'849
Dienstleistungsertrag		4'138	4'100
Mietsertrag		1'381	1'316
Übriger Ertrag		265	282
Aktivierte Eigenleistungen		443	214
Total Nebenertrag		6'227	5'912
Total Betriebsertrag		42'749	40'015
Betriebsaufwand			
Personalaufwand		-14'723	-14'490
Aufwand für Dienstleistungen		-5'474	-5'002
Mietaufwand		-413	-385
Unterhalt, Erneuerung und Rückbau		-2'424	-2'696
Nicht aktivierbare Investitionskosten		-384	-200
Versicherungen und Schadenersatz		-284	-384
Energie und Verbrauchsmaterial		-1'940	-1'827
Allgemeiner Aufwand		-1'685	-1'360
Informatik		-897	-713
Marketing		-855	-816
Total übriger betrieblicher Aufwand		-14'356	-13'383
Total Betriebsaufwand		-29'079	-27'873
EBITDA		13'670	12'142
Abschreibungen		-11'310	-9'153
Operatives Ergebnis		2'360	2'989
Finanzaufwand		-326	-377
Finanzertrag		87	149
Total Finanzergebnis		-239	-228
Gewinn vor Steuern		2'121	2'761
Direkte Steuern		-28	-13
Jahresgewinn		2'093	2'748

GELDFLUSSRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember

	TCHF	2018	2017
Jahresgewinn		2'093	2'748
Abschreibungen		11'310	9'153
Veränderung Rückstellungen (fondsunwirksam)		-2	44
Wertberichtigung Finanzanlagen		0	1
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		-2	30
Cashflow vor Veränderung Nettoumlaufvermögen		13'399	11'976
Zunahme Forderungen inkl. aktive Rechnungsabgrenzung		-3'470	-4'806
Abnahme / Zunahme Verbindlichkeiten inkl. passive Rechnungsabgrenzung		1'304	-4'008
Abnahme Vorauszahlungen für Leistungen		-66	-66
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		11'167	3'096
Investitionen in Sachanlagen		-9'051	-32'352
Devestitionen von Beteiligungen		6	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-9'045	-32'352
Free Cashflow		2'122	-29'256
Erhöhung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		1'768	663
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		-672	-672
Erhöhung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten		0	25'000
Rückzahlung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten		0	-500
Investition in eigene Kapitalanteile		0	-2
Devestition von eigenen Kapitalanteilen		1	0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		1'097	24'489
Veränderung flüssige Mittel		3'219	-4'767
Flüssige Mittel 1. Januar		11'789	16'556
Flüssige Mittel 31. Dezember		15'008	11'789
Veränderung flüssige Mittel		3'219	-4'767

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.

RESERVEN ART. 36 PBG UND ART. 67 EBG

Bei der Berner Oberland-Bahnen AG handelt es sich um eine dem Eisenbahn- und Personenbeförderungsgesetz unterstellte konzessionierte Transportunternehmung (KTU). Überschüsse aus der von Bund und Kanton Bern finanzierten Verkehrssparte sind gemäss Art. 36 PBG der Reserve für künftige Fehlbeträge im Personenverkehr zuzuweisen. Überschüsse in der vom Bund finanzierten Sparte Infrastruktur werden gem. Art. 67 EBG der entsprechenden Reserve der Infrastruktur zugewiesen. Fehlbeträge in abgeltungsberechtigten Sparten werden den entsprechenden Reserven entnommen. Die Veränderung der Reserven Art. 36 PBG gegenüber dem Vorjahr im Betrag von CHF 1'747'032 ergibt sich aus der Zuweisung des Spartenergebnisses Regionaler Personenverkehr (RPV) 2017. Die Veränderung der Reserven Art. 67 EBG ergibt sich durch die Zuweisung des Spartenergebnisses Infrastruktur 2017 im Umfang von CHF 943'683.

BETRIEBSERTRAG

Die Erträge umfassen den Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens aus dem Verkauf von Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und werden nach Abzug von Preisnachlässen sowie Rabatten ausgewiesen. Die Erfassung der Erträge erfolgt zum Zeitpunkt der Leistungserbringung. Die wichtigsten Erlösquellen der Berner Oberland-Bahnen AG sind die Verkehrserträge und die Abgeltungen der öffentlichen Hand. Die Abgeltungen der öffentlichen Hand umfassen Zahlungen des Bundes und des Kantons Bern für den Regionalen Personenverkehr und die Infrastruktur im Umfang der ungedeckten Kosten. Die Abgeltungen und die dafür zu erbringenden Leistungen durch die KTU werden mit den Bestellern im Voraus vereinbart. Die entsprechenden Abgeltungszahlungen werden periodengerecht im Ertrag erfasst.

ANGABEN ZU BILANZPOSITIONEN

	TCHF	2018	2017
1. Flüssige Mittel			
Zweckgebundene Mittel für Investitionen der Sparte Infrastruktur nach Art. 56 EBG.		1'377	2'920
2. Beteiligungen (Beteiligungs- und Stimmrechtsanteil sind jeweils identisch)			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31.12.2018: CHF 100'000)		33%	33%
RAILplus AG, die Meterspurigen, Aarau (Aktienkapital per 31.12.2018: CHF 256'000)		7%	9%
3. Fälligkeitsstruktur langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten			
Darlehen bis 5 Jahre		11'000	15'000
Darlehen über 5 Jahre		75'000	75'000
4. Fälligkeitsstruktur langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten			
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton bis 5 Jahre		1'655	2'327
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton		97'697	95'929
Total		99'352	98'256

	TCHF	2018	2017	
5. Eigene Kapitalanteile				
Bestand 1. Januar		(2018: 493 Aktien, 2017: 462 Aktien)	42	40
Käufe		(2018: keine Aktien, 2017: 31 Aktien)	0	2
Verkäufe		(2018: 20 Aktien, 2017: keine Aktien)	-1	0
Erfolg		(2018: 473 Aktien, 2017: 493 Aktien)	0	0
Bestand 31. Dezember			41	42

Im Berichtsjahr wurden keine eigene Aktien erworben (Vorjahr 31 zu einem Durchschnittskurs von CHF 70.00) und 20 eigene Aktien zu einem Durchschnittskurs von CHF 105.00 veräussert (Vorjahr keine).

DIVERSE ANGABEN

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

	TCHF	2018	2017
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		86'023	67'482
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		244'165	235'331
Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung		250'000	250'000
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter			
Solidarhaftung für sämtliche Mehrwertsteuerschulden der Jungfrauabahn		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		60	50
Betrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten Aktiven			
Sicherstellung Baurechtszins zugunsten der Schweizerischen Eidgenossenschaft		24	24
Mietverpflichtungen aus langfristigen Mietverträgen		1'128	723
davon fällig innerhalb 1 Jahr		47	17
davon fällig in 1 bis 5 Jahren		152	32
davon fällig in mehr als 5 Jahren		929	674
Investitionsverpflichtungen		322	156
Honorar der Revisionsstelle		23	20
Nettoauflösung stille Reserven		0	36

SUBVENTIONSRECHTLICHE PRÜFUNG DER JAHRESRECHNUNG

Gemäss Art. 37 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes prüft das BAV, ob die Jahresrechnung mit den gesetzlichen Vorschriften und den darauf basierenden Vereinbarungen über Beiträge und Darlehen der öffentlichen Hand übereinstimmen. Aufgrund von Änderungen in der Rechtsgrundlage (Bundesgesetz über das Stabilisierungsprogramm 2017-2019) werden die subventionsrechtlichen Prüfungen des BAV ab Geschäftsjahr 2017 periodisch oder nach Bedarf und nicht mehr zwingend jährlich durchgeführt. Mit Schreiben vom 04.04.2019 hat das BAV mitgeteilt, dass es nach Art. 37 Abs. 2 PBG die Jahresrechnung 2018 der Berner Oberland-Bahnen AG subventionsrechtlich nicht geprüft hat.

ANLAGERECHNUNG

SACHANLAGEN- UND ABSCHREIBUNGSSPIEGEL

	TCHF Anschaffungswerte			Abschreibungen			Bestand 31.12.	Bilanzwert 31.12.
	Bestand 1.1.	Zugang	Abgang	Bestand 1.1.	Zugang	Abgang		
Berner Oberland-Bahn (BOB)								
Grundstücke	1'552	24	–	1'576	–	–	–	1'576
Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung	11'754	–	–	11'754	5'809	255	6'064	5'690
Kunstabauten	37'843	–	–	37'843	3'207	796	4'003	33'840
Fahrbahn	49'692	547	-25	50'214	28'873	1'349	30'197	20'017
Bahnstromanlagen	15'260	823	-503	15'580	9'249	724	9'470	6'110
Sicherungsanlagen	15'270	307	–	15'577	6'557	639	7'196	8'381
Niederspannungs- und Telekomanlagen	4'456	656	-128	4'984	2'315	278	2'465	2'519
Publikumsanlagen	9'742	38	-77	9'703	3'855	325	4'103	5'600
Fahrzeuge für die Instandhaltung	1'088	–	–	1'088	490	57	547	541
Betriebsmittel und Diverses	958	575	-25	1'508	781	33	789	719
Total Infrastruktur	147'615	2'970	-758	149'827	61'136	4'456	64'834	84'993
Schienenfahrzeuge	137'870	3'883	-12'357	129'396	54'291	4'398	46'332	83'064
Übrige Sachanlagen Verkehr	35'136	11	–	35'147	4'758	1'191	5'949	29'198
Total Verkehr	173'006	3'894	-12'357	164'543	59'049	5'589	52'281	112'262
Total Berner Oberland-Bahn	320'621	6'864	-13'115	314'370	120'185	10'045	117'115	197'255
Schynige Platte-Bahn (SPB)								
Schienenfahrzeuge	705	–	–	705	612	28	640	65
Übrige Sachanlagen Bahn	4'980	426	-74	5'332	2'747	349	3'022	2'310
Berghotel Schynige Platte	5'795	–	–	5'795	2'577	651	3'228	2'567
Total Schynige Platte-Bahn	11'480	426	-74	11'832	5'936	1'028	6'890	4'942
Nebengeschäft								
Grundstücke und Bauten	978	697	–	1'675	299	31	330	1'345
Total Nebengeschäft	978	697	–	1'675	299	31	330	1'345
Sachanlagen im Bau								
BOB Infrastruktur	1'117	7'839	-3'205	5'751	–	–	–	5'751
BOB Verkehr	3'781	745	-3'973	553	–	–	–	553
SPB	434	326	-538	222	–	–	–	222
NG	175	524	-699	–	–	–	–	–
Total Sachanlagen im Bau	5'507	9'434	-8'415	6'526	–	–	–	6'526
Ersatzteile								
BOB Infrastruktur	563	–	-41	522	537	6	522	–
BOB Verkehr	2'487	70	-157	2'400	1'684	60	1'587	813
SPB	630	–	-2	628	594	16	610	18
Total Ersatzteile	3'680	70	-200	3'550	2'815	82	2'719	831
Immaterielle Werte								
BOB Infrastruktur	1'644	–	–	1'644	1'152	105	1'257	387
BOB Verkehr	146	–	–	146	127	19	146	–
Total immaterielle Werte	1'790	–	–	1'790	1'279	124	1'403	387

INVESTITIONSRECHNUNG INFRASTRUKTUR BERNER OBERLAND-BAHN

	TCHF	Anlagen im Bau 01.01.	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total Investitionen	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau 31.12.
Grundstücke		-	24	-	24	-	24	-
Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung		-	47	-	47	47	-	-
Kunstabauten		-	17	-	17	-	-	17
Fahrbahn		-	1'577	44	1'621	97	547	977
Bahnstromanlagen		270	571	20	591	1	823	37
Sicherungsanlagen		67	284	5	289	49	307	-
Niederspannungs- und Telekomanlagen		-	635	26	661	5	656	-
Publikumsanlagen		777	4'406	91	4'497	7	38	5'229
Fahrzeuge für die Instandhaltung		-	7	81	88	-	-	88
Betriebsmittel und Diverses		3	604	-	604	29	575	3
Beiträge Dritter		-	-600	-	-600	-	-	-600
Total Sachanlagen Infrastruktur		1'117	7'572	267	7'839	235	2'970	5'751
Total immaterielle Werte Infrastruktur		-	-	-	-	-	-	-
Total		1'117	7'572	267	7'839	235	2'970	5'751

REVISIONSBERICHT



**KPMG AG
Wirtschaftsprüfung**

Hofgut
CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112
CH-3000 Bern 15

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

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der

Berner Oberland-Bahnen AG, Interlaken

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Berner Oberland-Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 24 bis 30), für das am 31. Dezember 2018 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 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir weisen auf Anmerkung „subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung“, im Anhang der Jahresrechnung hin, in der dargelegt ist, dass das Bundesamt für Verkehr BAV mit Schreiben vom 04. April 2019 mitgeteilt hat, dass es keine subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung 2018 nach Art. 37 Abs. 2 PBG durchgeführt hat. Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diesen Sachverhalt nicht eingeschränkt.

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

Thomas Wyss
Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 9. April 2019

STATISTISCHE ANGABEN

STATISTISCHE ANGABEN BERNER OBERLAND-BAHN

Jahr	Beförderte Reisende (Frequenzen)	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Aufwand- 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
2018	3'444'273	1'322	14'988'617	1'984'243	104.5	2018

STATISTISCHE ANGABEN SCHYNIERGE PLATTE-BAHN

Jahr	Beförderte Reisende (Frequenzen)	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Aufwand- 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
2018	248'705	108	4'083'623	90'404	102.3	2018

TECHNISCHE ANGABEN

		Berner Oberland-Bahn	Schynige Platte-Bahn
Technische 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	–
Niveaureisungen		49	12
Fahrzeuge			
Niederflurtriebzüge		6	
Triebwagen		4	
Lokomotiven			
elektrische		1	11
Dampf		–	1
Traktoren		1	
Donelli (Esta) Tm		1	
Gleisstopfmaschine		1	
Steuerwagen		3	
Niederflur-Gelenksteuerwagen		8	
Personenwagen		3	20
davon offene Sommerwagen		–	4
Gepäckwagen		1	
Dienstwagen		10	10
Sitzplatzangebot	Plätze	2'566	996
Höchstgeschwindigkeiten			
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

EINLADUNG ZUR ORDENTLICHEN GENERALVERSAMMLUNG DER AKTIONÄRE

4. JUNI 2019, 10.00 UHR, KONGRESSSAAL, GRINDELWALD

TRAKTANDEN:

1. Geschäftsbericht mit Lagebericht und Jahresrechnung 2018

Antrag des Verwaltungsrates: Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Lagebericht und Jahresrechnung 2018.

2. Verwendung des Bilanzgewinns

Jahresgewinn 2018	CHF 2'093'346
Vortrag vom Vorjahr	CHF 670'176
Bilanzgewinn	CHF 2'763'522
Zuweisung 2/3 Spartenergebnis RPV an Reserven Art. 36 PBG	CHF -853'921
Zuweisung Spartenergebnis Infrastruktur an Reserven Art. 67 EBG	CHF -703'361
Zuweisung an allgemeine Reserve	CHF -27'000
Zur Verfügung der Generalversammlung	CHF 1'179'240

Antrag des Verwaltungsrates: Verzicht auf Ausschüttung einer Dividende und Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 1'179'240 auf neue Rechnung.

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Ausschüttung einer Dividende von 5% (CHF 5 pro Namenaktie à nom. CHF 100), ausmachend CHF 617'050, aus der freien Reserve.

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung

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

4. Anträge Rolly Fly SA Holding

a.) Formell korrekte Erweiterung des Verwaltungsrats

Antrag Rolly Fly SA Holding: Abberufung der durch eine nicht ordentlich traktandierte Wahl gewählten Mitglieder; anschliessend Neuwahl.

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

b.) Rückführung des ungerechtfertigten Vermögenszugangs an einen Aktionär in die Verfügungsgewalt aller Aktionäre.

Antrag Rolly Fly SA Holding: Umbuchung der Erlöse aus den Grundstücksverkäufen, die nicht nachweislich aus Subvention angeschafft wurden, von der Infrastruktur Reserve in die freie Reserve.

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

c.) Inkasso von ungerechtfertigt nicht erhobenen Gewinnaufschlägen

Antrag Rolly Fly SA Holding: Zuführung der ungerechtfertigt nicht erhobenen Gewinnaufschläge als Erträge an die freie Reserve.

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

5. Wahlen

a.) Verwaltungsrat

Antrag des Verwaltungsrates: Wahl von Peter Balmer, Grindelwald, David-André Beeler, Interlaken, Yvonne Hunkeler, Grosswangen, Andrea Schmid-Hess, Hilterfingen, Martin Schmied, Lauterbrunnen und Bettina Zinnert, Wengen für die Amtsdauer von drei Jahren.

b.) Revisionsstelle

Antrag des Verwaltungsrates: Wahl der BDO AG, Bern, als Revisionsstelle für ein Jahr.

Der Geschäftsbericht mit Lagebericht und Jahresrechnung sowie der Bericht der Revisionsstelle liegen für die Aktionäre ab dem 14. Mai 2019 am Sitz der Gesellschaft in Interlaken auf. Die im Aktienregister eingetragenen Aktionärinnen und Aktionäre erhalten die Zutrittskarte, ein Anmeldeformular, Unterlagen für die Vertretung, ein Antwortcouvert sowie eine Einladungsbroschüre zur Generalversammlung persönlich zugestellt. Buchschluss ist der 28. Mai 2019. Danach werden bis zum 4. Juni 2019 keine Eintragungen im Aktienbuch mehr vorgenommen. Aktionäre, die an der Generalversammlung persönlich teilnehmen wollen, senden die Anmeldung möglichst rasch, jedoch spätestens bis 29. Mai 2019 zurück ans Aktienregister. Aktionäre, die an der persönlichen Teilnahme an unserer Generalversammlung verhindert sind, haben die Möglichkeit, sich durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter, Herr Notar Melchior Schläppi, vertreten zu lassen.

Interlaken, 9. April 2019, der Verwaltungsrat