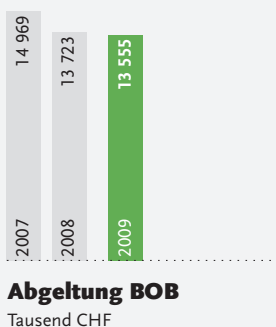
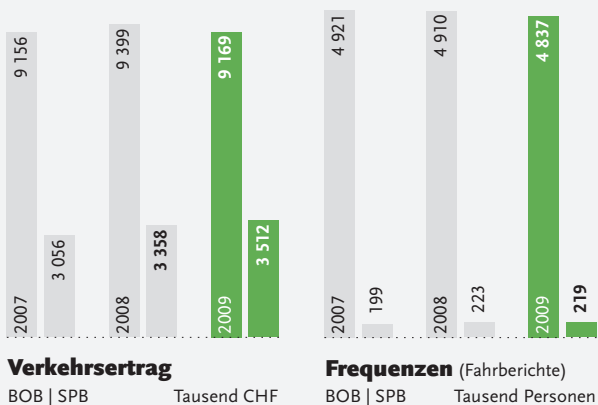


*Geschäftsbericht 2009*

JUNGFRAUBAHNEN

Berner Oberland-Bahnen AG

## Kennzahlen 2009



Ergebnisse im Überblick	CHF	2009	2008
Berner Oberland-Bahn		469 512	1 981 446
Schynige Platte-Bahn		714 958	655 513
Nebengeschäfte		54 825	57 760
<b>Jahresgewinn BOB AG</b>		<b>1 239 295</b>	<b>2 694 719</b>
Vollzeitstellen			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		134	136
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		16	22
<b>Total</b>		<b>150</b>	<b>158</b>

## Organe der Gesellschaft

<b>Verwaltungsrat (VR)</b>		Amtsdauer bis zur GV
Günther Galli, Präsident	Unterseen	2010
David-André Beeler, Vizepräsident	Interlaken	2010
Peter Balmer	Grindelwald	2010
Hans-Kaspar Dick	Münchenbuchsee	2010
Dr. Madeleine Howald	Interlaken	2010
Martin Schmied	Lauterbrunnen	2010
Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:		
Jürg von Känel <sup>1</sup>	Gümligen	

<b>Sekretär des Verwaltungsrates</b>	
Christoph Schläppi	Grindelwald

<b>Revisionsstelle</b>	
KPMG AG	Gümligen 2010

<b>Geschäftsleitung (GL)</b>	
Urs Kessler, Vorsitzender	Wilderswil
Christoph Egger Leiter Wintersport	Grindelwald
Jürg Lauper Leiter Infrastruktur	Spiez
Christoph Schläppi Leiter Corporate Services	Grindelwald
Christoph Seiler Leiter Finanzen und Controlling	Unterseen

<b>Betriebsleiter der Berner Oberland-Bahn</b>	
Stefan Würzler	Goldswil

<b>Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn</b>	
Werner Amacher	Gsteigwiler

<b>Erweiterte Geschäftsleitung</b>	
Therese Jaun Schmid Leiterin Human Resources <sup>2</sup>	Steffisburg
Gabriel Roth Leiter ZfW	Ringgenberg
Stefan Würzler Leiter Vertrieb und Produktion	Goldswil

<sup>1</sup> Amtsdauer bis 31. Dezember 2010.  
<sup>2</sup> Gewählt per 1. 1. 2010.

## Berner Oberland-Bahnen AG, Geschäftsbericht 2009

### Jahresbericht

- 2 Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre
- 9 Details zu den einzelnen Bahnen
- 12 Kommentar zu den Finanzen

### 15–22 Finanzbericht

### 23–26 Corporate Governance

### 27–30 Statistische Angaben

### 31–32 Technische Angaben

### UG 3 Einladung zur ordentlichen Generalversammlung

#### Glossar:

Berner Oberland-Bahnen AG:

Aktiengesellschaft mit Sitz in Interlaken, über deren Geschäftstätigkeit vorliegend berichtet wird.

Berner Oberland-Bahn:

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

BOB:

Abkürzung für Berner Oberland-Bahn.

Schynige Platte-Bahn:

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

SPB:

Abkürzung für Schynige Platte-Bahn.

Jungfraubahnen:

Allianz der Berner Oberland-Bahnen AG mit der Jungfraubahn Holding AG und den Tochtergesellschaften der Jungfraubahn Holding AG. Diese Gesellschaften haben die Geschäftsführung mehrheitlich der Jungfraubahnen Management AG übertragen, an der die Berner Oberland-Bahnen AG ebenfalls beteiligt ist. Alle Beteiligten stehen damit unter einer einheitlichen operativen Führung (Geschäftsleitung Jungfraubahnen).

## Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre

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

Der touristische Reise- und Ausflugsverkehr ist für die *Berner Oberland-Bahnen AG* von grosser Bedeutung. Dies ist allerdings auch jene Ertragssparte, die am empfindlichsten auf Veränderungen im wirtschaftlichen Umfeld reagiert. Sehr schwierig war es daher abzuschätzen, wie gross die negativen Auswirkungen der Schweinegrippe und der Finanzkrise, in welche die Weltwirtschaft seit Ende 2008 immer tiefer hineingeraten war, sein würden. In dieser Situation war überlegtes Handeln angesagt. Wir strafften die Budgets und leiteten vereinzelte Sparmassnahmen ein, vermieden jedoch eine Überreaktion. Bei aller Vorsicht konnten wir auf eine gewisse Beständigkeit in der Nachfrage im Regionalverkehr vertrauen. Die Transportbedürfnisse der einheimischen Wohnbevölkerung sowie der Ausflugs- und Ferienverkehr aus der Schweiz sorgen erfahrungsgemäss für eine recht krisenresistente Grundauslastung. Innerhalb der Jungfraubahnen war man zudem überzeugt, dass schwierige Zeiten auch Chancen bieten würden: Mit gezielten Aktionen positionierte die Gruppe ihre Angebote stärker in den Nah- und Binnenmärkten. Dass es aber gerade eines der besucherstärksten Jahre auch auf der *Schynige Platte* werden würde und dass sehr viele Gäste von Sonderangeboten fürs Jungfraujoch Gebrauch machen würden und dabei meist ab Interlaken im Zug reisten, durften wir uns nicht erhoffen. Umso grösser ist unsere Freude über das tolle Ergebnis:

Auf der *Berner Oberland-Bahn* gingen die Frequenzen nur um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Dies obwohl sich die Zahl der für unsere Unternehmung so wichtigen Gruppenreisenden aus Korea beinahe halbierte. Die *Schynige Platte-Bahn* konnte die Zahl von 100 000 Bergankünften – wie im Vorjahr – erneut deutlich übertreffen und erzielte mit CHF 3,5 Mio. erneut den höchsten Verkehrsertrag aller Zeiten. Insgesamt erreichte der Verkehrsertrag der Unternehmung CHF 12,7 Mio. und lag damit lediglich 0,6 % unter dem des Vorjahres. Total nahm der Betriebsertrag um 2,3% ab.

Dank der erwähnten Straffung der Budgets und einem schonenden Ressourceneinsatz gelang es, den Betriebsaufwand um CHF 0,5 Mio. zu reduzieren.

Unter diesen Umständen können wir wiederum ein sehr erfreuliches Gesamtergebnis der *Berner Oberland-Bahnen AG* präsentieren. Dieses weist einen Gewinn von CHF 1,2 Mio. aus, womit wir nach 2008 und 2007 das drittbeste Ergebnis erzielten. Mit dem auf der abgeltungsberechtigten Talstrecke erzielten Gewinnanteil von CHF 469 512.– wird die Rücklage nach Art. 64 Eisenbahngesetz, die zur Deckung von allfälligen künftigen Verlusten gebildet werden muss, weiter geöffnet. In der Sparte *Schynige Platte-Bahn* bestärkt uns das Rekordergebnis von CHF 714 958.– im Bemühen, die erfolgreiche Neupositionierung mit einem attraktiven und zeitgemässen Neubau des Berghotels auf der *Schynige Platte* zu krönen.

*Die Schynige Platte-Bahn konnte die Zahl von 100 000 Bergankünften – wie im Vorjahr – erneut deutlich übertreffen.*

### **Abgeltung gemäss Art. 49 Eisenbahngesetz (EBG)**

Mit der Abgeltung wird die Talbahn für die von der Öffentlichkeit bestellte Transportdienstleistung entschädigt. Sie ist gegenüber dem Vorjahr erneut zurückgegangen und beträgt noch CHF 13,355 Mio. (– 2,7%), wobei die Zahlungen für die Infrastruktur rund CHF 8,5 Mio. und die Zahlungen für den regionalen Personenverkehr rund CHF 4,8 Mio. ausmachen. Die Reduktion der Abgeltung war möglich, weil die Gesellschaft ihre Ertragskraft weiter steigern konnte. Die öffentlichen Geldgeber, die erneut zunehmend unter grossen Spardruck geraten, können damit etwas entlastet werden.

Im Zuge der Bahnreform ist angedacht, nun auch die Eigentümer der Privatbahnen an einem guten Geschäftsgang partizipieren zu lassen. Es zeichnet sich eine Lösung ab, die eine angemessene «Verzinsung» des Eigenkapitals vorsieht. Eine Dividendenzahlung wird jedoch nur zugelassen sein, sofern die Reserven – darunter auch die Rückstellung nach Art. 64 EGB – genügend geäufnet sind. Diesen kommt somit auch aus Sicht der Corporate Governance eine ganz neue Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang achten wir darauf, die Abgeltungsverhandlungen aufgrund der aktuellen bzw. zukünftigen Ertragslage zu führen. Die in der Vergangenheit ersparten Mittel dürfen uns nicht dazu verleiten, unsere Leistungen verlustbringend anzubieten. Die Reserven sind eine Versicherung für unsere Geschäftsrisiken.

Abgeltungskürzungen sind allerdings auch künftig zu erwarten. Für die *Berner Oberland-Bahnen AG* sind sie eine Anforderung zur Ertragsoptimierung, Kostensenkung und schlimmstenfalls zum Leistungsabbau. Es wird unsere Aufgabe sein, die laufenden Budgets ausgeglichen zu gestalten.

Für die Preisgestaltung auf den Strecken, für die wir Abgeltungsvereinbarungen abschliessen (Talbahn), sind wir an das gesamtschweizerische Preis- und Tarifschema des Direkten Verkehrs gebunden. Die aktuell laufenden Bemühungen um

eine Neugestaltung dieser Tariflandschaft haben entsprechende Bedeutung für unser Unternehmen. Bearbeitet werden mehrere Teilprojekte. Die Jungfraubahnen sind im Projektteam mit Stefan Würigler, dem Leiter der Berner Oberland-Bahn, vertreten.

### **Attraktivitätssteigerung**

Die Auslastung der bestehenden Infrastrukturen ist einer der bedeutendsten Wachstumspfade des Unternehmens. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung hat die entsprechenden Massnahmen unter das Motto «10 Monate Hochsaison» gestellt. Eine wichtige Komponente dieser Strategie ist die Förderung von besonderen Anlässen. 2009 kamen auf Initiative der Jungfraubahnen mit der TV-Sendung «1. Starnacht der Jungfrau Region» und der Folklorewoche «INTERfolk» zwei neue Events hinzu. Die Starnacht bringt neben zusätzlicher Bettenauslastung in der Nebensaison auch einen tollen Werbeeffekt. Sie soll auch in den kommenden Jahren in Interlaken stattfinden und sogar eine Eurovisionssendung werden. «INTERfolk Jungfrau» bietet einen bunten Strauss voller Folklore aus der Schweiz und dem Ausland. Im August 2009 hat ein Cricket-Spiel Indien–Grossbritannien für viel Aufmerksamkeit gesorgt. Indien ist für die Berner Oberland-Bahn ein wichtiger Markt mit viel Potenzial. Im Sommer 2010 wird das Event-Angebot mit einer Freilichtaufführung des Theaterstücks «Alpenrosentango» auf Breitlauenen (erreichbar durch die Schynige Platte-Bahn) weiter ausgebaut.

Die Jungfraubahnen verfügen über ein Online-Ticket-Verkaufssystem, bei dem 71 Verkaufsstellen zu einem Extranet verbunden sind. Über dieses ITS (Internet Ticketing System) kann das gesamte Sortiment der Jungfraubahnen vertrieben werden. Der Umsatz hat im laufenden Jahr CHF 4,35 Mio. erreicht. Die positiven Erfahrungen werden nun auf eine öffentliche Internet-Plattform «Jungfrau-Star» ausgedehnt, um auch den Individualreisenden direkt bedienen zu können. Auf Jungfrau-Star soll der Kunde die besten Angebote zu

den attraktivsten Preisen buchen können und dabei erst noch viel Zeit sparen. In der Integration von verschiedensten Buchungsplattformen und Reservationssystemen in einen Warenkorb liegt dabei die besondere Herausforderung. Der Nutzen für die Jungfraubahnen und die beteiligten Partner besteht primär in der besseren Auslastung der ohnehin vorhandenen Infrastrukturen. Im Laufe des Jahres 2010 werden zusammen mit einem neu gestalteten Internetauftritt erste Module dieser Plattform freigeschaltet.

Die Anpassung des Erscheinungsbildes macht vor dem Internet nicht halt. Im Zuge der Erweiterung der Gruppe und der Verbesserung unserer Geschäftsmodelle hat sich unter dem Dach der Jungfraubahnen eine Vielfalt von Marken und Kennzeichnungen angesammelt. Dem drohenden Wildwuchs soll nun Einhalt geboten werden. Alle Dienstleistungen werden künftig unter *Jungfrau – Top of Europe* angeboten. Der neue Auftritt wird mit einem visuellen Gesamtkonzept einhergehen, wobei die Farben Orange und Gelb sowie die Schrägstellung des Logos beibehalten werden. Die einheitliche Bildsprache setzt Personen und Landschaften gleichsam in Szene. Um die Kosten für die Umsetzung begrenzt zu halten, erfolgt diese verteilt über eine Periode Februar 2010 bis Dezember 2011.

### **Risk Management**

Im Rahmen des Risikomanagements befassen sich die Jungfraubahnen mit möglichen Ereignissen, die geeignet wären, ihre Unternehmen vom Weg zu ihren strategischen und finanziellen Zielen abzubringen. Dabei identifizieren die verantwortlichen Stellen sowohl Chancen als auch Gefahren. Der Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG* bespricht diese Thematik regelmässig. Im Rahmen des Reviews seines Businessplans aktualisiert er jeweils das SWOT-Profil des Unternehmens.

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 zusätzliche Sicherheit geschaffen.

Der Risikomanagement-Prozess ist in die bestehende Prozesslandschaft eingebettet. Die Ablauforganisation regelt die Verantwortlichkeiten und stellt sicher, dass die relevanten Massnahmen geplant und umgesetzt werden. Zentrale Grundlage des formellen Risikoprozesses bildet das Verzeichnis der Risiken (Risikokatalog). Die Risiken werden nach finanzieller Auswirkung und Eintretenswahrscheinlichkeit bewertet und so in ihrer Bedeutung für das Unternehmen rangiert (Risikoprofil). Der Risikokatalog der Jungfraubahnen gibt eine Übersicht über die operativen Risiken und wird jährlich unter der Leitung des Risk-Managers überarbeitet. Der Verwaltungsrat diskutiert und ergänzt die sogenannten «strategischen Risiken» wenn notwendig regelmässig, jedoch mindestens einmal jährlich. In der aktuellen Risikobeurteilung verdienen folgende Punkte besondere Aufmerksamkeit:

Die aktuelle Wirtschaftslage führt zu namhaften Marktveränderungen. Diese werden – soweit sie vorübergehender Natur sind – zumindest im laufenden Jahr noch andauern. Mit einem markanten Rückgang der Gruppenreisenden aus Südkorea hat sich dabei eines der identifizierten Risiken in einem gewissen Umfang verwirklicht. Die Gegenstrategien, dazu gehören die eingangs erwähnten Sparmassnahmen und die Reservenbildung, bewährten sich. Zudem positionierte unsere Allianzpartnerin das *JungfrauJoch – Top of Europe* mit gezielten Aktionen stärker in den Nah- und Binnenmärkten. Insbesondere die in Partnerschaft mit Coop durchgeführten Aktionen wirkten sich auch bei der Berner Oberland-Bahn positiv aus.

*In die Saison 2011 werden wir mit einem rundum erneuerten Berghotel Schynige Platte starten.*

Die Auswirkungen der Erderwärmung beeinflussen die Eintretenswahrscheinlichkeit von Hochwasserereignissen. Allerdings bleibt das potenzielle Schadensausmass überblickbar und insbesondere auch versicherbar. Die Gegenmassnahmen auf operativer Stufe wurden intern und extern (Schwellengemeinden) intensiviert. Um die Gefahr eines Austretens der Lütschine aus ihren Ufern im Raume Wilderswil zu minimieren, wurden die beiden Brücken von Berner Oberland-Bahn und Schynige Platte-Bahn unter hohem Zeitdruck erfolgreich umgebaut. Als besondere Gefahr wurde ein mögliches Auslaufen des Gletschensees in Grindelwald eingestuft. Ein beachtlicher Teil unserer Infrastruktur befand sich im gefährdeten Bereich. Diese Situation wurde in den Medien weit über den lokalen Bereich hinaus thematisiert, hätte doch die gesamte Region davon betroffen sein können. Nach dem Bau eines künstlichen Abflussstollens durch Kanton und Schwellenkorporationen kann dieser See nun nicht mehr das frühere Volumen erreichen. Damit konnte dieses publikums-trächtige Gefahrenpotenzial eliminiert werden.

### **Berghotel Schynige Platte**

Vor einem Jahr haben wir an dieser Stelle berichtet, dass der Verwaltungsrat nach Abklärungen zur Architektur, zu den Kosten, der Finanzierbarkeit und der wirtschaftlichen Tragbarkeit ein «realistisches» Erneuerungs- und Erweiterungskonzept für das Berghotel Schynige Platte gefunden habe. Die entsprechende Idee sei in den strategischen Fokus gerückt. Der Erfolg der Schynige Platte-Bahn nach der neuen Positionierung als Nostalgiebahn macht es nun möglich, dieses Projekt kraftvoll und mutig voranzutreiben. Eine Konkurrenzanalyse und die Erfahrungen innerhalb der Jungfraubahnen zeigen, dass eine gut funktionierende Restauration auf dem Berg eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Betrieb einer Bergbahn darstellt.

Nachdem im Umfeld immer mehr Ausflugsziele dank attraktiven und erfolgreichen Berghäusern mit entsprechendem Frequenzzuwachs aufwarten konnten, drängte sich ein rasches Handeln auf. Die neu auflebende Begeisterung der Kunden für die Schynige Platte-Bahn hat einen Schwung ins Unternehmen gebracht, den es aufzunehmen gilt. Wir haben deshalb unsere Konzepte bis zur Realisierungsreife weiterentwickelt. Im Zeitpunkt der Redaktion dieses Geschäftsberichts liegt die Baubewilligung vor. Der Verwaltungsrat hat aufgrund bereits erfolgter Submissionen einen Kredit von CHF 7,5 Mio. freigegeben. Die Restauration im ersten Stock wird erweitert und mit einer grossen Terrasse mit 170 Sitzplätzen ergänzt. Klar getrennt werden der bediente Bereich im Obergeschoss und der Selfservice, der sich ausschliesslich im Parterre befinden wird. Durch Bereinigung der Gebäudestrukturen und Optimierungen der Infrastrukturen im rückwärtigen Teil werden die Voraussetzungen für eine dem erwarteten Gästeaufkommen angepasste, qualitativ hochstehende Produktion geschaffen. Die Küche wird vom Unter- ins Obergeschoss verlegt. Verbessert werden zudem Anlieferung, Personenführung und Sanitäreanlagen.

Vor der Einwinterung wurden bereits erste Vorbereitungsarbeiten getroffen, sodass die Bauarbeiten nach der Schneeschmelze unverzüglich beginnen werden. Während der Saison 2010 wird der Restaurationsbetrieb trotz Bautätigkeit fortgesetzt. Allerdings ist für diese Phase mit einem gewissen Umsatzrückgang zu rechnen. In die Saison 2011 werden wir mit einem rundum erneuerten Berghotel Schynige Platte starten.

### Aktionariat

Im Jahr 2009 wurden die Aktien der *Berner Oberland-Bahnen AG* an der Börse kaum gehandelt (133 Stück). Meist lag der Kurs in der Nähe von CHF 80.–. Der höchste Preis war CHF 103.–, der tiefste CHF 78.–. Die *Jungfraubahn Holding AG* weist in ihrem Geschäftsbericht neu eine Beteiligung an unserer Gesellschaft von gerundet 8 % aus (bisher 7 %). Die übrigen grossen Aktionäre bestätigen auf Anfrage einen unveränderten Aktienbesitz (siehe dazu Seite 18).

### Verwaltungsrat

*Hans-Kaspar Dick* konnte am 24. Dezember 2009 seinen 70. Geburtstag feiern. Gemäss der im Organisationsreglement festgehaltenen Alterslimite beabsichtigte er, auf die Generalversammlung vom 27. Mai 2009 zurückzutreten. Der Verwaltungsrat bat jedoch den um lediglich eine Woche «zu alten» und in Tat und Wahrheit sehr jung gebliebenen Kollegen, seine Amtsdauer ganz zu beenden. Da das Organisationsreglement in der Hoheit des Verwaltungsrates liegt, stand es dem Gremium durchaus zu, diese Ausnahme zu machen. Allerdings ist es nun definitiv so weit: *Hans-Kaspar Dick* steht für eine Wiederwahl anlässlich der kommenden Generalversammlung nicht mehr zur Verfügung.

*Hans-Kaspar Dick* war seit dem 19. Juni 2002 Mitglied des Verwaltungsrates der *Berner Oberland-Bahnen AG*. Er war dem Verwaltungsrat zuhänden der Generalversammlung von der Schweizerischen Eidgenossenschaft empfohlen worden, die damit gleichzeitig auf ihr direktes Nominierungsrecht gemäss Art. 16 der Statuten verzichtete. Mit der starken Führungskraft *Hans-Kaspar Dick* erfuhr der Verwaltungsrat eine grosse Bereicherung. Sein Fachwissen im Bereich der Eisenbahnen und seine Kenntnisse in Sachen Weiterentwicklung der Bahnpolitik und Bahnlandschaft, die immer auch aus erster Hand stammten, waren eine wertvolle Quelle, aus der der Verwaltungsrat für die Beurteilung der aktuellen Lage und der Zukunftsperspektiven schöpfen konnte. Aktiv und poin-

tiert engagierte sich *Hans-Kaspar Dick* bei der Formulierung von Strategie und Businessplänen. Er war es, der stets auf einer schnörkellosen Formulierung beharrte, welche die Sache auf den Punkt brachte. In der Entscheidungsfindung fragte und hinterfragte er nicht minder direkt und zwang so zu gut vorbereitetem und überlegtem Handeln. Immer liess er bei der Arbeit im Verwaltungsrat auch seinen tiefen Wissens- und Erfahrungsschatz im Fachbereich der Human Resources durchblicken. Bei aller Konsequenz und Gradlinigkeit kamen dabei seine Menschlichkeit und ein grosses Fürsorgebewusstsein als besondere Charaktereigenschaften zutage. Wir danken *Hans-Kaspar Dick* für sein engagiertes Wirken zugunsten der *Berner Oberland-Bahnen AG* bestens.

### Entschädigung der Organe

Unsere Gesellschaft hat das Management zusammen mit allen anderen Gesellschaften der Jungfraubahnen an die *Jungfraubahnen Management AG* übertragen, welche die Geschäftsleitung markt- und leistungsgerecht entschädigt und ihre Praxis im Geschäftsbericht der Jungfraubahn Holding AG ([www.jungfrau.ch/report](http://www.jungfrau.ch/report)) offenlegt. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich ausschliesslich am Fixgehalt des Managements und bezahlt gemäss einem für die Gesamtheit der Geschäftsführungskosten vereinbarten Verteiler einen Anteil von derzeit 29 %. Der Verwaltungsrat bezieht ein fixes Honorar und Sitzungsgelder. Ausführlicher behandeln wir die Entschädigungsfragen in unserem Corporate-Governance-Teil auf Seite 26 des Geschäftsberichts. Den neuen Publikationsvorschriften leisten wir im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 19 f. Folge.

### Personelles

Die Aufbauorganisation der Jungfraubahnen wurde auf den 1. Januar 2009 erneuert. Für jede Betriebseinheit wurde ein gesamtverantwortlicher Leiter ernannt. Damit rückte die Führungs- und Entscheidungskompetenz stärker an die Front und damit letztlich zu den Kunden. Die neue Organisations-



Die Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen hat sich von ihren Einbussen 2008 gut erholt.

struktur und der Ablauf der Führungssitzungen mit den Leitern der Betriebseinheiten bewähren sich.

*Eduardo Zwyszig*, Leiter Marketing und Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung, verliess das Unternehmen auf Ende Mai 2009. Die Leitung des Marketings war bereits per 1. November 2008 von *Urs Kessler*, Vorsitzender der Geschäftsleitung, übernommen worden. Mit der Verlagerung bestimmter Marketing Aufgaben in den Fachbereich Vertrieb und Produktion wurde die Arbeitslast neu verteilt, so dass auf einen sofortigen Ersatz des Marketingleiters verzichtet werden konnte. Mittelfristig wird die Nachfolge durch eine interne Besetzung geregelt werden.

Bis Ende April 2009 war *Kathrin Naegeli* Informations- und Medienverantwortliche. Mit ihren Auftritten in Radio und Fernsehen gab sie den Jungfraubahnen ein eigenes sympathisches Gesicht. Bei den Medienvertretern und den Kadern der Jungfraubahnen war sie dank ihrer Kompetenz und Glaubwürdigkeit sehr geschätzt. Sie hat bei der SDA in Brüssel eine neue Herausforderung gefunden. Neu informiert *Simon Bickel* über die Belange der Jungfraubahnen. Er ist zudem für den Auftritt der Jungfraubahnen im Internet gesamtverantwortlich. Er hat einen Abschluss in Geschichte und Journalistik der Universität Freiburg.

Nach 43 Jahren bei den Jungfraubahnen ist *Heinz von Allmen*, Bahnhofsvorstand von Lauterbrunnen, in Pension gegangen. Dank seiner Offenheit und Gradlinigkeit war er stets in der Lage, die vielen Schnittstellen an diesem für unsere Verhältnisse grossen Umschlagplatz erfolgreich zu pflegen und laufend zu optimieren. Auch in schwierigen Phasen verlor er nie seine Prise trockenen Humors, die den Umgang mit ihm so herzlich gestaltete.

Die seit Ende 2008 bei den Jungfraubahnen tätige Personalchefin *Therese Jaun Schmid* wurde auf den 1. Januar 2010 vom Verwaltungsrat in die erweiterte Geschäftsleitung gewählt. Ihr erstes Jahr im Amt war geprägt von der Begleitung der Einführung der neuen Aufbauorganisation, die vorab in den Kaderpositionen bedeutende Veränderungen brachte. Ihre grosse Fach- und Moderationskompetenz war in dieser Phase des Wechsels eine grosse Hilfe.

Die Leiter der Betriebseinheiten der Jungfraubahnen sind (BOB und JB-Gruppe, Stand 31.12.2009):

Werner Amacher	Schynige Platte-Bahn und Harderbahn
Stefan Würzler	Berner Oberland-Bahn
Christoph Egger	Firstbahn und Wintersport
Marco Luggen	Kraftwerk Lütschental
Ruth Lundquist	«Top of Europe»-Shops
Thomas Aebischer	Wengernalpbahn
Gabriel Roth	Jungfraubahn
Stefan Wittwer	Mürrenbahn
Walter von Allmen	Parkhaus Lauterbrunnen

**Pensionskasse**

Die Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen hat sich von ihren Einbussen 2008 gut erholt. Damals waren im Zuge der Wirren an den Finanzmärkten Verluste in den Finanzanlagen der Stiftung hinzunehmen. Eine Begutachtung der Gesamtsituation durch einen externen Experten bestärkte die Jungfraubahnen in ihrem per 1. Januar 2008 getroffenen Entschluss, zu einer autonomen Lösung zu wechseln. Zu Beginn des Berichtsjahres ging der Abwärtstrend im Vermögensbestand allerdings vorerst weiter. Die gesamte Überdeckung drohte verlustig zu gehen. Ab März 2009 trat dann eine Trendwende ein. Ein grosser Teil der verlorenen Reserven konnte wieder aufgebaut werden.

Die der mittlerweile verminderten Risikofähigkeit angepasste Vermögensallokation (Anlagestrategie) vermindert die Ausschläge, die von den Launen der Aktienmärkte verursacht werden. Das schützt in der Abwärtsbewegung der Märkte, wirkt andererseits auch im Aufwärtstrend dämpfend. Dennoch wird sich der Deckungsgrad (Art. 44 BVV2) bei einem technischen Zinssatz von 3,5 % Ende 2009 voraussichtlich wieder über der 110 %-Marke bewegen.

Jürg Rieben hat per 25. Mai 2009 seinen Rücktritt aus dem Stiftungsrat der Personalvorsorgestiftung bekannt gegeben. Die Stifterfirmen *Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG*, *Berner Oberland-Bahnen AG*, *Jungfraubahn AG* und *Wengernalpbahn AG* wählten mit *Ueli Winzenried* wiederum ein Mitglied aus dem Verwaltungsrat der Jungfraubahn Holding AG zu seinem Nachfolger. Die Angestellten der *Firstbahn AG*, einer Gesellschaft der Jungfraubahn-Gruppe, waren bei der *ASCOOP* versichert. Dieses Personalvorsorgewerk litt unter einer grossen Unterdeckung, die sich 2008 deutlich verschärft hatte. Der bestehende Sanierungsplan hätte erste finanzielle Einschüsse per Ende 2009 erforderlich gemacht. Daher beschloss die *Firstbahn AG*, die Situation definitiv zu bereinigen. In einer Abstimmung unter den Versicherten stimmten 100 % dem Austritt aus der *ASCOOP* per 31. Dezember 2009 zu. In einer gleichzeitig durchgeführten Konsultativabstimmung haben sich alle für einen Übertritt zur Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen ausgesprochen. In der Folge stimmten auch der Stiftungsrat und die Stifterinnen, darunter auch die *Berner Oberland-Bahnen AG*, dem Abschluss eines Anschlussvertrags zu. Aus Sicht der Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen ist die Übernahme der Firstbahnangestellten kein besonderes Klumpenrisiko. Das zusätzliche Kapital wird in der Grössenordnung gerade einmal 4,5 % des Gesamtvolumens ausmachen.

### Ausblick ins Jahr 2010

Wir blicken zuversichtlich ins Jahr 2010. Das hinter uns liegende Wintergeschäft zeigt, dass die Finanzkrise die Nachfrage für die Bergbahnbranche nicht dauerhaft geschwächt hat. Allerdings ist eine gewisse Zurückhaltung beim Konsum nach wie vor festzustellen. Im Zweifelsfalle wird eher Verzicht geübt, was sich beispielsweise in Form noch grösserer Wettersensitivität der Tagesausflügler auswirkt. Somit dürfte 2010 ein weiteres Jahr des Aufbaus werden. Eine gänzliche Erholung der touristischen Nachfrage erwarten wir frühestens für das Jahr 2011. Im Jahr 2012 feiert die Jungfraubahn ihr 100-Jahr-Jubiläum. Ein Anlass, der auf die gesamten Jungfraubahnen und somit auch auf die *Berner Oberland-Bahnen AG* schon im Vorfeld positiv ausstrahlen wird.

### Dank

Bedanken dürfen wir uns vorab beim Bund und beim Kanton Bern, die mit der Bestellung umfassender Transportdienstleistungen einen sinnvollen Betrieb erst ermöglichen. Weiter sind wir vor allem unseren Kunden und auch den Behörden der Gemeinden, den Bergschaften, den Tourismusorganisationen, den benachbarten Transportunternehmen und all den andern Partnern, mit denen wir eine fruchtbare Zusammenarbeit pflegen durften, zu herzlichem Dank verpflichtet. Schliesslich danken wir auch Ihnen, werte Aktionärinnen und Aktionäre, für das Vertrauen in unsere Unternehmung herzlich.

Interlaken, 6. April 2010



Günther Galli  
Präsident des Verwaltungsrates



Urs Kessler  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

## Details zur Berner Oberland-Bahn

### Bahnbetrieb

Dank den guten Schneeverhältnissen kamen die Wintersportler in der Wintersaison 2008/2009 praktisch unverändert zahlreich in die Jungfrau Region. Die gesamte Region JUNG-FRAU-Winter (12 Unternehmen) konnte sich in der Saison 2008/2009 über Gesamteinnahmen von CHF 43,9 Mio. freuen (-1,2% gegenüber Vorjahr). Dies schlug sich in den Winter-Frequenzen der Berner Oberland-Bahn jedoch nur im Monat April nieder. Die 50%-Zunahme ist teilweise darauf zurückzuführen, dass die Wintersaison bedingt durch den Ostertermin länger war als im Vorjahr. Zudem reisten im Frühjahr nun auch viele Schweizer ab Interlaken Ost zum Jungfraujoch. Sie lösten ihre Gutscheine aus einer Coop-Sonderaktion ein. Im Mai resultierten daraus insbesondere gegenüber dem langjährigen Schnitt überdurchschnittliche Frequenzen (+29%). Einzig im Juli wird mit einem Minus von 7,2% deutlich, dass der internationale Gruppenreiseverkehr zurückgegangen ist. Im Herbst konnte das Geschäft mit verschiedenen Aktionen teilweise sogar über Vorjahresniveau gehalten werden. Im Dezember schliesslich zeigt sich auch in der Frequenzstatistik (-10%), dass es mit dem Start in die Wintersaison 2009/2010 wetterbedingt deutlich harzter.

Erneut konnte die Dienstleistungsqualität bei der Berner Oberland-Bahn verbessert werden. Die abendliche Lücke im Halbstundentakt ab Interlaken Ost konnte geschlossen werden. Damit sind die Anschlussbrüche, die insbesondere wegen des oft verspätet eintreffenden ICE passierten, entschärft. Alle Zugführer der Berner Oberland-Bahn sind mittlerweile mit Handys ausgerüstet. Seit Juni 2009 tragen sie zudem ein rotes Zugpersonalgerät bei sich, das die Bedienung der Gäste im Zug markant verbessert (Billetverkauf mit Kreditkartenbezahlung, Kontrolle von e-Tickets, Fahrplanauskünfte usw.). Die Lokführer begrüssen die Gäste in den BOB-Zügen neu mit einer persönlichen Ansage in Deutsch und Englisch.

Um per Ende 2007 den Fahrplanknoten Interlaken Ost zu realisieren, mussten bekanntlich einige Kompromisse gemacht werden. Insbesondere gibt es keine direkten IC-Verbindungen nach Zürich Flughafen mehr. Eine weitere Optimierung der Situation wird erst möglich sein, wenn dereinst die Entflechtung der Linien rund um den Bahnhof Bern (Wylerfeld) realisiert wird. Die Jungfraubahnen erachten diesen weiteren Schritt als äusserst wichtig. Er wird die öV-Anbindung der Jungfrau Region nochmals stark verbessern. Der Kanton Bern setzt sich stark für diese Sache ein. Die Jungfraubahnen unterstützen all diese Bemühungen nach Kräften und werden sich an geeigneter Stelle immer wieder engagiert für die weitere Optimierung der Verbindungen und Anschlüsse in Interlaken Ost einsetzen. Optimistisch stimmt, dass das Projekt Wylerfeld auch nach einer weiteren Bereinigungsrunde im Programm für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) verblieben ist.

### Bahnhof und Perimeter Interlaken Ost

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* ist seit Ende 2008 alleinige Besitzerin des Aufnahmegebäudes der Bahnhofanlage Interlaken Ost. Für ungenutzte Räumlichkeiten konnte ein Interessent gefunden werden. Nach einer Renovation im Umfange von rund CHF 330 000.– kann dieser zuvor brachliegende Teil des Gebäudes nun zu Marktpreisen vermietet werden. Weiter wurde die Projektierung eines neuen Shops in die Hand genommen. Geplant ist eine Ladenfläche von ca. 100 m<sup>2</sup>.

Die *Berner Oberland-Bahnen AG*, die *BLS Lötschbergbahn AG* (BLS) und die *Zentralbahn AG* (zb) sind gemeinsame Besitzer der Bahnhofparzelle Nr. 1847 Interlaken Ost. Die BOB hat zusammen mit den beiden Bahnpartnern BLS und zb einer Umnutzung des nicht mehr bahnbetrieblich genutzten Areals im Halte von ca. 11 800 m<sup>2</sup> zugestimmt. Zwischenzeitlich konnten die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Planungen durchgeführt werden, sodass aktuell eine gültige ZPP (Zone mit

Planungspflicht) vorliegt. Bereits konnte ein erster Käufer für eine Teilfläche gewonnen werden. Mit weiteren Kaufinteressenten laufen Verhandlungen. Abgeschlossen ist zudem die Strassenplanung, die als Überbauungsordnung (ÜO) von der Gemeinde Interlaken genehmigt wurde. Die Rückbauarbeiten sowie der Strassenbau erfolgten schwergewichtig im Berichtsjahr.

Auf der Westseite des Aufnahmegebäudes soll das sogenannte Baufeld West überbaut werden. In einem Längsbau können ca. 5500 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche realisiert werden. Der dreigeschossige Neubau kann Raum für Dienstleistungen, Wohnen, Läden, Büros, ein Hotel und evtl. für ein Restaurant bieten. Im Untergeschoss sind ca. 40 Parkplätze geplant. Mit einem ortsansässigen Architekturbüro besteht ein Kaufrechtsvertrag mit Planungsvereinbarung. Die Finanzkrise und die damit einhergehende Zurückhaltung bei der Investitionsbereitschaft führten dazu, dass sich die Realisierung dieses Gebäudekomplexes verzögerte. Allerdings bestehen immer noch ganz konkrete Pläne und damit gute Chancen auf einen erfolgreichen Abschluss mit möglichen Partnern, die sich an diesem Ort geschäftlich niederlassen möchten. Es wäre besonders schön, wenn an der «Eingangspforte» zu den Jungfraubahnen tatsächlich bald ein neues Hotel eröffnet würde.

### **Bahnhof Grindelwald**

Der Verwaltungsrat hat beschlossen, die Erneuerung des Bahnhofs Grindelwald von der Planung und Überbauung des benachbarten Perimeters Fuhrenmatte zeitlich abzukoppeln. Der Baustart konnte nach Ostern 2009 termingerecht erfolgen. Pünktlich auf die Wintersaison – und damit ein halbes Jahr früher als im Geschäftsbericht 2008 angekündigt – konnten die Bauarbeiten abgeschlossen werden. 2010 wird einzig noch der Bahnhofvorplatz zu gestalten sein. Dies erfolgt zusammen mit der Gemeinde Grindelwald im Rahmen der umfangreichen Grabarbeiten, die durch den Bau der Leitungen der neuen Fernheizanlage an dieser Stelle ohnehin erfolgen werden. Investiert wurden in den neuen Bahnhof CHF 2,8 Mio. (Anteil Wengernalpbahn AG: CHF 330 000.-).

### **Buechitunnel**

Das BAV hat eine neue Tunnelrichtlinie herausgegeben. Die beiden Tunnel der *Berner Oberland-Bahnen AG* gehören wegen ihrer geringen Länge zu der eher niedrigeren Gefahrenstufe «B». Allerdings werden die Lichtraumprofile unterschritten, sodass sich die Fahrgäste unbedingt an das Verbot des Hinauslehrens halten müssen. Die Streckenabschnitte unmittelbar vor und zwischen den beiden Tunneln sind zudem bezüglich Naturgefahren speziell exponiert.

Es besteht ein Projekt, an besagter Stelle zwischen *Gündlischwand* und *Lütschental* im «Buechiwald» einen neuen, ca. 700 m langen Tunnel zu bauen. Mit diesem würden die betriebliche Situation deutlich verbessert und die Risiken eliminiert. Der Bau eines Buechitunnels gehört zu den Vorhaben, welche die *Berner Oberland-Bahnen AG* regelmässig bei Bund und Kanton anmeldet. Das Projekt hat denn auch immer wieder in die Listen zum Ausbaubedarf der Bahninfrastruktur Aufnahme gefunden. Die neusten Erkenntnisse über den Baugrund haben nun dazu geführt, dass die Kostenprognose von vormals CHF 31 Mio. auf ca. CHF 20 Mio. gesenkt werden konnte. Dies macht den Buechitunnel zu einer durchaus realistischen Option, an der im Detail weiter geplant wird. Die Verkehrsdirektorin des Kantons Bern, Frau Regierungsrätin *Barbara Egger-Jenzer*, hat denn auch dazu ermuntert, den Buechitunnel zur Aufnahme in den 10. Rahmenkredit (Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ab 2010) anzumelden.

### **Sanierung Fassade Depot Zweilütschinen**

Der Depot- und Werkstättenbau der Berner Oberland-Bahnen wurde in zwei Etappen 1968/1969 und 1988 erstellt. Mit einer Sanierung der Hülle des beheizten Teils kann das Gebäude den heutigen Anforderungen im energetischen Bereich, aber auch bezüglich Arbeitsplatzqualität wieder gerecht werden. Der Bau soll künftig den Minergie-Standard erfüllen, was sich mit einer Einsparung von 40 000 Litern Erdöl pro Jahr (65% des heutigen Verbrauchs) ökologisch als äusserst lohnend erweisen wird. Das Vorhaben ist somit auch eine Massnahme zur kontinuierlichen Verbesserung der Ökobilanz, zu der sich die Jungfraubahnen verpflichtet haben (ISO 14001). Die Sanierung im Umfang von CHF 2,2 Mio. wird im Jahre 2010 ausgeführt.

## Details zur Schynige Platte-Bahn

### **Bahnbetrieb: Schynige Platte – Bahnromantik und majestätische Bergwelt**

Die bewährte Positionierung der *Schynige Platte-Bahn* als Nostalgiebahn wurde weitergeführt. Die Umsetzung wird laufend verfeinert und in vielen Details konsequent umgesetzt.

Erstmals wurde bei der Schynige Platte-Bahn der sogenannte Schneebruch (Räumen des Gleises vom Schnee) mit einem Pistenfahrzeug anstatt einer Baumaschine gemacht. Dieses Vorgehen hat sich sehr bewährt, wobei erst noch Kosten gespart werden konnten. Der Betrieb wurde am 21. Mai 2009 aufgenommen.

Ein Blick auf die Entwicklung der Besucherzahlen übers Jahr zeigt eine deutliche Steigerung gegenüber dem langjährigen Schnitt (+ 12%). Mit 111 239 Bergankünften konnte die Zahl aus dem Vorjahr nicht ganz erreicht werden (- 1,2%). Der Rückstand entstand im Juli, als das Wetter fürs Wandern nicht immer ideal war, und im Oktober, als Schneefälle die Saison faktisch vorzeitig beendeten. Wirklich Saisonschluss war am 25. Oktober 2009.

Die *Schynige Platte-Bahn* bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfrau-bahn-Gruppe. Das verbindende Produkt ist der Jungfraubahnen Pass. Der Umsatz mit dem Jungfraubahnen Pass bewegte sich ziemlich genau auf Vorjahresniveau. Der Anteil der Schynige Platte-Bahn aus diesem Abonnement beläuft sich auf rund CHF 517 000.–.

### **Hotel und Restaurant**

Der Hotel- und Restaurationsbetrieb wurde ab Saisonbeginn 2009, dem neuen Gastronomiekonzept der Jungfraubahnen entsprechend, wieder vermietet. Der Verwaltungsrat hat *Jasmin* und *Thomas Willem* als neue Gastgeber verpflichten können. Die beiden haben sich auf der Schynige Platte sehr gut eingelebt. Die relativ komplizierten Betriebsabläufe, bedingt durch die Auslegung der heutigen Gebäudeinfrastruktur, verlangten einen besonderen Einsatz und viel Organisationsgeschick. In beiderlei Hinsicht überzeugte das neue Wirteehepaar. Es wird diesbezüglich während der kommenden Umbauphase noch stärker gefordert sein. Die Motivation, auch diese Herausforderung zu meistern, ist allerdings gross: Willems freuen sich sehr darauf, ab 2011 einen rundum erneuerten Betrieb (siehe dazu Seite 5) führen zu können. Der Verwaltungsrat dankt den beiden für ihren grossen Einsatz sowie für Engagement und Mithilfe bei der Detailplanung des Umbau- und Erneuerungsprojekts.

## Kommentar zu den Finanzen

### Rechnungslegung

Die Jahresrechnung der *Berner Oberland-Bahnen AG* wird nach wie vor nach den Vorschriften des Schweizer Obligationenrechts und des Eisenbahngesetzes bzw. der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (REVO) erstellt.

### Details zur Erfolgsrechnung

Dank dem hervorragenden Geschäftsgang bei der *Schynige Platte-Bahn* mit einem Plus von 4,6 % erzielten wir trotz dem schwierigen Marktumfeld 2009 einen Verkehrsertrag von CHF 12,7 Mio., welcher lediglich TCHF 76 bzw. 0,6 % unter dem Rekord des Vorjahrs liegt. Erwartungsgemäss musste die *Berner Oberland-Bahn* einen Rückschlag von 39,2 % aus dem Gruppenreiseverkehr hinnehmen, stammen doch die meisten Gruppenreisenden aus Korea. 2009 hat dieser Markt ganz besonders unter den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise gelitten. Dank erfolgreicher Aktionen in Nah- und Binnenmärkten gelang hingegen eine Steigerung des Einzelreiseverkehrs von 2,9 %. Insgesamt beträgt das Verkehrsertrags-Minus bei der *Berner Oberland-Bahn* TCHF 230. Der im Zuge der Neupositionierung der Schynige Platte feststellbare Trend hat sich im Berichtsjahr erfreulicherweise fortgesetzt. Die Verkehrserträge konnten trotz einem kleinen Frequenzrückgang dank einer Tarifierhöhung und einem höheren Anteil aus dem Jungfraubahnen Pass um 4,6 % auf erstmals über CHF 3,5 Mio. gesteigert werden.

Aufgrund der positiven Entwicklung der letzten Jahre bei der *Berner Oberland-Bahn* reduzierte sich die Abgeltung im Berichtsjahr um 2,7 % auf CHF 13,4 Mio.

Mit CHF 32,6 Mio. liegt der Betriebsertrag 2,3 % unter demjenigen des Vorjahrs. Dank der erneuten Vermietung des Berg-hotels auf die Sommersaison 2009 hin und dem punktuellen Abbau einzelner Stellen bei der *Berner Oberland-Bahn* gelang es, den Personalaufwand um 3,5 % zu reduzieren. Die Sachkosten blieben auf dem Niveau des Vorjahrs. Aufgrund der derzeitigen grossen Investitionstätigkeit stiegen die Abschreibungen auf CHF 5,9 Mio. an.

Im ausserordentlichen Aufwand ist eine Rückerstattung zu hoher Zinserträge aus Vorjahren an die *Jungfraubahnen Management AG* verbucht. Schliesslich resultiert mit CHF 1,2 Mio. der dritthöchste Jahresgewinn der *Berner Oberland-Bahnen AG*.

### Investitionstätigkeit

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* durchläuft zurzeit eine rege Investitionsphase. Im Berichtsjahr wurden insgesamt CHF 8,0 Mio. in Sachanlagen investiert. CHF 2,4 Mio. wurden allein im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofes Grindelwald eingesetzt. Weitere wichtige Investitionen betrafen den Kauf des Aufnahmegebäudes Interlaken Ost, die zum Hochwasserschutz angepassten Brücken der Berner Oberland-Bahn und der Schynige Platte-Bahn in Wilderswil, die Erschliessung des zum Verkauf stehenden ehemaligen Güterareals in Interlaken Ost sowie die Erneuerung von Stellwerk- und Fahrleitungsanlagen.

### Gewinnverwendung

Der Antrag des Verwaltungsrates zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Zum Jahresgewinn von CHF 1 239 295.– wird der Gewinnvortrag von CHF 41 922.– addiert. Gemäss den Vorschriften von Art. 64 Eisenbahngesetz muss der Spartengewinn der abgeltungsberechtigten Berner Oberland-Bahn von CHF 469 512.– einer entsprechenden Rücklage zugewiesen werden. Somit verbleiben CHF 811 705.– zur Verfügung der Generalversammlung. Um das grosse Projekt Erneuerung Berghotel Schynige Platte zu realisieren, beantragt der Verwaltungsrat, weitere CHF 700 000.– der Rücklage Schynige Platte-Bahn zuzuweisen.

<b>Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn</b>	CHF	2009	%	2008	%	Abweichung %
<b>Personenverkehr</b>						
Einzelreiseverkehr		4 636 962	50,6	4 504 165	47,9	2,9
Gruppenreiseverkehr		620 337	6,8	1 020 943	10,9	- 39,2
Abonnementsverkehr		3 835 956	41,8	3 834 371	40,8	0,0
Erlösminderungen		- 81 571	- 0,9	- 129 822	- 1,4	37,2
<b>Total Personenverkehr</b>		<b>9 011 684</b>	<b>98,3</b>	<b>9 229 657</b>	<b>98,2</b>	<b>- 2,4</b>
Gepäckverkehr		154 711	1,7	165 037	1,8	- 6,3
<b>Total Reiseverkehr</b>		<b>9 166 395</b>	<b>100,0</b>	<b>9 394 694</b>	<b>100,00</b>	<b>- 2,4</b>
<b>Güterverkehr</b>		<b>2 936</b>	<b>0,0</b>	<b>4 315</b>	<b>0,0</b>	<b>- 32,0</b>
<b>Total Verkehrsertrag</b>		<b>9 169 331</b>	<b>100,0</b>	<b>9 399 009</b>	<b>100,0</b>	<b>- 2,4</b>

<b>Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn</b>	CHF	2009	%	2008	%	Abweichung %
<b>Personenverkehr</b>						
Einzelreiseverkehr		2 317 225	66,0	2 198 427	65,5	5,4
Gruppenreiseverkehr		214 196	6,1	171 024	5,1	25,2
Abonnementsverkehr		978 931	27,9	984 727	29,3	- 0,6
Erlösminderungen		- 14 461	- 0,4	- 10 128	- 0,3	- 42,8
<b>Total Personenverkehr</b>		<b>3 495 891</b>	<b>99,6</b>	<b>3 344 050</b>	<b>99,6</b>	<b>4,5</b>
Gepäckverkehr		850	0,0	718	0,0	18,4
<b>Total Reiseverkehr</b>		<b>3 496 741</b>	<b>99,6</b>	<b>3 344 768</b>	<b>99,6</b>	<b>4,5</b>
<b>Güterverkehr</b>		<b>15 337</b>	<b>0,4</b>	<b>13 293</b>	<b>0,4</b>	<b>15,4</b>
<b>Total Verkehrsertrag</b>		<b>3 512 078</b>	<b>100,0</b>	<b>3 358 061</b>	<b>100,0</b>	<b>4,6</b>





# Finanzbericht

16	Bilanz
17	Erfolgsrechnung
18	Anhang der Jahresrechnung
21	Bericht der Revisionsstelle
22	Geldflussrechnung

## Bilanz per 31. Dezember

<b>Aktiven</b>	CHF	2009	2008
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel		17 101 167	19 603 773
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2 101 659	2 046 956
Übrige Forderungen		155 289	168 030
Lagervorräte		3 000	2 700
Aktive Rechnungsabgrenzung		51 399	69 960
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>19 412 514</b>	<b>21 891 419</b>
<b>Anlagevermögen</b>			
Berner Oberland-Bahn		80 823 528	79 860 024
Schynige Platte-Bahn		1 360 208	1 451 595
Nebenbetriebe		433 765	446 914
Sachanlagen im Bau		3 292 856	1 910 838
Ersatzteile / Materialvorräte		677 571	704 122
<b>Total Sachanlagen</b>		<b>86 587 928</b>	<b>84 373 493</b>
Wertschriften und Darlehen		51 003	1 003
Beteiligungen		33 000	33 000
<b>Total Finanzanlagen</b>		<b>84 003</b>	<b>34 003</b>
<b>Immaterielle Anlagen</b>		<b>746 039</b>	<b>850 024</b>
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>87 417 970</b>	<b>85 257 520</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>106 830 484</b>	<b>107 148 939</b>
<b>Passiven</b>	CHF	2009	2008
<b>Fremdkapital</b>			
Finanzverbindlichkeiten		929 118	1 615 154
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		705 154	704 493
Übrige Verbindlichkeiten		106 603	144 778
Passive Rechnungsabgrenzung		1 056 924	732 753
Kurzfristige Rückstellungen		156 205	313 520
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>2 954 004</b>	<b>3 510 698</b>
Vorauszahlungen		748 738	814 676
Langfristige Rückstellungen		1 397 300	1 403 300
Darlehen Bund und Kanton		67 632 356	68 561 474
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>69 778 394</b>	<b>70 779 450</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>72 732 398</b>	<b>74 290 148</b>
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		12 341 000	12 341 000
Allgemeine Reserven		860 000	855 000
Freie Reserven		600	0
Reserve für eigene Aktien		4 420	5 020
Abschreibungsreserven		8 848 242	8 848 242
Rücklage für Erneuerungen		291 111	291 111
Rücklage Schynige Platte-Bahn		2 029 000	1 329 000
Rücklage Nebengeschäfte		60 000	60 000
Rücklage Art. 64 EBG Bahnbetrieb		8 382 496	6 401 050
Vortrag vom Vorjahr		41 922	33 649
Jahresgewinn		1 239 295	2 694 719
<b>Total Bilanzgewinn</b>		<b>1 281 217</b>	<b>2 728 368</b>
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>34 098 086</b>	<b>32 858 791</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>106 830 484</b>	<b>107 148 939</b>

## Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2009	2008
<b>Betriebsertrag</b>			
Reiseverkehr		12 663 136	12 739 463
Güterverkehr		18 273	17 608
<b>Total Verkehrsertrag</b>		<b>12 681 409</b>	<b>12 757 071</b>
<b>Abgeltung</b>		<b>13 354 539</b>	<b>13 722 929</b>
Ertrag Berghotel		0	1 016 135
Betriebsbesorgungen		3 741 076	3 503 153
Pacht und Miete		1 061 910	795 384
Leistungen für Dritte		834 967	1 115 837
Gewinne Veräusserungen		190 980	5 457
Übrige Erträge		209 201	110 793
Aktivierete Eigenleistungen		511 086	326 888
<b>Total Nebenertrag</b>		<b>6 549 220</b>	<b>6 873 647</b>
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>32 585 168</b>	<b>33 353 647</b>
<b>Betriebsaufwand</b>			
Gehälter und Löhne		- 11 201 226	- 11 500 719
Zulagen, Dienstkleider, Nebenbezüge		- 806 288	- 928 906
Sozialaufwand		- 2 053 354	- 1 890 092
Übriger Personalaufwand		- 183 863	- 200 500
Leistungen der Personalversicherungen		298 272	61 555
<b>Total Personalaufwand</b>		<b>- 13 946 459</b>	<b>- 14 458 662</b>
Allgemeiner Aufwand		- 1 206 609	- 1 153 150
Marketing		- 494 611	- 546 208
Versicherungen und Schadenersatz		- 362 013	- 340 623
Aufwand für Dienstleistungen		- 3 512 277	- 3 514 100
Pacht und Miete		- 360 896	- 430 524
Energie und Verbrauchsstoffe		- 1 818 687	- 1 723 758
Warenaufwand		- 3 144	- 347 478
Informatikaufwand		- 146 599	- 122 597
Material und Fremdleistungen für den Unterhalt		- 2 405 769	- 3 015 689
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten		- 1 083 898	- 216 939
<b>Total Sachaufwand</b>		<b>- 11 394 503</b>	<b>- 11 411 066</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>- 25 340 962</b>	<b>- 25 869 728</b>
<b>EBITDA</b>		<b>7 244 206</b>	<b>7 483 919</b>
Abschreibungen		- 5 948 046	- 5 416 083
<b>EBIT / Operatives Ergebnis</b>		<b>1 296 160</b>	<b>2 067 836</b>
Finanzertrag		172 690	533 107
Finanzaufwand		- 53 026	- 13 676
<b>Total Finanzergebnis</b>		<b>119 664</b>	<b>519 431</b>
Ausserordentlicher Aufwand		- 176 529	0
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>1 239 295</b>	<b>2 587 267</b>
Ertragssteuern		0	107 452
<b>Jahresgewinn</b>		<b>1 239 295</b>	<b>2 694 719</b>

## Anhang der Jahresrechnung

	CHF	2009	2008
<b>Versicherungswerte</b>			
Versicherungswert der Gebäude		53 816 700	55 055 300
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		208 761 000	203 097 000
<b>Total Versicherungswerte</b>		<b>262 577 700</b>	<b>258 152 300</b>
<b>Beteiligungen</b>			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken		33 %	33 %
<b>Eigene Aktien</b> (Bestandteil der flüssigen Mittel)			
Bestand 1. Januar	(2009: 51 Aktien, 2008: 53 Aktien)		
Käufe	(2009: keine Aktien, 2008: keine Aktien)	0	0
Verkäufe	(2009: 6 Aktien, 2008: 2 Aktien)	- 608	- 218
Wertkorrektur		608	218
<b>Bestand 31. Dezember</b>	<b>(2009: 45 Aktien, 2008: 51 Aktien)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Aktionärsstruktur</b>			
<b>Bedeutende Aktionäre:</b>	Beteiligungsquote		
Schweizerische Eidgenossenschaft		36 %	36 %
Staat Bern		34 %	34 %
Rolly Fly SA Holding, Chur		11 %	11 %
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken		8 %	7 %
Campden Development SA, Road Town, British Virgin Island		4 %	n.a.
<b>Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter</b>			
Solidarhaftung für sämtliche Mehrwertsteuerschulden der Jungfraubahnen		p.m.	p.m.
Solidarhaftung für die Verpflichtungen der einfachen Gesellschaft JUNGFRAU Winter		p.m.	p.m.

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

Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsregeln und die Ordnungsmässigkeit der Jahresberichterstattung zu gewährleisten, haben wir wirksame interne Kontroll- und Steuerungssysteme eingerichtet, die regelmässig durch interne Audits geprüft werden. Bei der Bilanzierung und Bewertung treffen wir Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Insgesamt wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr keine Risiken identifiziert, die zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der *Berner Oberland-Bahnen AG* führen könnten.



### Entschädigungen und Darlehen Mitglieder der Geschäftsleitung

Offenlegung gemäss Artikel 663b OR

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

Die Entschädigungen und Darlehen der Mitglieder der Geschäftsleitung sind im Anhang zur Jahresrechnung im Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* auf Seite 59 ausgewiesen. Der Geschäftsbericht der *Jungfraubahn Holding AG* ist einsehbar unter [www.jungfraubahn.ch/report](http://www.jungfraubahn.ch/report). Die *Berner Oberland-Bahnen AG* trägt lediglich einen Anteil von 29,0% an den fixen Entschädigungskomponenten. Der variable Anteil der Entschädigung bemisst sich am Erfolg der Jungfraubahn-Gruppe. Die verbilligten Aktien können von der *Jungfraubahn Holding AG* bezogen werden. Folglich werden diese Kosten allein von den Gesellschaften der Jungfraubahn-Gruppe getragen.

Die von der *Berner Oberland-Bahnen AG* getragenen Anteile an den Entschädigungen der fünf (Vorjahr sechs) Mitglieder der Geschäftsleitung von insgesamt CHF 907 455.– (Vorjahr CHF 1 063 903.–) belaufen sich auf CHF 263 162.– (Vorjahr CHF 308 532.–) zuzüglich Vorsorgeaufwendungen des Arbeitgebers von CHF 40 264.– (Vorjahr CHF 47 789.–). An der höchsten Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung Urs Kessler von CHF 222 015.– (Vorjahr CHF 214 030.–) partizipiert die *Berner Oberland-Bahnen AG* mit CHF 64 384.– (Vorjahr CHF 62 069.–) plus CHF 9871.– (Vorjahr CHF 7580.–) Vorsorgeaufwand.

### Beteiligungsverhältnisse von Verwaltungsrats- und Geschäftsleitungsmitgliedern

Offenlegung gemäss Artikel 663c OR

	Anzahl Aktien		Stimmrechtsanteil
	2009	2008	2009
<b>Verwaltungsrat</b>			
Günther Galli, VR-Präsident	2	2	0,00%
David-André Beeler, VR-Vizepräsident	2	2	0,00%
Peter Balmer, Verwaltungsrat	2	2	0,00%
Hans-Kaspar Dick, Verwaltungsrat	2	2	0,00%
Dr. Madeleine Howald, Verwaltungsrat	7	7	0,01%
Jürg von Känel, Verwaltungsrat	1	1	0,00%
Martin Schmied, Verwaltungsrat	10	10	0,01%
<b>Total Verwaltungsrat</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>0,02%</b>
<b>Geschäftsleitung</b>			
Urs Kessler, Vorsitzender der GL	10	10	0,01%
Christoph Egger, Leiter Wintersport	0	0	0,00%
Jürg Lauper, Leiter Infrastruktur	1	0	0,00%
Christoph Schläppi, Leiter Corporate Services	10	10	0,01%
Christoph Seiler, Leiter Finanzen und Controlling	0	0	0,00%
<b>Total Geschäftsleitung</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>0,02%</b>

## Bericht der Revisionsstelle



**KPMG AG**  
**Wirtschaftsprüfung**  
 Hofgut  
 CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach  
 CH-3000 Bern 15

Telefon +41 31 384 76 00  
 Telefax +41 31 384 76 47  
 Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung der

**Berner Oberland-Bahnen AG, Interlaken**

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Berner Oberland-Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seite 16 bis 20), für das am 31. Dezember 2009 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 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

**Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

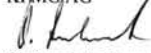
Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

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

Die Jahresrechnung 2009 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) und von Art. 4 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen (REVO) konzessionierter Transportunternehmen geprüft und mit Bericht vom 14. April 2010 ohne Einschränkung genehmigt.

KPMG AG

  
 Christoph Andenmatten  
 Zugelassener Revisionsexperte  
 Leitender Revisor

  
 Christine Perler  
 Zugelassene Revisionsexpertin

Gümligen-Bern, 14. April 2010

## Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2009	2008
Jahresgewinn		1 239 295	2 694 719
Abschreibungen auf Sachanlagen und Ersatzstücken		5 850 518	5 284 855
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen		103 985	104 579
Auflösung / Bildung Rückstellungen		- 163 316	68 538
Buchgewinn Finanzanlagen		0	- 218
Buchgewinn aus Verkäufen von Sachanlagen		- 191 481	- 5 457
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		- 165 965	7 990
<b>Cashflow Nettoumlaufvermögen</b>		<b>6 673 036</b>	<b>8 155 006</b>
Zu- / Abnahme nicht monetäres Umlaufvermögen (ohne flüssige Mittel)		- 23 700	719 058
Zunahme kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen)		286 657	873 737
<b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>		<b>6 935 993</b>	<b>9 747 801</b>
Investitionen in Sachanlagen		- 7 993 226	- 3 521 942
Investitionen in Finanzanlagen		- 50 000	0
Devestitionen Sachanlagen		219 781	6 598
Devestitionen Finanzanlagen		0	218
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 7 823 445</b>	<b>- 3 515 126</b>
<b>Free Cashflow</b>		<b>- 887 452</b>	<b>6 232 675</b>
Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten		- 1 615 154	- 2 890 215
<b>Geldfluss aus Finanztätigkeit</b>		<b>- 1 615 154</b>	<b>- 2 890 215</b>
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>- 2 502 606</b>	<b>3 342 460</b>
Flüssige Mittel 1. Januar		19 603 773	16 261 313
Flüssige Mittel 31. Dezember		17 101 167	19 603 773
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>- 2 502 606</b>	<b>3 342 460</b>



# Corporate Governance

Die nachfolgenden Informationen zur Corporate Governance beziehen sich auf den Stand am 31. Dezember 2009. Wesentliche Veränderungen, die nach diesem Stichtag, jedoch noch vor Redaktionsschluss eingetreten sind, werden als solche besonders erwähnt.

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

## 1 Statuten

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

## 2 Kapitalstruktur

### 2.1 Kapital

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

### 2.2 Genehmigtes und bedingtes Kapital

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

### 2.3 Kapitalveränderung

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

### 2.4 Aktien und Partizipationsscheine

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

### 2.5 Genussscheine

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

### 2.6 Wandelanleihen und Optionen

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

## 3 Unternehmensstruktur

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

#### 4 Aktionariat

In den letzten Jahren sind keine nennenswerten Veränderungen im Aktionariat vorgekommen. Durch eine kleine Veränderung im Bereich der Rundungsschwelle weist die *Jungfraubahn Holding AG* neu einen Bestand von 8 % (Vorjahr 7 %) aus. Am Stichtag 31. Dezember 2009 hatten folgende Aktionäre einen Anteil von über 5 % am Gesamtkapital:

Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern	36 %
Staat Bern, Bern	34 %
Rolly Fly SA Holding, Chur	11 %
Jungfraubahn Holding AG, Interlaken	8 %
Campden Developement SA, Road Town, British Virgin Island	4 %

#### 5 Verwaltungsrat

Die nachfolgenden Angaben zum Verwaltungsrat beziehen sich auf den 31. Dezember 2009.

Im Internet unter [www.jungfrau.ch/verwaltungsrat](http://www.jungfrau.ch/verwaltungsrat) finden Sie die laufend aktualisierten Angaben.

**Günther Galli** (1946, CH), Präsident **1** Rechtsstudium Universität Bern; Fürsprecherpatent **2** Partner im Advokatur- und Notariatsbüro Graf und Galli **3** Selbstständig praktizierender Anwalt **4** Vizepräsident VR Jungfraubahnen Management AG **5** 18. 6. 1991 / 2010 **6** Keine

**David-André Beeler** (1960, CH), Vizepräsident **1** Betriebsökonom HWV **2** Berufslehre und Tätigkeit als Bahnbetriebsdisponent; Projektleiter und Führungstätigkeit in Grosshandel, Bank und Recovery-Management; selbstständiger Unternehmensberater; seit 2002 Mitinhaber der Firma bipolar bildung partner **3** Unternehmer **5** 16. 6. 2000 / 2010 **6** Die «bipolar bildung partner GmbH» führt im Auftrag der Jungfraubahnen Kurse für Kader durch

**Peter Balmer** (1961, CH) **1** Automechaniker für schwere Motorfahrzeuge; Handelsschule / Managementausbildung BPIH **2** Ab 1988 in der Autoverkehr Grindelwald AG tätig; seit 1994 Leitung der gesamten Unternehmung **3** Unternehmer **5** 16. 5. 2007 / 2010 **6** Personentransportaufträge der Berner Oberland-Bahnen AG, vergeben gemäss wirtschaftlichen Prinzipien (Bahnersatz in Sonderfällen, Spätbusse)

**Hans-Kaspar Dick** (1939, CH) **1** Verkehrsschule; Diplom als Postsekretär **2** Vizedirektor / stv. Direktor Eidg. Personalamt; Personaldirektor SBB, Leiter Kreis 2 und Division TWD SBB **3** Personalwesen **5** 16. 6. 2002 / 2010 **6** Keine

**Madeleine Howald** (1946, CH) **1** Studium Sprachen und Wirtschaftswissenschaften; Abschluss als mag. rer. pol. und Dr. rer. pol. Universität Bern **2** Praktische Tätigkeiten im Tourismus (ACS, Swissair, Schilthornbahn AG, BIGA) und in der Berufsbildung; Unterrichtstätigkeit, Schulführung Berufsschule **3** Berufsschulinspektorin **5** 21. 6. 1994 / 2010 **6** Keine

**Jürg von Känel** (1943, CH) **1** Ingenieur HTL **2** Sachbearbeiter Ingenieurbüro Balzari & Schudel; Sachbearbeiter Melbourne & Metropolitan Board of Works, Australia; Projektleiter Ingenieurbüro Balzari & Schudel (Mitinhaber); Projektleiter Amt für öffentlichen Verkehr; Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr **3** Berater **5** 22. 6. 1993 / 2010 **6** Keine

**Martin Schmied** (1958, CH) **1** Eidg. dipl. Radio- + TV-Elektroniker **2** Radio- + TV-Elektroniker; Lehrlingsausbildner; Instandhaltung von Immobilien **3** Leiter Technisches Gebäudemanagement **5** 16. 5. 2007 / 2010 **6** Keine

### Grundzüge der Arbeitsweise des Verwaltungsrates und der Kompetenzregelung

In Anbetracht der aktuellen Verhältnisse der Unternehmung verzichtet der Verwaltungsrat derzeit auf die Arbeit in Ausschüssen. Der Verwaltungsrat tagte im Jahre 2009 drei Mal.

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

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

## 6 Geschäftsleitung

**Urs Kessler** (1962, CH), Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO) **1** Höhere kaufm. Handelsschule; Betriebsdisponent; Ausbildung Verkaufstrainer; dipl. Marketingplaner; eidg. dipl. Marketingleiter; Kurs Unternehmungsführung SKU **2** Als Betriebsdisponent auf Bahnhöfen der Schweiz im Fahrdienst und Verkauf; verschiedene Funktionen Direktion BLS, Schwerpunkt Marketing; 1987 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Eintritt als Mitarbeiter Verkaufsförderung; 1990 Leiter «Kommerzielle Dienste»; Leiter des neuen Gesamtbereichs Marketing und Betrieb, Wahl zum Mitglied der Geschäftsleitung; 2007 Wahl zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung per 1. 9. 2008

**Christoph Egger** (1970, CH), Leiter Wintersport **1** Lic. rer. pol.; Rochester-Bern Executive MBA Program **2** Projekte, Planung Hotelplan Schweiz; Marketingleiter Davos-Parsonn-Bahnen; Geschäftsführer Bergbahnen Grindelwald-First (BGF); 2001 Aufnahme ins Kader Jungfraubahnen **3** 1991–93 Saisonkondukteur WAB / JB; Geschäftsführer Firstbahn; 2004 Mitglied der Geschäftsleitung und Übernahme Leitung der neuen Abteilung «Angebot Berg»; ab 2009 Leiter Wintersport und Firstbahn

**Jürg Lauper** (1954, CH), Leiter Infrastruktur **1** Lehre als Tiefbauzeichner; Bauingenieur FH, Fachhochschule Burgdorf; Nachdiplomstudium Unternehmensführung **2** Verschiedene Praxiserfahrungen im Bauplanungs- und Baumanagementbereich, Betriebsplanung; Bauherrenvertreter im Geschäftshäuserbau Viktor Kleinert AG; 1985 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** 1985–86 Stellvertreter Leiter Bau, seit 1986 Leiter Bauabteilung, 1. 1. 2006 Mitglied der Geschäftsleitung, Leiter Technik; ab 2009 Leiter Infrastruktur

**Christoph Schläppi** (1959, CH) Leiter Corporate Services **1** Rechtsanwalt; Management for the Legal Profession HSG **2** Anwalt in Interlaken; 1996 Eintritt bei den Jungfraubahnen **3** Eintritt als Direktionssekretär (später: Leiter Direktionsabteilung) und Sekretär der Verwaltungsräte, 1998 Mitglied der Geschäftsleitung

**Christoph Seiler** (1969, CH), Leiter Finanzen und Controlling (CFO) **1** Lic. rer. pol.; Rochester-Bern Executive MBA Program **2** Verschiedene Funktionen im Bankbereich; Loeb Holding AG, Bern, zuletzt als Finanzchef; 2002 Eintritt bei den Jungfraubahnen, Leiter Finanzen und Controlling, Mitglied der Geschäftsleitung

## 7 Managementvertrag

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

## 8 Entschädigungen

Der Verwaltungsrat setzt seine Entschädigung in eigener Kompetenz fest. Er trägt dabei der Tatsache Rechnung, dass die *Berner Oberland-Bahnen AG* namhaft von öffentlichen Geldern getragen wird, und setzt daher die Honorare so an, dass das Mandat eine ehrenamtliche Komponente behält. Allerdings muss er auch darauf achten, dass die Entschädigungen den Anforderungen bezüglich Verantwortung und Belastung entsprechend fair ausfallen und einem Quervergleich standhalten.

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

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Entschädigungssystem der *Berner Oberland-Bahnen AG* sehr einfach konzipiert ist. Bei dessen Ausgestaltung konnte daher auf den Beizug von Beratern verzichtet werden. Dies umso mehr, als keine Beteiligungsprogramme bestehen. Eine Zusammenstellung der Entschädigungen der Verwaltungsräte und des Anteils, den die *Berner Oberland-Bahnen AG* für die Entschädigung der Geschäftsleitung rein rechnerisch erbringt, finden Sie im Anhang der Jahresrechnung auf Seite 19 f. dieses Geschäftsberichts. Dort finden Sie auch eine Zusammenstellung des Aktienbesitzes von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. In diesem Zusammenhang ist Folgendes zu beachten: Die Verbindung der Verwaltungsräte *Jürg von Känel* zum Kanton und *Hans-Kaspar Dick* zum Bund werden hier als «nicht nahestehend» klassifiziert. Die Zurechnung des Aktienbesitzes von Bund und Kanton zu deren Vertretern wäre nicht sachgerecht, da die Herren *von Känel* und *Dick* auf die Entscheidungsfindung in Sachen Ausübung der Aktionärsrechte keinen Einfluss nehmen können.

## Statistische Angaben Berner Oberland-Bahn

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik <sup>1</sup>	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Dividende		Jahr
1891	130 832	11 144	285 457	100 559	—		1891
1892	154 372	11 250	323 373	149 903	—		1892
1893	169 345	9 721	357 290	183 929	4		1893
1894	187 281	10 081	398 105	201 584	5 ½		1894
1895	219 265	10 021	586 902	314 178	8		1895
1896	197 172	10 718	512 990	217 754	5 ½		1896
1897	229 363	18 301	582 214	275 106	5 ½		1897
1898	247 413	14 420	626 644	311 420	6		1898
1899	272 944	12 205	679 394	330 564	7		1899
1900	270 926	13 142	664 777	307 431	5 ¾		1900
1901	281 141	12 461	692 220	332 768	7		1901
1902	290 967	13 974	702 173	323 721	7		1902
1903	337 672	14 209	788 852	395 054	8		1903
1904	346 083	17 565	812 058	377 754	7 ½		1904
1905	367 584	22 517	868 436	363 445	8		1905
1906	390 757	21 580	906 440	381 561	7 ½		1906
1907	394 406	24 882	916 312	320 201	6		1907
1908	401 729	24 211	832 471	253 061	4		1908
1909	397 333	20 609	818 486	235 797	4		1909
1910	396 823	27 565	902 355	334 714	5		1910
1911	462 163	25 600	1 062 780	450 386	6		1911
1912	473 494	29 575	990 250	356 576	5 ½		1912
1913	454 895	22 335	983 176	372 924	5 ½		1913
1914	259 968	12 335	531 080	47 662	—		1914
1915	101 288	6 349	158 703	− 139 452	—		1915
1916	142 230	13 235	238 963	− 126 131	—		1916
1917	165 471	12 423	281 685	− 211 705	—		1917
1918	150 101	14 779	315 350	− 84 959	—		1918
1919	209 087	15 855	505 221	− 131 599	—		1919
1920	277 331	15 242	721 547	26 323	—		1920
1921	337 105	12 087	883 162	78 764	—		1921
1922	342 896	11 344	870 644	51 177	—		1922
1923	429 300	12 782	1 079 414	242 452	—		1923
1924	483 390	14 797	1 269 831	383 147	—		1924
1925	565 314	15 864	1 487 784	630 821	P.	St.	1925
1926	500 160	15 458	1 283 512	394 819	5	4 1/8	1926
1927	542 537	15 998	1 392 897	483 008	5	5	1927
1928	584 952	18 780	1 530 566	524 077	5	5 5/8	1928
1929	600 584	21 302	1 527 594	517 242	5	5,16	1929
1930	562 121	19 724	1 391 674	517 242	5	5,16	1930
1931	459 115	15 480	1 035 160	442 182	—		1931
1932	337 110	11 272	713 495	135 478	—		1932
1933	369 076	12 174	761 731	− 18 081	—		1933
1934	377 962	17 254	810 804	50 949	—		1934
1935	399 848	12 250	784 193	120 767	—		1935
1936	474 852	12 216	779 895	96 763	—		1936
1937	677 190	17 026	1 113 907	91 844	—		1937
1938	583 520	14 444	1 016 089	348 662	—		1938
1939	434 674	11 673	760 228	241 253	—		1939
1940	343 945	10 338	635 414	33 352	—		1940
1941	438 494	21 892	821 566	− 27 041	—		1941
1942	449 053	16 567	800 026	115 656	—		1942
1943	536 713	18 485	968 058	34 496	—		1943
1944	542 976	23 549	1 045 548	173 146	—		1944
1945	655 032	18 984	1 238 771	224 625	—		1945

<sup>1</sup> Nach Fahrausweisverkäufen.

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

1 Nach Fahrausweisverkäufen.

2 Bis 1957 Verkehrsertrag inkl. Schynige Platte-Bahn.

3 Bis 1962 Betriebserfolg inkl. Schynige Platte-Bahn.

4 Seit 1996 ohne Tarifannäherung.

5 Seit 1996 nach Berücksichtigung der Abgeltung.

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik <sup>1</sup>	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Seit 1958 Aufwanddeckungsgrad	Jahr
2001	1 997 557	3 606	7 565 027	463 973	101,9	2001
2002	1 944 874	1 526	7 480 781	7 758	100,0	2002
2003	2 010 242	1 309	7 595 964	288 380	101,1	2003
2004	2 029 826	940	7 706 869	524 488	101,9	2004
2005	2 103 724	689	8 065 798	- 15 287	99,9	2005
2006	2 282 768	696	8 539 193	1 027 503	103,7	2006
2007	2 447 078	746	9 155 969	2 612 539	109,4	2007
2008	2 449 347	673	9 399 009	<sup>6</sup> 1 981 446	106,7	2008
2009	2 451 707	652	9 169 331	469 512	101,5	2009

<sup>1</sup> Nach Fahrausweisverkäufen.

<sup>6</sup> Ab 2008 nach Kosten- und Leistungsrechnung.

## Statistische Angaben Schynige Platte-Bahn

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik <sup>1</sup>	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg <sup>2</sup>	Aufwand- deckungsgrad	Jahr
1958	137 416	183	447 700			1958
1959	153 509	142	470 642			1959
1960	123 088	127	428 319			1960
1961	134 662	113	442 478			1961
1962	165 223	156	528 075			1962
1963	148 972	149	559 114	172 847	138,9	1963
1964	176 912	158	673 995	177 573	134,1	1964
1965	162 336	208	622 783	70 535	111,9	1965
1966	185 326	148	742 556	190 109	131,0	1966
1967	177 998	181	733 805	80 551	111,3	1967
1968	172 508	163	708 467	63 061	108,2	1968
1969	176 262	195	837 790	7 154	100,8	1969
1970	177 326	408	797 200	12 615	101,4	1970
1971	223 568	162	965 412	33 344	103,2	1971
1972	201 329	184	1 076 670	36 107	103,1	1972
1973	214 158	354	1 128 843	- 11 631	99,0	1973
1974	218 277	181	1 255 761	69 886	105,2	1974
1975	193 646	174	1 106 625	- 228 812	85,1	1975
1976	202 586	144	1 285 474	17 627	101,3	1976
1977	198 186	158	1 269 134	163 866	112,7	1977
1978	191 063	239	1 207 077	63 314	104,5	1978
1979	200 110	141	1 281 337	590	100,0	1979
1980	196 778	130	1 366 601	99 702	106,9	1980
1981	204 214	146	1 453 827	120 019	107,4	1981
1982	179 554	123	1 295 904	239	100,0	1982
1983	179 254	2 649	1 619 121	100 596	105,5	1983
1984	157 203	242	1 361 509	- 83 886	95,1	1984
1985	190 991	124	1 887 821	166 926	108,2	1985
1986	177 444	142	1 872 603	64 859	103,2	1986
1987	143 200	107	1 577 079	- 167 377	91,5	1987
1988	192 206	140	1 977 617	108 365	105,1	1988
1989	201 200	209	2 365 442	504 120	122,6	1989
1990	222 987	155	2 596 771	519 339	122,2	1990
1991	205 609	196	2 667 442	496 767	119,0	1991
1992	204 610	1 088	2 876 657	340 480	112,0	1992
1993	221 080	190	2 998 428	373 327	112,8	1993
1994	202 302	184	2 981 256	338 624	111,4	1994
1995	186 820	151	2 734 752	<sup>3</sup> 91 126	<sup>3</sup> 102,9	1995
1996	162 898	124	2 432 644	2 782	100,1	1996
1997	187 190	251	2 818 711	223 153	107,6	1997
1998	180 545	149	2 669 127	156 259	105,6	1998
1999	181 189	132	2 739 451	114 367	103,3	1999
2000	219 075	122	3 258 188	104 109	102,9	2000
2001	187 538	122	3 041 273	71 115	102,1	2001
2002	153 824	120	2 658 172	818	100,0	2002
2003	175 447	348	2 944 774	119 519	103,8	2003
2004	171 368	181	2 716 702	95 811	103,3	2004
2005	152 713	135	2 763 437	- 56 643	98,2	2005
2006	185 891	220	3 007 164	154 228	104,1	2006
2007	184 225	132	3 056 158	151 086	103,7	2007
2008	192 542	150	3 358 061	<sup>4</sup> 655 513	114,0	2008
2009	190 809	144	3 512 078	714 958	119,6	2009

<sup>1</sup> Nach Fahrausweisverkäufen.

<sup>2</sup> Bis 1962 in Berner Oberland-Bahn enthalten.

<sup>3</sup> Ab 1995 inkl. Hotel Schynige Platte.

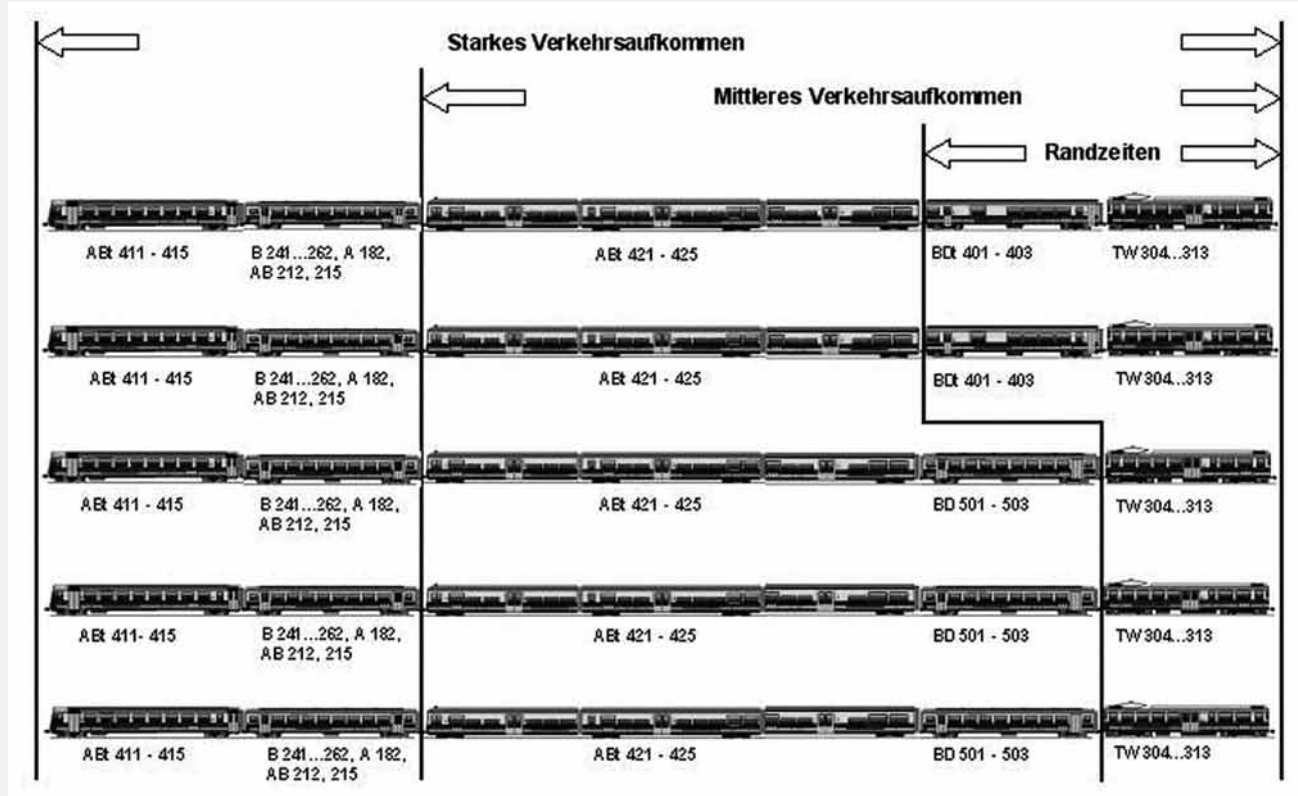
<sup>4</sup> Ab 2008 nach Kosten- und Leistungsrechnung.



## Technische Angaben

		Berner Oberland-Bahn	Schynige Platte-Bahn
<b>Anlagen und Einrichtungen</b>			
Betriebslänge	m	26 144	7 257
Geleiselänge	m	38 246	8 488
davon Geleise mit Zahnstangen	m	4 783	8 488
Zahnstangensystem		von Roll	Riggenbach
Spurweite	cm	100	80
Tunnel	Anzahl	2	4
Gesamtlänge	m	168	376
Brücken	Anzahl	29	8
Gesamtlänge	m	613	80
Kleinster Kurvenradius	m	98	60
Grösste Neigung			
Adhäsionsstrecke	‰	34	
Zahnstangenstrecke	‰	120	250
Traktionsenergie			
Gleichstrom	V	1 500	1 500
Stationen und Haltestellen	Anzahl	9	3
Tiefstgelegene Station (Interlaken Ost / Wilderswil)	m ü. M.	567	584
Höchstgelegene Station (Grindelwald / Schynige Platte)	m ü. M.	1 034	1 367
Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen			
Unterführungen		6	3
Überführungen		2	–
Niveaureisungen		125	24
<b>Fahrzeuge</b>			
Triebwagen		11	
Lokomotiven			
elektrische		2	11
Dampf		–	1
Traktoren		2	
Gleisstopfmaschine		1	
Steuerwagen		8	
Niederflur-Gelenksteuerwagen		5	
Personenwagen		18	20
offene Sommerwagen		–	4
Gepäckwagen		2	
Dienstwagen		10	5
Sitzplatzangebot	Plätze	2 410	999
Höchstgeschwindigkeiten			
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

## Rollmaterialkonzept Berner Oberland-Bahn



# Einladung zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

19. Mai 2010, 14:15 Uhr, Mehrzweckhalle Wilderswil (Türöffnung ab 13:45 Uhr)

## Traktanden:

### 1. Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2009

Antrag des Verwaltungsrates: **Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2009.**

### 2. Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2009	1 239 295
Vortrag vom Vorjahr	41 922
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>1 281 217</b>
Zuweisung an Rücklage Art. 64 EBG	- 469 512
<b>Zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>811 705</b>

Antrag des Verwaltungsrates:

Zuweisung von

CHF 5 000.– an allgemeine Reserve

CHF 700 000.– an Rücklage Schynige Platte-Bahn

Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 106 705.– auf neue Rechnung.

### 3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung

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

### 4. Wahlen

#### a) Verwaltungsrat

Antrag des Verwaltungsrates: **Wiederwahl in globo der bisherigen Verwaltungsräte David-André Beeler, Interlaken; Peter Balmer, Grindelwald; Martin Schmied, Lauterbrunnen; Günther Galli, Unterseen; Dr. Madeleine Howald, Interlaken, für eine Amtsdauer von drei Jahren.**

#### b) Revisionsstelle

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

### 5. Verschiedenes

Der Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung sowie der Bericht der Revisionsstelle liegen für die Aktionäre ab dem 28. April 2010 am Sitz der Gesellschaft in Interlaken auf. Auf Verlangen eines Aktionärs wird ihm eine Ausfertigung dieser Unterlagen unverzüglich zugestellt.

Zutrittskarten zur Generalversammlung sind gegen Ausweis über den Aktienbesitz oder gegen Bescheinigung der Hinterlegung der Aktien bis spätestens Dienstag, 18. Mai 2010, 12:00 Uhr, bei einer der folgenden Stellen zu beziehen:

– BEKB | BCBE in Bern

– Direktion der Gesellschaft in Interlaken

Interlaken, 6. April 2010, der Verwaltungsrat

