

Berner Oberland-Bahnen AG

Ausführungen von Urs Kessler, Vorsitzender der Geschäftsleitung, anlässlich der ordentlichen Generalversammlung vom 31. Mai 2023, Mehrzweckhalle Wilderswil

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Das Jahr 2022 war für die Berner Oberland-Bahnen AG ein Jahr auf dem Weg zurück Richtung Normalität. Das riesige Potential der V-Bahn für die die Berner Oberland-Bahnen AG (BOB AG) wird sichtbar.

Die Schwerpunkte meiner Ausführungen sind:

- Danke
- BOB: öffentlicher Verkehr oder Freizeitverkehr
- Potential V-Bahn Projekt – Haltestelle Grindelwald Terminal
- Visionen BOB AG
- Schynige Platte vor herausfordernden Jahren
- Start ins Geschäftsjahr und Ausblick 2023

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Über ein Jahrzehnt verzeichneten wir ein enormes Wachstum bei der BOB AG. Der Erfolg wurde zu einer Selbstverständlichkeit. Nach den sehr schwierigen Jahren 2020 und 2021 sind wir auf dem Weg zurück zur Normalität.

Ein grosser Dank gilt allen Mitarbeitenden der BOB AG für ihre grosse Agilität während der letzten Jahre. Sie haben an vorderster Front mit Loyalität und hervorragenden Leistungen sowie einer echt empfundenen Gasfreundschaft dazu beigetragen, dass wir gemeinsam diese Krise gut meistern konnten. Bei der BOB AG verfügten wir per Ende 2022 über 147 Vollzeit-Stellen und insgesamt arbeiteten über 155 Mitarbeitende für die BOB AG. Mit unserer Jungfrau Holding AG haben wir insgesamt über 777 Vollzeit-Stellen per Ende 2022. Das Team der BOB AG hat mit der Kurzarbeit sowie unternehmerischem Denken einen aktiven Beitrag zur Bewältigung der Krise geleistet. Diese Massnahmen werden auch in Zukunft Wirkung zeigen. Der Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr liegt



bei der BOB mit 72 Prozent deutlich über dem Durchschnitt der Schweizer Eisenbahnlandschaft.

BOB: öffentlicher Verkehr oder touristischer Verkehr?

Meterspur heisst nicht einfach Schmalspurbahn. Ganz im Gegenteil: Die Berner Oberland-Bahn hat sich über ein Jahrzehnt sehr positiv entwickelt. Die Jahre 2020 und 2021 konnte sie dank Kostenbewusstsein und unternehmerischem Denken gut meistern. Die BOB kehrte im Jahr 2022 zurück auf die Erfolgsspur. Unsere Schmalspurbahnen sind nicht nur erfolgreich. Sie weisen auch Vorteile gegenüber den Normalspurbahnen auf. Sie sind kleiner. Die Berner Oberland-Bahn verfügt über ein Streckennetz von 31,65 Kilometern. Die Schmalspurbahnen benötigen weniger Raum. Sie kommen mit geringeren Kurvenhalbmessern aus und lassen sich darum leichter ins Gelände einführen. Und sie können abschnittsweise an Zahnstangen, wie zum Beispiel auf der Strecke Lüttschental – Burglauenen, steilere Passagen bewältigen. Kleiner bedeutet auch weniger Gewicht. Das hilft, Energie zu sparen.

Die Vorteile überzeugen im Gebirge und dort, wo die Bahnlinie einer Spur im Gelände folgen muss, wie der Lüttschine. Der Geschäftserfolg der Berner Oberland-Bahn korreliert, trotz eines Unterbruchs durch die Wengernalpbahn mit einer Spurbreite von 80 cm, stark mit der Meterspurbahn auf das Jungfraujoch – Top of Europe. Wie würde die Bahn ab Interlaken Ost heissen, wenn eine durchgehende Meterspurbahn ab Interlaken Ost zum höchstgelegenen Bahnhof Europas führen würde? Das könnte zum Beispiel der Jungfrau Express sein. Corona hat die Welt verändert, auch diejenige des öffentlichen Verkehrs. Bisher war immer der Pendlerverkehr im Zentrum der strategischen Überlegungen gestanden. Während Corona wurde das Bewusstsein für den öffentlichen Verkehr markant grösser.

Im Rahmen der nationalen Klimastrategie sowie der Perspektive Bahn 2050 wird die Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr angestrebt. Dabei kommt der Entwicklung des Freizeitverkehrs eine grosse Bedeutung zu. Dank den Touristinnen und Touristen aus der ganzen Welt hat die Berner Oberland-Bahn einen Verkehrsertrag von 14,8 Mio. Franken im Geschäftsjahr 2022 erzielt und ist bereits wieder in der Nähe des Rekordergebnisses 2019 mit 16,1 Mio. Franken. Das obwohl im Geschäftsjahr 2022 die Zahlen der internationalen Gäste noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau lagen.



Unsere Berner Oberland-Bahn hat langfristig das Potential einen Verkehrsertrag von deutlich über 20 Mio. Franken zu erzielen dank dem nationalen und internationalen Freizeitverkehr. Ohne diesen würden es keine Berner Oberland-Bahn mit dem heutigen qualitativ guten Angebot mit durchgehendem Halbstundentakt während dem ganzen Jahr geben. Ein mögliches Szenario wäre ein Busbetrieb. Meine sehr verehrten Damen und Herren, der Streckenunterbruch der Berner Oberland-Bahnen vom 16. – 29. April 2023 hat uns in aller Deutlichkeit gezeigt, dass dies eine Katastrophe wäre, aber ohne nationalen und internationalen Freizeitverkehr kein unrealistisches Szenario.

Mein Fazit: Die Jungfrau Region und der Kanton Bern brauchen eine national und international erfolgreiche Berner Oberland-Bahn. Der Wettbewerbsvorteil V-Bahn wird sich in Zukunft auszahlen.

Haltestelle Grindelwald Terminal

Durch die Anbindung der V-Bahn an den öV mit der neuen BOB-Station Grindelwald Terminal (ehemals Rothenegg) werden die Anreisezeiten ab den grossen Schweizer Städten und den weiteren Einzugsgebieten um 47 Minuten Reisezeitgewinn markant verkürzt. Die Attraktivität der Schiene wird durch die verbesserte Anbindung an den öV überproportional erhöht. Dadurch wird auch der Bahnbetrieb der BOB für die lokale Bevölkerung längerfristig sichergestellt.

Der Trend auf den globalen Märkten zeigt, dass die Dauer der Anreisezeit sowohl für den Winter- als auch für den Sommertourismus immer wichtiger wird und der öffentliche Verkehr der Schweiz, dank der im internationalen Vergleich hohen Qualitätsstandards, beim wachsenden Gästesegment FIT (Individualreisende) markant an Bedeutung gewinnt.

Im Geschäftsjahr 2022 konnte die V-Bahn erstmals ihr Potential andeuten. Mit der neuen Haltestelle Grindelwald Terminal ist die BOB markant attraktiver geworden für den touristischen und den Freizeitverkehr der Schweiz. Ab Bern sind unsere Gäste statt in 2 Stunden und 36 Minuten in nur 1 Stunde und 35 Minuten auf den Skipisten mit dem schönsten Panorama der Welt. Oder ab Bern ist man in nur 2 Stunden und 15 Minuten statt 3 Stunden und 18 Minuten auf dem Jungfrauoch. Oder ganz einfach zusammengefasst: Heute dauert

die Reisezeit ab Bern gleich lange wie früher ab Interlaken Ost. Das ist ein wichtiger Schritt zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Im Geschäftsjahr 2022 konnten wir die Einsprachen rund um die Haltestelle und das Park+Ride Matten bereinigen, die letzte am 13. Oktober, während ich mich auf einer Verkaufsreise in Indien befand. Im November 2022 starteten wir bereits mit den Bauarbeiten. Das Park+Ride Matten ist ein wichtiger Mosaikstein zur Vollendung der V-Bahn. Ein sinnvollerer und besseres Beispiel für mehr Schiene und weniger Strasse gibt es nicht.

Mit der Jungfrau App sowie der Umsetzung der Parkleitsysteme mit den Gemeinden der Lütschinentäler können wir die Spitzen brechen und den motorisierten Individualverkehr in die Lütschinentäler vermindern. Seit der Wintersaison 2022/23 gibt es nur noch einen Sportpass für die gesamte Jungfrau Ski Region. Die BOB ist vollständig integriert. Dabei hat der Verlagerungseffekt von der Strasse auf die Schiene unsere Erwartungen übertroffen. Wir fördern damit die Nachhaltigkeit konkret, die Umweltfreundlichkeit langfristig und bieten einen echten Mehrwert.

Fazit: Die V-Bahn bringt die Berner Oberland-Bahn auf einen neuen Level und wird uns ihr immenses Potential in den nächsten Jahren noch stärker zeigen.

Drei Visionen

Wer dazwischen nicht vom Weg abkommt, wird auf der Strecke bleiben

Es gehört zu den Kernaufgaben eines Managements neue Potentiale und Chancen zu erkennen. Seit dem Jahre 2019 ist ein qualitativ hochstehendes Hotel beim Bahnhof Interlaken Ost eine Vision. Die Qualität und die Hotelkapazität wird auf den globalen Märkten mehr und mehr zu einer Achillesferse der gesamten Jungfrau Region und damit auch für die Jungfraubahnen. Die Situation verschärft sich auch im Geschäftsjahr 2023. Die Reiseveranstalter erhalten heute keine bzw. zu wenig Kontingente und wählen vermehrt andere Destinationen.

Dank dem geplanten Hotel in Interlaken Ost resultiert für die Berner Oberland-Bahn jährlich ein geschätzter zusätzlicher Verkehrsertrag von rund einer Million Franken. Das Grund-

stück bleibt im Besitz der BOB und wird im Baurecht abgetreten. Wir haben dort einen optimalen Standort mit direktem öV-Anschluss, noch nachhaltiger geht nicht. Dieses Hotel wird auch einen wesentlichen Beitrag zur Standortattraktivität der gesamten Jungfrau Region leisten. In den letzten zwei Jahren wurde intensiv gearbeitet in Workshop-Verfahren für die Erstellung eines Richtkonzepts und den Schlussbericht. Im Juli 2023 findet eine öffentlich Informationsveranstaltung statt. Aktuell gehen wir davon aus, dass eine Realisierung bis im Jahr 2027 realistisch ist.

An der letzten Generalversammlung der BOB habe ich orientiert, dass die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Interlaken Ost ein grosser Schwachpunkt sind, um im touristischen- und Freizeitverkehr noch erfolgreicher zu sein. Wir haben zwischenzeitlich gemeinsam mit der Zentralbahn und der BLS ein Projektteam eingesetzt und prüfen visionäre Ansätze. Es soll in Zukunft keine weiteren Perrons und Unterführungen mehr brauchen. Aktuell priorisieren wir die Variante Einfahrt der Anschlusszüge auf Gleis 5 und ebenerdiges Umsteigen auf die Zentralbahn und die Berner Oberland-Bahn. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

In den nächsten Jahren investieren wir über 160 Mio. Franken bei den Berner Oberland-Bahnen, unter anderem mit der Anpassung der Stationen und des Rollmaterials an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Zentral ist, dass wir uns für die Zukunft nichts verbauen! Das bisherige Angebotskonzept sah einen punktuellen Viertelstundentakt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald in Richtung Hauptverkehrsströme vor. Ab dem 10. Dezember 2023 gilt dies insbesondere für die neue Haltestelle Park+Ride Matten. Wir fragen uns: Warum nicht in der langfristigen Zukunft einen 15-Minuten Takt der Berner Oberland-Bahn zum Anschluss an die V-Bahn einführen? Deshalb sind die Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial so auszurichten, dass sie dieses Fernziel ermöglichen. Ein zentrales Element bilden dabei die Kreuzungsstellen in Form von Doppelspurabschnitten. Diese müssen so konzipiert werden, dass sich die Züge fahrend kreuzen können und daraus ein Zeitgewinn resultiert.

Fazit: Mit der Realisierung dieser Visionen hat unsere Berner Oberland-Bahn noch mehr Potential.

Herausforderung Schynige Platte-Bahn

Nach dem höchsten Verkehrsertrag der Geschichte der Schynige Platte-Bahn mit 4,7 Millionen Franken wird es voraussichtlich in den nächsten sechs Jahren sehr herausfordernd sein eine schwarze Null zu erreichen. Wegen der Erneuerung der Fahrbahn können wir den Saisonbetrieb jeweils erst Ende Juni bzw. erste Woche Juli aufnehmen. Dieses Jahr ist es der am Samstag, 1. Juli 2023. Dies stellt für alle Beteiligten, wie die Verantwortlichen des Berghotels Schynige Platte, jene des Alpengartens und auch uns bei der Schynige Platte-Bahn selbst eine grosse Herausforderung dar. Nur mit dieser Lösung konnten wir eine zweijährige Schliessung des Ausflugsziels Schynige Platte verhindern.

Ein zweijähriges Verschwinden vom Markt wäre viel gravierender für den langfristigen Erfolg der Schynige Platte. Die Rückmeldung der globalen Märkte haben bereits gezeigt, dass wir im Jahr 2024 versuchen müssen, den Betrieb nach Mitte Juni aufzunehmen, um bei den Reiseveranstaltern weiterhin im Programm zu sein. Das Marketing werden wir für die sehr kurze Betriebszeit von 3 ½ Monaten hochfahren, um trotzdem ein ansprechendes Ergebnis zu erzielen.

Ein Geheimitipp ist das online buchbare Übernachtungs-Kombiangebot mit Bahnfahrt, 4-Gang-Menü und einem reichhaltigen Frühstückbuffet für 144 Franken statt 199 Franken. Die Gäste werden wie zu Grossmutterns Zeiten verwöhnt und übernachten in Zimmern mit Sternenhimmel. Dazu lancieren wir neue Angebote wie Zmorge und Zvieri für einen Hammerpreis ab 39 Franken. Die nationalen Partneraktivitäten fahren wir hoch wie auch die nationalen Kommunikationsmassnahmen. Wir versuchen alles um ein gutes Jahr zu erzielen.

Ausblick BOB

Geschäftsfeld öffentlicher Verkehr – BOB

Bei der Berner Oberland-Bahn verzeichnen wir seit Jahresbeginn bis zum 21. Mai 2023 eine Frequenzzunahme von 502'000 Personen respektive 32% Prozent gegenüber dem Vorjahr.



Wir sehen aktuell positive Anzeichen und sind zuversichtlich für das zweite Halbjahr 2023. Zudem werden hoffentlich keine neuen Vorkommnisse das globale Tourismusgeschäft beeinträchtigen.

Dank

Ich möchte Bund und Kanton, dem Verwaltungsrat, meinen Kollegen in der Geschäftsleitung, den Leitenden der Fachbereiche sowie dem Verwaltungsrat für die Unterstützung und konstruktive Zusammenarbeit danken. Ich danke nochmals auch allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BOB AG für ihren grossen Einsatz und das Verständnis.

Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für die Treue zum Unternehmen. Sie sind nicht nur Miteigentümer unserer Gesellschaft, sondern ganz besonders auch Botschafterinnen und Botschafter. Empfehlen Sie Ihre BOB und SPB wie auch das Berghotel Schynige Platte mit der schönsten Aussicht der Alpen Freunden und Bekannten. Testen Sie die neuen Zmorge und Zvieri-Angebote und eine Übernachtung unter dem Sternenhimmel im Berghotel Schynige Platte.
