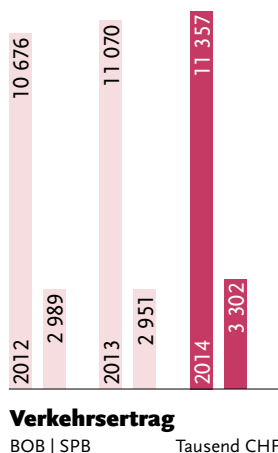


Geschäftsbericht 2014
Berner Oberland-Bahnen AG



Kennzahlen 2014



Ergebnisse im Überblick	CHF	2014	2013
Berner Oberland-Bahn		941 739	1 563 114
Schynige Platte-Bahn		144 344	53 480
Nebengeschäfte		139 081	24 163
Jahresgewinn BOB AG		1 225 164	1 640 757
Vollzeitstellen			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		131	131
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		16	16
Total		147	147

Organe der Gesellschaft

Verwaltungsrat (VR)	Amts-dauer bis zur GV
Günther Galli, Präsident	Unterseen 2016
David-André Beeler, Vizepräsident	Interlaken 2016
Peter Balmer	Grindelwald 2016
Paul Blumenthal ¹	Wünnewil 2016
Dr. Madeleine Howald	Interlaken 2016
Martin Schmied	Lauterbrunnen 2016
Gewählt durch den Regierungsrat des Kantons Bern:	
Stephanie Dübi	Bern

Sekretär des Verwaltungsrats
Christoph Schläppi

Revisionsstelle
KPMG AG 2015

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

Betriebsleiter der Berner Oberland-Bahn
Stefan Würzler Interlaken

Betriebsleiter der Schynige Platte-Bahn
Werner Amacher Gsteigwiler

Erweiterte Geschäftsleitung	
Thomas Aebischer ²	Unterseen
Leiter Wengernalpbahn	
Markus Balmer ³	Leissigen
Leiter Wengernalpbahn	
Patrizia Bickel ⁴	Interlaken
Leiterin Corporate Communications	
Matthias Büttler ⁵	Bern
Leiter Marketing	
Therese Jaun Schmid	Steffisburg
Leiterin Fachbereich Human Resources	
Marco Luggen	Grindelwald
Leiter Firstbahn und WAB Wintersport	
Gabriel Roth	Ringgenberg
Leiter Zugförderung und Werkstätte und Jungfraubahn	
Stefan Würzler	Interlaken
Leiter Vertrieb und Produktion und Berner Oberland-Bahn	

¹ Rücktritt aus dem Verwaltungsrat per 28. Februar 2015

² Austritt per 31. Dezember 2014

³ Eintritt per 16. März 2015

⁴ Wahl in eGL per 1. Januar 2015

⁵ Eintritt per 1. Oktober 2014

Berner Oberland-Bahnen AG, Geschäftsbericht 2014

Jahresbericht

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

17–23 **Finanzbericht**

24–27 **Statistische Angaben**

28 **Technische Angaben**

UG 3 **Einladung zur ordentlichen Generalversammlung**

Glossar:

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

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

BOB: Abkürzung für Berner Oberland-Bahn.

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

SPB: Abkürzung für Schynige Platte-Bahn.

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

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

Bericht an die Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, geschätzte Damen und Herren

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* erzielt einen Jahresgewinn von CHF 1,2 Mio. Der Gewinn der Sparte Regionaler Personenverkehr beträgt CHF 244 000 und jener der Sparte Infrastruktur CHF 698 000. Zum Ergebnis hat auch die Schynige Platte-Bahn beigetragen. Sie konnte ihren Gewinn um 170 % auf CHF 144 000 steigern und scheint damit das Tief, in das sie zu Beginn des Jahrzehnts geraten ist, überwunden zu haben. Emotioneller Höhepunkt des vergangenen Jahres war – nebst dem Durchstich am Buechitunnel – der Besuch des japanischen Thronfolgers Naruhito auf der Schynigen Platte. Dieses Ereignis wird sich positiv auf die künftigen Besucherzahlen aus Japan auswirken. Die Talbahn hat mit 5,5 Millionen Passagieren noch einmal 3,7 % mehr Gäste als im Vorjahr auf ihrem Streckennetz zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie Grindelwald transportiert. Die Ergebnisse der beiden Sparten Regionaler Personenverkehr und Infrastruktur zeugen aufgrund ihrer Grössenordnung davon, dass die Abgeltungsvereinbarungen mit Bund und Kanton seinerzeit auf einer realistischen Basis ausgehandelt und abgeschlossen worden sind.

Die vielfältigen Anstrengungen der Jungfraubahnen, die Fahrgäste der Bergbahnen bereits ab Interlaken Ost von der Strasse auf die Schiene zu holen, kommen der Berner Oberland-Bahn zugute. Die Zahl der Reisegruppen, welche die Talbahn als Zubringer zum *Jungfraujo*ch – *Top of Europe* und den weiteren Ausflugszielen der Jungfrau Region nutzen, war in den letzten Jahren von stetig zunehmender Bedeutung. Dies unterstreicht ein Blick auf den Ertrag im Gruppenreiseverkehr, der das vierte Jahr in Folge gesteigert werden konnte (+ 12 %). Der Erfolg der *Berner Oberland-Bahnen AG*, der sich in einem RPV-Kostendeckungsgrad¹ von aktuell 74,2 % ausdrückt, ist das Resultat der

touristischen Entwicklung in der Region – zu der die Bahn selber das Ihrige beiträgt.

Positionierung nach Strategieüberprüfung

Im Rahmen eines intensiven und umfassenden Strategievorschau hat der Verwaltungsrat die Wechselwirkung zwischen der Tourismuswirtschaft in der Jungfrau Region und den Geschäftsmodellen der *Berner Oberland-Bahnen AG* sorgfältig analysiert und die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken herausgearbeitet. Die Ergebnisse der Strategieüberprüfung können wie folgt zusammengefasst werden:

Die *Personenverkehrssparte* der Berner Oberland Bahn versteht sich als marktorientiertes ÖV-Unternehmen. Transport- und Dienstleistungen für die Wohnbevölkerung und das Tourismusgewerbe der Region werden vom Verwaltungsrat ins Zentrum des Angebots gestellt. Primär ist hierzu das Rollmaterial zu erneuern und sind die entsprechenden Kapazitäten in Depots und Werkstätten zu schaffen (Näheres dazu auf Seite 3). Die bedeutendsten Chancen für ein Wachstum im Transportvolumen werden in einer weiteren Umlagerung des Ausflugs- und Ferienverkehrs von der Strasse auf die Bahn ausgemacht. Eine bahnbrechende Perspektive öffnet sich mit dem aktuellen Projekt zum Ausbau der Bergbahnen, dem sogenannten V-Bahn-Projekt: Ab einem gemeinsamen Terminal in unmittelbarer Nachbarschaft zum Trasse der Berner Oberland-Bahn sollen das Jungfraujoch und die Skianlagen Männlichen – Kleine Scheidegg – Eigergletscher durch zwei neue leistungsfähige Zubringer erschlossen werden. Mittels einer Station Rothenegg kann die Bahnlinie direkt angeschlossen werden. Der Verwaltungsrat unterstützt daher das V-Bahn-Projekt (Seite 5). Noch hat dieses Vorhaben möglicherweise langwierige Planungs- und Bewilligungsverfahren zu durchlaufen. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* passt sich dieser Situation an, indem sie die anstehende Rollmaterialerneuerung so ausgestaltet und etappiert, dass flexibel und zeitgerecht auf die Realisierung der V-Bahn reagiert werden kann.

Die Sparte *Infrastruktur* orientiert sich an der Zielsetzung, ihre Anlagen laufend zeitgemäss zu unterhalten und zu erneuern. Seit dem 9. August 2013 (Spatenstich) ist der rund 700 Meter lange Buechitunnel zwischen Zweilütschinen und Lütschental im Bau. Der Durchstich erfolgte am 2. Dezember 2014 und die neue Strecke soll Ende 2015 in Betrieb genommen werden.

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

Eine bahnbrechende Perspektive öffnet sich mit dem aktuellen Projekt zum Ausbau der Bergbahnen, dem sogenannten V-Bahn-Projekt.

In gut drei Jahren wird eine sichere Umfahrung eines den Naturgefahren stark ausgesetzten Geländeabschnitts gebaut. Mit dem neuen Tunnel wird das letzte unzeitgemässe Teilstück im Netz der Berner Oberland-Bahn mit engen Kurvenradien und zu knapp bemessenen Tunnelprofilen eliminiert. Die Qualität und die Sicherheit für den Eisenbahnverkehr nach Grindelwald werden deutlich verbessert. Details zu diesem für die *Berner Oberland-Bahnen AG* wichtigen und grossen Bauprojekt lesen Sie auf Seite 10 im Geschäftsbericht. Ganz im Sinne der Qualitätssicherung wird für die Sparte Infrastruktur in den nächsten Jahren die Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen die wichtigste strategische Zielsetzung sein. Der diskriminierungsfreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist gemäss den Übergangsbestimmungen zum BehiG bis 2023 zu realisieren. Diese Vorgabe wird die Bahnen schweizweit stark fordern und die Finanzpläne und Leistungsvereinbarungen zur Infrastruktur mittelfristig stark prägen.

Bei der Sparte *Schynige Platte-Bahn* setzt der Verwaltungsrat auf Kontinuität. Das Unternehmen hat mit einer klaren Positionierung als nostalgische Zahnradbahn, verbunden mit Swissness, ihren Platz im touristischen Gesamtangebot der Region gefunden. Neben der romantischen Bahnfahrt ist das Naturerlebnis der primäre Beweggrund, um auf die Schynige Platte zu reisen. Dieses wird in einem «Naturkino» dem internationalen Gast nähergebracht. Dazu gehört auch ein dem Bild der Schweiz entsprechender folkloristischer Rahmen. Der Einheimische und der Stammgast finden nur wenige Gehminuten von der Bergstation entfernt die natürliche Berg- und Wanderatmosphäre und damit ihr unverfälschtes und ebenso unvergessliches Naturerlebnis. Ein besonderes Augenmerk gilt den Finanzen und dabei der Planung, welche die Überlebensfähigkeit aus eigener Kraft sicherstellen muss.

Abgeltung regionaler Personenverkehr, Leistungsvereinbarung Infrastruktur

Für das Geschäftsjahr 2014 betrugen die Abgeltungen für den Personenverkehr und die Infrastruktur CHF 13,4 Mio. und waren so gegenüber dem Vorjahr in etwa konstant. CHF 5,7 Mio. (2013 CHF 6,0 Mio.) entfielen dabei auf die Sparte Personenverkehr. Die sich zufällig gegenseitig eliminierenden Veränderungen in den Sparten von rund CHF 300 000 sind unter anderem mit gegenläufigen Trends in den Abschreibungen zu erklären.

Im Bereich Infrastruktur besteht eine Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013 bis 2016, in der die Finanzierung und der Betrieb sichergestellt werden. Diese Leistungsvereinbarung wurde aufgrund einer Kostenüberschreitung beim Buechitunnel (siehe Seite 11) angepasst.

Grundsätzlich sind die Besteller (Bund und Kanton) verpflichtet, die Abgeltung mit der Transportunternehmung so zu vereinbaren, dass das bestellte Angebot kostendeckend produziert werden kann. Bei der Beurteilung, ob die Abgeltung zur Deckung der Kosten ausreichen wird, spielen die Erwartungen an das künftige Verkehrsaufkommen eine wichtige Rolle. Da das Jahresergebnis letztlich namhaft von der Genauigkeit einer Prognose abhängt, ist es gerade bei den Verhältnissen der *Berner Oberland-Bahnen AG* durchaus sinnvoll, dass das Gesetz vorsieht, Gewinne für den Ausgleich von negativen Abschlüssen zurückzustellen. Vorschriftsgemäss werden die einzelnen Spätergebnisse 2014 von CHF 244 082 im regionalen Personenverkehr und von CHF 697 657 in der Infrastruktur der jeweiligen Reserve zugewiesen.

Rollmaterial

Die Berner Oberland-Bahn wird eine neue Generation von Rollmaterial beschaffen (Ersatz von teilweise weit über 40-jährigen Trieb- und Personenwagen). Bei Stadler Rail, der alleinigen Anbieterin im Bereich der Zahnradbahnen, wurden im freihändigen Verfahren sechs neue Triebzüge bestellt. Später werden zusätzliche Niederflursteuerwagen beschafft, wobei deren Zahl und Fassungsvermögen auf die dannzumal gegebene Situation in Sachen V-Bahn abgestimmt werden. Die zur Deckung der Investitionen benötigten finanziellen Mittel belaufen sich in der Periode bis 2018 auf über CHF 100 Mio. Der Preis für die Triebzüge beläuft sich auf rund CHF 60 Mio. Die Kosten für die Niederflursteuerwagen werden CHF 15 bis 20 Mio. betragen. Weiter fallen im Depot Zweilütschinen Investitionen von rund CHF 35 Mio. für den Ausbau an. Die Finanzierung wird über Kredite und allenfalls Anleihen, die vom Bund abgesichert werden, finanziert. Die entsprechende Zustimmung zum Rollmaterialkonzept liegt vor.

Die Berner Oberland-Bahn wird eine neue Generation von Rollmaterial beschaffen.

Marketing

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* betreibt ihr Marketing vornehmlich im Gesamtverbund der Jungfraubahnen. Die erfreuliche Zunahme der Frequenzen auf der Berner Oberland-Bahn wurde denn auch primär im Zusammenhang mit der erfolgreichen Vermarktung des Jungfraujochs erreicht. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich über die gemeinsame Managementgesellschaft an den Marketing- und Vertriebskosten der Allianz. Zudem fördert sie durch die Erhöhung der Qualität des Angebots den Umstieg von der Strasse, konkret vom Reisscar auf die Schiene. An ihren strategischen Verkaufspunkten in Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken unterstützt die *Berner Oberland-Bahnen AG* die Distribution der gesamten Jungfraubahnen nach Kräften.

Die Bekanntheit der Jungfrau Region ist eine der zentralen Voraussetzungen für den Erfolg der Jungfraubahnen. Daher werden Pressevertreter, Studienreisende und TV-Produktionsteams aus der ganzen Welt in der Region empfangen und auf die Ausflugsziele begleitet. Ein sehr guter Aufhänger und Katalysator für die Berichterstattung ist hoher Besuch. *Kronprinz Naruhito* von Japan fuhr am 21. Juni 2014 auf die Schynige Platte. Am strengen diplomatischen Protokoll vorbei konnte er von Urs Kessler zur Besichtigung des neuen Glockenspiels bewegt werden, wo ihm eine Kuhglocke geschenkt wurde. Eine neue Kooperation mit *Lindt & Sprüngli* ermöglichte es, *Roger Federer* auf dem Jungfraujoch zu empfangen. Der bekannteste Sportler der Welt spielte mit der Skiweltcupfahrerin *Lindsey Vonn* einen Showmatch.

Die Vertreter der Jungfraubahnen machen viele Verkaufsreisen in die Länder Europas, nach Südamerika und natürlich nach Asien. In dieser Region pflegt der CEO nach wie vor die bedeutendsten Kundenkontakte persönlich. Durch diese Kontakte können direkt vor Ort Eindrücke und Fakten gesammelt und Trends zum Markt beobachtet werden. Seit 1997 haben die Jungfraubahnen ihr Vertreternetz laufend ausgebaut. Derzeit arbeiten ständige Mitarbeiter in acht Metropolen (Tokyo, Seoul, Mumbai, Taipei, Bangkok, Beijing, Shanghai, São Paulo). Neue Kunden aus geografischen Breiten, die eigene Hauptreisezeiten kennen, ermöglichen, die strategische Zielsetzung «10 Monate Hochsaison!» erfolgreich umzusetzen. Der Ausgleich von grossen saisonalen Schwankungen hilft, die vorhandenen Betriebsmittel besser auszunutzen.

Die Jungfraubahnen sind bestrebt, ihre Erlebnisberge auch als Ergänzung zum Ausflug auf das Jungfraujoch anzubieten. Die Schynige Platte ist zudem eine wertvolle Alternative für die Gäste, die eine Eisenbahnreise mit einem aussergewöhnlichen Naturerlebnis kombinieren möchten. Insbesondere Individualreisende aus Japan gehören zu dieser Kategorie und bilden mittlerweile ein verlässliches Kundensegment für die Schynige Platte-Bahn.

Das Feriengeschäft beziehungsweise die Individualreisenden können die Jungfraubahnen nicht im Alleingang bewerben. Zu gross wären hier die Streuverluste. Sie zählen in diesem Bereich auf die Zusammenarbeit mit den lokalen Tourismusorganisationen. Der Kanton Bern hat im Laufe des vergangenen Jahres akzeptiert, dass in der Region Oberland Ost mit der Jungfrau Region Marketing AG und Interlaken Tourismus (TOI) zwei DMOs² nebeneinander existieren. Um die kantonalen Unterstützungsgelder zu erhalten, müssen sie jedoch ihre Kooperation festigen und dabei die grossen Leistungsträger mit einbinden. Die Jungfraubahnen unterstützten die Marketingorganisationen bei der Ausarbeitung der Zusammenarbeitsmodelle. Inzwischen konnten gemeinsame Projekte mit einem Marketingvolumen von CHF 2,5 Mio. definiert werden. Der Kanton Bern hat zusammen mit den touristischen Destinationen die BE! Tourismus AG gegründet. Ihre Kernaufgabe ist ebenfalls die touristische Marktbearbeitung. Auch mit dieser neuen Organisation suchen die Jungfraubahnen eine möglichst fruchtbare Zusammenarbeit.

Produkte und Sortiment der Jungfraubahnen werden laufend bedürfnisgerecht angepasst. Um die Transparenz zu erhöhen, den Missbrauch von Fahrscheinen einzudämmen und den Tarif übersichtlicher zu gestalten, haben die Jungfraubahnen die Retourenmässigung mittlerweile im Bereich ihrer eigenen Tarifhoheit gänzlich abgeschafft. Dies geschah durchaus kundenfreundlich, durch Senkung des Einzelfahrpreises auf den halben Retourpreis. Neu wurde für die Sommersaison 2014 ein Ausflugsabonnement der Jungfraubahnen zum Preis von CHF 700 eingeführt. Als Zusatzkarte zum Wintersportabonnement kann es für CHF 350 gekauft werden. Mit dem Tarifverbund BeO

² Destination Management Organisation oder Destination Marketing Organisation

Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund soll eine neue 3S-Bahn in 15 Minuten zum Eigergletscher führen und eine Achtergondelbahn zum Männlichen.

Abo und der Postauto AG konnte der Einschluss des Skiabonnements in den öV vereinbart werden. Der Gültigkeitsvorbehalt beim Skiabonnement bezüglich Schul- und Berufsfahrten auf dem Streckennetz der Jungfraubahnen fällt damit weg. Zudem kann das Abonnement auf den Bus- und Eisenbahnlinien in den Tarifsektoren der Lüscherntäler und im Sektor 80 (Bödeli) benutzt werden.

Kundeninformationssystem

Bis 2016 werden die Stationen und Fahrzeuge der Jungfraubahnen mit zeitgemässen und BehiG-konformen Kundeninformationssystemen ausgerüstet. Die Grundelemente der Kundeninformation sind statische und dynamische Anzeigen, akustische Informationen über Lautsprecher live oder als vorbereitete Aufzeichnungen. Vermittelt werden Planinformationen (z. B. Fahrplan) und Echtzeitinformationen, die der aktuellen Situation entsprechen, wie Verspätungen, Gleiswechsel, Streckenunterbrüche, Zugsausfälle usw. Die neuen Systeme sind einheitlich ausgelegt und zentral gesteuert. Auch seh- und hörbehinderte Fahrgäste können sich mit der gebotenen Information jederzeit zurechtfinden. Die Investitionen der Jungfraubahnen belaufen sich auf CHF 9,6 Mio. (Anteil *Berner Oberland-Bahnen AG*: CHF 2,5 Mio.).

V-Bahn

Gemeinsam mit der *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG* planen die Jungfraubahnen den Bau einer V-Bahn, die sowohl den Männlichen wie auch den Eigergletscher erschliesst. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund soll eine neue 3S-Bahn³ in 15 Minuten zum Eigergletscher führen und eine Achtergondelbahn zum Männlichen. Durch die Station Rothenegg bei der Berner Oberland-Bahn erhält die V-Bahn einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr.

Seit der Bekanntgabe im Dezember 2012 wurde das Projekt laufend weiter ausgearbeitet. Die Linienführung der 3S-Bahn konnte unter Berücksichtigung von Naturgefahren und der Prüfung auf Umweltverträglichkeit als die ökologisch beste Variante

definitiv festgelegt werden. Die Behörden und die Umweltverbände haben empfohlen, möglichst frühzeitig ein Gutachten durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) erstellen zu lassen. Schliesslich hat der Kanton Bern die ENHK mit der Beurteilung der Situation beauftragt. Das Gutachten vom 21. Juli 2014 attestiert der 3S-Bahn, dass diese das BLN-Schutzgebiet nur in leichtem Masse beeinträchtigt.

Sämtliche notwendigen raumplanerischen Massnahmen wurden von der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RVK) sowie den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen in die Hand genommen. Mittlerweile haben die Nutzungspläne (regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan, Zonenpläne, Überbauungsordnungen) die politischen Hürden genommen. Am 24. Oktober 2014 fand in Grindelwald in der speziell für den Anlass hergerichteten Eishalle eine denkwürdige Gemeindeversammlung zum Projekt statt. Sie wurde von 1476 der insgesamt 2570 stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger besucht. Über 70 % sprachen sich für die notwendigen Änderungen in den Nutzungsplänen der Gemeinde aus. Nur Tage danach, am 27. Oktober 2014, sagte die grosse Mehrheit der 202 anwesenden Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Lauterbrunnen Ja zu den für die V-Bahn erforderlichen Anpassungen der Überbauungsordnung «Beschneigung Kleine Scheidegg – Wengen». Noch haben allerdings die Ämter und Gerichte zu entscheiden, wie mit der eingegangenen Beschwerde und den Einsprachen zu verfahren ist. Im Vertrauen auf die Qualität der Planung und die effizienten Verfahren hoffen die Jungfraubahnen und die *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG*, dass die neue Raumordnung noch im laufenden Jahr in Rechtskraft erwächst. Danach können die bereits vorbereiteten Plangenehmigungsverfahren, das sind die eigentlichen Baubewilligungsverfahren, gestartet und die noch ausstehenden Überfahrrechte beigebracht werden. Vor allem steht diesbezüglich noch der Entscheid der Bergschaft Wärgistal zur 3S-Bahn Grund – Eigergletscher aus.

Sowohl auf der Strasse als auch mit dem öffentlichen Verkehr wird die V-Bahn ein Mehraufkommen an Gästen generieren. Dazu wurde ein Verkehrskonzept für die Lüscherntäler ausgearbeitet. Dieses besteht aus zwei Phasen: Hauptelement der ersten Phase ist der Einbezug des öffentlichen Verkehrs mit Bau einer neuen Haltestelle Rothenegg bei der Talstation der Seil-

³ Das 3-Seil-System besteht aus zwei fest verankerten und voll verschlossenen Tragseilen als Fahrbahn und einem umlaufenden Zugseil, auf das die 8-rolligen Laufwerke geklemmt werden. So ist dieses kuppelbare Umlaufsystem äusserst leistungsstark und zuverlässig; selbst bei extremen Bedingungen. Hohe Windstabilität, niedriger Energieverbrauch und die langen Seilfelder sind die unverkennbaren Stärken der 3S-Bahn.

bahnen und einer Erneuerung des Rollmaterials bei der Berner Oberland-Bahn. Damit kann die Überlast auf der Strasse, wie sie aufgrund der Konzeption der neuen Anlagen an Spitzentagen zu erwarten ist, auf die Schiene gelenkt werden. Die entsprechende Korridorstudie der Firma metron, inklusive Sensitivitätsanalyse, wurde im Auftrag der *Berner Oberland-Bahnen AG* erarbeitet. Die Phase 2 sieht ein Konzept zur Bewältigung langfristiger Wachstumsperspektiven vor. Die Federführung für die Bearbeitung dieser Sicht auf eine mögliche künftige wirtschaftliche Entwicklung der Region hat die Regionalkonferenz Oberland Ost übernommen. Unter STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) werden alle Projekte des Ausbauschnitts 2030 der Bahnen gesammelt, welche für eine Umsetzung infrage kommen, jedoch noch nicht beschlossen sind. Im Bericht enthalten ist ein Zugang der Berner Oberland-Bahn zum Gelände des früheren Militärflugplatzes Matten bei Interlaken. Mit dieser Station würde das bereits bestehende beziehungsweise in nächster Zukunft zusätzlich erweiterte P+R-Angebot für Skifahrer in eine ganz neue Dimension aufsteigen.

Das 400-Millionen-CHF-Projekt (Anteil *Berner Oberland-Bahnen AG* CHF 110 Mio.) setzt sich aus acht zentralen Elementen zusammen:

- Bau einer neuen Station Rothenegg an der Bahnlinie Interlaken–Grindelwald der *Berner Oberland-Bahnen AG*. Beschaffung von sechs neuen Triebzügen und drei neuen Niederflursteuerwagen, die eine Transportkapazitätserhöhung von 682 auf 912 Personen pro Stunde ermöglichen und eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit sich bringen. Projektierung von zusätzlichen P+R-Parkplätzen im Raum Wilderswil (Autobahnausfahrt Interlaken) und Aufnahme einer P+R-Station beim ehemaligen Militärflugplatz ins Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes.
- Ein Terminal für die beiden Talstationen der neuen Männlichenbahn und der 3S-Bahn «Eiger-Express» mit direkter Anbindung an die neue Station Rothenegg und an das Parkhaus Grund bietet Raum für Sportgeschäfte, eine Bar, einen Food Corner, einen Kiosk, einen Infopoint mit Ticketverkauf, Materialservice, Einstellmöglichkeiten für Skimaterial und diverse Shops.
- Ein neues Parkhaus Grund mit Platz für 1000 Personenwagen auf 5 Etagen (zwei davon unterirdisch).
- Ersatz Gondelbahn Grindelwald-Männlichen durch eine moderne Achtergondelbahn mit 148 Gondeln und 33 Stützen: Die Fahrzeit wird von 30 auf 19 Minuten reduziert, die Förderleistung auf 1800 Personen pro Stunde verdoppelt. Die Konzession der heutigen Bahn läuft im Jahr 2016 aus. Sie wird bis zum Neubau um einige wenige Jahre verlängert werden. Die *Jungfraubahn Holding AG* hat bekannt gegeben, dass sie sich im Falle eines Vorliegens aller rechtlichen Voraussetzungen für den Bau der V-Bahn an der notwendigen Aktienkapitalerhöhung der *Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG* für die Erneuerung der Männlichenbahn im Rahmen ihrer bisherigen Anteilsquote von 28,3 % beteiligen werde.
- Neue 3S-Bahn von Grindelwald Grund zum Eigergletscher mit 44 Gondeln und 7 Stützen: Der sogenannte Eiger-Express hat eine Förderleistung von 2400 Personen pro Stunde und bringt die Passagiere in 15 Minuten zum Eigergletscher. Die 44 Gondeln verfügen über je 28 Sitzplätze.
- Rollmaterialerneuerung bei der Wengernalpbahn. Die sechs neuen Panoramazüge werden derzeit in Betrieb genommen und sich zu gegebener Zeit nahtlos ins Betriebskonzept der V-Bahn integrieren. Dieses sieht auf der Seite Grindelwald drei Züge mit einer Förderleistung von 300 Personen pro Stunde vor. Auf der Wengenseite sollen vier Züge zum Einsatz kommen mit einer Förderleistung von 760 Personen pro Stunde (Sitzplätze). Auf beiden Linien wird weiterhin im Halbstundentakt gefahren.
- Jungfraubahn ^{PREMIUM}: Bei der Jungfraubahn werden vier neue dreiteilige Niederflurtriebwagen beschafft. Die Kapazität wird zur Qualitätssteigerung von 888 auf 1160 Personen pro Stunde (Jungfrauoch an) erhöht. Angepasst auf das Projekt V-Bahn sollen zwei Züge zwischen Eigergletscher und Jungfrauoch pendeln, deren drei pendeln zwischen Kleine Scheidegg und Jungfrauoch. Die Fahrzeit kann ab Lauterbrunnen um 30 Minuten und ab Grindelwald um mehr als eine Stunde reduziert werden.
- Das Skigebiet First wird durch bessere Anbindung ans Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen und einen eigenen Busterminal im Grund gestärkt. Die Skibuslinie zwischen den Talstationen verkehrt neu in einem durchgehenden Viertelstundentakt und wird in Spitzenzeiten durch eine Direktverbindung zwischen dem Terminal der V-Bahn und der Firstbahn ergänzt.

Die Möglichkeit, der direkte Zubringer zur V-Bahn sein zu können, erschliesst der Berner-Oberland Bahn ein zusätzliches Fahrgästepotenzial.

Die Vorteile lassen sich aus Sicht der *Berner Oberland-Bahnen AG* wie folgt zusammenfassen:

- Die Möglichkeit, der direkte Zubringer zur V-Bahn sein zu können, erschliesst der Berner-Oberland Bahn ein zusätzliches Fahrgästepotenzial und erlaubt ihr, einen wesentlichen Beitrag an die Verbesserung des Modalsplits leisten zu können.
- Mit dem Anschluss des Terminals an den öV, der besseren Erschliessung von Wengen und der Schaffung von Arbeitsplätzen erhält das Projekt V-Bahn eine volkswirtschaftliche Bedeutung für die gesamte Jungfrau Region und den Kanton Bern.
- Die neuen Bahnen bieten mit ihrem gemeinsamen Terminal und dem direkten Anschluss an den öV eine markante Qualitätssteigerung für den Sommer- und Wintergast.
- Durch die Anbindung der V-Bahn an den öV werden die Anreisezeiten ab den grossen Schweizer Städten und den Einzugsgebieten markant verkürzt.
- Der gemeinsame Terminal mit Geschäften, Verpflegung und Ski-Depot setzt neue Massstäbe im Schweizer Tourismus und schafft zusätzliche Arbeitsplätze.
- Die Realisierung der neuen Bahnen macht die gesamte Region attraktiver. Dadurch werden die Ferienorte gestärkt, allen voran die Hotellerie, Parahotellerie und das einheimische Gewerbe.

Handel der Inhaberaktien der Berner Oberland-Bahnen AG

Die Inhaberaktien der *Berner Oberland-Bahnen AG* wurden bis Ende 2013 an der Berner Börse (BX Berne Exchange) gehandelt. Die Handelsvolumen waren gering und aufgrund der Annahme der sogenannten Minder-Initiative sind die Anforderungen an kotierte Gesellschaften in vielerlei Hinsicht drastisch gestiegen. Der Verwaltungsrat der *Berner Oberland-Bahnen AG* hat sich deshalb dazu entschieden, die Dekotierung an der Berner Börse per 31. Dezember 2013 zu vollziehen.

Um weiterhin einen offiziellen Preis für die BOB-Aktie zu haben, wird der Handel auf der Plattform OTC-X der Berner Kantonalbank – einer geeigneten Plattform für nicht kotierte Titel – weitergeführt. Der Handel ist hier im Trend etwas angeregter als an der Börse. 2014 wurden 456 Stück gehandelt. Der Kurs bewegte sich in einer Bandbreite von CHF 90 bis CHF 100.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung inkl. Vergütungen

Der gesamte Verwaltungsrat mit Ausnahme von *Stephanie Dübi* wurde an der letzten Generalversammlung für eine weitere Amtsdauer von drei Jahren bis zur Generalversammlung 2016 gewählt. *Stephanie Dübi* ist aufgrund der Bestimmungen von Art. 762 Abs. 1 OR und Art. 16 Abs. 1 unserer Statuten direkt durch den Regierungsrat des Kantons Bern gewählt. Im Internet unter <http://www.jungfrau.ch/verwaltungsrat> finden Sie laufend aktualisierte Angaben zu den Verwaltungsräten. Die Aufgaben des Verwaltungsrats sind in den Statuten und im Organisationsreglement festgelegt. Dieses enthält eine detaillierte Kompetenzordnung zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Das Organisationsreglement finden Sie im Internet unter <http://www.jungfrau.ch/organisation>. Der Verwaltungsrat tagte im Jahre 2014 sieben Mal.

Der Verwaltungsrat bezieht ein fixes Honorar und Sitzungsgelder. Bei der Festsetzung dieser Vergütung trägt er der Tatsache Rechnung, dass die *Berner Oberland-Bahnen AG* namhaft von öffentlichen Geldern getragen wird. Er achtet darauf, dass die Entschädigungen den Anforderungen bezüglich Verantwortung und Belastung entsprechend fair ausfallen und einem Quervergleich standhalten.

Anfang 2015 ist *Paul Blumenthal* aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten. Er hat im Verwaltungsrat die Interessen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die 36 % am Aktienkapital der *Berner Oberland-Bahnen AG* hält, vertreten. *Paul Blumenthal* ist ein ausgewiesener Eisenbahnfachmann mit sehr grosser beruflicher Erfahrung. Entsprechend wertvoll waren die Inputs, die er in den Verwaltungsrat bringen konnte. Er war die treibende Kraft bezüglich Einleitung einer umfassenden Strategieüberprüfung, die im Ergebnis zur Bestätigung führte, dass sich die *Berner Oberland-Bahnen AG* als Mitinitiantin und aus eigenen strategischen Überlegungen an der V-Bahn beteiligt. Das Verständnis für dieses Projekt beim Bund konnte dank der überarbeiteten Strategie und letztlich auch dank *Paul Blumenthal* gefestigt werden. Der Verwaltungsrat dankt *Paul Blumenthal* für sein engagiertes Wirken.

Die *Berner Oberland-Bahnen AG* arbeitet im operativen Bereich eng mit den Tochtergesellschaften der *Jungfraubahn Holding AG* (JBH) zusammen. Die Kooperation wird durch die *Jung-*

fraubahnen Management AG (Anteile: JBH 67%, *Berner Oberland-Bahnen AG* 33%) sichergestellt. Die Betriebsgemeinschaft profitiert von den Synergien insbesondere im Bereiche des Managements (gemeinsame Geschäftsleitung, identische Managementprozesse, optimaler Personaleinsatz, einheitliche Regeln und Politiken), des Marketings sowie der Eisenbahn- und Starkstromtechnik. In ihrer Gesamtheit treten die beteiligten Gesellschaften unter der Kennzeichnung «Jungfraubahnen» und unter der eingetragenen Marke «Jungfrau–Top of Europe» auf. Die *Berner Oberland-Bahnen AG* hat die Geschäftsführung im Mandatsverhältnis an die *Jungfraubahnen Management AG* übertragen. Die Interessen der *Berner Oberland-Bahnen AG* in der *Jungfraubahnen Management AG* werden durch Einsitznahme des Verwaltungsratspräsidenten *Günther Galli* und des Verwaltungsratsvizepräsidenten *David Beeler* im vierköpfigen Verwaltungsrat der *Jungfraubahnen Management AG* wahrgenommen. Die *Jungfraubahnen Management AG* bezeichnet diejenigen Personen, die sie mit der Geschäftsleitung und der operativen Führung der *Berner Oberland-Bahnen AG* betraut. Die aktuelle Geschäftsleitung führt die Jungfraubahnen seit sieben Jahren in unveränderter Zusammensetzung. Angaben zu Geschäftsleitung und weiteren Kadernmitgliedern finden Sie laufend aktualisiert im Internet unter <http://www.jungfrau.ch/management>.

Die Geschäftsleitungsmitglieder werden von der Managementgesellschaft für die Führung der gesamten Jungfraubahnen entschädigt. Die Vergütung ist markt- und leistungsgerecht und geeignet, Personen mit den nötigen Fähigkeiten und passenden der Persönlichkeit zu gewinnen und zu behalten. Details und die Gesamtsumme der Entschädigung sowie die Entschädigung für das höchstbezahlte Mitglied der Geschäftsleitung werden in der Berichterstattung der *Jungfraubahn Holding AG* offengelegt (www.jungfrau.ch/report). Die *Berner Oberland-Bahnen AG* beteiligt sich im Rahmen des Managementmandates ausschliesslich am Fixgehalt des Managements. Sie bezahlt nach einem Wechsel im Bemessungssystem während vier Jahren einen reduzierten Anteil von derzeit 24,4 %. Nach Ablauf der Übergangsregelung wird auch für die Fixgehälter des Managements wieder der allgemein für die Geschäftsführungskosten vereinbarte Verteiler (BOB-Anteil 29 %) zur Anwendung kommen.

Personelles

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

<i>Werner Amacher</i>	Schynige Platte-Bahn
<i>Stefan Würigler</i>	Berner Oberland-Bahn

Die Jungfraubahnen führten im September 2014 eine anonyme Mitarbeiterbefragung durch. Der Fragebogen war spezifisch auf Bahnunternehmen ausgelegt und vom Themenspektrum her umfassend. Er ermöglichte einen Quervergleich innerhalb der Branche. 64 % der Mitarbeitenden der Jungfraubahnen haben den Fragebogen an das mit der Durchführung und Auswertung beauftragte Institut zurückgesandt. Die Gesamtzufriedenheit bei der *Berner Oberland-Bahn* liegt mit 82 Punkten deutlich über dem Schnitt der Branche. Die detaillierten Ergebnisse werden nun in Zusammenarbeit mit der Personalkommission aufgearbeitet. Schliesslich wird ein Massnahmenkatalog erstellt, um identifizierte Verbesserungspotenziale auszuschöpfen und letztlich die gute Mitarbeiterzufriedenheit auch für die Zukunft zu bewahren.

Gemäss neuen gesetzlichen Vorschriften (Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich, STEBV; Verordnung des UVEK über die Zulassung zu sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich, ZSTEBV) müssen sehr viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Jungfraubahnen neu einen Ausweis als Voraussetzung für ihre Tätigkeit erwerben. Die Verordnungen schreiben medizinische und psychologische Abklärungen sowie Wiederholungskurse und periodische Ausweiserneuerungen vor. Es sind Fahrdienstleiter, Rangierpersonal, Zugbegleiter usw. betroffen. Die Jungfraubahnen haben ihr internes Ausbildungskonzept entsprechend angepasst. Dieses ist zudem modular aufgebaut, sodass bei Funktionswechseln und ähnlichen Vorgängen jeweils nur die spezifischen Zusatzausbildungen absolviert werden müssen.

Ein herzliches Dankeschön gebührt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche unsere wichtigste Ressource und das grosse Potenzial zur Bewältigung der Zukunft darstellen.

Personalvorsorge

Die Personalvorsorgestiftung der Jungfraubahnen kalkuliert mit der technischen Grundlage BVG 2012. Sie trägt damit den aktuellen statistischen Erhebungen zur Lebenserwartung Rechnung. Der technische Zinssatz, auf dem die Berechnung des Deckungsgrads basiert, ist auf 3,0 % festgelegt. Die Stiftung hat im Anlagejahr den Benchmark von 8,4 % übertroffen. Die Rendite des Vorsorgekapitals betrug 8,7 %. Entsprechend liegt der Deckungsgrad per 31. Dezember 2014 bei rund 120 %.

Ausblick ins Jahr 2015

Bezüglich ihrer Prognosen zur Schweizer Wirtschaft für das Jahr 2015 sind die Konjunkturforscher tendenziell zurückhaltend, letztlich jedoch unentschieden. Zu wenig genau abschätzbar sind offenbar die konkreten Auswirkungen der Aufhebung des Euromindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank am 15. Januar 2015. Die bisherige Entwicklung der Währungen hat jedenfalls zur Beruhigung beigetragen. Der weltweite Tourismus verzeichnete in den ersten sechs Monaten des vergangenen Jahrs erneut ein starkes Wachstum. Gemäss UNWTO (World Tourism Organization) haben die Ankünfte gegenüber dem Rekordvorjahr 2013 erneut zugenommen.

Für die Jungfraubahnen bedeutet dies, dass das Potenzial für das Tourismus- beziehungsweise Gruppenreisegeschäft in Übersee weiterhin vorhanden ist. Andererseits ist davon auszugehen, dass sich in den Bereichen Schweiz und Europa die im Jahr 2014 zaghaft einsetzende Aufwärtstendenz wieder abschwächen wird. In einer Betrachtung auf kürzere Frist ist das Geschäft mit den Nahmärkten stark von äusseren Einflüssen wie Wechselkursen oder den Witterungsschwankungen abhängig. Das Wintersportgeschäft profitierte von Januar bis März 2015 von guten Schneeverhältnissen. Dank diesen konnten die Frequenzen einigermaßen gehalten werden. Auch wenn in der Sommersaison die Nachfrage aus Europa unter dem Währungsdruck wohl rückläufig sein wird, sind die Chancen für einen ansprechenden Geschäftsverlauf durchaus intakt. Insbesondere die Talbahn wird vom Potenzial aus Fernost profitieren. Die Schynige Platte-Bahn kann dank der Ausstrahlung des Besuchs des Thronfolgers vor allem im japanischen Markt punkten.

Dank

Ein herzliches Dankeschön gebührt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche unsere wichtigste Ressource und das grosse Potenzial zur Bewältigung der Zukunft darstellen. Weiter bedanken dürfen wir uns beim Bund und beim Kanton Bern, die mit der Bestellung umfassender Transportdienstleistungen unseren Betrieb erst ermöglichen. Zudem sind wir 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, wertvolle Aktionärinnen und Aktionäre, für das Vertrauen in unsere Unternehmung herzlich.

Interlaken, 14. April 2015



Günther Galli
Präsident des Verwaltungsrats



Urs Kessler
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Details zur Berner Oberland-Bahn

Bahnbetrieb

Auch 2014 verkehrte die Berner Oberland-Bahn zuverlässig und ohne nennenswerte Betriebsstörungen. Die Wintersportverhältnisse waren zu Beginn des Jahres 2014 nicht berauschend. Das hat sich auch auf den Geschäftsgang bei der Berner Oberland-Bahn ausgewirkt. Die Frequenzen im Januar und Februar lagen denn auch unter Vorjahr. Danach zeigten sich die Erfolge der Bemühungen der Jungfraubahnen, die Gruppenreisenden von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Primär aufgrund des Erfolgs mit den Gruppenreisenden übertrafen die Monatsresultate ab März das Vorjahr, mit witterungsbedingten Ausnahmen im Juli und Dezember. Herausragende Monate waren der April, der Oktober und der November. In den Randmonaten zeigt sich der Erfolg der seit mehreren Jahren verfolgten Strategie «10 Monate Hochsaison!».

Unverändert würde man sich in der Region direkte IC-Verbindungen zwischen Interlaken Ost und Zürich-Flughafen wünschen. Im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), das die Projekte des Ausbaus bis 2030 enthält, sind die hierfür notwendigen Bauten beispielsweise in Bern enthalten. Damit steht das Anliegen grundsätzlich weiterhin zur Diskussion. Andererseits scheint die Umsetzung zeitlich wieder etwas in die Ferne gerückt zu sein.

Neues Verkaufssystem

Der Einsatz eines eigenen Verkaufssystems bei den Jungfraubahnen hat sich seit Jahren als Basis und Voraussetzung für die rasche Umsetzung innovativer Marketingmassnahmen bewährt. Aufbauend auf diesen positiven Erfahrungen und dem technischen Know-how aus der eigenen Online-Verkaufsplattform, soll nun ein «Neues Vertriebssystem» (NVS) als Nachfolgesystem für das Skipasssystem SkiData, das proprietäre Verkaufssystem Bazora, das Internet-Ticketing System für externe Verkaufsstellen und das Reservationsprogramm entwickelt werden. Dabei werden die Verkaufsplattformen und die Computerarbeitsplätze an den Verkaufsstellen vereinfacht. Die verschiedensten Verkaufskanäle werden integriert und die Abwicklung

der Vouchertransaktionen automatisiert. Angebunden werden die Abrechnung und die Zutrittskontrollsysteme. Die neue Software, eine Investition von CHF 5,6 Mio., die sich auf die beteiligten Partner verteilt, wird in einzelnen Modulen entwickelt und über die Jahre 2015 und 2016 in Betrieb genommen. Vorab musste aufgrund eines Systemwechsels bei den SBB bereits das elektronische Zugbegleitergerät ersetzt werden. Die Jungfraubahnen haben sich entschieden, auch hier auf eine Eigenentwicklung zu setzen. Das neue Zugpersonalgerät KONJ (Kontrollgerät Jungfraubahnen) konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Betrieb genommen werden. Es bietet eine grosse Funktionsvielfalt und einen direkten Zugang zu den Systemen der Jungfraubahnen in einem Geräte-Set.

Stellwerke

Soweit auf dem Netz der Berner Oberland-Bahn noch Stellwerke vom Typ Domino 55 vorhanden sind, werden diese durch ein solches vom Typ 69 ersetzt. In den Jahren 2012 bis 2014 wurden die Stellwerke in Schwendi, Burglauenen und Lütschental erneuert. Die Investitionen beliefen sich auf insgesamt CHF 4,5 Mio. Für das Jahr 2015 steht die Erneuerung von Stellwerk und Fernsteuerung für die Station Sandweidli für CHF 1,2 Mio. an. Im Hinblick auf die geplante Erweiterung des Depots Zweilütschinen wird eine weitere Stellwerkanlage zu bauen sein. Diese wird so dimensioniert, dass zu einem späteren Zeitpunkt bei der behindertengerechten Anpassung der Perrons die gesamte Anlage des Bahnhofs Zweilütschinen darin zentralisiert werden kann. An die Kosten von insgesamt CHF 4,2 Mio. wird die Sparte Personenverkehr, der das Depot zuzurechnen ist, einen Anteil von CHF 2,7 Mio. beisteuern.

Buechitunnel

Aufgrund der heute geltenden Vorschriften und der Tatsache, dass die aktuellen Bauten Sanierungsbedarf aufweisen, wurde das Projekt für den Bau des Buechitunnels lanciert. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Gündlischwand realisiert, welche gleichzeitig ihre Wasserfassung saniert.

Das Bewilligungsverfahren verlief ohne eine einzige Einsprache problemlos. Im Januar 2013 hat das Bundesamt für Verkehr die Plangenehmigungsverfügung für den Neubau des Buechitunnels freigegeben. Nach Rodungsarbeiten im Frühling 2013 er-

Sparte Personenverkehr	CHF	2014	2013
Kennzahlen			
Personalbestand (Vollzeitstellen)		114	114
Betriebsertrag	23 648 092	23 579 946	
Verkehrsertrag	11 356 712	11 070 201	
Ertrag Abgeltung	5 716 000	6 020 000	
Betriebsaufwand	21 590 263	20 614 014	
Abschreibungen	1 888 734	2 456 393	
Jahresergebnis	244 082	621 416	
Sachanlagen	18 971 913	20 015 843	

Sparte Infrastruktur	CHF	2014	2013
Kennzahlen			
Personalbestand (Vollzeitstellen)		17	17
Betriebsertrag	13 189 721	12 857 478	
Ertrag Trassenpreise	3 408 421	3 361 208	
Ertrag Abgeltung	7 663 000	7 395 000	
Betriebsaufwand	9 145 289	8 767 858	
Abschreibungen	3 345 731	3 141 939	
Jahresergebnis	697 657	941 698	
Sachanlagen	51 101 326	53 004 137	

folgte am Freitag, 9. August 2013 der Spatenstich zum 703 Meter langen neuen Tunnel. Für die *Berner Oberland-Bahnen AG* ist dieses Projekt das bedeutendste seit 15 Jahren. Am 2. Dezember 2014 wurde der bergmännische Vortrieb mit dem Durchstich abgeschlossen. Der Innenausbau kommt gut voran. Es werden Abdichtungsarbeiten ausgeführt und das Sohlgewölbe betoniert. Bereits wurde auch mit dem Gewölbeeinbau begonnen. An den Tunnelportalen laufen die oberirdischen Arbeiten.

Die Finanzierung des Projekts ist durch Bund und Kanton im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013 bis 2016 gesichert. Der Kostenvoranschlag belief sich auf CHF 35,5 Mio. Schwierige geologische Bedingungen führten allerdings zu Mehraufwand. Der Vortrieb konnte auch in der zweiten Streckenhälfte nicht sprengtechnisch erfolgen. Mehraufwand und eine Terminverzögerung mit Folgekosten (Vorhalt von teuren Maschinen) waren die Folge. Die dadurch zu erwartende Kostenüberschreitung wird sich auf rund 10 % belaufen. Mit Bund und Kanton konnte in einem entsprechenden Nachtrag zur Leistungsvereinbarung eine Regelung zur Kostenübernahme getroffen werden. Durch diverse Optimierungen in der Bauabwicklung ist aber der geplante Endtermin erreichbar. Der Tunnel wird nach zweieinhalbjähriger Bauzeit auf den Fahrplanwechsel 2015/2016 in Betrieb genommen werden.

Bahnübergänge

Gemäss Auflagen des BAV waren in der Gemeinde Lüttschental diverse Bahnübergänge zu sanieren beziehungsweise zusammenzulegen. Der Landerwerb hierfür gestaltete sich schwierig, konnte im Laufe des Jahres 2014 jedoch abgeschlossen werden. Mit dem Abschluss der allerletzten baulichen und betrieblichen Anpassungen im Jahr 2015 werden alle Übergänge innerhalb der *Berner Oberland-Bahnen AG* den neuen Vorschriften und Anforderungen entsprechen.

Im Zusammenhang mit der Sanierung des Übergangs über die Kantonsstrasse in Burglauenen wurde unter anderem der Bau einer Unterführung geprüft. Nach einer ersten Begehung mit dem Kreisoberingenieur steht allerdings fest, dass eine neue Lösung frühestens in den Budgets ab 2019 Platz hat. Auch mit der neuen Schrankenanlage, die bereits erstellt wurde und im Laufe des Jahres 2015 in Betrieb genommen wird, werden die

Schliessungszeiten wegen der Zugkreuzungen vorerst unverändert über den zulässigen Richtwerten liegen.

Eisenbahnbrücke Lauterbrunnen

Eine Geländeverschiebung zieht die Strecke der Berner Oberland-Bahn im Bereich der Eisenbahnbrücke über die Parkhausstrasse unmittelbar vor dem Bahnhof Lauterbrunnen in Mitleidenschaft. Messungen lassen vermuten, dass die Rutschung bis in 25 Meter Tiefe reicht. Aufgrund der Bewegungen von mehreren Zentimetern pro Jahr muss man hier von einer besonderen geologischen Aktivität ausgehen. Es ist jedoch nicht mit einem spontanen Ereignis zu rechnen. Die in der Zwischenzeit installierte Überwachung gibt zusätzlich Gewähr, dass rechtzeitig reagiert werden könnte. Derzeit werden die Untersuchungen und Messungen fortgesetzt, um die Erkenntnis zu den Ursachen zu vertiefen, ein fundiertes geologisches Modell zu erstellen und eine Prognose für den langfristigen Verlauf machen zu können. Bereits wurden auch temporäre Stabilisierungsmassnahmen am Bahndamm ausgeführt, um den oberflächlichen Auswirkungen zu begegnen. In den kommenden Jahren müssen dann Massnahmen zu einer dauernden Sanierung beziehungsweise Stabilisierung geplant und ausgeführt werden.

Plangenehmigungsverfahren für die Erneuerung des Bahnhofs Lauterbrunnen

Zusammen mit der *Wengernalpbahn AG* erneuert die *Berner Oberland-Bahnen AG* den Bahnhof Lauterbrunnen. Unter anderem werden folgende Ziele mit dem Umbau verfolgt:

- Vergrössern der Perronflächen
- Verbesserung der Zugänge auf die Perrons (ohne Überschreiten der Gleise)
- Schaffen behindertengerechter Infrastrukturen BehiG
- Optimierung des Güterbetriebes
- Vereinfachung Gleisfeld

Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 9,4 Mio. (Anteil *Berner Oberland-Bahnen AG*: CHF 2,0 Mio.) Die Finanzierung erfolgt über die laufende Leistungsvereinbarung Infrastruktur mit Bund und Kanton 2013 bis 2016 sowie teilweise über die kommende Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020. Das Plangenehmigungsverfahren wurde im Mai 2014 eingeleitet. Mit einer Baubewilligung wird im Laufe des Frühjahres 2015 gerechnet.

Details zur Schynige Platte-Bahn

Sparte Schynige Platte-Bahn	CHF	2014	2013
Kennzahlen			
Personalbestand (Vollzeitstellen)		16	16
Betriebsertrag		4 217 803	3 993 606
Verkehrsertrag		3 302 345	2 950 675
Betriebsaufwand		3 559 308	3 465 393
Abschreibungen		457 896	458 384
Jahresergebnis		144 344	53 480
Sachanlagen		6 886 840	7 126 510

Bahnbetrieb

Die Besucherzahl liegt für das Geschäftsjahr 2014 wieder über der Marke von 100 000. Mit 104 789 Bergankünften ergibt sich eine Steigerung gegenüber Vorjahr von 7,1 %. Im langjährigen Vergleich liegen die Frequenzen aber immer noch 3,4 % zurück. Ein Glanzlicht setzt hier der strahlende Oktober 2014, der 44 % über dem Fünfjahresschnitt abschliesst.

Die Schynige Platte-Bahn bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfraubahn-Gruppe. Das verbindende Produkt ist der Jungfraubahnen-Pass. Das Abonnement, das diese grosse Palette von Ausflugszielen mit einer Gültigkeit von sechs Tagen vereint, ist eine ideale Grundlage für die Feriengestaltung in der Region. Für den kürzeren Aufenthalt bieten die Jungfraubahnen den Jungfraubahnen-VIP-Pass an. Der Anteil für die Schynige Platte-Bahn aus den beiden Pässen betrug im Jahre 2014 CHF 344 000 (Vorjahr CHF 424 000). Die Abnahme ist auf einen Rückgang in der Gesamtverkaufszahl zurückzuführen.

Sobald die Schynige Platte-Bahn die Grenze von 100 000 Gästen übertreffen kann, erreicht sie unter normalen Umständen ein positives Ergebnis. Der Verkehrsertrag übertrifft in diesem Fall die andere magische Grenze, die bei drei Millionen Franken liegt. So gesehen war 2014 für die Schynige Platte-Bahn ein befriedigendes Jahr. Damit liegt sie im Rahmen aller Erlebnisberge, die sich im Sommer 2014 über einen Aufwärtstrend freuen durften.

Kommentar zu den Finanzen

Die BOB fuhr auch 2014 auf der Erfolgsspur: Gegenüber dem Rekord des Vorjahrs beförderte die Berner Oberland-Bahn nochmals 3,7 % mehr Fahrgäste. Damit erzielte die BOB einen Verkehrsertrag von CHF 11,4 Mio., was einer Steigerung um 2,6 % entspricht. Unter Berücksichtigung, dass im Berichtsjahr die Abgrenzung für langfristig gültige Fahrausweise um CHF 530 000 erhöht wurde (im Vorjahr um CHF 270 000), beträgt der Anstieg des Verkehrsertrags 5,5 %.

Dank einem guten Saisonstart und einem veritablen Schluss spurt gelang der Schynige Platte-Bahn eine Frequenzsteigerung von 7,1 %. Dieses Ergebnis ist angesichts des miserablen Wetters in der Hochsaison als erfreulich zu werten. Der Verkehrsertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um 11,9 % auf CHF 3,3 Mio. zu.

2014 hat die BOB Abgeltungszahlungen für ungedeckte Betriebskosten von unverändert CHF 13,4 Mio. erhalten. Davon entfielen CHF 5,7 Mio. auf den Personenverkehr und CHF 7,7 Mio. auf die Sparte Infrastruktur. Die Nebenerträge konnten um 2,0 % auf CHF 6,2 Mio. erhöht werden.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 1,5 % auf CHF 14,3 Mio. an. Der Sachaufwand nahm um 10,1 % auf CHF 13,0 Mio. zu.

Nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern – die nicht abgeltungsberechtigten Sparten sind seit 2010 steuerpflichtig – resultiert für das Geschäftsjahr 2014 ein Jahresgewinn von CHF 1,2 Mio. Das Ergebnis der Sparte Infrastruktur beträgt CHF 697 657. Dank dem erneut gestiegenen Verkehrsertrag der Berner Oberland-Bahn erzielt die Sparte Personenverkehr einen Gewinn von CHF 244 082. Die Schynige Platte-Bahn verzeichnet einen Jahresgewinn von CHF 144 344 und die Nebengeschäfte einen Überschuss von CHF 139 081, der im Wesentlichen auf die erfolgreiche Veräusserung eines Grundstücks zurückzuführen ist.

Verkehrsertrag Berner Oberland-Bahn	CHF	2014	%	2013	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		6 078 313	53,5	5 913 530	53,4	2,8
Gruppenreiseverkehr		1 361 236	12,0	1 214 253	11,0	12,1
Abonnementsverkehr		4 150 591	36,5	4 184 588	37,8	-0,8
Erlösminderungen		-459 226	-4,0	-428 908	-3,9	7,1
Total Personenverkehr		11 130 914	98,0	10 883 463	98,3	2,3
Gepäckverkehr		225 370	2,0	186 080	1,7	21,1
Total Reiseverkehr		11 356 284	100,0	11 069 543	100,0	2,6
Güterverkehr		428	0,0	657	0,0	-34,9
Total Verkehrsertrag		11 356 712	100,0	11 070 200	100,0	2,6

Verkehrsertrag Schynige Platte-Bahn	CHF	2014	%	2013	%	Abweichung %
Personenverkehr						
Einzelreiseverkehr		2 355 968	71,3	2 081 295	70,6	13,2
Gruppenreiseverkehr		104 222	3,2	136 305	4,6	-23,5
Abonnementsverkehr		884 496	26,8	749 038	25,4	18,1
Erlösminderungen		-55 573	-1,7	-28 881	-1,0	92,4
Total Personenverkehr		3 289 113	99,6	2 937 757	99,6	12,0
Gepäckverkehr		775	0,0	1 124	0,0	-31,0
Total Reiseverkehr		3 289 888	99,6	2 938 881	99,6	11,9
Güterverkehr		12 457	0,4	11 793	0,4	5,6
Total Verkehrsertrag		3 302 345	100,0	2 950 674	100,0	11,9

Investitionstätigkeit

Die Berner Oberland-Bahnen AG hat 2014 CHF 35 Mio. investiert. Allein CHF 14,4 Mio. wurden im Berichtsjahr für den Bau des Buechitunnels und CHF 16,8 Mio. als Anzahlung für die Beschaffung der sechs neuen Triebzüge ausgegeben.

Reserven und Gewinnverwendung

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

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 1 225 164 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 217 159, beträgt

CHF 1 442 323. Der Reserve gemäss Art. 67 EBG wird der Sparternerfolg der Infrastruktur von CHF 697 657 und der Reserve gemäss Art. 36 PBG wird der Gewinn der Sparte Personenverkehr von CHF 244 082 zugewiesen. Den gesetzlichen Reserven werden CHF 15 000 zugewiesen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 485 584 zur Verfügung. Der Verwaltungsrat beantragt, diesen Betrag auf neue Rechnung vorzutragen.



BERNER OBERLAND-BAHNEN





Finanzbericht

18	Bilanz
19	Erfolgsrechnung
20	Geldflussrechnung
21	Anhang der Jahresrechnung
22	Bericht der Revisionsstelle
23	Anlagenrechnung

Bilanz per 31. Dezember

Aktiven	CHF	Anmerkung	2014	2013
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel			12 428 214	25 494 923
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			1 663 771	*2 001 972
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Dritten			1 773 143	*654 154
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Beteiligungen			1 929 630	0
Vorräte			0	3 000
Aktive Rechnungsabgrenzung			772 149	530 016
Total Umlaufvermögen			18 566 907	28 684 065
Anlagevermögen				
Finanzanlagen			1 003	*1 003
Beteiligungen	1		56 000	56 000
Sachanlagen			77 367 797	80 527 659
Sachanlagen im Bau			42 917 593	10 325 847
Ersatzteile			328 774	584 071
Immaterielle Werte			808 951	684 551
Total Anlagevermögen			121 480 118	92 179 131
Total Aktiven			140 047 025	120 863 196
Passiven	CHF	Anmerkung	2014	2013
Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			143 616	*943 194
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			9 000 264	*1 016 233
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Aktionären			875 784	*355 699
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen			0	1 647 919
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			671 951	*672 926
Passive Rechnungsabgrenzung			2 597 431	1 967 970
Kurzfristige Rückstellungen			256 414	282 198
Total kurzfristiges Fremdkapital			13 545 460	6 886 139
Übrige langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			623 228	689 166
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton	2		90 452 047	79 084 998
Langfristige Rückstellungen			835 100	835 100
Total langfristiges Fremdkapital			91 910 375	80 609 264
Total Fremdkapital			105 455 835	87 495 403
Eigenkapital				
Aktienkapital			12 341 000	12 341 000
Gesetzliche Gewinnreserven			960 000	910 000
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)			- 5 589 052	- 6 530 750
Reserven Art. 36 PBG (Personenverkehr)			15 505 313	14 883 897
Gewinnvortrag Vorjahr			217 159	189 516
Übrige freiwillige Gewinnreserven			9 953 521	*9 952 821
Freiwillige Gewinnreserven			10 170 680	10 142 337
Eigene Kapitalanteile	3		- 21 915	*- 19 448
Jahresergebnis			1 225 164	1 640 757
Total Eigenkapital			34 591 190	33 367 793
Total Passiven			140 047 025	120 863 196

* Vorjahreswert angepasst aufgrund erstmaliger Anwendung des neuen Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (vgl. Anhang zur Jahresrechnung).

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

Gesamtunternehmung	CHF	2014	2013
Betriebsertrag			
Verkehrsertrag		14 659 057	14 020 874
Abgeltung durch öffentliche Hand		13 379 000	13 415 000
Dienstleistungsertrag		4 005 896	* 3 956 069
Mietertrag		1 280 909	* 1 232 289
Übriger Ertrag		256 192	* 238 851
Aktivierte Eigenleistungen		539 644	659 947
Ertrag aus Anlagenverkäufen		133 790	7 052
Total Nebenertrag		6 216 431	6 094 208
Total Betriebsertrag		34 254 488	33 530 082
Betriebsaufwand			
Personalaufwand		-14 271 199	*-14 055 647
Aufwand für Dienstleistungen		-4 543 293	*-4 127 147
Mietaufwand		-346 772	-354 954
Unterhalt, Erneuerung und Rückbau		-3 355 753	*-2 579 669
Nicht aktivierbare Investitionskosten		-184 155	*-131 836
Versicherungen und Schadenersatz		-377 976	-384 907
Energie und Verbrauchsmaterial		-1 938 679	*-2 041 078
Allgemeiner Aufwand		-1 147 870	*-1 223 550
Informatik		-396 980	-387 299
Marketing		-748 278	-617 271
Total übriger betrieblicher Aufwand		-13 039 756	-11 847 711
Total Betriebsaufwand		-27 310 955	-25 903 358
EBITDA		6 943 533	7 626 724
Abschreibungen		-5 711 812	-6 069 865
Operatives Ergebnis		1 231 721	1 556 859
Finanzaufwand		-82 809	-78 744
Finanzertrag		138 122	181 114
Total Finanzergebnis		55 313	102 370
Gewinn vor Steuern		1 287 034	1 659 229
Direkte Steuern		-61 870	-18 472
Jahresgewinn		1 225 164	1 640 757

* Vorjahreswert angepasst aufgrund erstmaliger Anwendung des neuen Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (vgl. Anhang zur Jahresrechnung).

Geldflussrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2014	2013
Jahresgewinn		1 225 164	1 640 757
Abschreibungen		5 711 812	*6 069 865
Veränderung Rückstellungen		-25 784	27 315
Buchgewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen		-133 790	-7 052
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		174 729	-139 107
Cashflow Nettoumlaufvermögen		6 952 131	7 591 778
Zunahme/Abnahme Forderungen inkl. aktiver Rechnungsabgrenzung		-2 952 551	428 378
Abnahme Warenvorräte		3 000	0
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzung		-1 314 895	247 779
Abnahme Vorauszahlungen für Leistungen		-65 938	-65 938
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		2 621 747	8 201 997
Investitionen in Sachanlagen		-34 925 746	-11 046 590
Investitionen in Finanzanlagen		0	*-23 000
Investitionen in immaterielle Werte		-262 000	-295 000
Devestitionen von Sachanlagen		133 790	8 090
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-35 053 956	-11 356 500
Free Cashflow		-32 432 209	-3 154 503
Erhöhung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		12 039 000	14 529 000
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		-671 951	-713 749
Erhöhung andere Finanzverbindlichkeiten		8 000 000	0
Investition in eigene Kapitalanteile		-3 549	*-19 448
Devestition von eigenen Kapitalanteilen		2 000	0
Geldfluss aus Finanztätigkeit		19 365 500	13 795 803
Veränderung flüssige Mittel		-13 066 709	10 641 300
Flüssige Mittel 1. Januar		25 494 923	14 853 623
Flüssige Mittel 31. Dezember		12 428 214	25 494 923
Veränderung flüssige Mittel		-13 066 709	10 641 300

* Vorjahreswert angepasst aufgrund erstmaliger Anwendung des neuen Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (vgl. Anhang zur Jahresrechnung).

Anhang der Jahresrechnung

Grundsätze

Allgemein

Die Jahresrechnung 2014 der *Berner Oberland-Bahnen AG*, Interlaken, wurde erstmals nach den Bestimmungen des Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (32. Titel des Obligationenrechts) erstellt. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Vorjahresangaben der Bilanz und der Erfolgsrechnung an die neuen Gliederungsvorschriften angepasst. Die betroffenen Positionen der Bilanz und der Erfolgsrechnung sind mit einem Stern gekennzeichnet. Im Weiteren untersteht die Rechnungslegung der *Berner Oberland-Bahnen AG* den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG), der Abgeltungsverordnung (ARPV) und der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Sachanlagen

Die Sachanlagen, mit Ausnahme von Land, werden linear abgeschrieben. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Angaben zu Bilanzpositionen		2014	2013
1 Beteiligungen (Beteiligungs- und Stimmrechtsanteil sind jeweils identisch)			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31. 12. 2014 CHF 100 000)		33 %	33 %
RAILplus AG, die Meterspurigen, Aarau (Aktienkapital per 31. 12. 2014: CHF 256 000)		9 %	9 %
2 Fälligkeitsstruktur langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten	CHF		
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton bis fünf Jahre		2 687 804	2 687 804
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton über fünf Jahre		1 654 961	2 326 912
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton		86 109 282	74 070 282
Total		90 452 047	79 084 998
3 Eigene Kapitalanteile			
Bestand 1. Januar	(2014: 228 Aktien, 2013: 7 Aktien)	19 448	0
Käufe	(2014: 38 Aktien, 2013: 221 Aktien)	3 549	19 448
Verkäufe	(2014: 20 Aktien, 2013: keine Aktien)	– 2 000	0
Erfolg		918	0
Bestand 31. Dezember	(2014: 246 Aktien, 2013: 228 Aktien)	21 915	19 448

Im Berichtsjahr wurden 38 (Vorjahr 221) eigene Namenaktien zu einem Durchschnittskurs von CHF 93,39 (Vorjahr CHF 88,00) erworben und 20 (Vorjahr 0) eigene Namenaktien zu einem Durchschnittskurs von CHF 89,09 veräußert.

Diverse Angaben	CHF	2014	2013
Versicherungswerte			
Versicherungswert der Gebäude		64 547 800	64 312 800
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		208 090 000	213 000 000
Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung		250 000 000	250 000 000
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter			
Solidarhaftung für sämtliche Mehrwertsteuerschulden der Jungfraubahnen	p.m.		p.m.
Solidarhaftung für die Verpflichtungen der einfachen Gesellschaft JUNGFRUAU Ski Region	p.m.		p.m.
Garantieverpflichtung zugunsten Amt für Wald des Kantons Bern		50 000	50 000
Investitionsverpflichtungen		39 165 000	0
Honorar der Revisionsstelle		19 500	19 500

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

Subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung

In Ergänzung zur Prüfung durch die Revisionsstelle nimmt das Bundesamt für Verkehr (BAV) nach Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) eine subventionsrechtliche Prüfung der Jahres- und Kostenrechnung vor, welche die Positionen in Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen umfasst. Mit Schreiben vom 31.03.2015 hat das BAV die formelle Prüfung abgeschlossen und die vorliegende Rechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

Bericht der Revisionsstelle


**KPMG AG
Wirtschaftsprüfung**

Hofgut
CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112
CH-3000 Bern 15

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

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der

Berner Oberland-Bahnen AG, Interlaken
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Berner Oberland-Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 18 bis 21), für das am 31. Dezember 2014 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 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

KPMG AG

Stefan Andres
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Pascal Henggi
Zugelassener Revisionsexperte

Gümligen-Bern, 14. April 2015

Anlagenrechnung

Sachanlagen- und Abschreibungsspiegel

CHF	Anschaffungswerte			Abschreibungen					
	Bestand 1. 1.	Zugang	Abgang	Bestand 31. 12.	Bestand 1. 1.	Zugang	Abgang	Bestand 31. 12.	Bilanzwert 31. 12.
Berner Oberland-Bahn (BOB)									
Grundstücke und Gebäude	13 641 038	120 000	–	13 761 038	5 087 548	263 508	–	5 351 056	8 409 982
Unter-, Oberbau	58 255 571	1 095 000	–265 894	59 084 677	27 850 579	1 565 077	–265 894	29 149 762	29 934 915
Bahntechnik	24 537 722	57 000	–128 000	24 466 722	13 258 774	1 072 026	–128 000	14 202 800	10 263 922
Übrige Sachanlagen Infrastruktur	7 393 932	57 000	–300 894	7 150 038	4 627 225	331 200	–300 894	4 657 531	2 492 507
Total Infrastruktur	103 828 263	1 329 000	–694 788	104 462 475	50 824 126	3 231 811	–694 788	53 361 149	51 101 326
Schienenfahrzeuge	64 376 984	750 000	–593 795	64 533 189	47 752 792	1 652 208	–593 795	48 811 205	15 721 984
Übrige Sachanlagen Verkehr	6 904 850	47 000	–15 000	6 936 850	3 513 199	188 722	–15 000	3 686 921	3 249 929
Total Verkehr	71 281 834	797 000	–608 795	71 470 039	51 265 991	1 840 930	–608 795	52 498 126	18 971 913
Total Berner Oberland-Bahn	175 110 097	2 126 000	–1 303 583	175 932 514	102 090 117	5 072 741	–1 303 583	105 859 275	70 073 239
Schynige Platte-Bahn (SPB)									
Schienenfahrzeuge	704 447	–	–	704 447	566 676	11 292	–	577 968	126 479
Übrige Sachanlagen Bahn	4 757 177	151 000	–29 000	4 879 177	2 329 528	124 916	–29 000	2 425 444	2 453 733
Berghotel Schynige Platte	5 788 165	11 000	–	5 799 165	1 227 075	265 462	–	1 492 537	4 306 628
Total Schynige Platte-Bahn	11 249 789	162 000	–29 000	11 382 789	4 123 279	401 670	–29 000	4 495 949	6 886 840
Nebengeschäft									
Wohnhäuser	606 472	46 000	–9 000	643 472	225 303	19 451	–9 000	235 754	407 718
Total Nebengeschäft	606 472	46 000	–9 000	643 472	225 303	19 451	–9 000	235 754	407 718
Sachanlagen im Bau									
BOB Infrastruktur	9 535 375	16 784 314	–1 495 087	24 824 602					24 824 602
BOB Verkehr	790 472	18 012 826	–710 740	18 092 558					18 092 558
SPB	–	433	–	433					433
Total Sachanlagen im Bau	10 325 847	34 797 573	–2 205 827	42 917 593	–	–	–	–	42 917 593
Ersatzteile									
BOB Infrastruktur	717 238	1 910	–72 756	646 392	491 650	32 320	–	523 970	122 422
BOB Verkehr	2 249 504	8 706	–332 316	1 925 894	1 989 203	18 604	–206 491	1 801 316	124 578
SPB	575 520	14 425	–1 406	588 539	477 339	29 426	–	506 765	81 774
Total Ersatzteile	3 542 262	25 041	–406 478	3 160 825	2 958 192	80 350	–206 491	2 832 051	328 774
Immaterielle Werte									
BOB Infrastruktur	1 187 125	262 000	–	1 449 125	736 500	81 600	–	818 100	631 025
BOB Verkehr	146 000	–	–	146 000	18 917	29 200	–	48 117	97 883
SPB	348 034	–	–	348 034	241 191	26 800	–	267 991	80 043
Total immaterielle Werte	1 681 159	262 000	–	1 943 159	996 608	137 600	–	1 134 208	808 951

Investitionsrechnung Infrastruktur Berner Oberland-Bahn

CHF	Anlagen im Bau	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Investitionen Total	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau
1. 1.							31. 12.
Grundstücke und Gebäude	119 708	253 999	–	253 999	135 600	120 000	118 107
Unter-, Oberbau	8 160 451	14 828 247	197 597	15 025 844	1 407	1 095 000	22 089 888
Bahntechnik	1 255 216	1 306 669	113 016	1 419 685	28 240	57 000	2 589 661
Übrige Sachanlagen Infrastruktur	–	74 269	10 517	84 786	840	57 000	26 946
Total Sachanlagen Infrastruktur	9 535 375	16 463 184	321 130	16 784 314	166 087	1 329 000	24 824 602
Total Immaterielle Werte Infrastruktur	–	258 194	4 121	262 315	315	262 000	–
Total	9 535 375	16 721 378	325 251	17 046 629	166 402	1 591 000	24 824 602

Statistische Angaben Berner Oberland-Bahn

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Dividende		Jahr
1891	130 832	11 144	285 457	100 559	–		1891
1892	154 372	11 250	323 373	149 903	–		1892
1893	169 345	9 721	357 290	183 929	4		1893
1894	187 281	10 081	398 105	201 584	5½		1894
1895	219 265	10 021	586 902	314 178	8		1895
1896	197 172	10 718	512 990	217 754	5½		1896
1897	229 363	18 301	582 214	275 106	5½		1897
1898	247 413	14 420	626 644	311 420	6		1898
1899	272 944	12 205	679 394	330 564	7		1899
1900	270 926	13 142	664 777	307 431	5¾		1900
1901	281 141	12 461	692 220	332 768	7		1901
1902	290 967	13 974	702 173	323 721	7		1902
1903	337 672	14 209	788 852	395 054	8		1903
1904	346 083	17 565	812 058	377 754	7½		1904
1905	367 584	22 517	868 436	363 445	8		1905
1906	390 757	21 580	906 440	381 561	7½		1906
1907	394 406	24 882	916 312	320 201	6		1907
1908	401 729	24 211	832 471	253 061	4		1908
1909	397 333	20 609	818 486	235 797	4		1909
1910	396 823	27 565	902 355	334 714	5		1910
1911	462 163	25 600	1 062 780	450 386	6		1911
1912	473 494	29 575	990 250	356 576	5½		1912
1913	454 895	22 335	983 176	372 924	5½		1913
1914	259 968	12 335	531 080	47 662	–		1914
1915	101 288	6 349	158 703	– 139 452	–		1915
1916	142 230	13 235	238 963	– 126 131	–		1916
1917	165 471	12 423	281 685	– 211 705	–		1917
1918	150 101	14 779	315 350	– 84 959	–		1918
1919	209 087	15 855	505 221	– 131 599	–		1919
1920	277 331	15 242	721 547	26 323	–		1920
1921	337 105	12 087	883 162	78 764	–		1921
1922	342 896	11 344	870 644	51 177	–		1922
1923	429 300	12 782	1 079 414	242 452	–		1923
1924	483 390	14 797	1 269 831	383 147	–		1924
1925	565 314	15 864	1 487 784	630 821	P.	St.	1925
1926	500 160	15 458	1 283 512	394 819	5	4⅛	1926
1927	542 537	15 998	1 392 897	483 008	5	5	1927
1928	584 952	18 780	1 530 566	524 077	5	5⅞	1928
1929	600 584	21 302	1 527 594	517 242	5	5,16	1929
1930	562 121	19 724	1 391 674	517 242	5	5,16	1930
1931	459 115	15 480	1 035 160	442 182	–		1931
1932	337 110	11 272	713 495	135 478	–		1932
1933	369 076	12 174	761 731	–18 081	–		1933
1934	377 962	17 254	810 804	50 949	–		1934
1935	399 848	12 250	784 193	120 767	–		1935
1936	474 852	12 216	779 895	96 763	–		1936
1937	677 190	17 026	1 113 907	91 844	–		1937
1938	583 520	14 444	1 016 089	348 662	–		1938
1939	434 674	11 673	760 228	241 253	–		1939
1940	343 945	10 338	635 414	33 352	–		1940
1941	438 494	21 892	821 566	– 27 041	–		1941
1942	449 053	16 567	800 026	115 656	–		1942
1943	536 713	18 485	968 058	34 496	–		1943
1944	542 976	23 549	1 045 548	173 146	–		1944
1945	655 032	18 984	1 238 771	224 625	–		1945

¹ Nach Fahrausweisverkäufen.

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

¹ Nach Fahrausweisverkäufen.² Bis 1957 Verkehrsertrag inkl. Schynige Platte-Bahn.³ Bis 1962 Betriebserfolg inkl. Schynige Platte-Bahn.⁴ Seit 1996 ohne Tarifannäherung.⁵ Seit 1996 nach Berücksichtigung der Abgeltung.

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstatistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Seit 1958 Aufwand- deckungsgrad	Jahr
2001	1 997 557	3 606	7 565 027	463 973	101,9	2001
2002	1 944 874	1 526	7 480 781	7 758	100,0	2002
2003	2 010 242	1 309	7 595 964	288 380	101,1	2003
2004	2 029 826	940	7 706 869	524 488	101,9	2004
2005	2 103 724	689	8 065 798	– 15 287	99,9	2005
2006	2 282 768	696	8 539 193	1 027 503	103,7	2006
2007	2 447 078	746	9 155 969	2 612 539	109,4	2007
2008	2 449 347	673	9 399 009	⁶ 1 981 446	106,7	2008
2009	2 451 707	652	9 169 331	469 512	101,5	2009
2010	2 514 860	709	9 442 467	– 379 381	98,8	2010
2011	2 577 877	699	9 840 424	– 513 642	98,4	2011
2012	2 814 438	696	10 676 311	394 161	101,3	2012
2013	2 977 756	689	11 070 200	1 563 114	104,5	2013
2014	3 088 082	772	11 356 712	941 739	102,6	2014

¹ Nach Fahrausweisverkäufen.

⁶ Ab 2008 nach Kosten- und Leistungsrechnung.

Statistische Angaben Schynige Platte-Bahn

Jahr	Beförderte Reisende Verkehrsstistik ¹	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg ²	Aufwand- deckungsgrad	Jahr
1958	137 416	183	447 700			1958
1959	153 509	142	470 642			1959
1960	123 088	127	428 319			1960
1961	134 662	113	442 478			1961
1962	165 223	156	528 075			1962
1963	148 972	149	559 114	172 847	138,9	1963
1964	176 912	158	673 995	177 573	134,1	1964
1965	162 336	208	622 783	70 535	111,9	1965
1966	185 326	148	742 556	190 109	131,0	1966
1967	177 998	181	733 805	80 551	111,3	1967
1968	172 508	163	708 467	63 061	108,2	1968
1969	176 262	195	837 790	7 154	100,8	1969
1970	177 326	408	797 200	12 615	101,4	1970
1971	223 568	162	965 412	33 344	103,2	1971
1972	201 329	184	1 076 670	36 107	103,1	1972
1973	214 158	354	1 128 843	– 11 631	99,0	1973
1974	218 277	181	1 255 761	69 886	105,2	1974
1975	193 646	174	1 106 625	– 228 812	85,1	1975
1976	202 586	144	1 285 474	17 627	101,3	1976
1977	198 186	158	1 269 134	163 866	112,7	1977
1978	191 063	239	1 207 077	63 314	104,5	1978
1979	200 110	141	1 281 337	590	100,0	1979
1980	196 778	130	1 366 601	99 702	106,9	1980
1981	204 214	146	1 453 827	120 019	107,4	1981
1982	179 554	123	1 295 904	239	100,0	1982
1983	179 254	2 649	1 619 121	100 596	105,5	1983
1984	157 203	242	1 361 509	– 83 886	95,1	1984
1985	190 991	124	1 887 821	166 926	108,2	1985
1986	177 444	142	1 872 603	64 859	103,2	1986
1987	143 200	107	1 577 079	– 167 377	91,5	1987
1988	192 206	140	1 977 617	108 365	105,1	1988
1989	201 200	209	2 365 442	504 120	122,6	1989
1990	222 987	155	2 596 771	519 339	122,2	1990
1991	205 609	196	2 667 442	496 767	119,0	1991
1992	204 610	1 088	2 876 657	340 480	112,0	1992
1993	221 080	190	2 998 428	373 327	112,8	1993
1994	202 302	184	2 981 256	338 624	111,4	1994
1995	186 820	151	2 734 752	³ 91 126	³ 102,9	1995
1996	162 898	124	2 432 644	2 782	100,1	1996
1997	187 190	251	2 818 711	223 153	107,6	1997
1998	180 545	149	2 669 127	156 259	105,6	1998
1999	181 189	132	2 739 451	114 367	103,3	1999
2000	219 075	122	3 258 188	104 109	102,9	2000
2001	187 538	122	3 041 273	71 115	102,1	2001
2002	153 824	120	2 658 172	818	100,0	2002
2003	175 447	348	2 944 774	119 519	103,8	2003
2004	171 368	181	2 716 702	95 811	103,3	2004
2005	152 713	135	2 763 437	– 56 643	98,2	2005
2006	185 891	220	3 007 164	154 228	104,1	2006
2007	184 225	132	3 056 158	151 086	103,7	2007
2008	192 542	150	3 358 061	⁴ 655 513	114,0	2008
2009	190 809	144	3 512 078	714 958	119,6	2009
2010	216 370	158	3 557 564	1 086 104	130,6	2010
2011	208 911	112	3 555 475	511 686	112,3	2011
2012	173 722	107	2 989 446	– 35 023	99,1	2012
2013	177 304	91	2 950 674	53 480	101,7	2013
2014	193 184	119	3 302 345	144 344	104,5	2014

¹ Nach Fahrausweisverkäufen.² Bis 1962 in Berner Oberland-Bahn enthalten.³ Ab 1995 inkl. Hotel Schynige Platte.⁴ Ab 2008 nach Kosten- und Leistungsrechnung.

Technische Angaben

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

Einladung zur ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

27. Mai 2015, 14.45 Uhr, Mehrzwecksaal Wilderswil (Türöffnung 13.45 Uhr)

Traktanden:

1. Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2014

Antrag des Verwaltungsrats: **Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Jahresbericht und Jahresrechnung 2014.**

2. Verwendung des Bilanzgewinns

	CHF
Jahresgewinn 2014	1 225 164
Vortrag vom Vorjahr	217 159
Bilanzgewinn	1 442 323
Zuweisung an Reserven Art. 36 PBC (Verkehr)	– 244 082
Zuweisung an Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)	– 697 657
Zuweisung an allgemeine Reserven	– 15 000
Zur Verfügung der Generalversammlung	485 584

Antrag des Verwaltungsrats:

Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 485 584 auf neue Rechnung.

3. Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung

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

4. Wahlen

a) Verwaltungsrat

Antrag des Verwaltungsrats: **Wahl von Yvonne Hunkeler, Grosswangen, und Christine Häsler, Grindelwald, für die Amtsdauer von je einem Jahr.**

b) der Revisionsstelle

Antrag des Verwaltungsrats: **Wahl 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 7. Mai 2015 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 26. Mai 2015, 12.00 Uhr, bei einer der folgenden Stellen zu beziehen:

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

Interlaken, 14. April 2015, der Verwaltungsrat

