

**JUNGFRAU**  
TOP OF EUROPE

BERNER OBERLAND-BAHNEN AG

# GESCHÄFTSBERICHT 2016



# ORGANE DER GESELLSCHAFT

## VERWALTUNGSRAT

		Amts-dauer bis zur GV
David-André Beeler, Präsident	Interlaken	2019
Peter Balmer, Vizepräsident	Grindelwald	2019
Christine Häslar	Grindelwald	2019
Yvonne Hunkeler	Grosswangen	2019
Martin Schmied	Lauterbrunnen	2019

*Gewählt durch den Regierungsrat  
des Kantons Bern*

Stephanie Dübi	Bern
----------------	------

## SEKRETÄR DES VERWALTUNGSRATES

Christoph Schläppi	Grindelwald
--------------------	-------------

## REVISIONSSTELLE

KPMG AG	Gümligen-Bern	2017
---------	---------------	------

## GESCHÄFTSLEITUNG

Urs Kessler, Vorsitzender	Interlaken	
Jürg Lauper	Spiez	Leiter Infrastrukturen
Christoph Schläppi	Grindelwald	Leiter Corporate Services
Christoph Seiler	Unterseen	Leiter Finanzen & Controlling

## BETRIEBSLEITER DER BERNER OBERLAND-BAHN

Stefan Würgler	Interlaken
----------------	------------

## BETRIEBSLEITER DER SCHYHNIGE PLATTE-BAHN

Werner Amacher	Gsteigwiler
----------------	-------------

## ERWEITERTE GESCHÄFTSLEITUNG

Markus Balmer	Leissigen	Leiter Wengernalpbahn
Patrizia Bickel	Konolfingen	Leiterin Corporate Communications
Matthias Bütler	Bern	Leiter Marketing
Therese Jaun Schmid	Steffisburg	Leiterin Human Resources
Marco Luggen	Grindelwald	Leiter Firstbahn und WAB Wintersport
Gabriel Roth	Ringgenberg	Leiter Zugförderung und Werkstätte sowie Jungfraubahn
Stefan Würgler	Interlaken	Leiter Vertrieb und Produktion sowie Berner Oberland-Bahn

## SITZ DER GESELLSCHAFT:

Harderstrasse 14, CH-3800 Interlaken, Telefon 033 828 71 11, Fax 033 828 72 64, [info@jungfrau.ch](mailto:info@jungfrau.ch), [jungfrau.ch](http://jungfrau.ch)

**MEDIENKONTAKT:** Patrizia Bickel, Telefon 079 222 53 10

# INHALT

4	Im Dienste der Region
5	Komfortable Verbindung – gefragt wie eh und je!
7	Die Berner Oberland-Bahnen AG in Kürze
9	Botschaft der Unternehmensführung
14	Ergänzungen zum Finanzbericht
16	Angaben zu den Sparten
19	Märkte und Nachfrage
20	Das V-Bahn-Projekt

## Finanzbericht

24	Bilanz
25	Erfolgsrechnung
26	Geldflussrechnung
27	Anhang der Jahresrechnung
29	Anlagenrechnung
31	Revisionsbericht
33	Statistische Angaben
34	Technische Angaben
35	Einladung zur Generalversammlung

## GLOSSAR

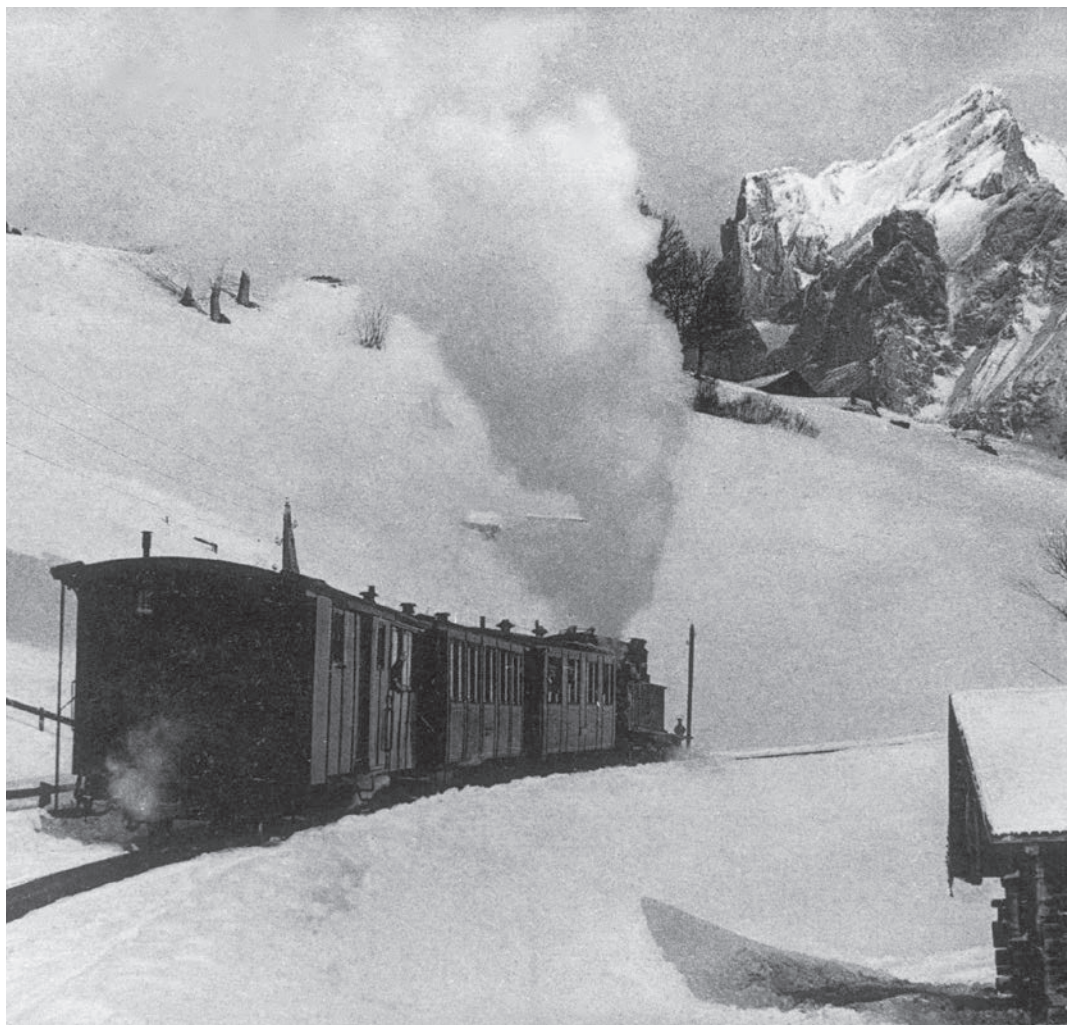
Berner Oberland-Bahnen AG:	Aktiengesellschaft mit Sitz in Interlaken, über deren Geschäftstätigkeit vorliegend berichtet wird.
Berner Oberland-Bahn:	Meterspurige Regionalbahn auf den Linien von Interlaken Ost nach Zweilütschinen (gemeinsam) und von dort je nach Grindelwald und Lauterbrunnen, zur Berner Oberland-Bahnen AG gehörend.
BOB:	Abkürzung für Berner Oberland-Bahn
Schynige Platte-Bahn:	80-cm-spurige touristische Bergbahn von Wilderswil auf die Schynige Platte, zur Berner Oberland-Bahnen AG gehörend.
SPB:	Abkürzung für Schynige Platte-Bahn
Jungfraubahn-Gruppe:	Jungfraubahn Holding AG mit ihren Tochtergesellschaften. Die umsatzstärksten Töchter sind die Jungfraubahn AG, die Wengernalpbahn AG, die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG und die Firstbahn AG.
Jungfraubahnen:	Allianz der Berner Oberland-Bahnen AG mit der Jungfraubahn-Gruppe. Die beiden Allianzpartner haben die Geschäftsführung einer gemeinsamen Geschäftsleitung und der Jungfraubahnen Management AG übertragen, an der die Berner Oberland-Bahnen AG ebenfalls beteiligt ist und die Hälfte der Verwaltungsratsmitglieder stellt. Sie stehen damit unter einer einheitlichen operativen Führung (Geschäftsleitung Jungfraubahnen). Die Jungfraubahnen treten einheitlich und ausschliesslich unter der eingetragenen Marke Jungfrau – Top of Europe auf.

## IM DIENSTE DER REGION

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

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

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



# KOMFORTABLE VERBINDUNG – GEFRAGT WIE EH UND JE!

## SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE

Im Geschäftsjahr 2016 hat sich die Berner Oberland-Bahn für eine Zukunft fit gemacht, in der sie an ihre tragende Rolle, die sie in den Jahrzehnten nach ihrem Bau gespielt hat, anknüpfen wird.

In seinem soeben erschienenen Buch schreibt Peter Bernet: «It's a long way to Grindelwald! 1904 fuhren die Engländer in London um 2 Uhr nachmittags ab und kamen am nächsten Tag nach 12 Uhr mit dem Dampfzug der Berner Oberland-Bahn in Grindelwalds Winterwelt an». <sup>1</sup> Es mag aus heutiger Sicht lange gedauert haben, um von der britischen Metropole in die Winterferien zu fahren. Damals war es die mit Abstand schnellste und komfortabelste Art zu reisen, unschlagbar für alle anderen Verkehrsmittel. Mit der schnellen Eisenbahn entstand sogar eine neue Form des Tourismus, wie dies Peter Bernet im Kommentar zu einem anderen Bild festhält: «Ein Dampfzug der Berner Oberland-Bahnen AG kurz vor Grindelwald. Vor über hundert Jahren kamen immer häufiger Ausflügler nur für einen Tag. So beförderte man am Berchtoldstag 1906 in mehreren Fahrten von Interlaken her über 300 schneehungrige Tagesausflügler ins tiefverschneite Tal». <sup>2</sup>

Die touristische Bekanntheit der Lüschantäler reicht heute über Europa hinaus in die ganze Welt, aus Hunderten pro Tag sind Tausende geworden. Geblieben ist das Bedürfnis nach komfortabler und rascher Beförderung. Mit dem Aufkommen des Automobils hat die Eisenbahn ihre damalige Alleinstellung verloren. Sie geriet vielerorts sogar arg ins Hintertreffen. Die Berner Oberland-Bahn hat sich in dieser Konkurrenzsituation, heute spricht man lieber von «Modal Split», all die Jahre sehr tapfer gehalten. Ihre Partnerschaft mit den touristischen Bergbahnen seit 1936 hat dabei immer wieder eine wichtige Rolle gespielt. Heute ist unser Unternehmen so solide positioniert, dass es erneut eine wichtige Rolle spielen kann, wenn es darum geht, der Feriendestination Impulse zu verleihen. Dazu haben allerdings nicht nur die Allianzpartner beigetragen, sondern primär Bund und Kanton, die mit der wiederkehrenden Bestellung des Fahrplanangebots und dessen Abgeltung die Basis für eine positive Geschäftsentwicklung legen.



Hundert Jahre nach dem Dampfzeitalter dreht sich immer noch alles um Reisekomfort, um Zeitgewinn, um Attraktivität für Feriengäste und Tagesausflügler. Die Wengernalpbahn, die Jungfraubahn und die Gondelbahn Grindelwald-Männlichen werden in diesem Zusammenhang den Zugang zum Jungfraujoch und zum Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen modernisieren. Sie haben dazu ein vielschichtiges Programm entwickelt, das unter dem Namen V-Bahn-Projekt bekannt geworden ist. Doch Attraktivität am Berg ist nur eine halbe Sache, wenn dieser nur schwer erreichbar ist. Bezüglich Erreichbarkeit – wir erinnern uns – hat die Berner Oberland-Bahnen AG Ende des neunzehnten Jahrhunderts einen Quantensprung verursacht. Die Möglichkeit, dies zu wiederholen, eröffnete sich der modernen Berner Oberland-Bahn mit dem Direktanschluss an die V-Bahn. Das hat der Verwaltungsrat erkannt und für die Analyse der Verkehrssituation in den Lüschantälern eine Leaderrolle übernommen. Eine zweiteilige Verkehrsstudie wurde bei der Firma Metron eingeholt. Basierend auf dem ersten Teil hat sich der Verwaltungsrat zu einer Beteiligung am V-Bahn-Projekt und zum Bau der Anschlussstation Rothenegg entschlossen. Weiter hat er beschlossen, eine umfassende Rollmaterialer-

<sup>1</sup> GRINDELWALD Ein Porträt in alten Fotografien, Peter Bernet, 2016, Werd & Weber Verlag AG, Thun; Seite 16

<sup>2</sup> a.a.O.; Seite 34

neuerung vorzunehmen. Aufgrund des zweiten Teils der Metron-Studie hat der Verwaltungsrat eine auf das nationale STEP<sup>1</sup> aufbauende Ausbaustrategie mit einem vielversprechenden Park+Ride-Konzept formuliert. Das Jahr 2016 steht für erste grosse Schritte in der Umsetzung dieser Konzepte. In der Botschaft des Verwaltungsrates wird das näher auszuführen sein.

Erneut kann unsere Firma, wie so oft in den vergangenen Jahren, auf ein erfreuliches Jahr zurückblicken. Die Berner Oberland-Bahnen AG hat die Erwartungen, die wir unseren Verhandlungen mit Bund und Kanton nach sorgfältiger Planung über Infrastrukturleistung und -abgeltung zugrunde gelegt hatten, dank Erfolgen in den touristischen Märkten erneut übertroffen. Wir erzielen einen Unternehmensgewinn von rund 1,5 Mio. CHF und können die gesetzlichen Spartenreserven im Umfang von 1,4 Mio. CHF erhöhen. Dieses Ergebnis zeigt, wie solid das Unternehmen aufgestellt ist.

Im Umsatz von rund 35 Mio. CHF ist eine Abgeltung der öffentlichen Hand von 12,9 Mio. CHF enthalten. Die Berner Oberland-Bahnen AG ist erfreut, einen für vergleichbare Bahnen sehr hohen nicht subventionierten Anteil, sprich einen hohen Selbstfinanzierungsgrad, ausweisen zu können. Ihre Haltung, mit den öffentlichen Geldern möglichst haushälterisch umgehen zu wollen, manifestiert sie in der wirtschaftlichen Zielsetzung im Leitbild: «Im Rahmen eines zeitgemässen Qualitätsstandards streben wir einen kostengünstigen Betrieb an. Zum Nutzen der Aktionäre stärken wir die vorhandene Substanz».<sup>2</sup> Der zweite Satz reflektiert die Anerkennung des grossen Beitrags, den die öffentliche Hand zum Erfolg beisteuert. Ohne Abgeltung könnte sich das Unternehmen nicht in der Gewinnzone bewegen, ohne die Infrastrukturdarlehen und ohne die Absicherung der Fremdfinanzierung der Investitionen des Regionalen Personenverkehrs wäre die Entwicklung infrage gestellt. Daher kommt für den Verwaltungsrat nicht infrage, den Gewinn, der auf öffentlicher Unterstützung basiert, auszuschütten. Er soll zur Stärkung der Unternehmenssubstanz einbehalten werden und auf diesem Weg den Aktionärinnen und Aktionären zukommen. Die Generalversammlung 2016 hat diese Ausschüttungspolitik in den Abstimmungen gleich mehrfach bestätigt.

Bei der Schynige Platte-Bahn gilt der Sicherstellung der Überlebensfähigkeit aus eigener Kraft ein besonderes Augenmerk. Das Unternehmen hat als nostalgische Zahnradbahn, verbunden mit Swissness, seinen Platz im touristischen Gesamtangebot der Region gefunden. Dabei spricht die Schynige Platte-Bahn ein individuell reisendes Segment an, bei dem keine

grossen Sprünge in der Nachfrage ausgelöst werden können. Dank Beharrlichkeit und Kontinuität im Marketing konnte 2016 die für ein positives Ergebnis erforderliche Nachfrage von 100'000 Fahrten übertroffen und ein Gewinn von rund 114'000 CHF erzielt werden. Die Gewinne in dieser Grössenordnung reichen zusammen mit den Abschreibungsmitteln aus, um das übergeordnete Ziel, die Bahn künftigen Generationen zu erhalten, auch längerfristig zu erreichen.

Am 1. Juni 2016 ist der Vorsitz des Verwaltungsrates von Günther Galli an David-André Beeler übergegangen. Gleichzeitig hat der Verwaltungsrat Peter Balmer zu seinem neuen Vizepräsidenten gewählt. Mit der Einweihung der neuen Triebzüge und der neuen Depoterweiterung konnte der Verwaltungsrat am 10. Februar 2017 zwei Projekte abschliessen, an deren Entwicklung die beiden zurückgetretenen Mitglieder Günther Galli und Madeleine Howald noch entscheidend beteiligt waren. Damit bietet sich die Gelegenheit, den beiden noch einmal ganz herzlich für ihre langjährige Mitarbeit zu danken.

Zu herzlichem Dank verpflichtet sind wir auch dem Personal, den Kadern und den Kolleginnen und Kollegen in Verwaltungsrat und Geschäftsleitung für den grossen Einsatz zugunsten unseres Unternehmens. Weiter bedanken dürfen wir uns beim Bund und beim Kanton Bern, bei unseren Kunden und auch bei den Behörden, den Gemeinden, den Bergschaften, den Tourismusorganisationen, den benachbarten Transportunternehmen und all den anderen Partnern, mit denen wir eine fruchtbare Zusammenarbeit pflegen. Schliesslich danken wir auch Ihnen herzlich, werte Aktionärinnen und Aktionäre, für das Vertrauen in unsere Unternehmung.



David-André Beeler  
Präsident  
des Verwaltungsrates



Urs Kessler  
Vorsitzender  
der Geschäftsleitung

<sup>1</sup> Strategisches Entwicklungsprogramm

<sup>2</sup> Ziffer 4b des Leitbilds der Jungfraubahnen

# DIE BERNER OBERLAND-BAHNEN AG IN KÜRZE

## PORTRÄT

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

Die Berner Oberland-Bahnen AG ist ein regional verankertes Transportunternehmen, das sich dem Service public verpflichtet fühlt. Sie ist gleichzeitig ein Teil der touristischen Kette Interlaken-Jungfrauoch, von der sie profitiert, zu deren Erfolg sie aber auch beiträgt. Da sie einen Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes betreibt, halten Bund und Kanton eine klare Aktienmehrheit. Das Kerngeschäft der BOB ist die Vermarktung der zwei Bereiche Berner Oberland-Bahn und Schynige Platte-Bahn. Letztere ist im touristischen Bereich tätig. Die Kombination der beiden Geschäftsfelder in den Kernkompetenzen und die Synergien aus der Allianz mit der Jungfraubahn Holding AG sind die Erfolgsfaktoren der Aktiengesellschaft.

Die Berner Oberland-Bahnen AG beschäftigte im Geschäftsjahr 2015 205 Personen. Aufgrund der Teilzeitarbeitsverhältnisse entspricht deren Pensum im Jahresdurchschnitt 150 Vollzeitstellen (FTE). Die Berner Oberland-Bahn hat daran einen Anteil von 133 FTE und die Schynige Platte-Bahn 17 FTE. Die Unternehmensführung wird von der Jungfraubahnen Management AG im Mandatsverhältnis wahrgenommen. Der entsprechende Auftrag der Berner Oberland-Bahnen AG generiert permanent weitere rund 20 Vollzeitstellen.

## AKTIONARIAT

Die Generalversammlung 2016 der Berner Oberland-Bahnen AG hat die Inhaberaktien neu in als Bucheffekten geführte Namenaktien umgewandelt. Im Aktienregister, das nunmehr neu geführt wird, sind per Drucklegung dieses Berichts rund 115'500 Titel beziehungsweise 93,6% des Aktienkapitals eingetragen. Diese Aktien gehören insgesamt rund 350 Aktionärinnen und Aktionären. Der Aktienhandel erfolgt ausserbörslich über die OTC-X der BEKB.

## MODERN UND NOSTALGISCH

Die Berner Oberland-Bahn gilt als moderne Regionalbahn mit einer Zubringerfunktion für die Ausflugsziele der Jungfrau Re-

gion. Die Züge verkehren im Halbstundentakt (Randzeiten und Zwischensaison Stundentakt) und erreichen auf den Linien von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen beziehungsweise Grindelwald eine Kapazität von 800 respektive 900 Personen pro Stunde. Ziel ist die komfortable Erschliessung der Lüttschinentäler. Damit wird eine wichtige Dienstleistung im öffentlichen Interesse erbracht.

Von Wilderswil fährt die Schynige Platte-Bahn hoch zur Schynigen Platte auf 1967 Metern über Meer. Die technische Grundkonzeption der historischen Zahnradbahn entspricht noch immer dem Stand um den Ersten Weltkrieg. Sie verkehrt von Ende Mai bis Ende Oktober und bietet ein nostalgisches Bergerlebnis mit alpinem Panorama. Das Ausflugsziel wird unter dem Motto «Top of Swissness» vermarktet. Ein Naturkino sowie die Verpflichtung des Volksmusikstars Francine Jordi als Markenbotschafterin unterstreichen die Positionierung.

## JUNGFRAUBAHNEN

Die Berner Oberland-Bahnen AG arbeitet im operativen Bereich eng mit den Tochtergesellschaften der Jungfraubahn Holding AG zusammen. Die Kooperation wird durch die Jungfraubahnen Management AG (Anteile: Jungfraubahn Holding AG 67%, Berner Oberland-Bahnen AG 33%) sichergestellt. Die Betriebsgemeinschaft profitiert von den Synergien, insbesondere im Bereich des Managements (gemeinsame Geschäftsleitung, identische Managementprozesse, optimaler Personaleinsatz, einheitliche Regeln und Politiken), des Marketings sowie der Eisenbahn- und Starkstromtechnik. In ihrer Gesamtheit treten die beteiligten Gesellschaften unter der Kennzeichnung «Jungfraubahnen» und unter der eingetragenen Marke «Jungfrau – Top of Europe» auf. Die Berner Oberland-Bahnen AG hat die Geschäftsführung im Mandatsverhältnis an die Jungfraubahnen Management AG übertragen. Die Interessen der Berner Oberland-Bahnen AG in der Jungfraubahnen Management AG werden durch Einsitznahme des Verwaltungsratspräsidenten David-André Beeler und des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Peter Balmer im vierköpfigen Verwaltungsrat der Jungfraubahnen Management AG wahrgenommen.

## STRATEGIE, ZIELSETZUNG UND NEUE PROJEKTE

Ziel ist es, die Bahnen kostenbewusst zu betreiben, die Öffentlichkeit bezüglich Abgeltungsbedarf zu entlasten und die Schynige Platte-Bahn aus eigener Kraft zu erhalten. Die enge Zusammenarbeit mit der Jungfraubahn-Gruppe sichert der

Berner Oberland-Bahnen AG einen Konkurrenzvorteil gegenüber ihren Benchmarks. Primärer Fokus liegt auf dem Service public und auf der Abrundung des Bergbahnangebots in der Region. Weiter strebt die BOB ein internes Wachstum an durch bessere Auslastung der täglichen Randzeiten und der Zwischensaison. Sie unterstützt mit den Partnern innerhalb der Jungfraubahnen die Initiative «10 Monate Hochsaison».

Ein bedeutendes Investitionsprojekt ist die Anbindung der BOB im Rahmen des V-Bahn-Projekts an das Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen mittels einer neuen Station Rothenegg in Grindelwald. Das Plangenehmigungsverfahren für diesen 8 Mio. CHF teuren Bau wurde im Frühjahr 2016 eingeleitet. Dieser Bahnanschluss bildet einen Bestandteil des neuen V-Bahn-Terminals in Grindelwald Grund. Daher beteiligt sich auch die Grindelwald Grund Infrastruktur AG mit 1,35 Mio. CHF am Bau. Teil des V-Bahn-Projekts ist auch die Beschaffung des neuen Rollmaterials bei der BOB. Für insgesamt 77,7 Mio. CHF wurden sechs neue dreiteilige Triebzüge und drei Steuerwagen bestellt. Gleichzeitig wurden die Depotanlagen in Zweilütschinen für rund 35 Mio. CHF erweitert. Die neuen Fahrzeuge werden derzeit in Betrieb genommen.

#### **GESCHÄFTSERGEBNIS 2016**

Der Berner Oberland-Bahn kommen die grossen Anstrengungen der Jungfraubahnen, die Fahrgäste der Bergbahnen ab Interlaken Ost von der Strasse auf die Schiene zu holen, zugute. Sowohl die Anzahl von Reisegruppen wie auch jene von Individualreisenden, welche die Talbahn als Zubringer zum Attraktionspunkt Jungfrauojoch – Top of Europe nutzen, haben in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die Frequenzen und Erträge korrelieren mit dem Geschäftsgang bei der Jungfraubahn. Der Ertrag im Gruppenreiseverkehr hat im touristisch anspruchsvollen Jahr 2016 um 19,3% abgenommen. Der Einzelreiseverkehr verzeichnet einen Rückgang von 3,7%. Insgesamt hat die Talbahn mit 43'080'580 Personenkilometern eine um 8,3% geringere Transportdienstleistung zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie Grindelwald im Vergleich zu 2015 erbracht.

Insgesamt kann die Berner Oberland-Bahnen AG auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. Für 2016 resultiert ein Jahresgewinn von 1,5 Mio. CHF. In der Sparte Regionaler Personenverkehr beträgt der Gewinn CHF 564'000, in der Sparte Infrastruktur CHF 817'000. Die Schynige Platte-Bahn weist einen Gewinn von CHF 114'000 aus. Zum erfreulichen Resultat haben verstärkte Marketingaktivitäten und die Beteiligung der Schynige Platte-Bahn an der UBS-Aktion «Jetzt für 10 Franken auf den Berg» beigetragen, welche für eine gute Auslastung der Anlage bis spät in den Herbst hinein sorgten.



# BOTSCHAFT DER UNTERNEHMENSFÜHRUNG

## PERSONENVERKEHR

Die Berner Oberland-Bahnen AG ist ein marktorientiertes ÖV-Unternehmen. Transport- und Dienstleistungen für die Wohnbevölkerung und das Tourismusgewerbe der Region werden vom Verwaltungsrat ins Zentrum des Angebots gestellt. Die BOB profitiert als Zubringer in die Lüschnentäler stark von der Ausstrahlung der Jungfrau Region mit den Ferienorten Interlaken, Grindelwald, Wengen, Mürren und Lauterbrunnen, dem grossen Wintersportgebiet und dem weltbekannten Jungfrau-Joch – Top of Europe. Trotz der touristischen Nachfrage, die sie dank ihrer Allianz mit den Jungfrau-Bahnen immer besser abschöpfen kann, ist die BOB dennoch auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen.

Auf die Risiken aus dieser Positionierung reagiert der Verwaltungsrat proaktiv, indem er die Position gegenüber der Strasse festigt und sich für die Realisierung der V-Bahn, die ihre Systembindung nochmals stärkt, einsetzt. Im Rahmen des V-Bahn-Projekts hat er das Rollmaterialkonzept der Berner Oberland-Bahn angepasst. Für die Verstärkung der Linie nach Grindelwald wurden zudem drei neue Niederflursteuerwagen bestellt. Die von der Berner Oberland-Bahnen AG in Auftrag gegebenen Verkehrsstudien bestätigen die Wichtigkeit der BOB in der Bewältigung künftiger Verkehrsaufkommen. Die Investitionen rechtfertigen sich daher sowohl aus Sicht der regionalen Verkehrspolitik als auch aufgrund der wirtschaftlichen Perspektiven, indem wir unvermindert am Wintersportgeschäft und am Ausflug zum Jungfrau-Joch partizipieren.

Mit komfortablen Verbindungen von Verkehrsknoten zu Verkehrsknoten wird die BOB zur ersten Wahl für eine Kundschaft, die sich rasch in der Destination zu Unterkunft und Attraktionspunkten bewegen will. Primär war hierzu das Rollmaterial zu erneuern und die entsprechenden Kapazitäten in Depots und Werkstätten zu schaffen. Im Berichtsjahr 2016 wurden die sechs neuen Triebzüge fertiggestellt und eine Depoterweiterung gebaut. Die zur Deckung der Investitionen benötigten finanziellen Mittel belaufen sich in der Periode bis 2018 auf über 100 Mio. CHF. Diese werden über Kredite und Privatplatzierungen, die vom Bund abgesichert werden, finanziert.

Unverändert würde man sich in der Region direkte IC-Verbindungen zwischen Interlaken Ost und Zürich-Flughafen wünschen. Im strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) sind die hierfür notwendigen Bauten beispiels-

weise in Bern enthalten. Damit steht das Anliegen grundsätzlich weiterhin zur Diskussion.

## INFRASTRUKTUR

Die Sparte Infrastruktur orientiert sich an der Zielsetzung, ihre Anlagen laufend zeitgemäss zu unterhalten und zu erneuern. Ganz im Sinne der Qualitätssicherung und unter Berücksichtigung der Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) wird für die Sparte Infrastruktur in den nächsten Jahren die Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen die wichtigste strategische Zielsetzung sein. Der diskriminierungsfreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist gemäss den Übergangsbestimmungen zum BehiG bis 2023 zu realisieren. Diese Vorgabe wird die Bahnen schweizweit stark fordern und die Finanzpläne und Leistungsvereinbarungen zur Infrastruktur mittelfristig prägen. Behindertengerechtigkeit und Qualitätssteigerung gehen in der Regel Hand in Hand. Das BehiG gibt somit Impulse für eine Verbesserung des Angebots für die gesamte Kundschaft.

Offen ist derzeit noch, ob die Station Burglauenen (Gemeinde Grindelwald) nach den Vorstellungen des Verwaltungsrates der Berner Oberland-Bahnen AG gebaut werden kann. Dieser möchte nicht nur die Perronsituation den heutigen Sicherheitsanforderungen anpassen (das ist eine Auflage des BAV) und die Behindertengerechtigkeit sicherstellen, sondern auch den Niveauübergang mit der viel befahrenen Staatsstrasse aufheben. Die Barrieren sind hier wegen der regelmässigen Zugkreuzungen oft sehr lange oder dann gleich zweimal hintereinander geschlossen und provozieren unerwünschten und gefährlichen Umgehungsverkehr in den engen Dorfstrassen. In der Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020 mit dem Bund ist neben der Finanzierung der Station Rothenegg als Option auch ein Kredit von 35 Mio. CHF für den Bau von Station und Unterführung Burglauenen vorgesehen. Der Verwaltungsrat will sich für die Auslösung dieser Option vorbereiten und setzt sich entsprechend für die Koordination des Vorhabens mit dem Kanton und der Gemeinde ein. Das Vorprojekt wurde in Angriff genommen.

## SCHYNI GE PLATTE-BAHN

Die Schynige Platte steht für einen einzigartigen Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau, die von hier aus betrachtet im Goldenen Schnitt stehen, für eine einmalige Pflanzenwelt, für Erholung in Form von Naturerlebnis und Entschleunigung. Die Bahnfahrt vermittelt entsprechende Erlebniswerte, die immer wertvoll

und nachgefragt bleiben werden. Unsere Aufgabe ist es, die Nostalgiebahn so zu positionieren, dass sie ihren Charakter im Auf und Ab von kurzfristigen Trends und Marktschwankungen behalten kann und als Zeitzeuge erhalten bleibt. Wir verfügen über das notwendige Know-how, um die genügsame jahrhundertalte Technik noch über weitere Generationen funktions-tüchtig zu halten, und auch über ein sehr langfristig ausgelegtes Unterhaltskonzept für das Trasse mit seinen historischen Kunstbauten. Der Unterhalts- und Personalaufwand lässt sich allerdings bei dieser Bahn nicht beliebig senken, umso mehr sind Marketingstrategien gefragt, welche die Umsätze sichern. Nachdem im Jahr 2016 die Kommunikation geschärft und der Internetauftritt modernisiert werden konnten, liegt der Fokus in naher Zukunft auf der Optimierung der Preisgestaltung (z. B. Konzentration auf bewährte Promotionen und Ansprechen weiterer Gästegruppen). Die Stärkung der Allianz sichert der Schynige Platte-Bahn die Integration ins erfolgreiche Marketing der Jungfraubahnen. Besonderes Highlight und Gelegenheit, die Schynige Platte-Bahn in den Fokus zu rücken, wird das 125-Jahre-Jubiläum von 2018 sein.

#### **ABGELTUNG REGIONALER PERSONENVERKEHR, LEISTUNGSVEREINBARUNG INFRASTRUKTUR**

Grundsätzlich sind die Besteller (Bund und Kanton) verpflichtet, die Abgeltung mit der Transportunternehmung so zu vereinbaren, dass das bestellte Angebot kostendeckend produziert werden kann. Bei der Beurteilung, ob die Abgeltung zur Deckung der Kosten ausreichen wird, spielen die Erwartungen an das künftige Verkehrsaufkommen eine wichtige Rolle. Da das Jahresergebnis letztlich namhaft von der Genauigkeit einer Prognose abhängt, ist es gerade im volatilen touristischen Umfeld durchaus sinnvoll, dass das Gesetz vorsieht, Gewinne für den Ausgleich von negativen Abschlüssen zurückzustellen. Vorschriftsgemäss werden die einzelnen positiven Spätergebnisse 2016 der jeweiligen Reserve zugewiesen.

Die aktuellen Angebotsvereinbarungen im regionalen Personenverkehr regeln die Leistungen von BOB und Besteller für die Periode 2016/2017. Die Leistungsvereinbarungen Infrastruktur werden neuerdings alleine mit dem Bund abgeschlossen und enthalten keine Angebotserweiterungen mehr. Der neue Vertrag für die Jahre 2017 bis 2020 enthält neben der definitiven Zusage für die Finanzierung der Station Rothenegg zwei Optionen: eine betrifft den Ausbau der Station Burglauenen und die andere die Sanierung einer Brücke in Lauterbrunnen, für die Boden-

bewegungen im Bereich der Widerlager gemessen wurden. Die Optionen können eingelöst werden, sofern andere Investitionsvorhaben der Eisenbahnen aufgegeben werden und damit beim Bund genügend Mittel zur Verfügung stehen.

#### **STEP 2030**

Die über den laufenden Ausbausschritt hinausgehenden Planungen werden im STEP gesammelt und evaluiert. Ein weiterer Ausbausschritt der Berner Oberland-Bahnen im Rahmen des V-Bahn-Projekts ist in diesem Programm angemeldet. Die Verkehrsstudie zur V-Bahn sieht in einem zweiten Teil vor, um auch künftige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, auf dem Flugplatzgelände in Matten bei Interlaken eine zusätzliche Haltestelle zu bauen. Von hier sollen Shuttlezüge zum Terminal der V-Bahn nach Grindelwald fahren, um an Spitzentagen die Strasse durch ein P+R-Angebot am Eingang zu den Lüttschinentälern zu entlasten. Möglicherweise bietet sich die Gelegenheit, dieses Vorhaben mit der behindertengerechten Neugestaltung des Bahnhofs Wilderswil zu koordinieren und daher zeitlich vorzuziehen. Entscheidend werden jedoch vorerst die kommunalen Abstimmungen zur Strassen- und Nutzungsplanung für das Flugplatzareal sein, die 2017 durchgeführt werden.

#### **KUNDENINFORMATIONSSYSTEM ALS TEILSCHRITT ZUR UMSETZUNG DES BEHIG**

In einem grossen Projekt, das 2016 zu grössten Teilen abgeschlossen wurde, wurden die Stationen und Fahrzeuge der Jungfraubahnen mit zeitgemässen 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 etc. Die neuen Systeme sind einheitlich ausgelegt und zentral gesteuert. Auch seh- und hörbehinderte Fahrgäste können sich mit der gebotenen Information jederzeit zu rechtfinden. Die Investitionen der Jungfraubahnen beliefen sich auf 9,6 Mio. CHF (Anteil Berner Oberland-Bahnen AG: 2,5 Mio. CHF). Die Investitionen verteilen sich auf die verschiedenen Sparten.

## NEUES VERTRIEBSSYSTEM

Der Einsatz eines eigenen Verkaufssystems hat sich bei den Jungfraubahnen 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, wird 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. 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. Diese werden in einzelnen Modulen entwickelt und über die Jahre 2015 bis 2017 in Betrieb genommen.

## RISIKOMANAGEMENT

Im Rahmen des Risikomanagements befasst sich die Berner Oberland-Bahnen AG mit möglichen Ereignissen, die bewirken könnten, dass die Erreichung von strategischen und finanziellen Zielen infrage gestellt würde. Dabei identifiziert sie sowohl Chancen wie auch Gefahren. Diese werden regelmässig im Rahmen der Aktualisierung der SWOT-Analyse auf allen Stufen der Führung besprochen. Die Berner Oberland-Bahnen AG verfügt über ein den gesetzlichen Anforderungen entsprechendes internes Kontrollsystem (IKS). Mit diesem Instrument wird im besonders sensiblen Bereich der Finanzen die Compliance überprüft und bezüglich der Richtigkeit und Zuverlässigkeit der Berichterstattung Sicherheit geschaffen.

Die IT-Sicherheitspolitik verfolgt allgemein einen Best-Practice-Ansatz. Die Regeln sind in der IT-Sicherheitspolitik, der IT-Sicherheitsrichtlinie für Mitarbeiter und in der IT-Passwortrichtlinie/dem Benutzerberechtigungskonzept festgehalten. Risikobasiert werden darüber hinaus für alle geschäftsrelevanten Anwendungen besondere Service Levels definiert und die Change-Prozesse durch eine Fachgruppe überwacht.

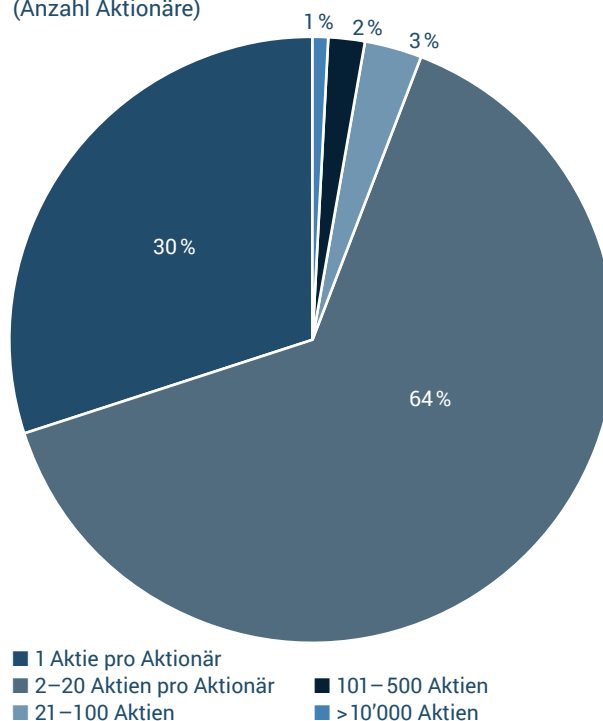
Der Risikomanagement-Prozess ist in die bestehende Prozesslandschaft eingebettet. Die Ablauforganisation regelt die Verantwortlichkeiten und stellt sicher, dass die relevanten Massnahmen geplant und umgesetzt werden. Zentrale Grundlage des formellen Risikoprozesses bildet das Verzeichnis der Risi-

ken (Risikokatalog). Die Risiken werden nach finanzieller Auswirkung und Eintretenswahrscheinlichkeit bewertet und so in ihrer Bedeutung für das Unternehmen rangiert (Risikoprofil). Der Risikokatalog gibt eine Übersicht über die operativen Risiken und wird jährlich unter der Leitung des Risk-Managers überarbeitet. Der Verwaltungsrat diskutiert und ergänzt die sogenannten strategischen Risiken, wenn notwendig regelmässig, jedoch mindestens einmal jährlich. Neben den internen Audits, mit denen die Geschäftsleitung risikobasiert bestimmte Bereiche überprüft, werden die Jungfraubahnen und damit auch die Berner Oberland-Bahnen AG namentlich durch das Bundesamt für Verkehr, die SUVA und die Zertifizierungsstelle für das ISO-Qualitätsmanagement-Zertifikat regelmässig auditiert.

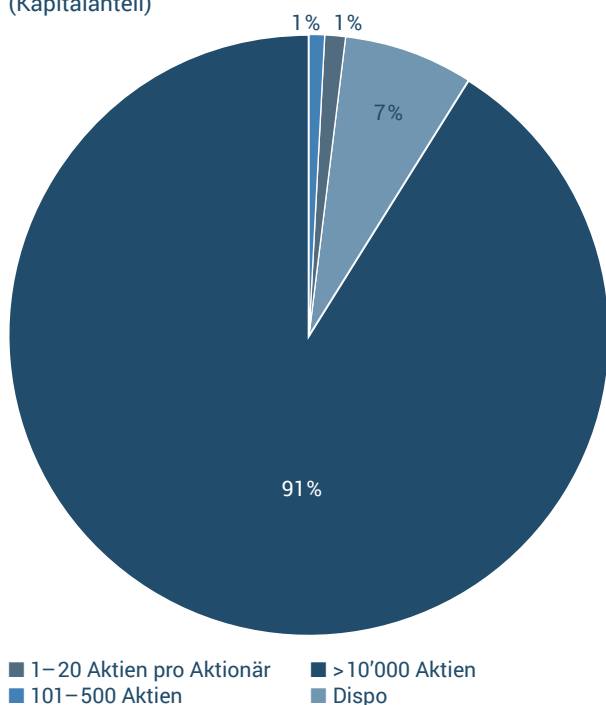
## AKTIONARIAT

An der Generalversammlung 2016 wurde beschlossen, bei der Berner Oberland-Bahnen AG Namenaktien einzuführen. Das Aktienkapital der Berner Oberland-Bahnen AG beträgt CHF 12'341'000. Nach den Eintragungen von 350 Aktionärinnen und Aktionären im Aktienregister präsentiert sich die Aktionärsstruktur wie folgt:

### AKTIONÄRSSTRUKTUR (Anzahl Aktionäre)



### AKTIONÄRSSTRUKTUR (Kapitalanteil)



### VERWALTUNGSRAT, GESCHÄFTSLEITUNG UND BETRIEBSEINHEITENLEITER

Der gesamte Verwaltungsrat mit Ausnahme von Stephanie Dübi ist bis zur Generalversammlung 2019 gewählt. Stephanie Dübi ist aufgrund der Bestimmungen von Art. 762 Abs. 1 OR und Art. 16 Abs. 1 unserer Statuten direkt durch den Regierungsrat des Kantons Bern gewählt. Anlässlich der Generalversammlung 2016 traten Günther Galli und Madeleine Howald altershalber aus dem Verwaltungsrat zurück. Ihr Engagement im Verwaltungsrat wurde im Geschäftsbericht 2015 verdankt. Der Verwaltungsrat konstituierte sich am 1. Juni 2016 wie folgt: David-André Beeler, Präsident, Peter Balmer, Vizepräsident, und Christoph Schläppi (nicht Mitglied), Sekretär.

Im Internet unter [www.jungfrau.ch/verwaltungsrat](http://www.jungfrau.ch/verwaltungsrat) findet man laufend aktualisierte Angaben zu den Verwaltungsräten. Die Aufgaben des Verwaltungsrates sind in den Statuten und im Organisationsreglement festgelegt. Dieses enthält eine detaillierte Kompetenzordnung zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Das Organisationsreglement finden Sie im Internet un-

ter [www.jungfrau.ch/organisation](http://www.jungfrau.ch/organisation). Der Verwaltungsrat traf sich im Jahre 2016 zu fünf mehrstündigen Sitzungen und einem ganztägigen Anlass, der neben den ordentlichen Sitzungstraktanden einen vertieften Austausch über strategische Themen ermöglichte.

Die Geschäftsleitung führt die Jungfraubahnen seit 2008 in unveränderter Zusammensetzung. Auf den 31. Mai 2017 geht Jürg Lauper in Pension. 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-Bahn sind:

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

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

- Patrizia Bickel, Leiterin Corporate Communications
- Matthias Bütler, Marketing
- Therese Jaun Schmid, Leiterin Human Resources
- Stefan Würigler, Leiter Vertrieb und Produktion (Personalunion mit Leitung BOB)

Am 31. Mai 2017 geht Therese Jaun Schmid, Leiterin Human Resources, in Pension. Als Nachfolger haben die Verwaltungsräte von Jungfraubahn Holding AG und Berner Oberland-Bahnen AG übereinstimmend Andreas Piattini, bisher Leiter HR bei der Zentralbahn, gewählt. Die Angaben zu Geschäftsleitung und weiteren Kadermitgliedern werden im Internet laufend aktualisiert unter [www.jungfrau.ch/ueberuns](http://www.jungfrau.ch/ueberuns)

**DANK**

Jürg Lauper war 32 Jahre für die Jungfraubahnen tätig. Im Jahr 1985 begann seine Karriere als stellvertretender Leiter Bau; 1986 übernahm er die Leitung der Abteilung. Er war somit bereits für die Fertigstellung des neuen Berghauses auf dem Jungfraujoch, des zeitlosen Meisterwerks des Architekten Ernst Emil Anderegg, verantwortlich. Seither hat er das Aussehen der Jungfraubahnen in Hoch- und Tiefbau geprägt. Ein Anliegen war ihm die Bewahrung historischer Substanz. Gleichzeitig bekannte er sich zu einer modernen, zeitgemässen Architektur. Etliche Bauten zeugen von seiner Fähigkeit, Altes mit Modernem zu verbinden. Ihm kam nebst der Projektleitung oft auch die Aufgabe der Vermittlung und Differenzbereinigung im Spannungsfeld von Bauherr, Behörden, Heimat-/Naturschützern, Ingenieuren, Architekten, Grundeigentümern und Nachbarn zu. Hier zahlten sich seine Fachkenntnis, seine Geduld, seine Hartnäckigkeit und seine Diplomatie besonders aus. Der Jungfraubahnen-Bauchef «komponierte» mit all diesen Akteuren aus Bestehendem und Neuem unter Einbezug der Umwelt jeweils Lösungen, die begeisterten und funktionierten. Leuchtende Beispiele sind der Bahnhof Wengen, die Doppelpurstrecke Wilderswil–Zweilütschinen oder der Bahnhof Interlaken Ost. Letzterer wird – als zufällige Würdigung des Schaffens von Jürg Lauper – 2017, dem Jahr seines Rücktritts, auf einer offiziellen Briefmarke der Schweizer Post verewigt. Jürg Lauper wurde 2006 als Leiter Technik in die Geschäftsleitung der Jungfraubahnen gewählt. Er war – obwohl «Auswärtiger» mit Wohnort Spiez – im ganzen Amtsbezirk bekannt. Sein Wirken hatte Einfluss weit über die Bahnen hinaus. Bei der Raumplanung, bei der Verkehrsplanung, beim Hochwasserschutz und beim Schutz vor Naturgefahren hatte er stets ein gewichtiges Wort mitzureden und hat sich verdienstvoll und konstruktiv mit eingebracht. Sein weites Beziehungsnetz und sein grosses Ansehen bei den Behörden sind der Lohn eines Engagements für die Sache und die Allgemeinheit. Respektiert wurde Jürg Lauper auch von den Unternehmern, denen er als wirtschaftlich denkender, gleichzeitig fairer, den Unternehmenszielen und den öffentlich-rechtlichen Vorschriften (Vergaberecht) verpflichteter Bauherr gegenübertrat. Jürg Lauper durfte zum Abschluss seiner Karriere den mehrjährigen Bau des Buechitunnels der Berner Oberland-Bahnen AG leiten und erfolgreich abschliessen. Dieses Projekt war schon bei seinem Amtsantritt in den Achtzigerjahren beinahe «beschlossene Sache». So steht Jürg Lauper mit seiner langen, erfolgreichen Karriere auch als ein lebendiger Beweis für die Tatsache, dass im Be-

reich der Infrastrukturen nicht in Tagen und Wochen, sondern in Jahren und Jahrzehnten gedacht, geplant und gehandelt werden muss. Jürg Lauper verkörperte im Unternehmen die beständigen Werte. Er hat die laufende Modernisierung der Jungfraubahnen mit entsprechend langfristiger Perspektive auch in jener Zeit sichergestellt, in der es noch keine Netz-zustandsberichte gab.

Therese Jaun Schmid hat ihre Stelle, damals als Leiterin Personalabteilung, im Dezember 2008 angetreten. Sogleich hat sie sich beim Personal Anerkennung und Respekt als kompetente Vertretung der Unternehmensführung verschafft. In den gut achteinhalb Jahren hat sie viele Instrumente des modernen HR eingeführt. Besonders geprägt hat sie dabei die institutionalisierte Aus- und Weiterbildung, verbunden mit wirksamer Talentförderung und erfolgreicher interner Kaderrekrutierung. Sie war für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wichtige Ansprechperson und für jene, die aus beruflichen oder privaten Gründen eine schwierige Zeit zu bewältigen hatten, die richtige Anlaufstelle. Ihre offenen Türen und ihr unermüdliches persönliches Engagement waren geeignet, den Betroffenen einen neuen Weg mit neuen Perspektiven zu ebnen. Sie wird daher sehr vielen Familien in bester Erinnerung bleiben. Eindrücklich ist die Entwicklung, die der Fachbereich unter ihrer Leitung durchlaufen hat. Um den Ansprüchen der modernen Personalführung zu genügen und um die wachsende Regulierungsdichte zu bewältigen, formte sie aus der vormals kleinen Personalabteilung eine prozessorientierte Einheit mit acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie wird ihrem Nachfolger Andreas Piattini eine äusserst interessante Aufgabe und die geeigneten Strukturen zu deren Bewältigung übergeben können.

Die Jungfraubahnen, namentlich auch die Verwaltungsräte von Jungfraubahn Holding AG und Berner Oberland-Bahnen AG, danken Jürg Lauper und Therese Jaun Schmid für ihren Einsatz.

Der Verwaltungsrat  
Interlaken, 6. April 2017

# ERGÄNZUNGEN ZUM FINANZBERICHT

## KOMMENTAR ZUR ERFOLGSRECHNUNG

Obschon die Nachfrage bei der BOB gegenüber dem Rekordjahr 2015 zurückging, resultierte erneut ein positives Ergebnis: Die Berner Oberland-Bahn erzielte bei einem Frequenzrückgang von 4,6 % einen Verkehrsertrag von 12,4 Mio. CHF (-2,7 %). Dank 26 % mehr Besuchern realisierte die Schynige Platte-Bahn mit 3,5 Mio. CHF den höchsten Verkehrsertrag der letzten 5 Jahre. Insgesamt erzielte die Unternehmung damit einen 1,4 % über Vorjahr liegenden Verkehrsertrag von knapp 16 Mio. CHF. Für das Geschäftsjahr 2016 betragen die Abgeltungen für den Personenverkehr und die Infrastruktur 12,9 Mio. CHF und lagen damit 4,3 % über dem Vorjahr. 4,8 Mio. CHF (2015: 4,6 Mio. CHF) entfielen dabei auf die Sparte Regionaler Personenverkehr und 8,1 Mio. CHF (2015: 7,7 Mio. CHF) auf die Sparte Infrastruktur. Die Nebenerträge gingen leicht von 6,7 Mio. CHF auf 6,5 Mio. CHF zurück.

Erfreulich zeigt sich die Entwicklung des Betriebsaufwands: Die Personalkosten stiegen um 0,7 % auf 14,4 Mio. CHF. Dieser leichte Anstieg wurde durch den 3,5 % tieferen Sachaufwand mehr als kompensiert. Insgesamt nahm der Betriebsaufwand um 0,3 Mio. CHF auf 26,6 Mio. CHF ab.

Nach Abschreibungen, Zinsen und Steuern resultiert für das Geschäftsjahr 2016 ein Jahresgewinn von 1,5 Mio. CHF (2015: 2,0 Mio. CHF).

Das Ergebnis der Sparte Infrastruktur beträgt CHF 817'066, die Sparte Regionaler Personenverkehr steuert einen Beitrag von CHF 564'420 zum Unternehmensgewinn bei. Die Schynige Platte-Bahn verzeichnet einen Jahresgewinn von CHF 114'031 und die Nebengeschäfte einen Überschuss von CHF 35'963.

## INVESTITIONSTÄTIGKEIT UND FINANZIERUNG

Die Berner Oberland-Bahnen AG blickt auf ein sehr investitionsstarkes Jahr zurück: Die Gesellschaft hat 2016 51,4 Mio. CHF investiert. 44,8 Mio. CHF davon entfielen auf die Sparte Regionaler Personenverkehr und 5,9 Mio. CHF auf die Sparte Infrastruktur. Als grösste Investitionsvorhaben beanspruchten die Rollmaterialerneuerung 27,3 Mio. CHF und die Erweiterung der Depotanlage Zweilütschinen 15,6 Mio. CHF.

Die Finanzierung der grossen Investitionen im Regionalen Personenverkehr erfolgte durch die Aufnahme langfristig verzinslicher Darlehen über 35 Mio. CHF. In den übrigen Sparten konnten die Investitionen weitgehend aus eigenen Mitteln bzw. aus Abschreibungsmitteln bestritten werden.

## GEWINNVERWENDUNG

Der Antrag des Verwaltungsrats zur Gewinnverwendung ist auf der letzten Seite des Geschäftsberichts dargestellt. Der Bilanzgewinn, bestehend aus dem Jahresgewinn von CHF 1'531'480 und dem Vortrag des Vorjahrs von CHF 473'369, beträgt CHF 2'004'849. Der Reserve gem. Art. 67 EBG wird der Spartenerfolg der Infrastruktur von CHF 817'066, der Reserve gem. Art. 36 PBG wird der Gewinn der Sparte Regionaler Personenverkehr von CHF 564'420 und der Allgemeinen Reserve werden CHF 7'500 zugewiesen. Somit stehen der Generalversammlung CHF 615'863 zur Verfügung. Der Verwaltungsrat beantragt, auf eine Dividendenausschüttung zu verzichten (siehe dazu Seite 6) und diesen Betrag auf neue Rechnung vorzutragen.

## VERGÜTUNGEN

Der Verwaltungsrat bezieht ein fixes Honorar und eine Sitzungsgeldpauschale. Bei der Festsetzung dieser Vergütung trägt er der Tatsache Rechnung, dass die Berner Oberland-Bahnen AG namhaft von öffentlichen Geldern getragen wird. Er achtet darauf, dass die Entschädigungen den Anforderungen bezüglich Verantwortung und Belastung entsprechend fair ausfallen, einem Quervergleich standhalten und geeignet sind, Personen mit den nötigen Fähigkeiten und der passenden Persönlichkeit zu gewinnen und zu halten. Das Honorar für den Präsidenten beträgt CHF 24'000 und für ein Verwaltungsratsmitglied CHF 16'000.

Die Geschäftsleitungsmitglieder werden von der Jungfraubahnen Management AG für die Führung der gesamten Jungfraubahnen entschädigt. Die Vergütung ist markt- und leistungsgerecht. Details und die Gesamtsumme der Entschädigung sowie die Entschädigung für das höchstbezahlte Mitglied der Geschäftsleitung werden in der Berichterstattung der Jungfraubahn Holding AG offengelegt ([www.jungfrau.ch/geschaeftsbericht](http://www.jungfrau.ch/geschaeftsbericht)). Die Berner Oberland-Bahnen AG beteiligt sich im Rahmen des Managementmandates ausschliesslich am Fixgehalt des Managements. Sie bezahlte nach einem Wechsel im Bemessungssystem während vier Jahren einen reduzierten Anteil von derzeit 27,0%. Dies macht 2016 für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung CHF 88'452 und für die gesamte Geschäftsleitung CHF 253'247 aus. Nach Ablauf der Übergangsregelung wird ab Geschäftsjahr 2017 auch für die Fixgehälter des Managements wieder der allgemein für die Geschäftsführungskosten vereinbarte Verteiler (BOB-Anteil 28,5%) zur Anwendung kommen.

## KENNZAHLEN 2016

	TCHF	2016	2015
<b>Verkehrsertrag</b>			
BOB		12'408	12'749
SPB		3'550	2'982
<b>Total</b>		<b>15'958</b>	<b>15'731</b>
<b>Abgeltung BOB</b>		<b>12'855</b>	<b>12'330</b>
<b>Ergebnisse im Überblick</b>	CHF		
Berner Oberland-Bahn		1'381'486	2'037'739
Schynige Platte-Bahn		114'031	2'559
Nebengeschäfte		35'963	-14'774
<b>Jahresgewinn BOB AG</b>		<b>1'531'480</b>	<b>2'025'524</b>
<b>Vollzeitstellen</b>			
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter BOB		133	130
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter SPB		17	16
<b>Total</b>		<b>150</b>	<b>146</b>

# ANGABEN ZU DEN SPARTEN

## BERNER OBERLAND-BAHN

2016 verkehrte die Berner Oberland-Bahn zuverlässig – ohne erwähnenswerte Zwischenfälle oder Betriebsstörungen. Das vergangene Geschäftsjahr war für die Berner Oberland-Bahn ein herausforderndes. Die rückläufigen Gästezahlen über alle Monate, mit Ausnahme vom März, zeigen dies auf. Die Berner Oberland-Bahn bekam die Auswirkungen der Terroranschläge in Europa, die Unruhen in der Türkei sowie die Flüchtlingsproblematik zu spüren und transportierte weniger Gäste als Zubringer zum Hauptausflugsziel Jungfrauoch – Top of Europe.

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

Um das neue Rollmaterial vor Ort unterhalten zu können, wurde die bestehende Werkstätte in Zweilütschinen erweitert. Sie wurde mit einer zweigleisigen Haupthalle mit Grubengleis, Arbeitsbühnen und verschiebbarer Fahrleitung sowie einer Unterflurhebeanlage ergänzt. Das Depot konnte nach knapp 1,5 Jahren Bauzeit im Dezember 2016 in Betrieb genommen werden.

## KENNZAHLEN SPARTE REGIONALER PERSONENVERKEHR

	CHF	2016	2015
Personalbestand (Vollzeitstellen)		115	112
Betriebsertrag		23'855'776	24'249'029
Verkehrsertrag		12'408'143	12'748'829
Ertrag Abgeltung		4'762'000	4'583'000
Betriebsaufwand		21'482'108	21'426'159
Abschreibungen		1'660'561	1'629'495
Jahresergebnis		564'420	1'163'029
Sachanlagen		37'141'859	18'084'354

## VERKEHRSERTRAG BERNER OBERLAND-BAHN

	CHF	2016	%	2015	%	Abweichung %
<b>Personenverkehr</b>						
Einzelreiseverkehr		5'905'091	47,6	6'134'420	48,1	-3,7
Gruppenreiseverkehr		1'208'791	9,8	1'497'653	11,7	-19,3
Abonnementsverkehr		5'563'478	44,8	5'320'424	41,8	4,6
Erlösminderungen		-483'267	-3,9	-445'418	-3,5	8,5
<b>Total Personenverkehr</b>		<b>12'194'093</b>	<b>98,3</b>	<b>12'507'079</b>	<b>98,1</b>	<b>-2,5</b>
Gepäckverkehr		213'379	1,7	241'108	1,9	-11,5
<b>Total Reiseverkehr</b>		<b>12'407'472</b>	<b>100,0</b>	<b>12'748'187</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,7</b>
<b>Güterverkehr</b>		<b>671</b>	<b>0,0</b>	<b>642</b>	<b>0,0</b>	<b>4,5</b>
<b>Verkehrsertrag</b>		<b>12'408'143</b>	<b>100,0</b>	<b>12'748'829</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,7</b>



### INFRASTRUKTUR BERNER OBERLAND-BAHN

Der Bau des Buechitunnels wurde 2016 praktisch fertiggestellt. Die Finanzierung des 38 Millionen Projekts ist durch Bund und Kanton im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013–2016 erfolgt.

Eine langjährige Geländeverschiebung zieht die Strecke der Berner Oberland-Bahn im Bereich der Eisenbahnbrücke über die Parkhausstrasse unmittelbar vor dem Bahnhof Lauterbrunnen in Mitleidenschaft. Die Messungen bei der installierten Überwachung lassen erahnen, dass die Rutschung bis zu 40 Meter in die Tiefe reicht. Die Bewegung der Brücke hat sich im Geschäftsjahr 2016 verlangsamt. Grund dafür ist die Instandstellung der Abwasserleitungen. Im vergangenen Jahr wurden zudem diverse Kleinsanierungen an der Brücke vorgenommen, die Anker wurden ersetzt oder kontrolliert, das Entwässerungssystem wurde instand gestellt und die Böschung talseitig neu gesichert. Die Sanierung der Brücke ist als Option in der Leistungsvereinbarung 2017–2020 enthalten und wird, falls Mittel frei werden, realisiert.

Zusammen mit der Wengernalpbahn AG erneuert die Berner Oberland-Bahnen AG seit Mai 2015 den Bahnhof Lauterbrunnen. Am 24. Dezember 2016 – ein Jahr früher als ursprünglich geplant – konnte die neue Personenunterführung in Betrieb genommen werden. Sämtliche Perrons in Lauterbrunnen sind nun mit je einem Lift, einer Treppe und einer Rampe erschlossen. Die Neugestaltung schafft behindertengerechte Infrastrukturen nach Forderungen BehiG, optimiert den Güterbetrieb und schafft zusätzliche Remisierungsmöglichkeiten. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 9,4 Mio. CHF (Anteil Berner Oberland-Bahnen AG: 2,0 Mio. CHF). Die Finanzierung erfolgt über die laufende Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2013 bis 2016 sowie ein weiterer Teil über die Leistungsvereinbarung 2017 bis 2020. Die Etappe 2016 der Bauarbeiten wurde erfolgreich abgeschlossen. Die Arbeiten werden 2017 beendet.

### KENNZAHLEN SPARTE INFRASTRUKTUR

	CHF	2016	2015
Personalbestand (Vollzeitstellen)		18	18
Betriebsertrag		14'065'939	13'806'808
Ertrag Trassenpreise		3'519'544	3'617'130
Ertrag Abgeltung		8'093'000	7'747'000
Betriebsaufwand		8'633'064	9'299'786
Abschreibungen		4'614'616	3'854'187
Jahresergebnis		817'066	874'710
Sachanlagen		87'772'698	85'696'833

### SCHYNIKE PLATTE-BAHN

Die Schynige Platte-Bahn beförderte im Geschäftsjahr 2016 26,1 % mehr Gäste als im Vorjahr und liegt mit 119'550 Bergankünften über der Zielmarke von 100'000 Besuchern. Die Frequenzen konnten – mit Ausnahme vom Monat Juni – jeden Monat zwischen 6 % und 31 % gesteigert werden. Vor allem die Hochsaisonmonate Juli und August weisen eine deutliche Gästezunahme aus.

Die Schynige Platte-Bahn bildet als Kooperationspartnerin auch einen Teil des Geschäftsfeldes Erlebnisberge der Jungfrau-Gruppe. Der Jungfrau Travel Pass ist das verbindende Produkt der Angebote. Das Abonnement, das diese grosse Palette von Ausflugszielen mit einer Gültigkeit von bis zu sechs Tagen vereint, ist eine ideale Grundlage für die Feriengestaltung in der Region. Der Anteil für die Schynige Platte-Bahn aus den Pässen betrug im Jahre 2016 CHF 357'000 (Vorjahr CHF 290'000).

Die Schynige Platte-Bahn weist normalerweise ein positives Ergebnis aus, sobald die Marke von 100'000 Gästen überschritten wird. Im vergangenen Geschäftsjahr hat neben den bestehenden Angeboten die Sonderaktion der UBS «Für 10 Franken auf den Berg» zur Steigerung der Gästezahlen beigetragen. Mit einem Jahresgewinn von CHF 114'031 weist sie ein markant besseres Ergebnis aus als 2015.

### KENNZAHLEN SPARTE SCHYNIKE PLATTE-BAHN

	CHF	2016	2015
Personalbestand (Vollzeitstellen)		17	16
Betriebsertrag		4'507'521	3'852'197
Verkehrsertrag		3'550'116	2'981'707
Betriebsaufwand		3'670'080	3'383'053
Abschreibungen		678'758	463'226
Jahresergebnis		114'031	2'559
Sachanlagen		6'037'510	6'500'017

### VERKEHRSERTRAG SCHYNIKE PLATTE-BAHN

	CHF	2016	%	2015	%	Abweichung %
<b>Personenverkehr</b>						
Einzelreiseverkehr		2'531'434	71,3	2'071'417	69,5	22,2
Gruppenreiseverkehr		169'550	4,8	169'473	5,7	0,0
Abonnementsverkehr		901'199	25,4	795'389	26,7	13,3
Erlösminderungen		-65'818	-1,9	-66'765	-2,2	-1,4
<b>Total Personenverkehr</b>		<b>3'536'365</b>	<b>99,6</b>	<b>2'969'514</b>	<b>99,7</b>	<b>19,1</b>
Gepäckverkehr		1'306	0,0	856	0,0	52,6
<b>Total Reiseverkehr</b>		<b>3'537'671</b>	<b>99,6</b>	<b>2'970'370</b>	<b>99,7</b>	<b>19,1</b>
<b>Güterverkehr</b>		<b>12'445</b>	<b>0,4</b>	<b>11'337</b>	<b>0,3</b>	<b>9,8</b>
<b>Verkehrsertrag</b>		<b>3'550'116</b>	<b>100,0</b>	<b>2'981'707</b>	<b>100,0</b>	<b>19,1</b>

# MÄRKTE UND NACHFRAGE

## **NUTZUNG DES SYNERGIEPOTENZIALS DER JUNGFRAUBAHNEN**

Die Berner Oberland-Bahnen AG betreibt ihr Marketing vornehmlich im Gesamtverbund der Jungfraubahnen. Die über die letzten Jahre stetige Zunahme der Personenkilometer auf der Berner Oberland-Bahn wurde im Zusammenhang mit der erfolgreichen Vermarktung des Jungfraujochs erreicht. Die Berner Oberland-Bahnen AG beteiligt sich über die gemeinsame Managementgesellschaft an den Marketing- und Vertriebskosten der Allianz. Zudem fördert sie durch die Erhöhung der Qualität des Angebots den Umstieg von der Strasse auf die Schiene. An ihren strategischen Verkaufspunkten in Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken unterstützt die Berner Oberland-Bahnen AG die Distribution der gesamten Jungfraubahnen. Das Skiabonnement ist in den Tarifverbund BeO Abo integriert. Es kann für Ausflüge, Schul- und Berufsfahrten auf dem Streckennetz der Jungfraubahnen sowie auf den Bus- und Eisenbahnlinien in den Tarifsektoren der Lüttschinentäler und im Sektor 80 (Bödeli) benutzt werden.

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 (Tokio, 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 wird zudem oft mit Grindelwald-First kombiniert, indem die berühmte Wanderung zum Faulhorn als Rundreise gemacht wird. Sie ist auch eine wertvolle Alternative für Gäste, die eine Eisenbahnreise mit einem aussergewöhnlichen Naturerlebnis kombinieren und sich im Alpengarten vertieft mit der Pflanzenwelt auseinandersetzen möchten. Insbesondere Individualreisende aus Japan gehören zu dieser Kategorie.

## **EINSCHÄTZUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS**

Im bereits angelaufenen Geschäftsjahr 2017 scheinen die Auswirkungen der Terrorgefahr auf das Reiseverhalten unserer Gäste weniger gross. Durch Anpassung ihrer Routen gewinnen die Reisewilligen zusätzliche Sicherheit. Die Schweiz bleibt bei diesen Verlagerungen ein beliebtes Reiseziel und auch ein beliebter Aufenthaltsort für die zunehmende Zahl von Individualreisenden, die sich pro Destination mehr Zeit nehmen können. Die internationale Nachfrage wird hoch bleiben. In dieser Einschätzung werden die Jungfraubahnen auch von der UNWTO (World Tourism Organization) bestärkt.

Für die Berner Oberland-Bahnen AG bedeutet dies, dass das Potenzial für ein zufriedenstellendes 2017 im Reisegeschäft (BOB) durchaus vorhanden ist. Der Erfolg des Ausflugsverkehrs zur Schynige Platte (SPB) bleibt eng mit der Zahl und dem Konsumverhalten der Feriengäste verbunden. In diesem Zusammenhang stellt man einen leichten Aufwärtstrend bei den Besucherzahlen aus den angestammten europäischen Märkten fest (man scheint sich an die Frankenstärke zu gewöhnen). Für die Nachfrage der Tagesausflügler spielt das Wetter eine bedeutende Rolle. Innerhalb all dieser Rahmenbedingungen ist das Angebot des Unternehmens klar positioniert. Die hier skizzierte Ausgangslage lässt auf eine weiterhin gute Entwicklung hoffen. Damit sind die Chancen für einen guten Geschäftsverlauf durchaus intakt. Als Dienstleister des öffentlichen Verkehrs profitiert die Berner Oberland-Bahn zudem von einer Grundaustattung durch die lokale Nachfrage.

# DAS V-BAHN-PROJEKT

Das V-Bahn-Projekt ist ein Gemeinschaftswerk der Jungfrau-bahn AG, der Wengernalpbahn AG, der Gondelbahn Grindelwald–Männlichen AG und der Berner Oberland-Bahnen AG. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund soll eine neue 3S-Bahn<sup>1</sup> in 15 Minuten zum Eigergletscher fahren und eine Zehnergondelbahn zum Männlichen. Durch die Station Rothenegg der Berner Oberland-Bahn erhält die V-Bahn einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Die Streckenführung der 3S-Bahn garantiert eine einmalige Aussicht auf die weltberühmte Eigernordwand. Die Reisezeiten zum Jungfrauoch und ins Skigebiet werden um 47 Minuten deutlich verkürzt.

Das V-Bahn-Projekt ist ein strategisches Investitionsprogramm für die gesamte Jungfrau Region mit acht aufeinander abgestimmten Elementen. Diese lassen sich wie folgt umschreiben:

1. Bau einer neuen Station Rothenegg an der Bahnlinie Inter-laken–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. Derzeit laufen das Plangenehmigungsverfahren für die Station Rothenegg und der Bau von Steuerwagen für die längeren Züge nach Grindelwald.
2. 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. Er bietet Raum für Sportgeschäfte, eine Bar, einen Food Corner, einen Kiosk, einen Infopoint mit Ticketverkauf, Materialservice, Einstellmöglichkeiten für Skimaterial und diverse Shops.
3. Ein neues Parkhaus Grund mit Platz für 1000 Personenwagen auf fünf Etagen (zwei davon unterirdisch). Derzeit läuft das Baubewilligungsverfahren beim Regierungsstatthalteramt von Interlaken-Oberhasli.
4. Ersatz der Vierergondelbahn Grindelwald–Männlichen durch eine moderne Zehnergondelbahn. Die Fahrzeit wird beinahe auf die Hälfte reduziert, die Förderleistung auf 1800 Personen pro Stunde verdoppelt. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.
5. Neue 3S-Bahn 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. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.
6. Wengernalpbahn<sup>PLUS</sup>: Sechs neue Panoramazüge und eine Doppelspurstrecke auf der WAB-Strecke Seite Lauterbrunnen zwischen Wengen und der Station Allmend lassen sich nahtlos ins Betriebskonzept der V-Bahn integrieren. Dieses sieht auf der Seite Grindelwald drei Züge mit einer Förderleistung von 300 Personen pro Stunde vor. Auf der Wengen-Seite sollen vier Züge zum Einsatz kommen mit einer Förderleistung von 760 Personen pro Stunde (Sitzplätze). Auf beiden Linien wird wie bisher in der Hauptsaison im Halbstundentakt gefahren. Die Investitionen sind mit Ausnahme des Umbaus Bahnhof Kleine Scheidegg praktisch abgeschlossen. Das Betriebskonzept wird mit der Fertigstellung der 3S-Bahn umgestellt werden.
7. Jungfrauabahn<sup>PREMIUM</sup>: Bei der Jungfrauabahn wurden vier neue dreiteilige Niederflurtriebwagen beschafft. Die Triebzüge der vorangehenden Generation werden bezüglich Fahrleistung laufend aufgerüstet. Nach Fertigstellung der 3S-Bahn werden zwei Züge zwischen Eigergletscher und Jungfrauoch pendeln, deren drei pendeln zwischen Kleiner Scheidegg und Jungfrauoch. Die Kapazität wird aufgrund der neuen Züge und des effizienteren Einsatzes des gesamten Rollmaterials von 888 auf 1'180 Personensitzplätze pro Stunde (Jungfrauoch an) ansteigen.

<sup>1</sup> Das 3-Seil-System besteht aus zwei fest verankerten und vollverschlossenen Trageilen 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.



8. Das Skigebiet First wird durch eine bessere Anbindung ans Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen und einen eigenen Busterminal im Grund verstärkt. Die Skibuslinie verkehrt im Viertelstundentakt und wird in Spitzenzeiten verstärkt.

Die Zielsetzungen des V-Bahn-Projekts lassen sich wie folgt zusammenfassen: Durch die neue Station Rothenegg bei der Berner Oberland-Bahnen AG erhalten die neuen Seilbahnen einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Dank der damit verbundenen Reisezeitverkürzung gewinnt der Wintersport an Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit von Jungfraujoch – Top of Europe wird gestärkt. Der direkte Anschluss und das neue Rollmaterial erhöhen die Attraktivität der Bahn und sorgen für eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Zentrale Knotenpunkte werden entflechtet, langjährige Verkehrsprobleme gelöst. Mit neuen, modernen Zubringerbahnen, gemeinsamem Terminal im Tal, verkürzter Anreisezeit, direktem öV-Anschluss und attraktiver Skigebietsverbindung baut die Jungfrau Region im internationalen Vergleich ihre Spitzenposition als Wintersport- und Feriendestination aus.

Die V-Bahn hat sowohl während der Bau- wie auch der Betriebsphase eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Jungfrau Region mit positiven Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wertschöpfung. Ohne V-Bahn ist hingegen in allen Szenarien mit einer Nachfragereduktion sowie einem Arbeits- und Wertschöpfungsverlust zu rechnen. Die Linienführung der 3S-Bahn wurde unter Berücksichtigung von Naturgefahren und der

Prüfung auf Umweltverträglichkeit als die ökologisch beste Variante festgelegt. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) attestiert der 3S-Bahn, dass diese das BLN-Schutzgebiet nur in leichtem Masse beeinträchtigt. Sämtliche notwendigen raumplanerischen Massnahmen wurden von der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RVK) sowie den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen beschlossen. Die Nutzungsplanung (Anpassung kantonale Richtplanung, Aufnahme in das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Zonenplan, Überbauungsordnungen) hat die politischen Hürden insbesondere in den Gemeindeabstimmungen in Grindelwald und Lauterbrunnen genommen. Sie sind erstinstanzlich genehmigt. Die betroffenen Bergschaften (Alpkorporationen) Wärgistal und Itramen haben den Durchleitungsrechten zugestimmt. Am 29. März 2016 wurden die Konzessions- und Plangenehmigungsgesuche beim Bundesamt für Verkehr deponiert. Gleichzeitig wurden die Baugesuche für die Nebenanlagen beim Regierungsrat von Interlaken eingereicht. Von den ursprünglich 14 Einsprachen konnten bisher 9 auf dem Verhandlungsweg erledigt werden. Mit dem Entscheid des Bundesamtes und des Regierungsrat von Interlaken wird 2017 gerechnet. Grosse Teile der Rollmaterialerneuerungen bei der Jungfrau-bahn, der Wengernalpbahn und der Berner Oberland-Bahn sind bereits erledigt. Die beteiligten Bahnen rechnen damit, dass – bei optimalem Verfahrensablauf – die neue Männlichenbahn Ende 2018 und die 3S-Bahn Ende 2019 eröffnet werden kann.



# FINANZBERICHT

24	Bilanz
25	Erfolgsrechnung
26	Geldflussrechnung
27	Anhang der Jahresrechnung
29	Anlagenrechnung
31	Revisionsbericht

# BILANZ

per 31. Dezember

AKTIVEN	CHF	Anmerkung	2016	2015
<b>Umlaufvermögen</b>				
Flüssige Mittel		1	16'555'763	24'182'505
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			1'573'789	1'580'688
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Dritten			1'338'674	902'996
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Aktionären			358'870	0
Aktive Rechnungsabgrenzung			599'336	1'311'992
<b>Total Umlaufvermögen</b>			<b>20'426'432</b>	<b>27'978'181</b>
<b>Anlagevermögen</b>				
Finanzanlagen			1'003	1'003
Beteiligungen		2	56'000	56'000
Sachanlagen			131'654'752	110'671'354
Sachanlagen im Bau			57'849'073	34'284'923
Ersatzteile			184'056	258'252
Immaterielle Werte			685'409	789'909
<b>Total Anlagevermögen</b>			<b>190'430'293</b>	<b>146'061'441</b>
<b>Total Aktiven</b>			<b>210'856'725</b>	<b>174'039'622</b>
<b>PASSIVEN</b>				
	CHF	Anmerkung	2016	2015
<b>Fremdkapital</b>				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten			569'389	180'052
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			552'755	1'000'608
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Aktionären			0	115'089
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen			4'203'323	1'599'484
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			2'264	0
Kurzfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton			671'951	671'951
Passive Rechnungsabgrenzung			1'808'067	3'391'461
Kurzfristige Rückstellungen			327'416	323'878
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>			<b>8'135'165</b>	<b>7'282'523</b>
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		3	65'000'000	30'000'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten			491'352	557'290
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		4	98'265'145	98'761'096
Langfristige Rückstellungen			835'100	835'100
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>			<b>164'591'597</b>	<b>130'153'486</b>
<b>Total Fremdkapital</b>			<b>172'726'762</b>	<b>137'436'009</b>
<b>Eigenkapital</b>				
Aktienkapital			12'341'000	12'341'000
Gesetzliche Gewinnreserven			975'000	975'000
Reserven Art. 67 EBG (Infrastruktur)			5'301'574	4'426'864
Reserven Art. 36 PBG (Personenverkehr)			7'594'166	6'431'137
Gewinnvortrag			473'369	485'584
Statutarische und beschlussmässige Gewinnreserven			9'953'520	9'953'520
Freiwillige Gewinnreserven			10'426'889	10'439'104
Eigene Kapitalanteile		5	-40'146	-35'016
Jahresergebnis			1'531'480	2'025'524
<b>Total Eigenkapital</b>			<b>38'129'963</b>	<b>36'603'613</b>
<b>Total Passiven</b>			<b>210'856'725</b>	<b>174'039'622</b>



# ERFOLGSRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember

GESAMTUNTERNEHMUNG	CHF	2016	2015
<b>Betriebsertrag</b>			
<b>Verkehrsertrag</b>		<b>15'958'259</b>	<b>15'730'536</b>
<b>Abgeltung durch öffentliche Hand</b>		<b>12'855'000</b>	<b>12'330'000</b>
Dienstleistungsertrag		4'124'075	4'303'131
Mietertrag		1'322'252	1'292'310
Übriger Ertrag		325'833	369'212
Aktivierete Eigenleistungen		671'513	716'459
Ertrag aus Anlagenverkäufen		48'139	0
<b>Total Nebenertrag</b>		<b>6'491'812</b>	<b>6'681'112</b>
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>35'305'071</b>	<b>34'741'648</b>
<b>Betriebsaufwand</b>			
<b>Personalaufwand</b>		<b>-14'360'050</b>	<b>-14'262'062</b>
Aufwand für Dienstleistungen		-4'563'331	-4'480'855
Mietaufwand		-373'943	-377'089
Unterhalt, Erneuerung und Rückbau		-2'521'544	-2'775'993
Nicht aktivierbare Investitionskosten		-200'970	-287'258
Versicherungen und Schadenersatz		-370'664	-389'554
Energie und Verbrauchsmaterial		-1'693'588	-2'093'977
Allgemeiner Aufwand		-1'204'574	-1'076'380
Informatik		-547'877	-455'857
Marketing		-761'462	-741'988
<b>Total übriger betrieblicher Aufwand</b>		<b>-12'237'953</b>	<b>-12'678'951</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-26'598'003</b>	<b>-26'941'013</b>
<b>EBITDA</b>		<b>8'707'068</b>	<b>7'800'635</b>
Abschreibungen		-6'975'400	-5'964'476
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>1'731'668</b>	<b>1'836'159</b>
Finanzaufwand		-250'769	-138'025
Finanzertrag		85'889	113'296
<b>Total Finanzergebnis</b>		<b>-164'880</b>	<b>-24'729</b>
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>1'566'788</b>	<b>1'811'430</b>
Direkte Steuern		-35'308	214'094
<b>Jahresgewinn</b>		<b>1'531'480</b>	<b>2'025'524</b>

# GELDFLUSSRECHNUNG

1. Januar bis 31. Dezember

	CHF	2016	2015
Jahresgewinn		1'531'480	2'025'524
Abschreibungen		6'975'400	5'964'476
Veränderung Rückstellungen (fondsunwirksam)		3'538	67'464
Buchgewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen		-48'139	0
Übrige nicht liquiditätswirksame Erfolgsposten		49'486	-23'469
<b>Cashflow vor Veränderung Nettoumlaufvermögen</b>		<b>8'511'765</b>	<b>8'033'995</b>
Zunahme/Abnahme Forderungen inkl. aktiver Rechnungsabgrenzung		-74'993	2'343'017
Zunahme Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzung		1'349'104	1'669'599
Abnahme Vorauszahlungen für Leistungen		-65'938	-65'938
<b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>		<b>9'719'938</b>	<b>11'980'673</b>
Investitionen in Sachanlagen		-51'335'150	-30'377'330
Investitionen in immaterielle Werte		-60'000	-145'000
Devestitionen von Sachanlagen		49'551	0
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-51'345'599</b>	<b>-30'522'330</b>
<b>Free Cashflow</b>		<b>-41'625'661</b>	<b>-18'541'657</b>
Erhöhung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		176'000	8'981'000
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten gegenüber Bund und Kanton		-671'951	-671'951
Erhöhung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten		35'000'000	30'000'000
Rückzahlung verzinsliche Finanzverbindlichkeiten		-500'000	-8'000'000
Investition in eigene Kapitalanteile		-5'130	-13'101
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>33'998'919</b>	<b>30'295'948</b>
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>-7'626'742</b>	<b>11'754'291</b>
Flüssige Mittel 1. Januar		24'182'505	12'428'214
Flüssige Mittel 31. Dezember		16'555'763	24'182'505
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>-7'626'742</b>	<b>11'754'291</b>

# ANHANG DER JAHRESRECHNUNG

## GRUNDLAGEN

### ALLGEMEINES

Die vorliegende Jahresrechnung der Berner Oberland-Bahnen AG, Interlaken, wurde nach den Bestimmungen des schweizerischen Rechnungslegungsrechts (32. Titel des Obligationenrechts) erstellt. Im Weiteren untersteht die Rechnungslegung der Berner Oberland-Bahnen AG den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBG), der Abgeltungsverordnung (ARPV) und der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

### SACHANLAGEN

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

## ANGABEN ZU BILANZPOSITIONEN

	CHF	2016	2015
<b>1. Flüssige Mittel</b>			
Zweckgebundene Mittel für Investitionen der Sparte Infrastruktur nach Art. 56 EBG		1'164'960	2'615'862
<b>2. Beteiligungen</b> (Beteiligungs- und Stimmrechtsanteil sind jeweils identisch)			
Jungfraubahnen Management AG, Interlaken (Aktienkapital per 31.12.2016: CHF 100'000)		33 %	33 %
RAILplus AG, die Meterspurigen, Aarau (Aktienkapital per 31.12.2016: CHF 256'000)		9 %	9 %
<b>3. Fälligkeitsstruktur langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>			
Darlehen bis 5 Jahre		12'000'000	0
Darlehen über 5 Jahre		53'000'000	30'000'000
<b>4. Fälligkeitsstruktur langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten</b>			
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton bis 5 Jahre		2'687'804	2'687'804
Rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton über 5 Jahre		311'059	983'010
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bund und Kanton		95'266'282	95'090'282
<b>Total</b>		<b>98'265'145</b>	<b>98'761'096</b>
<b>5. Eigene Kapitalanteile</b>			
Bestand 1. Januar	(2016: 397 Aktien, 2015: 246 Aktien)	35'016	21'915
Käufe	(2016: 65 Aktien, 2015: 151 Aktien)	5'130	13'101
Verkäufe	(2016: keine Aktien, 2015: keine Aktien)	0	0
Erfolg		0	0
<b>Bestand 31. Dezember</b>	<b>(2016: 462 Aktien, 2015: 397 Aktien)</b>	<b>40'146</b>	<b>35'016</b>

Im Berichtsjahr wurden 65 (Vorjahr 151) eigene Aktien zu einem Durchschnittskurs von CHF 78.92 (Vorjahr CHF 86.76) erworben und keine eigenen Aktien veräussert (Vorjahr keine).

**DIVERSE ANGABEN**

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

	CHF	2016	2015
<b>Versicherungswerte</b>			
Versicherungswert der Gebäude		67'482'400	67'255'600
Versicherungswert der Mobilien, Anlagen und des Rollmaterials		212'783'000	210'948'000
Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung		250'000'000	250'000'000
<b>Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter</b>			
Solidarhaftung für sämtliche Mehrwertsteuerschulden der Jungfraubahnen		p. m.	p. m.
Solidarhaftung für die Verpflichtungen der einfachen Gesellschaft Jungfrau Ski Region		p. m.	p. m.
Garantieverpflichtung zugunsten des Amts für Wald des Kantons Bern		50'000	50'000
<b>Betrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten Aktiven</b>			
Sicherstellung Baurechtszins zu Gunsten der Schweizerischen Eidgenossenschaft		24'375	24'375
<b>Mietverpflichtungen aus langfristigen Mietverträgen</b>		<b>724'421</b>	<b>732'546</b>
davon fällig innerhalb 1 Jahr		9'421	9'421
davon fällig in 1 bis 5 Jahren		32'500	32'500
davon fällig in mehr als 5 Jahren		682'500	690'625
<b>Investitionsverpflichtungen</b>		<b>30'811'000</b>	<b>61'721'000</b>
<b>Honorar der Revisionsstelle</b>		<b>20'300</b>	<b>19'500</b>
<b>Nettoaflösung stille Reserven</b>		<b>132'879</b>	<b>0</b>

**SUBVENTIONSRECHTLICHE PRÜFUNG DER JAHRESRECHNUNG**

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlansagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 30. März 2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

# 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.
<b>Berner Oberland-Bahn (BOB)</b>									
Grundstücke und Gebäude	13'713'511	1'278'000	-1'412	14'990'099	5'528'776	266'795	-	5'795'571	9'194'528
Unter-, Oberbau	92'245'140	2'188'000	-1'497	94'431'643	30'210'119	2'735'312	-1'497	32'943'934	61'487'709
Bahntechnik	26'743'311	3'035'000	-22'799	29'755'512	13'532'457	1'200'209	-22'799	14'709'867	15'045'645
Übrige Sachanlagen	7'182'091	98'000	-49'285	7'230'806	4'915'868	319'407	-49'285	5'185'990	2'044'816
<b>Total Infrastruktur</b>	<b>139'884'053</b>	<b>6'599'000</b>	<b>-74'993</b>	<b>146'408'060</b>	<b>54'187'220</b>	<b>4'521'723</b>	<b>-73'581</b>	<b>58'635'362</b>	<b>87'772'698</b>
Schienenfahrzeuge	64'921'827	900'000	-366'341	65'455'486	50'191'961	1'336'124	-366'341	51'161'744	14'293'742
Übrige Sachanlagen	7'067'502	19'780'000	-326'417	26'521'085	3'713'014	286'371	-326'417	3'672'968	22'848'117
<b>Total Verkehr</b>	<b>71'989'329</b>	<b>20'680'000</b>	<b>-692'758</b>	<b>91'976'571</b>	<b>53'904'975</b>	<b>1'622'495</b>	<b>-692'758</b>	<b>54'834'712</b>	<b>37'141'859</b>
<b>Total Berner Oberland-Bahn</b>	<b>211'873'382</b>	<b>27'279'000</b>	<b>-767'751</b>	<b>238'384'631</b>	<b>108'092'195</b>	<b>6'144'218</b>	<b>-766'339</b>	<b>113'470'074</b>	<b>124'914'557</b>
<b>Schynige Platte-Bahn (SPB)</b>									
Schienenfahrzeuge	704'447	-	-	704'447	589'261	11'292	-	600'553	103'894
Übrige Sachanlagen	4'898'177	138'000	-53'000	4'983'177	2'554'054	130'693	-53'000	2'631'747	2'351'430
Berghotel Schynige Platte	5'799'165	20'000	-3'150	5'816'015	1'758'457	478'522	-3'150	2'233'829	3'582'186
<b>Total Schynige Platte-Bahn</b>	<b>11'401'789</b>	<b>158'000</b>	<b>-56'150</b>	<b>11'503'639</b>	<b>4'901'772</b>	<b>620'507</b>	<b>-56'150</b>	<b>5'466'129</b>	<b>6'037'510</b>
<b>Nebengeschäft</b>									
Wohnhäuser	643'472	334'000	-	977'472	253'322	21'465	-	274'787	702'685
<b>Total Nebengeschäft</b>	<b>643'472</b>	<b>334'000</b>	<b>-</b>	<b>977'472</b>	<b>253'322</b>	<b>21'465</b>	<b>-</b>	<b>274'787</b>	<b>702'685</b>
<b>Sachanlagen im Bau</b>									
BOB Infrastruktur	1'531'836	6'045'436	-6'793'606	783'666	-	-	-	-	783'666
BOB Verkehr	32'740'979	44'816'450	-20'684'830	56'872'599	-	-	-	-	56'872'599
SPB	12'108	340'171	-159'471	192'808	-	-	-	-	192'808
NG	-	334'063	-334'063	-	-	-	-	-	-
<b>Total Sachanlagen im Bau</b>	<b>34'284'923</b>	<b>51'202'057</b>	<b>-27'637'907</b>	<b>57'849'073</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>57'849'073</b>
<b>Ersatzteile</b>									
BOB Infrastruktur	593'485	17'833	-38'568	572'750	540'622	-18'407	-	522'215	50'535
BOB Verkehr	1'978'754	8'902	-299'950	1'687'706	1'848'052	11'666	-245'331	1'614'387	73'319
SPB	612'055	40'565	-23'599	629'021	537'368	31'451	-	568'819	60'202
<b>Total Ersatzteile</b>	<b>3'184'294</b>	<b>67'300</b>	<b>-362'117</b>	<b>2'889'477</b>	<b>2'926'042</b>	<b>24'710</b>	<b>-245'331</b>	<b>2'705'421</b>	<b>184'056</b>
<b>Immaterielle Werte</b>									
BOB Infrastruktur	1'584'000	60'000	-	1'644'000	916'017	111'300	-	1'027'317	616'683
BOB Verkehr	146'000	-	-	146'000	77'317	26'400	-	103'717	42'283
SPB	348'034	-	-	348'034	294'791	26'800	-	321'591	26'443
<b>Total immaterielle Werte</b>	<b>2'078'034</b>	<b>60'000</b>	<b>-</b>	<b>2'138'034</b>	<b>1'288'125</b>	<b>164'500</b>	<b>-</b>	<b>1'452'625</b>	<b>685'409</b>

## INVESTITIONSRECHNUNG INFRASTRUKTUR BERNER OBERLAND-BAHN

	CHF	Anlagen im Bau 1.1.	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total Investitionen	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau 31.12.
Grundstücke und Gebäude		–	1'322'610	8'525	1'331'135	22'966	1'278'000	30'169
Unter-, Oberbau		448'482	2'235'045	64'701	2'299'746	125'231	2'188'000	434'997
Bahntechnik		1'083'354	2'263'675	17'450	2'281'125	10'979	3'035'000	318'500
Übrige Sachanlagen Infrastruktur		–	133'430	–	133'430	35'430	98'000	–
<b>Total Sachanlagen Infrastruktur</b>		<b>1'531'836</b>	<b>5'954'760</b>	<b>90'676</b>	<b>6'045'436</b>	<b>194'606</b>	<b>6'599'000</b>	<b>783'666</b>
<b>Total immaterielle Werte Infrastruktur</b>		<b>–</b>	<b>60'000</b>	<b>–</b>	<b>60'000</b>	<b>–</b>	<b>60'000</b>	<b>–</b>
<b>Total</b>		<b>1'531'836</b>	<b>6'014'760</b>	<b>90'676</b>	<b>6'105'436</b>	<b>194'606</b>	<b>6'659'000</b>	<b>783'666</b>

# REVISIONSBERICHT



**KPMG AG**  
**Wirtschaftsprüfung**

Hofgut  
CH-3073 Gümligen-Bern

Postfach 112  
CH-3000 Bern 15

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

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der

**Berner Oberland-Bahnen AG, Interlaken**

---

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Berner Oberland-Bahnen AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 24 bis 28), für das am 31. Dezember 2016 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 2016 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, 6. April 2017



# STATISTISCHE ANGABEN

## STATISTISCHE ANGABEN BERNER OBERLAND-BAHN

Jahr	Beförderte Reisende (Frequenzen)	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Aufwand- deckungsgrad	Jahr
2011	2'456'187	699	9'840'424	-513'642	98,4	2011
2012	2'603'657	696	10'676'311	394'161	101,3	2012
2013	2'721'548	689	11'070'200	1'563'114	104,5	2013
2014	2'801'328	772	11'356'712	941'739	102,6	2014
2015	3'172'104	694	12'748'829	2'037'739	105,0	2015
2016	3'025'947	437	12'408'143	1'381'486	103,8	2016

## STATISTISCHE ANGABEN SCHYNI GE PLATTE-BAHN

Jahr	Beförderte Reisende (Frequenzen)	Gepäck-, Post- und Gütertonnen	Verkehrsertrag	Betriebserfolg	Aufwand- deckungsgrad	Jahr
2011	227'644	112	3'555'475	511'686	112,3	2011
2012	193'755	107	2'989'446	-35'023	99,1	2012
2013	193'481	91	2'950'674	53'480	101,7	2013
2014	208'684	119	3'302'345	144'344	104,5	2014
2015	189'757	98	2'981'707	2'559	100,2	2015
2016	239'703	102	3'550'116	114'031	103,3	2016

# TECHNISCHE ANGABEN

		Berner Oberland-Bahn	Schynige Platte-Bahn
<b>Technische Angaben</b>			
Anlagen und Einrichtungen			
Betriebslänge	m	23'450	7'257
Geleiselänge	m	32'780	8'488
davon Geleise mit Zahnstangen	m	5'320	8'488
Zahnstangensystem		von Roll	Riggenbach
Spurweite	cm	100	80
Tunnel	Anzahl	1	4
Gesamtlänge	m	708	376
Brücken	Anzahl	32	8
Gesamtlänge	m	613	80
Kleinster Kurvenradius	m	98	60
Grösste Neigung			
Adhäsionsstrecke	‰	34	
Zahnstangenstrecke	‰	120	250
Traktionsenergie			
Gleichstrom	V	1'500	1'500
Stationen und Haltestellen			
	Anzahl	9	3
Tiefstgelegene Station (Interlaken Ost / Wilderswil)	m ü. M.	567	584
Höchstgelegene Station (Grindelwald / Schynige Platte)	m ü. M.	1'034	1'967
Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen			
Unterführungen		6	3
Überführungen		2	–
Niveaure Kreuzungen		49	12
<b>Fahrzeuge</b>			
Niederflurtriebzüge (in Auslieferung)		6	
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		1	
Dienstwagen		10	10
Sitzplatzangebot	Plätze	2'290	996
Höchstgeschwindigkeiten			
Adhäsionsstrecken	km/h	70	
Zahnstangenstrecken	km/h	40	12

# EINLADUNG ZUR ORDENTLICHEN GENERALVERSAMMLUNG DER AKTIONÄRE

1. JUNI 2017, 14.30 UHR, GEMEINDESAAL HOHSTEG, LAUTERBRUNNEN

## TRAKTANDEN:

### 1. Geschäftsbericht mit Lagebericht und Jahresrechnung 2016

Antrag des Verwaltungsrates: Genehmigung des Geschäftsberichtes mit Lagebericht und Jahresrechnung 2016.

### 2. Verwendung des Bilanzgewinns

Jahresgewinn 2016	CHF	1'531'480
Vortrag vom Vorjahr	CHF	473'369
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>CHF</b>	<b>2'004'849</b>
Zuweisung an Reserven Art. 36 PGB (Verkehr)	CHF	-564'420
Zuweisung an Reserven Art 67 EBG (Infrastruktur)	CHF	-817'066
Zuweisung an allgemeine Reserve	CHF	-7'500
<b>Zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>CHF</b>	<b>615'863</b>

Antrag des Verwaltungsrates: Vortrag des verbleibenden Saldos von CHF 615'863 auf neue Rechnung.

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

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

### 4. Ausarbeitung einer Statutenänderung

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Der Verwaltungsrat wird beauftragt, die notwendigen Vorkehrungen für die Umsetzung folgender Statutenergänzung zu treffen: Einsitzfixierung für den Verwaltungsrat bei einer Million Franken Aktienkapital und Wahl nur durch die privaten Aktionäre ohne Stimmrecht der öffentlichen Aktionäre, die spiegelbildlich gesehen bereits ein Entsenderecht haben ohne Stimmrecht der Privaten.

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

### 5. Ertragsgarantie für Teilnahme an der V-Bahn

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Für die Teilnahme am V-Bahn-Projekt ist eine jährliche Ertragsgarantie von einer Million Franken einzuholen. Die ablehnenden Aktionärinnen und Aktionäre sind namentlich zu erfassen.

Kommentar des Verwaltungsrates zum Abstimmungsverfahren: Die Statuten der Berner Oberland-Bahnen AG sehen keine Möglichkeit vor, das Stimmverhalten von einzelnen Aktionärinnen und Aktionären zu erfassen. Dies würde überdies das Stimmgeheimnis verletzen und die Persönlichkeitsrechte der Versammlungsteilnehmer tangieren. Die Art der Abstimmung (offen oder geheim) wird durch den Vorsitzenden bzw. der Mehrheit der teilnehmenden Aktionäre an der Generalversammlung festgelegt (Art. 13 Abs. 2 der Statuten).

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

## **6. Automatisierter Zugbetrieb**

Antrag der Rolly Fly SA Holding: Der Verwaltungsrat wird beauftragt, einen Vorgehens- und Zeitplan sowie eine Kosten-/ Nutzenrechnung für eine Migration auf automatisierten Zugbetrieb erstellen zu lassen und anlässlich der Generalversammlung 2018 zu präsentieren.

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

Anmerkung des Verwaltungsrates: Der Verwaltungsrat wird freiwillig und ohne Anerkennung einer Verpflichtung anlässlich der nächsten Generalversammlung oder in der künftigen Lageberichterstattung in geeigneter Form auf die Thematik eingehen.

## **7. Wahl der Revisionsstelle**

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

Der Geschäftsbericht mit Lagebericht und Jahresrechnung sowie der Bericht der Revisionsstelle liegen für die Aktionärinnen und Aktionäre ab dem 11. Mai 2017 am Sitz der Gesellschaft in Interlaken auf. Den am 8. Mai 2017 im Aktienregister eingetragenen Aktionärinnen und Aktionären wird automatisch eine Ausführung der Unterlagen zugestellt.

Aktionärinnen und Aktionäre, die ihre Aktien vor der Generalversammlung veräussern, verlieren ihre diesbezüglichen Aktionärsrechte und sind daher im Umfang der verkauften Aktien nicht mehr stimmberechtigt. Im Falle eines Verkaufs aus dem auf der Eintritts- und Stimmkarte aufgeführten Aktienbestand ist vor der Generalversammlung beim Büro der Zutrittskontrolle eine entsprechende Berichtigung vornehmen zu lassen.

Zur Teilnahme an der Generalversammlung sind nur im Aktienregister eingetragene Aktionärinnen und Aktionäre sowie rechtsgültig bevollmächtigte Personen berechtigt. Organe von juristischen Personen, die nicht einzeln zeichnungsberechtigt sind, haben sich über ihre Vertretungsbefugnis durch rechtsgültige Unterschrift auf der Zutrittskarte auszuweisen.

Ein Aktionär kann sich an der Generalversammlung ausschliesslich durch einen gesetzlichen Vertreter oder durch einen anderen an der Generalversammlung teilnehmenden und im Aktienbuch eingetragenen Aktionär vertreten lassen. Er kann jedoch auch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter, Notar Melchior Schläppi, Waldeggstrasse 3, 3800 Interlaken, mit dem Formular «Anmeldung/Vollmachtserteilung» bevollmächtigen.

Die Aktionärinnen und Aktionäre werden gebeten, sich rechtzeitig am Versammlungsort einzufinden. Die ordentliche Eingangskontrolle wird bei Beginn der Versammlung geschlossen. Danach ist der Zutritt nur noch in den Verhandlungspausen möglich.

Interlaken, 21. April 2017

Der Verwaltungsrat