

Berner Oberland-Bahnen AG

**Ausführungen von David-André Beeler, Präsident des Verwaltungsrates,
anlässlich der ordentlichen Generalversammlung vom 11. Juni 2025 im Kursaal
Interlaken.**

Es gilt das gesprochene Wort.

Wofür steht BOB?

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, liebe Gäste

Vor zwei Jahren habe ich Sie mit der Frage konfrontiert «BOB – gäng wie gäng?». Vor einem Jahr musste ich nach einem Spitalaufenthalt dem Vizepräsidenten Peter Balmer zuhören, dem ich auch an dieser Stelle nochmals für sein höchst kompetentes Einspringen danke.

Heute darf ich das Privileg wieder selber nutzen, das sich die BOB-Präsidenten einmal im Jahr herausnehmen: Sich öffentlich äussern – und das möglichst, wie es Liedermacher Mani Matter einmal sagte «In Worten von tiefem Sinn».

Und nein: Es ist nicht «Gäng wie gäng»!

Wir treffen uns in Interlaken, in den Räumen des Kursaals. Das ist «un-gäng»!

Ich bin mir sicher: Hier sind wir an einem würdigen Ort, gut aufgehoben und betreut.

Wir sind hier, weil unser Turnus Wilderswil - Grindelwald - Lauterbrunnen – Schynige zurzeit unterbrochen ist. Auf der Schynige-Strecke wird noch gebaut, ebenso beim Saal in Grindelwald, die Turnhalle Wilderswil steht nicht mehr zur Verfügung und zweimal hintereinander Lauterbrunnen würde diplomatische Verwerfungen auslösen, die wir wohl noch vermeiden können, mit dem Ausnahme-Standort im Kursaal Interlaken.

Ich versichere Ihnen und den Vertretern der Gemeinden im Tal: Wir werden zu unseren Traditionen zurückkehren, ab 2026 mit den drei Zielorten unserer Bahnlinien.

Es ist auch nicht «Gäng wie gäng», absolut «un-gäng» sogar, dass heute zwei Direktoren im Saal sind. Keine Angst: Unsere Bahn funktioniert bestens und ein Direktor genügt, um den Präsidenten zu beruhigen.

Just in diesen Tagen gehen die Direktorenschlüssel weiter. Das ist schon etwas Besonderes («un-gäng») für die BOB, die sich seit ihrer Gründung am 2. November 1888 und der Betriebsaufnahme am 1. Juli 1890 dadurch auszeichnet, ihre Direktoren nicht laufend zu wechseln, sondern ihnen Zeit und Raum gibt, etwas zu bewegen, Spuren zu hinterlassen. Ich komme auf den Wechsel in der Direktion am Schluss der Versammlung zurück.

«Gäng wie gäng» ist für Sie, liebe Aktionärinnen, liebe Aktionäre, dass nach mir Direktor Urs Kessler spricht und danach Finanzchef Seiler. Und – fast – «Gäng wie gäng», das kann ich ankündigen, sind die guten Zahlen, die Meldungen zu den erfolgreichen Geschäften im Jahr 2024.

Weil aber «Un-gäng» - und damit lasse ich dann das Wortspiel beiseite – Urs Kessler morgen die Schlüssel weitergibt, wird er sich über das Jahr 2024 hinaus zur Entwicklung unserer Bahn äussern, jener BOB, die zu «seiner» Bahn geworden ist. Er wird die vielen Projekte erläutern, die aus dem braunen, dann braun-beigen Bähnchen die moderne, schnittige blau-gelbe Bahn machen, die wir heute kennen.

Ich konzentriere mich auf die Frage «Wofür steht BOB» heute, im Juni 2025? Wohin soll die Reise gehen, 2030, 2035, und was sind die Herausforderungen, der sich die BOB, der Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung und die Mitarbeitenden in den nächsten Jahren stellen müssen.

Wohin geht die Reise? Woher kommen wir – wofür sind wir da?

Eine ungewöhnliche Frage, bei einer Eisenbahn!

Die Reise geht zum Ziel – das hilft uns bei der BOB nicht wirklich weiter.

Wir haben ja drei Zielorte, mindestens wenn man taleinwärts schaut: Grindelwald, Lauterbrunnen und – nicht zu vergessen – Schynige Platte. Umgekehrt ist es einfacher: Die Lütchine fließt aus beiden Tälern talwärts bis Zweilütschinen und dann weiter nach Bönigen und drum ... fahren unsere Züge nach Interlaken Ost.

Etwas seriöser, aus den Statuten der AG: (Zitat) «*Die Gesellschaft bezweckt den Betrieb der Eisenbahnlinien von Interlaken nach Lauterbrunnen und Grindelwald sowie den Betrieb einer Zahnradbahn von Wilderswil auf die Schynige Platte nach Massgabe, der hierfür vom Bund erteilten Konzessionen*» (Zitat-Ende).

Hilft uns das weiter?

Nur beschränkt! Wir «bezwecken» etwas, aber wofür, für wen?

Schauen wir noch einmal das **Bild** mit dem Bähnchen an, eine Lokomotive, Wagen für die wenigen Reisenden, Gepäck- und Güterwagen, offenbar wird aus- und eingeladen.

Dafür stand die BOB ab der Inbetriebnahme 1890, das war ihr Zweck.

Sie diente der Bevölkerung der Lütchinentäler, indem sie Güter in die Täler brachte, Post, Vieh, Baumaterial. Und hinaus dann Gletschereis oder Bergkäse.

Sie erleichterte jenen den Weg, die wirklich reisen mussten und bald schon wollten.

Und: Sie brachte auch Gäste, «Fremdi», die die Gletscher anschauen wollten, die über Kühe staunten wie andere über Bergkristalle oder den Eifelturm.

Schauen wir das **Bild** mit dem modernen Triebzug an – das Bild der heutigen BOB.

Güter werden heute noch transportiert, aber eher Pakete oder vielleicht Schlitten, Skier, Snowboards – aber auf jeden Fall keine Rindviecher mehr, kein Baumaterial und kein Heizöl, das in Lauterbrunnen umgeladen wurde.

Wenn wir noch von Gütern sprechen, dann eher mit einem Unterton von den gewaltigen Rollkoffern, die heute gang und gäbe sind und gefühlt den halben Zug belegen.

Wofür sind wir heute da?

Nun – immer noch für die Region, die Jungfrau Region, die Lüttschinentäler.

Wir sind da, Tag und fast die ganze Nacht, Grindelwald ab erstmals 05.17, Interlaken Ost ab am Samstag letztmals um zehn nach null-zwei (aktuell noch per Bus, aber immer noch als Leistung der BOB).

Wir haben uns in den letzten Jahren so entwickelt, dass wir rasch, komfortabel und zuverlässig unterwegs sein können, mit modernem Rollmaterial.

Und wir haben uns dabei eigenständig, ohne in Bern zu fragen, etwas vom landläufigen Bild des öffentlichen Verkehrs entfernt.

Wir warten nicht in den Rush-Hours von 5.30 bis 8.30 Uhr und von 16.45 bis 19.30 Uhr auf die Pendlerinnen und Pendler und stellen dann die Züge einer neben dem anderen tagsüber ab. Wer das noch nicht gesehen hat, soll mal tagsüber in Baden, in Ziegelbrücke, in Wädenswil oder auch in Thun schauen gehen.

Unter der Leitung von Urs Kessler hat sich die BOB von der eher künstlichen Trennung in «hier öV für Pendler/innen, Schulkinder und Marktfahrende» - «da Ausflugsbahnen für Gäste» entfernt.

Dabei kam der BOB ausgesprochen entgegen, dass in der Allianz unter dem Begriff «Jungfraubahnen» mit einer Direktion zwei Unternehmen vereint sind.

Die Jungfraubahn Holding AG und die Berner Oberland-Bahnen AG.

Die eine AG will Gäste – in Gruppen und auch als Einzelreisende – anlocken und auf ihre Ziele Jungfraujoch, First oder Winteregg locken, die andere AG bietet auf einem Teil dieser Strecke die Möglichkeit, die Strasse zu verlassen und auf der Schiene zu reisen.

Und sie – die BOB - ist immer mehr auch Aufforderung an die Hotelgäste sowie Wintersportbegeisterte, an die Wanderfreudigen und Naturliebhaber, mindestens auf dem Streckenteil ab dem Bödeli «nachhaltig» zu reisen und die schon genug belastete Strasse in die Täler zu meiden.

Und weil diese Interessen unter einem Hut gebündelt sind, von *einem* Kopf gesteuert, hat sich eben über die Jahre die BOB vom klassischen öV-Betrieb zur

Mobilitätsanbieterin entwickelt.

Mit dieser Entwicklung wurde die BOB in der öV-Landschaft Schweiz durchaus etwas zum Exoten. Während andere Anbieter mit halbleeren Zügen zufrieden sein müssen, stellt sich bei der BOB der Erfolg ein, manchmal dann auch um den Preis der sehr spärlich zu findenden freien Sitzplätze.

Wer trägt uns – wer ermöglicht den Erfolg der heutigen BOB?

Wir könnten stolz sagen: Wir ermöglichen den Erfolg, wir, die wir hier heute vor Ihnen stehen, liebe Aktionäre und Aktionärinnen.

Gut, wir Verwaltungsrätinnen und Verwaltungsräte gestehen der Geschäftsleitung zu, dass es wohl ihr Erfolg ist. Und im Sinne des modernen Leadership wird die Geschäftsleitung den Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weitergeben.

Einschub – und das ohne Sarkasmus aber mit viel Respekt: Ja, es sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf allen Stufen, drinnen und draussen, in der Verwaltung, auf den Zügen, in den Werkstätten, beim Gleisunterhalt, die den täglichen Erfolg garantieren. Das ist keine Selbstverständlichkeit!

Meine Frage «Wer trägt uns» geht hier noch in eine andere Richtung.

Dass wir, die BOB, mit den Wurzeln beim *braunen Bähnchen*, heute als *topmoderne S-Bahn* unterwegs sind, von *zehn* ebenso modernen Stadler-Triebzügen sprechen, auf begradigter Tunnel-Strecke, mit der Haltestelle und dem P+R Matten, mit einer modernen Unterhaltszentrale in Zweilütschinen bis hin zur fast schon urbanen Haltestelle Grindelwald Terminal, das verdanken wir der Zugehörigkeit zum öV-System Schweiz.

Ich kann das nicht genug betonen: Gerade ein Unternehmen wie unsere BOB hätte sich nie so entwickeln können, gäbe es nicht das von der Eidgenossenschaft und den Kantonen getragene und gespiesene Finanzierungs- und Betriebssystem öV-Schweiz.

Dank der hohen Auslastung, dank der Einbindung in die Tourismuskette Interlaken – Jungfrau Region / Jungfraujoche - Top of Europe / Skiregion / Wanderregion weist unsere Bahn einen sehr hohen Kostendeckungsgrad auf. Unsere Direktion darf zu Recht darauf stolz sein.

Und dennoch: Immer noch fließen - zu Recht - Abgeltungen für den Betrieb der vom Kanton Bern bestellten Leistungen, sprich Zugfahrten.

Und die wirklich beeindruckenden Investitionen in Millionenhöhe wären ohne Rückhalt, ohne Finanzierung durch Bund und Kanton nie auch nur annähernd möglich.

Urs Kessler wird darüber informieren – Sie werden stauen, wieviele Projekte da zusammenkommen.

Zusammengefasst:

Die BOB 2025 ist gut aufgestellt, modern, zukunftsorientiert, als Teil der öV-Schweiz, als Teil der Allianz Jungfraubahnen, mit einer cleveren Geschäftsleitung, mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich in hohem Masse mit der Bahn identifizieren.

Nach all dem Blick ins schöne Wetter – drei Herausforderungen

Geht es gut, folgt in der Schweiz zuverlässig das «aber»!

Ja, auch bei der BOB, in der Allianz Jungfraubahnen, gibt es dieses «aber», modern formuliert «die Herausforderungen», ich füge BOB-spezifisch deren drei an.

Herausforderung 1 – Fachkräftemangel

Ich weiss «*Nein, das mag ich nicht mehr hören*» und dennoch: Wir brauchen Fachleute, Menschen mit besonderem Können, Wissen. Und wir brauchen es ausgeprägt nicht nur in der Verwaltung – aber selbstverständlich auch dort.

Wir sind eben nicht nur ein «integriertes Tourismusunternehmen», wir sind, wir bleiben zuallererst eine Bahn, mit Schwellen, Schienen, Fahrleitungen – mit Fahrzeugen, die gewartet werden müssen. Wir brauchen kompetente Berufsleute, die einen Schraubenschlüssel in die Hand nehmen können (... und wollen), ohne sich dabei zu verletzen.

Dabei sind die Spezialistinnen und Spezialisten rar und auch von anderen gesucht – gerade im geografischen Raum Meiringen – Interlaken – Spiez – Thun machen sich die Bahnen und die Schifffahrtsunternehmen die Nachwuchskräfte streitig.

Herausforderung 2 – Schynige Platte-Bahn

Davon habe ich noch nicht gesprochen, von unserer historischen Zahnradbahn.

Dank wichtiger Unterstützung durch den Kanton Bern sind die Sanierungsarbeiten auf der Strecke im Gang, kann in Wilderswil eine zeitgemässe Werkstatt gebaut werden.

Es ist der Wille der BOB, des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung, dieses in der Schweiz einzigartige Gesamtsystem in Betrieb zu halten. Mit ganz wenigen Ausnahmen entspricht der Zustand jenem von 1914 und ist damit ein Eisenbahndenkmal, nicht auf dem Sockel, nicht abgestellt, sondern in Betrieb.

Stirnrunzeln – zurückhaltend formuliert – bereitet uns der Grätlitunnel, oberhalb Breitlauenen. Dieser Tunnel musste schon mehrfach repariert werden. Das Gelände ist geologisch schwierig und zurzeit sind nötig gewordene Stützbauten im Gange.

Es ist mir beim Stichwort Schynige wichtig, Urs Kessler zu erwähnen.

Die Schynige-Bahn war ihm immer Herzensanliegen, da war nicht primär der CEO am Werk, sondern der Bähnler mit Gsteigwiler-Wurzeln.

Herausforderung 3 – das Umfeld!

Ich sage «Umfeld» und meine kritischen Mitbewohnerinnen und Mitbewohner in der ganzen Tourismus-, Wohn- und Lebensregion Bördeli – Grindelwald – Lauterbrunnen.

Ich sage «kritisch» und meine jene, die von «Overtourismus» sprechen.

Ich spreche beispielsweise von den vier jungen einheimischen Männern im Zug, die sich auf der Fahrt von Grindelwald hinaus klar äusserten «*BOB-Viertelstundentakt wollen wir nicht, das bringt nur noch mehr Leute ins Dorf*».

Dabei: Wir, die BOB, wir wollen nicht mehr Leute mit dem Viertelstundentakt in die Täler und hinausbringen.

Wir wollen die sowie so schon kommenden-und-gehenden Gäste, Touristen, Wanderer dazu bewegen, statt der Strasse mindestens ab Matten P+R die Bahn zu nutzen.

Das wird nur gelingen, wenn die Bahn modern, pünktlich, mit genügend Sitzplätzen und viertelstündlich unterwegs ist.

Aber: Diese Idee, diese Botschaft, kommt nicht mehr an, bei einem Teil der Bevölkerung, bei einem grösser werdenden Teil der Bevölkerung!



Ich füge selbstkritisch an: Es wird nicht genügen, einfach Kommunikationsbüros zu mandatieren, auf dass die «Kritiker» endlich begreifen.

Ich bin persönlich überzeugt: Es braucht mehr, anderes.

Es braucht nicht Hochglanz, es braucht Dialog. Dazu braucht es Vertrauen, zuhören, wohl auch ein neues Mindset, auf beiden Seiten.

Dieser Herausforderung muss sich auch die BOB künftig noch vermehrt stellen.

Meine Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre: Wir stellen uns den Herausforderungen, mit Engagement, mit Überzeugung.

Für Sie, für unsere Region.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!
