

Berner Oberland-Bahnen AG

Ausführungen von Urs Kessler, Vorsitzender der Geschäftsleitung, anlässlich der ordentlichen Generalversammlung vom 11. Juni 2025, Kursaal Interlaken

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Das Jahr 2024 war für die Berner Oberland-Bahnen AG ein weiteres erfolgreiches Jahr. Das riesige Potential des Generationenprojekts V-Bahn für die Berner Oberland-Bahnen AG (BOB AG) wird immer sichtbarer.

Die Schwerpunkte meiner Ausführungen sind:

- BOB: öffentlicher Verkehr und der Kostendeckungsgrad
- Gewinn und Verlust im öffentlichen Verkehr
- Investition Grimsel Tunnel
- Visionen werden zu strategischen Projekten
- Schynige Platte mit neuem Skywalk
- Start ins Geschäftsjahr und Ausblick 2025

BOB: öffentlicher Verkehr und Kostendeckungsgrad?

Meterspur heisst nicht einfach Schmalspurbahn. Ganz im Gegenteil: Die Berner Oberland-Bahn hat sich im letzten Jahrzehnt bzw. von 2015 bis 2024, trotz einem massiven Einbruch während den Coronajahren 2020 und 2021, sehr positiv entwickelt. Die Verkehrserträge als wichtigste Ertragskomponente haben sich verdoppelt auf 25,3 Milo. Franken. Die Jahre 2020 und 2021 konnte sie dank Kostenbewusstsein und unternehmerischem Denken gut meistern. Die BOB kehrte bereits im Jahr 2022 zurück auf die Erfolgsspur.

Der Kostendeckungsgrad bei unserer Berner Oberland-Bahn AG beträgt im Geschäftsjahr 2024 satte 84 Prozent und liegt damit markant über dem gesamtschweizerischen Benchmark. Dies trotz Investitionen von 260 Mio. Franken in den letzten zehn Jahren und es geht weiter. Sie sehen im Benchmark der Kostendeckungsgrade – als Vergleichsjahr dient 2023, als die BOB 80 Prozent Kostendeckungsgrad hatte - mit der MOB von 40 Prozent, der RhB von 55,9 Prozent, der Zentralbahn von 65,2 Prozent, dass wir im öffentlichen Verkehr erfolgreich unterwegs sind.



Unsere Berner Oberland-Bahn hat langfristig das Potential einen Verkehrsertrag von deutlich über 40 Mio. Franken zu erzielen, dank dem nationalen und internationalen Freizeitverkehr. Ohne diesen würde es keine Berner Oberland-Bahn mit dem heutigen qualitativ guten Angebot, mit durchgehendem Halbstundentakt während dem ganzen Jahr geben und die Wahrscheinlichkeit eines Busbetriebes wäre sehr hoch. Meine sehr verehrten Damen und Herren, gerade während der Coronazeit haben wir in aller Deutlichkeit erfahren, was es heisst mit leeren Zügen zu fahren. Ohne nationalen und internationalen Freizeitverkehr aber kein unrealistisches Szenario.

Haltestelle Grindelwald Terminal

Was ist der Haupttreiber für die positive Ertragsentwicklung der Berner Oberland-Bahn? Die V-Bahn hat ihr grosses Potential angedeutet, jedoch noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Durch die Anbindung der neuen BOB-Station Grindelwald Terminal (Rothenegg) an den touristischen Freizeitverkehr insbesondere für das Jungfrauoch-Top of Europe wurden die Anreisezeiten ab den grossen Schweizer Städten und den weiteren Einzugsgebieten mit fast einer Stunde Reisezeitgewinn markant verkürzt. Ab Bern sind unsere Gäste statt in 2 Stunden und 36 Minuten in nur 1 Stunde und 35 Minuten auf den Skipisten mit dem schönsten Panorama der Welt. Oder ab Bern ist man in nur 2 Stunden und 15 Minuten statt 3 Stunden und 18 Minuten auf dem Jungfrauoch. Oder ganz einfach zusammengefasst: Heute dauert die Reisezeit ab Bern gleich lange wie früher ab Interlaken Ost. Das ist ein wichtiger Schritt zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Unsere Strategie mehr Schiene als Strasse erhielt durch diese verbesserte Anbindung an den öV einen überproportionalen Schub. Dadurch wird auch der Bahnbetrieb der BOB für die lokale Bevölkerung längerfristig sichergestellt und viel attraktiver.

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

Zwei wichtige Gründe für die langfristig positive Entwicklung der Berner Oberland-Bahn sind:

Die Auslastung des Park+Rides Matten konnte während der Wintersaison 2024/25 um 52 Prozent gesteigert werden. Seit der Wintersaison 2022/23 gibt es nur noch einen Sportpass

für die gesamte Jungfrau Ski Region. Die BOB ist vollständig integriert. Dabei hat der Verlagerungseffekt von der Strasse auf die Schiene unsere Erwartungen erfüllt. Wir fördern damit die Nachhaltigkeit konkret, die Umweltfreundlichkeit langfristig und bieten einen echten Mehrwert.

Die weiteren eingeleiteten Massnahmen im Jahr 2024 wie die Anpassung der Tarife für das Parkieren und zusätzliche Lenkungsmassnahmen zeigen erste Erfolge. Das Marktpotential ist jedoch noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Das Park+Ride Matten ist ein Musterbeispiel für mehr Schiene und weniger Strasse.

Was braucht es noch für die Weiterentwicklung des Park+Rides Matten und einen Verkehrsertrag von 40 Millionen Franken?

Ein noch attraktiveres Angebot mit der Umsetzung der Vision der Berner Oberland-Bahn als erste S-Bahn der Alpen mit einem durchgehenden 15-Minuten-Takt. Dazu haben wir die Voraussetzungen geschaffen mit der Bestellung von zehn neuen Triebzügen und einer weiteren Nachbestellung von fünf weiteren Triebzügen. Dies führt endlich zu einer einheitlichen Rollmaterial-Flotte bei der Berner Oberland-Bahn.

Am 9. Mai 2024 konnte die Firstbahn die Führenmatte von der Swiss Alps Resort kaufen. Dies war die Hauptvoraussetzung für die Linienführung der neuen Firstbahn ab dem Bahnhof Grindelwald. Ein kompakter öV mit der Berner Oberland-Bahn, einem Busterminal und dem Ausgangspunkt der Firstbahn macht das Gesamtsystem öV und insbesondere die Zubringerbahn BOB nochmals viel attraktiver. Die BOB wird so im Sommer und Winter zu einem neuen Shuttle zwischen dem Bahnhof Grindelwald und dem Grindelwald Terminal. Der Effekt der neuen Firstbahn ab dem Bahnhof Grindelwald wird vergleichbar sein mit jenem der Haltestelle Grindelwald Terminal.

Am Mittwoch, 11. Dezember 2024, konnte der erneuerte Bahnhof Grindelwald eingeweiht werden. Das Mittelperron wurde um 4,7 Meter verbreitert und bietet mit Sitzgelegenheiten viel mehr Platz. Das neue Perrondach steigert die Qualität für den Gast markant. Die integrierte Photovoltaik-Anlage trägt zur Steigerung der Nachhaltigkeit bei der Berner Oberland-Bahn bei. Sie sehen, wir denken langfristig.

Fazit: Das Generationenprojekt V-Bahn hat die Berner Oberland-Bahn auf einen neuen Level gebracht. Die erneuerte Firstbahn wird ähnlich positive Auswirkungen bei der Entwick-

lung des Verkehrsertrags haben. Die Zukunft unserer Berner Oberland-Bahn ist vielversprechend – The future is now!

Gewinn und Verlust im öffentlichen Verkehr

Im öffentlichen Verkehr fehlt leider weiterhin das unternehmerische Denken.

Ist es richtig bei Abgeltungen bei der SBB von 3,1 Mrd. Franken (2024), bei der BLS von 421,4 Mio. Franken (2024) und der zb von 73,3 Mio. Franken (2023) von einem Gewinn zu sprechen?

Die Branche des öffentlichen Verkehrs sieht auch im Jahr 2026 von einer generellen Tarifierhöhung ab, und zwar aus den beiden folgenden Hauptgründen:

Erstens entwickeln sich die Passagierzahlen und damit die Einnahmen im öffentlichen Verkehr positiv. Zweitens hat sich die öffentliche Hand entschieden, die Zuschüsse für den öffentlichen Verkehr nicht zu kürzen, zumindest für das Jahr 2026.

Beim regionalen Personenverkehr hat die BOB 3,3 Mio. Franken erhalten und dies führte zum Jahresverlust. Die einzig richtige Kennzahl ist der Kostendeckungsgrad. Gerade bei über 100 Bahnen im öffentlichen Verkehr mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30 Prozent müsste man den Mut haben eine Schliessung zu prüfen oder eine einschneidende Sanierung durchzuführen mit Angebotsreduktion oder sogar Busbetrieb. Werden solche Massnahmen geprüft?

Grimselfunnel

Braucht es noch ein Loch zwischen Bern und dem Wallis?

Die Schweiz ist bereits heute ein Land der Tunnels. Und jetzt soll ein weiterer dazukommen. Ein 22 Kilometer langer Tunnel soll das Berner Oberland mit dem Wallis verbinden – mit einer Fahrzeit von 28 Minuten.

Ist es ein attraktives Produkt in einem stockfinsternen Tunnel von Innertkirchen nach Oberwald zu rattern? Entspricht diese Linie einem nationalen und internationalen Marktbedürfnis? Ist die Machbarkeitsstudie von 400'000 Reisenden pro Jahr realistisch? Obwohl diese

Studie von einer renommierten Hochschule aus der Ostschweiz erstellt wurde, sage ich mit Überzeugung: Nein. Auch wenn der Grimsel Tunnel «nur» 660 Millionen Franken kosten sollte, wird dieses Geld an anderen Orten wieder fehlen. Übrigens war der Furka Tunnel viermal teurer als geplant. Wer bezahlt in Zukunft die jährlichen Infrastrukturkosten? Ist ein Kostendeckungsgrad von mehr als 30 Prozent realistisch?

Der öffentliche Verkehr muss dort ausgebaut werden, wo der Nutzen am grössten ist. Dort wo der Kostendeckungsgrad gesteigert werden kann.

Wo bleibt hier ein minimales unternehmerisches Denken?

Visionen zu strategischen Projekten der Berner Oberland-Bahnen machen

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

Es gehört zu den Kernaufgaben eines Managements neue Potentiale und Chancen zu erkennen. Dazu einige Schlüsselprojekte zur langfristigen Erfolgssicherung der BOB bzw. der Erarbeitung eines hohen Kostendeckungsgrades.

Seit dem Jahre 2019 war ein qualitativ hochstehendes Hotel beim Bahnhof Interlaken Ost eine Vision. Viele Hürden wurden genommen und im Jahr 2025 erfolgt der Spatenstich. Dank dem Hotel in Interlaken Ost resultiert für die Berner Oberland-Bahn jährlich ein geschätzter zusätzlicher Verkehrsertrag von über einer Million Franken. Dieses Hotel, voraussichtliche Eröffnung im Jahr 2027, wird auch einen wesentlichen Beitrag zur Standortattraktivität der gesamten Jungfrau Region leisten.

Zur Umsetzung der langfristigen Realisierung der ersten S-Bahn der Alpen haben wir zehn neue Triebzüge bestellt. Die ersten sechs Triebzüge werden bereits auf die Wintersaison 2025/26 in Betrieb genommen. Vier weitere Triebzüge im Frühjahr 2026. Soeben haben wir die Zustimmung für die Bestellung von fünf weiteren Triebzügen erhalten, welche ab 2027 in Betrieb genommen werden können.

Schwendi

In den Jahren 2026/27 erfolgt der Ausbau der Doppelspur Station Schwendi.

Burglauenen

In den Jahre 2027/2028 wird die Station Burglauenen mit Doppelspur und Strassenunterführung der Kantonsstrasse Burglauen gebaut. Parallel dazu wird eine zusätzliche Abstellanlage in Zweilütschinen für die neuen Triebzüge erstellt.

Lütschental

Ab 2029/2030 erfolgt der Ausbau der Doppelspur Lütschental inklusive Erneuerung der Station und der national geforderten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) – mit etwas Verspätung.

Umsteigesituation Interlaken Ost

Bereits an der Generalversammlung der BOB im Jahr 2022 habe ich orientiert, dass die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Interlaken Ost ein grosser Schwachpunkt sind, um im touristischen- und Freizeitverkehr noch erfolgreicher zu sein. Es soll in Zukunft keine weiteren Perrons und Unterführungen mehr brauchen. In den Jahren 2031/32 erfolgen die Anpassungen der Perronanlagen gemeinsam mit SBB/BLS/zb in Interlaken Ost. Das Hauptziel sind effiziente, ebenerdige und kurze Umsteigezeiten.

Fazit: Mit der Realisierung dieser Visionen bzw. strategischen Projekte wird die Berner Oberland-Bahn einen Kostendeckungsgrad von 100 Prozent erzielen.

Strategisches Projekt Schynige Platte Skywalk

In der Vergangenheit haben wir mit gezielten Massnahmen die Attraktivität der Schynige Platte-Bahn immer wieder gesteigert. Sei dies mit dem neuen Bergrestaurant und -hotel im Jahr 2011, der neuen Positionierung Schynige Platte – Top of Swiss Tradition mit den Alphornbläserinnen und Alphornbläsern, welche täglich von 11.00 bis 14.00 Uhr bei der Ankunft der Züge auf der Schynige Platte spielen, neuen Gipfelattraktionen wie Alpenspielplatz, Swiss Flower&Panorama Trail und vieles mehr. Mit dem gestern eröffneten Schynige Platte Skywalk haben wir die attraktivste und beste Attraktion seit Jahrzehnten realisiert. Dies ist ein reason why für einen weiteren Besuch der Schynige Platte.

Ein Geheimtipp ist das online buchbare Übernachtungs-Kombiangebot mit Bahnfahrt, 4-Gang-Menü und einem reichhaltigen Frühstückbuffet für 144 Franken statt 199 Franken im Doppelzimmer. Die Gäste werden wie zu Grossmutter's Zeiten verwöhnt und übernachten in Zimmern mit Sternenhimmel. Die nationalen Partneraktivitäten fahren wir hoch wie auch

die nationalen Kommunikationsmassnahmen. Wir versuchen alles, um ein weiteres gutes Jahresergebnis zu erzielen.

Ausblick BOB

Geschäftsfeld öffentlicher Verkehr – BOB

Bei der Berner Oberland-Bahn verzeichnen wir seit Jahresbeginn bis zum 8. Juni 2025 einen Frequenzrückgang von 37'500 Personen respektive -1,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das lässt sich zu einem grossen Teil dadurch begründen, dass 2024 ein Schaltjahr war und somit ein Tag mit rund 15'000 Einstiegen fehlt.

Wir sehen aktuell positive Anzeichen und sind zuversichtlich für das zweite Halbjahr 2025. Zudem werden hoffentlich keine neuen Vorkommnisse das globale Tourismusgeschäft beeinträchtigen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Meine letzte Generalversammlung der BOB AG in meiner Funktion als Direktor ist geprägt von Wehmut, Stolz und Freude. Nach zwei intensiven und spannenden Halbzeiten bei den Jungfraubahnen. Die erste Halbzeit begann am 1. März 1987 als Leiter Verkaufsförderung. Es ging weiter am 1. Januar als Leiter Kommerzielle Dienste – das wäre heute das Marketing und ab 1994 – 2007 als Mitglied der Geschäftsleitung. Die zweite Halbzeit ab 2008 bis 2025 durfte ich bis zum Abpfiff am Donnerstag, 12. Juni 2025 gestalten. Eine dritte Halbzeit, das wissen wir alle als Experten, gibt es im Fussball nicht. Meine Verlängerung beginnt direkt im Unruhestand.

Ein grosser Dank gilt allen Mitarbeitenden der BOB AG für ihre grosse Agilität während der letzten Jahre. Sie haben an vorderster Front mit Loyalität und hervorragenden Leistungen sowie einer echt empfundenen Gasfreundschaft dazu beigetragen, dass wir gemeinsam die Coronapandemie gut meistern konnten. Bei der BOB AG verfügten wir per Ende 2024 über 142 Vollzeit-Stellen und insgesamt arbeiteten 158 Mitarbeitende für die BOB AG. Mit unserer Jungfraubahn Holding AG haben wir insgesamt über 1'022 Mitarbeitende per Ende 2024. Das Team der BOB AG wird auch in Zukunft dafür sorgen, dass der Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr der BOB deutlich über 80 Prozent liegen wird



und ab 2035 bei 100 Prozent.

Dank

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

Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für die Treue zum Unternehmen. Sie sind nicht nur Miteigentümer unserer Gesellschaft, sondern ganz besonders auch Botschafterinnen und Botschafter. Empfehlen Sie Ihre BOB und SPB wie auch das Berghotel Schynige Platte, mit der schönsten Aussicht der Alpen, Freunden und Bekannten. Besuchen Sie im Jahr 2025 den neuen Skywalk – es lohnt sich. Testen Sie eine Übernachtung unter dem Sternenhimmel im Berghotel Schynige Platte.
