

Berner Oberland-Bahnen AG

Ausführungen von Günther Galli, Verwaltungsratspräsident, anlässlich der ordentlichen Generalversammlung vom 27. Mai 2015, Mehrzwecksaal, Wilderswil

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

125 Jahre Berner Oberland-Bahn

Die Berge wurden bis Mitte des 19. Jahrhunderts als bedrohlich empfunden. Mit dem Abbau dieser Ängste und dem aufkeimenden Fremdenverkehr setzte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Blütezeit des Baus von Bergbahnen ein. Türöffner war 1871 die Erstellung der Bahn von Vitznau auf die Rigi. Im Berner Oberland wurde 1872 die Bödelibahn von Därligen nach Interlaken in Betrieb genommen. Verschiedene weitere Gesuche um Erteilung von Konzessionen wurden eingereicht, bewilligt, aber nicht realisiert. Die Bestrebungen, das Gebirge mit Bergbahnen zu erschliessen, fanden nicht nur ungeteilte Zustimmung. So bildete sich auch gegen die bahnmässige Erschliessung der Lüttschinentäler teils vehemente Opposition, welche insbesondere vom Kutschergewerbe, das die Konkurrenz durch den Bahnbau scheute, ausging. Auch die Bödeli-Gemeinden Matten, Unterseen, Wilderswil und Bönigen stemmten sich anfänglich gegen den Bau der **Berner Oberland-Bahn**. Die Konzession wurde dann trotz dieses Widerstandes im April 1887 erteilt. Nach Sicherstellung der Finanzierung der Baukosten wurde umgehend mit den Bauarbeiten begonnen. Am 1. Juli 1890 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Die ursprünglich offene Ablehnung konnte abgebaut werden, weil auch der Talbevölkerung Arbeitsaufträge erteilt wurden und ihr damit zusätzliches Einkommen verschafft werden konnte.

Die **Schynige Platte-Bahn** hatte den Betrieb am 14. Juni 1893 aufgenommen. Finanzieller Schwierigkeiten wegen wurde bereits Ende 1894 über den Verkauf an die Berner Oberland-Bahn verhandelt. Der Kaufvertrag wurde anfangs Februar 1895 abgeschlossen. Seit diesem Zeitpunkt ist die Schynige Platte-Bahn Bestandteil der Berner Oberland-Bahnen AG.



Das Unternehmen entwickelte sich erfreulich; die Frequenzen konnten kontinuierlich gesteigert werden. Sorge bereitete lediglich der Winterbetrieb, der in der Konzession zwingend vorgeschrieben war. Gesuche, den Bahnbetrieb im Winter nicht aufrechterhalten zu müssen, wurden abschlägig behandelt.

Die beiden Weltkriege und die Wirtschaftskrise der 30-er Jahre verursachten grösste Probleme, welche nur dank einschneidender Sanierungsmassnahmen, die durch Eidgenossenschaft und Kanton getragen wurden, bewältigt werden konnten.

1945 schlossen die Jungfraubahn und die Wengernalpbahn mit der Berner Oberland-Bahn einen Betriebsvertrag ab. Die Zusammenlegung der Verwaltung wurde 1947 vollzogen. Im Jahre 2000 wurde durch die Jungfraubahn Holding AG und die Berner Oberland-Bahnen AG die Jungfraubahnen Management AG gegründet. Diese Gesellschaft ist für die Geschäftsführung der Berner Oberland-Bahnen AG und sämtlicher Bahnen der Jungfraubahn Holding AG verantwortlich. Sie trat an die Stelle des 1945 abgeschlossenen und mit der Gründung der Gesellschaft aufgehobenen Betriebsvertrages. Die Zusammenarbeit kann für alle beteiligten Gesellschaften nur als positiv beurteilt werden.

Im Jahr 1891, das heisst im ersten Betriebsjahr, sind 130'832 Reisende befördert worden. Im Jahr 2014 hat die Berner Oberland-Bahn 3'088'082 Gäste verzeichnet. Die Bahn hat sich in dieser Zeitspanne dank Elektrifizierung, dank Streckenbegradigungen und dank der Einführung eines Pendelbetriebes mit entsprechendem Rollmaterial zu einer modernen Bahnunternehmung entwickelt, die sowohl für die Talbevölkerung als auch für den Fremdenverkehr unverzichtbar geworden ist. Ebenso unverzichtbar ist aber auch die Schynige Platte-Bahn. Sie ist als nostalgische Zahnradbahn positioniert und stellt ein touristisch äusserst wertvolles Angebot dar.

Würdigung des Geschäftsjahrs 2014

Doch kommen wir nun zur Gegenwart. Heute berichten wir Ihnen zum Jahr 2014: Alles Wesentliche dazu finden Sie im Geschäftsbericht. Ich werde in meinen Ausführungen ein paar wichtige Punkte hervorheben und einige Ergänzungen dazu machen.

Wie eingehend im Geschäftsbericht erwähnt, konnte die Berner Oberland-Bahnen AG im 2014 erneut einen Gewinn erzielen. Einen schönen Anteil zum Erfolg konnte diesmal auch die Schynige Platte-Bahn beitragen, dies obwohl der Ausflugsverkehr vom Sommerwetter ja nicht gerade begünstigt war. Über die Details der Frequenzen und der daraus resultierten Einnahmen werden Sie später von Urs Kessler und Christoph Seiler mehr erfahren.

Strategische Ausrichtung der Berner Oberland-Bahnen AG

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

Die **Personenverkehrssparte** der Berner Oberland-Bahn erbringt mit ihrem Angebot regional wichtige Dienstleistungen für die Wohnbevölkerung und den Tourismus. Diesen Geschäftsbereich entwickeln wir, indem wir das Rollmaterial erneuern. Fahrkomfort sowie zeitgemässe und behindertengerechte Ausstattung der Fahrgasträume stärken die Position der Bahn im Wettbewerb mit der Strasse. Eine besondere Perspektive öffnet sich zudem mit dem Projekt V-Bahn. Der Verwaltungsrat stuft die Chancen, welche sich aus diesem Vorhaben auch für die weitere Entwicklung der Berner Oberland-Bahn ergeben, als sehr hoch ein. Unser Unternehmen wird noch stärker in die Transportkette für Ausflugstouristen und Skisportler eingebunden. Es eröffnen sich gute Perspektiven für unsere weitere Zukunft. Nebenher leisten wir einen sehr wertvollen Beitrag für den Zusammenhalt und die Attraktivität der Jungfrau Region. Noch hat die V-Bahn eine längere Planungs- und Bewilligungsphase zu durchlaufen. Die Berner Oberland-

Bahnen AG passt sich dieser Situation an, indem sie die anstehende Rollmaterialerneuerung so ausgestaltet und etappiert, dass flexibel und zeitgerecht auf die Realisierung der V-Bahn reagiert werden kann.

Die Sparte **Infrastruktur** orientiert sich an der Zielsetzung, ihre Anlagen laufend zeitgemäss zu unterhalten und zu erneuern. In diesem Zusammenhang realisieren wir derzeit mit dem Bau des Buechitunnels ein Grossprojekt. Seit ich am 9. August 2013 den Spatenstich vornehmen konnte, ist der Tunnel über 650 Meter durch den Berg getrieben worden. Am 2. Dezember 2014 konnte ich wiederum bei einem grossen Moment dabei sein. Der Tunnel wurde mit einer letzten Sprengung durchgestochen. Der neue, schlussendlich über 700 Meter lange, Streckenabschnitt wird Ende 2015 in Betrieb genommen werden. Danach kann ein den Naturgefahren ausgesetzter Geländeabschnitt sicher umfahren werden. Das letzte unzeitgemässe Teilstück im Netz der Berner Oberland-Bahn mit extrem engen Kurvenradien und zu knapp bemessenen Tunnelprofilen ist dann verschwunden.

Wenn ich noch etwas weiter in die Zukunft blicke, wird uns in den nächsten Jahren die Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen stark beschäftigen. Der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Verkehr ist gemäss der Übergangsbestimmungen zum BehiG bis 2023 zu realisieren. Diese Vorgabe wird die Bahnen schweizweit stark fordern und die Finanzpläne und Leistungsvereinbarungen zur Infrastruktur mittelfristig prägen. In diesem Zusammenhang sind wir äusserst froh, dass die Einsprachen gegen die Erneuerung des Bahnhofs Lauterbrunnen, der die Berner Oberland-Bahnen AG mit CHF 2 Mio. betrifft, nicht weitergezogen werden und der Bau nun rasch an die Hand genommen werden kann.

Bis 2014 waren sämtliche Niveau-Übergänge nach den neusten Vorschriften anzupassen und es ist uns gelungen, diesen Termin beinahe pünktlich einzuhalten. Fertiggestellt ist seit ein paar Wochen auch der Übergang über die Hauptstrasse in Burglauenen in der Gemeinde Grindelwald. Da hier die Schliessungszeiten wegen der Zugkreuzungen sehr lang sind, wird an dieser Stelle jedoch mittelfristig der Bau einer Unterführung geprüft. Diese wird sinnvollerweise zusammen mit der Anpassung der Station an die Vorgaben



des BehiG gebaut. Eine Lösung hat jedoch frühestens in den Budgets ab 2019 von Schiene und insbesondere von Strasse Platz.

Schynige Platte-Bahn

Bei der Sparte Schynige Platte-Bahn setzt der Verwaltungsrat auf Kontinuität. Das Unternehmen hat mit einer klaren Positionierung als nostalgische Zahnradbahn, verbunden mit Swissness, ihren Platz im touristischen Gesamtangebot der Region gefunden. Ein besonderes Augenmerk gilt natürlich auch dem sorgfältigen Umgang mit den Finanzen, da wir die Überlebensfähigkeit der Bahn aus eigener Kraft sicherstellen müssen. Eine Quersubventionierung durch die Talbahn ist aufgrund der öffentlichen Gelder, die in diese fliessen, von vornherein ausgeschlossen.

Zusammenarbeit mit der Jungfraubahn Holding AG

Die Jungfraubahnen sind bekanntlich eine Allianz der Berner Oberland-Bahnen AG mit der Jungfraubahn-Gruppe. Die Jungfraubahnen treten einheitlich und ausschliesslich unter der eingetragenen Marke Jungfrau – Top of Europe auf. Die Zusammenarbeit ist über Jahrzehnte gefestigt. Der strategische Leitgedanke ist, gegenseitig von den Synergien, insbesondere im Bereich Unternehmensleitung / Management, im Marketing sowie in der Eisenbahn- und Starkstromtechnik zu profitieren. Das Ziel der Allianz ist es, die Produktionskosten zu senken und eine einheitlich gute Qualität sicherzustellen. Zu oft – und leider auch immer wieder bei den Medien – besteht die Auffassung, dass die Berner Oberland-Bahnen AG zur Jungfraubahn-Gruppe gehöre und eine Tochtergesellschaft der Jungfraubahn Holding AG sei. Dass dies nicht so ist, wissen Sie als Aktionärinnen und Aktionäre unserer Gesellschaft natürlich. Unsere Allianz wird vielmehr durch vertragliche Abmachungen und insbesondere durch die Wahl einer gemeinsamen Geschäftsleitung zusammengehalten. Zudem haben wir für die gemeinsame operative Führung zusammen die Jungfraubahnen Management AG gegründet. Im Zuge der strategischen Analyse haben wir uns als Juniorpartner erlaubt, auch die Grundsätze der Zusammenarbeit zu thematisieren. Im entsprechenden Dialog mit dem Verwaltungsrat der Jungfraubahn Holding AG konnte die Partnerschaft



bestätigt und sogar gefestigt werden. Äusserlich erkennt man dies daran, dass die Berner Oberlandland-Bahnen AG neben der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG als dritte Partnerin gewichtig und verbindlich ins Projekt V-Bahn eingebunden ist und mit diesem eigene strategische Interessen verfolgt. Zudem stellt die Berner Oberland-Bahnen AG nun auch einem zweiten Vertreter im Verwaltungsrat der Jungfraubahnen Management AG. Dieser war früher im Verhältnis zwei zu eins besetzt. Nun ist er paritätisch ausgestaltet, indem je der Präsident und der Vizepräsident der Jungfraubahn Holding AG und der Berner Oberland-Bahnen AG die Oberaufsicht über die "Direktion" ausüben.

Arbeit im Verwaltungsrat und Nachfolgeregelung

Aufbauend auf der Unternehmensanalyse hat der Verwaltungsrat im Geschäftsjahr 2014 die Strategie der Berner Oberland-Bahnen AG neu festgehalten. Ich habe eingangs darüber gesprochen. Das war natürlich auch mit einer intensiveren Sitzungstätigkeit als in einem "normalen" Jahr verbunden. Auch wurde vielleicht die eine oder andere Diskussion etwas intensiver und etwas ausführlicher geführt. Ich bin stolz auf die Ausdauer und die Fairness, mit der wir diese Aufgabe bewältigen konnten.

Nach dieser intensiven Periode kommt der Verwaltungsrat nun in eine Phase der teilweisen Erneuerung. Bereits eingeleitet wurde diese durch den Rücktritt von Paul Blumenthal. Er wird fortgesetzt durch die Tatsache, dass nun auch die Altersbeschränkung in zwei Fällen zum Tragen kommt. Wir sind bestrebt, die Kontinuität in unserem Gremium sicher zu stellen und für gute Nachfolgeregelungen zu sorgen. Entsprechende Schritte haben wir bereits eingeleitet. Der Entscheid liegt jedoch bei Ihnen werte Aktionärinnen und Aktionäre, so dass ich unter Traktandum 4 nochmals auf die Sache zurückkommen darf. Ob es um Strategie, Nachfolgeplanung oder das tägliche Geschäft geht, immer wieder haben wir im Verwaltungsrat wichtige und manchmal auch anspruchsvolle Entscheide zu fällen. Ich danke meinen Kolleginnen und Kollegen für ihre engagierte und kompetente Arbeit bestens.



Dank an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die operativen Betriebseinheiten der Jungfrauabahn werden von einem gesamtverantwortlichen Leiter vor Ort geführt. Die Leiter der Betriebseinheiten der Berner Oberland-Bahnen AG sind:

Werner Amacher Schynige Platte-Bahn

Stefan Würzler Berner Oberland-Bahn

Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind es, die letztlich an der Front unsere strategischen Vorgaben umsetzen müssen. Wie in den Jahren zuvor, haben wir ihnen auch für das Jahr 2014 eine Reihe von wichtigen operativen Zielen bekanntgegeben und bei deren Erreichung eine Prämienzahlung in Aussicht gestellt. Unsere Limiten wurden im zuvor vereinbarten Umfang erreicht bzw. übertroffen und so hat sich das Personal die Prämie von CHF 500 als Anerkennung der Gesamtleistung verdient. Jede einzelne und jeder einzelne hat dabei an seinem Platz zur Zielerfüllung etwas beigetragen. Letztlich führte ein grosses, gelungenes "Teamwork" dazu, dass das Jahr 2014 wiederum erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Für den anhaltend tollen Einsatz danken wir unseren beiden Chefs, den Kadern in den einzelnen Dienststellen und dem gesamten Personal ganz herzlich.
