



Berner Oberland-Bahnen AG

Ausführungen von Urs Kessler, Vorsitzender der Geschäftsleitung, anlässlich der ordentlichen Generalversammlung vom 26. Mai 2014, Gemeindesaal Hohsteg, Lauterbrunnen

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Vermehrte Anreise mit dem öffentlichen Verkehr – Das V-Bahn Projekt als grosse Chance für die Berner Oberland-Bahnen AG

Die Berner Oberland-Bahn setzt die positive Entwicklung der letzten zehn Jahre fort. Bis auf das Jahr 2009 stiegen die Verkehrserträge jährlich zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk. Nach der markanten Steigerung um 836'000 Franken bzw. 8,5 Prozent im Vorjahr, dank dem Jubiläumsjahr 100 Jahre Jungfrauobahn, konnte im Jahr 2013 eine erneute Steigerung um 394'000 Franken bzw. 3,7 Prozent nicht erwartet werden. Neben einer Grundauslastung durch die einheimischen Reisenden und Pendler sorgen insbesondere die vielen Tages- und Feriengäste aus der ganzen Welt für steigende Frequenzen und Erträge. In einzelnen Märkten ist eine vermehrte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene feststellbar. Der Kostendeckungsgrad beim Regionalen Personenverkehr von über 75 Prozent ist das Resultat der touristischen Entwicklung in der Region.

Der Geschäftserfolg der Berner Oberland-Bahn korreliert, trotz einem Unterbruch durch die Wengernalpbahn mit einer Spurbreite von 80 cm, immer stärker mit der viel kürzeren aber ebenfalls ein Meter breiten



Schmalspurbahn auf das Jungfrauoch-Top of Europe. Immer mehr asiatische Gäste reisen via BOB auf das Jungfrauoch. Der in der Zwischenzeit wichtigste Herkunftsmarkt aus Asien für die Berner Oberland-Bahn ist Südkorea. Seit dem Jahr 1996 bis 2013 stieg die Zahl der südkoreanischen Gäste um das 70-Fache. Auch weitere asiatische Märkte können schrittweise zur Anreise aufs Jungfrauoch mit dem öffentlichen Verkehr motiviert werden. Die Entwicklung der Frequenzen und des Verkehrsertrags von 2004 bis 2013 verlief ziemlich parallel zur Jungfraubahn, liegt aber noch leicht hinter jener der Jungfraubahn. Die Berner Oberland-Bahn würde mit dem V-Bahn Projekt die Jungfraubahn rasch auf überholen. Grund: „Die deutlich verbesserte Anbindung an den öV durch die Station Rothenegg bei der BOB erhöht die Attraktivität der Schiene überproportional (Quelle: Studie Ecoplan).“

Der Trend auf den globalen Märkten zeigt, dass die Dauer der Anreisezeit sowohl im Winter- als auch im Sommertourismus immer bedeutender wird und der öffentliche Verkehr der Schweiz, dank dem im internationalen Vergleich hohen Qualitätsstandard, beim wachsenden Gästesegment FIT an Bedeutung gewinnt.

Der präsentierte Eiger-Express ist nur ein Bestandteil eines integrierten Gesamtprojekts, welches die Hauptziele Qualität und Zukunft verfolgt. Mit diesem Gesamtprojekt wollen wir das Beste für unsere Gäste, Grindelwald und die gesamte Jungfrau Region. Das Projekt umfasst die folgenden acht Punkte:

1. **Haltestelle Rothenegg/BOB** – mit gedecktem Zugang zum Terminal Grund mit den Stationen Eiger-Express und GGM. Durch

die Anbindung der V-Bahn an den öV werden die Anreisezeiten ab den grossen Schweizer Städten und den Einzugsgebieten markant verkürzt. Die Reisezeit ab Bern- Jungfrauoch ist heute 3 Stunden und 18 Minuten. Dank dem Anschluss Rothenegg nur noch 2 Stunden und 31 Minuten. Für den Wintersport nach Eigergletscher nur noch 1h49 Minuten statt 2 Stunden und 36 Minuten. Laut einer vom Kanton Bern in Auftrag gegebenen Studie von Ecoplan zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen der V-Bahn wird die Attraktivität der Schiene durch die verbesserte Anbindung an den öV mit der Station Rothenegg überproportional erhöht. Dadurch wird auch der Bahnbetrieb der BOB längerfristig sichergestellt.

2. **Terminal Grund:** Mit gemeinsamer Verkaufsstelle, Sportgeschäften, Skidepot für 2'200 Ski, Shopping und Verpflegung steigern wir die Convenience und setzen neue Massstäbe im Schweizer Tourismus.
3. **Parkhaus Grund:** Eine politische Forderung des Gemeinderats Grindelwald – deckt mit 1'092 Plätzen die Nachfrage an über 300 Tagen mit einem sehr hohen Qualitätsstandard ab. Dank der fortgeführten Planung konnten bereits bei der Mitwirkung Anregungen der Anstösser aufgenommen und Verbesserungen berücksichtigt werden.
4. **Ersatz Männlichenbahn:** Laut der Studie von Ecoplan reicht eine reine Ersatzinvestition bei der GGM nicht, um den Abwärtstrend im Skitourismus zu brechen. Das Skigebiet bliebe im Grundsatz unverändert. Es gäbe keinen Terminal inklusive Parkhaus und keine direkte Anbindung an den öV durch die Station Rothenegg. Die Eigenständigkeit und Überlebensfähigkeit der GGM wäre in Frage gestellt. Nur wenn es uns gemeinsam gelingt, uns mit der



gesamten Region als Premium-Destination zu positionieren, werden wir langfristig eine Chance im rückläufigen Wintersportmarkt haben. Eine anhaltende Trendwende im Wintersportgeschäft kann jedoch nur mit einer markanten Verbesserung der Zubringersituation erreicht werden.

Die Folie zeigt die Entwicklung der Gästeeintritte seit dem Winter 2007/08 mit einer moderaten Einbusse von rund vier Prozent bei den Saisonabonnements und von sechs Prozent bei den Tagestouristen. Dagegen haben wir bei den Feriengästen, Sportpässe von 2 – 30 Tagen, einen Rückgang von 26 Prozent. Einfach ausgedrückt: Dies entspricht 27'000 fehlenden Wochengästen, was ein deutlicher Wertschöpfungsverlust für die gesamte Jungfrau Region bedeutet.

5. **Eiger-Express:** Bringt eine Entflechtung im Grund und auf der Kleinen Scheidegg und bringt Letzterer eine markante Qualitätssteigerung als Aufslugsziel. Steigert die Attraktivität des Wintersports, insbesondere für Feriengäste, da die langen Wartezeiten wegfallen und sichert die langfristige Konkurrenzfähigkeit des Jungfraujochs. Dies ermöglicht künftige Investitionen in den Wintersport und die Firstbahn.
6. **WAB:** Hier sehen Sie bereits den ersten Nachbau von einem Panoramazug bei Stadler Rail. Wengen wird dank neuem Rollmaterial besser erschlossen und für die Feriengäste attraktiver. Insbesondere der Wengen Shuttle wird die Attraktivität steigern. Welche Bedeutung der WAB beigemessen wird, zeigt ein umfassender Vertrag, welcher am 11. März 2014 von den Bergteilern der Bergschaft Wärgistal genehmigt wurde. Dieser beinhaltet einen 365-Tage-Betrieb, welcher in den Grundzügen

den heutigen ½-Stunden-Taktfahrplan und Stundentakt in der Zwischensaison abbildet. Darin wird der Anschluss für den Betrieb der WAB ab/bis Grindelwald-Dorf, mit Anschluss an die BOB, festgehalten. Zur rechtlichen Absicherung gilt das Überfahrtsrecht für die 3S-Bahn nur, wenn die WAB einen fahrplanmässigen Verkehr zwischen Grindelwald Bahnhof und Kleine Scheidegg aufrechterhält. Gibt es eine grössere Sicherheit für die nächsten fünfzig Jahre?

7. **Jungfraubahn:** Anschaffung von 4 neuen Zügen, welche im Halbstundentakt ab der neuen Station Eigergletscher verkehren. Die Stundenkapazität der Jungfraubahn erhöht sich von 888 Personen auf 1'160 und soll dazu beitragen, die heutigen Stehplätze zu eliminieren. Dank dem Gesamtkonzept verfügen sowohl die WAB als auch die Jungfraubahn über eine moderne Rollmaterial-Flotte.
8. **Firstbahn:** profitiert von einem First-Terminal in Grindelwald Grund mit einer direkten Anbindung der Firstbahn im Viertelstundentakt und bei grosser Nachfrage von einem direkten Firstbahn-Shuttle. Damit wird auch der Skigebietswechsel Kleine Scheidegg-Männlichen zur First an einem Skitag attraktiv. Dies alles hilft, das langfristige Bestehen der Firstbahn im Wintersport zu sichern.

Der Nachteil bei einem solchen Grossprojekt kann sein, dass es ein Teilprojekt gibt, welches den einen oder anderen weniger anspricht. Das gesamte Konzept V-Bahn bietet als Ganzes betrachtet aber so viele Vorteile und Qualität für die Zukunft, dass die positiven Aspekte deutlich überwiegen.



Wir wollen das Beste für unsere Gäste, für Grindelwald und die gesamte Jungfrau Region.

Bei der Projektplanung legen wir grossen Wert auf einen intensiven Dialog mit den Grundeigentümern, Gemeinden, Behörden und Umweltverbänden.

Die Korridorstudie Lütchinentäler, Schlussbericht vom 14. November 2013, dokumentiert, dass die Berner Oberland-Bahnen AG ihren Beitrag an den Mehrverkehr ausgelöst durch die V-Bahn leisten kann. Die Basis bilden ein 1/2-Stunden-Takt, Realisierung Konzept „Rollmaterial und Produktion 2018“, mit Investition in die (neue) Station Rothegg.

Es kann folgendes Fazit zu den Auswirkungen vom Projekt V-Bahn gezogen werden: Unsere Berner Oberland-Bahn gewinnt zusätzliches Fahrgastpotential und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Modalsplits, dies mit dem Hauptziel: mehr Schiene, weniger Strasse. Sie entwickelt sich zusammen mit der „kleinen Schwester“ Jungfraubahn und wird diese bei den Frequenzen und beim Verkehrsertrag abhängen und damit zu einem Ferrari auf der Schiene werden.

Rollmaterialkonzept und Ausbau BOB

Die Berner Oberland-Bahn wird eine neue Generation Rollmaterial beschaffen. Dabei handelt es sich um einen Ersatz von teilweise über 40-jährigen Trieb- und Personenwagen. Das Konzept Flotte BOB 2018 mit V-Bahn sieht die Beschaffung von sechs dreiteiligen Triebzügen vor. Später werden drei zusätzliche Niederflursteuerwagen beschafft, wobei die Zahl und das Fassungsvermögen auf die aktuelle Marktsituation mit der V-Bahn abgestimmt werden kann. Mit diesem Konzept kann die

Stundenkapazität nach Grindelwald von heute 682 auf 912 Personen erhöht werden. Das Konzept bietet die Option in Form einer „stillen Reserve“, dass bei einer bedeutend höheren Nachfrage und an Spitzentagen stündlich Zusatzzüge mit einer Kapazität von 250 Personen gefahren werden könnten.

Mit diesem Konzept fallen in den Werkstätten Zweilütschinen Investitionen von rund 35 Mio. Franken für den Ausbau an, der den nötigen Unterhalt des neuen Rollmaterials sicherstellt, beziehungsweise möglich macht.

Das Konzept löst insgesamt zusätzliche direkte Investitionen von rund 120 Mio. Franken aus.

Entwicklung Schynige Platte

Im Geschäftsjahr 2013 lag die Schynige Platte deutlich unter unseren Erwartungen und wir sind mit dem Ergebnis überhaupt nicht zufrieden. Die spätere Eröffnung der Schynige Platte wegen Schneefällen anfangs Juni führte zu einer Verkürzung auf 133 Betriebstage. Dies liegt rund 17 Tage unter dem Durchschnitt der Vergangenheit. Obwohl wir im Vergleich mit anderen ähnlichen Ausflugszielen, siehe slide Entwicklung Erlebnisberge seit dem Jahr 2000, nicht schlechter abgeschlossen haben und im Konkurrenzvergleich, oder wie es so schön heisst – Benchmarking – nach wie vor gut da stehen, wollen wir uns mit Mittelmass nicht zufrieden geben. Die Positionierung der Schynige Platte - Bahnromantik und majestätische Bergwelt – werden wir im Jahr 2014 mit dem Naturkino und einer täglichen Unterhaltung von mindestens zwei Alphornbläsern zwischen 11.00h und 14.00h verstärken. Wir verkaufen dem Kunden mit der Schynige Platte ein authentisches



Angebot, welches den Wert als Nostalgiebahn mit schönster Aussicht auf Eiger, Mönch & Jungfrau verkörpert. Am 14. Juni 2014 feiern wir 100 Jahre Elektrifizierung der Schynige Platte-Bahn, verbunden mit diversen Aktivitäten.

Ausblick Sommersaison 2014

Geschäftsfeld öffentlicher Verkehr – BOB und Erlebnisberg Schynige Platte

Bis am 15. Mai des laufenden Jahres verzeichneten wir bei der Berner Oberland-Bahn eine Frequenzsteigerung von 2,89 %. Besonders die Zunahmen aus Asien wirkten sich positiv aus. Beim Buchungsstand im Gruppenreiseverkehr der gesamten Jungfraubahn-Gruppe sind wir leicht über der letztjährigen Bestmarke. Wir vergleichen jedoch mit einem erneuten Rekordjahr. Zum jetzigen Zeitpunkt sind wir, trotz nach wie vor sehr herausfordernder europäischer Märkte, zuversichtlich.

Ausblick Geschäftsfeld Erlebnisberg – Schynige Platte

Das Jahr 2014 ist für uns eine grosse Herausforderung. Unser Ziel ist es, wieder an die erfolgreichen Jahre anzuknüpfen, unter anderem mit neuen Angeboten. Wir haben zahlreiche Marketing-Massnahmen eingeleitet. Wir setzen alles daran, dass wir im nächsten Jahr wieder von einem erfolgreichen Jahr berichten können. Besonders der Markt Japan stimmt uns momentan, trotz Einbruch der japanischen Währung Yen, zuversichtlich.



Dank

Ich möchte Bund und Kanton, dem Verwaltungsrat, meinen Kollegen in der Geschäftsleitung und den Leitern der Betriebseinheiten Berner Oberland-Bahnen und Schynige Platte-Bahn für die Unterstützung danken. Allen voran danke ich **allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern** und Führungskräften für die engagierte Arbeit.

Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für die Treue zum Unternehmen. Sie sind nicht nur Miteigentümer unserer Gesellschaft, sondern ganz besonders auch unsere Botschafter. Empfehlen Sie **Ihre** Bahn und das Berghotel mit der schönsten Aussicht der Alpen bei Freunden und Bekannten weiter. Dies ist nach wie vor die beste Werbung.
