

BERNMOBIL; Leistungsauftragsbericht 2020

Gemäss revidiertem Anstaltsreglement SVB (SSSB 764.11), Artikel 15a berichtet der Gemeinderat dem Stadtrat jährlich zum Stand der Umsetzung des Leistungsauftrags. Das Berichtsjahr wurde im Wesentlichen durch folgende Faktoren geprägt:

Der Gemeinderat amtierte erstmals als Wahlbehörde des Verwaltungsrats. Er wählte Marta Kwiatkowski als neue Präsidentin, Corinne Ribeli als ordentliches Mitglied und bestätigte die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrats für eine weitere Amtsperiode. Weiter verabschiedete er die Eigentümerstrategie 2021 – 2028 nach Anhörung der Aufsichtskommission des Stadtrats.

Die Coronapandemie prägte das Geschäftsjahr 2020 von BERNMOBIL. Die Zahl der Fahrgäste ging um fast ein Drittel zurück, womit die Erträge um 29,5 Mio. Franken einbrachen und ein Unternehmensverlust von 19,8 Mio. Franken entstand. Der Verlust konnte weitgehend aus den gesetzlichen Reserven gedeckt werden, für den Restbetrag suchte BERNMOBIL um Unterstützung bei Bund und Kanton. Gestützt auf den Bericht der externen Revision genehmigte der Gemeinderat den Jahresabschluss 2020 und erteilte dem Verwaltungsrat Décharge. Die ausserordentliche Prüfung der Spartenrechnung 2019 von BERNMOBIL durch die Eidgenössische und die kantonale Finanzkontrolle ergab, dass die Planungs-, Rechnungslegungs- und Offertprozesse einwandfrei geführt werden und keine Hinweise auf Quersubventionierungen bestehen.

Die Eigentümerstrategie 2017 – 2020 wurde vergangenes Jahr abgeschlossen und kann wie folgt gewürdigt werden: BERNMOBIL lancierte erfolgreich das Projekt Tram Bern Ostermundigen, welches den politischen Prozess erfolgreich durchlief. Ende 2020 wurde das aktualisierte Projektdossier beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Für den Klimaschutz hat das Unternehmen seit 2017 grosse Anstrengungen unternommen, dank denen es in den nächsten Jahren den CO₂-Ausstoss stark reduzieren kann. Den Anfang der aufgegleisten Massnahmen macht 2023 die Umstellung der Linien 19 und 21 auf batterieelektrische Busse, 2025 folgt die Umstellung der Linie 10 (Köniz) auf Doppelgelenktrolleybusse und schliesslich 2028 der Trambetrieb auf der Linie 10 (Ostermundigen). Damit wird BERNMOBIL das von der Stadt gesetzte CO₂-Reduktionsziel (-30 Prozent gegenüber 2008) per 2025, allenfalls 2028 erreichen. Dafür waren und sind auch grosse Innovationsanstrengungen nötig. Mit dem erfolgreichen Pilotbetrieb von batterieelektrischen Gelenkbussen auf der Linie 17 (Köniz Weiermatt) seit 2018 konnte das Unternehmen den Nachweis erbringen, dass solche Systeme im städtischen Linienbetrieb mit hoher Taktfrequenz zuverlässig einsetzbar sind. Der Gemeinderat stellt fest, dass BERNMOBIL die Ziele der Eigentümerstrategie umgesetzt hat. Die neue Strategieperiode kann unbelastet in Angriff genommen werden.

Bis 2025 plant BERNMOBIL Investitionen von 478 Mio. Franken, wovon 170 Mio. Franken für Rollmaterial und 250 Mio. Franken für Investitionen in die Traminfrastruktur eingesetzt werden. Dafür liegen die nötigen Finanzierungszusagen bzw. Zusagen zur Übernahme der Investitionsfolgekosten der Besteller vor. Nach Überwindung der Pandemie erwartet das Unternehmen eine Erholung der Nachfrage verbunden mit einer Steigerung des Verkehrsertrags bis 2025. Dem stehen steigende Personalkosten für die Schulung auf den neuen Tramkompositionen und Abschreibungen für Rollmaterial gegenüber. Inklusiv Refinanzierungen beabsichtigt BERNMOBIL bis 2025 150 Mio. Franken Darlehen zu beschaffen. Die kurz- und mittelfristige Liquidität ist nach Auffassung des Unternehmens gesichert.

Der Gemeinderat erachtet trotz der momentan unsicheren Rahmenbedingungen die wirtschaftlichen Perspektiven des Unternehmens als intakt und seine Finanzierung als gewährleistet.

Für weitere Informationen wird auf den Leistungsauftragsbericht samt Beilagen verwiesen.

Antrag

Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Leistungsauftragsbericht BERNMOBIL 2020.

Bern, 9. Juni 2021

Der Gemeinderat

Beilage:

Leistungsauftragsbericht BERNMOBIL 2020 (samt Beilagen)



BERNMOBIL

Leistungsauftragsbericht 2020

Vom Gemeinderat am 9. Juni 2021
zuhanden des Stadtrats verabschiedet

Herausgeber: Gemeinderat der Stadt Bern, Erlacherhof, Junkerngasse 47, Postfach 3000 Bern 8,
Telefon 031 321 62 16; stadtkanzlei@bern.ch, www.bern.ch

● **Bern, Juni 2021**

Inhaltsverzeichnis

1. Worum es geht	4
2. Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin	5
2.1. Teilrevision Anstaltsreglement	5
2.2. Eignerstrategie 2021-2028	5
2.3. Verwaltungsrat	6
2.4. Reglementarische Aufsicht	6
3. Geschäftsbericht und Jahresrechnung	7
3.1. Geschäftsbericht 2020	7
3.2. Rechnungsabschluss 2020	9
4. Umsetzung der Eigentümerstrategie 2017-2020	14
4.1. Oberziel 1: BERNMOBIL und die städtische Verkehrsstrategie	14
4.2. Oberziel 2: Beitrag zur städtischen Energie- und Klimastrategie	15
4.3. Oberziel 3: Innovationen für eine nachhaltige Mobilität	16
4.4. Oberziel 4: Kundenfreundlichkeit	18
4.5. Oberziel 5: Sozialpartnerschaft, Diversität und Arbeitsintegration	18
4.6. Oberziel 6: Gemeinsame Infrastrukturplanung	19
4.7. Oberziel 7: Ausschreibungen und strategische Kooperationen	19
4.8. Oberziel 8: Einsatz der reglementarischen Reserven	20
5. Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2021-2025	21
5.1. Methodik und Prozess der Planung	21
5.2. Angebotsplanung	21
5.3. Investitionsplanung	22
5.4. Mittelfristige Erfolgsrechnung	24
5.5. Mittelbedarf	25
6. Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags	27

1. Worum es geht

Gemäss dem revidiertem Anstaltsreglement SVB (SSSB 764.11), Artikel 15a berichtet der Gemeinderat dem Stadtrat jährlich zum Stand der Umsetzung des Leistungsauftrags. Das Berichtsjahr wurde im Wesentlichen durch folgende Faktoren geprägt:

Der Gemeinderat amtierte erstmals als Wahlbehörde des Verwaltungsrats. Er wählte Marta Kwiatkowski als neue Präsidentin, Corinne Ribeli als ordentliches Mitglied und bestätigte die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrats für eine weitere Amtsperiode. Weiter verabschiedete er die Eignerstrategie 2021-2028 nach Anhörung der Aufsichtskommission des Stadtrats.

Die Coronapandemie prägte das Geschäftsjahr 2020 von BERNMOBIL. Die Zahl der Fahrgäste ging um fast ein Drittel zurück, womit die Erträge um 29,5 Mio. Franken einbrachen und ein Unternehmensverlust von 19,8 Mio. Franken entstand. Der Verlust konnte weitgehend aus den gesetzlichen Reserven gedeckt werden, für den Restbetrag suchte BERNMOBIL um Unterstützung bei Bund und Kanton. Gestützt auf den Bericht der externen Revision genehmigte der Gemeinderat den Jahresabschluss 2020 und erteilte dem Verwaltungsrat Décharge.

Die Eigentümerstrategie 2017-2020 wurde vergangenes Jahr abgeschlossen. BERNMOBIL lancierte erfolgreich das Projekt Tram Bern Ostermundigen, welches den politischen Prozess erfolgreich durchlief. Ende 2020 wurde das aktualisierte Projektdossier beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Für den Klimaschutz hat das Unternehmen seit 2017 grosse Anstrengungen unternommen dank denen es in den nächsten Jahren den CO₂-Ausstoss stark reduzieren kann. Den Anfang macht 2023 die Umstellung der Linien 19 und 21 auf batterieelektrische Busse, 2025 folgt die Umstellung der Linie 10 (Köniz) auf Doppelgelenktrolleybusse und schliesslich 2028 der Trambetrieb auf der der Linie 10 (Ostermundigen). Damit wird BERNMOBIL das von der Stadt gesetzte CO₂-Reduktionsziel (-30 Prozent gegenüber 2008) per 2025, allenfalls 2028 erreichen. Dafür waren und sind auch grosse Innovationsanstrengungen nötig. Mit dem erfolgreichen Pilotbetrieb von batterieelektrischen Gelenkbussen auf der Linie 17 (Köniz Weiermatt) seit 2018 konnte das Unternehmen den Nachweis erbringen, dass solche Systeme im städtischen Linienbetrieb mit hoher Taktfrequenz zuverlässig einsetzbar sind. Der Gemeinderat stellt fest, dass BERNMOBIL die Ziele der Eigentümerstrategie umgesetzt hat. Die neue Strategieperiode kann unbelastet in Angriff genommen werden.

Bis 2025 plant BERNMOBIL Investitionen von 478 Mio. Franken, wovon 170 Mio. Franken für Rollmaterial und 250 Mio. Franken für Investitionen in die Traminfrastruktur eingesetzt werden. Nach Überwindung der Pandemie erwartet das Unternehmen eine Erholung der Nachfrage verbunden mit einer Steigerung des Verkehrsertrags bis 2025. Dem stehen steigende Personalkosten für die Schulung auf den neuen Tramkompositionen und Abschreibungen für Rollmaterial gegenüber. Inklusiv Refinanzierungen beabsichtigt BERNMOBIL bis 2025 150 Mio. Franken Darlehen zu beschaffen. Die kurz- und mittelfristige Liquidität ist nach Auffassung des Unternehmens gesichert.

Der Gemeinderat erachtet trotz der momentan unsicheren Rahmenbedingungen die wirtschaftlichen Perspektiven des Unternehmens als intakt und seine Finanzierung als gewährleistet.

2. Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin

Auf Stufe Eignerin sind im Berichtsjahr folgende wesentliche Ereignisse zu vermerken:

2.1. Teilrevision Anstaltsreglement

Mit SRB 2020-228 vom 25. Juni 2020 verabschiedete der Stadtrat die Teilrevision des Anstaltsreglements Städtische Verkehrsbetriebe (SVB) vom 28. September 1997 (SVB-Reglement, SVR; SSSB 764.11) zur Verbesserung der Corporate Governance. Für die beiden städtischen Anstalten BERNMOBIL und ewb gilt zukünftig ein gemeinsames Governance-Modell, bei dem den Unternehmensorganen die operative und strategische Führung, dem Gemeinderat die mittelfristige Ausrichtung und die Kontrolle sowie dem Stadtrat die Festlegung des Leistungsauftrags und die Oberaufsicht obliegt. Mit der Teilrevision sind folgende Kernelemente eingeführt worden:

- Als neues Steuerungselement wird die periodisch zu überarbeitende Eignerstrategie eingeführt, welche der Gemeinderat nach Anhörung der Aufsichtskommission des Stadtrats erlässt und vom Stadtrat zur Kenntnis genommen wird.
- Die Zuständigkeit für die Wahl der Verwaltungsräte wechselt vom Stadtrat zum Gemeinderat. Das zuständige Mitglied des Gemeinderats nimmt von Amtes wegen Einsitz in den Verwaltungsrat, dessen Präsidium durch eine unabhängige Persönlichkeit ausgeübt wird. Der Gemeinderat erlässt nach Anhörung der Aufsichtskommission des Stadtrats ein unternehmensspezifisches Anforderungsprofil für den Verwaltungsrat.
- Der Gemeinderat prüft die Umsetzung der Eignerstrategie, genehmigt den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung. Er hat ein Weisungsrecht bezüglich der Umsetzung der Eignerstrategie und kann aus wichtigen Gründen den Verwaltungsrat abberufen.
- Der Stadtrat als Oberaufsicht kontrolliert, ob der Gemeinderat seinen Steuerungs- und Aufsichtsfunktionen nachkommt. Der Gemeinderat erstattet ihm dazu Bericht über die Umsetzung des Leistungsauftrags. Die Aufsichtskommission verfügt über alle Einsichts- und Informationsrechte zur Wahrnehmung ihrer Aufgabe.

Das teilrevidierte Anstaltsreglement SVB trat auf den 1. November 2020 in Kraft.

2.2. Eignerstrategie 2021-2028

Im Hinblick auf den Ablauf der Eigentümerstrategie 2017-2020 erarbeitete die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün im Austausch mit den anderen Direktionen und BERNMOBIL den Entwurf der Eignerstrategie 2021-2028. Coronabedingt verzögerte sich die reglementarisch vorgesehene Anhörung der Aufsichtskommission. Deren Anregung nach einer stärkeren Fokussierung auf das Thema der nachhaltigen Mobilität nahm der Gemeinderat auf und verabschiedete die Eignerstrategie am 16. September 2020. Mit SRB 2021-60 nahm der Stadtrat am 4. März 2021 zustimmend von der Eignerstrategie Kenntnis und beschloss ergänzend drei Planungserklärungen, welche insbesondere Zielsetzungen zum Gebäudeenergieverbrauch anregen, die der städtischen Energie- und Klimastrategie entsprechen. Der Gemeinderat wird zu diesen Erklärungen im Rahmen der Berichterstattung 2021 Stellung nehmen.

2.3. Verwaltungsrat

Auf das Ende der laufenden Legislatur traten Barbara Schaerer (Mitglied seit 2004), Gemeinderat Michael Aebersold (Mitglied seit 2017) und Gemeinderätin Ursula Wyss (Verwaltungsratspräsidentin von Amtes wegen seit 2013) aus dem Verwaltungsrat BERNMOBIL zurück.

Gemäss teilrevidiertem Anstaltsreglement nimmt neu die Direktorin / der Direktor der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün von Amtes wegen einen ordentlichen Verwaltungsratssitz ein; seit 1. Januar 2021 amtet Marieke Kruit als Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und nimmt damit Einsitz in den Verwaltungsrat BERNMOBIL.

Für die verbleibenden zwei Vakanzen führte der Gemeinderat erstmals in eigener Kompetenz ein Auswahlverfahren durch:

In einem ersten Schritt erarbeitete der Gemeinderat den Entwurf für das Anforderungsprofil des Verwaltungsrats und hörte dazu am 24. August 2020 die Aufsichtskommission des Stadtrats an. Die Aufsichtskommission regte eine stärkere Berücksichtigung der Kompetenzen zu den Themen Nachhaltigkeit, Service Public, Personalpolitik, Stakeholder Management sowie Kundenbedürfnisse an. Zudem empfahl sie eine Bestimmung, wonach im Verwaltungsrat beide Geschlechter mit mindestens zwei, wünschbar drei Personen vertreten sein sollen. Zudem soll die Altersspanne von 15 auf 25 Jahre angepasst werden. Der Gemeinderat passte das Anforderungsprofil entsprechend den Anregungen der Kommission an und verabschiedete es am 2. September 2020.

Gestützt auf das Anforderungsprofil startete er danach das Auswahlverfahren. Um die Einhaltung des Anforderungsprofils zu gewährleisten, entschied sich der Gemeinderat, die Ausschreibung ausschliesslich an Frauen zu richten. Für die beiden ausgeschriebenen Sitze gingen zahlreiche qualitativ hochstehende Bewerbungen ein.

Als neue Verwaltungsratspräsidentin wählte der Gemeinderat am 9. Dezember 2020 die Betriebsökonomin Marta Kwiatkowski, die über langjährige Managementenerfahrung bei der SBB AG verfügt und seit 2014 in leitender Funktion beim Gottlieb-Duttweiler-Institut (GDI) tätig ist. Als neues ordentliches Mitglied des Verwaltungsrats wurde die Elektroingenieurin Corinne Ribeli gewählt, die in führender Position in einem Unternehmen der Maschinenindustrie tätig ist. Weiter bestätigte der Gemeinderat für die Amtsdauer 2021-2024 die bisherigen Mitglieder Christian Burren, Christoph Erb, Rahel Imobersteg sowie Severin Rangosch.

2.4. Reglementarische Aufsicht

Neben den Quartalsgesprächen der zuständigen Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün mit dem Direktor BERNMOBIL fand im April 2020 das Jahrestreffen zwischen dem Gemeinderat und dem Verwaltungsrat statt. Themen des Austauschs waren der Stand der Umsetzung der Eigentümerstrategie, insbesondere im Bereich der Energie- und Klimaziele sowie die Umsetzung der Teilrevision des Anstaltsreglements.

3. Geschäftsbericht und Jahresrechnung

3.1. Geschäftsbericht 2020

Das Coronavirus prägte die Geschäftstätigkeit von BERNMOBIL im Jahr 2020. Mit dem Lockdown Mitte März 2020 brachen die Fahrgastzahlen und damit auch die Verkehrserträge in einer unvorhersehbaren Grössenordnung ein. Noch ist nicht absehbar, wann das Niveau vor der Pandemie wieder erreicht wird. Verpflichtet, das Grundangebot weiterhin bereitzustellen, konnten die Kosten nicht in erheblichem bzw. erforderlichem Masse reduziert werden.

Wichtigste Ereignisse 2020

März	Angebotsreduktion aufgrund des Covid-19-Lockdowns
Juli	Einführung der Maskenpflicht im ÖV
September	Gleisinstandsetzungsarbeiten in Wabern
Oktober	ÖV und Velo "zusammen unterwegs"
November	Entscheid zur Erweiterung ÖV Plus-App (LU/GR)
Dezember	Einreichung Bewilligungsdossier Tram Bern-Ostermundigen

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Mit 70'348'000 Personen hat die Anzahl beförderter Fahrgäste aufgrund der Massnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus im Jahr 2020 um fast ein Drittel abgenommen. Am Tiefpunkt der Entwicklung Ende März waren im Vergleich zu den Vorjahren noch rund 30 Prozent der Fahrgäste mit Tram und Bus unterwegs. Zwischen Mitte März und Mitte Mai reduzierte BERNMOBIL das Angebot in Absprache mit den Bestellern und den anderen Transportunternehmen. Bis Mitte Oktober 2020 stiegen die Fahrgastfrequenzen wieder kontinuierlich auf rund 80 Prozent der Fahrgäste verglichen mit der Vorjahresperiode an, um mit dem Beginn der zweiten Pandemiewelle wieder auf rund 60 Prozent zu sinken. Damit gingen erhebliche Mindererträge einher.



Abbildung 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen BERNMOBIL prozentual im Vergleich zum Vorjahr

Angebotsveränderungen

Die mit dem Fahrplan 2020 eingeführte Neuverknüpfung der Trolleybuslinien hat sich bewährt. Dabei wurde die Linie 12, bisher Zentrum Paul Klee – Bahnhof Bern – Länggasse, neu verknüpft zu Zentrum Paul Klee – Bahnhof Bern – Holligen; die Linie 20, bisher Wyler – Bahnhof Bern, wurde verlängert nach Länggasse und die Linie 11, bisher P+R Neufeld – Bahnhof Bern – Insel, wurde verkürzt bis Bahnhof Bern. Dank dem zusätzlichen Platzangebot der Doppelgelenktrolleybusse auf der neu formierten Linie 20 konnten die Kapazitätsengpässe auf dem Abschnitt Bern Bahnhof – Länggasse vermindert werden. Auf der Linie 10 Köniz/Schliern – Ostermundigen funktioniert das neue Angebotskonzept mit einem 2,5-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Köniz Schloss und Ostermundigen Wegmühlegässli seit Dezember 2019 zufriedenstellend.

Weiter wurde im Dezember 2019 der Betrieb der neuen Buslinien in der Region Münsingen/Belp erfolgreich aufgenommen.

Mit dem Fahrplan 2021 hat sich einzig die Führung der Buslinie 29 im Gebiet Ried in Niederwangen zur Erschliessung der neuen Überbauung Papillon geändert.

Angebotsplanungen

2022 soll die Trolleybuslinie 12 bis zum Warmbächliweg verlängert werden, um die neue Überbauung «Holliger» zu erschliessen.

Per Fahrplan 2022 will der Kanton Bern das Nachtangebot am Wochenende (Moonliner) ins bestellte Angebot aufnehmen und ausbauen. Damit werden künftig auch die ordentlichen Fahrausweise wie GA, Libero-Abonnemente etc. beim Nachtangebot anerkannt. Dank dieser Massnahme kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Region Bern gestärkt werden.

Fahrzeuge

Im Geschäftsjahr blieb die Fahrzeugflotte von BERNMOBIL unverändert.

Ab 2023 werden die neuen «Tramlinks» auf dem Tramnetz von Bern fahren. Zusammen mit dem Fahrzeughersteller wird die Inbetriebnahme intensiv vorbereitet. Damit wird fahrzeugseitig das Liniennetz von BERNMOBIL vollständig hindernisfrei sein.

Ende 2020 sind als Ersatz für die erste Tranche «Gasbusse» Hybrid-Gelenk- und Standardbusse öffentlich ausgeschrieben worden. Nach vertieften Abklärungen entschied sich BERNMOBIL in Absprache mit dem Kanton gegen die Beschaffung von elektrischen Fahrzeugen, da diese für den geplanten Einsatzzweck schlecht geeignet und ihr Einsatz vergleichsweise unwirtschaftlich gewesen wären.

Anfang 2021 hat BERNMOBIL die Beschaffung von 14 batteriebetriebenen Elektro-Gelenkbussen publiziert. Die Linie 19 und die Linie 21 werden ab Anfang 2023 auf elektrischen Betrieb mit Schnellladestationen an den Endhaltestellen umgestellt werden. Hier ist die Finanzierung dank zusätzlichen Beiträgen des Kantons und des ewb-Ökofonds gesichert. Der Pilotbetrieb mit fünf Elektro-Gelenkbussen auf der Linie 17 hat gezeigt, dass ein fahrplanmässiger Linienbetrieb mit Batteriebusen ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz möglich ist.

In einem Pilotversuch sammelt BERNMOBIL zusammen mit der Stadt und anderen Partnern seit Mitte 2019 erste Erfahrungen mit dem Betrieb eines selbstfahrenden Fahrzeugs. Der Versuch in

den Quartieren Matte und Marzili läuft noch bis Mitte 2021. Danach will BERNMOBIL gemeinsam mit weiteren Partnern die Aktivitäten im Thema automatisiertes Fahren vorantreiben.

Mitarbeitende

Erstmals weist BERNMOBIL mehr als 1'000 Mitarbeitende auf. Die Anzahl Vollzeitstellen stieg im Jahr 2020 wie in den Vorjahren um rund 20 Stellen an, was weitgehend auf die Übernahme der Buslinien im Raum Münsingen/Belp zurückzuführen ist. Dank gezielten Bemühungen stieg der Frauenanteil im vergangenen Jahr von 18,6 auf 19,8 Prozent weiter an. Mit neuen Teilzeitmodellen im Fahrdienst will BERNMOBIL die Vereinbarkeit von Beruf sowie Familie und Freizeit weiter verbessern. Die Absenzenquote betrug 2020 unternehmensweit 6,1 Prozent, wobei der Vergleich mit dem Vorjahr (5,73 Prozent) aufgrund der Pandemie nur bedingt möglich ist. Die Fluktuationsrate betrug unternehmensweit 5,15 Prozent (2019: 6,85 Prozent). BERNMOBIL erhielt 2020 als erstes Transportunternehmen der Schweiz das Zertifikat für Chancen- und Lohngleichheit des Vereins für Chancen- und Lohngleichheit Schweiz (VCLG).

Zur Stärkung der Kommunikation und Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens hat BERNMOBIL ein Social Intranet eingeführt. Die Digitalisierung der Arbeitsabläufe und der Zusammenarbeit haben durch die Pandemie einen zusätzlichen Schub erhalten. Dazu hat BERNMOBIL ein internes Datenschutzreglement erlassen, womit die rechtliche Grundlage und ein klarer Rahmen für die Bearbeitung der Mitarbeitendendaten geschaffen wurde.

Die Pandemie stellte alle Mitarbeitenden vor neue und grosse Herausforderungen. Dem Schutz der Mitarbeitenden vor Ansteckung räumt BERNMOBIL oberste Priorität ein. Durch die Schliessung der ersten Bustüre und der Absperrung der vordersten Sitzreihe können die Fahrerinnen und Fahrer rasch und wirkungsvoll geschützt werden. Auch in den übrigen Bereichen hat BERNMOBIL rasch angemessene Schutzmassnahmen getroffen. Es entstanden keine personellen Engpässe. Das fahrplanmässige Angebot konnte jederzeit sichergestellt werden.

3.2. Rechnungsabschluss 2020

Gemäss Artikel 15 des Anstaltsreglements SVB genehmigt der Gemeinderat die Jahresrechnung.

Am 15. März 2021 hat der Verwaltungsrat BERNMOBIL den Jahresabschluss 2020 und seinen Antrag zur Ergebnisverwendung dem Gemeinderat unter Beilage folgender Unterlagen übermittelt:

- Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat zur Jahresrechnung 2020 (Konzern und Stammhaus);
- Jahresrechnung 2020 (bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang) nach Swiss GAAP FER;
- Umfassender Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat;
- Finanzbericht zur Jahresrechnung 2020;
- Bericht über die Spezialprüfung Subventionen zur Jahresrechnung 2020;
- Konzernrechnung 2020.

Gemäss den angepassten Aufsichtsregeln zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf die Genehmigung der Jahresrechnung, prüft aber die genehmigte Jahresrechnung.

Im Auftrag des Verwaltungsrats führte die Revisionsstelle Gfeller + Partner AG die Spezialprüfung Subventionen durch und erstattete dazu dem Verwaltungsrat Bericht.

Für die Jahresrechnung 2020 wurde erstmals ein Konzernabschluss erstellt. Bei der Erstkonsolidierung wurde auf einen Vorjahresvergleich verzichtet. Ab 2021 werden die Vorjahreszahlen integriert sein. Da im Konzernabschluss nebst dem Stammhaus lediglich zwei Beteiligungen (Tram Bern Ostermundigen AG und Verkehrsfachschule Schweiz AG) enthalten sind und die zahlenmässigen Unterschiede zwischen Konzernabschluss und Abschluss Stammhaus im Jahr 2020 unwesentlich sind, wird nachstehend nur auf den rechtlich relevanten Abschluss des Stammhauses Bezug genommen.

Trotz des erwähnten Nachfrageeinbruchs von bis zu 70 Prozent konnte BERNMOBIL das Angebot aufgrund der behördlichen Vorgaben nur beschränkt reduzieren. Die Transportunternehmen mussten ein Grundangebot respektive den Service Public stets aufrechterhalten.

BERNMOBIL verlor bei den Verkehrserträgen gegenüber dem Vorjahr 29,5 Mio. Franken an Einnahmen. Insbesondere die Erträge im Libero Tarifverbund und beim Generalabonnement (GA) sanken wesentlich. Hinzu kam der unabhängig von der Pandemie beschlossene Wegfall des Kantonsbeitrags an den Libero-Tarifverbund.

Mit der Verabschiedung des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise am 25. September 2020 beschlossen die Eidgenössischen Räte Unterstützungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr.

Der Verwaltungsrat BERNMOBIL legte dem Gemeinderat den folgenden Antrag zur Ergebnisverwendung vor:

Zuweisungen und Entnahmen aus den Reserven

Das Geschäftsjahr 2020 schliesst mit einem Verlust von Fr. 19'751'410.80 ab. Die in Artikel 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1) und Artikel 67 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) geregelten Zuweisungen und Entnahmen sollen wie folgt vorgenommen werden:

Verwendung des Bilanzergebnis	2020
Gewinnvortrag	22'957
Jahresverlust	-19'751'411
Bilanzverlust	-19'728'454
Entnahme aus Spezialreserven Ortsverkehr (Art. 36 PBG)	16'715'842
Entnahme aus Spezialreserven Regionalverkehr (Art. 36 PBG)	2'970'828
Zuweisung an Spezialreserven Infrastruktur (Art. 67 EBG)	-99'514
Zuweisung an Reserven gemäss Anstaltsreglement	0
Entnahme aus Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen	487'422
Zuweisung an Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen	-323'167
Gewinnvortrag	22'957

Die beantragte Ergebnisverwendung wirkt sich wie folgt auf die Reservepositionen der Bilanz aus:

	31.12.2020	Gewinn- verwendung 2020	01.01.2021
Spezialreserven Ortsverkehr	17'607'732	-16'715'842	891'890
Spezialreserven RPV	2'514'308	-2'970'828	-456'520
Spezialreserven Infrastruktur	-655'125	99'514	-555'611
Total Spezialreserven	19'466'915	-19'587'156	-120'241
Reserve gem. Anstaltsreglement	9'993'087	0	9'993'087
Total	29'460'002	-19'587'156	9'872'846

Spezialreserve Ortsverkehr, regionaler Personenverkehr und Infrastruktur

Der Jahresverlust von Fr. 2'970'828.00 in der Sparte Regionaler Personenverkehr (RPV) wird nicht vollumfänglich durch die Spezialreserve gedeckt. Für den nicht gedeckten Betrag von Fr. 456'520.00, zuzüglich der Vorsteuerkürzung, wird BERNMOBIL beim BAV und beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) ein Gesuch für Unterstützung einreichen. In den Sparten Ortsverkehr und Infrastruktur sind keine Unterstützungsmassnahmen notwendig. Damit beträgt der Saldo der Spezialreserve Ortsverkehr, Regionaler Personenverkehr und Infrastruktur (übergeordnetes Recht) nach Gewinnverwendung - Fr. 120'241.00 (Negativsaldo).

Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen

Der Erfolg der gewerblichen Leistungen betrug im Geschäftsjahr 2020 Fr. 323'167.00. Dieser Betrag wird in die gleichlautende Spezialfinanzierung eingelegt.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden folgende Hauptvorhaben aus der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen finanziert:

- BERNMOBIL finanziert die Stiftung BERNMOBIL historique für das Jahr 2020 mit einem Betrag von Fr. 50'000.00;
- Für den Pilotversuch selbstfahrendes Fahrzeug im öffentlichen Verkehr wurden Fr. 280'000.00 für die Phase 1 entnommen;
- Für das Projekt City Bundle wurden Kosten von Fr. 147'000.00 über die gewerblichen Leistungen finanziert;
- Für den Smart-City Tag wurden Fr. 8'000.00 belastet.

Insgesamt wurden somit Fr. 487'422.00 zur Entnahme aus der Spezialfinanzierung vorgenommen.

Nach Ergebnisverwendung beträgt der Saldo der Spezialfinanzierung für gewerbliche Leistungen Fr. 2 320'124.00.

Vergütungen Verwaltungsrat

Die Vergütungen an den Verwaltungsrat betragen im Berichtsjahr Fr. 75'500.00 (Vorjahr: Fr. 74'850.00).

Revision

Die vorliegende Jahresrechnung wurde von der Revisionsstelle Gfeller + Partner AG bezüglich Einhaltung der Vorschriften nach Swiss GAAP FER, den gesetzlichen Vorschriften und von Artikel 14 SVR geprüft. Die Revisionsstelle gelangt zum Urteil, dass die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER, dem schweizerischen Gesetz und dem Anstaltsreglement vermittelt. Ferner bestätigt sie ebenfalls, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Genehmigung der Jahresrechnung und Erteilung der Décharge

Gestützt auf den Antrag der Direktion für Finanzen, Personal und Informatik beschloss der Gemeinderat am 31. März 2021:

- Gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Anstaltsreglements der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB; SSSB 764.11) den Jahresabschluss 2020 von BERNMOBIL mit einem Jahresverlust von Fr. 19'751'410.80 sowie die Verwendung des Bilanzergebnisses zu genehmigen.
- Den Konzernabschluss 2020 zu genehmigen.
- Zur Kenntnis zu nehmen, dass BERNMOBIL die Spezialfinanzierung auf gemeinderechtlicher Grundlage im Geschäftsjahr 2020 um netto Fr. 164'255.00 auf einen Bestand von Fr. 2'320'124.00 reduziert hat.
- Vom umfassenden Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung der Jahresrechnung 2020 und vom Bericht über die Spezialprüfung Subventionen zur Jahresrechnung 2020 Kenntnis zu nehmen.
- Den Mitgliedern des Verwaltungsrats gemäss Artikel 15 Absatz 3 SVR für das Jahr 2020 die Décharge zu erteilen.

Ausserordentliche Prüfung der Spartenrechnung 2019

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) und die Finanzkontrolle des Kantons Bern (KFK) haben im April 2021 die Spartenrechnung¹ 2019 von BERNMOBIL geprüft, wobei die Themen Kostenrechnung, Verkehrserlöse, Reserven, Nebengeschäfte, Nebenerlöse sowie Geschäfte mit Nahestehenden untersucht wurden.

Die Prüfung ergab, dass die Kostenrechnung gut abgebildet, umfassend dokumentiert und nachvollziehbar dargestellt ist. Interne Prozesse und Offertprozesse sind gut dokumentiert und strukturiert. Die Planung der Verkehrserlöse ist nachvollziehbar.

¹ Darunter sind die Kosten- und Ertragsrechnung der verschiedenen Geschäftssparten zu verstehen. Bei BERNMOBIL bestehen die Sparten Ortsverkehr, Regionaler Personenverkehr und Infrastruktur (Tram).

Bei den Nebengeschäften bestehen keine Hinweise auf Quersubventionierungen. Es wurden keine Anzeichen dafür gefunden, dass Geschäfte mit Nahestehenden nicht zu Marktkonditionen abgewickelt wurden. Die Prüforgane von Bund und Kanton attestieren BERNMOBIL eine konstruktive Zusammenarbeit.

Weitere Informationen zu Geschäftsbericht und Jahresrechnung sind unter folgendem Link verfügbar: <https://geschaeftsbericht.bernmobil.ch/de/?oid=1&lang=de>. Der Text des Geschäftsberichts und der Finanzbericht liegen dem Leistungsauftragsbericht bei.

4. Umsetzung der Eigentümerstrategie 2017-2020

Die Eigentümerstrategie BERNMOBIL 2017-2020 enthält insgesamt acht Ziele, zu deren Umsetzungsstand vorliegend berichtet wird. Dabei ist zu beachten, dass die Strategieperiode mit dem Berichtsjahr abgeschlossen und der Gemeinderat im September 2020 nach Anhörung der Aufsichtskommission die neue Eignerstrategie für die Jahre 2021-2028 verabschiedet hat (vgl. Kapitel 2.2).

4.1. Oberziel 1: BERNMOBIL und die städtische Verkehrsstrategie

BERNMOBIL soll auf seinem Liniennetz zukünftig mehr Fahrgäste transportieren, seine Transportkapazität gemäss den Nachfrageprognosen ausbauen und die strategischen Infrastrukturprojekte (namentlich Tram Bern-Ostermundigen) zusammen mit Kanton, Stadt und den weiteren Partnern tatkräftig vorantreiben.

Das Unternehmen hat einen hohen Marktanteil am städtischen Verkehr. Die Coronapandemie hat die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr jedoch um 32 Prozent einbrechen lassen. Der Rückgang war im städtischen Netz grösser als auf den Linien im Raum Münsingen/Kehrsatz und auf den Quartier- und Tangentiallinien. Dies war vermutlich darauf zurückzuführen, dass einerseits Fahrten ins Zentrum wegen Homeoffice und zeitweilig geschlossenen Läden zurückgingen und andererseits im Regional-, Tangential- und Quartiernetz die gefahrenen Distanzen länger sind und somit das Umsteigen auf Fuss- und Veloverkehr weniger naheliegend ist.

Die Anzahl der stark belasteten bis überlasteten Kurse hat im vergangenen Jahr aufgrund des pandemiebedingten Nachfragerückgangs stark abgenommen. Ausnahme war die Linie 12 im Abschnitt Hirschengraben – Inselplatz, deren Auslastung zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen sehr stark und am Abend beträchtlich zugenommen hat. In der im März 2021 unter Federführung des Kantons Bern abgeschlossenen Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) werden mittel- bis langfristig umsetzbare Lösungen für diesen Kapazitätsengpass vorgelegt².

Bei den Infrastrukturprojekten von BERNMOBIL waren im vergangenen Jahr deutliche Fortschritte zu verzeichnen. Beim Tram Bern-Ostermundigen konnte das überarbeitete Projektdossier beim Bund eingereicht werden, womit das Plangenehmigungsverfahren wiederaufgenommen wird. Im Zusammenhang damit wurde auch die Erweiterung des Tramdepots Bolligenstrasse vorangetrieben. Bei «Dr nöi Breitsch» konnte die Baubewilligung erlangt werden. Die Bauarbeiten am Viktoriaplatz wurden im September 2020 gestartet, im Sommer 2021 werden sie auch im Bereich Breitenrainplatz und Rodtmattstrasse beginnen. Die Arbeiten zur Verlängerung der Trolleybuslinie 12 bis zum Warmbächliweg starteten wie vorgesehen 2020.

Einen wichtigen Beitrag zur Kapazitätserhöhung wird auch die Umstellung der Linie 10, Bern – Köniz – Schliern auf den Betrieb mit Doppelgelenktrolleybussen darstellen. Dieses Vorhaben

² Nähere Informationen unter: https://www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2021/03/20210331_1534_doppelgelenkbussefuerdasinselareal

konnte 2020 durch die Erarbeitung einer Planungsstudie³ entscheidend vorangetrieben werden. Dank diesen grösseren Fahrzeugen soll auf der Linie 10 ab 2025 die Transportkapazität und die Fahrplanstabilität deutlich verbessert werden können. Der Bund hat seine Bereitschaft signalisiert, diese Massnahme aus Mitteln des Agglomerationsprogrammes mitzufinanzieren.

4.2. Oberziel 2: Beitrag zur städtischen Energie- und Klimastrategie

BERNMOBIL setzt die spezifischen Zielsetzungen der städtischen Energie- und Klimastrategie 2015 (Massnahme 5b «Energieeffizienz im öV steigern» und Massnahme 6.4 «Zielwerte für die Stadtverwaltung») um. BERNMOBIL soll bis 2025 den Verbrauch fossiler Energie für die Traktion im Stadtnetz um 30 Prozent und den generellen Energieverbrauch um 20 Prozent reduzieren (Basisjahr: 2008, gemessen in Personenkilometer). Im Zeithorizont 2040 soll BERNMOBIL seine Fahrzeugflotte ausschliesslich mit erneuerbarer Energie betreiben.

Coronabedingt lässt sich die energie- und klimastrategische Performance von BERNMOBIL im vergangenen Jahr nur schwer mit den Vorjahren vergleichen. Der Rückgang der Nachfrage bei weitgehend gleich gebliebener Transportleistung und Traktionsart erhöht zwangsläufig die spezifischen Verbrauchswerte.

Reduktion des Verbrauchs fossiler Energie

Der relative Verbrauch fossiler Energie gemessen in Personenkilometer ist gegenüber 2008 um 7,5 Prozent gesunken. In absoluten Zahlen sank der Verbrauch fossiler Treibstoffe seit 2008 um 23 Prozent. Die Verbesserung beim Treibstoffverbrauch ist bisher in erster Linie auf den Einsatz von Hybridbussen zurückzuführen. Seit Ende 2016 sind 21 solcher Fahrzeuge im Betrieb. Verbrauchssteigernd wirkt sich dagegen der generell zunehmende Bedarf an Klimatisierung aus.

Bis 2028 plant BERNMOBIL, das Ziel der Eigentümerstrategie schrittweise zu erreichen bzw. zu übertreffen:

- Ab 2022 sollen 36 Hybridbusse als Teilersatz für die erste Generation Gasbusse eingesetzt werden. Hybridbusse stossen im Vergleich zu den Gasbussen rund 20 Prozent weniger Klimagase aus. Obwohl eine Beschaffung von elektrisch betriebenen Bussen leider nicht möglich war (vgl. Kapitel 3.1. vorne), kann mit diesem Teilersatz trotzdem ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der städtischen Energie- und Klimaziele geleistet werden. Die Fahrzeuge werden in einer ersten Phase vor allem auf der Linie 10 zwischen Ostermundigen und Köniz unterwegs sein. Später sollen sie weitgehend nur noch für Zusatzkurse zu den Hauptverkehrszeiten sowie für Ersatzbetriebe bei Unterbrüchen von Tramlinien eingesetzt werden und damit eine deutlich geringere Fahrleistung erbringen als heute. Es stellt dies voraussichtlich die letzte Beschaffung fossil betriebener Busse durch BERNMOBIL dar.
- Ab 2023 sollen die beiden Buslinien 19 und 21 elektrisch und damit klimaneutral betrieben werden. Dazu hat BERNMOBIL Anfang 2021 die Ausschreibung von 14 batterieelektrischen

³ <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/Buslinie-10-Bern-Koeniz.php>

Bussen (E-Gelenkbusse) gestartet. Zur Finanzierung der zusätzlichen Investitionskosten haben der Kanton und der ewb-Ökofonds Beiträge zugesichert. Der Kanton übernimmt ebenfalls allfällige zusätzliche Betriebskosten.

- Ab 2025 ist auf der Linie 10, Bern-Köniz der Einsatz von klimaneutralen Doppelgelenktrolleybussen geplant (vgl. Kapitel 4.1). Die Projektierung der dafür nötigen Fahrleitungs-, Strassen- und Betriebsinfrastruktur ist Anfang 2021 aufgenommen worden. Zur Finanzierung der Investitionen können unter anderem Agglomerationsmittel eingesetzt werden, welche ursprünglich für das Tram Bern-Köniz vorgesehen waren.
- Voraussichtlich 2028 wird Tram Bern-Ostermundigen seinen Betrieb aufnehmen, womit auch diese Linie klimaneutral wird.

Reduktion des generellen Energieverbrauchs

Der generelle Energieverbrauch pro Personenkilometer sank im Zeitraum 2008 bis 2019 um 20 Prozent, womit das Ziel der Eigentümerstrategie erreicht wurde. Wegen des coronabedingten Fahrgastrückgangs bei weitgehend gleich gebliebener Fahrleistung erfolgte 2020 ein Wiederanstieg des generellen Energieverbrauchs. Nach Abflauen der Pandemie ist zu erwarten, dass die Nachfrage wieder zunehmen wird. Gleichzeitig wird sich mit den dargestellten Massnahmen zur Linienelektrifizierung auch die Energieeffizienz erhöhen. Damit ist zu erwarten, dass der Energieverbrauch pro Personenkilometer bis 2025 im Vergleich zu 2008 um 20 Prozent oder mehr gesenkt werden kann.

Vollständig klimaneutrale Fahrzeugflotte bis 2040

Mit den dargestellten Massnahmen wird bis 2028 das Hauptliniennetz (Tram und Bus) von BERNMOBIL vollständig klimaneutral betrieben werden. Es verbleiben eine Reihe von Tangential- und Quartierlinien, welche in den kommenden Jahren ebenfalls auf klimaneutralen Betrieb umgestellt werden sollen. Die Linie 28 mit einer vergleichsweise hohen Fahrleistung, deren Fahrzeuge demnächst zu ersetzen sind, steht hier im Vordergrund. Auch auf weiteren Quartierlinien mit geringeren Fahrleistungen (beispielsweise Linie 27, Niederwangen-Weyermannshaus) ist die Antriebsart zu überprüfen. Diese Linien bedienen zudem mehrheitlich das Gebiet weiterer Gemeinden mit, weshalb eine Finanzierungsbeteiligung dieser Gemeinden an den zusätzlichen Investitionskosten zu prüfen ist.

4.3. Oberziel 3: Innovationen für eine nachhaltige Mobilität

Um das öffentliche Mobilitätsangebot noch ressourcenschonender, umwelt- und benutzerfreundlicher zu gestalten, ist der technische Fortschritt zu nutzen und zu fördern. BERNMOBIL soll hier schweizweit eine führende Rolle spielen, indem das Unternehmen neue Technologien, namentlich zur fahrdrahtlosen Energieeinspeisung auf ihre Praxistauglichkeit hin überprüft und die grundlegenden Trends im Bereich Mobilität (Digitalisierung, Sharing usw.) verfolgt sowie sich an der Entwicklung einer gemeinsamen Strategie der Branche hierzu beteiligt.

Wie unter Oberziel 2 ausgeführt, hat sich die Technologie batteriegestützter Elektrobusse (E-Busse) in den vergangenen Jahren stark weiterentwickelt. Für Linien mit geringeren bis mittleren Kapazitätsansprüchen liegen unterdessen europaweit zahlreiche Betriebserfahrungen vor, welche überwiegend positiv ausfallen. Auch der Pilotbetrieb von BERNMOBIL auf der Linie 17 seit

Anfang 2019 zeitigt gute Resultate. Insbesondere ist die Verfügbarkeit der Busse sehr hoch. Diese Technologie kann somit in diesen Anwendungsbereichen als einsatzreif bezeichnet werden. Eine Ausnahme bildet der Einsatz auf Linien mit hohen Kapazitätsanforderungen (beispielsweise Linie 10, Bern-Köniz). Hier zeigt sich die traditionelle Trolleybustraktion immer noch als überlegen, umso mehr als sie ebenfalls von den Innovationen im Batteriebereich profitieren und die aufwändige Installation von Fahrleitungen auf weniger als die Hälfte der Linienlänge reduziert werden kann. Es müssen in diesem Bereich somit nicht mehr primär technische, sondern finanzielle Hindernisse für die flächendeckende Umsetzung des elektrischen Betriebs von Busflotten überwunden werden. Im Sinne der Eigentümerstrategie 2017-2020 kann das Ziel als erreicht betrachtet werden.

Der Pilotversuch mit selbstfahrenden Kleinbussen im Matte/Marziliquartier startete im Sommer 2019 mit einem Fahrzeug. Er erreichte bis im Spätherbst zufriedenstellende bis gute Zuverlässigkeits- und Fahrgastwerte. Die Limitationen der Sensortechnologie zur Erkennung der Umgebung und der anderen Verkehrsteilnehmenden zeigten sich deutlich und führten zu sehr tiefen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Probleme in der konventionellen Antriebstechnologie des Fahrzeugs zwangen dazu, die Linie zu verkürzen, da die geplante Endhaltestelle Bärenpark am Klösterlistutz nicht angefahren werden konnte. Zwischen März und Juni 2020 musste der Betrieb wegen der Pandemie bzw. dem dadurch bedingten Lockdown eingestellt werden. Für den Sommer 2020 war beabsichtigt, die Phase 2 des Versuchs mit zwei neuen selbstfahrenden Fahrzeugen der nächsten Generation aufzunehmen, um ein neues Angebotskonzept testen zu können. Wegen diverser technischer Probleme an den Fahrzeugen verzögerte sich der Start der Phase 2 und musste sodann wegen der sich verschlechternden Pandemiesituation bis ins Frühjahr 2021 verschoben werden. Anfang März 2021 konnte der Versuch den Betrieb wiederaufnehmen und ist seither stabil unterwegs. Bis zum Abschluss des Versuchs im Sommer 2021 wird ein Rufbusangebot getestet.

Die Erfahrungen des Pilotversuchs (und der Erfahrungsaustausch mit anderen in diesem Bereich aktiven Transportunternehmen) zeigt, dass die Technologie des autonomen Fahrens im öffentlichen Verkehr von einer Umsetzung noch mindestens ein bis zwei Jahrzehnte entfernt ist. Das grösste Potenzial für eine Einführung besteht aus heutiger Sicht in der «letzten Meile», d.h. bei Zubringerlinien, welche eher schwach besiedelte Gebiete mit dem bestehenden ÖV-Netz verknüpfen sowie auf Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen. Der autonome Betrieb von Linien mit hohem Passagieraufkommen auf stark frequentierten Strassen scheint hingegen aus heutiger Sicht noch nicht erreichbar. BERNMOBIL will nach Abschluss des Pilotversuchs seine Aktivitäten in diesem Bereich mit denjenigen anderer Transportunternehmen bündeln und hat zu diesem Zweck die Gründung einer Vereinigung initiiert.

Weiter bemüht sich BERNMOBIL, zusammen mit Partnerunternehmen neue Angebote bzw. die Bündelung bestehender Angebote im Bereich der «Shared Mobility» zu entwickeln. Die Finanzierung solcher Projekte gestaltet sich schwierig, da die Besteller (Kanton, Bund) den Einsatz von Abgeltungsmitteln für solche Zwecke untersagen. In Zusammenarbeit mit der SBB, den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) und den Basler Verkehrsbetrieben (BVB) konnte Anfang 2021 das Projekt «Yumuv» gestartet werden. Dabei werden sogenannte «Mobilitäts-Bundles» – eine Kombination von Angeboten des öffentlichen Verkehrs und von Leihverkehrsmitteln – entwickelt und über eine App vermarktet werden.

4.4. Oberziel 4: Kundenfreundlichkeit

Attraktive Preise und bedürfnisgerechter Umgang mit allen Kundengruppen sind wichtige Angebots Elemente. BERNMOBIL soll sich deshalb im Libero-Tarifverbund für eine ausgewogene Weiterentwicklung des Tarifsystems einsetzen und zusammen mit der Stadt und weiteren Partnern hindernisfreie Transport- und Kundendienstleistungen anbieten.

Die generelle, durch eine unabhängige Umfrage erhobene Kundenzufriedenheit ist seit 2009 kontinuierlich gestiegen und belief sich 2018 auf einer 5-Skala auf 4,39 Punkte. Die für 2021 geplante Kundenzufriedenheitsumfrage wurde pandemiebedingt auf 2022 verschoben.

In den Tarifsegmenten Einzel- und Mehrfahrtenkarten für «Kurzstrecke» und die Zonen 100/101 ist eine vorteilhafte Entwicklung im Vergleich zum Gesamtangebot des Tarifverbunds festzustellen, wobei sie bei den Tarifprodukten inklusive Halbtaxabonnement ausgeprägter ist, als bei den Vollpreisangeboten. Bei Abonnementspreisen bewegt sich Libero im schweizweiten Vergleich im oberen Bereich. Der Liberoverbund ist gefordert, eine kohärente Tarifpolitik zu verfolgen, der die Kundinnen und Kunden aller Tarifzonen gleichbehandelt. Die letzte generelle Preiserhöhung im Liberoverbund fand im Dezember 2017 statt. Auf den Fahrplanwechsel 2022 sind keine Tarifmassnahmen geplant.

Ab 2023 wird der gesamte Fahrzeugpark (Bus und Tram) von BERNMOBIL den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechen. Momentan wird die Betriebsaufnahme der neuen Tramkompositionen insbesondere auf der Linie 6 intensiv vorbereitet.

Der institutionalisierte Austausch mit den in der Behindertenkonferenz Region Bern (BRB) zusammengeschlossenen Verbänden konnte 2020 pandemiebedingt nur eingeschränkt gepflegt werden. Insbesondere zur Frage des Layouts von neuen Abfahrtsanzeigen fanden dennoch Besprechungen statt. Weiter wurde im vergangenen Jahr die Überarbeitung der ÖV-Plus-App zur Erreichung eines barrierefreien Zugangs in Zusammenarbeit mit der Stiftung «Access for All» verfolgt. Eine barrierefreie Version der App wird im ersten Halbjahr 2021 veröffentlicht.

4.5. Oberziel 5: Sozialpartnerschaft, Diversität und Arbeitsintegration

An BERNMOBIL als städtisches Unternehmen werden grundsätzlich die gleichen Ansprüche gestellt wie an die Stadtverwaltung. Vom Unternehmen wird erwartet, dass es seine Mitarbeitenden im Sinne des eidg. Mitwirkungsgesetzes (SR 822.14) und des städtischen Personalrechts einbezieht, sie gemäss dem kantonalen Branchen-Gesamtarbeitsvertrag beschäftigt und einen angemessenen Beitrag an die Arbeitsintegration in verschiedener Hinsicht leistet.

Auch 2020 fand ein regelmässiger, direkter Austausch zwischen der Direktion BERNMOBIL und dem Personalausschuss sowie den Gewerkschaften statt. In spezifischen Arbeitsgruppen wurden die Themen Arbeitszeitsystem, interne Kommunikation, Mitarbeitendenentwicklung und Dienstkleider bearbeitet. In der Personalbefragung 2018 belief sich die Kundenzufriedenheit in einer 10-er Skala auf 7,86 Punkte. Die nächste Befragung ist 2022 geplant. Der kantonale Branchen-Gesamtarbeitsvertrag (GAV) wie auch der betriebliche GAV wurden vollumfänglich eingehalten.

Das betriebliche Case Management leistet Mitarbeitenden mit gesundheitlichen Problemen professionelle Unterstützung. Insbesondere werden Mitarbeitende während medizinischer Rehabilitation und beruflicher Reintegration betreut, um sie wieder an ihrem angestammten Arbeitsplatz einsetzen zu können. Weiter werden Arbeitsversuche und Alternativeinsätze vermittelt. Falls erforderlich, werden auch Umplatzierungen oder Umschulungen ermöglicht, ebenso die Begleitung bei der Entwicklung neuer Berufsperspektiven.

Das Integrationsprojekt Team Sauber für die Fahrzeugreinigung ist 2020 im bestehenden Umfang weitergeführt worden. Für den erhöhten Reinigungsbedarf während der Pandemie hat BERNMOBIL darüber hinaus via RAV insgesamt 14 Arbeitsuchende temporär beschäftigt.

4.6. Oberziel 6: Gemeinsame Infrastrukturplanung

BERNMOBIL soll die Kooperation mit der Stadt zu Planung, Projektierung und Realisierung der gemeinsamen Strassen- und Traminfrastruktur vertiefen und insbesondere die gemeinsame Infrastruktur-Mehrjahresplanung intensivieren.

Im Berichtsjahr ergaben sich bei mehreren Projekten Änderungen der Ausgangslage:

- *Sanierung/Neugestaltung Helvetiaplatz*. Das Projekt wurde aus finanzpolitischen Gründen von der Stadt zurückgestellt;
- *Sanierungsprojekte Thunstrasse West, Thunplatz, Thunstrasse Ost*. Die bei der Thunstrasse West angestrebte Lösung für den Fuss- und Veloverkehr (baulich abgetrennte Führung auf dem eher schmalen Trottoir) hat im Plangenehmigungsverfahren zu zahlreichen Einsprachen und letztlich zum Abbruch des Verfahrens geführt. Da auf der Thunstrasse Ost zumindest teilweise eine vergleichbare Lösung angedacht war, müssen für beide Teilstrecken andere Lösungen gefunden werden;
- *Korrektur Thunstrasse Muri (KTM)*. Das Teilprojekt Knoten Egghölzli wurde in Absprache mit den Projektpartnern vom Gesamtprojekt abgekoppelt und neu projektiert. Die Umsetzung erfolgt in zwei Etappen.

Diese Änderungen erforderten eine Überarbeitung der gemeinsamen Infrastruktur-Mehrjahresplanung.

4.7. Oberziel 7: Ausschreibungen und strategische Kooperationen

Die Teilnahme an ÖV-Ausschreibungen sollen die Stellung des Unternehmens in der Agglomeration Bern unter Rücksichtnahme auf die politischen Sensibilitäten stärken. Strategischen Kooperationen sind zugelassen, sofern sie aus Unternehmens- und Eignersicht in einer Chancen-Risiko-Bewertung positiv beurteilt werden.

2020 kündigte der Kanton als Besteller des ÖV keine Ausschreibungen von Linien an. Folgende projektspezifische Kooperationen waren im Berichtsjahr im Gange:

- Betrieb einer gemeinsamen Datendrehscheibe mit den Verkehrsbetrieben Luzern (VBL);
- Weiterentwicklung der ÖV-Plus-App in Partnerschaft mit anderen Transportunternehmen;
- Zusammenarbeit mit Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) bei der Beschaffung und dem langfristigen Unterhalt von Rollmaterial (Tramzüge);

- Partnerprojekt selbstfahrender Kleinbus Matte-Marzili mit Stadt, ewb, Migros Aare und SBB.

4.8. Oberziel 8: Einsatz der reglementarischen Reserven

BERNMOBIL soll die Mittel der Spezialfinanzierung auf gemeinderechtlicher Grundlage in erster Linie zur Umsetzung der Ziele der Eigentümerstrategie einsetzen.

Für den Pilotversuch selbstfahrender Kleinbus (vgl. Kapitel 4.3) wurden Fr. 280'000.00 aus Mitteln der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen eingesetzt. Für das Projekt «Yumuv» wurden Fr. 170'000.00 eingesetzt. Ein Beitrag von Fr. 50'000.00 ging an die Stiftung BERNMOBIL historique. Die Reserven gem. Personenbeförderungsgesetz wurden im Berichtsjahr nicht in Anspruch genommen.

5. Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2021-2025

Am 30. April 2021 hat der Verwaltungsrat BERNMOBIL gemäss Artikel 14b des Anstaltsreglements SVB dem Gemeinderat zur Investitions- und Finanzplanung der Jahre 2021-2025 Bericht erstattet.

5.1. Methodik und Prozess der Planung

Die Finanz- und Investitionsplanung stellt die voraussehbaren, zukünftig finanzwirksamen Vorgänge dar. Sie ermittelt für die Planungsperiode die anstehenden Investitionen und ihre Finanzierung, die Einnahmen und Ausgaben sowie den sich aus Investitions- und Geschäftstätigkeit ergebenden Mittelbedarf.

Der Planungsprozess startet mit einer jährlichen Überprüfung der Unternehmensstrategie. Gestützt darauf werden die Angebotsseite (Fahrplan) während der Planungsperiode weiterentwickelt und die dafür erforderlichen Personal- und Sachressourcen ermittelt. Die Basis der Planung bildet das Budget des laufenden Jahres. Es handelt sich um eine jährlich erneuerte, rollende Planung, die nach dem Vorsichtsprinzip erstellt wird.

Das gemeinsame Bestellverfahren von Bund und Kanton wird grundsätzlich für eine zweijährige Periode durchgeführt. Wegen der aus der Pandemie resultierenden Unsicherheit hat aber der Bund entschieden, für die Jahre 2022 und 2023 nur jährliche Angebotsvereinbarungen abzuschliessen. Im Geschäftsjahr 2021 können die weiterhin entstehenden Einbussen bei den Verkehrserträgen nicht mehr durch gesetzliche Gewinnreserven gedeckt werden, da diese durch die Verluste des Geschäftsjahres 2020 bis auf einen Restbetrag von Fr. 900'000.00 aufgebraucht wurden. Deshalb lassen Bund und Kanton eine Nachverhandlung der Angebots- und Leistungsvereinbarung 2021 zu.

5.2. Angebotsplanung

Die Angebotsplanung beruht auf den kantonalen Angebotsbeschlüssen 2018-2021 und 2022-2025 sowie den entsprechenden Angebots- und Leistungsvereinbarungen.

Als wesentliche temporäre oder permanente Angebotsveränderungen sind bis 2025 zu vermerken:

2021: Umleitungsbetrieb für die Sanierung Monbijoustrasse und Breitenrainplatz (bis Ende 2022).

2022: Verlängerung der Linie 12 bis Warmbächliweg; Umsetzung des neuen Angebotskonzepts MOONLINER. BERNMOBIL wird neu 19 Linien in der Kernagglomeration Bern betreiben und weiterhin die Geschäftsführung inklusive Betriebsplanung, Leitstelle, Kommunikation und Angebotsplanung innehaben.

- 2023: Einsatz eines zusätzlichen Tramzuges auf der Linie 9 zu den Hauptverkehrszeiten; Inbetriebnahme der E-Gelenkbusse auf den Linien 19 und 21.
- 2024: Verdichtung auf den 5-Minutentakt auf der Linie 9 zu den Hauptverkehrszeiten. Trennung der beiden Linienäste der Linie 10 mit Baubeginn von Tram Bern-Ostermundigen. Betriebsaufnahme einer neuen Tangentiallinie im Nordwesten von Bern.
- 2025: Umstellung der Linie 10, Köniz/Schliern auf Betrieb mit Doppelgelenktrolleybussen.

5.3. Investitionsplanung

Die gemäss den kantonalen Vorgaben erstellte Investitionsplanung sieht in den Jahren 2021 bis 2025 Investitionen im Umfang von 478.1 Mio. Franken vor (ohne Mehrwertsteuer, vgl. Abb. 2).

In 1 000 Franken

Investitionsbereich	Total	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Rollmaterial	169'518	10'581	55'919	32'504	28'315	42'199
Betriebsanlagen	24'184	5'030	4'644	6'083	5'767	2'660
Linienbauten	20'446	1'756	590	1'500	0	16'600
übrige Investitionen	14'024	1'546	1'033	2'860	205	8'380
Sparte Infrastruktur Tram	249'922	25'545	54'355	36'413	57'823	75'786
Total	478'094	44'458	116'541	79'360	92'110	145'625

Abbildung 2: Übersicht über die geplanten Investitionen nach Bereich 2021 - 2025

In den verschiedenen Bereichen sind folgende Investitionen geplant:

Rollmaterial

Bei den Tramfahrzeugen ist momentan die Ersatz- und Neubeschaffung von 27 Tramlink-Kompositionen im Gange. Es stellt dies das grösste Rollmaterialbeschaffungsprojekt in der Geschichte von BERNMOBIL dar⁴. Bei den Combino-Kompositionen, welche die Hälfte der erwarteten Lebensdauer erreicht haben, wird Ende 2021 die seit 2017 laufende Hauptuntersuchung der Wagenkasten⁵ abgeschlossen sein. Dieses Unterhaltsprojekt wird gemeinsam mit dem RBS durchgeführt.

Weiter ist die Ersatzbeschaffung von 36 Hybrid-Gelenkbussen, 14 E-Gelenkbussen und 7 E-Standardbussen im Gange (vgl. Kapitel 4.2.).

⁴ Aktuelle Informationen: <https://www.bernmobil.ch/DE/Unternehmen/Portrait/10329/10331/?oid=20384&lang=de>

⁵ Wagenkasten sind die einzelnen Elemente einer Tramkomposition, welche mit Drehgelenken verbunden sind und so den Fahrgastraum bilden. Es handelt sich um eine selbsttragende, verschraubte Struktur, welche auf Fahrwerke gesetzt ist.

Betriebsanlagen

Bis 2025 sind verschiedene Sanierungen an Garage- und Werkstattgebäuden geplant, um die Gebäudesubstanz zu erhalten, die Gebäudetechnik zu modernisieren und die Energieeffizienz zu erhöhen.

Linienbauten

Darunter ist gemäss den gesetzlichen Definitionen des Bundes die Trolleybusinfrastruktur zu verstehen. In der Planung bis 2025 enthalten ist die Fahrleitung für die Verlängerung der Linie 12 zum Warmbächliweg, die Sanierung des Fahrleitungsabschnitts auf der Nydeggbrücke und die Elektrifizierung der Linie 10, Köniz.

Übrige Investitionen

Im Planungszeitraum sind insbesondere Investitionen in die Erweiterung der Fahrgastinformation, die Modernisierung der betrieblichen Kommunikations- und IT-Infrastruktur sowie der Verkaufsautomaten (S-POS-Geräte) vorgesehen.

Traminfrastruktur

Gemäss der kantonalen Gesetzgebung trägt der Kanton die Infrastrukturinvestitionen für den Ortsverkehr. Einzig für die Haltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig.

Neben den in Kapitel 4.1. erwähnten strategischen Infrastrukturprojekten Tram Bern-Ostermündigen, Erweiterung Tramdepot Bolligenstrasse und der Schienensanierung Breitenrain («Dr nöi Breitsch») sind folgende wesentliche Infrastrukturvorhaben geplant:

- *Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen (Realisierung geplant ab 2023)*. Im Rahmen dieses Projekts wird die Linienführung im Bereich Schützenmatte angepasst und mit Fahrleitungen ausgerüstet. Im Hirschengraben werden die Gleise und Fahrleitungen angepasst, ebenso die Trolleyfahrleitungen im gesamten Projektperimeter.
- *Fischermätteli, Gleisersatz und Umgestaltung (2023)*. Die Gleisanlage hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. In einem gemeinsamen Projekt mit der Stadt werden die Haltestellen hindernisfrei umgebaut und verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Der Bereich um die Haltestelle Brunnhof soll im Zusammenhang mit der Überbauung des Meinen-Areals in ein Quartierzentrum umgewandelt werden. Stadtseitig wird dazu ein Kredit der Stimmberechtigten erforderlich sein.
- *Kornhausbrücke, Gleisersatz (2024)*. In einem gemeinsamen Projekt mit der Stadt sind der Ersatz der Gleisanlagen und Massnahmen zur Gesamtsanierung der Brücke geplant. Voraussichtlich wird dazu stadtseitig ein Kredit der Stimmberechtigten erforderlich sein.
- *Tramverlängerung Kleinwabern (2025)*. Geplant ist ein neuer Gleisabschnitt vom Zentrum Wabern bis Kleinwabern. Es soll zusammen mit der neuen S-Bahnhaltestelle ein leistungsstarker ÖV-Knoten für S-Bahn, Tram, Bus und Postauto entstehen.

5.4. Mittelfristige Erfolgsrechnung

BERNMOBIL erreicht generell sowohl im nationalen wie auch im internationalen Vergleich einen sehr hohen Kostendeckungsgrad – 2019 betrug er 73 Prozent. Wegen der Pandemie sank der Kostendeckungsgrad 2020 jedoch zwangsläufig auf rund 56 Prozent. Für die kommenden Jahre rechnet BERNMOBIL mit folgenden Zahlen:

In 1 000 Franken

Planerfolgsrechnung	Budget Jahr 2021	Offerte Jahr 2021	Plan Jahr 2022	Plan Jahr 2023	Plan Jahr 2024	Plan Jahr 2025
Verkehrseinnahmen	84'317	78'595	93'703	97'638	99'098	100'482
Nebenerlöse	19'000	17'354	17'816	19'043	15'479	16'570
Abgeltungen	78'741	84'138	74'961	73'985	76'947	78'016
Total Ertrag	182'059	180'087	186'480	190'666	191'524	195'068
Personalkosten	101'920	100'556	105'572	107'268	107'959	112'097
Sachkosten	51'703	50'553	51'884	51'660	49'114	45'167
Finanzaufwand	2'247	2'739	2'151	1'937	1'853	1'968
Abschreibungen	26'307	26'257	26'874	29'800	32'598	35'835
Total Aufwand	182'177	180'106	186'480	190'666	191'524	195'068
Erfolg	-118	-19	0	0	0	0

Abbildung 3: Übersicht über die Planerfolgsrechnung 2021 bis 2025

Verkehrseinnahmen

Bei den Verkehrseinnahmen ging BERNMOBIL in der ursprünglichen Offerte an Kanton und Bund für 2021 von Verkehrseinnahmen von rund 101 Mio. Franken aus. Nachdem die Besteller aufgrund der Pandemie Neuverhandlungen ermöglicht haben, hat BERNMOBIL die Offerte überarbeitet und geht gestützt auf die Erfahrungen von 2020 noch von Verkehrseinnahmen von rund 78 Mio. Franken aus (- 23 Prozent).

Die Abschätzung der Entwicklung der Fahrgastzahlen und daraus abgeleitet der Verkehrseinnahmen für die kommenden Jahre gestaltet sich sehr schwierig. Die Branchenorganisation Alliance Swiss Pass hat dafür ein Berechnungsinstrument entwickelt, mit welchem BERNMOBIL die Prognose der Verkehrseinnahmen für die Jahre 2021 bis 2023 neu erstellt hat.

Mit knapp drei Vierteln machen die Einnahmen aus dem Libero-Tarifverbund den grössten Anteil an den Verkehrseinnahmen aus. BERNMOBIL erhält rund 29 Prozent der Verbundseinnahmen und ist damit die grösste Verbundpartnerin. Ab 2024 wird mit einem jährlichen Wachstum der Verbundseinnahmen von 1,5 Prozent gerechnet.

Abgeltungen

In der erneuerten Offerte, welche BERNMOBIL für 2021 bei Bund und Kanton eingereicht hat, beziffert sie den Abgeltungsbedarf aufgrund des coronabedingten Rückgangs des Verkehrsertrags neu auf 84,1 Mio. Franken (ursprünglich 58,5 Mio. Franken). Ab 2024 zeichnet sich in der Plankostenrechnung ein erhöhter Abgeltungsbedarf ab, wegen Folgekosten der Tramlink-Beschaffung (Ausbildungsaufwand Fahrpersonal, vgl. nachfolgender Abschnitt) und zunehmender

Abschreibungskosten aus Infrastrukturinvestitionen. Die Ergebnisse der Nachverhandlungen werden voraussichtlich Mitte 2021 vorliegen.

Ausgaben

Ausgabenseitig wird im Planungszeitraum von einer Zunahme der Personalkosten von 102 auf 112 Mio. Franken ausgegangen. Die Anzahl der Vollzeitäquivalente steigt von 916 auf 958 Stellen. Die Ausbildung des Fahrpersonals für den Einsatz auf den neuen Tramkompositionen und der zusätzliche Fahraufwand für die Baustellenumleitungen sind wesentliche Faktoren für diese Entwicklung. Im Jahr 2025 können sich allenfalls Veränderungen in der Fahrleistung auf der Linie 6 ergeben.

Die Energiekosten, welche 2021 mit 6,7 Mio. Franken budgetiert sind, sollen bis 2025 konstant bleiben oder leicht sinken. Diese Prognose ist allerdings wegen der Volatilität der Energiepreise und erheblichen Verschiebungen in der Nachfragezusammensetzung von BERNMOBIL mit grossen Unsicherheiten behaftet. Durch den Einsatz von E-Bussen auf den Linien 19 und 21, von Trolleybussen auf der Linie 10 (Köniz) und der Inbetriebnahme von Tram Bern Ostermundigen wird der Strombezug in den nächsten Jahren stark zunehmen. BERNMOBIL deckt seinen gesamten Strombedarf aus erneuerbarer Produktion. In ihrem Auftrag beschafft ewb den Strom an der europäischen Strombörse.

Beim Finanzierungsaufwand geht BERNMOBIL bis 2025 trotz steigendem Fremdkapitalbedarf wegen dem anhaltend tiefen Zinsniveau von leicht sinkenden Kosten aus.

Die Abschreibungen steigen im Verlauf der Planungsperiode von 26 auf 36 Mio. Franken an. Die angewandten Abschreibungssätze entsprechend den Normen des Bundes für das Rechnungswesen konzessionierter Transportunternehmen. Rund drei Viertel der Abschreibungen fallen in der Sparte Personenverkehr (Rollmaterial, betriebliche Infrastrukturen), rund ein Viertel in der Sparte Infrastruktur an (Schienennetz Tram). Infrastrukturinvestitionen werden von den Bestellern mit bedingt rückzahlbaren Darlehen⁶ und À-fonds-perdu-Beiträgen finanziert. Bei Letzteren werden keine Abschreibungen getätigt.

5.5. Mittelbedarf

Die Geldflussrechnung bildet die Geldflüsse aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit für die Jahre 2021 bis 2025 ab. Es sind Sachinvestitionen (Sparten Infrastruktur und Personenverkehr) im Umfang von 478,1 Mio. Franken geplant (vgl. Kapitel 5.3). Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden über eigene Mittel, À-fonds-perdu-Beiträge oder bedingt rückzahlbare Darlehen finanziert. Die Investitionen der Sparte Personenverkehr werden durch die Transportunternehmen in eigener Regie finanziert, wobei die Besteller die Folgekosten übernehmen, sofern sie vorgängig die Investition genehmigt haben (Betriebsmittelgesuch).

⁶ Solche Darlehen werden durch den Bund folgendermassen definiert: «Bedingt rückzahlbare Darlehen verbleiben im Prinzip auf unbeschränkte Zeit im Unternehmen und müssen nur zurückbezahlt werden, wenn die damit finanzierten Anlagen nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb dienen oder das Investitionsvolumen geringer ist als die Summe der Abschreibungen. Sie haben daher eigenkapitalähnlichen Charakter.» (<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/das-bav/aufgaben-des-amtes/finanzierung/finanzierung-infrastruktur/eisenbahnnetz/substanzerhalt-und-betrieb.html>)

Ende 2020 nahm BERNMOBIL verzinsliche Darlehen von 131 Mio. Franken in Anspruch. Per Ende 2025 ist eine Zunahme der Darlehen auf 240 Mio. Franken prognostiziert. Unter Einbezug der Refinanzierung fälliger Darlehen besteht in der Planungsperiode ein Darlehensbedarf von 150 Mio. Franken.

Seine kurz- und mittelfristige Liquidität erachtet BERNMOBIL als gesichert. Bund und Kanton haben ihre Bereitschaft erklärt, die Transportunternehmen durch vorzeitige Teilzahlung von Abgeltungen bei allfälligen Liquiditätsengpässen unbürokratisch zu unterstützen. BERNMOBIL ist zudem in der Lage, die zur Überbrückung notwendigen Darlehen am Kapitalmarkt aufzunehmen.

6. Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags

Entwicklungen auf Stufe Eignerin

Mit dem teilrevidierten Anstaltsreglement SVB wurde ein stabiles Corporate-Governance-Modell eingeführt, das eine transparente Steuerung und Aufsicht des Unternehmens erlaubt sowie Stadtrat und Gemeinderat klare Rollen zuweist. Die neue Eignerstrategie 2021-2028 positioniert BERNMOBIL als führendes Unternehmen für öffentliche nachhaltige Mobilität. Der Gemeinderat fungierte erstmals als Wahlbehörde des Verwaltungsrats. Er wählte Marta Kwiatkowski als neue Verwaltungsratspräsidentin und Corinne Ribeli als neues ordentliches Mitglied für die Wahlperiode 2021-2024. Die bisherigen Mitglieder bestätigte er für eine weitere Amtsperiode.

Geschäftsgang

Wegen der Coronapandemie brachen die Fahrgastzahlen im Jahresdurchschnitt um fast einen Drittel ein. Die Linie 20/Wyler wurde neu ins Länggassquartier durchgebunden, womit die Transportkapazität erhöht werden konnte. Das Unternehmen ist stark durch laufende Rollmaterialbeschaffungen beschäftigt. Erstmals weist BERNMOBIL mehr als 1 000 Mitarbeitende auf. Gleichzeitig stieg der Frauenanteil um 1,2 auf 19,8 Prozent an.

Rechnungsabschluss

Der Fahrgastrückgang liess den Verkehrsertrag gegenüber 2020 um 29,5 Mio. Franken zurückgehen. Da das Grundangebot aufrecht zu erhalten war, konnten die Kosten nicht entsprechend gesenkt werden, die Folge war ein Verlust von 19,8 Mio. Franken. Dieser konnte durch Entnahme aus den gesetzlichen Spezialreserven Ortsverkehr und Regionalverkehr gedeckt werden. Für weitere eventuelle Verluste stehen aber keine Reserven mehr zur Verfügung. Die Stadt und BERNMOBIL setzen sich zusammen mit den Interessenverbänden dafür ein, dass die Besteller ihre Unterstützungsmassnahmen für den ÖV aufrechterhalten.

Der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen wurde 2020 ein Erfolg von rund Fr. 323'000.00 gutgeschrieben und rund Fr. 487'000.00 entnommen. Nach Ergebnisverwendung betrug der Saldo rund 2,32 Mio. Franken.

Die Jahresrechnung von BERNMOBIL wurde durch die externe Revisionsstelle hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften geprüft. Im Auftrag des Verwaltungsrats fand zudem eine Spezialprüfung Subventionen durch die Revisionsstelle statt.

Der Gemeinderat genehmigte am 31. März 2021 den Jahresabschluss, die Verwendung des Bilanzergebnisses und erteilte dem Verwaltungsrat für 2020 Décharge.

Die ausserordentliche Prüfung der Spartenrechnung 2019 durch die Eidgenössische Finanzkontrolle und die Finanzkontrolle des Kantons Bern im April 2021 hat ergeben, dass die Prozesse der Planung, Rechnungslegung und der Offertprozess einwandfrei durchgeführt werden. Es wurden keine Hinweise auf Quersubventionierungen bei Nebengeschäften oder nicht-marktkonforme Geschäfte mit Nahestehenden gefunden.

Umsetzung der Eigentümerstrategie

Zum Abschluss der Strategieperiode 2017-2020 kann der Gemeinderat folgendes Fazit ziehen:

- BERNMOBIL konnte seine Rolle als Pfeiler der städtischen Verkehrsstrategie stärken. Aus der schwierigen Situation nach der Ablehnung von Tram Region Bern wurde ein Ausweg gefunden. Das Projekt Tram Bern Ostermundigen wurde neu lanciert und durchlief erfolgreich den politischen Prozess. Das aktualisierte Projektdossier wurde Ende 2020 dem Bund zur Genehmigung eingereicht. Auf dem Ast Köniz der Linie 10 wird ebenfalls eine Kapazitätserhöhung mit Doppelgelenktrrolleybussen ab 2025 vorbereitet, welche mindestens eine temporäre Lösung bietet. Auf der neu verknüpften Linie 20 ist diese Massnahme bereits erfolgt. Bei mehreren Schienensanierungsprojekten musste aus übergeordneten Gründen der Vorgehensplan geändert werden, weshalb die die Infrastruktur-Mehrjahresplanung zusammen mit der Stadt zu überarbeiten war.
- Im Klimaschutz verfolgte BERNMOBIL den von der Eigentümerstrategie vorgezeichneten Weg. Die wichtigsten Massnahmen sind bis 2025 die Umstellung der Linien 10/Köniz, 19/Elfenau-Blinzern und 21/Bremgarten auf elektrischen Betrieb und voraussichtlich bis 2028 die Umstellung der Linie 10/Ostermundigen auf Trambetrieb. Anlässlich des Teilersatzes der Gasbusflotte hätte der Gemeinderat die Beschaffung klimaneutraler Fahrzeuge bevorzugt. Zweifel an der Machbarkeit und schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis führten jedoch in Absprache mit dem Kanton als Besteller zum Verzicht. Mit den nun beschafften Hybridbussen wird eine CO₂-Reduktion von 20 Prozent erreicht. Die Ziele der Eigentümerstrategie werden mit diesen Massnahmen bis 2025, allenfalls 2028 erreicht. Die vollständige Klimaneutralität wird im Zeithorizont von 2040 erreicht, sofern zukünftig nur noch klimaneutrale Fahrzeuge beschafft werden.
- Eine wichtige Innovation erreichte BERNMOBIL mit dem Ende 2018 eröffneten Pilotbetrieb mit batterieelektrischen Bussen auf der Linie 17. Der Nachweis gelang, E-Busse im städtischen Linienbetrieb zuverlässig einzusetzen, womit die Zielsetzung der Eignerstrategie erfüllt wurde. BERNMOBIL befasste sich weiter intensiv mit der Digitalisierung des Verkehrswesens. Ein zweijähriger Pilotversuch mit selbstfahrenden Kleinbussen im Marzili- und Mattequartier wurde gemeinsam mit der Stadt, ewb und weiteren Partnern wurde 2019 lanciert. Es zeigt sich, dass die Selbstfahrtechnologie für den städtischen ÖV noch nicht anwendungsreif ist. Realistisch ist ihr Einsatz als Assistenzsystem für betriebliche Aufgaben. Dem Gemeinderat ist wichtig, dass BERNMOBIL seine Innovationsaktivitäten auch unter schwierigen Rahmenbedingungen fortsetzt. Dabei können Kooperationen (beispielsweise mit ewb oder anderen städtischen Transportunternehmen) Ressourcen und Know-how bündeln und konkreten Kundennutzen erzielen.
- Bis 2023 wird BERNMOBIL die vollständige Hindernisfreiheit auf seiner Fahrzeugflotte erreichen. Das Unternehmen engagiert sich mit einem betrieblichen Case Management für die Reintegration von Mitarbeitenden mit gesundheitlichen Problemen. Als erstes Transportunternehmen der Schweiz ist BERNMOBIL für die Gewährleistung von Chancen- und Lohngleichheit zertifiziert worden.

Gesamthaft konstatiert der Gemeinderat, dass BERNMOBIL die Eigentümerstrategie 2017-2020 umgesetzt hat. Damit kann die neue Strategieperiode unbelastet in Angriff genommen werden.

Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung

Zwischen 2021 und 2025 plant BERNMOBIL Investitionen von 478 Mio. Franken. Davon sind 170 Mio. Franken für Rollmaterialbeschaffung, 250 Mio. Franken für Investitionen in die Traminfrastruktur und 58 Mio. Franken für weitere Investitionen vorgesehen. Die Finanzierung dieser Vorhaben soll aus eigenen Mitteln, der Aufnahme von Darlehen und Investitionsbeiträgen von Bund und Kanton erfolgen.

Mit der nach Ende der Pandemie zu erwartenden Erholung der Nachfrage soll der Ertrag zwischen 2021 und 2025 von 180 auf 195 Mio. Franken steigen. Bei den Kosten wird ein Anstieg der Personalkosten von 102 auf 112 Mio. Franken erwartet, weil das Fahrpersonal auf den neuen Tramkompositionen auszubilden ist. Die Abschreibungen nehmen als Folge des neu beschafften Rollmaterials und der grossen Infrastrukturvorhaben von 26 auf 36 Mio. Franken zu.

Unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten aus eigenen Mitteln, À-fonds-perdu-Beiträgen und bedingt rückzahlbaren Darlehen nehmen die geplanten Darlehensverbindlichkeiten bis 2025 um 109 Mio. Franken zu. Inklusive Refinanzierung sind Darlehen im Umfang von 150 Mio. Franken zu beschaffen. Die kurz- und mittelfristige Liquidität ist nach Auffassung des Unternehmens gesichert, bei Bedarf stehen kurzfristige Darlehen auf dem Kapitalmarkt zur Verfügung. Bund und Kanton haben für allfällige Liquiditätsengpässe ihre Unterstützung zugesichert.

Soweit eine Beurteilung angesichts der unsicheren Rahmenbedingungen möglich ist, erachtet der Gemeinderat die wirtschaftlichen Perspektiven des Unternehmens als intakt und seine Finanzierung als gewährleistet.

Beilagen

- Text Geschäftsbericht BERNMOBIL 2020
- Finanzbericht BERNMOBIL 2020

Bern, 12.02.2021

Text Geschäftsbericht 2020

Navigationsmenu

Editorial

Fokus 2020

Chronologie
Angebot
Fahrzeuge
Mitarbeitende
Umwelt

Zahlen und Fakten

BERNMOBIL in Zahlen
Finanzbericht
Corporate Governance
Archiv

Storys

Unterwegs mit Teilzeit-Busfahrerin
Corona: Statements
Mobilität der Zukunft

1. Bericht der VR-Präsidentin und des Direktors

Liebe Leserin, lieber Leser

Das Coronavirus hat auch die Geschäftstätigkeit von BERNMOBIL 2020 wesentlich geprägt. Der Lockdown Mitte März 2020 hat die Fahrgastzahlen wie auch die Verkehrserträge in einer Größenordnung einbrechen lassen, die kaum jemand vorausgesehen hat. Und noch ist nicht absehbar, wann die Fahrgastzahlen und die Verkehrserträge wieder das Niveau vor der Corona-Pandemie erreichen werden. Gleichzeitig waren die Transportunternehmen verpflichtet, stets ein Grundangebot bereitzustellen. Deshalb konnten im Gegenzug keine bedeutenden Kosteneinsparungen erzielt werden.

BERNMOBIL schliesst die Jahresrechnung 2020 dementsprechend mit einem Verlust von 19 751 411 Mio. Franken ab. Allein die Verkehrserträge sanken 2020 um rund 29,5 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr. Der Jahresverlust 2020 kann durch die vorhandenen gesetzlichen Reserven bis auf einen Betrag von 456'520 Franken in der Sparte Regionaler Personenverkehr gedeckt werden. Dafür wird BERNMOBIL eine finanzielle Unterstützung des Bundes beantragen. Da die Auswirkungen der Pandemie auch das Jahresergebnis 2021 massgeblich beeinflussen werden, wird BERNMOBIL auf erhöhte Abgeltungszahlungen des Kantons Bern und des Bundes angewiesen sein.

Die noch verbleibenden freien Reserven will BERNMOBIL gemäss den Zielen der Eignerstrategie für die Elektrifizierung der Buslinien einsetzen. Obwohl Corona den Klimaschutz kurzfristig in den Hintergrund gedrängt hat, gilt es diese Bemühungen weiterzuführen. Mit der Elektrifizierung der Linien 19, 21 und 28, der geplanten Umstellung der Linie 10 von Bern Bahnhof nach Köniz auf Doppelgelenk-Trolleybusse sowie dem Tram Bern-Ostermundigen wird BERNMOBIL in den nächsten Jahren grosse Schritte hin zu einem klimaneutralen Betrieb machen. Neben den noch verfügbaren eigenen Mitteln sind wir für die Elektrifizierung der Buslinien auf zusätzliche finanzielle Unterstützung angewiesen. Deshalb sind wir sehr erfreut, dass sowohl der Kanton

Bern wie auch der ewb-Ökofonds unsere diesbezüglichen Bemühungen mit massgeblichen Beiträgen unterstützen.

Trotz Corona dürfen wir also auch positiv in die Zukunft schauen. Die Reise in der Stadt und Region Bern wird künftig nicht nur nachhaltiger, sondern auch angenehmer werden. Mit der Inbetriebnahme der neuen Trams in rund zwei Jahren werden wir über eine komplett barrierefreie und klimatisierte Fahrzeugflotte verfügen. In den nächsten Jahren werden zudem zahlreiche Haltestellen angepasst, um einen niveaugleichen Einstieg in Trams und Busse zu ermöglichen. Dies erleichtert allen Fahrgästen das Reisen.

Zusammen unterwegs - wir freuen uns, wenn Sie uns auch in Zukunft die Treue halten.

Marta Kwiatkowski
VR-Präsidentin

René Schmied
Direktor

2. Fokus 2020

2.1. Chronologie

Die wichtigsten Ereignisse 2020:

März: Angebotsreduktion aufgrund Covid-19-Lockdowns

Juni: moderne Corporate Governance für BERNMOBIL

Juli: Einführung der Maskenpflicht im ÖV

September: Gleisinstandsetzungsarbeiten in Wabern

Oktober: ÖV und Velo "zusammen unterwegs"

November: Entscheid zur Erweiterung ÖV Plus-App (LU/GR)

Dezember: Einreichung Bewilligungsdossier Tram Bern-Ostermundigen

2.2. Angebot

Fahrgastzahlen eingebrochen

Nach dem Rekordjahr 2019 lässt die Coronapandemie die Fahrgastzahlen um über 30 Prozent einbrechen.

Fahrgastzahlen

Mit 70'348'000 Personen hat die Anzahl beförderter Fahrgäste aufgrund der Massnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus im Jahr 2020 um fast einen Drittel abgenommen.

Bis Mitte März 2020 hatten sich die Fahrgastzahlen erfreulich entwickelt. Sie lagen deutlich über denjenigen des Vorjahres. Mit der Erklärung der "ausserordentlichen Lage" am 16. März 2020 durch den Bundesrat sind die Fahrgastzahlen abrupt eingebrochen. Den Tiefpunkt erreichten sie Ende März 2020. Verglichen mit den entsprechenden Wochen der Vorjahre waren noch rund 30 Prozent der Fahrgäste mit Tram und Bus unterwegs. Entsprechend der Nachfrage reduzierte BERNMOBIL ihr Angebot von Mitte März bis Mitte Mai vorübergehend. Bis zum Ende der Herbstferien 2020 stiegen die Frequenzen parallel zur Lockerung der Schutzmassnahmen langsam aber kontinuierlich wieder an. So waren Mitte Oktober wieder rund 80 Prozent der Fahrgäste verglichen mit der entsprechenden Vorjahresperiode mit BERNMOBIL unterwegs. Mit dem Beginn der zweiten Corona-Welle sanken die Fahrgastzahlen wiederum auf rund 60 Prozent ab.



Angebotsveränderungen

Im Dezember 2019 hat BERNMOBIL den Betrieb der neuen Buslinien in der Region Münsingen/Belp aufgenommen. Die Einführung verlief positiv. Das Angebot hat sich bei den Fahrgästen etabliert. Einzelne Schwachstellen im Fahrplan konnten rasch behoben werden.

Ebenfalls hat sich die Neuverknüpfung der Trolleybuslinien im vergangenen Jahr bewährt. Insbesondere hat das zusätzliche Platzangebot der Doppelgelenktrolleybusse auf der neu formierten Linie 20 zu einer Entspannung der Kapazitätsengpässe auf dem Abschnitt Bern Bahnhof – Länggasse geführt. Auf der Linie 10 Köniz/Schliern – Ostermundigen funktioniert das neue Angebotskonzept mit einem 2,5-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Köniz Schloss und Ostermundigen Wegmühlegässli seit Dezember 2019 zufriedenstellend.

Per Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 hat sich im Wesentlichen einzig die Führung der Buslinie 29 im Gebiet Ried in Niederwangen geändert. Seither erschliesst die Linie 29 auch die neue Überbauung Papillon.

Angebotsplanungen

Der nächste grössere Schritt im Angebotsausbau erfolgt 2022. Dann soll die Trolleybuslinie 12 von Holligen bis zum Warmbächliweg verlängert werden. Sie wird die neue Überbauung auf dem ehemaligen Areal der Kehrlichtverbrennungsanlage erschliessen.

Für das Tram Bern-Ostermundigen konnte Ende 2020 das sistierte Bewilligungsverfahren von Tram Region Bern beim Bundesamt für Verkehr (BAV) reaktiviert werden. Ebenfalls konnte letztes Jahr die Planung der Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern fortgeführt werden. Zusammen mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt Wabern und der Neugestaltung des Abschnitts Monbijoustrasse-Sandrain wird im Zeitraum 2025-2028 die gesamte Verkehrsachse Seftigenstrasse inklusive der Traminfrastruktur saniert und neu gestaltet werden.

Um langfristig genügend Abstellfläche für die Tramfahrzeuge sicherzustellen, haben die Stadt Bern und BERNMOBIL die Standortevaluation für ein neues Tramdepot im Westen Berns weitergeführt. Als am besten geeigneten Standort hat sich die "Bodenweid" in Bümpliz erwiesen. In einer Studie prüfen nun Stadt und Kanton Bern gemeinsam mit BERNMOBIL vertieft die Machbarkeit und das Potenzial einer gemischten Nutzung eines Tramdepots mit Sportplätzen.

Der Kanton Bern will auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2021 das Nachtangebot (Moonliner) am Wochenende ausbauen. Ab diesem Zeitpunkt sollen auch die normalen Fahrausweise wie GA, Libero-Abonnemente, etc. beim Nachtangebot anerkannt werden. Damit nimmt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Region Bern weiter zu.

Für die Linien von BERNMOBIL liegt zurzeit keine Planung für eine Ausschreibung vor.

Zahlen:

- Fahrgäste, Personen-km, Fahrzeug-km
- Linienlängen
- Veranstaltungen und Baustellen

2.3. Fahrzeuge

Auf dem Weg zur klimaneutralen Flotte

Der Fahrzeugflotte wird umweltfreundlicher und bald vollständig barrierefrei sein.

Moderne Trams

Zusammen mit der Lieferantin Stadler hat BERNMOBIL die Arbeiten für die neuen Tramlinks, die ab 2023 auf dem Berner Tramnetz fahren werden, intensiv weitergeführt. Der [Tramlink-Blog](#) informiert laufend über das grösste Beschaffungsprojekt in der Geschichte von BERNMOBIL. Mit der Inbetriebnahme der Tramlinks werden die letzten Fahrzeuge der BERNMOBIL-Flotte sowie die RBS-Trams auf der Linie 6 ohne niederflurige Ein- und Ausgänge verschwinden. Die Barrierefreiheit wird damit fahrzeugseitig vollumfänglich verwirklicht sein.

Aktuell befinden sich die Combino-Trams der ersten Serie (Baujahre 2002-2004) in einer Hauptrevision. Dort werden sie für die nächsten Jahre wieder fit gemacht. Die Arbeiten erfolgen in Zusammenarbeit mit dem RBS.

Elektrisch statt Gas

Ende 2020 hat BERNMOBIL 15 Hybrid-Gelenkbusse und 6 Hybrid-Standardbusse öffentlich ausgeschrieben. Diese Fahrzeuge werden die erste Tranche von Gasbussen ablösen. Aus betrieblichen wie auch finanziellen Gründen konnten in diesem Beschaffungslos noch keine Elektrobusse ausgeschrieben werden. BERNMOBIL setzt aber künftig wenn immer möglich auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Sie stossen keine Schadstoffe aus und reduzieren den Lärm deutlich. Anfang 2021 hat BERNMOBIL die Beschaffung von 14 batteriebetriebenen Elektro-Gelenkbusen veröffentlicht. Die Linie 19 und die Linie 21 werden ab Anfang 2023 auf elektrischen Betrieb mit Schnellladestationen an den Endhaltestellen umgestellt werden. Der entsprechende Pilotbetrieb auf der Linie 17 mit fünf Elektro-Gelenkbusen hat gezeigt, dass ein fahrplanmässiger Linienbetrieb mit Batteriebusen ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz möglich ist.

Das Ziel, einen vollständig klimaneutralen Betrieb zu erreichen, wird BERNMOBIL voraussichtlich im Zeitraum 2035 erreichen. Neben der Elektrifizierung der Busflotte wird das Tram Bern-Ostermundigen ab dem Zeitraum 2028 ein wichtiger Schritt auf diesem Weg bilden.

Automatisiert

BERNMOBIL konnte von August 2019 bis Mitte März 2020 erste Erfahrungen mit dem Betrieb eines selbstfahrenden Fahrzeugs sammeln. Seit dem Sommer 2020 sind zwei Fahrzeuge der neuesten Generation im Einsatz. Infolge Corona und technischen Schwierigkeiten mit den Fahrzeugen konnten die Fahrgäste dieses Angebot erst wieder ab Ende Februar 2021 benutzen. Künftig will BERNMOBIL gemeinsam mit anderen Transportunternehmen und Partnern die Aktivitäten und Projekte im Thema automatisiertes Fahren bündeln und vorantreiben.

Zahlen:

- *Anzahl Fahrzeuge (Tram, Trolley, Autobus unterteilt nach Antriebsart)*
- *Durchschnittsalter Fahrzeuge (Tram, Trolley, Autobus)*

2.4. Mitarbeitende

Gleiche Chancen für alle

Mit weiteren Massnahmen hat BERNMOBIL die Chancengleichheit und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie verbessert.

Vereinbarkeit Beruf und Familie – neue Teilzeitmodelle

Erstmals weist BERNMOBIL mehr als 1'000 Mitarbeitende auf. Die Anzahl Vollzeitstellen stieg im Jahr 2020 wie in den Vorjahren um rund 20 Stellen an. Haupttreiber dafür war der Ausbau des Angebots, insbesondere die Übernahme von sechs Buslinien im Raum Münsingen.

Der Frauenanteil stieg im vergangenen Jahr von 18,6 auf 19,8 Prozent weiter an. Der Anstieg des Frauenanteils ist langsam aber stetig. Die Bemühungen von BERNMOBIL, mehr Frauen zu rekrutieren, zeigen Wirkung. Mit neuen [Teilzeitmodellen](#) im Fahrdienst will BERNMOBIL die Vereinbarkeit von Beruf sowie Familie und Freizeit weiter verbessern. Auch der Frauenanteil soll so weiter erhöht werden. Anfang 2020 hat BERNMOBIL als erstes Transportunternehmen der Schweiz das [Zertifikat für Chancen- und Lohngleichheit des VCLG](#) erhalten. Es zeichnet die entsprechenden Bemühungen von BERNMOBIL aus.

Auch in anderen Themen hat BERNMOBIL im Jahr 2020 ihre Mitarbeitenden weiter gefördert. Verschiedene Massnahmen haben das Dienstleistungsverständnis weiter geschärft, einheitliche Führungsgrundsätze sollen die Fokussierung der Mitarbeitenden auf das Gesamtunternehmen

begünstigen. Die Einführung eines Social Intranets hat die Kommunikation und Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens gestärkt. Die Digitalisierung der Arbeitsabläufe und der Zusammenarbeit haben durch Corona 2020 generell einen zusätzlichen Schub erhalten.

Wirksamer Schutz vor Corona

Das Coronavirus stellte alle Mitarbeitenden 2020 vor neue und grosse Herausforderungen. Oberste Priorität genoss bei BERNMOBIL der Schutz der Mitarbeitenden vor einer möglichen Ansteckung. Durch die Schliessung der ersten Bustüre und der Absperrung der vordersten Sitzreihe konnten die Fahrerinnen und Fahrer rasch und wirkungsvoll geschützt werden. Auch in den übrigen Bereichen hat BERNMOBIL rasch angemessene Schutzmassnahmen getroffen. Dementsprechend entstanden in keinem Bereich personelle Engpässe. Das fahrplanmässige Angebot konnte jederzeit sichergestellt werden. Dafür haben alle Mitarbeitenden wiederum einen grossen Beitrag geleistet.

Zahlen:

- Anzahl FTE \emptyset -Jahr
- Anzahl Mitarbeitende \emptyset -Jahr
- Anzahl Frauen in % (Unternehmen und Kader)
- Anzahl Lernende

2.5. Umwelt

Energieeffizienter unterwegs

BERNMOBIL verbraucht immer weniger Energie. Die Umweltbilanz fällt aber, auch wegen Corona, zwiespältig aus.

Corona und mehr

2020 war auch im Umweltbereich ein besonderes Jahr für BERNMOBIL. Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie haben weitere Faktoren die Umweltleistung von BERNMOBIL massgeblich beeinflusst:

- In der Stoffflussanalyse wurden die Emissionsfaktoren aktualisiert, weshalb die Ergebnisse mit denjenigen der Vorjahre nur mehr bedingt vergleichbar sind.
- Mit den sechs neuen Buslinien im Raum Münsingen nahm die Fahrleistung von BERNMOBIL nochmals um fast 500'000 km oder 9 Prozent zu. Trotz dem Einsatz umweltfreundlicher Hybridbusse erhöhte sich dadurch der Dieserverbrauch und der Schadstoffausstoss.
- Bei den Bussen ist der Umbruch in der Fahrzeugflotte eingeleitet. Die Gasbusse fahren immer weniger Kilometer (minus 19 Prozent gegenüber dem Vorjahr).
- Aufgrund des drastischen Einbruchs der Fahrgastzahlen infolge der Corona-Pandemie hat sich der Schadstoffausstoss und der Energieverbrauch pro Personenkilometer massiv verschlechtert.

Gesamtenergieverbrauch rückläufig

Erfreulich ist, dass der Gesamtenergieverbrauch 2020 trotz gestiegener Fahrleistung gegenüber 2019 um rund 2 GWh gesunken ist. Dafür sind verschiedene Effekte verantwortlich, wie beispielsweise die rückläufigen Fahrleistungen der Gasbusse zugunsten der Hybridbusse oder der Einsatz eines Fahrerassistenzsystems auf den Buslinien im Raum Münsingen/Belp. Letzteres fördert die ökonomische Fahrweise und senkt den Treibstoffverbrauch.

Im Jahr 2020 hat BERNMOBIL erstmals Diesel mit einem Anteil von 7 Prozent Biodiesel verwendet. Eine deutliche Verbesserung hat sich im Verbrauch der Wärmeenergie ergeben. Fortlaufende Gebäudesanierungen sowie der Anschluss an das Fernwärmenetz bewirkten 2020 einen Rückgang der Heizenergie um gegen 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Mit der sukzessiven Umstellung der Busflotte auf elektrischen Betrieb (siehe Kapitel 2.3 Fahrzeuge) ist der Pfad für die kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung vorgezeichnet.

Diese wird sich aber frühestens ab 2023 mit der Elektrifizierung der Linien 19 und 21 spürbar verbessern.

3. Zahlen und Fakten

Die nachfolgenden Zahlen vermitteln einen Einblick in die vielfältigen Leistungen und Tätigkeiten, die BERNMOBIL jährlich erbringt.

3.1. BERNMOBIL in Zahlen

Infrastruktur

Im Herbst 2020 hat BERNMOBIL Instandsetzungsarbeiten an der Gleisanlage in Wabern (Wendeschleife Wabern und Eigentrassee bei der Haltestelle Schöneegg) vorgenommen. Damit kann die Lebensdauer der Gleisanlage bis zur Gesamtsanierung der Gleisanlagen im Zeitraum 2026-2028 erhalten werden.

Zahlen:

- *Gleislänge*
- *Länge Trolleybusfahrleitung*
- *Anzahl Haltestellen*

Kundinnen und Kunden

Coronabedingt ging die Zahl der Kundenkontakte, der Fundgegenstände wie auch der kontrollierten Fahrgäste zurück. Auch die Anzahl der Beanstandungen waren leicht rückläufig. Insbesondere im Frühling 2020 verzeichnete BERNMOBIL viele Anfragen zu Rückerstattungen für Abonnemente. Die für Anfang 2021 geplante Kundenzufriedenheitsumfrage wurde coronabedingt auf das Jahr 2022 verschoben. Die Abonnenten der Social Media Kanäle steigen nach wie vor jährlich konstant an.

Zahlen:

- *Abonnenten FB und Twitter*
- *Anzahl Kundenkontakte Info&Tickets*
- *Anzahl Beanstandungen*
- *Anzahl Fundgegenstände*
- *Fahrausweiskontrolle: kontrollierte Personen, Vorfälle, Vorfällequote*

Sicherheit

Die Verkehrssicherheit wie auch die Sicherheit in den Fahrzeugen ist 2020 hoch und stabil geblieben. Coronabedingt war 2020 eine deutliche Zunahme von kleineren Sachschäden (Graffiti, Tags etc.) wie auch verbaler Drohungen feststellbar.

Zahlen:

- *Anzahl Angriffe auf Personal*
- *Anzahl Unfälle: ohne Schaden, leicht, schwer*

Finanzen

Die Rechnungslegung von BERNMOBIL erfolgt in Übereinstimmung mit den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung Swiss GAAP FER.

Jahresergebnis

Die Jahresrechnung 2020 schliesst wegen Corona mit einem Verlust von 19 751 411 Franken ab. Details und Erläuterungen zur Jahresrechnung 2020 können dem Finanzbericht im Anhang entnommen werden.

Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad - Verhältnis der Erträge zu den Kosten – liegt für das Jahr 2020 bei 56 Prozent. Dieser hat sich gegenüber den Vorjahren deutlich verschlechtert, weil die Verkehrserträge coronabedingt stark eingebrochen sind.

Investitionstätigkeit

BERNMOBIL hat im Jahr 2020 Investitionen über 56,3 Millionen Franken getätigt. Wichtigstes Vorhaben ist die Beschaffung von 27 neuen Trams des Typs Tralink von Stadler Rail.

Bilanzsumme

BERNMOBIL weist per Ende 2020 eine Bilanzsumme von 415,6 Millionen Franken auf. Sie hat gegenüber dem Vorjahr um 31,1 Millionen Franken abgenommen. Die Abnahme der Bilanzsumme ist in einem wesentlich gesunkenen Umlaufvermögen aufgrund signifikant tieferer Einnahmen begründet.

Zahlen:

- *Jahreserfolg*
- *Kostendeckungsgrad*
- *Investitionssumme*
- *Bilanzsumme*

3.2. Finanzbericht

Separates Dokument

3.3. Corporate Governance

Steuerung, Struktur und Aufsicht von BERNMOBIL richten sich neu an den heutigen Standards der Public Corporate Governance aus.

Rechtsform und Eigentum

BERNMOBIL ist eine selbständige, autonome öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Bern und befindet sich vollständig in deren Eigentum.

Im Juni 2020 hat der Stadtrat eine Teilrevision des [Anstaltsreglements SVB](#) beschlossen. Steuerung, Struktur und Aufsicht von BERNMOBIL wurden damit an die heutigen Standards der Public Corporate Governance angepasst. Wichtigste Änderungen sind:

- Die Eignerstrategie ist neu im Anstaltsreglement verankert.
- Anstelle des Stadtrats wählt neu der Gemeinderat den Verwaltungsrat.
- Das Verwaltungsratspräsidium wird seit 1. Januar 2021 durch eine unabhängige Person wahrgenommen. Die Stadt Bern ist im Verwaltungsrat einzig noch durch das für die SVB zuständige Gemeinderatsmitglied vertreten.
- Der Gemeinderat genehmigt neu jährlich den Geschäftsbericht sowie den Jahresbericht und überprüft die Einhaltung der Eignerstrategie. Der Stadtrat nimmt die politische Oberaufsicht wahr.

Organisation

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat besteht aus sieben Mitgliedern und wird vom Gemeinderat der Stadt Bern gewählt. Von Amtes wegen gehört dasjenige Mitglied des Gemeinderats dem Verwaltungsrat an, das die für BERNMOBIL zuständige Direktion leitet. Ein Sitz steht der Arbeitnehmerschaft (Rahel Imobersteg) zu, ein Sitz den von BERNMOBIL bedienten Nachbargemeinden (Christian Burren, Köniz).

Der Verwaltungsrat hat zwei ständige Ausschüsse. Die beiden Ausschüsse Personal sowie Finanzen und Audit beraten die in ihre Zuständigkeit fallenden Geschäfte jeweils zuhanden des Verwaltungsrats vor.

Aufgrund ihres Rücktritts als Gemeinderätin ist Ursula Wyss per Ende 2020 als Präsidentin aus dem Verwaltungsrat BERNMOBIL ausgeschieden. Ebenfalls hat Barbara Schärer wegen der neu eingeführten Amtszeitbeschränkung von 12 Jahren auf den gleichen Zeitpunkt ihren Sitz im Verwaltungsrat aufgegeben. Da die Stadt Bern einzig noch durch das für den Verkehr zuständige Mitglied des Gemeinderats vertreten ist, hat sich Gemeinderat Michael Aebbersold per Ende 2020 aus dem Verwaltungsrat zurückgezogen.

Anfangs Dezember 2020 hat der Gemeinderat Marta Kwiatkowski als neue Präsidentin sowie Corinne Ribeli als neues Mitglied des Verwaltungsrats ab 1. Januar 2021 gewählt. Marieke Kruit nimmt als Mitglied des Gemeinderats und Vorsteherin der Direktion TVS von Amtes wegen neu Einsitz im Verwaltungsrat.

Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung besteht aus sechs Mitgliedern. Die Mitglieder der Geschäftsleitung werden vom Verwaltungsrat gewählt.

Per Ende Jahr ist das langjährige Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter Personal, Konrad Burri, in den Ruhestand getreten. Seit Anfang 2021 komplettiert Barbara Meyer Häsler als neue Leiterin Personal die Geschäftsleitung.

Die Vergütungen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung werden gemäss Art. 10a Abs. 2 des Anstaltsreglements im Geschäftsbericht veröffentlicht (siehe Anhang zur Jahresrechnung).

Eigner- und Unternehmensstrategie

Die Eignerstrategie der Stadt Bern legt die Ziele für BERNMOBIL für die Jahre 2017–2020 fest. BERNMOBIL rapportiert dem Gemeinderat jährlich den Grad der Zielerreichung.

Der Gemeinderat hat die neue Eignerstrategie 2021-2028 im September 2020 nach Anhörung der Aufsichtskommission des Stadtrats verabschiedet. Diese ist auf der Website bernmobil.ch veröffentlicht. Sie führt die bisherige Strategie in aktualisierter Form weiter.

Beteiligungen

BERNMOBIL ist an diversen Gesellschaften beteiligt (siehe Anhang zur Jahresrechnung). Aufgrund der Mehrheitsbeteiligung an der TBO AG legt BERNMOBIL für das Jahr 2020 erstmals auch einen Konzernabschluss vor.

Zertifizierungen

BERNMOBIL hat im April 2020 das Aufrechterhaltungsaudit sowohl nach ISO 9001:2015 (Qualitätsmanagementsystem) als auch nach ISO 14001:2015 (Umweltmanagementsystem) bestanden. Im Dezember 2020 ist das BildungsCenter wiederum erfolgreich nach dem eduQa-Label rezertifiziert worden.

Risikomanagement und IKS

BERNMOBIL hat seit 2008 ein institutionalisiertes Risikomanagement und führt ein entsprechendes Risikoportfolio. 2016 wurde das Risikoportfolio vollständig überarbeitet und ein stufengerechtes Risikomanagement eingeführt. Der Verwaltungsrat hat im Dezember 2020 das aktualisierte Risikoportfolio sowie die Massnahmen über alle Stufen zur Kenntnis genommen. Zudem weist BERNMOBIL ein vom Verwaltungsrat genehmigtes Internes Kontrollsystem IKS für die Aufstellung der Jahresrechnung auf.

Compliance

BERNMOBIL verfügt über ein Compliance Management System. Dieses regelt die Zuständigkeiten, Prozesse, Massnahmen und Ressourcen für die Sicherstellung der Compliance bei BERNMOBIL. Der Verhaltenskodex legt die Regeln für das korrekte Verhalten aller Mitarbeitenden fest. Mit dem Erlass eines internen Datenschutzreglements im November 2020 bekennt sich BERNMOBIL ausdrücklich zu einem sorgfältigen Umgang mit den Daten ihrer Mitarbeitenden.

Verwaltungsrat

Ursula Wyss (1973), Dr. rer. oec.

Gemeinderätin Stadt Bern 2013-2020

Präsidentin des Verwaltungsrats 2013 -2020

Ausschuss Personal

Barbara Schaerer (1956), Dr. iur., Fürsprecherin, LL.M., EMBA

Direktorin Eidgenössisches Personalamt EPA

Vizepräsidentin des Verwaltungsrats 2015-2020, Mitglied des Verwaltungsrats 2004-2020

Ausschüsse Finanzen und Personal

Michael Aebersold (1962), Dr. phil. nat.
Gemeinderat Stadt Bern
Mitglied des Verwaltungsrats 2017-2020
Ausschuss Finanzen

Christian Burren (1966), Landwirt, Vertreter Nachbargemeinden
Gemeinderat Köniz
Mitglied des Verwaltungsrats seit Juli 2018
Wesentliche Mandate: Gurtenbahn Bern AG, Verwaltungsrat.

Christoph Erb (1956), Fürsprecher
Direktor KMU Bern
Mitglied des Verwaltungsrats seit 2012
Ausschüsse Personal sowie Finanzen und Audit
Wesentliche Mandate: Familienzulagenkommission des Kantons Bern (JGK), Mitglied; Kantonal-Bernischer Baumeisterverband, Mitglied des Vorstands, Volkswirtschaftliche Gesellschaft Bern, Mitglied des Vorstands; Kantonale Arbeitsmarktkommission (VOL), Mitglied; Inkasso Küng AG, Mitglied des Verwaltungsrats, TCS Sektion Bern, Präsident; Schweizerisches Institut für Unternehmensschulung (Genossenschaft), Mitglied der Verwaltung; Stiftung Autorecycling Schweiz, Mitglied des Stiftungsrats und des Stiftungsratsausschusses; Band-Genossenschaft Bern, Mitglied des Genossenschaftsrats; TCS Schweiz, Mitglied des Verwaltungsrats und des Verwaltungsratsausschusses; Kantonale Integrationskommission (GEF), Mitglied; Projekt "Jobtimal", Mitglied des Beirats.

Rahel Imobersteg (1981), MA in History, EMBA, Vertreterin Arbeitnehmende
Bereichsleiterin Hochschulpolitik, swissuniversities
Mitglied des Verwaltungsrats seit Dezember 2018
Wesentliche Mandate: Grünes Bündnis Bern, Mitglied des leitenden Ausschusses; FH-Schweiz, Mitglied Beirat.

Severin Rangosch (1961), Dr. sc. techn. ETH
Direktor Aargau Verkehr AG
Mitglied des Verwaltungsrats seit 2015
Wesentliche Mandate: RailPlus AG, Verwaltungsrat; Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, Verwaltungsrat; Tarifverbund A-Welle, Präsident; Limmat Bus AG, CEO; VöV Kommission Regionalverkehr, Mitglied; Strategierat Alliance SwissPass, Mitglied; UITP Policy Board, Mitglied.

Neu ab 1. Januar 2021:

Marta Kwiatkowski (1977), MAS Customer Relationship Management / MAS Curating
Senior Researcher & Deputy Head Think Tank Gottlieb Duttweiler Institute
Präsidentin des Verwaltungsrats
Wesentliche Mandate: Genossenschaft Migros Aare, Mitglied des Verwaltungsrats

Marieke Kruit (1968), lic. phil.
Gemeinderätin Stadt Bern
Mitglied des Verwaltungsrats
Wesentliche Mandate:
Behördendelegation Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf, Mitglied
Behördendelegation Tram Bern – Ostermundigen, Mitglied
Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Kommission Verkehr, Mitglied
Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Ausschuss Raumplanung und Verkehr, Mitglied
Zukunft Bahnhof Bern (ZBB), Mitglied des Leitorgans

Corinne Ribeli (1974), El. Ing. HTL, EMBA General Management
COO Platit AG
Mitglied des Verwaltungsrats

Wesentliche Mandate: Keine.

Geschäftsleitung

René Schmied (1966)

Direktor seit 2006, lic. rer. pol.

Wesentliche Mandate: Tram Bern Ostermundigen AG, Verwaltungsratspräsident; Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra, Vorstandsmitglied; VöV Kommission Agglomerationsverkehr, Mitglied; UITP Transport Economics Commission, Mitglied; Konzessionierte Busunternehmen Kanton Bern KBU, Präsident; Gurtenbahn Bern AG, Vorsitzender der Geschäftsleitung; BERNMOBIL AG, Präsident des Verwaltungsrats; VVST Versicherungen, Vorstandsmitglied; Genossenschaft Migros Aare, Mitglied des Verwaltungsrats; Infrawerke Münsingen, Verwaltungsratspräsident; Gebäudeversicherung Bern (GVB), Mitglied des Verwaltungsrats.

Markus Anderegg (1962)

Leiter Technik seit 2001, stellvertretender Direktor, El. Ing. FH, Softwareingenieur FH/NDS

Wesentliche Mandate: VöV Kommission Technik und Betrieb Bus, Mitglied; UITP Bus Committee, Mitglied; Stiftung BERNMOBIL historique, Stiftungsratspräsident; Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH, Mitglied Verwaltungskommission.

Konrad Burri (1958)

Leiter Personal 2000-2020, lic. phil.

Roman Gattlen (1968)

Leiter Marketing seit 2006, Dr. rer. pol.

Wesentliche Mandate: Libero Tarifverbund, Geschäftsführer; Alliance SwissPass, Mitglied Strategierat; öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Mitglied Verwaltungsrat; Verein ch-direct, Mitglied Vorstand; KPT Krankenkasse, Delegierter der Genossenschaft.

Beatrice Marti (1972)

Leiterin Betrieb seit 2016, lic. et mag. rer. pol., MAS FHNW in Coaching

Wesentliche Mandate: Verkehrsfachschule Schweiz AG, Verwaltungsrätin.

Martin Stucki (1968)

Leiter Finanzen seit 2006, Betriebswirtschafter HF, dipl. Experte in Rechnungslegung und Controlling

Wesentliche Mandate: VöV Kommission Finanzen, Mitglied; Nachtliniengesellschaft (MOONLINER), Vorsitzender der Nachtliniengesellschaft; BERNMOBIL AG, Mitglied des Verwaltungsrates; Stiftung BERNMOBIL historique, Mitglied des Stiftungsrates; Avenirplus Sammelstiftung Vorsorgewerk BERNMOBIL, Kassenvorstand; LAZ-Stiftung BERNMOBIL, Präsident.

Neu ab 1. Januar 2021:

Barbara Meyer Häsler (1971)

Leiterin Personal, Betriebswirtschafterin HF, EMBA HR

Wesentliche Mandate: Mitglied der Verwaltungskommission der PVK Stadt Bern

FINANZBERICHT

2020

Inhalt

- 4** Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 8** Bilanz
- 9** Erfolgsrechnung
- 10** Geldflussrechnung
- 11** Eigenkapitalnachweis
- 12** Anhang zur Jahresrechnung
- 24** Revisionsbericht

Erläuterungen zur Jahresrechnung

Die Jahresrechnung 2020 wurde nach den Bestimmungen von Swiss GAAP FER erstellt.

Covid-19, Auswirkungen auf die Jahresrechnung 2020

Die Massnahmen zur Eindämmung des Coronavirus haben den öffentlichen Verkehr massiv getroffen. Trotz einem Nachfrageeinbruch von bis zu 70 % konnte BERNMOBIL das Angebot in ihrem Marktgebiet aufgrund der behördlichen Vorgaben nur beschränkt reduzieren. Die Transportunternehmen mussten ein Grundangebot bzw. den Service public stets aufrechterhalten.

BERNMOBIL hat bei den Verkehrserträgen gegenüber dem Vorjahr CHF 29,5 Mio. an Einnahmen verloren. Insbesondere die Erträge im Libero-Tarifverbund und beim Generalabonnement (GA) sanken wesentlich. Auch der Wegfall des Kantonsbeitrags an den Libero-Tarifverbund hat grosse Auswirkungen.

Mit der Verabschiedung des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise am 25. September 2020 hat das Parlament Unterstützungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr beschlossen. In der Sparte Regionaler Personenverkehr hat BERNMOBIL beim Bund ein Gesuch um Unterstützung von knapp CHF 0,5 Mio. eingereicht. In den Sparten Ortsverkehr und Infrastruktur sind keine Unterstützungsmassnahmen notwendig.

Erfolgsrechnung

Die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2020 schliesst mit einem Verlust von CHF 19 751 411 ab.

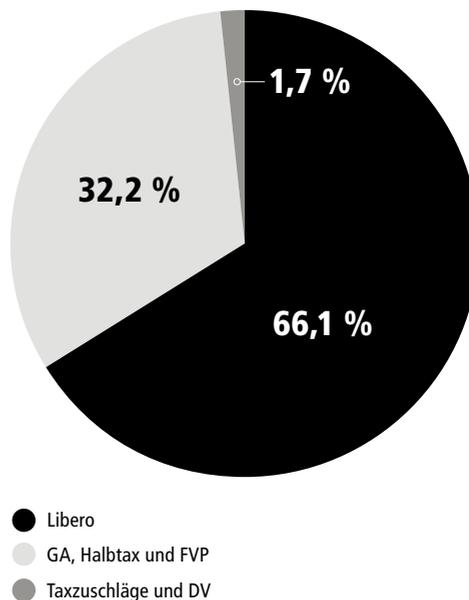
1. Betriebsertrag

Der Betriebsertrag beträgt CHF 155,8 Mio. und liegt CHF 24,8 Mio. unter dem Vorjahr.

1.1. Verkehrsertrag

BERNMOBIL hat im Geschäftsjahr 2020 einen Verkehrsertrag von CHF 80,7 Mio. erzielt. Er fällt um CHF 29,5 Mio. tiefer aus als im Vorjahr.

Zusammensetzung des Verkehrsertrages 2020 in %



BERNMOBIL hat im Geschäftsjahr 2020 CHF 53,4 Mio. Ertrag aus dem Libero-Tarifverbund erhalten. Dies sind CHF 26,3 Mio. weniger als im Vorjahr. Der Libero-Tarifverbund hat die Budgets nicht erreicht. Der ursprüngliche Zielumsatz wurde um 27,2 % verfehlt. Der Anteil von BERNMOBIL an den Erträgen aus dem Libero-Tarifverbund beträgt 28,3111 %. Die Kantone Bern und Solothurn haben den Beitrag von CHF 20,8 Mio. an den Tarifverbund ab dem Jahr 2020 gestrichen. Der fehlende Betrag wurde über die Abgeltung ausgeglichen.

Insgesamt hat BERNMOBIL CHF 26 Mio. Ertrag aus Verkäufen von Generalabonnements (GA), Halbtaxabonnements (HTA) und GA-FVP (Fahrvergünstigungen für das Personal) erzielt. Dies entspricht einem Anteil von 32,2 % am gesamten Verkehrsertrag von BERNMOBIL. Dies sind CHF 3,3 Mio. weniger als im Vorjahr.

Rund 1,7 % oder CHF 1,4 Mio. des Gesamtertrages resultieren aus Taxzuschlägen und übrigen Fahrausweisen. Sowohl die Anteile von BERNMOBIL an den Erträgen aus dem Direkten Verkehr (DV) als auch die Erträge aus Taxzuschlägen sind leicht höher ausgefallen als im Vorjahr. Seit dem 1. Juni 2020 sind alle BERNMOBIL-Haltestellen in den Direkten Verkehr integriert. Und mit dem Beitritt zum nationalen Schwarzfahrerregister im September 2019 kommt der gestaffelte Zuschlag bei wiederholtem Fahren ohne gültigen Fahrausweis auch bei BERNMOBIL zum Tragen.

1.2. Abgeltungen

Die Abgeltung für den Personenverkehr entspricht den Angebotsvereinbarungen zwischen dem Kanton Bern, dem Bund und BERNMOBIL für das Fahrplanjahr 2020. Für den Betrieb von drei Versuchsbetrieben erhält BERNMOBIL Abgeltungen von Dritten (Stadt Bern und Gemeinden).

Die Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Bern und BERNMOBIL über die Abgeltung der Sparte Infrastruktur regelt die Finanzierung der ungedeckten Kosten der Infrastruktur.

Die Sparte Regionaler Personenverkehr weist für das Geschäftsjahr einen Verlust von knapp CHF 3 Mio. aus. Die vorhandenen Spezialreserven von CHF 2,5 Mio. werden vollständig zur Deckung dieses Verlustes verwendet. Auf der Grundlage des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise hat BERNMOBIL eine Unterstützung von CHF 0,5 Mio. zur Deckung des Defizits beim Bundesamt für Verkehr (BAV) beantragt. In den Sparten Ortsverkehr und Infrastruktur sind keine Unterstützungsmassnahmen notwendig.

1.3. Andere betriebliche Erträge und Bestandesveränderung an nicht fakturierten Dienstleistungen

Die anderen betrieblichen Erträge liegen mit CHF 16,7 Mio. um CHF 3,7 Mio. tiefer als im Vorjahr.

Die Erträge für die Vermarktung von Werbeflächen sind mit CHF 4,1 Mio. leicht höher ausgefallen als im Vorjahr. Die Rückerstattungen Dritter betragen CHF 0,8 Mio., und für Investitionen und die Herstellung von Lagerartikeln wurden

Eigenleistungen von CHF 2,9 Mio. aktiviert. Im Geschäftsjahr 2020 hat BERNMOBIL insbesondere die Hauptuntersuchungen an den Combino-Trams weitergeführt und Gebäudesanierungen ausgeführt.

In den anderen Entgelten sind im Betrag von CHF 9,5 Mio. die Geschäfte mit Drittkunden, die Verkaufsprovisionen und die Beiträge des Kantons Bern an die Mehrkosten von Umleitungen verbucht. Insbesondere die Verkaufsprovisionen (CHF 1,3 Mio.), aber auch die Drittkundengeschäfte sind wesentlich tiefer ausgefallen als im Vorjahr.

Der Bestand an nicht fakturierten Dienstleistungen hat sich von CHF 0,2 Mio. im 2019 auf CHF 0,8 Mio. im 2020 erhöht. Die Offenlegung erfolgte erstmalig gemäss Art. 959b Abs. 2 Ziff. 2 OR.

2. Betriebsaufwand

Der gesamte Betriebsaufwand beträgt für das Berichtsjahr CHF 173,4 Mio. und ist CHF 3,3 Mio. tiefer als im Vorjahr.

2.1. Materialaufwand

Der Materialaufwand beträgt CHF 38,5 Mio. und ist damit um CHF 0,5 Mio. höher als im Vorjahr. In dieser Position sind die Kosten für den Einkauf der Energie sowie des Betriebs- und Verbrauchsmaterials, die externen Mietkosten, die Kosten für Dienstleistungen im Unterhalt und die Honorare für externe Berater verbucht.

Die Kosten für den Einkauf von Dienstleistungen, die Honorare und der Mietaufwand sind leicht höher als im Vorjahr. Die Dienstleistungskosten werden vor allem durch nicht aktivierbare Projektkosten beeinflusst. BERNMOBIL hat für verschiedene Fahrzeuge Instandhaltungsvereinbarungen mit den Fahrzeuglieferanten abgeschlossen. Mit diesen Vereinbarungen garantieren die Lieferanten die Einhaltung der Instandhaltungskosten über die gesamte Vertragsdauer. Mehr- und Minderkosten werden über einen Fonds ausgeglichen. Die Kosten für den Einkauf der Energie sind leicht tiefer als im Vorjahr.

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) erbringt auf der Linie 6 von Worb Dorf bis Fischermätteli den grössten Teil der Fahrleistungen im Auftrag von BERNMOBIL. Die Infrastruktur zwischen Egghölzli und Worb Dorf befindet sich im Eigentum des RBS. Für den Netzzugang auf diesem Streckenabschnitt bezahlt BERNMOBIL dem RBS Gebühren gemäss den Vorgaben des Bundes für die Berechnung der Trassenpreise.

2.2. Personalaufwand

Der Personalaufwand beträgt CHF 97 Mio. Er ist um CHF 1 Mio. höher ausgefallen als im Vorjahr. Sowohl die Löhne und Zulagen als auch die Kosten für die Sozialversicherungen sind gegenüber 2019 leicht angestiegen.

Der Personalbestand ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Erhöhung ist in der Übernahme des Angebots von sechs Buslinien im Raum Münsingen und höherem Bedarf an Aus- und Weiterbildung begründet. Die im Herbst 2019 erzielten Verhandlungsergebnisse zum betrieblichen GAV wurden umgesetzt und die Lohnerhöhungen gewährt. Die Behebung der Unterdeckung in der Pensionskasse verursacht weiterhin Zusatzkosten, welche durch die PVK in Rechnung gestellt werden.

Die Personalnebenkosten sind wesentlich tiefer als im Vorjahr. Im Jahr 2019 führte die Beschaffung der neuen Dienstkleider zu Mehrkosten.

2.3. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen

Die Abschreibungen betragen für das vergangene Geschäftsjahr rund CHF 27,4 Mio. Sie wurden aufgrund der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) vorgenommen. Die Abschreibungen sind im Geschäftsjahr 2020 rund CHF 3,1 Mio. tiefer als im Vorjahr.

Die Abschreibungen in der Sparte Infrastruktur betragen CHF 6,8 Mio. und sind um CHF 0,2 Mio. gesunken. Einige Projekte wurden zeitlich verschoben, bei den Projekten Burgernziel/Ostring (Gleisersatz) und Kocherpark/Hirschengraben sind Minderkosten angefallen.

In der Sparte Personenverkehr betragen die Abschreibungen CHF 20,6 Mio. und fallen um CHF 2,9 Mio. tiefer aus als im Vorjahr.

Im Vorjahr wurden bei den fünf Elektro-Gelenkautobussen der Firma Hess AG die notwendigen Abschreibungen von CHF 1,5 Mio. gebucht. Diese Mehrkosten wurden gemäss Absprache mit den Bestellern über die freien Gewinnreserven gedeckt. Die Billettautomaten sind seit Ende 2019 vollständig wertberichtigt; im Vorjahr wurden Abschreibungen im Betrag von CHF 1 Mio. verbucht. Weitere Anlagen im Bereich der Infrastruktur sind ebenfalls vollständig abgeschrieben und führen gegenüber dem Vorjahr zu Minderkosten.

2.4. Andere betriebliche Aufwendungen

Der andere betriebliche Aufwand beträgt CHF 10,6 Mio. und ist CHF 1,8 Mio. tiefer als im Vorjahr. Dies aufgrund der gesunkenen Kosten für die Verkaufsprovisionen.

3. Übriger Ertrag und Aufwand

3.1. Finanzertrag

In dieser Position sind die Zins- und Skontoerträge und die Kursdifferenzen verbucht. Auf den Guthaben bei Banken und Post sind zurzeit keine Zinserträge zu erzielen.

3.2. Finanzaufwand

Der Aufwand für die Zinskosten beträgt CHF 2,5 Mio. Ein Darlehen von CHF 20 Mio. wurde per Ende Juni 2020 zurückbezahlt und neu finanziert. Für eine verzinsliche Verbindlichkeit haben wir CHF 1,2 Mio. amortisiert.

3.3. Betriebsfremder Ertrag

Die Liegenschaftserträge sind CHF 0,2 Mio. tiefer als im Vorjahr. Hauptgrund ist eine einmalige Vergütung für die Fotovoltaik-Anlage auf dem Dach der Busgarage an der Freiburgstrasse im Vorjahr.

Bilanz

Die Bilanzsumme hat gegenüber dem Vorjahr um CHF 31,1 Mio. auf CHF 415,6 Mio. abgenommen.

Insbesondere das Umlaufvermögen ist insgesamt um CHF 49,3 Mio. gesunken. Die signifikant tieferen Einnahmen haben sich auf den Stand der Flüssigen Mittel ausgewirkt. Kurzfristige Liquiditätseingüsse hat BERNMOBIL gut bewältigen können. Das Bundesamt für Verkehr und das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern haben durch vorzeitige Teilzahlungen von Abgeltungen mitgeholfen, Liquiditätseingüsse zu überbrücken. Die flüssigen Mittel auf dem Kontokorrent bei der Stadt Bern wurden fast vollständig verwendet. Insgesamt sind die flüssigen Mittel CHF 42,1 Mio. tiefer als im Vorjahr.

Weitere wesentliche Veränderungen ergeben sich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie aus den aktiven Rechnungsabgrenzungen.

Im Berichtsjahr hat BERNMOBIL CHF 56,3 Mio. in Sachanlagen investiert. Wichtigstes Vorhaben ist die Neubeschaffung der 27 Tramlinks von Stadler Rail. Für dieses Vorhaben wurden Anzahlungen geleistet. Die Planungsarbeiten für das Tram Bern–Ostermundigen und die Erweiterung des Tramdepots an der Bolligenstrasse wurden weitergeführt sowie die Sanierung der Garage 1 gestartet. Die Hauptuntersuchungen an den Combino-Trams wurden weitergeführt und weitere Vorhaben umgesetzt.

Die Finanzanlagen sind um CHF 1,2 Mio. gesunken. Diese Mittel wurden zur Finanzierung der Übergangseinlage für die Erhaltung der Altersrente im Alter 63 aus dem Primatwechsel (Leistungs- ins Beitragsprimat) verwendet.

Am 6. Januar 2020 wurde die Tram Bern Ostermundigen AG gegründet. Die Gesellschaft bezweckt die Realisierung des Projektes Tram Bern–Ostermundigen. Die Namenaktien wurden zu einem Preis von CHF 1, Total CHF 100 000, ausgegeben und voll liberiert. BERNMOBIL zeichnete 79 000 Namenaktien.

Das kurzfristige Fremdkapital hat gegenüber dem Vorjahr um CHF 18 Mio. abgenommen. Insbesondere die Beiträge des Kantons Bern aus Investitionsvereinbarungen sind gesunken. In den Passiven Rechnungsabgrenzungen sind die Ertragsabgrenzungen von langfristig gültigen Fahrausweisen verbucht. Damit wird eine periodengerechte Verbuchung der Erträge sichergestellt. Die notwendigen Abgrenzungen sind wesentlich tiefer als im Vorjahr.

Das Total des langfristigen Fremdkapitals ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 6,6 Mio. gestiegen. BERNMOBIL hat ein Darlehen von CHF 20 Mio. per Ende Juni 2020 zurückbezahlt und neu finanziert. Für eine verzinsliche Verbindlichkeit wurden CHF 1,2 Mio. und für unverzinsliche und rückzahlbare Darlehen des Kantons CHF 0,9 Mio. zurückbezahlt. Demgegenüber hat BERNMOBIL für verschiedene Infrastrukturprojekte unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen aufgenommen.

Subventionsrechtliche Prüfung der Bilanz und Rechnung 2020 durch die Aufsichtsbehörde aufgrund von Artikel 37 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1) und von Artikel 6 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionsorientierten Unternehmen vom 18. Januar 2011 (RKV; SR 742.221).

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf die Genehmigung der Jahresrechnungen, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen.

Bilanz

	Anhang	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel	1)	9 411 454	51 549 533
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2)	7 229 279	12 798 116
Sonstige kurzfristige Forderungen		1 439 865	1 414 295
Vorräte und nicht fakturierte Leistungen	3)	6 821 386	5 551 353
Aktive Rechnungsabgrenzungen		9 879 312	12 775 455
Total Umlaufvermögen		34 781 295	84 088 752
Sachanlagen	4)	371 060 335	351 790 899
Finanzanlagen	5)	9 483 286	10 673 606
Beteiligungen	6)	239 000	160 000
Immaterielle Werte		0	0
Total Anlagevermögen		380 782 621	362 624 505
Total Aktiven		415 563 916	446 713 256
Passiven			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	7)	1 200 000	1 200 000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8)	10 083 123	9 652 444
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	9)	35 028 390	48 297 678
Kurzfristige Rückstellungen	10)	4 931 256	5 368 759
Passive Rechnungsabgrenzungen	11)	20 652 054	25 349 679
Total kurzfristiges Fremdkapital		71 894 823	89 868 560
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	7)	130 000 000	131 200 000
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten		137 388	2 175 532
Unverzinsliche rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	12)	17 342 125	18 213 325
Unverzinsliche bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	13)	137 847 685	127 683 085
Langfristige Rückstellungen	10)	12 425 967	11 905 416
Total langfristiges Fremdkapital		297 753 165	291 177 358
Total Fremdkapital		369 647 989	381 045 918
Dotationskapital		33 700 000	33 700 000
Gesetzliche Gewinnreserve	14)	29 460 002	27 903 483
Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen gemäss Art. 7 und 24 Anstaltsreglement		2 484 380	2 300 508
Freiwillige Gewinnreserven		0	0
Gewinnvortrag		22 957	22 959
Jahreserfolg		- 19 751 411	1 740 390
Total Eigenkapital		45 915 928	65 667 339
Total Passiven		415 563 916	446 713 256

Erfolgsrechnung

	Anhang	2020/in CHF	2019/in CHF
Verkehrsertrag	15)	80 741 752	110 210 067
Abgeltungen	16)	57 716 904	49 974 015
Andere betriebliche Erträge	17)	16 681 681	20 420 149
Nettoerlös aus Lieferungen und Leistungen		155 140 336	180 604 231
Bestandesveränderung an nicht fakturierten Dienstleistungen		615 869	0
Bestandesveränderung an nicht fakturierten Dienstleistungen		615 869	0
Betriebsertrag		155 756 205	180 604 231
Materialaufwand		- 38 531 530	- 38 006 660
Personalaufwand		- 96 962 577	- 95 943 589
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen	18)	- 27 359 274	- 30 446 998
Andere betriebliche Aufwendungen		- 10 590 596	- 12 353 685
Betriebsaufwand		- 173 443 978	- 176 750 933
Betriebliches Ergebnis		- 17 687 773	3 853 299
Finanzertrag		33 301	23 075
Finanzaufwand		- 2 462 872	- 2 671 876
Finanzergebnis		- 2 429 571	- 2 648 801
Ordentliches Ergebnis		- 20 117 344	1 204 497
Betriebsfremder Ertrag	19)	374 548	556 954
Betriebsfremdes Ergebnis		374 548	556 954
Jahresgewinn vor Steuern		- 19 742 796	1 761 452
Ertragssteuern		- 8 615	- 21 062
Jahreserfolg		- 19 751 411	1 740 390

Geldflussrechnung

	Anhang	2020/in CHF	2019/in CHF
Jahreserfolg		- 19 751 411	1 740 390
Abschreibungen auf Anlagevermögen		27 359 274	30 446 998
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		0	- 19 990
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		5 568 837	- 2 174 393
Veränderung Vorräte und nicht fakturierte Leistungen		- 1 270 033	- 334 856
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen		2 870 572	- 693 176
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		430 679	2 402 321
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten, kurzfristige Rückstellungen, passive Rechnungsabgrenzungen und Umbuchung in bedingt rückzahlbare Darlehen		- 6 109 004	- 4 356 939
Veränderung sonstige langfristige Verbindlichkeiten		- 2 038 144	0
Veränderung langfristige Rückstellungen		1 392 459	1 077 999
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		8 453 230	28 088 354
Investitionen Sachanlagen		- 56 266 959	- 34 662 312
Desinvestition Sachanlagen		0	19 990
Investition Finanzanlagen		- 79 000	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 56 345 959	- 34 642 323
Finanzierung laufende Projekte Kanton Bern		7 825 850	9 108 594
Geldabflüsse aus Rückzahlung unverzinslicher rückzahlbarer Darlehen Kanton Bern		- 871 200	- 871 200
Geldzuflüsse aus langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten		20 000 000	0
Geldabflüsse aus langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten		- 21 200 000	- 1 200 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		5 754 650	7 037 394
Veränderung der flüssigen Mittel (Fonds)		- 42 138 080	483 425
Nachweis:			
Bestand flüssige Mittel am 1.1.		51 549 533	51 066 108
Bestand flüssige Mittel am 31.12.		9 411 454	51 549 533
Veränderung flüssige Mittel		- 42 138 080	483 425

Angaben gemäss Swiss GAAP FER 4

Nicht liquiditätswirksame Transaktionen wurden in der Geldflussrechnung eliminiert. Dies betrifft die Positionen Finanzanlagen, sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten sowie die Rückstellungen.

Eigenkapitalnachweis

	Dotationskapital/in CHF	Gesetzliche Gewinnreserve/in CHF	Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen gem. Art. 7 und 24 Anstaltsreglement/in CHF	Gewinnvortrag/in CHF	Total/in CHF
Eigenkapital per 31.12.2018	33 700 000	23 811 240	2 300 508	4 115 201	63 926 949
Gewinnverwendung 2018	0	4 220 933	0	- 4 220 933	0
Anpassung Jahreserfolg Restatement	0	- 128 690	0	128 690	0
Jahreserfolg 2019	0	0	0	1 740 390	1 740 390
Eigenkapital per 31.12.2019	33 700 000	27 903 483	2 300 508	1 763 348	65 667 339
Gewinnverwendung 2019	0	1 556 519	183 872	- 1 740 391	0
Jahreserfolg 2020	0	0	0	- 19 751 411	- 19 751 411
Eigenkapital per 31.12.2020	33 700 000	29 460 002	2 484 380	- 19 728 454	45 915 928

Angaben gemäss Swiss GAAP FER 24

Das Dotationskapital ist vollständig einbezahlt.

Detailinformationen zu der gesetzlichen Gewinnreserve sind im Anhang 14) ersichtlich.

Antrag über die Verwendung des Bilanzverlustes/Bilanzgewinnes

	2020/in CHF	2019/in CHF
Vortrag aus Vorjahr	22 957	22 959
Jahresverlust / Jahresgewinn	- 19 751 411	1 740 390
Total zur Verwendung	- 19 728 454	1 763 348
Entnahme Spezialreserven Ortsverkehr (Art. 36 PBG)	16 715 842	0
Entnahme / Zuweisung Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	2 970 828	- 305 557
Einlage / Entnahme Spezialreserven Infrastruktur (Art. 67 EBG)	- 99 514	802 125
Zuweisung Reserven gemäss Anstaltsreglement Art. 24 und Art. 36 Ziff. 4 PBG	0	- 2 053 087
Entnahme Reserve Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen	487 422	227 898
Zuweisung Reserve Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen	- 323 167	- 411 770
Vortrag auf neue Rechnung	22 957	22 957

Anhang zur Jahresrechnung

Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften der schweizerischen Gesetzgebung, insbesondere den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts und den eisenbahngesetzlichen Spezialbestimmungen erstellt.

Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Es wird das gesamte Regelwerk von Swiss GAAP FER angewandt.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Allgemeines

Die Bewertungsgrundsätze orientieren sich grundsätzlich an historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten als Bewertungsgrundlage. Es gilt der Grundsatz der Einzelbewertung von Aktiven und Passiven.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel enthalten Kassenbestände, Sichtguthaben bei Postfinance, Banken und der Stadtkasse Bern. Sie sind zum Nominalwert bilanziert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie übrige kurzfristige Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie übrige kurzfristige Forderungen sind zum Nominalwert bewertet. Gefährdete Forderungen werden einzeln wertberichtigt. Nicht einbringbare Forderungen werden abgeschrieben.

Vorräte und nicht fakturierte Leistungen

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten unter Beachtung der Niederstwerte und der Reichweite bewertet. Die Herstellungskosten werden anhand der Material- und Fertigungskosten berechnet. Für nicht gängige Vorräte wird eine entsprechende Wertberichtigung vorgenommen. Geltend gemachte Skontoabzüge werden als Finanzertrag verbucht.

Ersatzteile für langlebige Güter (insbesondere Rollmaterial) werden bereits bei der Beschaffung mit ausgeschrieben und angeschafft. Die strategischen Ersatzteile werden zusammen mit der Anlage aktiviert und über die Nutzungsdauer abgeschrieben.

Allen erkennbaren Verlustrisiken aus Aufträgen in Arbeit wird durch betriebswirtschaftlich angemessene Wertberichtigung Rechnung getragen.

Bei der Bewertung der geleisteten Anzahlungen sind Bonität und Leistungsfähigkeit des Empfängers, allfällige Sicherheiten sowie die zweckkonforme Verwendung berücksichtigt worden.

Aktive Rechnungsabgrenzungen

Aktive Rechnungsabgrenzungen dienen der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen.

Finanzanlagen

Das finanzielle Anlagevermögen enthält neben den nicht-konsolidierten Beteiligungen auch die mit der Absicht der dauernden Anlage gehaltenen Wertschriften, die langfristigen Darlehen und die Arbeitgeberbeitragsreserven. Die Wertschriften mit der Absicht der dauernden Anlage und Darlehen sind zum Anschaffungswert abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen bewertet. Die Arbeitgeberbeitragsreserven werden zum Nominalwert bilanziert.

Beteiligungen

Die Beteiligungen sind zu Anschaffungswerten abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen bewertet.

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen bilanziert. Eigenleistungen werden nur aktiviert, wenn sie klar identifizierbar und die Kosten zuverlässig bestimmbar sind sowie wenn sie dem Unternehmen über mehrere Jahre einen messbaren Nutzen bringen. Die Abschreibungen richten sich dabei nach den vorgegebenen Bandbreiten der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen.

Auf Gesuch der Transportunternehmung kann gemäss RKV Art. 11.2 das BAV in begründeten Fällen von den unten aufgeführten Nutzungsdauern abweichende Abschreibungssätze bewilligen.

Gemäss RKV Art. 11.3 werden A-fonds-perdu-Beiträge der öffentlichen Hand und von Dritten für aktivierbare Investitionen so verbucht, dass auf diesem Teil der Investition keine

erfolgswirksamen Wertberichtigungen gemacht werden können. Dabei wird der A-fonds-perdu-Beitrag nicht mit dem Anschaffungswert verrechnet.

Die Abschreibungen werden linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Anlageguts vorgenommen. Diese wurden wie folgt festgelegt:

Grundstücke		keine Abschreibung
Tiefbauten	Unterbau	25 – 80 Jahre
	Oberbau	14 – 33 Jahre
Hochbauten	Gebäude	50 – 67 Jahre
	Dächer / Tore	10 – 20 Jahre
Rollmaterial	Tram	20 – 33 Jahre
	Trolleybus	10 – 20 Jahre
	Autobus	10 – 14 Jahre
	Midibus	7 – 10 Jahre
	Minibus	7 – 8 Jahre
	Dienstfahrzeuge	5 – 10 Jahre
Übrige Mobilien	Billettautomaten	5 – 10 Jahre
	Maschinen	4 – 20 Jahre
	Informatik (Hardware)	4 – 10 Jahre

Wertberichtigung von Aktiven (Impairment)

Die Werthaltigkeit von Aktiven wird auf den Bilanzstichtag überprüft. Liegen Anzeichen einer nachhaltigen Wertbeeinträchtigung vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Wertes durchgeführt. Übersteigt der Buchwert den Nutzwert oder den Nettoveräußerungswert, wird eine zusätzliche Abschreibung zulasten der Erfolgsrechnung vorgenommen.

Zuwendungen aus öffentlicher Hand

Zuwendungen aus öffentlicher Hand im Zusammenhang mit Sachanlageinvestitionen werden vom Buchwert der Vermögenswerte abgezogen, sobald alle Auflagen erfüllt sind. Erhaltene Zuwendungen, für welche die Auflagen noch nicht erfüllt sind, werden als übrige kurzfristige Verbindlichkeiten bilanziert.

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen (Software, Lizenzen etc.) werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten erfasst und linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt 3–7 Jahre.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie kurzfristige Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie kurzfristige Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis zu einem Jahr) werden zum Nominalwert bewertet.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Passive Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Bei den Ertragsabgrenzungen werden General-, Halbtax-, Jahresabonnemente und Mehrfahrtenkarten erfasst, jedoch keine Einzelbillette und Tageskarten.

Langfristige Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten umfassen Darlehen der öffentlichen Hand und von Dritten sowie Garantierückbehalte mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr. Die Bewertung erfolgt zum Nominalwert.

Rückstellungen (kurz- und langfristig)

Rückstellungen werden gebucht, wenn aus einem Ereignis in der Vergangenheit eine begründete wahrscheinliche Verpflichtung, deren Höhe und /oder Fälligkeit ungewiss, aber schätzbar ist, besteht. Die Bewertung der Rückstellung basiert auf der Schätzung des Geldabflusses zur Erfüllung der Verpflichtung.

Umsatzerfassung

Die Erlöse der SVB stammen überwiegend aus dem Verkauf von Fahrausweisen (Verkehrsertrag). Weitere Erlösquellen sind die Abgeltungen der öffentlichen Hand sowie sonstige Serviceleistungen. Der Verkehrsertrag wird mit dem Abschluss der Verkaufstransaktion im Vertriebssystem realisiert und in der entsprechenden Periode verbucht. Erlöse aus langfristig gültigen Fahrausweisen werden abgegrenzt und über die gesamte Laufzeit der entsprechenden Fahrausweise aufgelöst.

Personalvorsorge

Die Mitarbeitenden von BERNMOBIL sind mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträgen bei der Personalvorsorgekasse der Stadt Bern PVK versichert. Die wirtschaftlichen Auswirkungen aus den vorhandenen Vorsorgeeinrichtungen werden jährlich beurteilt. Ein wirtschaftlicher Nutzen wird aktiviert, wenn es zulässig und beabsichtigt ist, die Überdeckung der Vorsorgeeinrichtung für den künftigen Vorsorgeaufwand der Gesellschaft zu verwenden. Eine Verpflichtung aus Vorsorgeeinrichtungen wird passiviert, wenn die Bedingungen zur Bildung einer Rückstellung erfüllt sind. Vorhandene Arbeitgeberbeitragsreserven werden als Vermögenswert in den Aktiven erfasst. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtung werden wie die für die Periode angefallenen Beiträge erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Steuern

Auf Ebene der direkten Bundessteuer ist BERNMOBIL als Anstalt der Gemeinde Bern steuerbefreit. BERNMOBIL ist zudem ein vom Bund konzessioniertes Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, welches für seine Tätigkeit Abgeltungen zur Aufrechterhaltung eines ganzjährigen Betriebes von nati-

onaler Bedeutung erhält. Somit sind auf Stufe Staats- und Gemeindesteuern nur Gewinne aus Nebenbetrieben und Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit haben, steuerbar.

Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen

	31.12.2020/in CHF		31.12.2019/in CHF			
1) Flüssige Mittel						
Kassen, Billettautomaten	825 524		1 119 351			
Post	7 450 670		11 515 876			
Banken	710 024		711 161			
Kontokorrent Stadtkasse	425 235		38 203 145			
Total	9 411 454		51 549 533			
2) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						
Forderungen gegenüber Dritten	6 905 411		12 658 143			
Wertberichtigung	- 88 108		- 122 130			
Forderungen gegenüber Beteiligten	396 790		248 620			
Forderungen gegenüber Beteiligungen	15 186		13 484			
Total	7 229 279		12 798 116			
3) Vorräte und nicht fakturierte Leistungen						
Lagermaterial	8 448 606		7 643 116			
Dienstkleider	439 725		549 615			
Material Verkaufsstellen	4 667		24 279			
Ware in Arbeit	209 126		13 756			
Nicht fakturierte Leistungen	844 262		228 393			
Anzahlungen Vorräte	0		0			
Wertberichtigung auf Vorräten	- 3 125 000		- 2 907 806			
Total	6 821 386		5 551 353			
4) Sachanlagen						
	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF
Anschaffungswerte	Grundstücke bebaut	Tiefbauten	Hochbauten	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	Anlagen im Bau inkl. Anzahlungen	Total
Stand 01.01.2019	13 210 183	110 407 469	102 993 568	345 904 762	106 720 050	679 236 032
Zugänge 2019	0	0	189 422	2 769 977	34 382 914	37 342 312
Abgänge 2019	0	- 3 245 694	0	- 3 893 517	0	- 7 139 211
Reklassifikationen	0	381 504	8 710 315	16 903 684	- 25 995 503	0
Investitionsbeiträge a-fonds-perdu	0	0	- 750 026	- 1 929 974	0	- 2 680 000
Stand 31.12.2019	13 210 183	107 543 279	111 143 278	359 754 932	115 107 461	706 759 133
Davon Anzahlungen					5 581 755	5 581 755

BERNMOBIL verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke und über keine zu reinen Renditezwecken gehaltenen Anlagen.

Kumulierte Wertberichtigung

Stand 01.01.2019	918 147	70 544 270	50 670 414	199 483 302	10 044 314	331 660 447
Planmässige Abschreibungen 2019	0	3 564 299	2 515 974	16 464 882	7 901 844	30 446 998
Wertbeeinträchtigungen 2019	0	0	0	0	0	0
Abgänge 2019	0	- 3 245 694	0	- 3 893 517	0	- 7 139 211
Reklassifikationen	0	179 665	459 377	5 693 811	- 6 332 852	0
Stand 31.12.2019	918 147	71 042 540	53 645 764	217 748 478	11 613 305	354 968 234

Nettobuchwert

Nettobuchwert 01.01.2019	12 292 036	39 863 199	52 323 154	146 421 460	96 675 736	347 575 585
Nettobuchwert 31.12.2019	12 292 036	36 500 739	57 497 514	142 006 454	103 494 156	351 790 899

Anschaffungswerte	Grundstücke bebaut	Tiefbauten	Hochbauten	Mobilen, Maschinen, Fahrzeuge	Anlagen im Bau inkl. Anzahlungen	Total
Stand 01.01.2020	13 210 183	107 543 279	111 143 278	359 754 932	115 107 461	706 759 133
Zugänge 2020	0	98 212	18 389	603 394	55 546 964	56 266 959
Abgänge 2020	0	- 160 978	0	0	0	- 160 978
Reklassifikationen	0	17 612 730	217 703	14 688 002	- 32 518 435	0
Investitionsbeiträge a-fonds-perdu	0	- 9 638 250	0	0	0	- 9 638 250
Stand 31.12.2020	13 210 183	115 454 994	111 379 371	375 046 328	138 135 990	753 226 865
Davon Anzahlungen					37 929 222	37 929 222

BERNMOBIL verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke und über keine zu reinen Renditezwecken gehaltenen Anlagen.

	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF
Kumulierte Wertberichtigung						
Stand 01.01.2020	918 147	71 042 540	53 645 764	217 748 478	11 613 305	354 968 234
Planmässige Abschreibungen 2020	0	3 210 207	2 369 470	15 389 106	6 297 963	27 266 746
Wertbeeinträchtigungen 2020	0	0	0	92 528	0	92 528
Abgänge 2020	0	- 160 978	0	0	0	- 160 978
Reklassifikationen	0	1 631 326	16 913	4 398 846	- 6 047 085	0
Stand 31.12.2020	918 147	75 723 096	56 032 147	237 628 958	11 864 183	382 166 530

Nettobuchwert

Nettobuchwert 01.01.2020	12 292 036	36 500 739	57 497 514	142 006 454	103 494 156	351 790 899
Nettobuchwert 31.12.2020	12 292 036	39 731 898	55 347 224	137 417 370	126 271 807	371 060 335

31.12.2020/in CHF

31.12.2019/in CHF

5) Finanzanlagen

Wertschriften	3 313 360	3 313 360
Arbeitgeberbeitragsreserven	6 169 926	7 360 246
Total	9 483 286	10 673 606

Zusätzliche Informationen zur Arbeitgeberbeitragsreserve sind in den weiteren Anhangangaben enthalten.

			31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
6) Beteiligungen						
Gesellschaften	Sitz	Art	Kapital-/Stimmenanteil in %		Kapital	
Verkehrsfachschule Schweiz AG	Bern	Aktien	50.00	50.00	60 000	60 000
Tram Bern Ostermundigen AG 1)	Bern	Aktien	79.00	0.00	79 000	0
BERNMOBIL AG	Bern	Aktien	100.00	100.00	100 000	100 000
Total					239 000	160 000

1) Die Tram Bern Ostermundigen AG wurde per 6.01.2020 neu gegründet.

	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
7) Finanzverbindlichkeiten		
Bankkredite	131 200 000	132 400 000
Total	131 200 000	132 400 000
Fälligkeitsstruktur		
Bis ein Jahr	1 200 000	1 200 000
Ein bis fünf Jahre	40 000 000	61 200 000
Über fünf Jahre	90 000 000	70 000 000
Total	131 200 000	132 400 000

Die Bankkredite werden durch die Stadt Bern mit den Kreditinstitutionen abgeschlossen und durch die Stadtkasse weiterverrechnet.

8) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	8 988 391	9 499 047
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligten	1 088 992	143 368
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	5 740	10 029
Total	10 083 123	9 652 444

9) Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	7 655 231	8 384 360
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	879 959	763 524
Davon gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	0	0
Unverzinsliche rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand < 12 Monate	871 200	871 200
Beiträge aus Investitionsvereinbarungen mit dem Kanton	25 622 000	38 278 594
Total	35 028 390	48 297 678

	Vorsorgeverpflichtung/in CHF	Zugunsten des Personals/in CHF	Schäden und Selbstbehalte/in CHF	Vertragliche Life Cycle Costs/in CHF	Sonstige/in CHF	Total/in CHF
10) Rückstellungen						
Stand 01.01.2019	7 256 496	3 830 009	3 756 774	2 092 664	375 000	17 310 944
Bildung 2019	0	834 393	0	981 753	0	1 816 146
Verwendung 2019	- 1 353 871	- 62 196	0	0	- 315 000	- 1 731 067
Auflösung 2019	- 85 238	0	0	- 36 609	0	- 121 847
Stand 31.12.2019	5 817 387	4 602 206	3 756 774	3 037 808	60 000	17 274 175
Davon kurzfristig	1 350 000	3 518 759	500 000	0	0	5 368 759
Davon langfristig	4 467 387	1 083 447	3 256 774	3 037 808	60 000	11 905 416
Stand 01.01.2020	5 817 387	4 602 206	3 756 774	3 037 808	60 000	17 274 175
Bildung 2020	0	345 799	215 000	1 274 844	0	1 835 643
Verwendung 2020	- 1 190 319	- 161 400	0	- 88 091	- 60 000	- 1 499 810
Auflösung 2020	- 52 785	0	- 200 000	0	0	- 252 785
Stand 31.12.2020	4 574 283	4 786 606	3 771 774	4 224 561	0	17 357 223
Davon kurzfristig	978 803	3 652 453	300 000	0	0	4 931 256
Davon langfristig	3 595 480	1 134 153	3 471 774	4 224 561	0	12 425 967

Im Zusammenhang mit dem Primatwechsel bei der Personalvorsorgekasse (PVK) der Stadt Bern entstand eine erforderliche Übergangseinlage von CHF 10.3 Mio. Der Anteil für das Jahr 2020 wurde laufend von der Arbeitgeberbeitragsreserve abgebucht. Zusätzliche Informationen zu den Vorsorgeverpflichtungen sind unter den weiteren Anhangangaben zum Primatwechsel enthalten.

	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
11) Passive Rechnungsabgrenzungen		
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabonnemente, Jahresabonnemente)	15 403 000	19 033 000
Abgrenzung Marchzinsen auf Darlehen und Anleihen	1 060 124	1 176 292
Sonstige Abgrenzungen	4 188 930	5 140 387
Total	20 652 054	25 349 679
12) Unverzinsliche rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand		
Investitionsvereinbarungen mit dem Kanton Bern	13 358 400	14 229 600
Verbindlichkeit aus Unterhaltszahlungen Tram Kanton Bern	3 983 725	3 983 725
Total	17 342 125	18 213 325
13) Unverzinsliche bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand		
Bedingt rückzahlbare Darlehen des Kantons Bern (AÖV)	107 888 250	97 723 650
Bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes (BAV)/Tram Bern West und Abstellanlage Bolligenstrasse	29 959 435	29 959 435
Total	137 847 685	127 683 085

	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
14) Gesetzliche Gewinnreserven		
Spezialreserven Ortsverkehr (Art. 36 PBG)	17 607 732	17 607 732
Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	2 514 308	2 208 751
Spezialreserven Infrastruktur (Art. 67 EBG)	- 655 125	147 000
Reserve gemäss Anstaltsreglement	9 993 087	7 940 000
Total	29 460 002	27 903 483
Davon gesetzlich oder reglementarisch gebunden und nicht ausschüttbar	13 859 183	14 355 751
Die Sparte Regionaler Personenverkehr weist für das Geschäftsjahr einen Verlust von CHF 2'970'827.76 aus. Die vorhandenen Spezialreserven von CHF 2'514'307.50 werden vollständig zur Deckung dieses Verlustes verwendet. Auf der Grundlage des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des ÖV in der Covid-19 Krise beantragen wir die Unterstützung der Deckung des Defizits von CHF 456'520.26 beim Bundesamt für Verkehr (BAV).		
15) Verkehrsertrag		
Libero-Tarifverbund	53 376 104	79 679 729
Generalabonnemente, Halbtaxabonnemente und FVP	25 995 334	29 325 977
Taxzuschläge und übrige Fahrausweise	1 370 313	1 204 361
Total	80 741 752	110 210 067
16) Abgeltungen		
Abgeltung RPV von Bund	4 140 916	3 695 577
Abgeltung RPV von Kanton	4 751 615	5 020 472
Abgeltung Ortsverkehr von Kanton	37 030 467	31 731 634
Abgeltung Sparte Infrastruktur von Kanton	10 713 906	8 155 494
Abgeltung Leistungsvereinbarung Datendrehscheibe (DDS) von Kanton	0	239 837
Abgeltung Kanton Versuchsbetriebe	494 000	500 334
Abgeltung Dritter	586 000	630 667
Total Abgeltungen	57 716 904	49 974 015
17) Andere betriebliche Erträge		
Werbeerträge	4 077 398	4 016 751
Rückerstattung Dritter	793 195	1 179 987
Eigenleistungen für Investitionen und Lager	2 901 905	3 393 360
Andere Entgelte	9 525 051	11 830 050
Bestandesveränderung an nicht fakturierten Dienstleistungen	- 615 869	0
Total	16 681 681	20 420 149
18) Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen		
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	6 777 314	7 007 105
Abschreibungen übrige Sparte	20 581 960	23 439 893
Total	27 359 274	30 446 998
19) Betriebsfremder Ertrag		
Liegenschaftserträge	374 548	556 954
Total	374 548	556 954

Weitere Angaben

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen

		31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
Betriebshaftpflichtversicherung TRAM	VVST	20 000 000	20 000 000
Betriebshaftpflichtversicherung TROLLEYBUS	VVST	20 000 000	20 000 000
Betriebshaftpflichtversicherung AUTOBUS	VVST	100 000 000	100 000 000
Betriebshaftpflichtversicherung TRAM Linie 6 (Egghölzli-Worb)	VVST	100 000 000	100 000 000
Feuer (Sachen und Kosten)	Allianz	309 328 184	376 000 000
Elementar	Allianz	25 000 000	25 000 000
Erdbeben	Allianz	200 000 000	200 000 000
Terrorismus	Allianz	50 000 000	50 000 000

Sachanlagespiegel Sparte Infrastruktur nach RKV

	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF
	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte						
Stand 01.01.2019	1 210 183	105 801 946	2 368 554	34 633 555	30 864 287	174 878 525
Zugänge 2019	0	0	0	164 025	14 951 186	15 115 211
Abgänge 2019	0	- 3 245 694	0	- 160 475	- 97 015	- 3 503 185
Reklassifikationen	0	381 504	0	1 511 725	- 1 893 229	0
Investitionsbeiträge a-fonds-perdu	0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2019	1 210 183	102 937 756	2 368 554	36 148 830	43 825 228	186 490 551

Kumulierte Wertberichtigung

Stand 01.01.2019	918 147	66 990 500	1 389 368	14 281 734	1 491 171	85 070 920
Planmässige Abschreibungen 2019	0	3 521 152	73 985	1 981 371	1 430 597	7 007 105
Wertbeeinträchtigungen 2019	0	0	0	0	0	0
Abgänge 2019	0	- 3 245 694	0	- 160 475	- 3 228	- 3 409 397
Reklassifikationen	0	179 665	0	50 885	- 230 550	0
Stand 31.12.2019	918 147	67 445 623	1 463 353	16 153 515	2 687 990	88 668 628

Nettobuchwert

Nettobuchwert 01.01.2019	292 036	38 811 446	979 186	20 351 821	29 373 116	89 807 605
Nettobuchwert 31.12.2019	292 036	35 492 133	905 201	19 995 315	41 137 238	97 821 923

	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte						
Stand 01.01.2020	1 210 183	102 937 756	2 368 554	36 148 830	43 825 228	186 490 551
Zugänge 2020	0	98 212	0	- 55 467	10 359 157	10 401 902
Abgänge 2020	0	- 160 978	0	0	0	- 160 978
Reklassifikationen	0	17 612 730	0	2 229 053	- 19 841 783	0
Investitionsbeiträge a-fonds-perdu	0	- 9 638 250	0	0	0	- 9 638 250
Stand 31.12.2020	1 210 183	110 849 470	2 368 554	38 322 416	34 342 602	187 093 226

	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF
Kumulierte Wertberichtigung						
Stand 01.01.2020	918 147	67 445 623	1 463 353	16 153 515	2 687 990	88 668 628
Planmässige Abschreibungen 2020	0	3 167 060	73 989	2 053 329	1 482 935	6 777 314
Wertbeeinträchtigungen 2020	0	0	0	0	0	0
Abgänge 2020	0	- 160 978	0	0	0	- 160 978
Reklassifikationen	0	1 631 326	0	257 094	- 1 888 420	0
Stand 31.12.2020	918 147	72 083 031	1 537 342	18 463 938	2 282 505	95 284 964
Nettobuchwert						
Nettobuchwert 01.01.2020	292 036	35 492 133	905 201	19 995 315	41 137 238	97 821 923
Nettobuchwert 31.12.2020	292 036	38 766 439	831 212	19 858 478	32 060 097	91 808 262

Vollzeitstellen

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

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten und langfristige Vereinbarungen

	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
Kaufvertragsähnliche Leasinggeschäfte	0	0
Baurechts- und Mietzinsen	45 938 506	46 726 277
Total	45 938 506	46 726 277

Honorar der Revisionsstelle

	2020/in CHF	2019/in CHF
Revisionsdienstleistungen inkl. Subventionsprüfung resp. Prüfung Restatement	51 800	41 305
Andere Dienstleistungen	59 600	5 220
Total	111 400	46 525

AG-Beitragsreserven

	Nominalwert	Verwendung	Bilanz	Verwendung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR in Pers.auf.	
	31.12.2020/in CHF	2020/in CHF	31.12.2019/in CHF	2019/in CHF	31.12.2018/in CHF	2020/in CHF	2019/in CHF
PVK, Stadt Bern	6 169 926	- 1 190 319	7 360 246	- 1 359 489	8 719 735	1 190 319	1 359 489
PVK, Rückstellung	- 4 574 283	1 243 104	- 5 817 387	1 439 109	- 7 256 496	- 1 243 104	- 1 439 109
Total verfügbar	1 595 644	52 785	1 542 859	79 620	1 463 239	- 52 785	- 79 620

Die Arbeitgeberbeitragsreserve wurde in den Jahren 2019 und 2020 nicht verzinst.

Wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand

	Unterdeckung Anteil BERNMOBIL	Wirtschaftlicher Anteil von BERNMOBIL		Veränderung zum Vorjahr erfolgs- wirksam	auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31.12.2020/in CHF	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF	in CHF	in CHF	2020/in CHF	2019/in CHF
PVK, Stadt Bern	- 13 585 779	0	0	0	10 905 603	10 905 603	10 957 415
Total	- 13 585 779	0	0	0	10 905 603	10 905 603	10 957 415

Im Vorsorgeaufwand ist die Verzinsung der Unterdeckung bis 31.12.2020 als Abgrenzung enthalten.

Die Bemessung des wirtschaftlichen Anteils von BERNMOBIL an der Unterdeckung der PVK erfolgt auf der Basis des letzten Jahresabschlusses der Vorsorgeeinrichtung per 31.12.2019.

Garantie Personalvorsorgekasse der Stadt Bern PVK

Gemäss dem Reglement über die Personalvorsorgekasse der Stadt Bern (Artikel 25) garantiert die Stadt Bern als öffentlich-rechtliche Körperschaft die Leistungen der PVK. Die angeschlossenen Organisationen (Arbeitgebende) haben sich anteilmässig an den Kosten allfälliger Garantieleistungen zu beteiligen. Der Deckungsgrad der Kasse beträgt per Ende 2019 96.91 % (2018: 90.95 %), die Deckungslücke rund CHF 80 Mio. (2018: CHF 225 Mio.). Der Anteil von BERNMOBIL daran beträgt 16.97 %.

Die PVK wird im System der Teilkapitalisierung geführt und ab 2015 innerhalb von 40 Jahren ausfinanziert. Der Ausgangsdeckungsgrad beträgt 75 %, der Zieldeckungsgrad wurde auf 100 % festgelegt. Die Arbeitgebenden beteiligen sich an der Behebung der Unterdeckung indem sie das fehlende Deckungskapital verzinsen. Die Höhe der Beteiligung wird von der Verwaltungskommission jährlich für das darauffolgende Rechnungsjahr festgelegt. Für das Jahr 2018 hat BERNMOBIL

im Jahr 2020 CHF 436'203 bezahlt. Für die Jahre 2019 und 2020 wurden CHF 441'103 bzw. 425'000 abgegrenzt.

Aufgrund dieser Situation und des aktuellen Deckungsgrades der PVK sind in der Jahresrechnung keine besonderen Aufwendungen wie z.B. Sanierungsmassnahmen oder Rückstellungen erforderlich. Die aus der Deckungslücke resultierende Eventualverbindlichkeit von BERNMOBIL beträgt basierend auf dem Jahresabschluss der PVK per 31.12.2019 rund CHF 13,6 Mio. (2018: CHF 38 Mio.).

Primatwechsel

Zur Finanzierung der Übergangseinlage, welche durch die Umstellung der PVK vom Leistungs- ins Beitragsprimat per 1.1.2018 zur Erhaltung der Rentenansprüche im Alter 63 erforderlich ist, verfügt BERNMOBIL über eine Arbeitgeberbeitragsreserve in der PVK. Die Höhe der Ansprüche sowie der Reserve ist brutto im Anhang deklariert.

Mitgliedschaften

Nach Artikel 97 GV (Gemeindeverordnung) ist BERNMOBIL Mitglied in 45 Vereinen und einfachen Gesellschaften. Aus zwei dieser Mitgliedschaften bestehen Solidarhaftungen aus folgenden einfachen Gesellschaften:

Libero-Tarifverbund

Mit verschiedenen anderen Transportunternehmen bildet BERNMOBIL die einfache Gesellschaft Libero-Tarifverbund. Diese verfolgt den Zweck, innerhalb des Verbundgebiets (Kanton Bern und Teile des Kantons Solothurn) dem Fahrgast die freie Wahl der Verkehrsmittel mit einem einheitlichen und transparenten Tarifsysteem zu ermöglichen.

Nachtliniengesellschaft (NLG)

Gemeinsam mit neun weiteren Transportunternehmungen bildet BERNMOBIL die Nachtliniengesellschaft. Diese bezweckt die Koordination öffentlicher Verkehrslinien mit Bussen ab Mitternacht in der Region Bern, Solothurn, Biel, Thun und Berner Oberland ausserhalb des Grundangebotes. Die Gesellschaft beauftragt ihre Gesellschafter mit der Durchführung des Nachtlinienbetriebs, organisiert die Finanzierung und den Marktauftritt und ist Ansprechpartnerin gegenüber Dritten.

SVB-Hilfsfonds

Der SVB-Hilfsfonds hat den Zweck, unverschuldet in Not geratene Betriebsangehörige durch Ausrichtung von einmaligen, nicht rückzahlbaren Beiträgen oder durch Gewährung von zinslosen oder verzinslichen rückzahlbaren Darlehen zu unterstützen.

	31.12.2020/in CHF	31.12.2019/in CHF
Fonds-Vermögen Hilfsfonds	200 296	197 539

Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Die geschäftlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften basieren auf den handelsüblichen Vertragsformen und Konditionen. Die entsprechenden Saldi aus Forderungen und Verbindlichkeiten werden in der vorliegenden Jahresrechnung separat ausgewiesen.

Als Nahestehende gelten natürliche oder juristische Personen, welche direkt oder indirekt einen bedeutenden Einfluss auf die operativen und finanziellen Entscheidungen von BERNMOBIL ausüben können. Ebenfalls als nahestehend gelten Personen, welche von den bereits nahestehenden Organisationen beherrscht werden. Anteilsinhaber gelten als bedeutend, wenn diese mindestens 20 % der Stimmrechtsanteile besitzen.

Zwei von öffentlich-rechtlichen Körperschaften beherrschte Organisationen sind allein aufgrund ihrer öffentlich-rechtlichen Beherrschung nicht nahestehend. Vorbehalten bleiben anderweitige massgebliche Einflüsse.

	2020 / in CHF	2019 / in CHF
Transaktionen mit Beteiligten		
Verkehrsertrag	389 567	551 088
Abgeltungen	458 000	0
Andere betriebliche Erträge	1 294 120	1 112 114
Betriebsfremder Ertrag	69 558	0
Betriebsaufwand	2 906 215	2 988 226
Transaktionen mit Beteiligungen		
Andere betriebliche Erträge	73 753	80 975
Betriebsaufwand	4 175 272	26 487
Transaktionen mit übrigen Nahestehenden		
Keine auszuweisenden wesentlichen Transaktionen		

Offenlegung der Vergütungen und Kredite / Darlehen (gemäss Anstaltsreglement Art. 10a)

Inhalt und Festsetzungsverfahren der Vergütungen

Die Vergütungen der Mitglieder des Verwaltungsrates und des Direktors werden durch den Verwaltungsrat beschlossen. Die Vergütungen der übrigen GL-Mitglieder werden im Rahmen des vom Verwaltungsrat erlassenen Reglements «Kaderlohnsystem» durch den Direktor festgelegt.

Die Vergütungen des Verwaltungsrates umfassen eine Jahrespauschale (für ordentliche und zusätzliche Tätigkeiten) und Sitzungsgelder pro Sitzung. Untenstehend nicht aufgeführt sind Spesenentschädigungen. Die Jahrespauschalen und Sitzungsgelder der Gemeinderäte* im Verwaltungsrat werden der Stadt Bern (Stadtkasse) überwiesen.

Die Vergütungen der Mitglieder der Geschäftsleitung umfassen einen Jahreslohn mit einem variablen Anteil (abhängig von der Zielerreichung). Nicht miteinbezogen sind Spesenentschädigungen, Sozialzulagen sowie allfällige weitere von Gesetzes wegen bestehende Ansprüche und Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen (AHV/IV/EO; ALV; SUVA; Berufliche Vorsorge).

	2020/in CHF	2019/in CHF
Vergütungen an die Mitglieder des Verwaltungsrates		
Ursula Wyss*, Präsidentin des Verwaltungsrates, Mitglied VR seit 2013/Ausschuss Personal	27 700	27 400
Barbara Schaerer, Vizepräsidentin des Verwaltungsrates, Mitglied VR seit 2004/Ausschuss Finanzen und Personal	10 500	10 950
Michael Aebersold*, Mitglied VR seit 2017/Ausschuss Finanzen	7 100	7 400
Christian Burren, Mitglied VR seit 2018	6 800	7 100
Christoph Erb, Mitglied VR seit 2012/Ausschuss Finanzen und Personal	8 600	8 300
Rahel Imobersteg, Mitglied VR seit 2018	8 000	6 900
Severin Rangosch, Mitglied VR seit 2015	6 800	6 800
Total	75 500	74 850

Vergütungen an die per Bilanzstichtag amtierenden Mitglieder der Geschäftsleitung

	2020/in CHF	2019/in CHF
Vergütungen an die gesamte Geschäftsleitung	1 289 172	1 273 420
Höchste Vergütung/ René Schmied, Direktor	260 489	256 116

In den Jahren 2019 und 2020 wurden an ehemalige Organmitglieder und an Personen, die den Organmitgliedern nahe stehen, keine Vergütungen ausgerichtet. In beiden Jahren wurden keine Darlehen oder Kredite an Organmitglieder oder ihnen nahe stehende Personen gewährt.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Seit dem Bilanzstichtag 31.12.2020 sind keine Ereignisse eingetroffen, die die Darstellung der Finanz-, Vermögens- und Ertragslage der Jahresrechnung 2020 beeinträchtigen oder an dieser Stelle erwähnt werden müssten.

Die Jahresrechnung wurde am 15.03.2021 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Name sowie Rechtsform und Sitz des Unternehmens

Städtische Verkehrsbetriebe Bern (SVB)
Eigerplatz 3
3007 Bern

Die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) sind in der Rechtsnatur als selbstständige autonome öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Bern im Handelsregister eingetragen. Als selbstständige autonome öffentlich-rechtliche Anstalt im vollständigen Eigentum der Stadt Bern führt die Unternehmung die Geschäftsbezeichnung «BERNMOBIL».

Revisionsbericht



Bericht der Revisionsstelle
an den Gemeinderat der Stadt Bern zur
Jahresrechnung der
Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB), Bern

GFELLER + PARTNER AG

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 8 bis 23) für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER, den gesetzlichen Vorschriften und dem Anstaltsreglement 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 vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und dem Anstaltsreglement.

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 dem Anstaltsreglement entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 17. März 2021

GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

André Jordi
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte

