



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. 487'422.00.00 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 Finanzierungsbeitrag 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 Angebotselemente. 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, die 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;
- *Korrektion 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 Doppelgelenkrolleybussen 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. Inklusiv 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