



BERNMOBIL

Leistungsauftragsbericht 2021

Vom Gemeinderat am 15. Juni 2022
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

Titelbild: Baustelle Erweiterung Depot Bolligenstrasse, September 2021

● Bern, Juni 2022

Inhaltsverzeichnis

1. Worum es geht	4
2. Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin	6
2.1. Stadtrat	6
2.2. Gemeinderat	6
2.3. Verwaltungsrat	6
3. Geschäftsbericht und Jahresrechnung	7
3.1. Geschäftsbericht 2021	7
3.2. Rechnungsabschluss 2021	10
4. Umsetzung der Eignerstrategie 2021-2028	14
4.1. Oberziel 1: BERNMOBIL als Pfeiler der Verkehrsstrategie	14
4.2. Oberziel 2: Beitrag zur städtischen Energie- und Klimastrategie	15
4.3. Oberziel 3: Innovation durch Kooperation	17
4.4. Oberziel 4: Zusammenarbeit mit der Stadt und ewb	18
4.5. Oberziel 5: Finanzen	18
4.6. Oberziel 6: Fahrgäste	18
4.7. Oberziel 7: Sozialpartnerschaft und soziale Verantwortung	19
4.8. Oberziel 8: Teilnahme an Ausschreibungen und Nebenaktivitäten	20
5. Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2022-2026	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	26
6. Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags	27

1. Worum es geht

Gemäss dem Anstaltsreglement SVB (SSSB 764.11), Artikel 15a, berichtet der Gemeinderat dem Stadtrat jährlich zum Stand der Umsetzung des Leistungsauftrags durch BERNMOBIL.

Der Verwaltungsrat konstituierte sich unter der Führung seiner neuen Präsidentin Marta Kwiatkowski. An den beiden Treffen mit dem Gemeinderat wurde die Umsetzung der neuen Eignerstrategie, insbesondere hinsichtlich der Elektrifizierung der Buslinien besprochen.

Die Pandemie prägte auch das Geschäftsjahr 2021 von BERNMOBIL. Die Anzahl der Fahrgäste blieb weiterhin im Durchschnitt fast ein Drittel unter den Vor-Pandemie-Zahlen. Durch den gesunkenen Verkehrsertrag entstand ein Verlust von 20,5 Mio. Franken (2020: 19,8 Mio. Franken) Da die eigenen gesetzlichen Reserven fast vollständig aufgebraucht sind, sind – wie im gesamten Orts- und Regionalverkehr – externe Mittel für die Deckung des Verlusts nötig. Bund und Kanton fassten aufgrund der ausserordentlichen Situation die nötigen Beschlüsse, um die Verluste der ÖV-Unternehmen auch 2021 zu übernehmen. Gestützt auf den Bericht der externen Revision genehmigte der Gemeinderat den Jahresabschluss 2021 und erteilte dem Verwaltungsrat Décharge.

Die neue Eignerstrategie ist 2021 in Kraft getreten. Sie verlangt weiterhin grosse Anstrengungen von BERNMOBIL zur Reduktion der Klimagasemissionen. Dazu werden namentlich der Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie Bern Bahnhof – Köniz – Schliern (voraussichtlich ab 2025) und die Inbetriebnahme von Tram Bern Ostermündigen (voraussichtlich ab 2028/2029) beitragen. Sofern sich das Bewilligungsverfahren nicht durch die eingegangenen Einsprachen wesentlich verzögert, werden bereits ab 2023 auf den Linien 19 und 21 Batteriebusse verkehren. 2036 will BERNMOBIL mit seiner Flotte vollständige Emissionsfreiheit erreichen.

Weitere wichtige Eignerziele setzt der Gemeinderat im Personalbereich. Hier zeigt eine aktuelle Analyse, dass die Lohngleichheit zwischen den Geschlechtern weitgehend erreicht ist. Der Frauenanteil beim Personal ist auf über 20 Prozent gestiegen. Dank betrieblichem Case Management konnten drei Viertel der Mitarbeitenden, die von Krankheit oder Unfall betroffen waren, wieder an ihre angestammte Stelle zurückkehren. Für weitere 15 Prozent konnte eine angepasste Lösung innerhalb des Unternehmens gefunden werden.

Zur Umsetzung der Innovationsziele trug der Pilotversuch «Yumuv» bei, den BERNMOBIL zusammen mit anderen Transportunternehmen 2020-2021 durchgeführt hat. Bei diesem Versuch konnten ÖV-Angebote und verschiedene Sharing-Verkehrsmittel über eine digitale Plattform gebucht und bezahlt werden. Darauf aufbauend prüft BERNMOBIL zusammen mit der Stadt und weiteren Partnern, eine solche Mobilitätsplattform aufzubauen und zu betreiben.

Bis 2026 beabsichtigt BERNMOBIL, Investitionen im Umfang von 500 Mio. Franken zu tätigen. 179 Mio. Franken werden für die Beschaffung von Rollmaterial und 264 Mio. Franken für die Erneuerung und Erstellung von Traminfrastruktur eingesetzt. Der Verkehrsertrag soll bis im Jahr 2026 von 94 Mio. Franken auf 102 Mio. Franken ansteigen. Die Gesamtkosten erhöhen sich von 188 Mio. Franken auf 204 Mio. Franken. Dadurch steigt der Bedarf an Abgeltungen von Bund

und Kanton zur Deckung der ungedeckten Kosten. Wegen dem wachsenden Mittelbedarf durch die geplanten Investitionen steigen die verzinslichen Darlehensverbindlichkeiten von 130 Mio. Franken auf 225 Mio. Franken.

Der Gemeinderat beurteilt die wirtschaftlichen Aussichten von BERNMOBIL nach Überwindung der Pandemie als intakt. Eingeschränkt wird der unternehmerische Handlungsspielraum durch den Ertragsrückgang und die ausgeschöpften Reserven.

2. Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin

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

2.1. Stadtrat

Eine Delegation des Gemeinderats informierte die Aufsichtskommission des Stadtrats Anfang 2021 über den neu strukturierten Prozess der Aufsicht, Oberaufsicht und Berichterstattung bei den beiden städtischen Anstalten ewb und BERNMOBIL.

Den Leistungsauftragsbericht 2020 beriet die Aufsichtskommission sodann im Juni 2021. Der Stadtrat nahm den Bericht am 25. November 2021 zur Kenntnis.

Die Partizipationsmotion «Personalanstellung bei Bernmobil», welche sich mit den Sprachanforderungen als Teil des Anstellungsprozesses befasst, erklärte der Stadtrat am 4. März 2021 erheblich (vgl. inhaltlich dazu Kapitel 3.1).

An der gleichen Sitzung nahm der Stadtrat zustimmend Kenntnis von der vom Gemeinderat verabschiedeten Eignerstrategie BERNMOBIL 2021-2028. Er stimmte auch drei Planungserklärungen zu klima- und energiepolitischen Anliegen zu (vgl. inhaltlich dazu Kapitel 4.2).

2.2. Gemeinderat

Der Gemeinderat traf sich zu zwei Austauschsitzungen mit dem Verwaltungsrat. Themen des Austauschs waren die Inkraftsetzung der Eignerstrategie 2021-2028, die Buselektrifizierung, die Auswirkungen der Pandemie auf den Betrieb und die Geschäftszahlen von BERNMOBIL sowie gemeinsame Bestrebungen zur Schaffung einer multimodalen Mobilitätsplattform. Im Weiteren fanden drei Eignergespräche zwischen der zuständigen Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, der Präsidentin des Verwaltungsrats und dem Direktor statt.

2.3. Verwaltungsrat

Der neu konstituierte Verwaltungsrat unter der Führung von Marta Kwiatkowski und den beiden neuen Mitgliedern Corinne Ribeli und Marieke Kruit nahm Anfang 2021 seine Tätigkeit auf. Der Verwaltungsrat besetzte seine zwei Ausschüsse Personal und Finanzen teilweise neu. Er traf sich zu sechs Sitzungen.

3. Geschäftsbericht und Jahresrechnung

3.1. Geschäftsbericht 2021

Die Pandemie prägte auch das Geschäftsjahr 2021. Die erste Bauetappe der Gleissanierung Breitenrain wurde abgeschlossen und die Erweiterung des Depots Bolligenstrasse begonnen. Ende 2021 ging das neue, stark ausgebauten Moonlinernetz in Betrieb.

Wichtigste Ereignisse 2021

Januar	Ausschreibung Elektrobusse für die Linien 19 und 21
Februar	Auflage Planänderungen Tram Bern–Ostermundigen
März	Start «Yumuv», Mobilität im Abo
Juni	Launch der erneuerten öV Plus-App
Juli	Baustart Ausbau Depot Bolligenstrasse
Oktober	Ende Gleisersatz 1. Etappe Breitenrain
Dezember	Ausbau des MOONLINER-Angebots

Mit 73,4 Mio. Personen hat sich die Zahl der beförderten Fahrgäste 2021 gegenüber dem ersten Pandemiejahr 2020 kaum erholt. Wie bereits 2020 blieben die Fahrgastzahlen um rund 30 Prozent oder 30 Millionen unter denjenigen der Jahre vor der Pandemie. Abhängig von der Pandemielage erreichten die Fahrgastzahlen pro Woche durchschnittlich einen Wert zwischen 54 und 87 Prozent der Vor-Corona-Zahlen. Im Mai 2022 wurden entsprechende Werte von bis zu 97 Prozent erreicht, was zeigt, dass eine Normalisierung der Nachfrage erreichbar sein sollte. Bei den Linien hat sich die Rangfolge nicht verändert: Die Linie 10 war 2021 mit über 12 Mio. Fahrgästen die am stärksten frequentierte, gefolgt von den Linien 8 und 9.

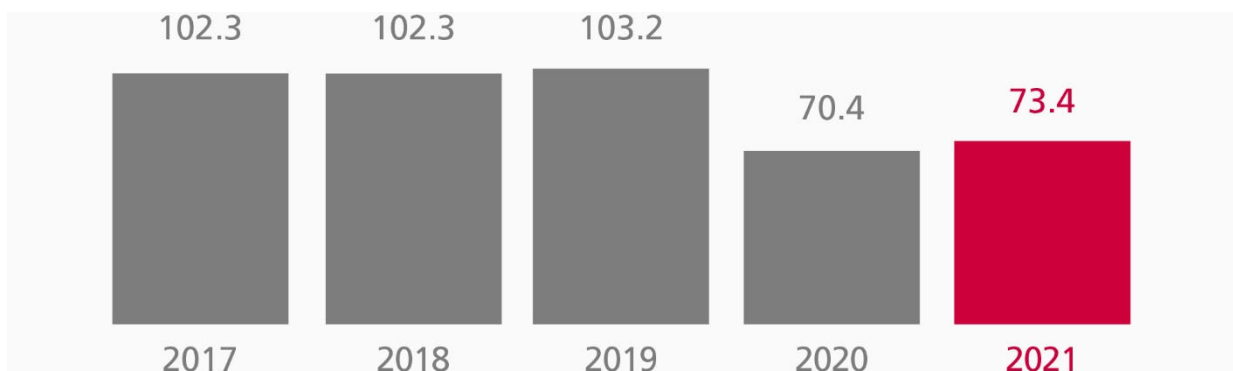


Abbildung 1: Fahrgastzahlen 2017-2021 (in Millionen Personen)

Angebotsveränderungen

Per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 ist das Nachtangebot in der Stadt und der Region Bern stark ausgebaut worden. Die Führung der Nachtlinien wurde weitgehend dem Tagesangebot angepasst und der Fahrplan verdichtet. Ebenso sind alle Fahrausweise des Tagesangebots wie beispielsweise General-, Halbtax- oder Libero-Abonnemente ohne Nachzuschlag neu auch auf dem MOONLINER-Netz gültig.

Per 30. Juni 2021 endete der Versuch mit zwei selbstfahrenden Fahrzeugen im Matte- und Marziliquartier. In der letzten Phase von Februar bis Juni 2021 verkehrten die beiden Fahrzeuge im On-Demand-Betrieb. Die Fahrgäste konnten via App die Fahrzeuge an die gewünschte Haltestelle lotsen und ihren Fahrtwunsch anmelden. Die Erkenntnisse aus diesem Versuchsbetrieb sind in einem [Bericht](#) umfassend dokumentiert.

Kanton und Stadt Bern (SRB 2021-384 vom 25. November 2021) beschlossen Ende 2021, den Versuchsbetrieb auf der Linie 31 zwischen Europaplatz und Brunnadernstrasse um weitere zwei Jahre bis Ende 2023 zu verlängern. Da aufgrund der Corona-Pandemie die Nachfrage generell deutlich zurückgegangen ist, konnte in der ursprünglichen Versuchsperiode nicht beurteilt werden, ob dieses Angebot einem effektiven Bedürfnis entspricht.

Angebotsplanungen

In der Planung und Projektierung künftiger Angebote sind im Jahr 2021 wichtige Schritte erfolgt. Das Plangenehmigungsverfahren für das Tram Bern–Ostermündigen hat mit der öffentlichen Auflage der geänderten Pläne im Frühling 2021 Fahrt aufgenommen. Für den Ast von Bern nach Köniz wurde mit der Projektierung für eine Umstellung der Linie 10 auf Doppelgelenktrolleybusse mit teilweiser Fahrleitung begonnen, nachdem die öffentliche Mitwirkung eine breite Unterstützung dafür ergeben hatte. Ebenfalls soll das Inselareal künftig mit Doppelgelenktrolleybussen erschlossen sowie die Linie 12 bis zum Europaplatz verlängert werden. Dies hat eine Zweckmässigkeitsbeurteilung des Kantons Bern ergeben. Für die Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern hat der Kanton Ende 2021 den Kredit für die Realisierung gesprochen.

BERNMOBIL konnte zudem im Sommer 2021 mit den Bauarbeiten für die Erweiterung des Depots Bolligenstrasse beginnen. Damit wird die Abstellkapazität für den Ausbau des Tramnetzes nach Ostermündigen und Kleinwabern gesichert.

Fahrzeuge

Die Elektrifizierung der Busflotte schreitet voran. Anfang 2021 schrieb BERNMOBIL für die Umstellung der Linien 19 und 21 auf elektrischen Betrieb 14 Elektrogelenkbusse aus. Mitte Juni hat die Firma Irizar e-mobility den Zuschlag für die Lieferung dieser Fahrzeuge erhalten. Ab 2023 sollen diese auf den Linien 19 und 21 für einen klimaneutralen Betrieb sorgen. Für die Linie 19 kann dieser Termin eingehalten werden, sofern das Bewilligungsverfahren für den Umbau der Haltestelle Elfenu durch die eingegangenen Einsprachen nicht verzögert wird.

Bereits im März 2021 hat BERNMOBIL der Firma Volvo den Zuschlag für die Lieferung von 36 Hybridbussen erteilt. Sie werden die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeugflotte ab Frühling 2022 weiter verbessern.

Die Modernisierung der Tramflotte ist mit dem Abschluss der Hauptuntersuchung aller Combino-Trams Mitte Dezember 2021 weiter fortgeschritten. Die Untersuchungen fanden in Zusammenarbeit mit dem Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) in deren Werkstätte Worb statt. Damit sind diese Trams für die nächsten rund 10 Jahre fit gemacht worden. Auch die Beschaffung der neuen Tramlings von Stadler ist auf gutem Weg. Die sukzessive Übernahme der Fahrzeuge ist ab Mitte 2023 vorgesehen. Mit der Ausserbetriebnahme der Vevey- und der RBS-Trams (Linien 6 und 7) wird die Fahrzeugflotte von BERNMOBIL voraussichtlich ab 2025 vollständig niederflurig und barrierefrei sein.

Umwelt

Die Umweltleistung von BERNMOBIL war 2021 dadurch gekennzeichnet, dass im Gegensatz zum ersten Jahr der Pandemie alle Buslinien während des ganzen Jahres im Normalfahrplan betrieben wurden. Weiter fiel der Bezug von Biogas für den Betrieb der Gasbusse weg und die Linie 9 musste in der Intensivbauphase für die Umgestaltung des Viktoriaplatzes während 14 Wochen mit Bussen betrieben werden. Dadurch stiegen die Kohlendioxid- und Schadstoff-Emissionen im Vergleich zu 2020 deutlich an. Sie bewegten sich im Rahmen der Vor-Corona-Jahre. Für die kommenden Jahre ist durch den Einsatz neuer Busse und durch die Inbetriebnahme von Tram Bern Ostermundigen eine deutliche Reduktion der Emissionen vorgesehen (vgl. Kapitel 4.2).

Bei Bussen ist der Energieverbrauch pro Fahrzeugkilometer höher als bei Tramfahrzeugen. Deshalb stieg wegen der höheren Fahrleistung der Busflotte auch der Gesamtenergieverbrauch. Dagegen setzte sich beim Heizenergieverbrauch der Abwärtstrend fort. Dank der Sanierung der Gebäudehüllen der Busgarage am Eigerplatz nahm der Wärmeverbrauch bereinigt nach Heizgradtagen um rund 5,7 Prozent weiter ab.

Mitarbeitende

Die Zahl der Mitarbeitenden ist 2021 im Rahmen der Vorjahre weiter angestiegen. Mittlerweile arbeiten gegen 1100 Personen für BERNMOBIL. Gründe für das Wachstum sind unter anderem die vermehrte Wahl von Teilzeitarbeit sowie Anpassungen beim Arbeitszeitsystem des Fahrdienstes, um die Belastungen der Schichtarbeit für die Fahrerinnen und Fahrer zu reduzieren und um die Konkurrenzfähigkeit von BERNMOBIL auf dem Arbeitsmarkt zu stärken. Erfreulicherweise nimmt auch der Frauenanteil stetig zu. 2021 überschritt dieser erstmals die 20-Prozent-Marke. Parallel dazu stieg auch der Frauenanteil im Kader auf 17 Prozent an. Damit befindet sich BERNMOBIL auf Kurs, um die Vorgaben der Eignerstrategie zu erfüllen.

BERNMOBIL legt unvermindert ein hohes Gewicht auf die Gleichstellung von Mann und Frau. So zahlt das Unternehmen nachweislich gleiche Löhne für Frau und Mann und ist sowohl von der Fachstelle UND für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie auch vom Verein Chancen und Lohngleichheit für sein Engagement in diesen Bereichen zertifiziert.

Sprachkompetenz ist ein wichtiger Bestandteil der beruflichen Anforderungen an das Fahrpersonal. Insbesondere beim Schienenpersonal (worunter auch Tramführer*innen fallen) bestehen gesetzliche Anforderungen an die Sprachkompetenz. Im Laufbahnmodell von BERNMOBIL steht grundsätzlich dem gesamten Fahrpersonal der Weg zur/zum Tramführer*in offen. Das Unternehmen strebt einen hohen Anteil an Fahrzeugführenden mit Bus- und Tramzulassung an, um betriebliche Ausnahmesituationen (beispielsweise Trammersatzbetrieb mit Bussen) ohne Angebotseinschränkungen meistern zu können.

BERNMOBIL nahm die 2018 eingereichte Partizipationsmotion «Personalanstellung bei Bernmobil»¹ zum Anlass, den Rekrutierungsprozess für Fahrzeugführende zu überarbeiten. Neu steht die praktische Sprachkompetenz in Hochdeutsch (aktiv und passiv) und Mundart (passiv) im Vordergrund der betreffenden Abklärungen, welche in einem standardisierten telefonischen Interview stattfinden. Die spezifische Sprachanwendung im Fahrbetrieb wird dabei von Personalfachleuten systematisch (und damit vergleichbar) bewertet. Bewerber*innen mit sprachlichen Defiziten werden spezifische Empfehlungen zur Verbesserung ihrer Sprachkenntnisse gegeben. Für Mitarbeitende, die ihre Sprachkenntnisse verbessern wollen, bestehen spezifische Weiterbildungsangebote.

Die Corona-Pandemie war auch im Personalbereich ein prägendes Thema. Die wechselnden Massnahmen stellten die Mitarbeitenden und deren Durchhaltevermögen auf die Probe. Neben der physischen schenkte BERNMOBIL auch der psychischen Gesundheit ihrer Mitarbeitenden entsprechende Beachtung. Mit diversen Angeboten versuchte BERNMOBIL, die durch die Pandemie ausgelösten Belastungen auf die Mitarbeitenden und deren Alltag aufzufangen.

Als eines der ersten Unternehmen im Kanton Bern stellte BERNMOBIL ab Frühling 2021 die kostenlose und freiwillige Impfung gegen Covid-19 im Betrieb zur Verfügung, was bei den Mitarbeitenden auf positive Resonanz stiess. Im Januar 2022 konnten sich alle Mitarbeitenden boostern lassen. Auch 2021 verzeichnete BERNMOBIL während der ganzen Pandemie keine Personalengpässe. Der Betrieb konnte stets fahrplangemäss aufrechterhalten werden.

3.2. Rechnungsabschluss 2021

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

Mit Beschluss vom 14. März 2022 übermittelte der Verwaltungsrat BERNMOBIL den Jahresabschluss 2021 und seinen Antrag zur Ergebnisverwendung dem Gemeinderat unter Beilage folgender Unterlagen:

- Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat zur Jahresrechnung 2021 (Konzern und Stammhaus);

¹ 2018.SR.000257 (https://ris.bern.ch/Geschaeft.aspx?obj_guid=e0b52ea3bf7f49069eed8ef940b0ae48)

- Jahresrechnung 2021 (bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang) nach Swiss GAAP FER;
- Umfassender Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat;
- Finanzbericht zur Jahresrechnung 2021;
- Bericht über die Spezialprüfung Subventionen zur Jahresrechnung 2021;
- Konzernrechnung 2021.

Gemäss den 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.

Da im Konzernabschluss nebst dem Stammhaus lediglich zwei Beteiligungen (Tram Bern Ostermündigen AG und Verkehrsfachschule Schweiz AG) enthalten sind und die zahlenmässigen Unterschiede zwischen Konzernabschluss und Abschluss Stammhaus auch 2021 nur unwesentlich sind, wird nachstehend nur auf den rechtlich relevanten Abschluss des Stammhauses Bezug genommen.

Die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2021 schliesst mit einem Verlust von Fr. 20 525 103.29 (Vorjahr 2020: Fr. 19 751 410.80) ab. In Abweichung der bisherigen Buchungspraxis, wonach die Abgeltungen für das Fahrplanjahr dem Kalenderjahr gleichgesetzt waren, wurde per 31. Dezember 2021 erstmals eine aktive Rechnungsabgrenzung von 2,6 Mio. Franken für die vereinbarten Abgeltungen des Fahrplanjahrs 2022 vorgenommen. Diese umfassen den Zeitraum ab Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2021 bis Ende Dezember 2021.

Zuweisungen und Entnahmen aus den Reserven

Auf Antrag des Verwaltungsrats BERNMOBIL beschloss der Gemeinderat gemäss Artikel 36 Personenbeförderungsgesetz (PBG, SR 745.1), Artikel 67 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) und Artikel 24 des Anstaltsreglements SVB (SVR, SSSR 764.11), die Zuweisungen und Entnahmen aus den Reserven wie folgt vorzunehmen:

Verwendung des Bilanzergebnis	Jahr 2021
Gewinnvortrag	22'957
Jahresverlust	-20'525'103
Bilanzverlust	-20'502'146
Entnahme aus Spezialreserven Ortsverkehr (Art. 36 PBG)	16'475'269
Entnahme aus Spezialreserven Regionaler Regionalverkehr (Art. 36 PBG)	3'348'004
Einlage Defizitdeckung 2020 Spezialreserven Regionaler Personanverkehr (Art. 36 PBG)	-456'521
Entnahme Spezialreserven Infrastruktur (Art. 67 EBG)	883'001
Entnahme aus Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen	338'542
Zuweisung an Spezialfinanzierung gewerbliche Lesitungen	-63'190
Gewinnvortrag	22'959

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

	01.01.2021	Gewinn- verwendung 2021	01.01.2022
Spezialreserven Ortsverkehr	891'890	-16'475'269	-15'583'379
Spezialreserven RPV	-456'520	-2'891'483	-3'348'003
Spezialreserven Infrastruktur	-555'611	-883'001	-1'438'612
Total Spezialreserven	-120'241	-20'249'753	-20'369'994
Reserve gem. Anstaltsreglement	9'993'087	0	9'993'087
Total	9'872'846	-20'249'753	-10'376'907

Trotz der ausgewiesenen Unterbilanz ist die Unternehmensfortführung gewährleistet, da das eidgenössische Parlament mit dem Beschluss vom 17. Dezember 2021 der Verlängerung der finanziellen Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt und unter anderem für den Regionalen Personenverkehr und den Ortsverkehr eine Defizitdeckung für das Geschäftsjahr 2021 beschlossen hat.

Spezialreserve Ortsverkehr, regionaler Personenverkehr und Infrastruktur

BERNMOBIL verfügt per Ende 2021 einzig noch im Ortsverkehr über Spezialreserven in der Höhe von 0,9 Mio. Franken. Diese müssen mit der Defizitdeckung des Rechnungsjahrs 2021 verrechnet werden. Für die Sparten Personenverkehr (Regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr) hat BERNMOBIL bei Bund und Kanton ein Gesuch um finanzielle Unterstützung gestellt. Auch für die Sparte Infrastruktur hat BERNMOBIL beim Kanton Bern ein Gesuch um Unterstützung eingereicht.

Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen

Der Erfolg der gewerblichen Leistungen betrug im Geschäftsjahr 2021 Fr. 63 190.00. Dieser Betrag wird in die gleichlautende Spezialfinanzierung eingelegt.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden folgende Hauptvorhaben aus der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen finanziert:

- BERNMOBIL finanziert die Stiftung BERNMOBIL historique für das Jahr 2021 mit einem Betrag von Fr. 50 000.00;
- Für den Pilotversuch selbstfahrendes Fahrzeug im öffentlichen Verkehr wurden Fr. 230 000.00 entnommen;
- Für das Projekt Yumuv (vgl. Kapitel 4.3) wurden Kosten von Fr. 49 000.00 über die gewerblichen Leistungen finanziert;
- Für einen Beitrag an den Berner Digitaltag 2021, die Mitgliedschaft im Verein «Swiss Association for Autonomous Mobility» (SAAM, www.swissaam.ch) und die Veranstaltung

«Decarbonising Cities» (www.swisspower.ch/veranstaltungen/decarbonising-cities/) wurden total Fr. 59 000.00 belastet;

- Die BLS hat eine Rückerstattung von Fr. 50 000.00 für die Kündigung von Lezzgo bezahlt.

Insgesamt wurden Entnahmen von Fr. 338 542.00 aus der Spezialfinanzierung getätigt. Nach Ergebnisverwendung beträgt der Saldo der Spezialfinanzierung für gewerbliche Leistungen Fr. 2 044 772.87.

Vergütungen Verwaltungsrat

Die Vergütungen an den Verwaltungsrat betragen im Berichtsjahr Fr. 75 700.00 (Vorjahr: Fr. 75 500.00).

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 2021 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 6. April 2022:

- Gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Anstaltsreglements der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB; SSSB 764.11) den Jahresabschluss 2021 von BERNMOBIL mit einem Jahresverlust von Fr. 20 525 103.29 sowie die Verwendung des Bilanzergebnisses zu genehmigen.
- Den Konzernabschluss 2021 zu genehmigen.
- Zur Kenntnis zu nehmen, dass BERNMOBIL die Spezialfinanzierung auf gemeinderechtlicher Grundlage im Geschäftsjahr 2021 um netto Fr. 275 352.00 auf einen Bestand von Fr. 2 044 772.87 reduziert hat.
- Vom umfassenden Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung der Jahresrechnung 2021 und vom Bericht über die Spezialprüfung Subventionen zur Jahresrechnung 2021 Kenntnis zu nehmen.
- Den Mitgliedern des Verwaltungsrats gemäss Artikel 15 Absatz 3 SVR für das Jahr 2021 die Décharge zu erteilen.

Weitere Informationen zu Geschäftsbericht und Jahresrechnung sind unter folgendem [Link](#) verfügbar. Der Text des Geschäftsberichts und der Finanzbericht liegen dem Leistungsauftragsbericht bei.

4. Umsetzung der Eignerstrategie 2021-2028

Die vom Gemeinderat nach Anhörung der Aufsichtskommission am 16. September 2020 beschlossene Eignerstrategie BERNMOBIL 2021-2028 enthält insgesamt acht Ziele, zu deren Umsetzungsstand vorliegend berichtet wird.

4.1. Oberziel 1: BERNMOBIL als Pfeiler der Verkehrsstrategie

In der städtischen Verkehrsstrategie, welche der nachhaltigen Mobilität zum Durchbruch verhelfen will, bildet BERNMOBIL einen zentralen Pfeiler. Das Unternehmen soll die Attraktivität des ÖV-Angebots weiter steigern, indem es die strategischen Infrastrukturprojekte tatkräftig vorantreibt. Bei der Angebots- und Netzplanung sowie bei der Planung der städtischen ÖV-Infrastrukturen (z.B. Busspuren, Haltestellen) soll BERNMOBIL eine aktive Rolle spielen und dabei die gemeinsam erarbeiteten Planungsgrundsätze Strassenraum beachten.

BERNMOBIL hat sich im Jahr 2021 mit Stadt und Kanton dafür engagiert, dass die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur zweiten Tramachse aus dem Jahr 2012 aktualisiert wird. Ziel ist es, eine Lösung für eine Realisierung im Zeitraum 2030-2035 zu bestimmen. Die Studie wird 2022 unter der Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) gestartet, Ergebnisse sollen bis 2025 vorliegen. Ferner wirkt BERNMOBIL teilweise federführend in allen Organen der Grossprojekte Tram Bern-Ostermundigen und Tramverlängerung Kleinwabern mit.

BERNMOBIL ist auch in die ZMB «Bern Süd/Köniz» sowie in verschiedene Studien zu Angebotskonzepten der RKBM einbezogen und beteiligt sich aktiv an den Planungsarbeiten. Zudem schlägt BERNMOBIL im Rahmen des Offertprozesses dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) regelmässig Angebotsverbesserungen vor.

Bei sämtlichen Planungen und Projektierungen der städtischen ÖV-Infrastrukturen wirkt BERNMOBIL auf allen Ebenen der Projektorganisation aktiv mit. Nebst den fachspezifischen Anforderungen des ÖV (Bautechnik, Betrieb) gelten die Planungsgrundsätze Strassenraum der Stadt gleichermassen als Vorgabe für die Auslegung der Projekte.

Ergänzend zu den Ausführungen im Reporting Eignerstrategie ist von Bedeutung, dass BERNMOBIL und die Stadt bei der Umsetzung von Tempo 30 sehr eng zusammenarbeiten. Es ist das gemeinsame Ziel des Gemeinderats und von BERNMOBIL, dass der ÖV in der Stadt Bern attraktiv bleibt und die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. In einem Pilotversuch soll deshalb geprüft werden, wie die Auswirkungen von Temporeduktionsmassnahmen auf den ÖV durch ergänzende Priorisierungsmassnahmen kompensiert werden können. Im Vordergrund für den Pilotversuch stehen die Schosshaldenstrasse oder die Viktoriastrasse.

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

BERNMOBIL ist ein wichtiger Akteur bei der Umsetzung der städtischen Energie- und Klimastrategie 2025. Das Unternehmen soll bis 2025 den Verbrauch fossiler Energie für die Traktion um 45 Prozent reduzieren (Basisjahr 2008, gemessen in Personenkilometer) und nur noch fossilfrei betriebene Fahrzeuge beschaffen, sofern dies betrieblich-technisch machbar ist und Finanzierungslösungen für die zusätzlichen Investitionskosten gefunden werden.

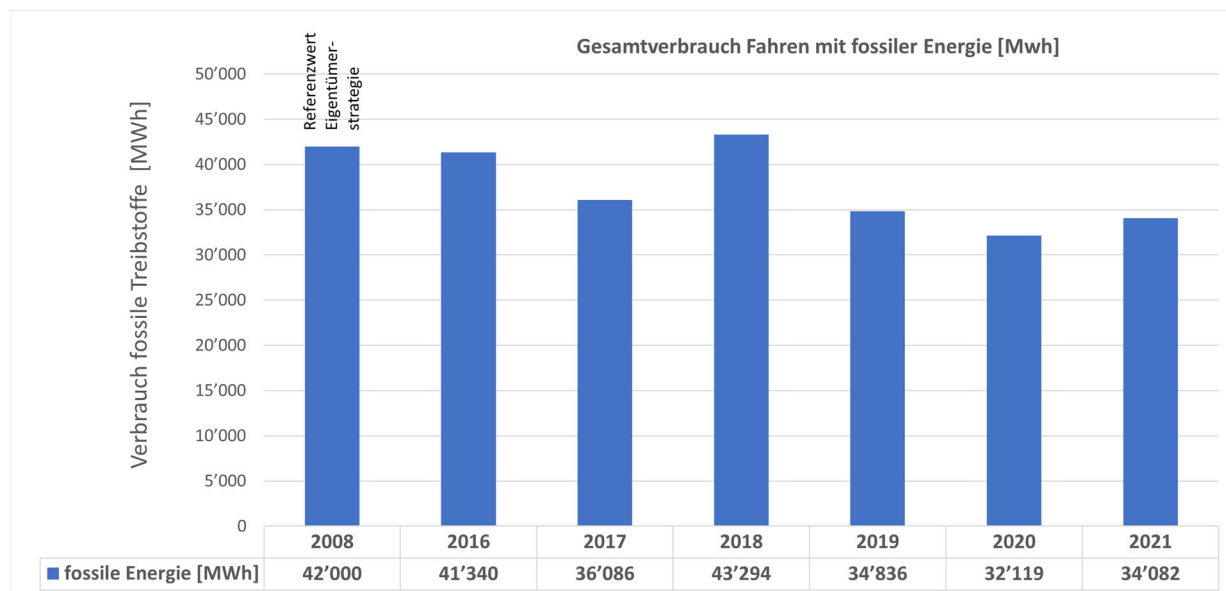


Abbildung 2: Fossiltreibstoffverbrauch 2016-2021

Im Zeitraum 2008-2021 ist der spezifische Verbrauch an fossilen Treibstoffen gemessen in Personenkilometern um 18,3 Prozent gesunken (vgl. Abbildung 2). Im Vergleich zum Vorjahr nahmen 2021 die CO₂-Emissionen zu, da das Busnetz während des ganzen Jahres gemäss Normalfahrplan betrieben wurde und wegen der Umgestaltung des Viktoriaplatzes auf der Linie 9 während 3 Monaten ein Trammersatzbetrieb mit Bussen bestand. Hinzu kam, dass Ende 2020 der Bezug von Biogas eingestellt wurde. Dies, weil der bestehende Vertrag mit ewb auslief und ein weiterer Bezug von Biogas zu damaligen Marktpreisen zu Mehrkosten von über 600 000 Franken pro Jahr geführt hätte. In den kommenden Jahren soll mit folgenden Massnahmen das gesetzte Ziel der Eignerstrategie erreicht werden:

- Ablösung der bisherigen Gas- durch Hybridbusse (1. Tranche 2022, 2. Tranche 2026).
- Umstellung der Linien 19, 21 und 28 (2023 bzw. 2026) auf den Betrieb mit batteriebestückten Elektrobussen: Die Linie 19 auf E-Busbetrieb kann termingerecht erfolgen, sofern das Bewilligungsverfahren für den Umbau der Haltestelle Elfenau inkl. Ladestation durch die eingegangenen Einsprachen nicht verzögert wird.
- Umstellung der Linie 10, Bern Bahnhof – Köniz – Schliern auf den Betrieb mit Doppelgelenktrolleybussen (2025).
- Prüfung, ob ab 2023 für die noch mit Gas betriebenen Busse wieder Biogas bezogen werden soll. Da der Einsatz von Gasbussen bereits ab 2023 deutlich reduziert wird, ist dabei noch mit Mehrkosten in der Grössenordnung von 200 000 bis 250 000 Franken pro Jahr beim heutigen Preisniveau für Biogas zu rechnen.

Damit kann voraussichtlich 2026 die Zielsetzung der Klima- und Energiestrategie (Reduktion des Fossilenergieverbrauchs um 45 Prozent gegenüber 2008) erreicht werden. Zur Reduktion der Klimagasemissionen trägt insbesondere der reduzierte Einsatz der Gasbusflotte ab 2022 bei. Zwischen 2023 und 2026 (endgültige Ausserbetriebnahme) wird sie nur noch rund ein Fünftel der Fahrleistung von 2021 erbringen und damit entsprechend weniger Treibstoff verbrauchen.

Mit der Inbetriebnahme von Tram Bern Ostermundigen (2028/2029) wird eine weitere erhebliche Reduktion des CO₂-Ausstosses erreicht werden.

Aus heutiger Sicht kann BERNMOBIL das Ziel, auf dem Stadtnetz ausschliesslich fossilfrei betriebene Busse einzusetzen, 2036 erreichen.

Der Stadtrat verabschiedete im März 2021 anlässlich der Kenntnisnahme der neuen Eignerstrategie drei Planungserklärungen². Zu diesen kann Folgendes ausgeführt werden:

- *Der Gemeinderat erwartet gemäss den in der städtischen Energie- und Klimastrategie 2025 definierten Zielen, dass BERNMOBIL als Eigentümerin ihre Immobilien bis 2030 mit erneuerbarer Energie betreibt. (39 Ja, 28 Nein, 3 Enthalten)*

Der Gesamtenergieverbrauch von BERNMOBIL wird zu über 95 Prozent durch den Verbrauch der Tram- und Busflotte bestimmt. Der Anteil der betrieblichen Immobilien beträgt lediglich 4,35 Prozent. Drei grössere Gebäude, darunter das Depot Eigerplatz, sind ans Fernwärmenetz angeschlossen, bzw. werden 2025 angeschlossen. Das Depot Bolligenstrasse ist grösstenteils unbeheizt, die benötigte Wärme wird über Wärmepumpen generiert. Auch das Depot Freiburgstrasse wird mit Wärmepumpen beheizt, zusätzlich besteht hier eine Ölheizung für die Spitzenlastabdeckung.

- *Der Gemeinderat erwartet gemäss den in der städtischen Energie- und Klimastrategie 2025 definierten Zielen, dass BERNMOBIL als Eigentümerin im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei ihren Immobilien die Produktion erneuerbarer Energie fördert und ausbaut. (39 Ja, 29 Nein, 2 Enthalten)*

BERNMOBIL hat auf ihren Immobilien, soweit möglich, Photovoltaikanlagen errichtet, namentlich auf den Gebäuden an der Bolligenstrasse, der Freiburgstrasse und der Zieglerstrasse 62. Beim Depot Eigerplatz wird im Rahmen der Planung der Neu- oder Mehrfachnutzung auch eine ganzheitliche Energieversorgung inkl. Produktion erneuerbarer Energie projektiert werden. Beim Gebäude Tschannerstrasse 37, an dem BERNMOBIL nur im Stockwerkeigentum beteiligt ist, läuft derzeit die Planung für eine Photovoltaikanlage. Einzig das Bürogebäude Eigerplatz 3, welches denkmalgeschützt ist, wird auch langfristig nicht mit einer Photovoltaikanlage ausgerüstet werden können.

² 2020.TVS.000098 (<https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=d5340cbfd7e14aeb88b52d114aa9fc87-332&dVersion=6&dView=Dokument>)

- *Langfristig will der Gemeinderat, dass BERNMOBIL seine Treibhausgasemission, gemessen in CO₂-Äquivalenten, für den gesamten Betrieb, inkl. indirekt verursachte Emissionen durch Energiebezug, gemäss dem Absenkpfad des städtischen Klimareglements auf Netto-Null reduziert. (40 Ja, 28 Nein, 2 Enthalten)*

BERNMOBIL unternimmt grosse Anstrengungen zur Reduktion ihrer Klimagasemissionen. Ab 2029 plant das Unternehmen 80 Prozent seiner Fahrleistung frei von Klimagasemissionen erbringen zu können, ab 2036 soll die Flotte vollständig emissionsfrei unterwegs sein. Die Immobilien von BERNMOBIL werden bis zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich ebenfalls weitestgehend emissionsfrei mit Energie versorgt werden. Somit ist BERNMOBIL hinsichtlich Reduktion seiner Klimagasemissionen schneller unterwegs, als es das städtische Klimareglement vorsieht.

4.3. Oberziel 3: Innovation durch Kooperation

Die vielfältigen Innovationen im Verkehrswesen sollen dazu genutzt werden, das städtische Verkehrssystem nachhaltiger zu gestalten. BERNMOBIL soll dabei zusammen mit der Stadt und in Kooperation mit anderen Unternehmen eine führende Rolle einnehmen.

Die Rahmenbedingungen für das Angebot von Gesamtmobilitätsdienstleistungen sind nach wie vor anspruchsvoll. Für diese Aufgaben fehlt ein gesetzlicher Auftrag, womit die Finanzierung von innovativen Lösungsansätzen ungesichert ist. Für alle potenziellen Partner im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen sind Anreize für eine Zusammenarbeit zu schaffen.

Von Juli 2020 bis Ende 2021 hat BERNMOBIL zusammen mit der SBB und anderen städtischen Verkehrsbetrieben das Projekt «Yumuv»³ als Pilotversuch betrieben. Es konnte aufgezeigt werden, dass verschiedene Verkehrsträger in einer App integriert werden können (wesentlichste Funktionen: vergleichende Information, Buchung und Bezahlung verschiedener Dienstleistungen sowie Angebot multimodaler Abonnemente). Trotz schwierigen Rahmenbedingungen durch die Pandemiesituation konnte eine zufriedenstellende Nachfrage erreicht werden. Aktuell prüfen BERNMOBIL und die Stadt Bern zusammen mit anderen Städten und deren Transportunternehmen, wie eine Partnerschaft für eine Multimodalitätsplattform gebildet werden könnte, welche auch physische Elemente beinhalten soll. An solchen «Microhubs», die vorzugsweise bei ÖV-Haltestellen anzusiedeln sind, sollen Mobilitätssharing-Dienstleistungen (z.B. Leihfahrzeuge wie Velos, E-Trotinetts und Autos) gebündelt angeboten werden.

³ www.yumuv.ch

4.4. Oberziel 4: Zusammenarbeit mit der Stadt und ewb

BERNMOBIL, die Stadt und ewb pflegen in der Planung, Projektierung und der Realisierung der Strassen- und Traminfrastruktur sowie der Kunstbauten eine enge Zusammenarbeit. Die Unternehmen sollen zusammen mit den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung die Infrastruktur-Mehrjahresplanung weiterentwickeln. Weiter soll BERNMOBIL seine Zusammenarbeit mit ewb auf der Basis des Kooperationsvertrags, insbesondere im Bereich der nachhaltigen Mobilität, vertiefen und erweitern.

Die Zusammenarbeit mit der Stadt Bern zur Weiterentwicklung der Mehrjahresplanung Infrastruktur ist im Gang. Die Federführung liegt beim städtischen Tiefbauamt (Koordination im öffentlichen Raum). BERNMOBIL wirkt dabei aktiv mit.

Die Zusammenarbeit mit ewb funktioniert gut. Basierend auf den im Kooperationsvertrag benannten Zusammenarbeitsbereichen haben sich die Unternehmen insbesondere intensiv abgesprochen zum Thema Strommangellage und Erneuerung der Energieversorgung Garage- und Depot Eigerplatz. Weiter arbeitet BERNMOBIL eng mit ewb in den Projekten Umstellung Linie 10 auf Doppelpelgelenktrolleybus-Betrieb und Ladeinfrastruktur E-Busse zusammen.

Schliesslich beschafft ewb für BERNMOBIL den Strom an der Leipziger Strombörse EEX. Ebenso erfolgt vertragsgemäss die Erdgas- und Fernwärmelieferung.

4.5. Oberziel 5: Finanzen

Die Stadt stellt BERNMOBIL ein Dotationskapital von 33.7 Millionen Franken zur Verfügung. Für die Beschaffung fossilsfrei betriebener Fahrzeuge soll das Unternehmen gemeinsam mit der Stadt und weiteren Partnern spezifische Finanzierungsmodelle erarbeiten. Frei verfügbare Mittel aus der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen und Reserven gem. Art. 24 SVR und Art. 36, Ziff. 4 PBG sollen in erster Linie zur Umsetzung der Ziele der Eignerstrategie verwendet werden.

BERNMOBIL hat im August 2021 die Betriebsmittelgenehmigung von Bund und Kanton für die Beschaffung von Elektrobussen für die Linien 19 und 21 mit Ladeinfrastruktur erhalten. Zusätzlich erhält das Unternehmen Beiträge aus dem Ökofonds ewb und von der Stiftung myclimate. Damit konnte der zusätzliche Finanzierungsbedarf gedeckt werden.

Zu den Entnahmen aus der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen im Gesamtbetrag von Fr. 340'000.00 vgl. Kapitel 3.2.

4.6. Oberziel 6: Fahrgäste

BERNMOBIL soll den Kund*innen ein sicheres, zuverlässiges, komfortables, barrierefreies und niederschwelliges ÖV-Angebot bei attraktiven Preisen zur Verfügung stellen. Das Unternehmen soll sich für die Weiterentwicklung des Libero-Tarifsystems insbesondere zur Förderung der Nachfrage im städtischen Netz einsetzen. Gemeinsam mit seinen Partnern sollen die nötigen Anstrengungen unternommen werden, um barrierefreie Transport- und Kundendienstleistungen

anzubieten, wobei insbesondere die Bedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen sind.

Die Erhebung zur Kundenzufriedenheit wird 2022 durchgeführt und ausgewertet, es wird dazu im kommenden Jahr Bericht erstattet. Die Gesamtzufriedenheit der Kund*innen ist seit 2009 kontinuierlich gestiegen.

Seit 2017 hat es im Libero Tarifverbund keine Preiserhöhungen gegeben. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wurde der Preis einer Tageskarte für die Zonen 100/101 von Fr. 7.90 auf Fr. 5.60 reduziert, entsprechend dem doppelten Preis einer Einzelfahrt (Fr. 2.80). Momentan sind keine Tarifierhöhungen geplant.

Die verbleibenden Trams ohne niveaugleichen Einstieg auf den Linien 6 und 7 werden ab Mitte 2023 durch neue hindernisfreie Fahrzeuge ersetzt. Die Haltestellen werden unter Federführung der Gemeinden bzw. der Strasseneigentümer fortlaufend saniert und hindernisfrei gestaltet. Die gesetzliche Frist von 2023 kann jedoch nicht eingehalten werden. Die ÖV-Plus-App wurde 2021 mit Unterstützung der Stiftung «Access for all» rundum erneuert und erfüllt die Anforderungen an die Barrierefreiheit. 2022 wird die Website von BERNMOBIL komplett neugestaltet und dabei auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit berücksichtigt.

4.7. Oberziel 7: Sozialpartnerschaft und soziale Verantwortung

Die Stadt stellt an BERNMOBIL als Arbeitgeberin grundsätzlich dieselben Ansprüche wie an sich selbst. Vom Unternehmen wird weiterhin erwartet, eine attraktive Arbeitgeberin zu sein und sich zum Grundsatz der Vielfalt und Inklusion zu bekennen. BERNMOBIL soll das Engagement zur Gleichstellung der Geschlechter fortsetzen, die erreichte Lohngleichheit verteidigen und seinen Frauenanteil weiter steigern. Über die gesamte Belegschaft soll dieser bis 2028 mindestens 22% betragen, im Bereich Technik mindestens 9%, im Betrieb mindestens 23% und im Kader mindestens 18%.

Das Engagement zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben soll fortgesetzt und verstärkt werden, indem die Möglichkeit von Teilzeitarbeit ausgebaut und individuelle Bedürfnisse bei der Gestaltung der Dienstpläne berücksichtigt werden. Die Sozialpartnerschaft wird weiter gepflegt durch Einbezug der Mitarbeitenden nach städtischem Personalrecht und eidg. Mitwirkungsgesetz sowie durch Beschäftigung seiner Mitarbeitenden gemäss kantonalem Branchen-Gesamtarbeitsvertrag.

Im Rahmen seiner betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten soll das Unternehmen einen Beitrag zur Arbeitsintegration leisten, indem es das betriebliche Case Management fortsetzt und Integrationsmassnahmen für Menschen mit Behinderungen und sozial benachteiligten Personen anbietet (z.B. Vorlehren, Erwachsenenlehren und Praktika).

Die Mitarbeitendenbefragung als Grundlage zur Beurteilung der sozialen und kulturellen Vielfalt und der Inklusion wird im Frühjahr 2022 durchgeführt, entsprechend wird das Reporting zu diesen Aspekten im Berichtsjahr 2022 folgen.

Als Ergebnis der 2021 durchgeführten Lohngleichheitsanalyse zeigt sich, dass Frauen unter Berücksichtigung der persönlichen Qualifikationsmerkmale und der arbeitsplatzbezogenen Merkmale zwar 1,8 Prozent weniger als Männer verdienen – dieser Wert liegt allerdings deutlich unter der geforderten Schwelle von 5 Prozent. Die Differenz entsteht bei den Zulagen, da Männer häufiger zulagenberechtigte Dienste leisten als Frauen. Die Lohngleichheitsanalyse wurde vom Verein Chancen und Lohngleichheit überprüft und zertifiziert.

Der unternehmensweite Frauenanteil betrug Ende 2021 20,53 Prozent und ist somit auf Kurs. Im Bereich Technik liegt der Frauenanteil bei 7,85%, im Bereich Betrieb bei 20 Prozent, im Kader bei 17%. Die Zielwerte können voraussichtlich erreicht werden.

BERNMOBIL verfügt über das Zertifikat «Familie UND Beruf», welches insbesondere die angebotenen Teilzeitmodelle prüft und auch in der Stadtverwaltung zur Anwendung kommt. 2021 absolvierte BERNMOBIL erfolgreich die vierjährlich stattfindende Rezertifizierung, welche bestätigt, dass die Anforderungen weiterhin erfüllt werden.

Im Rahmen der Mitwirkung hat das Personal bei der Umsetzung der Arbeitszeitmodelle und den Grundsätzen der Dienstplangestaltung ein Mitspracherecht. Seit 2021 können Fahrdienstangestellte mit der individuellen Monatsplanung ihren Jahresarbeitsplan monatlich optimieren. Weiter ermöglicht die digitale Dienstbörse kurzfristig den Abtausch von Arbeitseinsätzen.

Die Bestimmungen des kantonalen Gesamtarbeitsvertrages für die Bus- und Nahverkehrsbetriebe im Kanton Bern werden von BERNMOBIL vollumfänglich eingehalten.

Das betriebliche Case Management wurde auch 2021 intensiv beansprucht. Bei mehr als drei Vierteln der Fälle konnten die betroffenen Mitarbeitenden nach Abschluss des Unterstützungsprozesses ihre angestammte Tätigkeit wieder aufnehmen. Für 9 Personen (15 Prozent der betroffenen Mitarbeitenden) konnte während ihrer Arbeitsunfähigkeit in der angestammten Funktion eine angepasste Tätigkeit innerhalb des Unternehmens gefunden werden.

Gemeinsam mit den städtischen Fachstellen will BERNMOBIL in den kommenden Jahren seine Möglichkeiten für den Aufbau eines Angebots an Vorlehren, Erwachsenenlehren und Praktika für entsprechende Zielgruppen prüfen.

Der 2019 im betrieblichen Gesamtarbeitsvertrag eingeführte Weiterbildungsfonds bezweckt, Mitarbeitende mit Tätigkeiten, die von der technologischen Entwicklung betroffen sind, in ihrer beruflichen Weiterentwicklung zu unterstützen. Erste Gespräche zwischen den Sozialpartnern zur Umsetzung haben stattgefunden.

4.8. Oberziel 8: Teilnahme an Ausschreibungen und Nebenaktivitäten

Der Gemeinderat ist offen für die Übernahme von Linien im Gebiet der Kernagglomeration durch BERNMOBIL, darüber hinaus strebt er keine räumliche Ausdehnung des Liniennetzes an.

Aktuell sind keine Linienausschreibungen in der Kernagglomeration Bern geplant, an denen sich BERNMOBIL beteiligen möchte. Zurzeit sind auch keine neuen Nebenaktivitäten geplant.

5. Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2022-2026

Am 29. April 2022 hat der Verwaltungsrat BERNMOBIL dem Gemeinderat gemäss Artikel 14b des Anstaltsreglements SVB zur Investitions- und Finanzplanung der Jahre 2022-2026 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 konnten die weiterhin entstehenden Einbussen bei den Verkehrserträgen auch nicht mehr ansatzweise durch gesetzliche Gewinnreserven gedeckt werden, da diese bereits durch die Verluste des Geschäftsjahres 2020 bis auf einen Restbetrag von Fr. 900'000.00 aufgebraucht worden waren.

Aufgrund der Folgen der Covid-19-Krise musste die Offerte für das Fahrplanjahr 2022 überarbeitet und nachgereicht werden. Die dabei vereinbarte Abgeltung ist die massgebende Rahmenbedingung für die Erstellung des Budgets für das Geschäftsjahr 2022. Die Offerte für das Fahrplanjahr 2023 wurde bis Ende April 2022 ebenfalls überarbeitet.

5.2. Angebotsplanung

Die Angebotsplanung beruht auf dem kantonalen Angebotsbeschluss 2022 – 2025 sowie den entsprechenden Angebots- und Leistungsvereinbarungen.

In den kommenden Jahren sind folgende wesentlichen Angebotsveränderungen geplant:

- 2023: Inbetriebnahme der E-Gelenkbusse auf den Linien 19 und 21; Einsatz eines zusätzlichen Trams auf der Linie 9 zu den Hauptverkehrszeiten und Verlängerung des Angebots am Abend auf der Linie 160.
- 2024: Verdichtung auf den 5-Minuten Takt auf der Linie 9 zu den Hauptverkehrszeiten. Trennung der beiden Linienäste der Linie 10 mit Baubeginn von Tram Bern-Ostermundigen.
- 2025: Allenfalls Inbetriebnahme neue Tangentiallinie Bern Nordwest.
- 2026: Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern und Betrieb der Linie 10 nach Köniz mit Doppelgelenktrolleybussen.

5.3. Investitionsplanung

Die Investitionsplanung sieht für die Jahre 2022 bis 2026 Investitionen von insgesamt 500 Mio. Franken vor.

Beträge in 1'000 Franken

Investitionsbereich	Total	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026
Rollmaterial	179'288	56'077	50'861	17'647	46'960	7'743
Betriebsanlagen	24'310	6'342	1'650	6'067	6'667	3'584
Linienbauten	16'272	2'102	600	1'320	12'150	100
übrige Investitionen	15'942	1'685	3'487	2'610	6'060	2'100
Sparte Infrastruktur Tram	264'275	56'826	39'145	34'083	63'077	71'144
Total	500'087	123'032	95'743	61'727	134'914	84'671

Abbildung 2: Übersicht über die geplanten Investitionen nach Bereichen 2022 bis 2026

In den verschiedenen Bereichen sind folgende Investitionen geplant:

Rollmaterial

Bei den Tramfahrzeugen ist momentan die Ersatz- und Neubeschaffung von 27 Tramlinien-Kompositionen im Gange. Es handelt sich um das grösste Rollmaterialbeschaffungsprojekt in der Geschichte von BERNMOBIL. Die Ersatzbeschaffung von 36 Hybrid-Gelenkbussen ist im Gange und die Beschaffung der geplanten 14 E-Gelenkbusse ist genehmigt. Ab dem Jahr 2025 sollen weitere 13 Doppelgelenktrolleybusse sowie ca. 21 Midi- und Standarddelektrobusse beschafft werden.

Betriebsanlagen

Bis 2026 sind verschiedene Sanierungen an Garage- und Werkstattgebäuden geplant, um die Gebäudesubstanz zu erhalten, die Gebäudetechnik zu modernisieren und die Energieeffizienz zu erhöhen. Der neue Gleichrichter in der Länggasse soll im Jahr 2022 erstellt werden und für die Stromversorgung auf dem Areal Eigerplatz sind die notwendigen Massnahmen eingeplant.

Linienbauten

Darunter ist gemäss den gesetzlichen Definitionen des Bundes die Trolleybusinfrastruktur zu verstehen. In der Planung bis 2026 enthalten sind die Fahrleitung für die Verlängerung der Linie 12 zum Warmbächliweg, die Anpassungen an der Fahrleitung am Inselplatz, die Sanierung des Fahrleitungsabschnitts auf der Nydeggbücke 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. Die Abfahrtsanzeigen müssen ab dem Jahr 2025 ersetzt werden.

Traminfrastruktur

Gemäss der kantonalen Gesetzgebung trägt der Kanton die Infrastrukturinvestitionen für den Ortsverkehr. Einzig für die Haltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig. Im Jahr 2022 werden die Schienensanierung Breitenrain («Dr nöi Breitsch»), die Gesamtsanierung Monbijoustrasse und der Gleisersatz an der Thunstrasse realisiert.

Neben den bereits erwähnten strategischen Infrastrukturprojekten Tram Bern-Ostermundigen und der Erweiterung Tramdepot Bolligenstrasse sind folgende wesentliche Infrastrukturvorhaben geplant:

- *Hirschengraben, Abzweiger Wallgasse (2023)*. Im Frühling 2023 müssen die Weichen und eine Kreuzung am Hirschengraben ersetzt werden.
- *Effingerstrasse, Gleisersatz (2023)*. Die Gleisanlage auf der Effingerstrasse zwischen Kocherpark und Hirschengraben soll ersetzt werden. Das Projekt umfasst nebst dem Gleisersatz in der Effingerstrasse auch die behindertengerechte Umgestaltung der Haltestelle Kocherpark sowie den Ersatz des Weichendreiecks Kocherpark. Dies im Rahmen eines Umgestaltungsprojektes.
- *Egghölzli – Muri Doppelspurausbau (KTM 2023)*. Im Jahr 2023 soll die Strecke der Linie 6 zwischen Egghölzli und Muri auf Doppelspur ausgebaut werden. Die Plangenehmigung liegt vor und alle Projektpartner mit Ausnahme der Stadt Bern haben die Realisierungskredite genehmigt. Ursprünglich war vorgesehen, auch den städtischen Abschnitt (Knoten Egghölzli mit den Tramhaltestellen) umzubauen. Der Gemeinderat hat dem Stadtrat im Mai 2022 eine Vorlage für den Realisierungskredit vorgelegt, die voraussichtlich Mitte 2022 im Stadtrat beraten werden kann.
- *Fischermätteli, Gleisersatz und Umgestaltung (2025/2026)*. Die Gleisanlage auf dem Ast Fischermätteli hat das Lebensende erreicht. In einem gemeinsamen Projekt mit der Stadt sollen die Haltestellen hindernisfrei umgebaut und verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Der Bereich um die Haltestelle Brunnhof soll im Zusammenhang mit der Überbauung des Meinen-Areals in ein Quartierzentrum umgewandelt werden. Die vorberatende Kommission des Stadtrats PVS hat den Antrag „Ausführungskredit Anteil Stadt Bern“ (Volksbeschluss für diesen Kredit nötig) zurückgewiesen mit dem Auftrag zu prüfen, ob die Strecke künftig nicht auch mit einem Bus statt Tram zu befahren sei. Diese „Intervention“ führt zu Verzögerungen im Projektverlauf. Aktuell ist das Projekt sistiert, bis die Grundsatzfrage Bus/Tram geklärt ist. Die Argumente zur Frage Bus/Tram wurden in einem Fachbericht festgehalten. Für die Fertigstellung des Berichts werden noch die neusten Verkehrszahlen des Kantons abgewartet, die etwa im Herbst 2022 vorliegen sollten.
- *Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen (Realisierung geplant ab 2024)*. Im Rahmen dieses Projekts wird – soweit direkt BERNMOBIL betreffend – die Linienführung im Bereich Schützenmatte angepasst und mit Fahrleitungen ausgerüstet. Im Hirschengraben werden die Gleise und Fahrleitungen angepasst, ebenso die Trolleyfahrleitungen im gesamten Projektperimeter.

- *Thunstrasse West bis Haltestelle Luisenstrasse (2024)*. Gleisersatz und Einbau einer Gleiswechselanlage zur Ertüchtigung des Gleisabschnitts für das Wenden von Zweirichtungsfahrzeugen bei geplanten Störfällen.
- *Kornhausbrücke, Gleisersatz (2024)*. In einem gemeinsamen Projekt mit der Stadt sind der Ersatz der Gleisanlagen und Massnahmen zur Gesamtanierung der Brücke geplant. Seitens Stadt werden 2024 die Stimmberechtigten über den Ausführungskredit befinden müssen.
- *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 jedoch zwangsläufig auf rund 56 Prozent. Aufgrund der Pandemie willigten Bund und Kanton Bern in Neuverhandlungen der Offerten ein. BERNMOBIL hat deshalb gestützt auf die Erfahrungen aus dem Jahre 2021 seine mittelfristige Erfolgsrechnung aktualisiert und eine neue Offerte für die Jahre 2022 und 2023 eingereicht. Die mittelfristige Erfolgsrechnung von BERNMOBIL ist Abbildung 3 zu entnehmen.

Beträge in 1 000 Franken

Planerfolgsrechnung	Budget Jahr 2022	Plan Jahr 2023	Plan Jahr 2024	Plan Jahr 2025	Plan Jahr 2026
Verkehrseinnahmen	94'187	98'034	100'098	101'224	102'292
Nebenerlöse	18'550	18'686	15'753	16'513	18'482
Abgeltungen	74'961	78'550	78'139	82'874	83'705
Total Ertrag	187'698	195'270	193'990	200'610	204'479
Personalkosten	105'582	108'510	108'534	110'112	110'702
Sachkosten	53'878	55'909	52'335	53'013	54'171
Finanzaufwand	2'180	2'099	2'088	2'238	2'026
Abschreibungen	26'240	31'907	31'033	35'247	37'580
Total Aufwand	187'879	198'425	193'990	200'610	204'479
Erfolg	-181	-3'155	0	0	0

Abbildung 3: Übersicht über die Planerfolgsrechnung 2022 bis 2026

Verkehrseinnahmen

Die Abschätzung der Entwicklung der Fahrgastzahlen und daraus abgeleitet der Verkehrseinnahmen für die kommenden Jahre gestaltet sich sehr schwierig. BERNMOBIL hat die Verkehrseinnahmen mit Hilfe eines Berechnungsinstruments der Branchenorganisation Alliance Swiss Pass für 2023 auf rund 98 Mio. Franken geschätzt. Mit gut zwei Dritteln machen die Einnahmen aus dem Libero-Tarifverbund den grössten Anteil daran aus. BERNMOBIL erhält rund

29 Prozent der Verbundseinnahmen und ist damit die grösste Verbundpartnerin. Ab 2024 wird damit gerechnet, dass die Verbundseinnahmen wieder um 1 bis 2 Prozent pro Jahr zunehmen.

Abgeltungen

In der erneuerten Offerte beziffert BERNMOBIL den Abgeltungsbedarf auf bis zu 79 Mio. Franken. Dies ist auf höhere Personalkosten und zunehmende Abschreibungskosten aus Investitionen zurückzuführen. Die Ergebnisse der Nachverhandlungen werden voraussichtlich Mitte 2022 vorliegen. Über die gesamte Planungsperiode wird mit einer weiteren Zunahme der Abgeltungen gerechnet.

Ausgaben

Ausgabenseitig wird im Planungszeitraum von einer Zunahme der Personalkosten von 101 auf 111 Mio. Franken ausgegangen. Die Anzahl der Vollzeitäquivalente steigt von 892 auf 945 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. Die Neuregelung der Fahrvergünstigungen Personal (FVP) führt ebenfalls zu Mehrkosten. Die Stromlieferpreise sowie die Preise für den Einkauf von Diesel und Gas steigen massiv an. BERNMOBIL hat in der Überarbeitung der Offerten 2022 und 2023 die Annahmen angepasst. 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. Die signifikant gestiegenen Preise auf den Energiemärkten bedeuten für BERNMOBIL hohe Mehrkosten. Die Abschreibungen steigen im Verlauf der Planungsperiode von 26 auf 38 Mio. Franken an. Die angewandten Abschreibungssätze entsprechen 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 Darlehen und à-fonds-perdu-Beiträgen finanziert. Bei Letzteren werden keine Abschreibungen getätigt.

Ausweis Verlust in der Jahresrechnung 2023, Finanzierung Elektrogelenkbusse

Gemäss der Betriebsmittelgenehmigung von Bund und Kanton trägt BERNMOBIL den Betrag von Fr. 3 155 000.00 an die Anschubfinanzierung der neuen Elektro-Gelenkautobusse für die Linien 19 und 21 bei. Dieser Betrag wird als Impairment direkt im Jahr 2023 abgeschrieben und soll als Jahresverlust ausgewiesen werden. Der Verlust wird der freien Reserve gemäss Anstaltsreglement belastet.

5.5. Mittelbedarf

Die Geldflussrechnung bildet die Geldflüsse aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit für die Jahre 2022 bis 2026 ab. Es sind Sachinvestitionen (Sparten Infrastruktur und Personenverkehr) im Umfang von 500 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).

Per Ende Jahr 2021 bestehen verzinsliche Darlehen von 130 Mio. Franken. Im Jahr 2022 werden aufgrund der angespannten Liquiditätssituation kurzfristige Darlehen aufgenommen, welche während des Jahres jedoch wieder zurückbezahlt werden können. Per Ende 2026 ist eine Zunahme der verzinslichen Darlehen auf 225 Mio. Franken prognostiziert.

6. Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags

Entwicklungen auf Stufe Eignerin

Erstmals wurde 2021 der Aufsichts- und Berichterstattungsprozess gemäss dem teilrevidierten Anstaltsreglement SVB durchgeführt. Der Prozess hat sich nach Einschätzung des Gemeinderats bewährt, da er eine stufengerechte und systematische Aufsicht gewährleistet.

Der Stadtrat nahm die neue, vom Gemeinderat verabschiedete Eignerstrategie 2021-2028 im März zustimmend zur Kenntnis, womit eine gemeinsame inhaltliche Basis für die mittelfristige strategische Führung besteht. Die drei zur Eignerstrategie verabschiedeten Planungs- erklärungen des Stadtrats können als weitgehend erfüllt betrachtet werden. Auch die Anliegen der Partizipationsmotion «Personalanstellung bei Bernmobil», welche der Stadtrat im März 2021 erheblich erklärt hat, konnten im Zuge der Einführung eines neuen Rekrutierungsprozesses umgesetzt werden.

Der Gemeinderat und die Direktorin TVS stehen in regelmässigem Austausch mit dem Verwaltungsrat BERNMOBIL, welcher sich konstruktiv gestaltet. Gesprächsthemen waren unter anderem die städtische Klima- und Energiestrategie, die Buselektrifizierung und gemeinsame Aktivitäten zur Förderung der multimodalen Mobilität.

Geschäftsgang

Wegen der andauernden Pandemie blieben die Fahrgastzahlen auch 2021 weit unter dem Vor-Corona-Niveau. Gestützt auf die positive Entwicklung der Nachfrage im ersten und zweiten Quartal 2022 rechnet der Gemeinderat damit, dass das Vor-Corona-Niveau der Nachfrage wieder zu erreichen ist, wobei dies wohl mehrere Jahre dauern wird.

Rechnungsabschluss

Die Pandemie drückt sich auch in der Jahresrechnung aus, welche mit einem Verlust von 20,5 Mio. Franken abschliesst (Vorjahr: 19,8 Mio. Franken). Dank der Übernahme der durch die Pandemie entstandenen Verluste im öffentlichen Verkehr durch Bund und Kantone ist die wirtschaftliche Zukunft von BERNMOBIL grundsätzlich gesichert. Da jedoch die gesetzlichen Reserven vollständig aufgebraucht sind, ist der Handlungsspielraum des Unternehmens eingeschränkt.

Der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen wurden 2021 rund Fr. 63 000.00 gutgeschrieben und rund Fr. 339 000.00 entnommen. Der Saldo betrug Ende 2021 rund Fr. 2 045 000.00. Dem Unternehmen verbleiben somit gewisse Ressourcen insbesondere zur Finanzierung seiner Innovationsaktivitäten.

Die Jahresrechnung von BERNMOBIL wurde durch die externe Revisionsstelle hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften geprüft und testiert. Gestützt

darauf genehmigte der Gemeinderat am 6. April 2022 den Jahresabschluss, die Verwendung des Bilanzergebnisses und erteilte dem Verwaltungsrat für 2021 Décharge.

Umsetzungsstand Eignerstrategie

Im Berichtsjahr ist die neue Eignerstrategie in Kraft getreten, welche insbesondere beim Thema Klima und Energie auf den Zielen der vorangehenden Strategie aufbaut. Der Gemeinderat ist zuversichtlich, dass die Anstrengungen von BERNMOBIL zur Reduktion der Klimagasemissionen bis 2026 gemäss seinen strategischen Vorgaben schrittweise Früchte tragen werden. Hoffnungen setzt er diesbezüglich insbesondere auf den Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie Bern Bahnhof – Köniz – Schliern (voraussichtlich ab 2025) und die Inbetriebnahme von Tram Bern Ostermündigen (voraussichtlich ab 2028/2029) sein. Bereits 2023 soll der Einsatz von Batteriebussen auf den Linien 19 und 21 erfolgen. Anlass zu gewisser Besorgnis gibt dem Gemeinderat allerdings, dass sich die Elektrifizierung der Linie 19 wegen Einsparungen im Bewilligungsverfahren für die Endhaltestelle bzw. Ladestation verzögern könnte.

Insgesamt erachtet der Gemeinderat die Voraussetzungen als gegeben, dass BERNMOBIL bis 2036 seine Flotte klimaneutral betreiben kann. Das Klimareglement sieht für die ganze Stadt vor, Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen.

Auch im Bereich der Sozialpartnerschaft und der sozialen Verantwortung beurteilt der Gemeinderat die Leistungen des Unternehmens positiv. Die Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern wird durch die aktuelle Lohnvergleichsanalyse bestätigt. Der Frauenanteil am Personal und im Kader nimmt weiterhin zu, die von der Eignerstrategie gesetzten Ziele können bis 2028 erreicht werden. Mit Anerkennung nimmt der Gemeinderat auch die Leistungen des Case Managements von BERNMOBIL zur Kenntnis, welches bei drei Vierteln der betroffenen Mitarbeitenden zur Rückkehr an ihre angestammte Stelle führte.

Mit leichter Besorgnis nimmt Gemeinderat zur Kenntnis, dass wegen der Pandemie die Ressourcen des Unternehmens deutlich knapper geworden sind, was namentlich auch die Innovationstätigkeit beeinflusst. Im Sinne der Eignerstrategie bemüht sich BERNMOBIL, seine Innovationsfähigkeit durch Kooperationen zu erhalten und zu stärken. 2020-2021 nahm BERNMOBIL zusammen mit der SBB und weiteren Transportunternehmen am Pilotversuch «Yumuv» teil, bei dem ÖV-Angebote und verschiedene Sharing-Verkehrsmittel über eine digitale Plattform gebucht und bezahlt werden konnten. Ein solches Angebot bietet die Chance, den Zugang zum ÖV zu erleichtern und damit neue Kundengruppen zu erschliessen. So kann der Anteil der ressourcenschonenden und klimafreundlichen Verkehrsmittel erhöht und der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Auf der Basis der vielversprechenden Ergebnisse von «Yumuv» prüft BERNMOBIL zusammen mit der Stadt und weiteren Partnern, ob eine solche Plattform aufgebaut und dauerhaft betrieben werden kann. Dies erachtet der Gemeinderat als wichtigen Schritt in die Zukunft.

Zusammenfassend konstatiert der Gemeinderat, dass BERNMOBIL trotz schwieriger Rahmenbedingungen die Umsetzung der Eignerstrategie ohne Verzögerung vorantreibt. Besonders hervorzuheben ist dabei die Umstellung der Fahrzeugflotte auf fossilfreien Betrieb, bei der sich in den nächsten Jahren grosse Fortschritte abzeichnen. Der Gemeinderat zeigt sich auch

befriedigt, dass die Gleichstellung der Geschlechter und die Förderung von Diversität und Inklusion bei BERNMOBIL kontinuierlich vorangetrieben werden.

Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung

Der Gemeinderat hat zur Kenntnis genommen, dass BERNMOBIL zwischen 2022 bis 2026 Investitionen von 500 Mio. Franken vorsieht, die aus eigenen Mitteln, Darlehensaufnahmen und Investitionsbeiträgen der ÖV-Besteller finanziert werden sollen. Bei der Geschäftsplanung ist die Zunahme der Abschreibungen von 26 auf 38 Mio. Franken zu vermerken, welche insbesondere auf Rollmaterialinvestitionen zurückzuführen ist. Zu beachten ist schliesslich, dass BERNMOBIL seine Darlehensverbindlichkeiten im Planungszeitraum von 130 auf 225 Mio. Franken erhöht und 2022 kurzfristige Darlehen zur Überbrückung der angespannten Liquiditätssituation in Anspruch nehmen muss.

Der Gemeinderat beurteilt die Zukunftsaussichten des Unternehmens dank der durch die ÖV-Besteller zugesicherten Verlustdeckung als intakt. Beeinträchtigt wird der unternehmerische Handlungsspielraum durch den pandemiebedingt starken Ertragsrückgang und den damit verbundenen vollständigen Wegfall der gesetzlichen Reserven.

Beilagen

- Geschäftsbericht BERNMOBIL 2021
- Finanzbericht BERNMOBIL 2021