



BERNMOBIL

Leistungsauftragsbericht 2025

Vom Gemeinderat am 3. Juni 2026
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: Elektrogelenkbus im Einsatz für BERNMOBIL (2025)

Bern, Mai 2026

Inhalt

1.	Worum es geht	4
2.	Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin	5
3.	Geschäftsbericht und Jahresrechnung.....	7
3.1	Geschäftsbericht 2025.....	7
3.2	Rechnungsabschluss 2025	9
4.	Umsetzung der Eignerstrategie 2021-2028.....	13
4.1	Oberziel 1: BERNMOBIL als Pfeiler der Verkehrsstrategie.....	13
4.2	Oberziel 2: Nachhaltigkeit, Umwelt und Energie	14
4.3	Oberziel 3: Innovation durch Kooperation.....	15
4.4	Oberziel 4: Zusammenarbeit mit der Stadt und ewb.....	15
4.5	Oberziel 5: Finanzen	16
4.6	Oberziel 6: Fahrgäste	16
4.7	Oberziel 7: Sozialpartnerschaft und soziale Verantwortung.....	17
4.8	Oberziel 8: Teilnahme an Ausschreibungen und Nebenaktivitäten	18
5.	Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2026-2030	19
5.1	Methodik und Prozess	19
5.2	Angebotsplanung.....	19
5.3	Investitionsplanung.....	20
5.4	Mittelfristige Erfolgsrechnung.....	22
5.5	Mittelbedarf	24
6.	Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags und der Eignerstrategie.....	25

1. Worum es geht

Gemäss dem Anstaltsreglement der Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) vom 28. September 1997 (SVB-Reglement; SVR; SSSB 764.11) hat der Gemeinderat dem Stadtrat jährlich Bericht zu erstatten zum Stand der Umsetzung des Leistungsauftrags und der Eignerstrategie durch BERNMOBIL.

Im vorliegenden Leistungsauftragsbericht legt der Gemeinderat für das Berichtsjahr 2025 die bedeutenden Entwicklungen beim Stadtrat sowie bei ihm selbst dar. Anschliessend werden die relevanten Informationen aus dem Geschäftsbericht sowie der Jahresrechnung aufgezeigt. Der Fokus des Leistungsauftragsberichts liegt auf der Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Eignerstrategie 2021-2028 und dessen Beurteilung durch den Gemeinderat. Danach wird im Sinne eines Ausblicks die mittelfristige Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung von BERNMOBIL erläutert. Abschluss des Leistungsauftragsberichts bildet ein kurzes Fazit zur allgemeinen und finanziellen Lage, zum Umsetzungsstand der Eignerstrategie sowie zur vorangehenden Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung von BERNMOBIL.

Im Berichtsjahr 2025 waren beinahe 100 Millionen Kund*innen mit BERNMOBIL unterwegs und nahmen so deren Leistungen in Anspruch. Der Gemeinderat beurteilt die Erbringung dieser Leistungen durch BERNMOBIL unverändert positiv. Die generelle wie auch finanzielle Lage waren wie bereits im Vorjahr stabil. Herausfordernd gestaltete sich für BERNMOBIL 2025 insbesondere die rund neunmonatige Sperrung der Kornhausbrücke. Diese schränkte allen voran den Betrieb der beiden nachfragestärksten Linien 9 und 10 erheblich ein.

Geprägt war das Berichtsjahr aber auch von erfreulichen Entwicklungen für Kund*innen sowie die übrige Stadtbevölkerung: Die fortschreitende Elektrifizierung sorgte im Verlauf des Jahres für einen weiteren Rückgang des Energieverbrauchs und der Emissionen. Seit 2008 ist der Verbrauch an fossilen Treibstoffen um 48.8 % zurückgegangen. Der durch den Gemeinderat fürs Jahr 2025 definierte Zielwert von -45 % wurde somit um fast 4 Prozentpunkte übertroffen.

Bei der Umsetzung der Eignerstrategie ist BERNMOBIL nicht nur bei der Dekarbonisierung gut unterwegs. Abgesehen von der Zielsetzung im Bereich Innovation sowie den Herausforderungen bei der Realisierung der Grossprojekte Tram Bern-Ostermundigen sowie Tramverlängerung Kleinwabern - hierbei handelt es sich um Terminverzögerungen, welche keinen Zusammenhang mit den Beiträgen von BERNMOBIL haben – sind die Vorgaben des Gemeinderats erfüllt oder steht die Erfüllung kurz davor.

Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich in den Jahren 2026 bis 2030 auf zusammengekommen 361,2 Millionen Franken und ist damit im Vergleich zur letzten Planungsperiode 2025-2029 (475,9 Millionen Franken) rückläufig. Grund dafür ist eine Abnahme der Investitionen in neues Rollmaterial. Die Abschreibungen nehmen weiterhin zu und werden sich im Jahr 2030 auf über 35,2 Millionen Franken belaufen. Sie sind weitgehend auf Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur zurückzuführen.

2. Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin

Auf Stufe Eignerin sind im Berichtsjahr folgende Entwicklungen zu vermerken:

Stadtrat

Die Aufsichtskommission des Stadtrats (AK) beriet den Leistungsauftragsbericht 2024 Ende August 2025. In einer weiteren Sitzung fand der Austausch zwischen der Kommission und der Verwaltungsratspräsidentin sowie dem Direktor von BERNMOBIL im Beisein der Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) statt.

Den Leistungsauftragsbericht 2024 nahm der Stadtrat am 30. Oktober 2025 mit einer Planungserklärung zur Kenntnis (SRB 2025-206). In der Planungserklärung verlangte er vom Gemeinderat zum einen, im Verwaltungsrat von BERNMOBIL wie auch durch eine Überarbeitung der Eignerstrategie auf eine Anpassung der Inkassomassnahmen hinzuwirken, wonach keine armutsbetroffenen Personen, welche sich ohne gültigen Fahrausweis befördern lassen, mit Freiheitsentzug bestraft werden. Zum anderen forderte der Stadtrat vom Gemeinderat, sich im Städteverband für eine Entkriminalisierung des Fahrens ohne gültigen Fahrausweis einzusetzen.

Der Gemeinderat ist grundsätzlich der Ansicht, dass der Kontrollprozess für Fahrausweise eine Sanktionsmöglichkeit beinhalten muss, um substanzielle Ertragsausfälle im Öffentlichen Verkehr zu vermeiden. Dies trägt zu einer gesunden wirtschaftlichen Basis für BERNMOBIL und die anderen Transportunternehmen bei. Der Gemeinderat teilt aber das Anliegen, wonach aufgrund des Tatbestands «Reisen ohne gültigen Fahrausweis» Bussenverfügungen und allenfalls daraus resultierende Ersatzhaftstrafen gegen Armutsbetroffene nach Möglichkeit zu vermeiden sind. BERNMOBIL verzichtet deshalb bei in der Stadt Bern wohnhaften Personen, für die beim Sozialamt oder beim Amt für Erwachsen- und Kinderschutz eine Korrespondenzadresse hinterlegt ist, auf die Erstattung einer Anzeige oder auf Inkassomassnahmen.

Des Weiteren hat der Gemeinderat die in der Planungserklärung aufgeworfenen Fragen im Städteverband zur Sprache gebracht. Diesem zufolge verfolgen die anderen städtischen Verkehrsbetriebe in der Praxis ebenso wie BERNMOBIL das Ziel, bei armutsbetroffenen Personen die individuelle Situation zu berücksichtigen und zurückhaltend mit Sanktionsmassnahmen umzugehen. Aus Sicht der Städte gilt es insbesondere zu vermeiden, dass Verstösse bei der ÖV-Nutzung für armutsbetroffene Personen in Ersatzhaftstrafen münden.

Der Gemeinderat erachtet einen Auftrag, in seiner Eignerstrategie von BERNMOBIL weitere Massnahmen für eine Anpassung der Inkassomassnahmen zu fordern, als nicht opportun. Die Nichtbezahlung des Kontrollzuschlags bei Reisen ohne gültigen Fahrausweis ist ein Strafdelikt gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG). An diese gesetzliche Rahmenbedingung ist der Gemeinderat bei der Formulierung der Eignerstrategie gebun-

den. Der Gemeinderat verzichtet deshalb auf eine Überarbeitung der Eignerstrategie in dieser Frage.¹

Gemeinderat

Der Gemeinderat empfing den Verwaltungsrat von BERNMOBIL im Juni und November 2025 jeweils zu einem Halbjahrestreffen. Besprochen wurden dabei unter anderem die Bewältigung von Wetterereignissen und Grossanlässen, Erfahrungen mit den neuen Trams und E-Bussen, die neusten Entwicklungen im Vertrieb sowie Arbeitsintegrationsmassnahmen. Zwischen dem zuständigen Direktor für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und BERNMOBIL fanden periodische Eigergespräche statt.

¹ Vgl. Antwort des Gemeinderates zur Interpellation: Stopp der Kriminalisierung von Armutsbetroffenen durch Bernmobil (<https://ris.bern.ch/de/geschaefte/detail.php?gid=732d19c52cd04badb2ee1cb042173f2c>)

3. Geschäftsbericht und Jahresrechnung

Für BERNMOBIL war 2025 ein stabiles Geschäftsjahr. Die Jahresrechnung schloss wie im Vorjahr mit einem Gewinn von etwas über 3 Millionen Franken ab. Die fortschreitende Elektrifizierung sorgte für einen Rückgang des Energieverbrauchs und der Emissionen. Hauptsächlich bedingt durch die neunmonatige Sperrung der Kornhausbrücke infolge von Sanierungsarbeiten nahm die Anzahl transportierter Passagier*innen gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig zu. Die Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie die Sanierung der Kornhausbrücke stellten für BERNMOBIL 2025 auch gleich die beiden wichtigsten Investitionen dar. Insgesamt 60,7 Millionen Franken wurden im Jahr 2025 investiert.

3.1 Geschäftsbericht 2025

Prägend für das Geschäftsjahr 2025 war einerseits die Inbetriebnahme zahlreicher neuer Elektrofahrzeuge. Im Verlaufe des Jahres wuchs die E-Bus-Flotte von 11 auf 31 Fahrzeuge an. Dadurch nahm der Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 8,9 Prozent ab, der CO₂-Ausstoss reduzierte sich um 8,3 Prozent. Andererseits forderte das vergangene Geschäftsjahr BERNMOBIL mit insgesamt 238 Baustellen, die sich auf den Fahrplan und Betrieb auswirkten. Besonders die Sanierung der Kornhausbrücke, die mit einer Sperrung dieser zentralen ÖV-Achse von Februar bis November 2025 einherging, hatte starke Einschränkungen für BERNMOBIL und die Kund*innen zur Folge.² Die nachfolgende Tabelle 1 gibt einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse im Jahr 2025 – darunter selbstverständlich die Wiedereröffnung der frisch sanierten Kornhausbrücke im November:

Tabelle 1: Wichtigste Ereignisse 2025

Monat	Ereignis
Januar	Ankunft der ersten Elektro-Gelenkbusse für die Linie 19
Februar	Ausserbetriebnahme der letzten Vevey-Trams
März	Umstellung der Linie 19 auf Elektrobusbetrieb
April	Start der nationalen Präventionskampagne «Sie haben es in der Hand»
Mai	Beklebung des «YB-Trams» im Schweizer-Meisterinnen-Look
Juni	Integration des Halbtax PLUS in die öv Plus App und den Libero- Webshop
Juli	Women's EURO 2025 mit ÖV-Ticketintegration und Verstärkungskursen
August	Aufnahme der Bauarbeiten für die Umstellung der Linie 10 von Bern nach Schliern auf Doppelgelenktrolleybusse
September	Start von archäologischen Grabungen im Bereich der geplanten Tramwendeschlaufe Kleinwabern
Oktober	Inbetriebnahme der ersten Standard-Elektrobuse des Herstellers Irizar

² Der Geschäftsbericht 2025 wird ausschliesslich elektronisch publiziert und ist unter dem nachfolgenden Link verfügbar: <https://www.geschaeftsbericht.bernmobil.ch>

November	Wiedereröffnung der Kornhausbrücke nach deren Sanierung
Dezember	Erster fahrplanmässiger Einsatz des neuen Einrichtungs-Tramlinks

Fahrgastzahlen

BERNMOBIL transportierte 2025 insgesamt 99,2 Millionen Fahrgäste, rund 250 000 Personen mehr als im Vorjahr. Damit liegt das Fahrgastaufkommen noch rund 4 Millionen Personen unter dem Niveau von vor der Coronapandemie, wie Abbildung 1 zeigt. Der nur moderate Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist zur Hauptsache auf die neunmonatige Sperrung der Kornhausbrücke zurückzuführen, die insbesondere die beiden stärksten Linien 9 und 10 betraf. Die Buslinie 10 blieb mit über 15 Millionen Fahrgäste dennoch die am meisten genutzte Linie. Auf den Plätzen zwei und drei der nachfragestärksten Linien folgen im Berichtsjahr 2025 die Tramlinien 9 und 8.

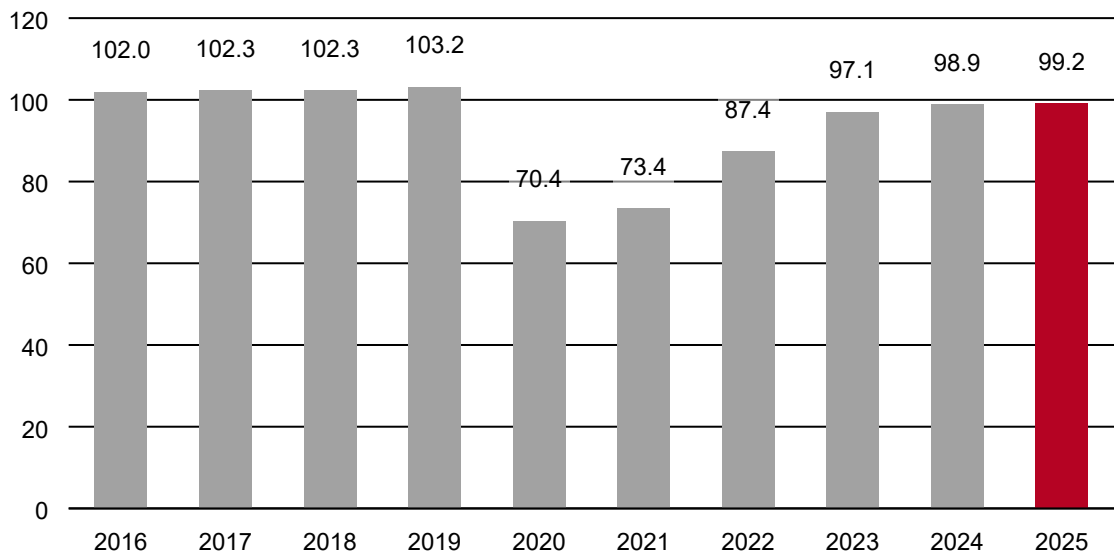


Abbildung 1: Anzahl Fahrgäste 2016 – 2025 in Millionen

Angebotsveränderungen

Die Trams auf den Linien 7 und 8 fahren seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 durchgehend im 7,5-Minuten-Takt. Bereits während der Sanierung der Kornhausbrücke hat BERNMOBIL auf den 6-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend verzichtet. Auf der Linie 10 gilt seit Ende 2025 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ebenfalls der 3-Minuten-Takt statt des bisherigen 2,5-Minuten-Takts. Mit dem Fahrplanwechsel 2025 hat BERNMOBIL zudem die Führung der Linie 29 vereinheitlicht. Alle Kurse fahren nun durchgehend via Neuhausplatz statt über die Bündenerstrasse.

Tramflotte

Im Februar 2025 drehten die letzten Vevey-Trams nach 30 Jahren Einsatz ihre Runden in Bern. Von September 2024 bis April 2025 übergab BERNMOBIL mit der Unterstützung des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) insgesamt elf dieser Fahrzeuge an die ukrainische Stadt Lwiw. Ebenfalls im Februar 2025 traf das letzte von 20 Zweirichtungs-

fahrzeugen des neuen Typs Tramlink ein. Zudem lieferte Stadler die ersten beiden Einrichtungsfahrzeuge dieses Typs aus. Im Dezember folgte schliesslich der erste fahrplanmässige Einsatz eines neuen Einrichtungs-Tramlinks. Die verbleibenden fünf Einrichtungs-Tramlinks werden im Verlaufe des Jahres 2026 in Bern eintreffen.

Wie bereits im Vorjahr konnten auch im Berichtsjahr 2025 die auftretenden Störungen bei den Tramlinks weiter reduziert werden. Die Zuverlässigkeit der neuen Trams kann damit laufend erhöht werden.

E-Bus-Flotte

Die Elektrobusflotte von BERNMOBIL wurde 2025 von 11 auf 31 Fahrzeuge vergrössert. Das entspricht beinahe einer Verdreifachung. Im Januar trafen acht neue E-Gelenkbusse ein, die seit März auf der Linie 19 im fahrplanmässigen Einsatz sind. Im August wurden die ersten beiden Standardelektrobusse mit einer Länge von 12 Metern des Herstellers Irizar an BERNMOBIL ausgeliefert. Bis Jahresende kamen zehn weitere hinzu. Diese Fahrzeuge bedienen seit Oktober 2025 die Linien 22, 27, 28 und 29.

Die für die vollständige Elektrifizierung der Linie 19 notwendige Ausrüstung der Endhaltestelle Elfenau mit einer Schnellladestation kam 2025 einen bedeutenden Schritt weiter: Nachdem die Umsetzung lange durch Beschwerden blockiert war, wies das bernische Verwaltungsgericht diese im September ab. Mit der Inbetriebnahme der Schnellladestation in der Elfenau ist im Dezember 2027 zu rechnen.

Mitarbeitende

Die in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) bezifferte Anzahl Stellen bei BERNMOBIL bewegte sich auf dem Niveau des Vorjahrs. Während im Jahr 2024 922 VZÄ gezählt wurden, waren es im Berichtsjahr 2025 915 VZÄ. Die Anzahl Mitarbeitende ohne Berücksichtigung des Beschäftigungsgrads blieb gegenüber dem Vorjahr ebenfalls quasi unverändert: 2025 beschäftigte BERNMOBIL total 1'089 Personen.

Die Besetzung von offenen Stellen konnte BERNMOBIL in allen Fällen erfolgreich abschliessen. Bei einzelnen Fachspezialist*innen bleibt die Lage aber anspruchsvoll. Mit einer neuen Personalkampagne «Zusammen Bern bewegen» machte BERNMOBIL auf sich als attraktive Arbeitgeberin aufmerksam. 2025 konnte zudem das Projekt «Zukunft Arbeitsraum» abgeschlossen werden. Sämtliche Büroarbeitsplätze und Sitzungsräume werden nun den zeitgemässen Anforderungen an flexibles und kollaboratives Arbeiten besser gerecht.

3.2 Rechnungsabschluss 2025

Die Jahresrechnung 2025 zeigt eine stabile finanzielle Lage. BERNMOBIL hat im Jahr 2025 einen Gewinn von 3,1 Millionen Franken erzielt. Er fällt damit fast gleich hoch aus wie im vergangenen Jahr mit 3,3 Millionen Franken. Erträge und Kosten sind im Vergleich zum Vorjahr etwas höher ausgefallen. Insbesondere die Nebenerträge sowie die Personalkosten und Abschreibungen sind angestiegen.

Jahresabschluss

Der Gemeinderat genehmigt gemäss Artikel 15 Absatz 3 des SVB-Reglements die Jahresrechnung. Der Gemeinderat hat den vom Verwaltungsrat BERNMOBIL vorgelegten Jahresabschluss 2025 samt Antrag zur Ergebnisverwendung am 25. März 2026 genehmigt. Die genehmigte Jahresrechnung liegt dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Prüfung vor.

Die nachfolgend vorgelegten Zahlen beziehen sich auf den rechtlich relevanten Abschluss des Stammhauses. Nicht berücksichtigt sind die zwei Beteiligungen (Tram Bern Ostermündigen AG und Verkehrsfachschule Schweiz AG), da sie nicht substantiell zum Konzernabschluss beitragen.

Die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2025 schliesst mit einem Gewinn von Fr. 3 127 358.44 ab (2024: Fr. 3 256 675.13).

Zuweisungen und Entnahmen aus den Reserven

Der Gemeinderat beschloss am 25. März 2026 auf Antrag des Verwaltungsrats BERNMOBIL, die Zuweisungen und Entnahmen aus den Reserven wie folgt vorzunehmen:

Tabelle 2: Verwendung des Bilanzgewinns, 2025 und 2024

in Fr.	Jahr 2025	Jahr 2024
Gewinnvortrag	22'954.54	22'958.41
Jahresgewinn	3'127'358.44	3'256'675.13
Bilanzgewinn	3'150'312.98	3'279'633.54
Zuweisung an Reserven		
Einlage Spezialreserve aus den vom Bund nicht bestellten Angeboten	-2'212'163.00	-940'648.00
Entnahme/Einlage Spezialreserve aus von Bund und Kanton bestellten Angeboten	1'454'704.00	-428'008.00
Einlage Spezialreserven Infrastruktur	-1'848'358.00	-1'712'571.00
Entnahme Reserven gemäss Anstaltsreglement	1'802'857.00	394'549.00
Einlage Reserven gemäss Anstaltsreglement	-2'212'163.00	-470'323.00
Entnahme Spezialfinanzierung gew. Leistungen	103'145.00	172'564.00
Zuweisung Spezialfinanzierung gew. Leistungen	-215'380.00	-272'242.00
Vortrag auf neue Rechnung	22'954.98	22'954.54

Der Ausweis und die Gewinnverwendung erfolgen nach Artikel 36 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG).

Spezialreserve Ortsverkehr, regionaler Personenverkehr und Infrastruktur

Die beschlossene Ergebnisverwendung wirkt sich wie folgt auf die Bilanzreserven aus:

Tabelle 3: Veränderung und Stand der Reserven um den Jahreswechsel 2025/2026

	31.12.2025	Ergebnisverwendung	01.01.2026
Spezialreserve von Bund nicht bestellten Angeboten (Art. 36 PBG)	7'510'665.00	2'212'163.00	9'722'828.00
Spezialreserve von Bund + Kanton bestellen Angeboten (Art. 36 PBG)	-265'010.50	-1'454'704.00	-1'719'714.50
Spezialreserve Infrastruktur (Art. 67 EBG)	4'437'370.00	1'848'358.00	6'285'728.00
Reserve gemäss Anstaltsreglement	10'289'378.00	409'306.00	10'698'684.00
Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen	2'300'065.87	112'235.00	2'412'300.87
Total	24'272'468.37	3'127'358.00	27'399'826.37

Reserven gemäss Anstaltsreglement

Gemäss Artikel 36 PBG wurde die Hälfte des Gewinns aus den vom Bund nicht bestellten Angeboten von Fr. 4 424 326.00 in die freien Reserven gemäss SVB-Reglement verbucht. Im Rahmen der Ergebnisverwendung sind den freien Reserven Fr. 1 802 857.00 für eine Wertberichtigung der Elektro-Gelenkautobusse entnommen worden. Die Reserven gemäss SVB-Reglement erhöhen sich im Berichtsjahr um Fr. 409 306.00. Nach Ergebnisverwendung beträgt der Saldo der Reserve nach SVB-Reglement Fr. 10 698 684.00 (Vorjahr: Fr. 10 289 378.00).

Spezialfinanzierung gewerbliche Leistung

Der Erfolg der gewerblichen Leistungen betrug im Berichtsjahr Fr. 215 380.00 (2024: Fr. 272 242.00). Dieser Betrag wird in die gleichlautende Spezialfinanzierung eingelegt. Folgende Hauptvorhaben wurden im Berichtsjahr aus der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen finanziert:

- Die Stiftung BERNMOBIL historique erhielt einen Beitrag von Fr. 40 350.00 für Umlackierung eines ausgemusterten Vevey-Trams.
- Für das Personalfest wurden die Kosten von Fr. 62 795.00 hier verbucht.

Insgesamt wurden Entnahmen von Fr. 103 145.00 getätigt (2024: Fr. 172 564.00). Nach Ergebnisverwendung beträgt der Saldo der Spezialfinanzierung für gewerbliche Leistungen Fr. 2 412 300.87 (Vorjahr: Fr. 2 300 065.87).

Vergütungen Verwaltungsrat

Die Vergütungen an den Verwaltungsrat betragen im Berichtsjahr Fr. 82 025.00 (2024: Fr. 75 998.00). Die Zunahme von knapp 8 Prozent ist auf einen Anstieg der Anzahl Verwaltungsratssitzungen zurückzuführen.

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 ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie dessen Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER vermittelt und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und dem SVB-Reglement ent-

spricht. Ferner bestätigt sie, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert. Im Auftrag des Verwaltungsrats hat die Revisionsstelle Gfeller + Partner AG die Spezialprüfung Subventionen am 19. und 20. Februar 2026 durchgeführt. Der Bericht über die Spezialprüfung Subventionen liegt vor.

Genehmigung der Jahresrechnung und Erteilung der Décharge

Gestützt auf den Antrag der Direktion für Finanzen, Personal und Informatik hat der Gemeinderat:

- Gemäss Artikel 15 des SVB-Reglements den Jahresabschluss mit einem Jahresgewinn von Fr. 3 127 358.44 genehmigt.
- Der Verwendung des Bilanzergebnisses zugestimmt.
- Den Konzernabschluss 2025 genehmigt.
- Kenntnis davon genommen, dass BERNMOBIL die Spezialfinanzierung auf gemeinde-rechtlicher Grundlage im Geschäftsjahr 2025 um netto Fr. 112 235.00 auf einen Bestand von Fr. 2 412 300.87 erhöht hat.
- Den Mitgliedern des Verwaltungsrats gemäss Artikel 15 Ziffer 3 des SVB-Reglements für das Jahr 2025 die Décharge erteilt.

Weitere Informationen zu Geschäftsbericht und Jahresrechnung sind auf der Website von BERNMOBIL verfügbar.³ Der Text des Geschäftsberichts und der Finanzbericht liegen dem Leistungsauftragsbericht bei.

³ <https://www.geschaeftsbericht.bernmobil.ch>

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 wird vorliegend berichtet und durch den Gemeinderat eine Beurteilung vorgenommen.

4.1 Oberziel 1: BERNMOBIL als Pfeiler der Verkehrsstrategie

In der städtischen Verkehrsstrategie, die 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.

Das erste Oberziel der Eignerstrategie ist grösstenteils auf Kurs. Im Vergleich zum Vorjahr 2024 wird die Lage im Berichtsjahr 2025 aber etwas verhaltener beurteilt. Konkret zieht sich bei den beiden Projekten Tram Bern Ostermundigen (TBO) und Tramverlängerung Kleinwabern das Plangenehmigungsverfahren des Bundesamts für Verkehr (BAV) wesentlich in die Länge. Dies ist weder ein Verschulden von BERNMOBIL noch der planenden Stellen. Trotzdem kommen somit zentrale strategische Infrastrukturprojekte gemäss der Netzstrategie ÖV der Kernagglomeration Bern aktuell nur schleppend voran. Die Tram Bern-Ostermundigen AG, welche durch die Stadt Bern, die Gemeinde Ostermundigen und BERNMOBIL getragen wird, wird über eine Anpassung des Terminplans für das Projekt TBO entscheiden, sobald eine rechtskräftige Bewilligung vorliegt. Im Projekt Tramverlängerung Kleinwabern besteht die gleiche Situation.

Wie bereits in den Vorjahren hat BERNMOBIL auch 2025 bei der Erarbeitung der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) «Zweite Tramachse Innenstadt» einen wesentlichen fachlichen Beitrag beigesteuert und die Interessen des städtischen öffentlichen Verkehrs eingebracht.

In Zusammenhang mit der Sanierung der Traminfrastruktur ins Fischermätteli hat BERNMOBIL im Berichtsjahr aktiv an einem Fachbericht zuhanden des Kantons Bern mitgearbeitet. Nicht zuletzt auf Grundlage dieses Fachberichts sprach sich der Grosse Rat des Kantons Bern Anfang März 2026 für eine Beibehaltung des Trams Fischermätteli im Grundangebot wie auch für eine Finanzierung der nötigen Investitionskosten durch den Kanton aus.

Wie bereits erwähnt, sind die Verzögerungen bei der Umsetzung der ÖV-Grossprojekte nicht auf Versäumnisse seitens BERNMOBIL zurückzuführen. Sie liegen in der Komplexität des jeweiligen Projekts und den Kapazitäten der genehmigenden Behörde. BERNMOBIL nimmt die erwartete aktive Rolle beim Vorantreiben strategischer Infrastrukturprojekte nach wie vor gebührend wahr.

4.2 Oberziel 2: Nachhaltigkeit, Umwelt und Energie

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% reduzieren (Basisjahr 2008, im Verhältnis zur Anzahl Personenkilometer) und nur noch fossilfrei betriebene Fahrzeuge beschaffen, sofern dies betrieblich-technisch machbar ist und Finanzierungslösungen für die zusätzlichen Investitionskosten gefunden werden.

Im Berichtsjahr 2025 ist BERNMOBIL bei der Erreichung des zweiten Oberziels vollumfänglich auf Kurs. Gegenüber dem Vorjahr stellt dies eine Verbesserung dar. Noch bis 2024 wurde die Umsetzung des Ladeinfrastrukturkonzepts als problembehaftet beurteilt, weil es bei der Bewilligung der Ladestation bei der Endhaltestelle Elfenau aufgrund von Beschwerden zu Verzögerungen kam. 2025 konnte für das Projekt in der Elfenau nach einer positiven Entscheidung des Verwaltungsgerichts eine rechtskräftige Baubewilligung erwirkt werden.

Die Umstellung auf Busse mit erneuerbarer Energie läuft planmäßig und soll bis 2037 vollständig abgeschlossen sein. Wie bereits in den vorangegangenen Jahren konnte BERNMOBIL auch 2025 den Verbrauch an fossilen Treibstoffen weiter reduzieren, wie aus Abbildung 2 hervorgeht. Gegenüber 2008 wurde eine Abnahme von 48.8% verzeichnet. Somit wurde der Zielwert von -45% sogar übertroffen.

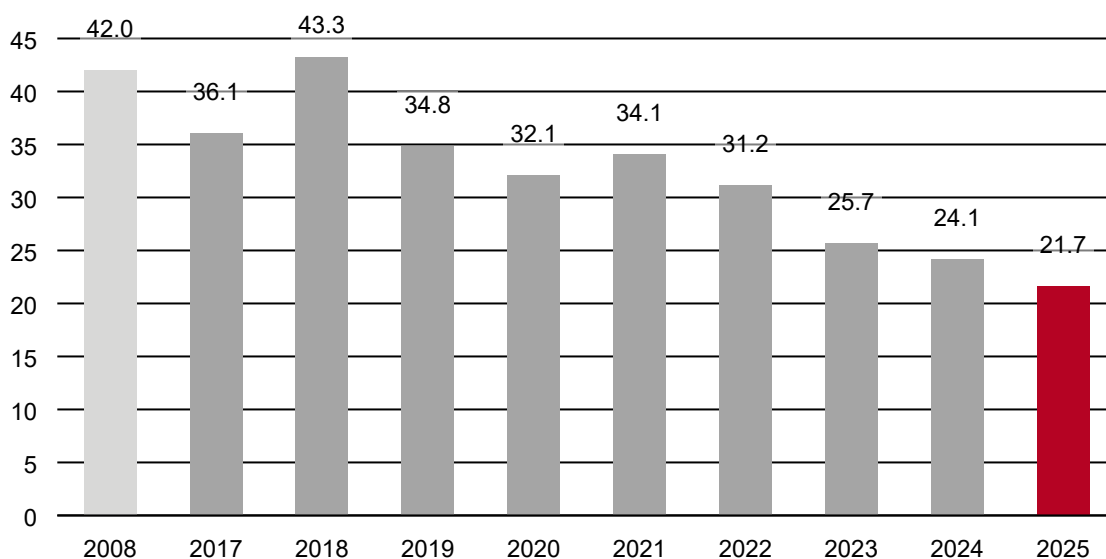


Abbildung 2: Entwicklung des Fossiltreibstoffverbrauch, 2016-2025 (inkl. Referenzjahr 2008), in GWh

Der Gemeinderat kommt in seiner Beurteilung zum Schluss, dass BERNMOBIL die Dekarbonisierung wie gewünscht schnell vorantreibt. Das Übertreffen des Zielwerts für die erwartete Reduktion des Verbrauchs fossiler Energieträger im Berichtsjahr spricht eine klare Sprache. In der Vergangenheit haben sich zwar Herausforderungen bei der Realisierung von Ladeinfrastruktur gestellt. Infolge der technologischen Weiterentwicklung, namentlich der Zunahme der Batteriekapazitäten und Effizienz der Antriebssysteme, dürfte man diesen Herausforderungen künftig aber immer besser begegnen können.

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. Im Fokus stehen Gesamtmobilitätsdienstleistungen und Projekte im Bereich der kombinierten Mobilität.

Die Umsetzung von Massnahmen mit Bezug zum dritten Oberziel fiel im Berichtsjahr 2025 nicht lückenlos zufriedenstellend aus. Weder konnten wesentliche Projekte im Bereich Gesamtmobilitätsdienstleistungen umgesetzt werden, noch wurden bedeutende Fortschritte im Bereich der kombinierten Mobilität erreicht. Gegenüber dem Vorjahr waren 2025 keine wesentlichen Entwicklungen feststellbar.

Nachdem 2024 das Projekt «Mobility as a Service» (MaaS) der drei Städte Bern, Basel und Zürich sowie der Transportunternehmen BERNMOBIL, Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und Basler Verkehrsbetriebe (BVB), das den Aufbau einer Plattform für die multimodale Nutzung von Verkehrsmitteln zum Ziel hatte, eingestellt wurde, führte BERNMOBIL 2025 eine Überprüfung ihrer öV Plus App durch. Davon ausgehend werden aktuell entsprechende Massnahmen konkretisiert. Weiter engagiert sich BERNMOBIL nach wie vor in der Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM) für den automatisierten Betrieb von Strassenfahrzeugen.

Die Förderung der (digitalen und physischen) Vernetzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten wird als grosse Chance für eine Erhöhung des Anteils des ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr angesehen. Die Umsetzung von konkreten Massnahmen gestaltet sich aber schwierig. Und zwar nicht erst seit kurzem. Davon ausgehend teilt der Gemeinderat die Einschätzung von BERNMOBIL, dass man bei der Entwicklung von innovativen Gesamtmobilitätsdienstleistungen nicht auf Kurs ist.

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.

Bei der Zusammenarbeit mit der Stadt und ewb ist BERNMOBIL nach wie vor auf Kurs. Wie im Vorjahr darf das vierte Oberziel als erreicht gelten. BERNMOBIL wirkt unverändert an der Mehrjahresplanung zur Werterhaltung der Strassen- und Traminfrastruktur unter Federführung von Tiefbau Stadt Bern mit. Und die Zusammenarbeit mit ewb bei der Planung, Realisierung und Instandhaltung der Infrastruktur wie auch bei der Energielieferung funktioniert gut. Das Tranchenmodell für den Einkauf des Stroms bei ewb hat sich bewährt.

4.5 Oberziel 5: Finanzen

Die Stadt stellt BERNMOBIL ein Dotationskapital von 33,7 Millionen Franken zur Verfügung. Für die Beschaffung fossilfrei 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 befindet sich bei der Erreichung des fünften Oberziels auf Kurs: Für die Beschaffung fossilfrei betriebener Fahrzeuge liegen Finanzierungsmodelle vor und die frei verfügbaren Mittel und Reserven kamen im Berichtsjahr 2025 primär für die Umsetzung der Eignerstrategie zum Einsatz. Im Vergleich zum Vorjahr stellt dies eine positive Entwicklung dar. Damals entsprach der Einsatz der frei verfügbaren Mittel nur teilweise den Erwartungen der Eignerin.

2025 konnten in Zusammenhang mit der Beschaffung von 14 Elektro-Gelenkbussen die vereinbarten Fördermittel vereinnahmt werden. Die Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse auf dem Linienast Bern – Köniz Schliern der Linie 10, die Ende 2026 abgeschlossen werden soll, wird das BAV mit einem Betrag von 1,4 Millionen Franken fördern. Ebenso steht das Finanzierungsmodell für die Elektrifizierung der Standardbuslinien 22, 27, 28 und 29.

BERNMOBIL trägt gemäss der Betriebsmittelgenehmigung von Bund und Kanton insgesamt gut 3,1 Millionen Franken an die Anschubfinanzierung der neuen Elektrobusse für die Linien 19 und 21 bei. Der Betrag von 1,8 Millionen Franken für die acht Elektrofahrzeuge der Linie 19 wurde als Impairment direkt im Jahr 2025 abgeschrieben.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass keine Finanzierungsschwierigkeiten vorliegen, die die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte ausbremsen könnten. Für die Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen konnten die nötigen Finanzierungsmodelle erfolgreich geschaffen werden.

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 den relevanten Partner*innen 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.

Weil die Kundenzufriedenheit nur alle drei bis vier Jahre mittels Umfrage erhoben wird, lässt sich diese für das Berichtsjahr 2025 nicht beurteilen. Zwischen 2009 – damals fand letztmals eine Kundenzufriedenheitsumfrage statt – und 2022 ist die Gesamtzufriedenheit stetig angestiegen. Die nächste Kundenzufriedenheitsumfrage findet 2026 statt.

Seit Ende 2025 verkehren auf dem Tramnetz von BERNMOBIL ausschliesslich niederflurige Fahrzeuge. Somit konnten für mobilitätseingeschränkte Personen im Berichtsjahr weitere Hürden bei der Zugänglichkeit abgebaut werden. Darüber hinaus unterstützt BERNMOBIL die Stadt und den Kanton bei der BehiG-Ertüchtigung von Bus- und Tram-

haltestellen. Es findet ein regelmässiger Austausch zwischen BERNMOBIL und Behindertenverbänden statt

Unverändert auf Kurs war BERNMOBIL im Berichtsjahr 2025 bei der Tarifentwicklung in den Libero-Tarifzonen 100, 101. Wie schon 2024 wurde auch 2025 keine Tarifierhöhung umgesetzt.

Nach Erachten des Gemeinderats bestehen aktuell keine Anzeichen, dass sich die Kundenzufriedenheit im Vergleich zu den Vorjahren markant verändert hätte. Eine fundierte Einschätzung ist aber erst wieder 2026 möglich, wenn die Ergebnisse der nächsten Kundenzufriedenheitsumfrage vorliegen. Tangiert waren die Kund*innen von BERNMOBIL im Jahr 2025 insbesondere von den Auswirkungen der Sanierungsarbeiten an der Kornhausbrücke. Durch Umleitungen und den Einsatz von Ersatzbussen konnte BERNMOBIL diese Auswirkungen allerdings in Grenzen halten.

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 erwartet, eine attraktive Arbeitgeberin zu sein und sich zum Grundsatz der Vielfalt und Inklusion zu bekennen. BERNMOBIL soll sich für die Gleichstellung der Geschlechter einsetzen, die Lohngleichheit verteidigen und den Frauenanteil weiter steigern. Über die gesamte Belegschaft soll Letzterer 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 den Einbezug der Mitarbeitenden nach städtischem Personalrecht und eidg. Mitwirkungsgesetz sowie durch die Beschäftigung der Mitarbeitenden gemäss kantonalem Branchen-Gesamtarbeitsvertrag.

Im Rahmen der 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 benachteiligte Personen anbietet (z. B. Vorlehren, Erwachsenenlehren und Praktika).

Hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer sozialen Verantwortung kann BERNMOBIL nach wie vor ein gutes Zeugnis ausgestellt werden. Im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 präsentiert sich 2025 ein im Grossen und Ganzen unverändert positives Bild.

Wie bereits im Vorjahr kommt die Lohngleichheitsanalyse 2025 zum Schluss, dass bei BERNMOBIL kein statistisch signifikanter Lohnunterschied feststellbar ist, der allein auf das Geschlecht zurückzuführen wäre. Zwar verdienten Frauen im Beobachtungsjahr 2024 durchschnittlich 3,7% weniger als Männer. Dieser Unterschied kann aber durch andere Variablen wie Alter, Ausbildung oder die berufliche Stellung erklärt werden.

Im Berichtsjahr 2025 lag der Frauenanteil von BERNMOBIL bei 22,0%. Folglich wurde wie bereits 2024 der Zielwert von mind. 22% erreicht. Im Bereich Technik lag der Frauenanteil zum Stichtzeitpunkt Ende Dezember 2025 bei 12,2% (+0,9%-Pkt. ggü. 2024). Im Betrieb – der zahlenmässig grösste Unternehmensbereich – betrug der Frauenanteil 2025 20,7% (-1,0%-Punkte), im Kader lag er bei 17,7%. Somit werden die Zielwerte für 2028 (Technik: mind. 9%; Betrieb: mind. 23%; Kader: mind. 18%) im Bereich Technik be-

reits erreicht, während die Frauenanteile im Betrieb und Kader noch unter den Minimalzielwerten für 2028 liegen.

Bei der Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben befindet sich BERNMOBIL unverändert auf Kurs. Der Anteil Mitarbeitender mit einer Teilzeitbeschäftigung lag im Jahr 2025 wie bereits im Jahr zuvor bei rund 21%. Seit 2018 ist BERNMOBIL mit dem «Prädikat UND» ausgezeichnet, das Unternehmen verliehen wird, die die Vereinbarkeit und Gleichstellung in ihrer Unternehmensstrategie und -kultur verankert haben und diese aktiv fördern.

BERNMOBIL pflegt die Sozialpartnerschaft insbesondere durch den Einbezug der Mitarbeitenden, die so u.a. bei der Gestaltung von Dienstplänen und Schichtmodellen mitwirken können. Die Mitwirkung erfolgt im Sinne des städtischen Personalrechts und ist im Branchen-GAV von BERNMOBIL geregelt. Eine umfassende Beurteilung des Einbezugs der Mitarbeitenden findet auf der Grundlage der nächsten Mitarbeitendenbefragung erst im Jahr 2026 wieder statt. Dies trifft ebenfalls auf die Beurteilung des Engagements von BERNMOBIL für Vielfalt und Inklusion zu.

Im Rahmen des betrieblichen Case Managements werden Mitarbeitende mit gesundheitlichen Einschränkungen professionell unterstützt. Im Jahr 2025 konnte für 46 Personen das Case Management abgeschlossen werden. Im Vorjahr betraf dies 61 Mitarbeitende. Wie 2024 konnte für drei Viertel der betroffenen Personen eine vollständige Reintegration in die angestammte Tätigkeit erreicht werden. Für die anderen Mitarbeitenden wurden Umplatzierungen und Umschulungen bzw. das Entwickeln neuer Perspektiven ausserhalb von BERNMOBIL ermöglicht oder eine Begleitung im Zusammenhang mit einer Rente oder dem Austritt aus dem Unternehmen aus gesundheitlichen Gründen geboten.

Auf Anfrage der IV und weiteren Institutionen bot BERNMOBIL im Berichtsjahr 2025 vier Praktikumsstellen für Menschen mit Behinderungen oder sozial benachteiligte Personen an. Die Betroffenen erhalten so die Möglichkeit, an ihren individuellen Reintegrationsmassnahmen zu arbeiten und sich so für den primären Arbeitsmarkt zu qualifizieren.

Der Gemeinderat stellt fest, dass in Zusammenhang mit dem Oberziel zur Sozialpartnerschaft und der sozialen Verantwortung die für eine umfassende Beurteilung nötige Informationsgrundlage nicht vollständig vorliegt. Gemäss dem vorgegebenen Reportingkonzept zur Eignerstrategie ist das aber auch nicht vorgesehen. Für total fünf von elf Unterzielen wird BERNMOBIL nur alle vier Jahre um eine umfassende Berichterstattung gebeten. Ausgehend von der Berichterstattung für jene Unterziele, die im Berichtsjahr auch effektiv beurteilt werden konnten, teilt der Gemeinderat die Einschätzung, dass sich BERNMOBIL wie bereits im Vorjahr grundsätzlich auf Kurs befindet.

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.

Zurzeit plant der Kanton keine Ausschreibungen im Marktgebiet von BERNMOBIL.

5. Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2026-2030

BERNMOBIL hat dem Gemeinderat für die Periode 2026-2030 folgende Investitions- und Finanzplanung vorgelegt:

5.1 Methodik und Prozess

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.

5.2 Angebotsplanung

Basis der Angebotsplanung von BERNMOBIL ist der kantonale Angebotsbeschluss 2027–2030, die Angebots- und die Leistungsvereinbarung 2026 sowie die Offerten Personenverkehr und Infrastruktur für die Jahre 2027 und 2028. Folgende angebotsrelevanten Neuerungen sind in den nächsten Jahren vorgesehen:

Fahrplanjahr 2027

- Linie 10/15: Trennung der Linie 10 am Bern Bahnhof, Umstellung des Linienasts Bern, Bahnhof – Köniz, Schliern auf Betrieb mit Doppelgelenktrolleybussen DGTB.
- Linien 160 und 331/332: Umsetzung Angebotskonzept Tangento und Ortsbuskonzept Belp: Ausdehnung des Halbstundentakts zwischen Belp und Rubigen (Mo-Sa), Angebotsreduktion auf der Linie 160 in Richtung Flughafen, Einführung einer neuen Linie zur Erschliessung des Arbeitsplatzschwerpunkts Hühnerhubel während der Hauptverkehrszeiten.
- Linie 32: Von Mo-Do wird das letzte Kurspaar abends aus Kostengründen und aufgrund der geringen Nachfrage durch den Kanton gestrichen.

Fahrplanjahr 2028

Es sind keine grösseren Veränderungen geplant. BERNMOBIL geht von einer Inbetriebnahme der Ladeanlage Elfenau per Fahrplanwechsel im Dezember 2027 aus.

Fahrplanjahr 2029

- Linie 31: Auf dem Abschnitt Niederwangen – Europaplatz soll der 15'-Takt nach der Inbetriebnahme des neuen Polizeizentrums in Niederwangen ausgedehnt werden.

Fahrplan 2030

- Linie 9: Verlängerung nach Kleinwabern (Terminplan abhängig vom laufenden Plan-genehmigungsverfahren).

5.3 Investitionsplanung

Der Investitionsplan wird gemäss den Vorgaben des Kantons für fünf Jahre erstellt. Er sieht für die Jahre 2026 bis 2030 Investitionen von insgesamt 361,2 Millionen Franken vor, wie Tabelle 4 zu entnehmen ist.

Tabelle 4: Übersicht über die geplanten Investitionen nach Bereichen, 2026-2030

Investitionsbereich	Total	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028	Jahr 2029	Jahr 2030
Betriebsanlagen	31'158	11'036	4'698	6'100	5'968	3'356
Infrastruktur	222'160	22'515	16'450	42'499	74'494	66'202
Linienbauten	18'166	9'881	6'308	977	1'000	0
Rollmaterial	75'790	34'713	11'382	10'342	13'153	6'200
übrige Investitionen	13'966	4'356	5'199	3'226	615	570
Total in CHF Mio.	361'240	82'501	44'037	63'144	95'230	76'328

Bei der Planung der Projekte in der Sparte Infrastruktur treten grosse Unsicherheiten auf. Die Umsetzung und der Zeitpunkt der Realisierung sind bei einigen Projekten unsicher. Abgebildet wird der Planungsstand per Februar 2026. Die Investitionen in die Infrastruktur werden im Wesentlichen durch folgende Vorhaben geprägt:

Betriebsanlagen

Im Planungszeitraum sind verschiedene Sanierungen an Garagen- und Werkstattgebäuden geplant, um die Gebäudesubstanz zu erhalten, die Gebäudetechnik zu modernisieren und die Energieeffizienz zu erhöhen. Die Garagen und Depots am Eigerplatz werden brandschutztechnisch auf den gewünschten Stand gebracht.

Langfristige Planung der Betriebsstandorte

Seit der Standortevaluation 2019, die als Bestlösung einen neuen Betriebsstandort auf den Sportplätzen in der Bodenweid vorsieht, haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Das Wachstum des städtischen ÖV verlangsamt sich seit dem Ende der Coronapandemie. Die Planung neuer Tramlinien über die aktuellen Projekte Tram Bern-Ostermundigen und Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern hinaus ist momentan unsicher. Daher verschiebt sich der Bedarf für einen neuen Betriebsstandort von ursprünglich 2035 auf den Zeitraum nach 2045. Der Kanton Bern, die Stadt Bern und BERNMOBIL haben beschlossen, das Projekt Bodenweid zu sistieren, bis der Bedarf an zusätzlichen Abstellkapazitäten klar ausgewiesen ist. Bis dahin tätigt BERNMOBIL gezielte, massvolle Investitionen an den bestehenden Standorten. Eine städtebauliche Verdichtung bzw. Umstrukturierung des Areals am Eigerplatz ist in den nächsten Jahren ebenfalls nicht vorgesehen. Die beteiligten Parteien wollen aber am Standort Bodenweid festhalten und diesen langfristig sichern.

Der Trend zu längeren Bussen führt mittelfristig zu neuen Anforderungen an Werkstätten und Abstellflächen. Deshalb sollen zusätzliche Garagenstandorte geprüft werden. Dies steht nicht im Widerspruch zum Projekt Bodenweid, da auch bei dessen Realisierung ein Teil der Busflotte

an weiteren Standorten abgestellt werden muss.

Infrastruktur Tram

Der Kanton finanziert die Infrastrukturinvestitionen des Ortsverkehrs. Einzig für die Haltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig.

Grosse Infrastrukturprojekte sind das Tram Bern-Ostermundigen, die Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) Stadt Bern und die drei Projekte entlang der Seftigenstrasse (Tram Kleinwabern, Sanierung Ortsdurchfahrt Wabern, Neugestaltung Morillon-Sandrain). Der Zeitpunkt der Umsetzung ist bei diesen Projekten unsicher. Nachfolgend werden die wesentlichsten Infrastrukturvorhaben genauer beschrieben:

- *Thunstrasse, Gleisersatz (2026)*: Auf dem Abschnitt Helvetiaplatz bis und mit Haltestelle Luisenplatz werden die Gleise und die Fahrleitungsanlage ersetzt.
- *Punktuellem Gleis- und Weichenersatz Raum Bahnhof (2026)*: Im Raum Bahnhof erreichen mehrere Weichen und Gleisabschnitte ihr Lebensende. Die betroffenen Teile werden im Jahr 2026 punktuell ersetzt.
- *Guisanplatz, Neubau Haltestelle (2027)*: Die heute unbefriedigende Betriebssituation am Guisanplatz wird optimiert: Die Haltestelle wird in die Papiermühlestrasse verlegt. Gleichzeitig werden die Weichen, Kreuzungen und engen Kurven auf dem Guisanplatz abnutzungsbedingt ersetzt.
- *Effinger- und Freiburgstrasse (2027)*: Beim Knoten Effingerstrasse müssen abnutzungsbedingt Gleise ersetzt werden. Die Weichen und die Kreuzung des Abzweigers Brunnhof werden erneuert.
- *Kleinwabern (2028/2029)*: Geplant ist ein neuer Gleisabschnitt vom Zentrum Wabern bis Kleinwabern. Zusammen mit der neuen S-Bahnhaltestelle soll ein leistungsstarker ÖV-Knoten für S-Bahn, Tram und Bus entstehen. (Terminplan abhängig vom laufenden Plangenehmigungsverfahren)
- *Zytglogge (2028)*: Das Weichendreieck Zytglogge wurde letztmals im Jahr 2019 erneuert und wird im Jahr 2028 abnutzungsbedingt ersetzt.
- *Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) Stadt Bern, Verkehrsmassnahmen (ab 2029)*: Die Fahrleitungsanlagen und der Gleisersatz im Raum Bubenbergraben/Hirschengraben sollen ab 2028 erfolgen.
- *Seftigenstrasse Wabern, Ortsdurchfahrt (2029)*: Die Gleisanlagen müssen abnutzungsbedingt ersetzt und die Haltestellen hindernisfrei gestaltet werden. Auf der Kantonsstrasse sollen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erfolgen.
- *Tram Fischermätteli (2029)*: Der Grosse Rat hat am 4. März 2026 den kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2027-2030 genehmigt. Der Tramast Fischermätteli wird belassen und auch die Finanzierung der Infrastruktur durch den Kanton wurde bestätigt. Die Sanierung der Traminfrastruktur soll nun 2029 realisiert werden.
- *Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain (2030/2031)*: Das Vorhaben sieht eine abschnittsweise Sanierung bzw. teilweise Neugestaltung von Strasse und Traminfrastruktur vor. Weiter werden bestehende Defizite behoben (BehiG-konforme Haltestellen-Anpassung, Beseitigung Schwachstellen bezgl. Fussverkehr-/Velosicherheit).
- *Tram Bern-Ostermundigen, inkl. Pulverweg (Gleisanschluss)*: Der Baustart für das Tram Bern-Ostermundigen verzögert sich. Wann genau mit dem Bau der neuen Traminie begonnen werden kann, ist zurzeit offen und hängt vom weiteren Verlauf des Plangenehmigungsverfahrens und allfälligen Beschwerden ab. Die Bauzeit für das

Tram Bern-Ostermundigen beträgt ab Baustart vier bis fünf Jahre. Ein konkreter Terminplan kann erst erstellt werden, wenn eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

Linienbauten

Für die Umstellung der Linie 10 von Bern, Bahnhof nach Köniz, Schliern auf Doppelgelenk-Trolleybusse wird 2026 eine Fahrleitung zwischen Monbijou und Brühlplatz in Köniz erstellt. Das Projekt wird durch eine Bauherrngemeinschaft bestehend aus Kanton (Tiefbauamt), BERNMOBIL und der Gemeinde Köniz umgesetzt. Die Stadt Bern nimmt in einem Parallelprojekt die auf ihrem Gebiet erforderlichen Haltestellenanpassungen vor. Die Inbetriebnahme erfolgt auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2026.

Im Jahr 2026 ist darüber hinaus der Ersatz der Fahrleitungsmasten am Muristalden und die Sanierung der Lehnkonstruktion an der Neubrückstrasse vorgesehen. Die Sanierung und Anpassung der Fahrleitungen auf der Nydeggbücke ist im Jahr 2027 geplant.

Rollmaterial

Die Ersatz- und Neubeschaffung von 27 Stadler-Trams soll mit der Auslieferung von fünf weiteren Einrichtungsfahrzeugen bis im Herbst 2026 abgeschlossen werden. Die Ersatz- und Neubeschaffung von 19 Standard-Elektrobussen für die Umstellung der Linien 22, 27, 28 und 29 auf elektrische Traktion soll bis im Mai 2026 abgewickelt werden. Für die Linie 10 (Bern-Köniz-Schliern) erfolgt im Jahr 2026 die Beschaffung von 13 Doppelgelenk-Trolleybussen.

Übrige Investitionen

Investitionen sind insbesondere in die Erneuerung der Fahrgastinformation, die Modernisierung der betrieblichen Kommunikations- und IT-Infrastruktur sowie die Billettautomaten vorgesehen. Für wesentliche Applikationen und wichtige IT-Systeme stehen Ersatzbeschaffungen an.

5.4 Mittelfristige Erfolgsrechnung

Die mittelfristige Erfolgsrechnung von BERNMOBIL für die Planungsperiode 2026-2030 sieht pro Jahr einen Verlust von 1 Millionen Franken vor, wie Tabelle 5 zu entnehmen ist. Das budgetierte negative Ergebnisse für die Planjahre 2027 bis 2030 ist auf einen jährlichen Eigenbeitrag im Umfang von 1 Millionen Franken an die Reduktion der gesetzlichen Reserven in der Sparte Infrastruktur zurückzuführen. Per 1. Januar 2026 betragen diese Reserven 6,3 Millionen Franken und sind damit höher als in der Zielvereinbarung mit den Bestellern vereinbart. Sie sollen sukzessive abgebaut werden, um den vereinbarten Zielwert zu erreichen.

Tabelle 5: Übersicht über die Planerfolgsrechnung 2026 bis 2030, in 1 000 Franken

Planerfolgsrechnung	Budget Jahr 2026	Plan Jahr 2027	Plan Jahr 2028	Plan Jahr 2029	Plan Jahr 2030
Verkehrseinnahmen	113'127	116'865	118'318	119'327	120'356
Nebenerlöse	17'922	16'236	16'689	18'016	15'406
Abgeltungen	67'872	70'172	68'850	70'881	71'157
Total Ertrag	198'921	203'273	203'857	208'224	206'919
Personalkosten	112'821	115'841	115'092	119'279	119'281
Sachkosten	53'659	53'644	53'669	52'404	51'652
Finanzaufwand	2'721	2'422	2'258	2'224	1'809
Abschreibungen	30'727	32'366	33'838	35'317	35'177
Total Aufwand	199'928	204'273	204'857	209'224	207'919
Erfolg	-1'007	-1'000	-1'000	-1'000	-1'000

Verkehrs- und Nebenerlöse

BERNMOBIL schätzt die Verkehrseinnahmen für 2027 auf rund 116,9 Millionen Franken. Über 73 Prozent der Einnahmen stammen aus dem Libero-Tarifverbund. Mit einem Anteil von 28,3 Prozent am Total der Verbundseinnahmen ist BERNMOBIL die grösste Verbundpartnerin. Sie hat allerdings in den letzten Jahren sowohl im Tarifverbund als auch Nationalen Direkten Verkehr Marktanteile verloren und partizipiert damit unterdurchschnittlich am Marktwachstum.

Die Nebenerträge betragen im Planjahr 2027 rund 16,2 Millionen Franken. Sie setzen sich hauptsächlich aus den folgenden Positionen zusammen:

- Ertrag aus Geschäft mit Werbung
- Übrige Entgelte, inkl. Verkaufsprovisionen
- Aktivierte Eigenleistungen
- A-fonds-perdu-Investitionsbeiträge des Kantons

Für die Planjahre 2028 bis 2030 wurden die Nebenerträge mit dem Planungsstand Februar 2026 bestmöglich abgeschätzt.

Abgeltungen

Der Abgeltungsbedarf dürfte bis 2030 auf 71,2 Millionen Franken zunehmen. Die prognostizierte Zunahme fällt somit einmal mehr geringer aus als bei der letztjährigen Planerfolgsrechnung.

Kosten

Im Planungszeitraum nehmen die Personalkosten von 112,8 Millionen Franken im Jahr 2027 auf 119,3 Millionen Franken im Jahr 2030 an. Der Personalbedarf gemessen in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) steigt ab 2026 von 915 auf rund 936 VZÄ im Jahr 2030 an. Berücksichtigt in der Schätzung der Personalkosten sind auch Anpassungen der Löhne an die Teuerung.

Die Sachkosten bleiben über den gesamten Planungszeitraum konstant bei rund 53 Millionen Franken. Risiken für ungeplante Kostenerhöhungen bestehen durch die Inflations- und Zinssatzentwicklung.

Die Abschreibungen, berechnet nach den Vorgaben des Bundes für ÖV-Unternehmen, steigen im Verlauf der Planungsperiode von 30,7 auf 35,2 Millionen Franken an. Rund drei Viertel der Abschreibungen fallen in der Sparte Personenverkehr an, rund ein Viertel in der Sparte Infrastruktur. Infrastrukturinvestitionen werden von den Bestellern mit bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträgen finanziert. Bei Letzteren werden keine Abschreibungen getätigt.

5.5 Mittelbedarf

In den Sparten Infrastruktur und Personenverkehr sind in den Jahren 2026 bis 2030 Investitionen im Umfang von 361,2 Millionen Franken geplant, wie in der Tabelle 4 resp. im Kapitel 5.3 darlegt wird.

Infrastrukturinvestitionen werden über eigene Mittel, A-fonds-perdu-Beiträge oder bedingt rückzahlbare Darlehen finanziert. Die Investitionen der Sparte Personenverkehr werden in Eigenregie finanziert, wobei die Besteller nach vorgängiger Bewilligung der Investition die Folgekosten übernehmen.

Per Ende 2025 bestehen verzinsliche Darlehen im Umfang von insgesamt 180 Millionen Franken. Bei 160 Millionen Franken handelt es sich um langfristige und bei den übrigen 20 Millionen Franken um kurzfristige Finanzverbindlichkeiten. Bis Ende 2030 ist eine Abnahme der verzinslichen Darlehen um 20 Millionen Franken auf 160 Millionen Franken prognostiziert. Als Folge des tieferen Kapitalbedarfs sinkt der Zinsaufwand.

6. Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags und der Eignerstrategie

Generelle Entwicklung

Wie in den Vorjahren erbrachte BERNMOBIL auch im Berichtsjahr 2025 die bestellten ÖV-Angebote mit einer hohen Qualität. Davon durften rund 99,2 Millionen Fahrgäste, also geringfügig mehr also noch 2024, direkt profitieren. Der bloss moderate Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist zur Hauptsache auf die mehrmonatige Sperrung der Kornhausbrücke zurückzuführen, die insbesondere die beiden stärksten Linien 9 und 10 erheblich tangierte.

Ihren Leistungsauftrag erfüllt BERNMOBIL zunehmend umweltfreundlicher. Sowohl der Energieverbrauch wie auch der Schadstoffausstoss konnten 2025 weiter spürbar reduziert werden. Die zunehmende Elektrifizierung der Busflotte wirkt sich somit positiv auf die ökologische Nachhaltigkeit aus. BERNMOBIL wird diesen kontinuierlichen Absenkpfad auch in den kommenden Jahren konsequent weiterverfolgen.

Rechnungsabschluss

Die Jahresrechnung 2025 zeigt eine unverändert stabile Finanzlage. BERNMOBIL hat im Jahr 2025 einen Gewinn von 3,1 Millionen Franken erzielt. Er fällt damit ungefähr gleich hoch aus wie im vergangenen Jahr. Erträge und Kosten sind im Vergleich zum Vorjahr leicht höher ausgefallen.

Der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen wurden 2025 Mittel im Umfang von Fr. 215 380.00 zugewiesen und Fr. 103 145.00 entnommen. Ende 2025 betrug der Saldo dieser Spezialfinanzierung Fr. 2 412 301.00.

Der Gemeinderat hat das gute Rechnungsergebnis positiv zur Kenntnis genommen und den Jahresabschluss 2025 genehmigt.

Umsetzungsstand Eignerstrategie

BERNMOBIL ist bei der Erfüllung der strategischen Ziele des Gemeinderats insgesamt auf Kurs. Somit leistet BERNMOBIL unverändert einen wichtigen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf flächeneffiziente, klimaschonende Verkehrsmittel. Mit Blick auf die Vorgaben der Eignerstrategie sind für das Berichtsjahr 2025 folgende Entwicklungen hervorzuheben:

- BERNMOBIL setzt sich nach wie vor mit erheblichen Ressourcen für die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und -Netzes ein und steuert so einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der städtischen Verkehrsziele bei. Im Berichtsjahr 2025 sah sich BERNMOBIL allerdings zunehmend mit Herausforderungen bei der Realisierung der beiden Grossprojekte Tram Bern-Ostermundigen und Tramverlängerung Kleinwabern konfrontiert. Namentlich sind die Zeitpläne für die beiden Projekte aufgrund der langwierigen, noch nicht abgeschlossenen Plangenehmigungsverfahren in zunehmendem Masse ungewiss.

- Der Fortschritt bei der Dekarbonisierung der Busflotte entspricht den Erwartungen der Eignerin. Seit 2008 ist der Verbrauch an fossilen Treibstoffen um 48.8 % zurückgegangen. Der fürs Berichtsjahr 2025 definierte Zielwert von -45 % wurde somit um fast 4 Prozentpunkte übertroffen.
- Nur ansatzweise erfüllt wurden die Ziele der Eignerstrategie im Innovationsbereich. Seit der Sistierung des Projekts «Mobility as a Service», das den Aufbau einer Plattform für die multimodale Nutzung von Verkehrsmitteln vorsah, sind bislang keine wesentlichen neuen Entwicklungen erkennbar. In Kooperation mit anderen Unternehmen und der Stadt sind hier künftig möglichst neue Impulse zu setzen.
- Wie bereits im Vorjahr erreicht BERNMOBIL in den übrigen Bereichen die durch den Gemeinderat vorgegebenen Ziele. BERNMOBIL gilt nach wie vor als attraktive Arbeitgeberin mit einer modernen Personalpolitik und einer ausgeprägten sozialen Verantwortung.

Abgesehen von der Zielsetzung im Bereich Innovation sowie den Herausforderungen bei der Realisierung der Grossprojekte Tram Bern-Ostermundigen sowie Tramverlängerung Kleinwabern sind somit die Vorgaben des Gemeinderats erfüllt oder stehen kurz davor.

Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung

Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich in den Jahren 2026 bis 2030 auf zusammengekommen 361,2 Millionen Franken und nimmt damit im Vergleich zur letzten Planungsperiode deutlich ab (2025-2029: 475,9 Millionen Franken). Nach 2026 sind keine wesentlichen Fahrzeugbeschaffungen mehr vorgesehen. Die Finanzierung ist durch eigene Mittel, Darlehensaufnahmen und Investitionsbeiträge von Bund und Kanton gewährleistet. Die Abschreibungen nehmen weiterhin zu und werden sich im Jahr 2030 auf über 35,2 Millionen Franken belaufen. Sie sind weitgehend auf Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur zurückzuführen. Bei den verzinslichen Darlehensverbindlichkeiten ist im Planungszeitraum eine Abnahme von 180 auf 160 Millionen Franken geplant.

Beilagen

- Geschäftsbericht BERNMOBIL 2025
- Finanzbericht BERNMOBIL 2025