



BERNMOBIL

Leistungsauftragsbericht 2024

Vom Gemeinderat am 04. Juni 2025
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: Busfahrerin Damaris Michel im Einsatz für BERNMOBIL

● Bern, Mai 2025

Inhaltsverzeichnis

1.Worum es geht	4
2.Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin	5
2.1 Stadtrat	5
2.2 Gemeinderat	5
3.Geschäftsbericht und Jahresrechnung	6
3.1 Geschäftsbericht 2024	6
3.2 Rechnungsabschluss 2024	9
4.Umsetzung der Eigentümerstrategie 2021-2028	12
4.1 Oberziel 1: BERNMOBIL als Pfeiler der Verkehrsstrategie	12
4.2 Oberziel 2: Beitrag zur städtischen Energie- und Klimastrategie	13
4.3 Oberziel 3: Innovation durch Kooperation	14
4.4 Oberziel 4: Zusammenarbeit mit der Stadt und ewb	14
4.5 Oberziel 5: Finanzen	14
4.6 Oberziel 6: Fahrgäste	15
4.7 Oberziel 7: Sozialpartnerschaft und soziale Verantwortung	15
4.8 Oberziel 8: Teilnahme an Ausschreibungen und Nebenaktivitäten	17
5.Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2025-2029	18
5.1 Methodik und Prozess	18
5.2 Angebotsplanung	18
5.3 Investitionsplanung	19
5.4 Mittelfristige Erfolgsrechnung	21
5.5 Mittelbedarf	22
6.Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags	23

1. Worum es geht

Reglementsgemäss erstattet der Gemeinderat dem Stadtrat jährlich Bericht zum Stand der Umsetzung des Leistungsauftrags durch BERNMOBIL.

BERNMOBIL war 2024 erfolgreich im Dienste seiner Kundinnen und Kunden tätig. Die Erholung der Fahrgastzahlen setzte sich fort, allerdings hatten Grossbaustellen, beispielsweise die Sanierung der Effingerstrasse einen dämpfenden Einfluss auf die Nachfrage.

Wie im Vorjahr legt BERNMOBIL einen positiven Jahresabschluss mit einem Gewinn von 3,3 Mio. Franken vor, welcher im Wesentlichen auf gestiegene Verkehrserträge zurückzuführen ist. Der Gemeinderat genehmigte den Jahresabschluss 2024 gestützt auf den Bericht der externen Revisionsstelle und erteilte dem Verwaltungsrat Décharge.

Die Sanierung der Effingerstrasse und des Weichendreiecks bei der Unterführung Bümpliz markierten die beiden grössten Infrastrukturvorhaben des vergangenen Jahres. Gestartet wurden auch die Vorarbeiten zu Tram Bern-Ostermündigen in der Gemeinde Ostermündigen.

Die Umsetzung der Eignerstrategie konnte BERNMOBIL 2024 weiter vorantreiben. Das Unternehmen wirkte aktiv an der Ausarbeitung der Zweckmässigkeitsbeurteilung zweite Tramachse mit. Dort hat die zuständige Behördendelegation eine Etappierung beschlossen. Die nächste Planungsphase wird sich auf den westlichen Abschnitt zwischen Kocherpark und Bahnhofplatz konzentrieren, dessen Realisierung zur Entlastung der Haltestelle Hirschengraben dringlich ist. Kontinuierlich nähert sich BERNMOBIL der Klimaneutralität und wird voraussichtlich 2025 das Reduktionsziel von 45% seiner Klimagasemissionen (Stand 2008) erreichen. Bis 2037 soll BERNMOBIL vollständig klimaneutral sein. Mit der Einführung der neuen Tramlink-Fahrzeuge, welche noch bis im Sommer 2026 dauert, ist die Flotte von BERNMOBIL nun vollständig niederflurig und hindernisfrei. Mit einem Frauenanteil von 22% in der Belegschaft per Ende 2024 ist das Hauptziel zur Gleichstellung der Geschlechter ebenfalls erreicht. Nicht zu erreichen ist hingegen die innovationsorientierte Zielsetzung: Der gemeinsame Aufbau einer Plattform für den multimodalen Verkehrsmiteinsatz (Mobility as a Service, MaaS) der drei Städte Zürich, Basel und Bern musste wegen unvertretbarer Budgetrisiken eingestellt werden.

Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich im Zeitraum 2025 bis 2029 auf 476 Mio. Franken und nimmt damit im Vergleich zur letzten Planungsperiode zu (2024-2028: 454 Mio. Franken). Die Finanzierung ist durch eigene Mittel, Darlehensaufnahmen und Investitionsbeiträge von Bund und Kanton gewährleistet. Die Abschreibungen nehmen ebenfalls zu und werden sich 2029 auf über 40 Mio. Franken belaufen. Sie sind weitgehend auf Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur zurückzuführen. Bei den verzinslichen Darlehensverbindlichkeiten ist im Planungszeitraum eine Zunahme von 160 auf 220 Mio. Franken geplant.

Der Gemeinderat kommt zum Schluss, dass BERNMOBIL eine mittelfristige Geschäfts-, Investitions- und Finanzplanung vorlegt, die eine stabile Grundlage für einen erfolgreichen Geschäftsgang in den kommenden Jahren bildet.

2. Wesentliche Entwicklungen auf Stufe Eignerin

Auf Stufe Eignerin sind im Berichtsjahr folgende Entwicklungen zu vermerken:

2.1 Stadtrat

Die Aufsichtskommission des Stadtrats (AK) beriet den Leistungsauftragsbericht 2023 Anfang Juli 2024. 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 2023 nahm der Stadtrat am 14. November 2024 zustimmend zur Kenntnis (SRB 2024-451).

2.2 Gemeinderat

Der Gemeinderat empfing den Verwaltungsrat BERNMOBIL halbjährlich zu Austauschsitzen. Als Themen kamen dabei unter anderem die Erfahrungen mit der neuen Tram- und E-Busflotte, die Umsetzung des CO₂-Gesetzes durch den Bund und die Depotsituation zur Sprache. Zwischen der zuständigen Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und BERNMOBIL fanden periodische Eignerggespräche statt.

3. Geschäftsbericht und Jahresrechnung

Die Normalisierung des Geschäftsganges und der Fahrgastfrequenzen setzte sich für BERNMOBIL 2024 fort. Herausfordernd waren auch in diesem Jahr die Gleis- und Strassensanierungen, namentlich an der Effingerstrasse und beim Gleisdreieck Unterführung Bümpliz.

3.1 Geschäftsbericht 2024

Das Geschäftsjahr 2024 verlief für BERNMOBIL sehr stabil. Die Zahl der Fahrgäste stieg gegenüber dem Vorjahr um rund 1,9 Prozent auf 99 Millionen. Die Jahresrechnung 2024 schliesst dank Mehrerträgen im Libero-Tarifverbund mit einem Gewinn von 3,3 Millionen Franken ab. Die Erneuerung der Fahrzeugflotte wurde weiter vorangetrieben, vor allem im Trambereich. Die Vevey-Trams und die «blauen Bähnli» des RBS wurden durch moderne und hindernisfreie Tramlink-Kompositionen abgelöst. BERNMOBIL feierte das Jubiläum «100 Jahre Bus in Bern». Die Umstellung der Busflotte auf umweltfreundliche Antriebe wird fortgesetzt.

Wichtigste Ereignisse 2024

Januar	Schenkung von 11 Vevey-Trams an die Stadt Lviv (Ukraine)
Februar	Vertrag für 13 neue Doppelgelenktrolleybusse unterzeichnet
März	Gemeinsame Datendrehscheibe für Kundeninformationen mit VBL und PostAuto vereinbart
April	Neue Haltestelle und Ladestation Blinzern eröffnet
Mai	BildungsCenter ist eduQua-rezertifiziert
Juni	BERNMOBIL informiert neu auch über Whatsapp
Juli	Vorarbeiten zu Tram Bern–Ostermundigen gestartet
August	Weichendreieck Unterführung Bümpliz ersetzt
September	Fest «100 Jahre Bus in Bern»
Oktober	Ende der Baustelle Effingerstrasse
November	Halbtax Plus als neue Zahlungsart auf der öV-Plus-App und im Libero-Webshop eingeführt
Dezember	Tramlinks lösen die «blauen Bähnli» auf der Linie 6 ab

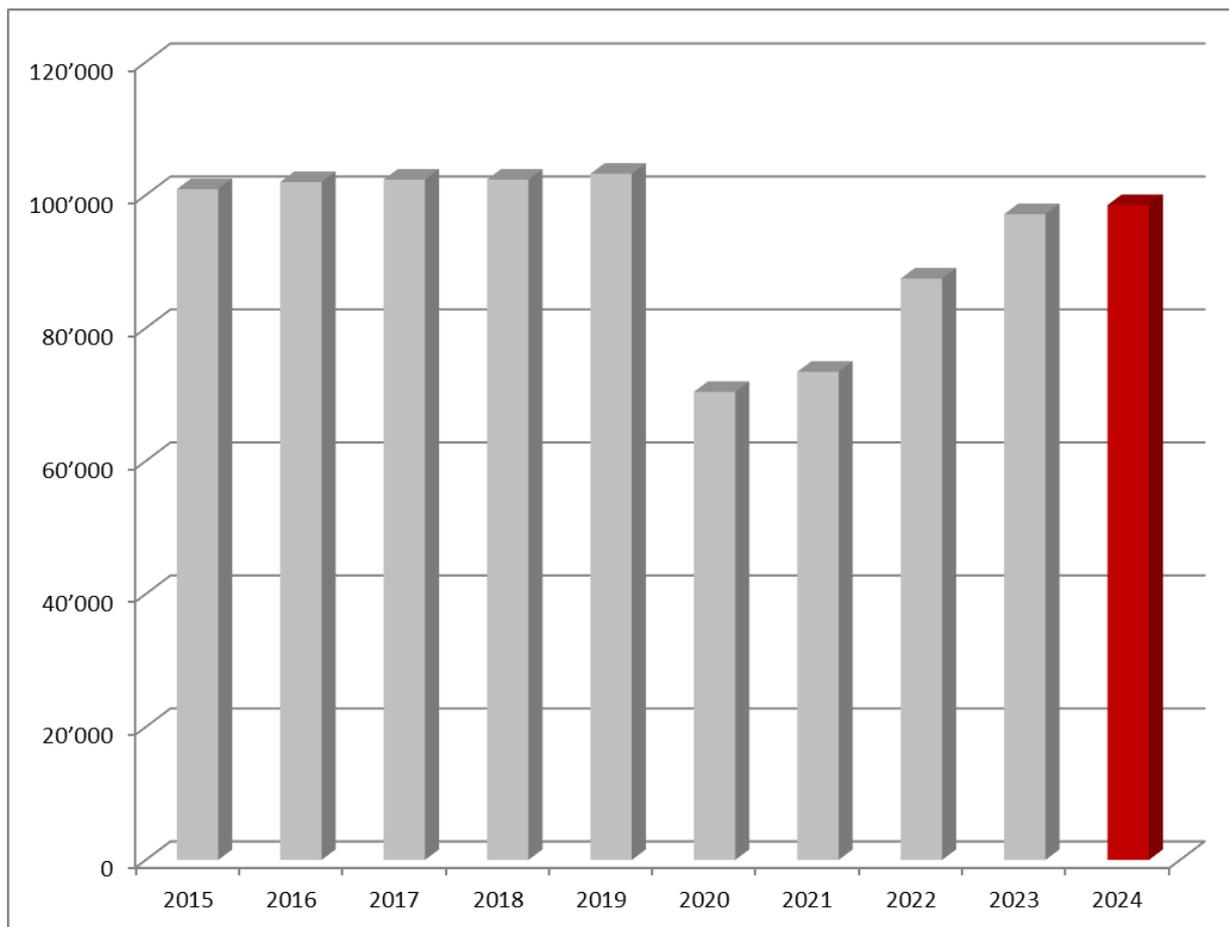


Abbildung 1: Fahrgastzahlen 2015-2024 (in 1'000. Personen)

Fahrgastzahlen

Die Nutzung des ÖV in der Stadt und Region Bern nimmt seit dem Ende der Coronapandemie kontinuierlich zu. Sie liegt auf dem BERNMOBIL-Netz noch rund 4 Prozent unter dem Niveau von vor der Pandemie (2019). Die Tramlinien 3, 6, 7 und 8 in Richtung Westen wurden zwischen Juli und Oktober wegen der Baustelle Effingerstrasse/Kocherpark mehrheitlich mit Ersatzbussen betrieben. Deshalb waren die Fahrgastzahlen beim Tram leicht rückläufig, während sie beim Bus um fast 2 Millionen stiegen. Die Buslinie 10 war mit 16,6 Millionen Passagieren wiederum die am meisten benutzte BERNMOBIL-Linie. Gegenüber dem Vorjahr war rund eine halbe Million Personen mehr zwischen Ostermundigen und Köniz unterwegs. Ebenfalls mehr als 10 Millionen Fahrgäste verzeichneten die Tramlinien 9 und 8 sowie die Trolleybuslinie 20.

Angebotsveränderungen

Im Berichtsjahr wurde das Angebot zu Randzeiten auf der Linie 29 zwischen Niederwangen und Köniz ausgebaut. Das neue Quartier Ried in Köniz-Niederwangen wird neu auch abends bedient; auch am Wochenende fährt der erste Bus nun früher.

Tramflotte

Die Inbetriebnahme der neuen Tramlink-Flotte mit 27 Fahrzeugen, welche im November 2023 startete, erwies sich komplexer als angenommen. BERNMOBIL arbeitet zusammen mit dem Hersteller weiterhin intensiv daran, die auftretenden Probleme zu beheben. Im Berichtsjahr verbesserte sich die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge kontinuierlich. Die Auslieferung der Flotte wird noch bis Mitte 2026 andauern.

Ende Dezember 2024 wurden die neun «blauen Bähnli» des RBS auf der Linie 6 definitiv ausser Dienst gesetzt. Die ebenfalls zu ersetzenden Vevey-Trams können dank Unterstützung des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco) der ukrainischen Stadt Lviv übergeben werden. Die ersten sechs Fahrzeuge wurden 2024 in die Ukraine transportiert. Die Stiftung BERNMOBIL historique übernimmt ein Fahrzeug als Zeitzeuge für den Beginn des Niederflurzeitalters. Das Vevey-Tram war das erste Tram in Bern mit tiefliegendem Einstieg.

E-Bus-Flotte

Die Elektrobusflotte wird kontinuierlich ausgebaut. Für die Lieferung von 13 Doppelgelenktrolleybussen ist der Zuschlag erteilt. Die Fahrzeuge werden ab Herbst 2026 auf der Linie 10 zwischen Bern Bahnhof und Köniz/Schliern zum Einsatz kommen. Die ersten fünf beschafften Elektrogelenkbusse (Baujahr 2018) wurden umgebaut und mit grösseren Batterien ausgerüstet, damit sie auf allen E-Buslinien eingesetzt werden können. Weiter hat BERNMOBIL einen Liefervertrag für 19 Elektro-Standardbusse (Länge: 12 Meter) unterzeichnet. Diese werden ab 2026 auf den Linien 22, 27, 28 und 29 zum Einsatz kommen. Für den Betrieb der Linie 19 mit Elektrofahrzeugen wurde die Haltestelle Blinzern mit einer Schnellladestation ausgerüstet. Der Umbau der Endhaltestelle Efenau der gleichen Linie und ihre Ausrüstung mit einer Ladestation ist nach wie vor durch Beschwerden blockiert.

Dank der neubeschafften E-Fahrzeuge konnte die Zahl der Gasbusse auf 15 reduziert werden; sie werden nur noch für Zusatzkurse während der Hauptverkehrszeiten eingesetzt.

Mitarbeitende

BERNMOBIL zählte 2024 knapp 1100 Mitarbeitende auf 922 Vollzeitstellen. Nach längerem kontinuierlichem Wachstum bleibt die Zahl der Mitarbeitenden im Jahr 2024 stabil. Grund dafür ist, dass das Linienangebot als wesentlicher Einflussfaktor für den Personalbedarf in den beiden vergangenen Jahren im Wesentlichen konstant blieb.

Im Berichtsjahr entspannte sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt leicht. Vor allem für den Fahrdienst gingen wieder mehr Bewerbungen ein. Für gewisse Funktionen ist die Rekrutierung hingegen nach wie vor anspruchsvoll. Die Anstrengungen zur Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeberin scheinen sich jedoch auszuzahlen. Als weitere Massnahme in diesem Bereich hat BERNMOBIL im Berichtsjahr ein massgeschneidertes Führungskompetenzmodell entwickelt. Als nächster Schritt werden nun entsprechende Schulungsangebote folgen, die namentlich helfen sollen, die Dialogkultur zu fördern und zu pflegen.

Im Berichtsjahr hat BERNMOBIL die Regelung für Homeoffice weiter flexibilisiert, den Umbau der Büroräumlichkeiten zu zeitgemässen Arbeitsplätzen vorangetrieben und im Bereich der Anwendung der Microsoft-365-Palette ein umfangreiches Weiterbildungsprogramm gestartet.

3.2 Rechnungsabschluss 2024

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Gewinn von 3,3 Mio. Franken positiv ab. Grund dafür sind Mehrerträge aus dem Libero-Tarifverbund.

Jahresabschluss

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

Der vom Verwaltungsrat BERNMOBIL vorgelegte Jahresabschluss 2024 samt Antrag zur Ergebnisverwendung wurde vom Gemeinderat am 26. März 2025 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 Ostermundigen AG und Verkehrsfachschule Schweiz AG), da sie nicht substantiell zum Konzernabschluss beitragen.

Die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2024 schliesst mit einem Gewinn von Fr. 3 256 675.13 (2023: Fr. 3 929 475.01) ab.

Zuweisungen und Entnahmen aus den Reserven

Auf Antrag des Verwaltungsrats BERNMOBIL beschloss der Gemeinderat am 26. März 2025 die Zuweisungen und Entnahmen aus den Reserven wie folgt vorzunehmen:

in Fr.	Jahr 2024	Jahr 2023
Gewinnvortrag	22'958.41	22'958.40
Jahreserfolg	3'256'675.13	3'929'475.01
Bilanzgewinn	3'279'633.54	3'952'433.41
Zuweisung an Reserven		
Einlage Spezialreserve aus den vom Bund nicht bestellten Angeboten	-940'648.00	-3'145'320.00
Entnahme/Einlage Spezialreserve aus von Bund und Kanton bestellten Angeboten	-428'008.00	265'770.00
Einlage Spezialreserve aus den vom Bund nicht bestellten Angeboten	0.00	-27'132.00
Entnahme Spezialreserve aus von Bund und Kanton bestellten Angeboten	0.00	27'132.00
Einlage Spezialreserven Infrastruktur	-1'712'571.00	-622'787.00
Entnahme Reserven gemäss Anstaltsreglement	394'549.00	1'352'143.00
Einlage Reserven gemäss Anstaltsreglement	-470'323.00	-1'572'660.00
Entnahme Spezialfinanzierung gew. Leistungen	172'564.00	77'801.00
Zuweisung Spezialfinanzierung gew. Leistungen	-272'242.00	-284'422.00
Vortrag auf neue Rechnung	22'954.54	22'958.41

Spezialreserve Ortsverkehr, regionaler Personenverkehr und Infrastruktur

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

	31.12.2024	Ergebnis- verwendung	01.01.2025
Spezialreserve von Bund nicht bestellten Angeboten (Art. 36 PBG)	6'570'017.00	940'648.00	7'510'665.00
Spezialreserve von Bund + Kanton bestellten Angeboten (Art. 36 PBG)	-693'018.00	428'008.00	-265'010.50
Spezialreserve Infrastruktur (Art. 67 EBG)	2'724'799.00	1'712'571.00	4'437'370.00
Reserve gemäss Anstaltsreglement	10'213'604.00	75'774.00	10'289'378.00
Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen	2'200'387.87	99'678.00	2'300'065.87
Total	21'015'789.87	3'256'679.00	24'272'468.37

Reserven gemäss Anstaltsreglement

Gemäss Artikel 36 PBG wurde ein Drittel des Gewinns aus den vom Bund nicht bestellten Angeboten in die freien Reserven gemäss Anstaltsreglement verbucht. Im Rahmen der Ergebnisverwendung sind den freien Reserven gemäss Anstaltsreglement 395 000 Franken zur Deckung der im Projekt Städtekooperation MaaS aufgelaufenen Kosten entnommen worden. Die Reserven gemäss Anstaltsreglement erhöhen sich im Berichtsjahr um 75 000 Franken.

Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen

Der Erfolg der gewerblichen Leistungen betrug im Berichtsjahr Fr. 272 242.00 (2023: Fr. 284 422.00). 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. 70 000.00.
- Das Jubiläum 100 Jahre Bus wurde mit einem Betrag von Fr. 102 564.00 unterstützt.

Insgesamt wurden Entnahmen von Fr. 172 564.00 getätigt (2023: Fr. 77 801.00). Nach Ergebnisverwendung beträgt der Saldo der Spezialfinanzierung für gewerbliche Leistungen Fr. 2 300 065.87 (Vorjahr: Fr. 2 200 387.87).

Vergütungen Verwaltungsrat

Die Vergütungen an den Verwaltungsrat betrugen im Berichtsjahr Fr. 75 998.00 (Vorjahr: Fr. 75 725.00).

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 ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 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 Anstaltsreglement entspricht. 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 17. und 18. Februar 2025 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 beschloss der Gemeinderat:

- Gemäss Artikel 15 des Anstaltsreglements den Jahresabschluss mit einem Jahresgewinn von Fr. 3 256 675.13 zu genehmigen.
- Der Verwendung des Bilanzergebnisses zuzustimmen.
- Den Konzernabschluss 2024 zu genehmigen.
- Kenntnis davon zu nehmen, dass BERNMOBIL die Spezialfinanzierung auf gemeinderechtlicher Grundlage im Geschäftsjahr 2024 um netto Fr. 99 678.00 auf einen Bestand von Fr. 2 300 065.87 erhöht hat.
- Den Mitgliedern des Verwaltungsrats gemäss Artikel 15 Ziffer 3 des Anstaltsreglements für das Jahr 2024 die Décharge zu erteilen.

Weitere Informationen zu Geschäftsbericht und Jahresrechnung sind auf der Website von BERNMOBIL verfügbar¹. Der Text des Geschäftsberichts und der Finanzbericht liegen dem Leistungsauftragsbericht bei.

¹ <https://www.bernmobil.ch/de/ueber-uns/geschaeftsbericht>

4. Umsetzung der Eigentümerstrategie 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.

Die Mitwirkung zur ersten Phase der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur zweiten Tramachse Innenstadt wurde 2023 durchgeführt. Auf der Basis der Ergebnisse der Mitwirkung wurde im vergangenen Jahr die zweite Phase gestartet. Der Fokus lag dabei auf der vertieften Prüfung der Variante 3 (Hirschengraben Süd – Bundesgasse-Bundesplatz – Kochergasse – Casinoplatz) und dem vertieften Fachaustausch mit den zuständigen Bundesbehörden (Bundesamt für Bauten und Logistik und Fedpol) sowie der Nationalbank. Ende April 2025 hat die Behördendelegation Dafür entschieden, das Vorhaben zu etappieren. Prioritär wird die Linienführung gegen Westen via Laupenstrasse–Belpstrasse weiterentwickelt, um damit die dringend notwendige Entlastung des Trambetriebs am Hirschengraben zu ermöglichen. Die Linienführung durch die Bundesgasse wurde verworfen, weil sie sich aus verkehrstechnischen Gründen und wegen Sicherheitsanforderungen des Bundes als nicht machbar erwies. BERNMOBIL leistet einen wesentlichen fachlichen Beitrag zu dieser Studie und bringt die Interessen des städtischen öffentlichen Verkehrs aktiv ein.

Im Grossprojekt Tram Bern-Ostermundigen, in welchem BERNMOBIL die Federführung innehat, haben im Juli 2024 Werkleitungsarbeiten im Raum Bahnhof Ostermundigen begonnen. Die Plangenehmigung für die Hauptarbeiten steht bis anhin aus. Die Genehmigung wird durch den Bund erteilt und kann durch Beschwerden angefochten werden. Die Tram Bern-Ostermundigen AG, welche durch die Stadt Bern, die Gemeinde Ostermundigen und BERNMOBIL getragen wird, wird über eine Anpassung des Terminplans entscheiden, sobald eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. Im Projekt Tramverlängerung Kleinwabern besteht die gleiche Situation.

Die Sanierung der Traminfrastruktur ins Fischermätteli ist aufgrund einer Planungserklärung des Grossen Rats aktuell sistiert. BERNMOBIL arbeitet aktiv am Fachbericht unter der Führung des Kantons Bern mit. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat im Rahmen der Beratung des kantonalen Angebotskonzepts 2027-2030 den Antrag für die zukünftige Betriebsart der Linie 6 Bern Bahnhof-Fischermätteli vorlegen.

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.

Im Zeitraum 2008-2024 ist der Verbrauch an fossilen Treibstoffen um 42,1% zurückgegangen (Vorjahreswert: 38,5%). Das für 2025 gesetzte Ziel von minus 45% ist damit in Reichweite.

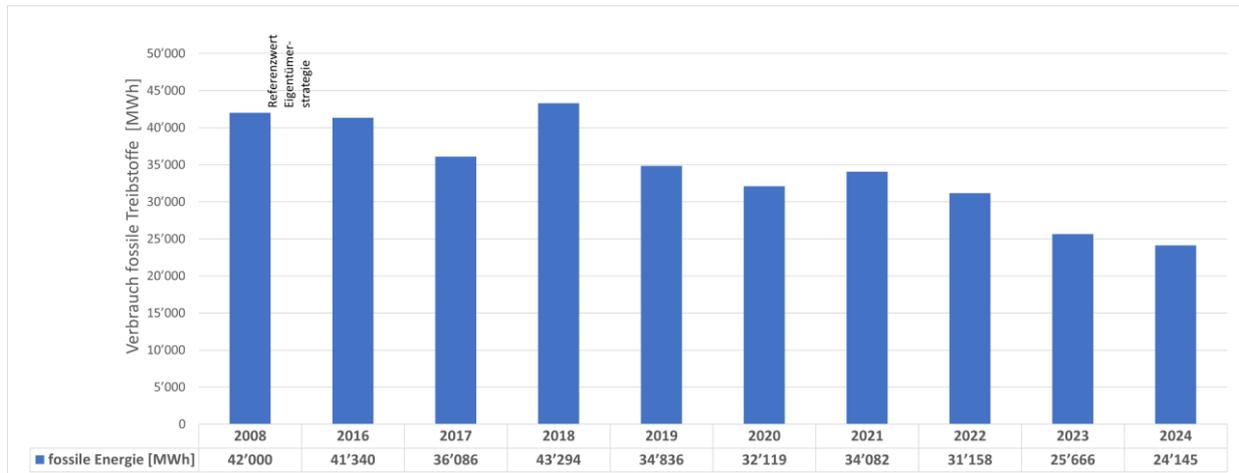


Abbildung 2: Fossiltreibstoffverbrauch 2016-2023 (Referenzjahr: 2008)

BERNMOBIL wird in den nächsten Jahren weitere Meilensteine zur Reduktion der Klimaemissionen erreichen:

- Die Linie 10, Bern-Köniz/Schliern wird ab Herbst 2026 auf den Betrieb mit Doppelgelenktrolleybussen umgestellt (vgl. Kap. 3.1).
- Für tangentielle Buslinien wurden elektrische Standardbusse bestellt, die ebenfalls ab 2026 in Betrieb genommen werden (vgl. Kap. 3.1). Das Betriebsmittelgesuch wurde vom Kanton genehmigt. Der ewb-Ökofonds unterstützt dieses Vorhaben mit 3 Millionen Franken.
- Mit der Eröffnung der Tramlinie Bern-Ostermundigen sollen die heute auf der Linie 10 Bern-Ostermundigen Rüti eingesetzten Hybridbusse nur noch für Umleitungs- und Ersatzbetriebe eingesetzt werden. Die zurückgelegte Fahrstrecke dieser Fahrzeuge und somit auch der CO₂- und Schadstoffausstoss wird dann deutlich zurückgehen.

Die Umstellung der Linie 19 auf E-Busbetrieb erfolgte im ersten Quartal 2025. Aufgrund der fehlenden zweiten Ladestation an der Endhaltestelle Elfenau ist der Betrieb aufwändig und komplex. Erst die Inbetriebnahme der Ladestation in der Elfenau wird eine Entlastung bringen (vgl. Kap. 3.1). Die Umstellung auf vollständig fossilfreien Betrieb der Fahrzeugflotte von BERNMOBIL soll bis 2037 abgeschlossen sein.

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.

Das Projekt «Mobility as a Service» (MaaS) der drei Städte Bern, Basel und Zürich sowie der Transportunternehmen BERNMOBIL, VBZ und BVB, welches den Aufbau einer Plattform für die multimodale Nutzung von Verkehrsmitteln zum Ziel hatte, wurde im vergangenen Jahr durch Entscheid der zuständigen Behördendelegation eingestellt. Hintergrund des Entscheids war, dass die eingegangenen Offerten der Plattformanbieter über dem Projektbudget lagen und deshalb ein erhebliches Risiko für eine Kostenüberschreitung bestand. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage wird BERNMOBIL die Strategie ihrer bestehenden öV-Plus-App überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

BERNMOBIL engagiert sich daneben weiterhin in der Swiss Association for Autonomous Mobility (SAAM) für den automatisierten Betrieb von Strassenfahrzeugen.

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.

BERNMOBIL wirkt an der Mehrjahresplanung zur Werterhaltung der Strassen- und Traminfrastruktur unter Federführung des städtischen Tiefbauamtes aktiv mit.

Die Zusammenarbeit mit ewb auf der Basis des Kooperationsvertrags von 2020 funktioniert gut. Das Modell der tranchenweisen Beschaffung von Strom via ewb bewährt sich; die Tranchen können reibungslos abgerufen werden. Der ewb-Ökofonds leistet wesentliche finanzielle Beiträge an die Elektrifizierung der Busflotte von BERNMOBIL und trägt damit zur Umsetzung der Eignerstrategie und der städtischen Klima- und Energiestrategie bei.

4.5 Oberziel 5: Finanzen

Die Stadt stellt BERNMOBIL ein Dotationskapital von 33,7 Mio. 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.

Der Kanton hat die für die Busbeschaffungen erforderlichen Betriebsmittelgenehmigungen für die Linie 10 Bern-Köniz Schliern und die Tangentiallinien 22, 27, 28 und 29 erteilt. Im revidierten

CO2-Gesetz, welches Anfang 2025 in Kraft tritt, sind Beiträge für E-Busbeschaffungen im Ortsverkehr befristet bis 2030 vorgesehen. Im Entlastungspaket 2027, welches der Bundesrat im Herbst 2024 vorgestellt hat, ist nun die Streichung dieser Beiträge vorgesehen. Eine gleichzeitig erlassene Kreditsperre für Beiträge in den Jahren 2025/2026 hat der Bundesrat Ende Januar 2025 aufgehoben. Sollte das Entlastungspaket in der geplanten Form verabschiedet werden, fällt eine wichtige Finanzierungsquelle für die Umstellung auf elektrische Busantriebe weg. Der Bund gefährdet damit auch eine nachhaltige Investitionspolitik der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

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 nächste Umfrage zur Kundenzufriedenheit findet 2025 statt. Im Berichtsjahr blieben die Preise im öffentlichen Verkehr bzw. im Libero-Tarifverbund unverändert.

Hinsichtlich Hindernisfreiheit, die in einem 4-Jahresrhythmus beurteilt wird, sind folgende Entwicklungen zu konstatieren:

Die Vevey-Trams und «Blauen Bähnli» sind ausser Betrieb genommen und durch moderne Tramlink-Fahrzeuge ersetzt worden. Somit ist die Fahrzeugflotte von BERNMOBIL nun vollständig niederflurig. Für die hindernisfreie Umgestaltung der Haltestellen sind die Standortgemeinden bzw. die Strasseneigentümer zuständig. In der Stadt Bern haben die Stimmberechtigten dafür einen Rahmenkredit von 67,5 Millionen Franken gesprochen. Die Umsetzung des Vorhabens ist bis 2035 geplant.

Seit Anfang 2024 bietet BERNMOBIL in Zusammenarbeit mit externen Anbietern Menschen mit Beeinträchtigungen, die an nicht-BehiG-konformen Haltestellen ein- oder aussteigen wollen, einen Ersatztransport an. Das Angebot wird nur geringfügig in Anspruch genommen. Mit Behindertenverbänden findet ein regelmässiger Austausch statt.

Die Fahrpreise blieben 2024 im Libero-Tarifverbund unverändert.

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 Prozent betragen, im Bereich Technik mindestens 9 Prozent, im Betrieb mindestens 23 Prozent und im Kader mindestens 18 Prozent.

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).

Über die Zufriedenheit der Mitarbeitenden wird anlässlich der nächsten Mitarbeitendenbefragung im Berichtsjahr 2026 Bericht zu erstatten sein.

Die Lohngleichheitsanalyse 2024 kommt zum Ergebnis, dass Frauen unter Berücksichtigung der persönlichen Qualifikationsmerkmale und der arbeitsplatzbezogenen Merkmale 1,8 Prozent weniger verdienen als Männer (2023: 1,6%; 2022: 2,0%). Der Wert ist statistisch nicht signifikant und insbesondere darauf zurückzuführen, dass Frauen weniger zulagenberechtigte Nacht- und Wochenenddienste leisten als Männer.

Der Frauenanteil beträgt 22,1%, damit ist der Zielwert der Eignerstrategie erreicht. Im zahlenmässig grössten Unternehmensbereich Betrieb nahm der Frauenanteil von 20,8 auf 21,7% zu.

21,3% aller Mitarbeitenden sowie 12,9% der Kaderangestellten (bezogen auf 40 Stunden/Woche) arbeiteten 2024 Teilzeit. BERNMOBIL bietet verschiedene Arbeitszeitmodelle an: Die Busfahrerinnen und -fahrer sowie die Tramführenden können nach dem ersten Anstellungsjahr ihr Schichtmodell (Früh-, Mittel- oder Spätdienste) wählen. Alle offenen Stellen werden unter Angabe des Beschäftigungsgrades ausgeschrieben. Seit Anfang 2024 werden neu bisher als Vollzeit definierte Stellen generell mit einem Beschäftigungsgrad von 80 bis 100% ausgeschrieben.

BERNMOBIL wurde 2018 als erstes ÖV-Unternehmen der Schweiz mit dem Prädikat «Familie UND Beruf» ausgezeichnet. Dieses steht für die Verankerung der Vereinbarkeit und Gleichstellung der Geschlechter in Strategie, Struktur und Kultur sowie für die aktive Förderung dieser Werte in den internen Prozessen. Aktuell prüft BERNMOBIL eine Rezertifizierung durch die Fachstelle UND bzw. allenfalls den Erwerb eines anderen Zertifikats.

Der Einbezug der Mitarbeitenden erfolgt gemäss den Bestimmungen des betrieblichen Gesamtarbeitsvertrags. Die Sozialpartner sind in den darin bezeichneten Gremien, namentlich der Arbeitsgruppe «Arbeitszeitsystem» vertreten. Die genannte Arbeitsgruppe tagt regelmässig und bespricht Themen wie Dienstplangestaltung, Jahrespläne und Schichtmodelle. BERNMOBIL kann weitere Mitarbeitende zu diesen Gremien beiziehen oder weitere Arbeitsgruppen zur Meinungsbildung und Mitarbeit bilden.

Das betriebliche Case Management (BCM) hat im Jahr 2024 rund 60 Mitarbeitende mit gesundheitlichen Einschränkungen professionell unterstützt. In rund drei Viertel der Fälle wurde Unterstützung, Koordination und Betreuung medizinischer Rehabilitation und beruflicher Reintegration geleistet. Damit konnte erreicht werden, dass die Mitarbeitenden wieder voll arbeitsfähig an ihren angestammten Arbeitsplatz zurückkehren konnten. In einem Viertel der Fälle wurden Umplatzierungen und Umschulungen, bzw. das Entwickeln neuer Perspektiven ausserhalb BERNMOBIL ermöglicht oder Mitarbeitende bei der Invalidisierung oder dem Austritt aus gesundheitlichen Gründen begleitet. Schliesslich hat BERNMOBIL mit Unterstützung der SUVA eine Person mit gesundheitlichen Einschränkungen reintegriert und hierfür eine Zertifikatsauszeichnung erhalten.

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. Es ist davon auszugehen, dass im Zeithorizont 2030 die geplanten neuen Buslinien Tangentiallinie Bern Nordwest, Bern Bahnhof – Gaswerkareal und Bern Breitenrain – Ostermundigen Oberfeld ausgeschrieben werden.

5. Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung 2025-2029

BERNMOBIL hat dem Gemeinderat für die Periode 2025-2029 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.

Bestellverfahren Personenverkehr (RPV)

Bund und Kantone haben erstmals nach den Covid-Jahren das Bestellverfahren wieder für zwei Jahre durchgeführt. An seiner Sitzung vom 20. September 2024 hat der Bundesrat die Entlastungsmassnahmen definiert, die er aus dem Bericht der Expertengruppe übernehmen will. Im Verkehrsbereich hat der Bundesrat unter anderem vorgeschlagen, den Kostendeckungsgrad im RPV so zu erhöhen, dass die ungedeckten Kosten bzw. die gemeinsamen Abgeltungen von Bund und Kantonen um 5% reduziert werden. Dementsprechend soll der Kredit RPV bereits ab dem Jahr 2026 um 5% gekürzt werden; hingegen bleibt das Budget für das Jahr 2025 unverändert. Beim RPV wird das Parlament voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2025 über den Verpflichtungskredit 2026-2028 entscheiden.

Aus diesem Grund werden für das Jahr 2025 einjährige Angebotsvereinbarungen abgeschlossen. Die Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2026 werden separat nach Vorliegen des Kreditbeschlusses abgeschlossen.

5.2 Angebotsplanung

Basis der Angebotsplanung von BERNMOBIL ist der kantonale Angebotsbeschluss 2022–2026, die Angebotsvereinbarung und die Leistungsvereinbarung 2025 sowie die Offerte Personenverkehr und Infrastruktur das Jahr 2026. Folgende angebotsrelevante Neuerungen sind in den nächsten Jahren vorgesehen:

Fahrplanjahr 2026

Linie 10: Trennung ab Herbst 2026 am Bahnhof Bern, Bedienung des Astes Schliern mit Doppelgelenktrolleybussen

Linien 22, 27, 28 und 29: Umstellung auf E-Standard-Busse.

Linien 7 und 8: Angebotsreduktion während HVZ (7.5'- statt 6'-Takt) aufgrund der nach wie vor tieferen Nachfrage gegenüber der Zeit vor der Coronapandemie

Fahrplanjahr 2029

Linie 9: Verlängerung nach Kleinwabern

5.3 Investitionsplanung

Der Investitionsplan wird gemäss den Vorgaben des Kantons für fünf Jahre erstellt.

Investitionsbereich	Total	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028	Jahr 2029
Rollmaterial	123'554	23'059	41'987	19'188	23'457	15'863
Betriebsanlagen	28'430	7'929	5'478	4'015	5'216	5'792
Linienbauten	26'908	10'000	12'208	2'600	0	2'100
übrige Investitionen	13'375	5'335	2'023	3'026	2'486	505
Infrastruktur	283'655	31'829	51'679	58'067	67'920	74'160
Total in CHF Mio.	475'922	78'152	113'375	86'896	99'079	98'420

Abbildung 3: Übersicht über die geplanten Investitionen nach Bereichen 2025 bis 2029

Die Investitionsplanung sieht für die Jahre 2025 bis 2029 Investitionen von insgesamt 475.9 Mio. Franken vor. 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. Wir haben den Planungsstand im Februar 2025 abgebildet. Die Investitionen in die Infrastruktur werden im Wesentlichen durch folgende Vorhaben geprägt:

Rollmaterial

Die Ersatz- und Neubeschaffung von 27 Stadler Trams wird fortgesetzt: die Inbetriebnahme soll in der ersten Hälfte 2026 abgeschlossen werden. Weitere acht E-Gelenkbusse sind für die Umstellung der Linie 19 bestellt und werden anfangs 2025 in Betrieb genommen. Für die Umstellung der Linien 22, 27, 28 und 29 auf elektrische Traktion werden auf anfangs 2026 19 Standard-Elektrobusse in Betrieb gehen. Für die Linie 10 (Bern-Köniz-Schliern) wird die Beschaffung von 13 Doppelgelenktrolleybussen vorbereitet; die Inbetriebnahme ist für Herbst 2026 vorgesehen.

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. Ein neuer Wartungsplatz für die Doppelgelenktrolleybusse und die Ladeinfrastrukturen für die E-Busse werden erstellt. Die Garagen und Depots am Eigerplatz werden Brandschutztechnisch auf den gewünschten Stand gebracht.

Linienbauten

Die Fahrleitungen für die Linie 10 nach Köniz sollen in den Jahren 2025 und 2026 erstellt werden. Im Jahr 2026 ist der Ersatz der Fahrleitungsmasten am Muristalden und die Sanierung der Lehenkonstruktion an der Neubrückstrasse vorgesehen und im Jahr 2027 die Sanierung und Anpassung der Fahrleitungen auf der Nydeggbücke vorgesehen.

Übrige Investitionen

Investitionen sind insbesondere 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 2027 ersetzt werden.

Infrastruktur Tram und Trolley

Der Kanton finanziert die Infrastrukturinvestitionen für den Ortsverkehr. Einzig für die Haltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig. Im Jahr 2025 wird die Gleis- und Fahrleitungsanlage auf der Kornhausbrücke ersetzt. Gleichzeitig saniert und ertüchtigt die Stadt die Brücke teilweise.

Geplant sind die grossen Infrastrukturprojekte Tram Bern-Ostermundigen, die Projekte Seftigenstrasse und die Umstellung der Linie 10 auf Doppelgelenktrolleybusse. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist in diesen Projekten teilweise noch unsicher. Es sind folgende wesentlichen Infrastrukturvorhaben vorgesehen.

- *Linie 10, Trolleybus Infrastruktur (2025/2026)*. Die nötige Infrastruktur zwischen Bern und Köniz ist zu erstellen. Das Projekt wird durch eine Bauherrengemeinschaft bestehend aus Kanton (Tiefbauamt), BERNMOBIL und der Gemeinde Köniz erarbeitet. Es werden 13 Doppelgelenktrolleybusse beschafft und ein Werkstattarbeitsplatz eingerichtet. Die Stadt nimmt in einem Parallelprojekt die auf ihrem Gebiet erforderlichen Haltestellenanpassungen vor. Der Stadtrat hat dafür am 24. November 2022 einen Projektierungs- und Ausführungskredit gesprochen.
- *Thunstrasse, Gleisersatz (2026)*. Auf dem Abschnitt Helvetiaplatz bis und mit Haltestelle Luisenplatz müssen die Geleise ersetzt werden; angesichts der gegen das Projekt eingegangenen Einsprachen ist der genaue Projektumfang im Zeitpunkt der Berichterstattung noch offen.
- *Punktuellem Gleis- und Weichenersatz Raum Bahnhof (2026)*. Im Raum Bahnhof erreichen mehrere Weichen und Gleisabschnitte ihr Lebensende. Die betroffenen Teile sollen im Jahr 2026 punktuell ersetzt werden.
- *Guisanplatz, Neubau Haltestelle (2027)*. Die Weichen, Kreuzungen und engen Kurven auf dem Guisanplatz müssen abnutzungsbedingt ersetzt werden. Gleichzeitig soll die heute unbefriedigende Betriebsituation am Guisanplatz optimiert werden.
- *Pulverweg, Gleisanschluss (2026-2028)*. Mit diesem Projekt wird die Tramlinie Bern – Ostermundigen ab dem Knoten Ostermundigenstrasse - Pulverweg mit dem Depot Bolligenstrasse verknüpft werden.

- *Kleinwabern (2027/2028)*. 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, Bus und Postauto entstehen.
- *Seftigenstrasse Wabern, Ortsdurchfahrt (2028)*. Die Gleisanlagen müssen abnutzungsbedingt ersetzt und die Haltestellen hindernisfrei gestaltet werden. Auf der Kantonsstrasse sollen Schwachstellen bezüglich der Sicherheit und Nutzbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr behoben werden.

Abhängig vom Verlauf des Bewilligungsverfahrens verzögert sich der Baustart für das Tram Bern-Ostermundigen um mindestens ein Jahr. Der ursprünglich für Anfang 2026 geplante Baustart ist aus organisatorischen und logistischen Gründen nicht mehr möglich. Wann genau mit dem Bau der neuen Tramlinie begonnen werden kann, ist zurzeit offen und hängt vom weiteren Verlauf des Bewilligungsverfahrens und von allfälligen Beschwerdeverfahren ab. Die Bauzeit für das Tram Bern – Ostermundigen beträgt vier bis fünf Jahre. Ein konkreter Terminplan kann erst erstellt werden, wenn eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

5.4 Mittelfristige Erfolgsrechnung

Der Kostendeckungsgrad für das Jahr 2024 beträgt 66,6 Prozent (2023: 63,4 Prozent). Die mittelfristige Erfolgsrechnung 2025-2029 sieht für die Jahre 2025 und 2026 einen Verlust und für die Folgejahre einen ausgeglichenen Abschluss vor:

Planerfolgsrechnung	Budget Jahr 2025	Plan Jahr 2026	Plan Jahr 2027	Plan Jahr 2028	Plan Jahr 2029
Verkehrseinnahmen	111'778	113'127	114'122	115'254	116'397
Nebenerlöse	18'120	17'904	17'424	17'524	16'103
Abgeltungen	66'255	67'872	79'279	77'781	82'285
Total Ertrag	196'153	198'903	210'825	210'559	214'785
Personalkosten	111'936	114'308	116'857	116'334	118'126
Sachkosten	52'685	50'540	54'089	53'563	53'180
Finanzaufwand	2'915	3'674	3'155	3'293	3'420
Abschreibungen	31'895	32'083	36'724	37'369	40'059
Total Aufwand	199'431	200'605	210'825	210'559	214'785
Erfolg	-3'278	-1'702	0	0	0

Abbildung 4: Übersicht über die Planerfolgsrechnung 2025 bis 2029 (in 1 000 Franken)

Verkehrseinnahmen

BERNMOBIL schätzt die Verkehrseinnahmen für 2026 auf rund 113 Mio. Franken. Über 73 Prozent der Einnahmen stammen aus dem Libero-Tarifverbund. BERNMOBIL ist mit knapp 29 Prozent der Verbundseinnahmen die grösste Verbundpartnerin. Das Unternehmen hat allerdings in den letzten Jahren sowohl im Tarifverbund als auch Nationalen Verkehr Marktanteile verloren und partizipiert damit unterdurchschnittlich am Marktwachstum.

Abgeltungen

Gemäss Planerfolgsrechnung nimmt der Abgeltungsbedarf bis 2029 auf 82,3 Mio. Franken zu. Die prognostizierte Zunahme fällt somit geringer aus als in der letztjährigen Planerfolgsrechnung.

Kosten

Im Planungszeitraum steigen die Personalkosten von 111,9 auf 118,1 Mio. Franken. Die Anzahl der Vollzeitäquivalente bleibt ab 2026 bei rund 925 Stellen konstant. Einberechnet sind namentlich Anpassungen der Löhne an die Teuerung.

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

Die Abschreibungen, berechnet nach den Normen des Bundes für ÖV-Unternehmen, steigen im Verlauf der Planungsperiode von 31,9 auf 40,1 Mio. Franken an. 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.

5.5 Mittelbedarf

Dargestellt wird der Mittelbedarf aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit für die Jahre 2025 bis 2029. In den Sparten Infrastruktur und Personenverkehr sind Investitionen von 476 Mio. Franken geplant (Vorjahr 454 Mio. Franken). Infrastrukturinvestitionen werden über eigene Mittel, à-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 Jahr 2024 bestehen verzinsliche Darlehen von 160 Mio. Franken. Per Ende Jahr 2029 ist eine Zunahme der verzinslichen Darlehen auf 220 Mio. Franken prognostiziert. Diese ist insbesondere auf die erwähnten Investitionen in der Sparte Personenverkehr (Rollmaterial) zurückzuführen.

6. Fazit zur Umsetzung des Leistungsauftrags

Geschäftsgang

BERNMOBIL konnte 2024 die Tätigkeit im Dienste seiner Kundinnen und Kunden erfolgreich fortführen. Die Erholung der Fahrgastzahlen setzte sich fort, wobei der Einfluss von Grossbaustellen, beispielsweise der Sanierung der Effingerstrasse einen dämpfenden Einfluss auf die Nachfrage hatte.

Rechnungsabschluss

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Gewinn von 3,3 Mio. Franken (Vorjahr: 3,9 Mio. Franken), welcher im Wesentlichen auf die höheren Verkehrserträge zurückzuführen ist.

Aus der Spezialfinanzierung gewerbliche Leistungen wurden 2024 Mittel im Umfang von Fr. 272 242.00 zugewiesen und Fr. 172 564.00 entnommen. Ende 2024 betrug der Saldo dieser Spezialfinanzierung Fr. 2 300 066.00.

Den Rechnungsabschluss 2024 bewertet der Gemeinderat positiv. Das Geschäftsjahr konnte ohne Sondereinflüsse erfolgreich abgeschlossen werden.

Umsetzungsstand Eignerstrategie

Im Berichtsjahr konnte BERNMOBIL folgende wesentliche Zielbeiträge verzeichnen:

- Unter aktiver Mitwirkung von BERNMOBIL hat die Behördendelegation Zweite Tramachse sich für eine Etappierung des Vorhabens entschieden. Die weiteren Arbeiten sollen sich auf den westlichen Teil der Tramachse im Abschnitt Belpstrasse-Laupenstrasse konzentrieren, um die dringend notwendige Entlastung des Trambetriebs am Hirschengraben zu erreichen. Im Grossprojekt Tram Bern-Ostermundigen unter der Federführung von BERNMOBIL steht als nächster Meilenstein die Plangenehmigung an. Die Planungspartner werden gegebenenfalls über die Anpassung des Terminplans zu entscheiden haben. Die Sanierung der Tramlinie Fischermätteli ist aufgrund einer vom Grossen Rat abgegebenen Planungserklärung sistiert. Der definitive Entscheid über diese Infrastruktur wird im Rahmen des kantonalen Angebotsbeschlusses im Frühjahr 2026 fallen.
- BERNMOBIL hat seit 2008 die Klimaemissionen um 42% reduziert, womit das von der Eignerstrategie gesetzte Ziel von minus 45% per 2025 in Reichweite ist. In den nächsten Jahren stehen mit der Umstellung der Linie 10, Bern Bahnhof – Köniz/Schliern auf Betrieb mit Doppelgelenktrolleybussen, mit dem Einsatz von E-Bussen auf den Tangentiallinien und mit der Eröffnung der Tramlinie Bern-Ostermundigen weitere Meilensteine bevor. Bis 2037 plant BERNMOBIL den vollständig CO₂-freien Betrieb seiner Fahrzeugflotte.

- Die Vevey-Trams und die «Blauen Bähnli» sind per Ende 2024 vollständig durch Tramlink-Kompositionen ersetzt worden. Die Auslieferung der Tramlink-Flotte dauert voraussichtlich noch bis Mitte 2025. Auf dem BERNMOBIL-Liniennetz sind somit nur noch niederflurige Fahrzeuge unterwegs. Die Stadt wird bis 2035 schrittweise die Haltestellen hindernisfrei umgestalten, soweit dies nicht bereits erfolgt ist.
- Mit einem Anteil von 22% weiblichen Mitarbeitenden hat BERNMOBIL das Hauptziel der Eignerstrategie im vergangenen Jahr bezüglich Gleichstellung der Geschlechter erreicht. Die jährliche Lohnvergleichsanalyse kommt zum Schluss, dass lediglich eine statistisch nicht signifikante Lohnabweichung zwischen den Geschlechtern zu Gunsten der männlichen Angestellten besteht.
- Nicht zu erreichen ist die innovationsorientierte Zielsetzung zum Aufbau einer Plattform für den multimodalen Verkehrsmiteinsatz (Mobility as a Service, MaaS). Das gemeinsame Projekt der Städte Basel, Bern und Zürich und deren Verkehrsbetrieben wurde 2024 eingestellt, da die Einhaltung des Projektbudgets gefährdet war. Im Hinblick auf die Erneuerung der Eignerstrategie wird zwischen dem Unternehmen und der Stadt das Gespräch über andere innovative Ansätze zur kombinierten Benützung umwelt- und stadtfreundlicher Verkehrsmittel, insbesondere dem öffentlichen Verkehr zu führen sein.

Insgesamt konstatiert der Gemeinderat, dass das Unternehmen in der Umsetzung der strategischen Eignerziele bereits weit fortgeschritten ist.

Investitions-, Geschäfts- und Finanzplanung

Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich im Zeitraum 2025 bis 2029 auf 476 Mio. Franken und nimmt damit im Vergleich zur letzten Planungsperiode zu (2024-2028: 454 Mio. Franken). Die Finanzierung ist durch eigene Mittel, Darlehensaufnahmen und Investitionsbeiträge von Bund und Kanton gewährleistet. Die Abschreibungen nehmen ebenfalls zu und werden sich 2029 auf über 40 Mio. Franken belaufen. Sie sind weitgehend auf Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur zurückzuführen. Bei den verzinslichen Darlehensverbindlichkeiten ist im Planungszeitraum eine Zunahme von 160 auf 220 Mio. Franken geplant.

Der Gemeinderat kommt zum Schluss, dass BERNMOBIL eine mittelfristige Geschäfts-, Investitions- und Finanzplanung vorlegt, die eine stabile Grundlage für einen erfolgreichen Geschäftsgang in den kommenden Jahren bildet.

Beilagen

- Text Geschäftsbericht BERNMOBIL 2024
- Finanzbericht BERNMOBIL 2024