



**GESCHAEFTSBERICHT  
RAPPORT ANNUEL**

**2020**

# 2020 IN KÜRZE

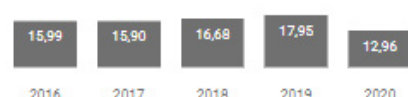
## 2020 EN BREF

**13,61 Mio.**  
**BEFÖRDERTE PERSONEN**  
pro Fahrplanjahr, in Mio.



Insgesamt Buslinien Seilbahnen

**13,61 Mio.**  
**BEFÖRDERTE PERSONEN**  
pro Fahrplanjahr, in Mio.



Insgesamt Buslinien Seilbahnen

**13,61 Mio.**  
**BEFÖRDERTE PERSONEN**  
pro Fahrplanjahr, in Mio.



Insgesamt Buslinien Seilbahnen

**13,61 mio.**  
**DE PASSAGERS**  
**TRANSPORTÉS**  
par année d'horaire, en millions



au total lignes de bus funiculaires

**13,61 mio.**  
**DE PASSAGERS**  
**TRANSPORTÉS**  
par année d'horaire, en millions



au total lignes de bus funiculaires

**13,61 mio.**  
**DE PASSAGERS**  
**TRANSPORTÉS**  
par année d'horaire, en millions



au total lignes de bus funiculaires



**27%**  
**WENIGER FAHRGÄSTE**  
**IM JAHR 2020**



**27%**  
**DE PASSAGERS EN MOINS EN**  
**2020**



**15**  
**KURSLINIEN**  
(ohne Moonliner, inkl. Seilbahnen)

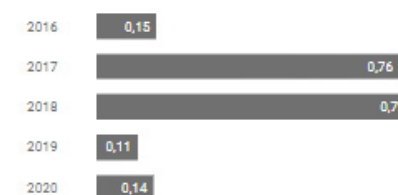


**15**  
**LIGNES RÉGULIÈRES**  
(sans Moonliner, avec funis)

# 2020 IN KÜRZE

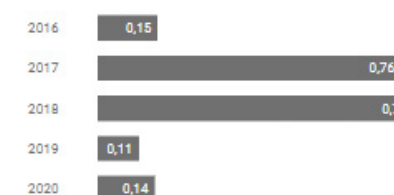
## 2020 EN BREF

**3,6 Mio**  
**GEFAHRENE KILOMETER**  
pro Fahrplanjahr, in Mio. km



Insgesamt Buslinien Seilbahnen

**3,6 mio.**  
**DE KM PARCOURUS**  
par année d'horaire, en millions de km



au total lignes de bus funiculaires

**3,6 Mio**  
**GEFAHRENE KILOMETER**  
pro Fahrplanjahr, in Mio. km



Insgesamt Buslinien Seilbahnen

**3,6 mio.**  
**DE KM PARCOURUS**  
par année d'horaire, en millions de km



au total lignes de bus funiculaires

**3,6 Mio**  
**GEFAHRENE KILOMETER**  
pro Fahrplanjahr, in Mio. km



Insgesamt Buslinien Seilbahnen

**3,6 mio.**  
**DE KM PARCOURUS**  
par année d'horaire, en millions de km



au total lignes de bus funiculaires

**-2,1 Mio**  
**FINANZIELLE KENNZAHLEN**  
in Tsd. CHF



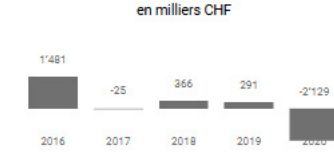
Jahresergebnis Bruttoertrag

**-2,1 Mio**  
**FINANZIELLE KENNZAHLEN**  
in Tsd. CHF



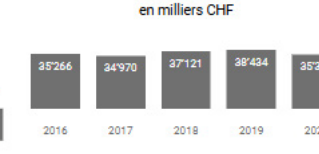
Jahresergebnis Bruttoertrag

**-2,1 mio.**  
**CHIFFRES-CLÉS**  
**FINANCIERS**  
en milliers CHF



Résultat annuel Revenu brut

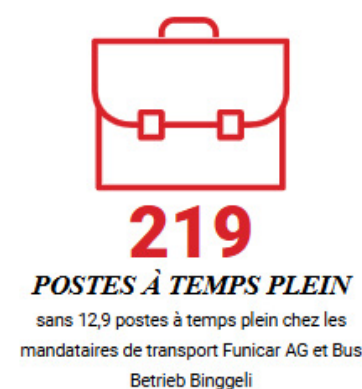
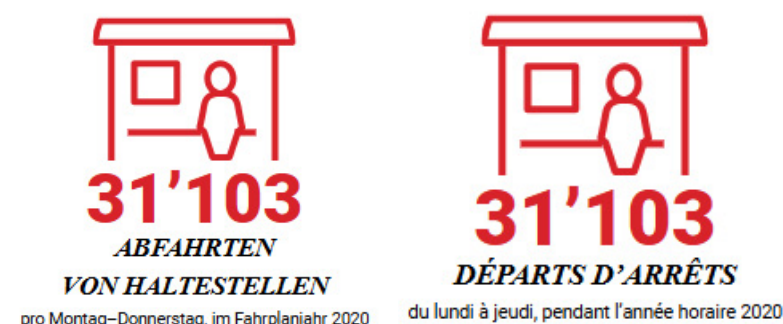
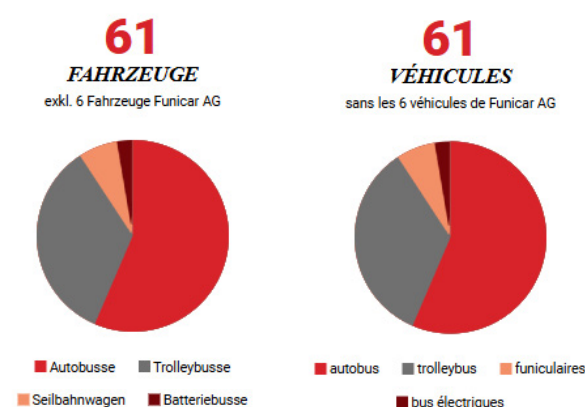
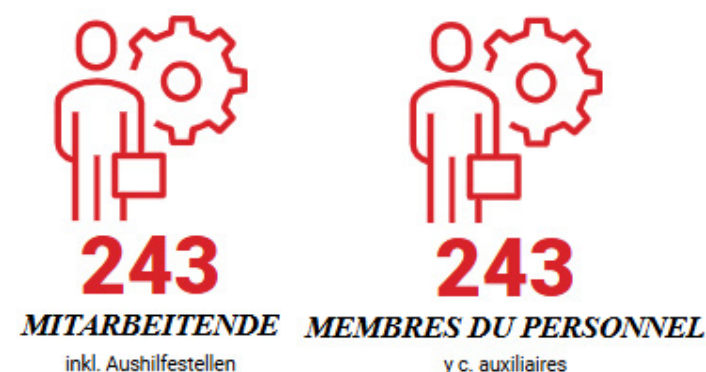
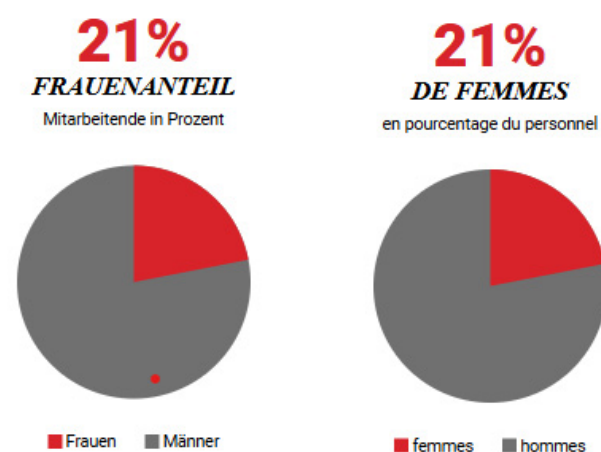
**-2,1 mio.**  
**CHIFFRES-CLÉS**  
**FINANCIERS**  
en milliers CHF



Résultat annuel Revenu brut

# 2020 IN KÜRZE

## 2020 EN BREF



# 2020 IN KÜRZE

## 2020 EN BREF

|                                           | 2020              | 2019              |                                             |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------------|
| <b>Beförderte Personen <sup>3)</sup></b>  | <b>13'610'540</b> | <b>18'692'648</b> | <b>Passagers transportés <sup>3)</sup></b>  |
| Städtische Buslinien                      | 12'652'002        | 17'543'033        | Lignes urbaines                             |
| Regionalbuslinien                         | 314'558           | 407'317           | Lignes régionales                           |
| Seilbahnen                                | 643'980           | 742'298           | Funiculaires                                |
| <b>Gefahrene Kilometer <sup>3)</sup></b>  | <b>3'609'317</b>  | <b>3'810'429</b>  | <b>Kilomètres parcourus <sup>3)</sup></b>   |
| Städtische Buslinien                      | 3'127'032         | 3'346'805         | Lignes urbaines                             |
| Regionalbuslinien                         | 341'127           | 344'817           | Lignes régionales                           |
| Seilbahnen                                | 141'158           | 118'807           | Funiculaires                                |
| <b>Personenkilometer <sup>3)</sup></b>    | <b>29'318'992</b> | <b>38'670'080</b> | <b>Passagers au kilomètre <sup>3)</sup></b> |
| Städtische Buslinien                      | 26'721'429        | 35'167'867        | Lignes urbaines                             |
| Regionalbuslinien                         | 1'858'011         | 2'707'895         | Lignes régionales                           |
| Seilbahnen                                | 739'552           | 794'318           | Funiculaires                                |
| <b>Linien und Fahrzeuge <sup>3)</sup></b> |                   |                   | <b>Lignes et véhicules <sup>3)</sup></b>    |
| Anzahl Kurslinien                         | 15                | 15                | Nombre de lignes                            |
| Linienlänge / km<br>(ohne Moonliner)      | 110               | 101               | Longueur du réseau / km<br>(sans Moonliner) |
| Anzahl Haltekanten (ohne Moonliner)       | 350               | 354               | Nombre d'arrêts (sans Moonliner)            |
| Anzahl Autobusse <sup>1)</sup>            | 34                | 34                | Nombre d'autobus <sup>1)</sup>              |
| Anzahl Batteriebusse                      | 2                 | 0                 | Nombre de bus électriques                   |
| Anzahl Trolleybusse                       | 21                | 21                | Nombre de trolleybus                        |
| Anzahl Seilbahn-Wagen                     | 4                 | 4                 | Nombre de voitures de funiculaire           |
| <b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>   |                   |                   | <b>Employées et employés</b>                |
| Personen <sup>2)</sup>                    | 243               | 240               | Personnes <sup>2)</sup>                     |
| Vollzeitstellen <sup>2)</sup>             | 219               | 211,80            | Emplois à temps plein <sup>2)</sup>         |
| <b>Finanzielle Kennzahlen</b>             |                   |                   | <b>Indicateurs financiers</b>               |
| Jahresergebnis                            | -2'129'819        | 291'917           | Résultat annuel                             |
| Bruttoertrag                              | 35'312'287        | 38'434'099        | Revenu brut                                 |
| Verkehrsertrag                            | 12'595'100        | 16'825'175        | Revenu du transport                         |
| Abgeltungen öffentl. Hand <sup>4)</sup>   | 21'603'329        | 20'226'913        | Indemnités publiques <sup>4)</sup>          |
| Abschreibungen                            | 5'000'091         | 5'155'582         | Amortissements                              |
| Personalaufwand                           | 22'074'064        | 22'518'638        | Charges de personnel                        |
| Eigenkapital                              | 13'580'015        | 15'709'834        | Capital propre                              |

<sup>1)</sup> exkl. 6 Fahrzeuge des Transportbeauftragten (Funicar AG) / *excepté 6 véhicules du sous-traitant (Funicar SA)*

<sup>2)</sup> exkl. 12,9 Vollzeitstellen der Transportbeauftragten (Funicar AG und Bus Betrieb Binggeli) / *excepté 12,9 emplois à plein temps des sous-traitants (Funicar SA et Bus Betrieb Binggeli)*

<sup>3)</sup> Fahrplanjahr / *année horaire*

<sup>4)</sup> Verbuchung der Abgeltung des Tarifverbundes erfolgt ab 2020 neu in den Abgeltungen öffentl. Hand statt wie früher im Verkehrsertrag / *Dès 2020, la rétribution de la communauté tarifaire est comptabilisée dans les indemnités publiques et non plus dans le revenu du transport comme avant.*

INHALTSVERZEICHNIS

|                     |    |
|---------------------|----|
| VORWORT             | 7  |
| GREMIEN             | 11 |
| ZUKUNFT             | 12 |
| FOKUS               | 13 |
| MEILENSTEINE        | 15 |
| WICHTIGE EREIGNISSE | 23 |
| FINANZEN            | 26 |
| ERFOLGSRECHNUNG     | 28 |
| BILANZ              | 29 |
| CASHFLOW            | 30 |
| ANLAGESPIEGEL       | 32 |
| ANHANG              | 34 |
| REVISIONSSTELLE     | 38 |

SOMMAIRE

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| PRÉAMBULE                   | 7  |
| ORGANES DE DIRECTION        | 11 |
| AVENIR                      | 12 |
| CHANGEMENT D'HORAIRE        | 13 |
| JALONS                      | 15 |
| FAITS MARQUANTS             | 23 |
| FINANCES                    | 26 |
| COMPTE DE RÉSULTAT          | 28 |
| BILAN                       | 29 |
| CASHFLOW                    | 30 |
| TABLEAU DES IMMOBILISATIONS | 32 |
| ANNEXE                      | 34 |
| ORGANE DE RÉVISION          | 38 |

EDITORIAL  
ÉDITORIAL



DIE ZUKUNFT GEHÖRT DEM ÖV!

Im Jahr 2020 haben wir Sachen erlebt, welche bis dahin undenkbar waren: In der ÖV-affinen Schweiz hat der Bundesrat im Zuge der Coronapandemie dazu aufgerufen Züge und Busse nach Möglichkeit zu meiden! Was bedeutet das längerfristig für den öffentlichen Verkehr im Allgemeinen und für die Verkehrsbetriebe Biel im Speziellen?

Ich bin überzeugt, dass bei einer wachsenden Bevölkerung die Massnahmen und Folgen rund um Corona vorübergehender Natur sind und deshalb die langfristigen Entwicklungen und Ziele nicht aus den Augen verloren werden dürfen. Auch wenn in Zukunft mehr Leute das Velo nutzen sollten, was ja die Gesundheit fördert, bleibt der ÖV das effizienteste Transportmittel, um eine grössere Anzahl Menschen innert kurzer Zeit von A nach B zu befördern. Kommt dazu, dass Busse im stets knappen Stadtraum im Gegensatz zu Autos und Velos keine Abstellflächen benötigen oder mit anderen Worten ist hier das Schlagwort «Sharing» bereits seit jeher Realität.

Die Schweiz hat über die letzten Jahrzehnte eines der besten ÖV-Systeme der Welt aufgebaut und dieser Erfolg darf nicht kurzfristig vor dem Hintergrund von COVID-19 gefährdet werden. Es ist deshalb unerlässlich, dass die pandemiebedingten Ertragsausfälle von Bund und Kantonen abgedeckt werden, denn die Transportunternehmungen haben ihren Grundversorgungsauftrag jederzeit erfolgreich erfüllt. Wenn man Abstand halten muss, macht es zudem Sinn den Fahrplan nicht ausdünnen, da sich dann auch die Fahrgäste sicherer fühlen; aber das hat eben seinen Preis.

«Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren grossen Einsatz im Corona-Jahr.»

Mit den substanziellen Verbesserungen im Angebot im Zuge der Netzanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 haben die VB einmal mehr gezeigt, dass sie konsequent das Ziel verfolgen und den politischen Auftrag umsetzen, die Nutzung des ÖV noch attraktiver zu machen und so zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs beizutragen. Aus ökologischer Sicht erfreulich ist, dass mehr Kilometer ohne fossile Brennstoffe zurückgelegt werden, da auf den neuen Linien 3 und 4 längere fahrleitungslose Abschnitte mit Trolleybussen der neuesten Generation im Batteriebetrieb zurückgelegt werden. Die Lebensqualität wird auch dadurch gesteigert, dass Trolleybusse – an der Fahrleitung oder im Batteriemodus – viel leiser sind als Dieselautobusse.

Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren grossen Einsatz im Corona-Jahr 2020 und bin stolz darauf ein Unternehmen zu präsidieren, welches seinen Service Public-Auftrag auch unter erschwerten Bedingungen jederzeit erfolgreich gemeistert hat. Bleiben Sie gesund!

Erich Fehr  
Verwaltungsratspräsident und  
Stadtpräsident von Biel

# EDITORIAL

## ÉDITORIAL



### L'avenir appartient aux transports publics !

*En 2020, nous aurons vécu des choses impensables naguère : en Suisse, pays des transports publics par excellence, le Conseil fédéral a demandé d'éviter autant que possible les trains et les bus à la suite de la pandémie de Covid-19 ! Qu'est-ce que cela signifie à long terme pour les transports publics en général et pour les Transports publics biennois en particulier ?*

*Je suis convaincu qu'avec une population croissante, les mesures et les conséquences liées à la Covid-19 sont de nature temporaire et qu'il ne faut donc pas perdre de vue les développements et les objectifs à long terme. Même si davantage de personnes utilisent le vélo à l'avenir, ce qui est bon pour la santé, les transports publics restent le moyen le plus efficace de transporter un grand nombre de personnes d'un point A à un point B en peu de temps. En outre, les bus, contrairement aux voitures et aux vélos, ne nécessitent aucune surface de stationnement dans l'espace urbain toujours plus rare. En d'autres termes, le mot à la mode « partage » reste ici une réalité.*

*Au cours des dernières décennies, la Suisse a mis en place l'un des meilleurs systèmes de transports publics au monde et ce succès ne doit pas être mis en péril à court terme dans le contexte de la Covid-19. Il est donc essentiel que les pertes de recettes causées par la pandémie soient amorties par la Confédération et les cantons, car les entreprises de transport ont toujours rempli avec succès leur mission de service de base. S'il est nécessaire de maintenir une distance, il est également logique de ne pas réduire l'horaire, pour que les passagers se sentent en même temps encore plus en sécurité ; mais cela a un prix.*

*« Je tiens à remercier tout le personnel pour son grand engagement au cours de l'année de la Corona »*

*Avec les améliorations substantielles de l'offre dans le cadre des adaptations du réseau pour le changement d'horaire en décembre 2020, les Tpb ont une fois de plus montré qu'ils poursuivaient cet objectif de manière conséquente et mettaient en œuvre le mandat politique de rendre l'utilisation des transports publics encore plus attrayante et de contribuer ainsi à la réduction du transport privé motorisé. D'un point de vue écologique, il est réjouissant de constater que davantage de kilomètres sont parcourus sans combustible fossile, car les longs tronçons sans caténaire des nouvelles lignes 3 et 4 sont couverts par des trolleybus de dernière génération fonctionnant sur batterie. La qualité de vie est également améliorée par le fait que les trolleybus, sur la ligne aérienne ou en mode batterie, sont beaucoup plus silencieux que les bus diesel.*

*Je tiens à remercier tout le personnel pour son grand engagement au cours de l'année de la Corona et je suis fier de présider une entreprise qui a su maîtriser sa mission de service public à tout moment, même dans des conditions difficiles. Restez en bonne santé !*

*Erich Fehr, président du conseil d'administration et maire de Bienne*

# EDITORIAL

## ÉDITORIAL



### DER PANDEMIE GETROTZT

Als modernes Unternehmen verfügen die Verkehrsbetriebe über ein Risk-Management. Im entsprechenden Papier gibt es seit je her einen Abschnitt «Pandemie». Dort wird ausformuliert, was zu tun ist, falls eine Pandemie und in ihrer Folge ein akuter Personalmangel eintritt. Das Risiko besteht in dieser Vorstellung darin, dass wir unser Angebot nicht aufrecht erhalten können...

*«Es freut mich sehr, dass ich meine 25 Jahre als Direktor mit einem derart erfolgreichen Projekt abschliessen darf.»*

«La réalité dépasse la fiction», sagt man im Französischen. Das, was wir 2020 kennen gelernt haben, hat uns vor ganz andere Probleme gestellt. Von Corona-Fällen wurden wir weitestgehend verschont – nicht zuletzt, weil alle Abteilungen schnell und effizient reagiert haben und unsere Mitarbeitenden den Vorgaben in vorbildlicher Weise folgten – aber dafür mussten wir unser Angebot ausdünnen. Phasenweise hatten wir einen Passagierrückgang von rund 70 Prozent; und das während Wochen!

Aber unser Betrieb hat die Herausforderungen gemeistert, darauf dürfen wir stolz sein. Die mit dem Besteller und in nationalen Gremien abgesprochenen Massnahmen konnten termingerecht umgesetzt werden. Praktisch jede und jeder in unserem Unternehmen hat ein Höchstmass an Flexibilität und Verlässlichkeit an den Tag gelegt und so einen wichtigen Beitrag zum Image der VB in der Öffentlichkeit geleistet. Das zweite ganz grosse Thema dieses Jahres war die Umsetzung des neuen Linienkonzepts, mit dem unser Angebot noch einmal deutlich gewonnen hat. Der Professionalität aller Beteiligten ist es zu verdanken, dass diese riesige Übung praktisch ohne Reibungsverlust über die Bühne gegangen ist. In diesem Zusammenhang ist es mir ein Anliegen, den Gemeinden, der Regionalen Verkehrskonferenz und dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern für die hervorragende Zusammenarbeit zu danken. Von Seiten Nidau und Port sind anlässlich der Vernehmlassung fürs Angebotskonzept 22/25 Anliegen laut geworden, die eigentlich im Dezember 2021 hätten umgesetzt werden sollen und die erneut neue Linienführungen zur Folge

gehabt hätten. Dank der Flexibilität und dem Goodwill aller Beteiligten konnte das verhindert werden, indem die betreffenden Wünsche bereits im Dezember 2020 erfüllt wurden.

Es freut mich sehr, dass ich meine 25 Jahre als Direktor mit einem derart erfolgreichen Projekt abschliessen darf. Mit den Trolleybussen der neusten Generation, die nun auf mehreren Linien teilweise fahrleitungslos zirkulieren, hat der Weg in eine nachhaltige Zukunft begonnen. Ich bin sicher, dass meine Nachfolgerin, Christine Maier, die Verkehrsbetriebe mit sicherer Hand in diese Zukunft führen wird. Ich wünsche ihr in diesem befriedigenden, sinnhaften Job viel Erfolg und nicht zuletzt auch das entscheidende Quäntchen Glück, das es manchmal braucht.

Christophe Kneuss  
Direktor

# EDITORIAL

## ÉDITORIAL



### DÉFIER LA PANDÉMIE

En tant qu'entreprise moderne, les Transports publics disposent d'une gestion des risques. Il y a toujours eu une section « Pandémie » dans le document concerné, qui définit les mesures à prendre en cas de pandémie et de pénurie aiguë de personnel. Dans cette idée, le risque est que nous ne soyons pas en mesure de maintenir notre offre...

« Je suis ravi de pouvoir conclure mes 25 années de direction par un projet aussi réussi. »

« La réalité dépasse la fiction », dit la devise. Ce que nous avons vécu en 2020 nous a posé des problèmes tout à fait différents. Nous avons été largement épargnés par les cas de maladie, notamment parce que tous les services ont réagi rapidement et efficacement et que notre personnel a suivi les directives de manière exemplaire, mais en contrepartie, nous avons dû réduire notre offre. Nous avons parfois connu une baisse du nombre de passagers d'environ 70 %, et ce pendant des semaines !

Mais notre entreprise a relevé les défis, et nous pouvons en être fiers. Les mesures convenues avec le commanditaire et dans les cénacles nationaux ont été mises en œuvre dans les délais prévus. Pratiquement tous les membres de notre entreprise ont fait preuve d'une flexibilité et d'une fiabilité maximales, contribuant ainsi de manière importante à l'image de marque des Tpb. Le deuxième point très important cette année a été la mise en œuvre du nouveau concept de ligne, qui a une fois de plus considérablement amélioré notre offre. C'est grâce au professionnalisme de toutes les personnes impliquées que cet énorme exercice a pu être réalisé sans pratiquement aucune friction. Dans ce contexte, je tiens à remercier les communes, la Conférence régionale des transports et l'Office des transports publics du canton de Berne pour leur excellente collaboration. Au cours du processus de consultation sur le concept d'offre 22/25, Nidau et Port ont soulevé des questions qui auraient normalement dû être mises en œuvre en décembre 2021 et qui auraient donné lieu à de nouvelles lignes. Grâce à la flexibilité et à la volonté de toutes les personnes concernées, les demandes ont pu être réalisées dès décembre 2020.

Je suis ravi de pouvoir conclure mes 25 années de direction par un projet aussi réussi. Avec la dernière génération de trolleybus, qui circulent désormais partiellement sans ligne aérienne sur plusieurs lignes, la voie vers un avenir durable est ouverte. Je suis certain que ma successeuse, Christine Maier, conduira les Transports publics vers cet avenir d'une main sûre. Je lui souhaite beaucoup de succès dans ce travail enrichissant et gratifiant et, enfin et surtout, la chance qui est parfois nécessaire.

Christophe Kneuss  
Directeur

# VERWALTUNGSRAT

## CONSEIL D'ADMINISTRATION



Stefan Kaufmann, Mitglied | Regula Rytz, Mitglied | Andreas Lienhard, Vizepräsident | Erich Fehr, Präsident und Stadtpräsident Biel | Gabriel Ponti, Mitglied

# GESCHÄFTSLEITUNG / DIRECTION



David Wandfluh, Leiter Finanzen und IT / responsable Finances et IT | Olivier Knuchel, Leiter Betrieb / responsable de l'Exploitation | Christophe Kneuss, Direktor / directeur | Andreas Kambli, Leiter Technik / responsable Technique | Bernd Leckebusch, Leiter Markt und Planung / responsable Marché et planification

# AUSBLICK *PERSPECTIVES*



Was wird uns 2021 beschäftigen? Welches sind die Folgen der Pandemie? Wo stehen die Verkehrsbetriebe und wo besteht Handlungsbedarf? Christine Maier über die unmittelbar bevorstehende Zukunft.

*Qu'est-ce qui nous occupera en 2021 ? Quelles sont les conséquences de la pandémie ? Où en sont les Transports publics et où faut-il agir ? Christine Maier nous parle de l'avenir immédiat.*

# EIN NEUES NETZ ENTSTEHT *NAISSANCE D'UN NOUVEAU RÉSEAU*

Die Änderungen, welche im Dezember 2020 umgesetzt wurden, gingen weit über den üblichen Fahrplanwechsel hinaus. Sie betrafen das Netz als Ganzes und waren sogar grösser als diejenigen, die Ende 2017 realisiert wurden. Es ist praktisch ein neues Netz entstanden. Natürlich nahmen die Vorbereitungen viel Zeit, Energie und Nerven in Anspruch. Aber der grosse Wechsel ist geglückt.

## Der zweite Schritt

Die Basis für die Änderungen bildete der 2017 gefasste Angebotsbeschluss des Grossen Rates des Kantons Bern. Die zum Ende desselben Jahres eingeführten Massnahmen, bildeten den ersten, die 2020 in die Wege geleiteten Änderungen den zweiten Schritt.

- Die markantesten Neuerungen betrafen den Süden des Netzes. Die Linie 4 bedient in Nidau neu das Beundenquartier und zwar oberleitungslos mit Batterie-Trolleybussen. In Port wiederum ist die Linienführung stark vereinfacht worden und besser verständlich.
- Die legendäre Trolleybuslinie 3 erhielt eine Neuauflage, wenn auch mit ganz anderer Streckenführung: Nach einer Batterie-Runde im Mööslacker gehts zum Bahnhof Biel und von dort via Dufourstrasse und Bahnhof Mett ins Vorhölzli. Dies bot auch Gelegenheit für eine Neuorganisation des Angebots in Mett.
- Eine kleine aber wichtige Änderung betraf die Linie 1, die neu in beiden Richtungen über die Heilmannstrasse geführt wird. Die traditionsreichen Haltestellen «Bellevue» und «Juraplatz» entfielen. Auf Wunsch des Stadtrats wurde die Haltestelle «Mühlebrücke» neu in «Altstadt» umbenannt.

Um das Fahrpersonal für die Umstellung fit zu machen, wurden im November Schulungen durchgeführt, welche sämtliche Änderungen beinhalteten und ganz besonders die Themen «Netzkenntnisse» und «Oberleitungsloser Betrieb» behandelten.

## Bauliche Massnahmen

Die grossen Umstellungen hatten auch eine ganze Reihe von baulichen Massnahmen zur Folge, welche mehrheitlich im Herbst ausgeführt wurden.

- In Nidau wurde der Wendeplatz der Endhaltestelle «Burgerallee» erstellt. Verantwortlich dafür war die Gemeinde Nidau. Im Beundenquartier, welches erstmals von Bussen bedient wird, entstanden mehrere Haltestellen.
- Auch am anderen Ende der Linie 4 gibt es Richtung Vorhölzli eine oberleitungslose Strecke; zudem eine neue Haltestelle «Flurweg». Die Linie 4 ersetzt, wenn auch in beide Richtungen über den Mettlenweg, die vorherige Linie 7.
- Die zusätzliche Fahrleitung in der Heilmannstrasse machte neue Masten erforderlich. Wegen einer Einsprache des «Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung» (ISOS) mussten sie am Standort der alten erstellt werden, was das Projekt unerwartet verzögerte und verteuerte. Die strassenbaulichen Arbeiten lagen im Verantwortungsbereich der Stadt.
- Ein Abtausch der Endhaltestellen und die neuen Linienführungen der Trolleybuslinien machten auch am Orpundplatz das Stellen neuer Masten und einen Umbau der Fahrleitung nötig.

Hingegen konnte auch 2020 der Betrieb mit den Batteriebusen auf der Linie 9 nicht aufgenommen werden. Zwar wurde im August die Baubewilligung für die Ladestation in der Linde erteilt, aber danach warteten VB und ESB auf die Kreditfreigabe für die Anpassung der Strasse und der Haltestelle durch den Stadtrat.

## Kommunikation gelungen

Öffentlich kommuniziert wurden die Änderungen mit flächendeckenden Printprodukten sowie online und natürlich in den Bussen selbst. Als besonders effizient erwies sich ein bereits zum zweiten Mal eingesetzter, so genannter Mantel: Die regional in grosser Auflage gestreute Gratiszeitung Biel-Bienne wurde mit einem im Look der Zeitung gestalteten Umschlag verschickt, welcher alle wichtigen Änderungen erklärte und natürlich auch den neuen Linienplan vorstellte.

Auch die Pressekonferenzen und Medienmitteilungen haben die gewünschte Wirkung erzielt. Die Berichterstattung in den lokalen Medien war durchs Band wohlwollend und positiv.

## Erste Bilanz: erfreulich

Die Umstellung selber ist insgesamt problemlos geglückt, und das neue Netz schien sich in den ersten Tagen bestens zu bewähren. Auch wenn in Rechnung gestellt werden muss, dass nach wie vor viel weniger Verkehr herrscht und den Fahrplänen die eigentliche Bewährungsprobe noch bevorsteht, darf von einem grossen Erfolg gesprochen werden.

Auch beim Publikum scheinen die Änderungen gut angekommen zu sein. Jedenfalls hielten sich die Reklamationen im erwarteten Ausmass und konnten rasch beantwortet werden. Einige Leserbriefe in den lokalen Zeitungen waren sogar des Lobes voll.

Auch für den Kanton und die Gemeinden konnten mit dem neuen Netz gute Lösungen gefunden werden. Insgesamt hat der öffentliche Verkehr in unserer Region einen bedeutenden Schritt getan.

Besonders erfreulich ist aber, dass die angestrebten Verbesserungen für das Fahrpersonal Wirkung zeigen. Insbesondere das Verhältnis zwischen Fahr- und Wendezeiten hat sich zugunsten der Wendezeiten verschoben. Die ersten Rückmeldungen von Fahrerinnen und Fahrer waren denn auch sehr positiv.

## Learnings

Bei einer derart grossen Umstellung ist nicht erstaunlich, dass es auch einige Schwierigkeiten gab. So etwa mit dem Ladestand der Busse auf Linie 4, bei der das Ein- und Ausruten an anderer Stelle erfolgt als ursprünglich vorgesehen. Und weil zudem die Wendezeit im Vorhölzli kürzer ausfiel als geplant, sind die Busse insgesamt weniger lange an der Leitung, was zu geringeren Ladeständen führt.

Auch gab es einige Probleme mit den Echtzeitinfos an den Haltestellen wie auch in den Bussen selbst; das Ausmass der entsprechenden Vorkehrungen war von einem Lieferanten offenbar unterschätzt worden. Zum Glück hat man das Problem kommen sehen und dank einem Grosseinsatz in der Betriebsplanung weitgehend auffangen können. So oder so stellt das Gelingen der Umstellung auch der Zusammenarbeit der Abteilungen «Betrieb» und «Markt & Planung» ein erfreuliches Zeugnis aus. Die Schwierigkeiten rund um die Echtzeitdaten betrafen auch die Website und die VB-App. Hier waren vor allem die vielen Schnittstellen ein Problem, so dass die Daten am ersten Tag zunächst nicht zur Verfügung standen. Immerhin konnten die Programme innert Stunden zum Laufen gebracht werden.

# EIN NEUES NETZ ENTSTEHT NAISSANCE D'UN NOUVEAU RÉSEAU

Les changements mis en œuvre en décembre 2020 sont allés bien au-delà des changements d'horaires habituels. Ils ont affecté le réseau dans son ensemble et ont été encore plus importants que ceux mis en œuvre à la fin de 2017. Un nouveau réseau a pratiquement été créé. Bien sûr, les préparatifs ont demandé beaucoup de temps, d'énergie et de nerfs. Mais le grand changement a été un succès.

## La seconde étape

La base de ces changements est la décision d'appel d'offres du Grand Conseil du canton de Berne de 2017. Les mesures introduites à la fin de la même année, ont constitué la première étape, les changements initiés en 2020, la seconde.

- Les nouveautés les plus importantes concernaient le Sud du réseau. La ligne 4 dessert désormais le quartier de Beunden à Nidau sans ligne aérienne, au moyen de trolleybus à batterie. À Port, en revanche, le tracé est grandement simplifié et plus compréhensible.
- La légendaire ligne de trolleybus 3 existe à nouveau, mais avec un itinéraire complètement différent. Après un trajet en mode batterie au Petit-Marais, elle va à la gare de Bienne et de là, par la rue Dufour et la gare de Mâche, jusqu'à Bois-Devant. Cela a également permis de réorganiser l'offre à Mâche.
- Un changement mineur mais important concerne la ligne 1, qui passe désormais dans les deux sens par la rue Heilmann. Les arrêts bien connus « Bellevue » et « Place du Jura » ont été supprimés. À la demande du Conseil de Ville, l'arrêt « Pont-du-Moulin » a été rebaptisé « Vieille Ville ».

Afin de préparer le personnel roulant au changement, des cours ont été organisés en novembre, qui ont couvert l'ensemble des changements et en particulier les thèmes de la « connaissance du réseau » et de « l'exploitation sans caténaire ».

## Mesures de construction

Les grands changements ont également entraîné toute une série de mesures de construction, dont la plupart ont été réalisées en automne.

- À Nidau, une aire de manœuvre a été construite au terminus « Burgerallee ». C'est la commune de Nidau qui en était responsable. Dans le quartier du Beunden, qui est desservi par les bus pour la première fois, plusieurs arrêts ont été construits.
- À l'autre extrémité de la ligne 4, il y a également une voie sans caténaire en direction de Bois-Devant ; en outre, il y a un nouvel arrêt « Chemin des Champs ». La ligne 4 remplace, dans les deux sens via le chemin de Mettlen, l'ancienne ligne 7.
- La caténaire supplémentaire à la rue Heilmann a demandé la construction de nouveaux mâts. En raison d'une opposition de l'ISOS (Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse), ils ont dû être érigés au même endroit que les anciens, ce qui a retardé et renchéri le projet de manière inattendue. Les travaux de construction de la route étaient à la charge de la Ville.
- Le remplacement des terminus et les nouvelles lignes pour trolleybus ont exigé l'installation de nouveaux mâts et la transformation des caténaires à la place d'Orpond.

En revanche, l'exploitation avec des bus à batteries sur la ligne 9 n'a pu être lancée en 2020. Bien que le permis de construire pour la station de charge aux Tilleuls ait été accordé en août, les Tpb et ESB ont ensuite attendu l'approbation du crédit par le Conseil de Ville pour l'adaptation de la rue et de l'arrêt.

## Une communication réussie

Les changements ont été communiqués au public au moyen de produits imprimés complets, ainsi qu'en ligne et, bien sûr, dans les bus eux-mêmes. La « couverture », utilisée pour la deuxième fois, s'est révélée particulièrement efficace : le journal gratuit BIEL BIENNE, largement diffusé dans la région, a été envoyé avec une couverture conçue dans le style du journal, qui expliquait tous les changements importants et présentait bien sûr le nouveau plan de réseau.

La conférence et les communiqués de presse ont également eu l'effet escompté. La couverture dans les médias locaux a été positive et favorable.

## Premier bilan : positif

La transition s'est globalement bien déroulée et le nouveau réseau a semblé faire ses preuves dès les premiers jours. Même s'il faut tenir compte du fait que le trafic est moins dense actuellement pour mettre les nouveaux horaires à l'épreuve, on peut dire que le changement a été un grand succès.

Les changements semblent également avoir été bien accueillis par le public. En définitive, le nombre de plaintes est resté dans la fourchette prévue et a pu être traité rapidement. Certaines lettres de lecteurs dans les journaux locaux étaient même pleines d'éloges.

De bonnes solutions ont également été trouvées pour le Canton et les communes avec le nouveau réseau. Dans l'ensemble, les transports publics de notre région ont fait un grand pas en avant.

Cependant, il est particulièrement réjouissant de constater que les améliorations ciblées pour le personnel roulant ont un effet favorable. En particulier, le rapport entre les temps de conduite et de battement a évolué en faveur de ces derniers. Les premières réactions des chauffeurs ont été très positives.

## Enseignements

Avec un changement aussi important, il n'est pas surprenant qu'il y ait eu aussi quelques difficultés. Par exemple avec l'état de charge des bus sur la ligne 4, où les perches sont montées et descendues à un endroit différent de celui prévu à l'origine. Et comme le temps de rotation à Bois-Devant a également été plus court que prévu, les bus restent moins longtemps sur la ligne, ce qui entraîne des niveaux de charge plus faibles.

Il y a également eu quelques problèmes avec les informations en temps réel aux arrêts de bus ainsi que dans les bus eux-mêmes ; l'étendue des mesures correspondantes avait apparemment été sous-estimée par un fournisseur. Heureusement, on a vu venir le problème et, grâce à un effort important dans la planification, il a été largement résolu. Quoi qu'il en soit, le succès du changement est également dû à la coopération entre les services « Exploitation » et « Marché et planification ».

Les difficultés liées aux données en temps réel ont également affecté le site web et l'application des Tpb. Ici, les nombreuses interfaces ont constitué un problème particulier, de sorte que les données n'étaient pas disponibles le premier jour. Néanmoins, les programmes étaient opérationnels en quelques heures.

# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS

## Auswirkungen der Krise

Das Jahr 2020 war im Bereich Markt & Planung nahezu ausschliesslich geprägt von den Vorbereitungsarbeiten auf den grossen Fahrplanwechsel einerseits und den Massnahmen angesichts der Pandemie andererseits.

Corona und die Folgen  
Letztere führten aber bereits zu einem Nachdenken über die mittel- und langfristigen Auswirkungen der Corona-Krise. Welche Verschiebungen im Mobilitätsverhalten sind als Folge der Pandemie zu erwarten? Viele Menschen haben beispielsweise erlebt, dass Home-Office bei ihrer Tätigkeit problemlos möglich ist. Könnte diese Gewöhnung Bestand haben und das Pendelverhalten beeinflussen?

Angesichts der ÖV-Warnungen, die besonders im Frühling laut wurden, sind zudem viele aufs Velo oder auf E-Bikes umgestiegen (Fahrradhändler haben entsprechend gute Geschäfte gemacht). Wenn sie dabei bleiben, dürfte auch das zu tieferen Fahrgastzahlen führen; beziehungsweise zu einer verschärften Streuung der Gäste. Denn klassischerweise wechseln viele vom Zweirad auf ÖV, sobald Regen oder gar Schnee fällt.

- Wie könnte man auf Ebene Fahrplan auf solche Verhaltensänderungen reagieren?
- Wie soll der öffentliche Verkehr auf Sortimentssseite auf ein verändertes Pendelverhalten reagieren?
- Welche noch nicht ausgeloteten Angebote zwischen Einzel-fahrkarte und Abonnement könnten interessant sein?

Weitere Themen  
Von der Corona-Krise etwas in den Hintergrund gedrückt wurden die Auswertungen des Testbetriebs «sowiduu». Das On-demand-Shuttle-Angebot, welches in der Region Ipsach-Bellmund-Port-Brügg die vielzitierte letzte Meile abdeckte und das bei den Testpersonen auf sehr viel Gegenliebe gestossen war, stellte durchaus einen Beitrag zur künftigen Ausgestaltung einer Alternative zum privaten PKW dar. Eine unmittelbare Weiterentwicklung scheiterte aber letztlich an den rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Die Frage der Zukunft lautet scheinbar einfach: Wie finanziert man derartige Angebote?

Wie partnerschaftlich die VB auch mit unmittelbaren Mitbewerbern verkehren, zeigt das Beispiel der Ticketautomaten, welche aus den Gelenk-Dieselbussen ausgebaut worden sind: Ein Teil davon ist nun bei bei der ASM im Einsatz, welche ja die eine oder andere Linie von den VB erobert hat. Den Steuerzahler dürfte derart kooperatives Verhalten freuen!

| Verkehrserträge in CHF <sup>1)</sup>                 | 2020                 | 2019                  |
|------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Tarifverbund Libero                                  | 67,1% / <b>7'999</b> | 75,8% / <b>12'827</b> |
| Nationaler Verkehr (GA, Halbtax, FVP usw.)           | 29,7% / <b>3'537</b> | 23,4% / <b>3'965</b>  |
| Andere Verkehrserträge (Zuschläge, Velotickets usw.) | 3,2% / <b>378</b>    | 0,7% / <b>121</b>     |
| <b>TOTAL</b>                                         | <b>11'914</b>        | <b>16'914</b>         |

1) Vor Abgrenzung überjähriger Fahrausweise

## Effets de la crise

*Dans le département Marché et planification, l'année 2020 a été presque exclusivement marquée par les préparatifs du grand changement d'horaire d'une part et les mesures en vue de la pandémie d'autre part.*

## La Covid-19 et les conséquences

*Ces dernières ont cependant déjà conduit à une réflexion sur les effets à moyen et long terme de la crise de Covid-19. Quels sont les changements de comportement en matière de mobilité auxquels on peut s'attendre à la suite d'une pandémie ? Par exemple, de nombreuses personnes ont fait l'expérience de la facilité du télétravail. Cette habitude pourrait-elle perdurer et influencer le comportement des pendulaires ?*

*En outre, en raison des importantes consignes d'éviter l'utilisation des transports publics, de nombreuses personnes se sont tournées vers le vélo ou l'e-bike (les vendeurs de vélos ont fait de bonnes affaires en conséquence). S'ils s'y tiennent, cela risque également d'entraîner une baisse du nombre de passagers, ou plutôt une dispersion accrue de ceux-ci. Car traditionnellement, de nombreuses personnes délaissent le vélo au profit des transports publics dès qu'il pleut ou, pire, qu'il neige.*

- Comment réagir à de tels changements de comportement au niveau des horaires ?*
- Comment les transports publics doivent-ils réagir par l'offre de produits à une modification du comportement des pendulaires ?*
- Quelles offres encore inexplorées entre le billet simple et l'abonnement pourraient être intéressantes ?*

## Autres sujets

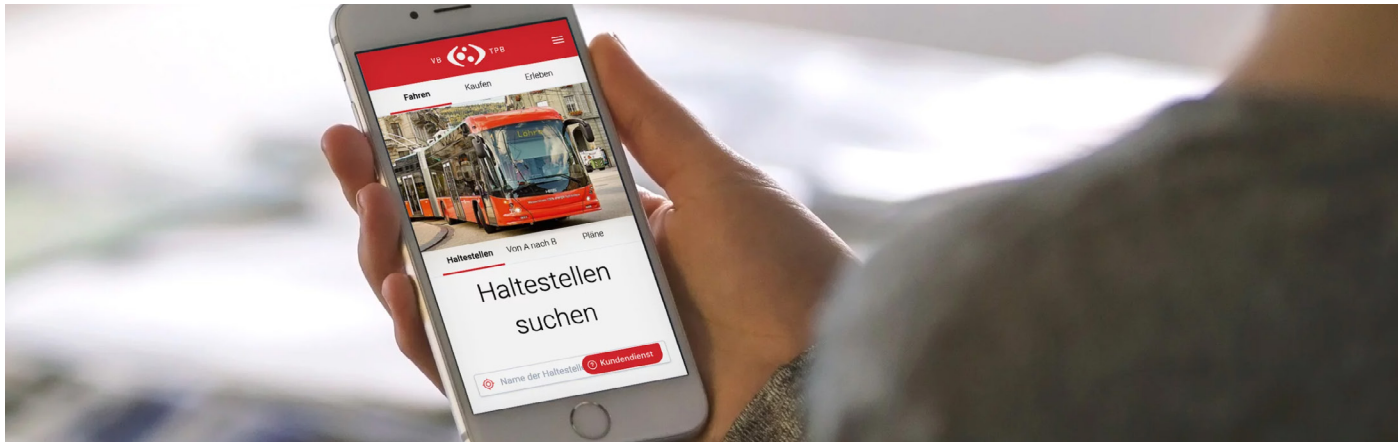
*La crise de la Covid-19 a quelque peu relégué au second plan l'évaluation de l'exploitation test du « sowiduu ». Le service de navette à la demande, couvrant le dernier kilomètre, a été très apprécié dans la région d'Ipsach–Bellmund–Port–Brügg. Il a rencontré un grand succès auprès des personnes ayant testé ce service. Cela a contribué à la conception future d'une alternative à la voiture privée. Cependant, la poursuite immédiate du développement a finalement échoué en raison des conditions juridiques et financières. La question pour l'avenir semble être simple : comment financer de telles offres ?*

*L'exemple des distributeurs automatiques de billets, qui ont été retirés des autobus articulés, montre que les Tpb coopèrent également avec des concurrents directs : ils sont maintenant utilisés par Aare Seeland Mobil, qui a repris l'une ou l'autre ligne des Tpb. Les contribuables devraient se réjouir d'un tel comportement coopératif !*

| Recettes du transport en CHF <sup>1)</sup>                       | 2020                 | 2019                  |
|------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Communauté tarifaire Libero                                      | 67,1% / <b>7'999</b> | 75,8% / <b>12'827</b> |
| Transport national (AG, demi-tarif, FVP, etc.)                   | 29,7% / <b>3'537</b> | 23,4% / <b>3'965</b>  |
| Autres recettes de transport (supplément, tickets de vélo, etc.) | 3,2% / <b>378</b>    | 0,7% / <b>121</b>     |
| <b>TOTAL</b>                                                     | <b>11'914</b>        | <b>16'913</b>         |

1) Avant provision pour les titres de transport de plus d'un an

# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS



## Neue Lösungen, neues Sitzungszimmer

Das Grossprojekt Fahrplanumstellung und die Herausforderungen, welche das COVID-Jahr mit sich brachten, haben auch die Kommunikationsabteilung der VB auf Trab gehalten. Aber ganz nebenbei sind weitere wichtige Projekte realisiert worden – namentlich im digitalen Bereich.

Möglichst alle erreichen: Intranet  
Mitte Jahr konnte die seit 2013 betriebene Intranetlösung ersetzt werden. Die neue Version ist responsive, kann also auch auf dem Mobiltelefon verwendet werden. Zudem ist sie interaktiv, so dass die Mitarbeitenden nicht nur Infos beziehen, sondern auch eigene Beiträge und Stories platzieren und diejenigen von Kolleginnen und Kollegen « liken » können – eine Art firmeninternes Facebook also. Darüber hinaus gibt es einen Bereich Unternehmenskompass, in dem die Unternehmenswerte inszeniert und erlebbar gemacht werden sollen.

Das neue VB-Intranet – realisiert mittels der von der Berner Firma «isolutions» entwickelten Applikation «ahead» – soll zu einem Ort der Begegnung und des Austauschs werden. In einer ersten Phase wurden rund 85% aller Mitarbeitenden erreicht. Das Ziel sind aber selbstverständlich 100 Prozent.

Konsequent aus Kundensicht: Website  
«Was lange währt, ist endlich online» — so kommentierte die Mitarbeiterzeitschrift «Connect» im August 2020 die Aufschaltung der neuen VB-Website. In der Tat hat dieses Projekt einiges an Zeit, Ressourcen und Nerven in Anspruch genommen. Dafür erfüllt die neue Site hohe Ansprüche.

Wichtig beim Redesign war in allererster Linie die Kundensicht. Das ist mit ein Grund, warum die Seite unter «Mobile-First»-Gesichtspunkten gestaltet worden ist. Denn volle 80% der Zugriffe erfolgen via Smartphone.

Ebenfalls hohe Priorität wurde der Anforderung zugewiesen, Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen. Die Site soll für die Fahrgäste ein sinnvolles, einfach zu bedienendes und vor allem verlässliches Tool sein. In Zukunft sollen deshalb auch Störungsmeldungen in Echtzeit dargestellt werden. Wie die Intranetlösung ist auch die neue VB-Website ein regionales Produkt, bei dessen Schaffung eine Vielzahl von Experten aus der Region beteiligt gewesen sind.

Sitzungszimmer und Büroraum  
Im oberen Stock des Bürotrakts wurde 2020 weiter umgebaut. Anstelle des alten, modular verwendbaren Sitzungszimmers entstand neu eine fixe Installation in Form eines grossen und mit moderner Infrastruktur ausgestatteten Raums, welcher perfekt auf die Bedürfnisse seiner Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet ist – auch wenn er im Zeitalter von Corona seine Zwecke bisher nur marginal erfüllen konnte. Er wird ergänzt durch ein kleines Glasbesprechungszimmer.

Eigentlicher Hintergrund dieser Aktivitäten war die Schaffung von vier neuen Büroarbeitsplätzen.

## Nouvelles solutions, nouvelle salle de conférence

*Le grand projet de changement d'horaire et les défis posés par l'année de la Covid-19 ont également mis le service de communication des Tpb sur la sellette. Mais en cours de route, d'autres projets importants ont été réalisés, notamment dans le domaine numérique.*

*Atteindre le plus grand nombre de personnes possible : intranet  
Au milieu de l'année, la solution intranet qui fonctionnait depuis 2013 a été remplacée. La nouvelle version est réactive, ce qui signifie qu'elle peut également être utilisée sur les téléphones portables. Elle est également interactive, de sorte que le personnel peut non seulement obtenir des informations, mais aussi placer ses propres messages et histoires et « liker » ceux de leurs collègues : une sorte de Facebook interne. En outre, il existe une zone « boussole d'entreprise » où les valeurs de l'entreprise doivent être mises en scène et rendues tangibles.*

*Le nouvel intranet des Tpb, mis en œuvre à l'aide de l'application « ahead » développée par la société bernoise isolutions, se veut un lieu de rencontre et d'échange. Dans une première phase, environ 85 % de tout le personnel a été atteint. L'objectif, cependant, est bien sûr de 100 %.*

*Cohérence pour la clientèle : site web  
Nous avons su attendre, et il est enfin en ligne : c'est ainsi que la revue du personnel « Connect » a commenté le lancement du nouveau site web des Tpb en août 2020. En effet, ce projet a nécessité beaucoup de temps, de ressources et de nerfs. En contrepartie, le nouveau site répond à des exigences élevées.*

*Le point de vue de la clientèle a été le facteur le plus important de la refonte. C'est l'une des raisons pour lesquelles le site a été conçu en tenant compte de l'aspect « le mobile d'abord ». Car 80 % des accès se font via un smartphone.*

*Une grande priorité a par ailleurs été accordée à l'exigence de fournir des données en temps réel. Le site doit être un outil utile, facile à utiliser et surtout fiable pour les passagers. À l'avenir, les annonces de dérangements seront donc également affichées en temps réel. Tout comme la solution intranet, le nouveau site web des Tpb est également un produit régional, dans la création duquel un grand nombre d'experts locaux ont été impliqués.*

*Salle de conférence et bureaux  
L'étage supérieur de l'aile des bureaux a fait l'objet d'une nouvelle transformation en 2020. Au lieu de l'ancienne salle de conférence modulaire, une nouvelle installation fixe a été créée sous la forme d'une grande salle équipée d'une infrastructure moderne, parfaitement adaptée aux besoins de ses utilisateurs, même si elle n'a pu remplir ses fonctions que de manière marginale à l'ère de la Covid-19. Elle est complétée par une petite salle de réunion vitrée.*

*Le contexte réel de ces travaux était la création de quatre nouveaux postes de travail.*

# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS

## Organisationsentwicklung

Neben den Turbulenzen, welche das Corona-Jahr mit sich brachte, und den Anforderungen, welche die Vorbereitung des Fahrplanwechsels auch an den Betrieb stellte, beschäftigte sich dieser Bereich 2020 vor allem mit der Organisationsentwicklung. Nicht weniger als 12 Workshops hat es gebraucht, um die Leitplanken des gross angelegten Projekts festzulegen.

Führungsarbeit  
Angeboten hat sich das Projekt «Organisationsentwicklung Betrieb» aus verschiedenen Gründen. Zum einen war die Zeit, die für Führungsarbeit zur Verfügung stand, viel zu kurz. Darüber hinaus war zu wenig klar, wer welche Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen hat. Und schliesslich waren alle Prozesse nach Einschätzung des Leiters Betrieb auf einem völlig veralteten Stand, beispielsweise kaum digitalisiert. Eines der wichtigsten Ziele war aber, den Vorgesetzten mehr Zeit für Führungsarbeit zur Verfügung zu stellen. Sie sollen die Möglichkeit erhalten, sich Anliegen anzuhören, Aus- und Weiterbildungen gezielt zu planen und technischen Rückmeldungen nachzugehen. Auch sollen sie in Zukunft besser Bescheid wissen über die Wünsche und Sorgen der Crewmitglieder.

Projektgruppe  
In der Projektgruppe waren Kader- und Fachkader- aber auch normale Mitarbeitende vertreten. Man hat versucht, in einer Prozesslandschaft zu denken und die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Abläufe zu definieren. Im Mai war man soweit die Ideen umzusetzen, seit September sind alle entsprechenden Stellen besetzt. Dabei war man sich bewusst, dass diese Änderungen ihrerseits Prozesse sind, die Zeit brauchen. Aber sie sollen künftig zunehmend zu einer Kultur der Kommunikation, der Mitsprache, der Mitverantwortung und der Eigenverantwortung beitragen.

Teamleiter und Coaches  
Augenfällig sind die neuen Teamgrössen: Es gibt nun neun statt nur sechs Teamleiter, dadurch Teams von höchstens 20 Personen und dadurch eine bessere Betreuung und Begleitung. Die Teamleiter haben jetzt anderthalb Tage pro Woche Zeit für die Begleitung einzelner Mitglieder und die Teambetreuung. Dazu kommt ein Tag pro Woche für fachliche Arbeit.

Die Coaches betreuen ihrerseits jeweils drei Teamleiter und funktionieren als Abteilungsleiter. Dabei setzt der Betrieb auf eine Mischung zwischen altbewährten und frischen Kräften. Wobei auch ein Augenmerk darauf gerichtet wurde, dass genügend Bezug zum Fahrdienst besteht. Alle Teamleiter sind ihrerseits Fahrer, auch die Coaches sind regelmässig auf die Strecke, und sogar Betriebsleiter Olivier Knuchel ist bisweilen am Steuer anzutreffen.

Mit wöchentlichen Workshops zum Thema «Aufgaben – Kompetenzen – Verantwortung» wird die neue Struktur weiter verfeinert.

Weitere Themen  
Die neue Leitstelle, die sich seit Ende 2019 bestens bewährt, wurde anfangs Jahr mit neuer Software ausgestattet. Eine solche Umstellung im operativen Bereich ist natürlich immer eine heikle Angelegenheit. Aber die Einführung ist ebenso gelungen, wie die zugehörigen Lernprozesse.

Abgeschlossen werden konnten die Gespräche mit den Gewerkschaften zum Thema Zeitsaldi. Insbesondere wurde vereinbart, dass Mitarbeitende, die zur Corona-Risikogruppe gehörten, nur einen Teil als Überzeit hergeben müssen. Weiter sollen künftig übers Jahr keine Minderarbeitszeiten resultieren.

Und schliesslich erfolgte im Mai ein BAV-Audit zum Thema Anwendung des Arbeitszeitgesetzes. Das Resultat lässt sich so zusammenfassen: Vieles ist bereits gut, einiges muss noch verbessert werden. So mussten beispielsweise die Pikettdienstregeln angepasst werden – eine Aufgabe, die in der Folge erledigt wurde und nun als Anhang des Gesamtarbeitsvertrags figuriert. Auch soll künftig die Kompensation von Überzeit konsequent innerhalb von 12 Monaten erfolgen.

## Développement organisationnel

*En plus des turbulences liées à l'année Corona et des exigences pour la préparation du changement d'horaire, l'exploitation s'est également penchée sur le développement de son organisation. Il a fallu pas moins de 12 ateliers pour définir les lignes directrices de ce gros projet.*

*Travail de gestion  
Le projet « Développement organisationnel d'exploitation » a été proposé pour diverses raisons. D'une part, le temps à disposition pour le travail de direction était bien trop court. De plus, il n'était pas indiqué assez clairement à qui incombait les tâches, compétences et responsabilités. Et enfin, de l'avis du responsable de l'exploitation, tous les processus étaient complètement dépassés, certains à peine numérisés. L'un des objectifs les plus importants était toutefois de donner aux supérieur·e·s plus de temps pour le travail de gestion. Ils et elles doivent avoir la possibilité d'écouter les préoccupations, de planifier la formation et la formation continue de manière ciblée et d'assurer le suivi du retour d'information technique. À l'avenir, ils et elles devraient également être mieux informés des souhaits et des préoccupations des membres des équipes.*

*Groupe de projet  
Le groupe de projet comprenait des cadres et du personnel spécialisé ainsi que du personnel « normal ». Ses membres ont essayé de penser en termes de processus et de définir les responsabilités de plusieurs de ceux-ci. En mai, les idées étaient prêtes à être mises en œuvre, et depuis septembre, tous les postes concernés ont été pourvus. Nous étions conscients que ces changements étaient eux-mêmes des processus qui prenaient du temps. Mais à l'avenir, ils devraient de plus en plus contribuer à une culture de communication, de participation, de coresponsabilité et de responsabilité personnelle.*

*responsables d'équipe et coaches  
Les nouvelles tailles des équipes sont frappantes : il y a maintenant neuf responsables d'équipe au lieu de six, ce qui signifie des équipes de 20 personnes au maximum, et donc un meilleur encadrement et un meilleur soutien. Les responsables d'équipe disposent désormais d'un jour et demi par semaine pour encadrer les membres individuellement et soutenir l'équipe. En outre, il y a un jour par semaine pour les questions techniques.*

*Les coaches supervisent à leur tour trois responsables d'équipe chacun·e et fonctionnent comme des chef·fe·s de service. L'entreprise s'appuie sur un mélange d'anciens et de nouveaux membres du personnel. On a également veillé à avoir un lien suffisant avec le service de transport. Tous·tes les responsables d'équipe sont aussi chauffeurs, les coaches sont par ailleurs régulièrement en route, et même le responsable de l'exploitation, Olivier Knuchel, se retrouve parfois au volant.*

*La nouvelle structure est affinée par des ateliers hebdomadaires sur le thème « Tâches – Compétences – Responsabilité ».*

*Autres sujets  
La nouvelle centrale d'intervention, qui fonctionne bien depuis fin 2019, a été équipée d'un nouveau logiciel au début de l'année. Un tel changement dans le domaine opérationnel est bien sûr toujours délicat. Mais l'introduction a été tout aussi réussie que les processus d'apprentissage associés.*

*Les discussions avec les syndicats sur le sujet des soldes de temps de travail ont été conclues. Il a notamment été convenu que le personnel appartenant au groupe à risque en ce qui concerne la Covid-19 ne devrait renoncer qu'à une partie de son temps sous forme d'heures supplémentaires. En outre, il ne devrait à l'avenir plus y avoir de temps de travail négatif sur l'année.*

*Enfin, un audit de l'OFT sur l'application de la loi sur le temps de travail a été réalisé en mai. Le résultat peut être résumé comme suit : plusieurs éléments sont déjà bons, certains doivent encore être améliorés. Par exemple, les règles régissant le service de piquet devaient être adaptées ; une tâche réglée par la suite et qui figure désormais en annexe de la convention collective de travail. À l'avenir, la rémunération des heures supplémentaires sera également versée de manière systématique dans un délai de 12 mois.*

# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS



## Magglingenbahn, Fernwärme, Langsamverkehr

In Bezug auf ökologische Aspekte war im Jahr 2020 der Höhepunkt zweifellos der Medienanlass des Bundesamtes für Verkehr, welcher die Magglingenbahn vor Ort als Leuchtturmprojekt inszenierte. Mehr dazu unter Infrastruktur und Technik.

Weitere Nachhaltigkeitsthemen

Die viel beachteten Neuerungen bei der Magglingenbahn sind nur ein Beispiel für die Nachhaltigkeitsstrategie der VB. So stammte der Strom für den Antrieb der Trolleybusse auch 2020 zu 100% aus Wasserenergie und die moderne Autobussflotte erfüllt strengste Abgaskriterien.

Ein weiteres Projekt, das diese Bestrebungen illustriert, ist der geplante Anschluss an den vom ESB betriebenen Wärmeverbund «Champagne». Dies als Ersatz für die Gasheizung im Depot, die das Ende ihres Lebenszyklus erreicht hat und vor allem nicht den Anforderungen an einen reduzierten CO<sub>2</sub>-Ausstosses entspricht. Die notwendigen baulichen Massnahmen (Giebelhalle, Glasfront) werden 2021 nochmals intensiver analysiert, nachdem sich die in einer ersten Studie veranschlagten Kosten als zu hoch erwiesen, insbesondere wegen des Denkmalschutzes, was sich die VB in der aktuellen Situation nicht leisten können. Der Anschluss an das Fernwärmeprojekt soll daher nun neu in zwei Schritten erfolgen, einer 2021, ein zweiter 2022.

Schliesslich haben sich die VB in ihrer Vorbildfunktion auch die Förderung des Langsamverkehrs auf die Fahne geschrieben. In diesem Zusammenhang wurden einige Autoparkplätze geopfert, die einem abschliessbaren Velounterstand Platz machen mussten. Vermehrt kommen VB-Mitarbeitende nämlich mit dem Fahrrad oder dem E-Bike zur Arbeit; oft mit Zweirädern, die für Diebe attraktiv sind.

## Funi Macolin, chauffage à distance, mobilité douce

Sur le plan écologique, le point fort de l'année 2020 a sans doute été l'événement médiatique organisé par l'Office fédéral des transports, qui a présenté le Funi Macolin comme un projet phare. Plus d'informations à ce sujet dans la rubrique Infrastructure et technologie.

Autres thèmes liés à la durabilité

Les innovations très médiatisées du Funi Macolin ne sont qu'un exemple de la stratégie de durabilité des Tpb. En 2020, par exemple, 100 % de l'électricité utilisée pour alimenter les trolleybus était produite à partir d'énergie hydroélectrique, et la flotte moderne de bus répond aux normes d'émission les plus strictes.

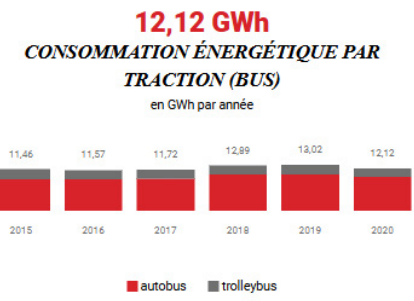
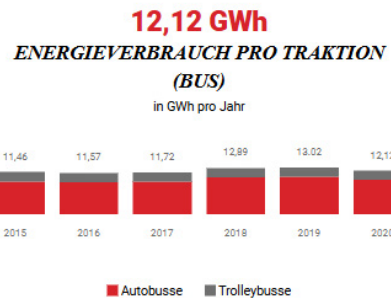
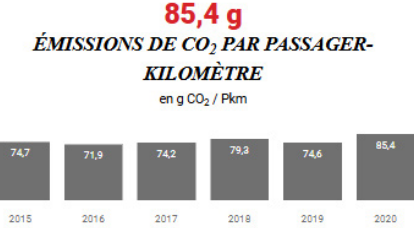
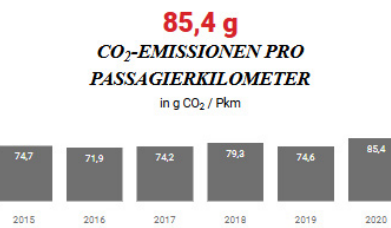
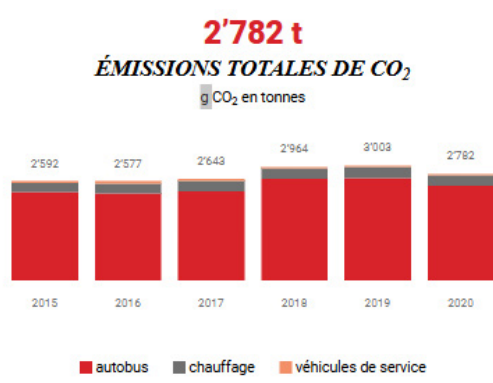
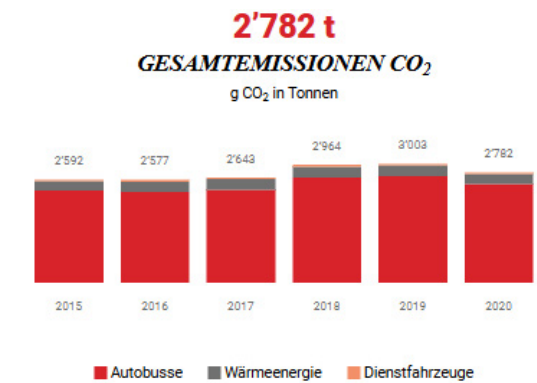
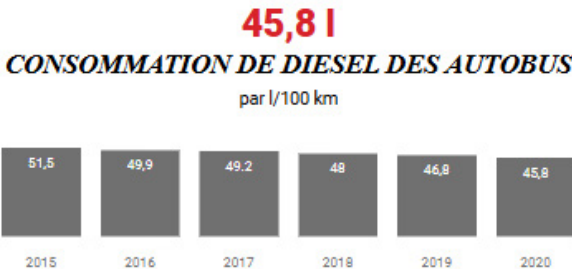
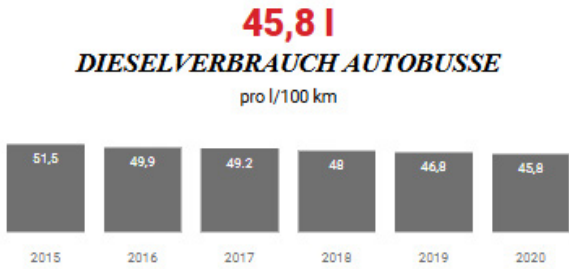
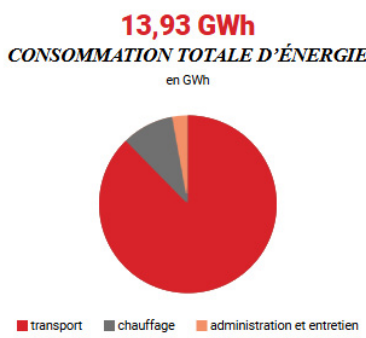
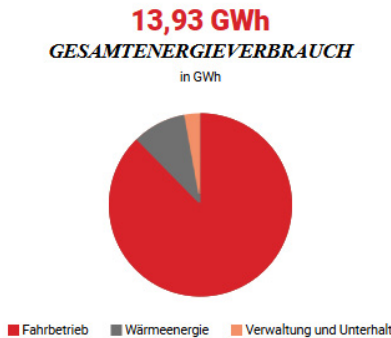
Un autre projet qui illustre ces efforts est le raccordement prévu au réseau de chauffage « Champagne » exploité par ESB. Il remplacera le système de chauffage au gaz du dépôt, qui a atteint la fin de son cycle de vie et, surtout, ne répond plus aux exigences de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Les mesures de construction nécessaires (pavillon à pignon, façade vitrée) seront à nouveau analysées de manière plus intensive en 2021, après que les coûts estimés dans une première étude se sont révélés trop élevés financièrement pour les Tpb, notamment en raison de la protection du patrimoine. Le raccordement au chauffage à distance doit donc désormais être réalisé en deux étapes, l'une en 2021, la seconde en 2022.

Les Tpb ont pris le parti de promouvoir le trafic non motorisé en tant que modèle à suivre. Dans ce contexte, quelques places de parking ont été sacrifiées pour faire place à un abri à vélos verrouillable. Les employés des Tpb se rendent de plus en plus souvent au travail à vélo ou en e-bike, souvent sur des deux-roues qui attirent les voleurs.

# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS

## Energiezahlen

## CHIFFRES RELATIFS À L'ÉNERGIE



# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS

## Kaderstellen neu besetzt

Natürlich hat das von der Pandemie geprägte Jahr auch im Bereich Human Resources für Umtriebe gesorgt. Aber auch sonst war es ein ereignisreiches Jahr, wurden doch nicht weniger als 12 Kaderstellen neu besetzt, inklusive derjenigen der Geschäftsleitung.

Alle Stellen gut besetzt  
Aber auch bei den für das Angebot entscheidenden Stellen zeigte sich das schwierige Jahr von seiner erfreulichen Seite. Weil das eine oder andere Busunternehmen Entlassungen hatte vornehmen müssen und sich auch viele Menschen auf Jobsuche die Theorie für den Fahrschein D angeeignet haben, sahen sie die VB-Rekrutierenden in einer formidablen Lage. Es gab reihenweise gute Bewerbungen und es konnten alle freien Stellen mit guten Leuten besetzt werden.

Kader, top Kader und neue Fachkräfte  
Und das gilt auch für die zu besetzenden Kaderstellen. So nahm bereits im April mit David Wandfluh ein neuer Leiter Finanzen und IT seine Arbeit auf. Dazu kamen im Rahmen der Organisationsentwicklung Betrieb insgesamt sechs neue Teamleitende und drei neue Abteilungsleitende – wobei diese Stellen teilweise intern besetzt werden konnten. Vier neue Mitarbeitende sind zu den VB gestossen, weil das InfoCenter von Tourismus Biel Seeland übernommen wurde. Schliesslich wurde gegen Ende Jahr bekannt, dass der Leiter Technik eine neue Herausforderung sucht. Demensprechend ist auch hier noch 2020 ein Rekrutierungsprozess gestartet worden.

Bye, bye Christophe  
Es war das letzte Amtsjahr von Christophe Kneuss, der den VB 25 Jahre lang als Direktor gedient hatte. Seine Verabschiedung konnte trotz Corona gebührend begangen werden. Einerseits mit einem ausführlichen Artikel in der Mitarbeiterzeitschrift Connect, in der auch einige amüsante Anekdoten nachzulesen waren; und andererseits mit einem Abschiedessen, an dem die ganze Geschäftsleitung zugegen war – mit dem nötigen Abstand selbstverständlich. Letzteres gilt auch für eine kleine Feier im Depot, wo allen Mitarbeitenden Gelegenheit geboten wurde, sich persönlich zu verabschieden.

Bonjour Christine  
Bereits lange vorher hatte man den Rekrutierungsprozess für seine Nachfolge in die Wege geleitet. Hier gab es ein mehrstufiges Verfahren, bei dem eine externe Personalberaterin eine Vorselektion gemacht hat, worauf der Selektionsausschuss mit Verwaltungsratspräsident Erich Fehr, Verwaltungsrätin Regula Rytz, besagter Personalberaterin sowie der Personalchefin der Stadt, Nathalie Leschot, einen Einervorschlag evaluierten. Die vorgeschlagene Person, Christine Maier, wurde vom Verwaltungsrat denn auch gewählt.

Christine Maier  
Aus der Nähe von Stuttgart stammend, studierte Christine Maier zunächst Wirtschaftsingenieurin mit Fachrichtung Maschinenbau in Darmstadt und Berlin. Später kamen Marketing und Finanzen in Berkeley, Kalifornien dazu.

Weiterbildungen in Executive Management und Leadership  
zwölf Jahre bei einem international tätigen Prozess- und Strategieberatungsunternehmen  
zwei Jahre bei der RUAG Aviation seit Jahren im VR der Bedag Informatik AG  
2009 bis 2020 bei den SBB, zuletzt als Leiterin Geschäftsentwicklung bei SBB Personenverkehr/ Operations in Bern

Weiterbildungen  
Durch Corona etwas ins Stocken geraten ist die seit langem verfolgte Strategie der Weiterbildung rund ums Thema «Führungsentwicklung». Nur gerade ein Kurs «schwierige Gespräche» konnte anfangs Jahr durchgeführt werden, dann wurden sämtliche Kaderanlässe und Weiterbildungen für Kader gestoppt.

Hingegen fanden die CZV-Kurse auch dieses Jahr statt. Sie galten unter anderem dem Thema Fahrtraining. Der entsprechende TCS-Kurs «Fahrtraining – Sicherheit» war intensiv und ausserordentlich lehrreich.

## Nouvelles nominations de cadres

*Bien entendu, l'année a été marquée par la pandémie, ce qui a aussi provoqué des bouleversements dans le domaine des ressources humaines. Mais l'année a également été riche en événements à d'autres égards, puisque pas moins de 12 nouveaux cadres ont été engagés, y compris une nouvelle directrice.*

*Tous les postes sont bien pourvus  
Mais l'année difficile a par ailleurs montré son côté positif en ce qui concerne les postes cruciaux pour l'offre. Parce que l'une ou l'autre compagnie de bus avait dû procéder à des licenciements et aussi parce que de nombreuses personnes à la recherche d'un emploi avaient passé le permis D, les personnes chargées du recrutement aux Tpb ont eu la tâche facile. Il y avait énormément de bonnes candidatures et tous les postes vacants ont pu être repourvus avec d'excellentes forces vives.*

*Cadres, cadre supérieur et nouvelles forces  
Tel a également été le cas pour les postes de cadre à pourvoir: En avril, David Wandfluh a pris ses fonctions de responsable Finances et IT. En outre, six responsables d'équipe et trois chefs de service ont été nommés dans le cadre du développement organisationnel de l'exploitation, certains de ces postes ayant été pourvus en interne. Quatre nouvelles employées ont rejoint les Tpb car l'InfoCenter a été repris de Tourisme Biel Seeland. En fin d'année, les Tpb ont appris que le responsable Technique était à la recherche d'un nouveau défi. En conséquence, un processus de recrutement a également été lancé pour ce poste en 2020.*

*Bye, bye Christophe  
Il s'agissait de la dernière année de Christophe Kneuss qui a été directeur des Tpb pendant 25 ans. Ses adieux ont été célébrés comme il se devait malgré la Covid-19. D'une part, avec un article détaillé dans la revue du personnel Connect, où l'on pouvait également lire quelques anecdotes amusantes; d'autre part, avec un repas d'adieu auquel toute la direction était présente, tout en respectant la distanciation nécessaire, évidemment. Ce dernier comprenait en outre une petite fête au dépôt, où tout le personnel a eu l'occasion de lui dire au revoir en personne.*

*Bonjour Christine  
Le processus de recrutement pour sa succession avait été lancé bien avant le départ de son prédécesseur: Il s'agissait d'un processus en plusieurs étapes dans lequel une consultante en personnel externe a effectué une première sélection, après quoi le comité de sélection, composé du président du conseil d'administration Erich Fehr, de Regula Rytz, membre du conseil d'administration, de la consultante susmentionnée et de Nathalie Leschot, responsable du personnel de la Ville, a évalué une unique proposition. La personne proposée, Christine Maier, a été élue par le Conseil d'administration.*

*Christine Maier  
Originaire des environs de Stuttgart, Christine Maier a d'abord étudié l'ingénierie industrielle, avec une spécialisation en génie mécanique, à Darmstadt et à Berlin. Elle y a ensuite ajouté le marketing et la finance à Berkeley, en Californie.*

*formation continue en gestion et en leadership des cadres  
douze ans dans une société internationale de conseil en stratégie et processus  
deux ans chez RUAG Aviation  
depuis des années au conseil d'administration de Bedag Informatik AG  
de 2009 à 2020 aux CFF, en dernier lieu en tant que responsable du Développement des affaires aux CFF; Transport des voyageurs / Exploitation à Berne*

*Formations continues  
La Covid-19 a quelque peu freiné la stratégie de formation continue sur le thème du « développement des compétences de cadre », qui est poursuivie depuis longtemps. Un seul cours sur les « conversations difficiles » a été organisé au début de l'année, après quoi tous les séminaires et les formations continues pour les cadres ont été arrêtés.*

*En revanche, les cours OACP ont eu lieu à nouveau cette année. Ils ont notamment abordé le sujet de la formation à la conduite. Le cours corrépondant du TCS « Formation à la conduite – Sécurité » était intensif et extrêmement instructif.*

# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS

## Kleinere Investitionen und ein Leuchtturmprojekt

Mit einer Bestellung von nicht weniger als 146 Liter Desinfektionsmittel hat der Bereich Technik bereits in der allerersten Phase auf die Pandemie reagiert. Aber auch sonst war es keineswegs ein ruhiges Jahr.

Anschaffungen trotz Corona  
Eine ganze Reihe von Investitionen wurden noch im Frühling bewilligt. Betragsmässig den Löwenanteil macht dabei die Photovoltaikanlage der Magglingenbahn aus, von der gleich die Rede sein wird. Für die Magglingenbahn wurden zusätzliche Mittel gesprochen, weil das Trasse gestopft werden musste.

Weiter wurde ein elektrischer Gabelstapler angeschafft, das Depot-Tor Nord musste ersetzt werden, ebenso wie die Weichensteuerung im Depot. Eine Luftkompressoranlage wurde beschafft und die grossen Dieseltanks revidiert.

Eine Neuorganisation der Prozesse rund um das Thema Reifen machte die Anschaffung einer Pneuprofil-Messanlage nötig, ebenso wie die eines Pumpsicherheitskäfigs. Beides dient der Sicherheit. Desgleichen eine Radwaschanlage; denn auf der Felgeninnenseite sammelt sich sehr viel Staub, der nicht eingeatmet werden sollte.

Ebenfalls der Sicherheit – aber auch der Effizienz – dient ein neues Tanksystem mit RFID-Erkennung, desgleichen ein Kraftstoffrolley, welcher für das Tanken der Trolleybus-Notfallaggregate gebraucht wird.

Schliesslich wurden die baulichen Massnahmen im Verwaltungsgebäude mit dem Umbau des Sitzungszimmers abgeschlossen.

Verbesserungen für den Fahrgast  
Fast alle Veränderungen, die der neue Netzplan mit sich bringt, dienen unmittelbar der Verbesserung des Angebots. Aus Sicht der Technik besonders interessant sind die Optimierungen der Fahrleistungen an der Heilmannstrasse, wo die Busse nun synchron fahren (und deshalb ein Fahrzeug eingespart werden konnte, welcher in die Entwicklung des Angebots reinvestiert wurde) und am Orpundplatz, wo die Möglichkeit besteht, zwei zusätzliche Weichen einzusetzen, was die Flexibilität für die Zukunft erhöht.

Magglingenbahn als Leuchtturmprojekt  
Besonders viel Beachtung fand auch im Berichtsjahr die Magglingenbahn. Am 24. September lud nämlich das Bundesamt für Verkehr (BAV) zu einem Medienanlass, an dem die sanierte Bahn als Beispiel gefeiert wurde. Im Rahmen des Programms «Energiestrategie im öffentlichen Verkehr» zeige die Standseilbahn Biel-Magglingen auf, wie vielseitig Stromsparmassnahmen sein können. Im Fokus stand die einzigartige Kombination von rekuperierter Bremsenergie mit Solarstrom, welche eine kleine Weltneuheit darstellt: Schon seit der Sanierung 2019 wird die beim Abbremsen erzeugte Energie in einer Batterie zwischengespeichert. In diesen Zwischenspeicher fliesst nun auch die überschüssige Energie der neu gebauten Solaranlage. Sie kann übers Jahr gesehen rund einen Viertel der nötigen Traktionsenergie liefern. Zusätzlich wird mit dem Strom der Anlage der konstante Bedarf (Seiltrieb, Beleuchtung, Heizung usw.) gedeckt. Ist der Zwischenspeicher voll, kann die Überproduktion ins Netz gespiesen werden.

Dass «mit Bremsenergie den Berg hoch» gefahren werden kann, wurde in der Berichterstattung vielfach zitiert. Die Kunde dieses innovativen Projekts der Verkehrsbetriebe erreichte nicht nur in die ganze Schweiz, sondern stiess auch im Ausland auf Beachtung. Jedenfalls erhielt die Magglingenbahn seither Besuch aus der ganzen Welt. Offenbar wollen alle wenigstens die zweiten sein, wie Raphaël Schlup, Leiter Betrieb und Technik der VB-Bahnen, scherzhaft anmerkte.

Solarstrom  
Die auf dem Dach der Bergstation Magglingen installierte Photovoltaikanlage konnte Mitte September in Betrieb genommen werden und liefert seither verlässlich Energie. Konzipiert ist die Anlage für eine Jahresproduktion von 43'000 kWh, eine Energiemenge, mit der man mehr als zehn Schweizer Durchschnittshaushalte speisen könnte. Dank dieser eigenen Produktion sollen die Energiekosten der Bahn um 30% reduziert werden.

| Fahrzeugflotte        | Inverkehrsetzung |
|-----------------------|------------------|
| <b>Trolleybus</b>     |                  |
| Wagen Nr. 91–100      | 2018             |
| Wagen Nr. 51–60       | 2008             |
| Wagen Nr. 21 Oldtimer | 1940             |

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| <b>Autobus</b>    |           |
| Wagen Nr. 160–171 | 2016      |
| Wagen Nr. 190–198 | 2016      |
| Wagen Nr. 153–158 | 2008/2009 |
| Wagen Nr. 181–186 | 2008      |

|                    |      |
|--------------------|------|
| <b>Batteriebus</b> |      |
| Wagen Nr. 201–202  | 2020 |

| Fahrzeugflotte                       | Inbetriebnahme |
|--------------------------------------|----------------|
| <b>Seilbahnen</b>                    |                |
| Magglingen Wagen 1 & 2 <sup>1)</sup> | 2001/2019      |
| Leubringen Wagen 1 & 2               | 2009           |

<sup>1)</sup>im 2019 renoviert

# HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS

## Des investissements plus modestes et un projet phare

Avec une commande de près de 146 litres de désinfectant, la Technique a répondu à la pandémie dès la première phase. Mais ce fût loin d'être une année tranquille à d'autres égards.

### Des achats malgré la Covid-19

Toute une série d'investissements ont été approuvés au printemps. La part la plus importante, en termes de montant, revient à l'installation photovoltaïque du Funi Macolin (voir plus loin) dont un crédit additionnel a également été accordé pour damer la voie. Des fonds supplémentaires ont été alloués pour le Funi Macolin, car le tracé devait être damé.

En outre, un chariot élévateur électrique a été acheté, la porte nord du dépôt a dû être remplacée, de même que le contrôle de déflecteur du dépôt. Un système de compresseur d'air a été acheté et les grands réservoirs de diesel ont été révisés.

Une réorganisation des processus relatifs aux pneumatiques a rendu nécessaire l'achat d'un système de mesure du profil des pneus et d'une cage de sécurité pour les pompes. Les deux servent à assurer la sécurité. Il en va de même pour un système de lavage des roues, car beaucoup de poussière s'accumule à l'intérieur de la jante, ce qui ne doit pas être inhalé.

Toujours dans un souci de sécurité, mais aussi d'efficacité, un nouveau système de ravitaillement en carburant avec reconnaissance RFDI (identification par radiofréquence) a été mis en place, ainsi qu'un chariot de ravitaillement en carburant, qui sert à ravitailler les unités de secours des trolleybus.

Enfin, les mesures de construction dans le bâtiment administratif ont été complétées par la transformation de la salle de conférence.

### Améliorations pour les passagers

Pratiquement tous les changements apportés au nouveau plan de réseau contribuent à améliorer l'offre. Techniquement, l'optimisation des lignes aériennes à la rue Heilmann, où les bus circulent désormais en parallèle, a permis d'économiser un véhicule réinvesti dans l'exploitation. A la Place d'Orpond, les deux aiguillages supplémentaires permettent d'augmenter la flexibilité future.

### Le funi Macolin, projet phare

Le Funi Macolin a également fait l'objet d'une grande attention au cours de l'année sous revue. Le 24 septembre dernier, l'Office fédéral des transports (OFT) a organisé un événement médiatique dans lequel les Transports publics bernois ont été mentionnés comme un exemple. Dans le cadre du programme « Stratégie énergétique dans les transports publics », le funiculaire Bienne-Macolin a démontré la polyvalence des mesures d'économie d'électricité. L'accent a été mis sur la combinaison unique de l'énergie de freinage récupérée avec l'énergie solaire, qui représente une première mondiale : déjà depuis la rénovation de 2019, l'énergie générée lors du freinage est temporairement stockée dans une batterie. L'énergie excédentaire de la centrale solaire construite cet été alimente maintenant aussi cet accumulateur intermédiaire. Au cours de l'année, il peut fournir environ un quart de l'énergie de traction nécessaire. En outre, l'électricité du système est utilisée pour couvrir les besoins constants (entraînement, éclairage, chauffage, etc.). Si l'accumulateur intermédiaire est plein, l'excédent de production peut être injecté dans le réseau.

Le fait que « l'énergie de freinage peut être utilisée pour gravir la montagne » a été largement cité dans les médias. La nouvelle de ce projet innovant des Tpb n'a pas seulement atteint toute la Suisse, mais a également attiré l'attention à l'étranger: Quoi qu'il en soit, le Funi Macolin a depuis reçu des visiteurs du monde entier. Apparemment, tout le monde veut être au moins le deuxième, comme l'a fait remarquer en plaisantant Raphaël Schlup, responsable Exploitation et Technique des funiculaires.

### Énergie solaire

L'installation photovoltaïque installée sur le toit de la station amont de Macolin a été mise en service à la mi-septembre et fournit depuis lors une énergie fiable. Le système est conçu pour une production annuelle de 43 000 kWh, une quantité d'énergie qui pourrait alimenter plus de dix ménages suisses moyens. Grâce à cette production en interne, les coûts énergétiques du funiculaire devraient être réduits de 30 %.

| Flotte de véhicules      | Mise en circulation |
|--------------------------|---------------------|
| <b>Trolleybus</b>        |                     |
| Véhicules n° 91–100      | 2018                |
| Véhicules n° 51–60       | 2008                |
| Véhicules n° 21 Oldtimer | 1940                |

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>Autobus</b>       |           |
| Véhicules n° 160–171 | 2016      |
| Véhicules n° 190–198 | 2016      |
| Véhicules n° 153–158 | 2008/2009 |
| Véhicules n° 181–186 | 2008      |

|                          |      |
|--------------------------|------|
| <b>Bus à batterie</b>    |      |
| Véhicules n° Nr. 201–202 | 2020 |

| Flotte de véhicules                  | Mise en service |
|--------------------------------------|-----------------|
| <b>Funiculaires</b>                  |                 |
| Macolin voitures 1 & 2 <sup>1)</sup> | 2001/2019       |
| Evilard voitures 1 & 2               | 2009            |

1)renovées en 2019

# DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ

## Februar:Der erste Fall Février :Le premier cas

Am 1.1.2021 tritt Christine Maier ihr Amt als Direktorin der Verkehrsbetriebe Biel an. Verwaltungsratspräsident Erich Fehr freut sich darauf, dass sie Änderungen anstossen und die VB zu einem noch schlagkräftigeren Team formen wird.

Le 28 février, le Carnaval de Bienne est annulé, et le 29, la ville apprend l'existence du premier cas de Covid-19 à Bienne. L'année prend ainsi un cours inattendu et difficile. Les Tpb avaient déjà commencé à se préparer à une épidémie en raison de la dégradation de la situation en Italie.



## März: Lockdown! Mars :Confinement !

Das InfoCenter, bis anhin zu Tourismus Biel-Seeland gehörig, wird mit seinen vier Mitarbeiterinnen Teil der Verkehrsbetriebe Biel. Damit haben Kundinnen und Kunden einen direkten Kontaktpunkt am Bahnhof Biel.

Le 16 mars, le Conseil fédéral annonce la « situation extraordinaire », un moment historique, bien que triste ! Pour les Transports publics, cela signifie toute une série de mesures, dont certaines sont assez radicales, comme l'allègement des horaires.

## April: Neuer Leiter Finanzen & IT Avril : Nouveau responsable Finances et informatique

Nach coronabedingten Lieferverzögerungen können die Angestellten der VB ihre neuen Uniformen in Empfang nehmen. Der verjüngte, sportliche und zeitgemässe Look stösst auf breite Zustimmung.

Au milieu de la pire phase de la pandémie et en plus un 1er avril, un nouveau responsable Finances et informatique, David Wandfluh, entre en fonction. Lui aussi est dans une situation extraordinaire dès le départ !



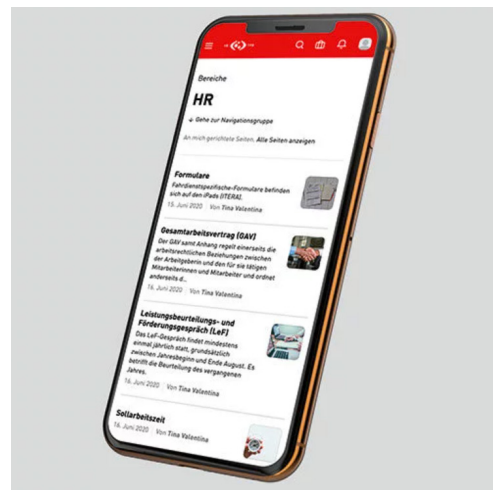
# DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF

## *L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ*

**Mai: Das Audit**  
*Mai : L'audit*

Als neuer Leiter Technik nimmt Luc Ryffel seine Arbeit auf. Er will sich insbesondere für innovative Lösungen im Verkehr einsetzen.

*Peu impressionné par la pandémie, l'Office fédéral des transports effectue un audit des Tpb sur le thème de « l'application de la loi sur le temps de travail ». Le résultat est plutôt positif, mais il y a aussi un ou deux points à améliorer:*



**Juni: Responsive und interaktiv**  
*Juin : Réactif et interactif*

Mit der Einweihung der Ladestation der Linie 9 läuten die VB am 25. Juni die Ära der Batteriebusse ein. Erich Fehr nimmt die Linie offiziell in Betrieb.

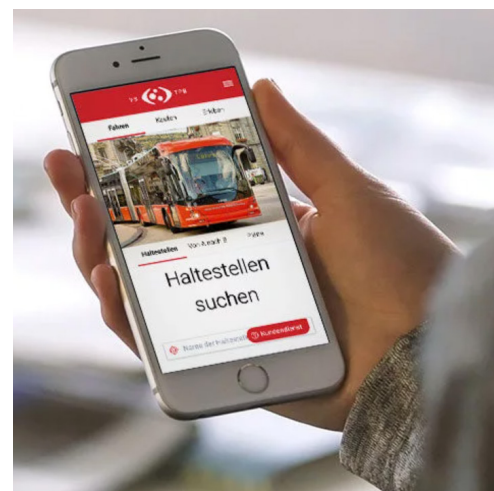
*La nouvelle solution intranet des Transports publics est réactive, ce qui signifie qu'elle peut également être utilisée sur les téléphones portables. Elle est également interactive, de sorte que le personnel peut, non seulement, obtenir des informations mais aussi apporter ses propres contributions.*



**August: Konsequenz aus Kundensicht**  
*Août : Cohérence pour la clientèle*

Vom 5. Juli bis 27. August findet die 12-Jahres-Revision der Leubringenbahn statt. Die Arbeiten erfolgen reibungslos. Als Novum wird der Ersatzbus erstmals durch die VB selber betrieben und gefahren.

*Le nouveau site web des Tpb est mis en ligne. L'expérience démontrant que 80 % des accès sont effectués à partir de téléphones mobiles, le site a été conçu dans une optique « mobile first ». Il fournit des données en temps réel et offre aux passagers un outil facile à utiliser et fiable.*



# DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF

## *L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ*

**September: Ein Leuchtturmprojekt**

*Septembre : Un projet phare*

Die VB erhalten die alle drei Jahre stattfindende Rezertifizierung nach ISO 9001:2015. Damit ist bestätigt, dass die Prozesse und Vorgaben der Verkehrsbetriebe Biel eine gute Qualität aufweisen.

*Le 24 septembre, l'Office fédéral des transports organise un événement médiatique pour célébrer le Funi Macolin en tant que projet phare. L'accent est mis sur la combinaison unique au monde de l'énergie de freinage récupérée et de l'énergie solaire. La nomination de Christine Maier en tant que nouvelle directrice est annoncée.*



**November: Leitungsteam vollständig**  
*Novembre : L'équipe de direction est au complet*

Es kommt zu einer Fahrplanreduktion aufgrund eines Personalmangels. Während insgesamt 11 Wochen wird ausserplanmässig der sogenannte Ferienfahrplan gefahren. Die Einschränkungen für die Kundschaft werden so minimal wie möglich gehalten.

*Après une longue période de préparation, le projet « Développement organisationnel de l'exploitation » peut être lancé. La nouvelle équipe de direction est au complet au 1er novembre. Au même moment, la deuxième vague de Covid-19 frappe le pays avec une force inattendue ; cette fois, les choses semblent également risquées pour les Tpb.*



**Dezember: Ein neues Netz**  
*Décembre : Un nouveau réseau*

Die Leiterin der erweiterten Stelle «Unternehmensentwicklung und Kommunikation» steht fest; sie heisst Sarah Walter.

*En 2020, le changement d'horaire du 12 décembre signifie pratiquement le démarrage d'un nouveau réseau. Il y a de nouvelles lignes, de nouveaux itinéraires et de nouveaux arrêts. Les changements les plus importants concernent le Sud du réseau, à savoir Nidau et Port. L'ère Kneuss s'achève le 31 décembre. Après avoir servi les Transports publics bernois en tant que directeur pendant 25 ans, Christophe Kneuss prend une retraite bien méritée.*



# 2020 – CORONAVIRUS UND SEINE AUSWIRKUNGEN

## 2020 – LA COVID-19 ET SES EFFETS

**Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) schliessen das Geschäftsjahr 2020 mit einem negativen Unternehmensergebnis von CHF -2'129'819 ab. Hauptgrund für diesen Verlust sind die Einflüsse, welche sich aus dem Coronavirus ergaben.**

Der Verlust ist hauptsächlich auf den Rückgang der Verkehrserträge zurückzuführen, die gegenüber dem Budget um CHF 3'178'781 oder 20,2% zurückgingen.

Die Abgeltungen der öffentlichen Hand (Kanton und Bund) stiegen gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 6,0% oder CHF 1'255'831. Grund für diese Abweichung ist der Umstand, dass der vormals kantonale Beitrag für Tarifierleichterungen zu Gunsten der Libero Verbundkasse ab 2020 neu über die Abgeltungen abgewickelt wird.

Der Personalaufwand inkl. Arbeitgeberaufwand fällt um CHF 891'204 resp. 3,9% tiefer aus als budgetiert. Hauptgrund war die vorübergehende Angebotsreduktion während des Lockdowns, welche einen teilweisen Abbau von Überstunden und damit die Auflösung von Rückstellungen für Ferien und Überzeiten von CHF 415'796 erlaubte. Weitere Gründe sind Verzögerungen bei der Besetzung von neuen Stellen, eine Abnahme der Überzeitvergütungen sowie die Reduktion der Aufwände für Aushilfen.

Der Unterhalt für Kurs- und Dienstfahrzeuge liegt mit CHF 386'199 resp. 14,5% unter Budget. Diese Gesamtabweichung liegt hauptsächlich in Minderkosten von Diesel von CHF 296'770, was einerseits auf tiefere Energiepreise und andererseits auf weniger Fahrten im Zusammenhang mit dem reduzierten Fahrplan während des Lockdowns zurückzuführen ist. Mit dem reduzierten Fahrplan sind die Kosten im Konto Unterhalt, Reparatur und Ersatzfahrzeuge tiefer ausgefallen. Zudem konnten vielfach Arbeiten an Fahrzeugen auf Garantie geleistet werden.

Von den geplanten Investitionen über CHF 7,4 Mio. wurden insgesamt rund CHF 4,1 Mio. tatsächlich realisiert (d.h. abgeschlossen oder zumindest teilaktiviert). Gründe für diese Minderaufwendungen sind spätere Aktivierungszeitpunkte, sowie die Verschiebung von Investitionsprojekten, um ein Teil der coronabedingten Ertragsausfälle zu kompensieren. Für den Fahrplanwechsel notwendige Investitionen wie die Erweiterung bzw. Anpassung der Oberleitung im Bereich der Heilmannstrasse und Orpundplatz wurden realisiert. Für die Fahrzeugflotte kaufte die VB zwei Batteriebusse, welche nächstens auf der Linie 9 zum Einsatz kommen werden. Auf das Dach der Bergstation der Magglingenbahn wurde eine Solaranlage gebaut. Für die Kunden wurde zudem die VB Webseite erneuert.

*Les Transports public biennois (Tpb) ont clôturé l'exercice 2020 avec un résultat négatif de -2'129'819 CHF. La principale raison de cette perte est l'impact de la Covid-19.*

*La perte est principalement due à la baisse des recettes des transports, qui ont diminué de 3'178'781 CHF ou 20,2% par rapport au budget.*

*Les indemnités publiques (canton et Confédération) ont augmenté au total de 6,0% ou 1'255'831 CHF par rapport à l'année précédente. Cet écart s'explique par le fait que l'ancienne contribution cantonale pour l'allègement tarifaire en faveur de la caisse de la communauté Libero est désormais traitée via les indemnités à partir de 2020.*

*Les charges de personnel, y compris les charges patronales, sont inférieures de 891'204 CHF, soit 3,9%, aux prévisions budgétaires. La raison principale est la réduction temporaire de l'offre pendant le confinement, qui a permis une réduction partielle des heures supplémentaires et donc la dissolution de provisions pour vacances et heures supplémentaires de 415'796 CHF. Parmi les autres raisons, citons le décalage dans le recrutement de nouveaux postes, la diminution de la rémunération des heures supplémentaires et la réduction des dépenses liées aux auxiliaires.*

*L'entretien des véhicules de ligne et de service a été de 386'199 CHF, soit 14,5% en dessous du budget. Cet écart global est principalement dû à la baisse des coûts du diesel de 296'770 CHF, qui peut être attribuée d'une part à la baisse des prix de l'énergie et d'autre part à la diminution des courses à la suite de l'horaire réduit pendant le confinement. Avec l'horaire réduit, les coûts du compte entretien, réparation et remplacement des véhicules ont été moins élevés. En outre, dans de nombreux cas, il a été possible d'effectuer des travaux sur des véhicules sous garantie.*

*Sur les investissements prévus de 7,4 millions CHF, un total d'environ 4,1 millions CHF a été effectivement réalisé (c'est-à-dire achevé ou au moins partiellement activé). Les raisons de cette réduction des dépenses sont des dates d'activation plus tardives et le report de projets d'investissement afin de compenser une partie de la perte de revenus liée à la Covid-19. Les investissements nécessaires au changement d'horaire, tels que l'extension ou l'adaptation de la ligne aérienne dans la zone de la rue Heilmann et de la place d'Orpond, ont été réalisés. Pour la flotte de véhicules, les Tpb ont acheté deux bus à batterie, qui seront bientôt utilisés sur la ligne 9. Une installation solaire a été construite sur le toit de la station amont du Funi Macolin. En outre, le site web des Tpb a été renouvelé pour la clientèle.*

Aus dem Verlust resultieren Auswirkungen auf das Eigenkapital, welches in 2020 im Umfang des Verlustes um 13,6% schrumpfte und damit neu bei CHF 13'580'015 liegt. Dadurch sinkt die Eigenkapitalquote auf 19,8% (Vorjahr: 21,9%). Der Kostendeckungsgrad sinkt von 45,5% im Vorjahr um 10,8% Prozentpunkte auf 34,7%.

Die Jahresrechnung 2020 wurde durch unsere Revisionsstelle BDO geprüft. Die BDO wurde neben der ordentlichen Prüfung auch mit der Subventionsrechtlichen Spezialprüfung beauftragt.

*La perte a eu un impact sur le capital propre, qui a diminué de 13,6% en 2020 en fonction de la perte et s'élève désormais à 13'580'015 CHF. En conséquence, le ratio de capital propre est tombé à 19,8% (exercice précédent : 21,9%). Le taux de couverture des coûts diminue de 10,8 points de pourcent, passant de 45,5% l'année précédente à 34,7%.*

*Les comptes 2020 ont été certifiés par BDO, notre organe de révision. En plus de la révision ordinaire, BDO a également été chargé de la révision spéciale dans le cadre de la loi sur les subventions.*

ERFOLGSRECHNUNG

COMPTE DE RÉSULTAT

|                                                             | 2020 / CHF | 2019 / CHF |                                                           |
|-------------------------------------------------------------|------------|------------|-----------------------------------------------------------|
| ERTRAG                                                      | 35'568'654 | 38'783'212 | REVENUS                                                   |
| Verkehrsertrag                                              | 12'595'100 | 16'825'175 | Revenu du transport                                       |
| Nebenertrag                                                 | 642'327    | 882'641    | Revenus accessoires                                       |
| Abgeltungen regionaler Personenverkehr                      | 3'618'010  | 3'864'768  | Indemnités publiques du trafic régional                   |
| davon Bund                                                  | 1'953'725  | 2'048'327  | dont Confédération                                        |
| davon Kanton                                                | 1'664'285  | 1'816'441  | dont canton                                               |
| Abgeltungen durch öffentliche Hand Ortsverkehr              | 17'792'083 | 16'189'376 | Indemnités publiques du trafic local                      |
| Abgeltungen durch öffentliche Hand Ortsverkehr; Linie 12    | 193'236    | 172'769    | Indemnités publiques du trafic local; ligne 12            |
| davon Gemeinden                                             | 125'284    | 107'387    | dont communes                                             |
| davon Kanton                                                | 67'952     | 65'382     | dont canton                                               |
| Beiträge Dritter                                            | 727'898    | 848'484    | Indemnité de tiers                                        |
| Erlösminderungen, Provisionen und Debitorenverluste         | -256'368   | -349'112   | Diminution de revenus, provisions et pertes sur débiteurs |
| BRUTTOERTRAG                                                | 35'312'287 | 38'434'099 | REVENU BRUT                                               |
|                                                             |            |            |                                                           |
| AUFWAND                                                     | 36'441'340 | 37'637'988 | CHARGES                                                   |
| Fahrdienstleistungen durch Dritte                           | 2'588'691  | 2'496'637  | Prestations fournies par des tiers                        |
| Personalaufwand                                             | 22'074'064 | 22'518'638 | Charges de personnel                                      |
| davon Löhne und Zulagen                                     | 18'020'119 | 18'537'355 | dont salaires et allocations                              |
| davon Sozialleistungen                                      | 3'425'169  | 3'401'156  | dont charges sociales                                     |
| davon Personalnebenleistungen                               | 628'776    | 580'127    | dont prestations accessoires pour le personnel            |
| Unterhalt Infrastruktur und Rollmaterial                    | 4'813'330  | 5'396'339  | Entretien infrastructure et matériel roulant              |
| davon Unterhalt Gebäude                                     | 822'736    | 837'734    | dont entretien immobilier                                 |
| davon Unterhalt Anlagen und Systeme                         | 1'718'209  | 2'006'166  | dont entretien installations                              |
| davon Unterhalt Fahrzeuge                                   | 2'272'385  | 2'552'439  | dont entretien véhicules                                  |
| Verwaltung                                                  | 1'725'992  | 1'826'796  | Administration                                            |
| Versicherungen                                              | 239'171    | 243'996    | Assurances                                                |
| Abschreibungen                                              | 5'000'091  | 5'155'582  | Amortissements                                            |
| BETRIEBSERGEBNIS VOR ZINSEN UND STEUERN                     | -1'129'053 | 796'112    | RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS          |
| Finanzaufwand                                               | -290'295   | -312'007   | Charges financières                                       |
| Finanzertrag                                                | 28'443     | 26'083     | Revenus financiers                                        |
| Finanzerfolg                                                | -261'852   | -285'924   | Résultat financier                                        |
| ORDENTLICHES UNTERNEHMUNGS-ERGEBNIS VOR STEUERN             | -1'390'906 | 510'188    | RÉSULTAT ORDINAIRE AVANT IMPÔTS                           |
| Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand | -884'869   | -401'089   | Charges extraordinaires, uniques ou hors période          |
| Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag  | 146'376    | 183'039    | Revenus extraordinaires, uniques ou hors période          |
| Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg  | -738'492   | -218'049   | Résultat extraordinaire, unique ou hors période           |
| Jahresergebnis vor Steuern                                  | -2'129'398 | 292'138    | Résultat annuel avant impôts                              |
| Direkte Steuern                                             | 421        | 221        | Impôts directs                                            |
| JAHRESERGEBNIS                                              | -2'129'819 | 291'917    | RÉSULTAT ANNUEL                                           |

BILANZ

BILAN

|                                                               | 2020 / CHF  | 2019 / CHF  |                                                                       |
|---------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------|
| AKTIVEN                                                       | 68'460'615  | 71'889'181  | ACTIFS                                                                |
| Umlaufvermögen                                                | 9'704'207   | 11'589'524  | Actifs circulants                                                     |
| Flüssige Mittel                                               | 3'896'311   | 3'578'962   | Trésorerie                                                            |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                    | 812'531     | 982'204     | Créances résultant de la vente de biens et de prestations de services |
| Übrige Forderungen ggü. Eignerin                              | 3'370'020   | 5'989'396   | Autres débiteurs envers la propriétaire                               |
| Übrige Forderungen ggü. Dritten                               | 88          | 88          | Autres débiteurs tiers                                                |
| Forderungen ggü. Organen                                      | 0           | 0           | Débiteurs envers les organes dirigeants                               |
| Materialvorräte                                               | 1'220'309   | 662'584     | Stocks de matériel                                                    |
| Aktive Rechnungsabgrenzung                                    | 404'949     | 376'291     | Actif transitoire                                                     |
| Anlagevermögen <sup>1)</sup>                                  | 58'756'409  | 60'299'658  | Actifs immobilisés <sup>1)</sup>                                      |
| Sachanlagen                                                   | 120'525'931 | 116'322'556 | Ouvrages et équipements                                               |
| Wertberichtigungen Sachanlagen                                | -61'946'533 | -56'946'442 | Amortissements                                                        |
| Nettobuchwert                                                 | 58'579'399  | 59'376'114  | Valeur comptable nette                                                |
| Unvollendete Objekte                                          | 177'009     | 923'543     | Travaux en cours                                                      |
| Finanzanlagen                                                 | 1           | 1           | Placements financiers                                                 |
| PASSIVEN                                                      | 68'460'615  | 71'889'181  | PASSIFS                                                               |
| Fremdkapital                                                  | 54'880'600  | 56'179'347  | Capital étranger                                                      |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten                                | 9'818'183   | 8'714'567   | Engagements à court terme                                             |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen              | 4'441'972   | 2'438'256   | Engagements résultant d'achats et de prestations                      |
| Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten                         | 1'578'322   | 1'578'322   | Leasing à court terme                                                 |
| Kurzfristige verzinsliche Darlehensverbindlichkeiten Dritte   | 700'000     | 700'000     | Emprunt à court terme avec intérêt auprès des tiers                   |
| Kurzfristige unverzinsliche Darlehensverbindlichkeiten Dritte | 703'874     | 727'810     | Emprunt à court terme sans intérêt auprès des tiers                   |
| Übrige Verbindlichkeiten Eignerin                             | 0           | 0           | Autres créanciers envers la propriétaire                              |
| Übrige Verbindlichkeiten Dritte                               | 144'305     | 391'768     | Autres créanciers tiers                                               |
| Passive Rechnungsabgrenzung                                   | 2'249'710   | 2'878'411   | Passif transitoire                                                    |
| Langfristige Verbindlichkeiten                                | 45'062'418  | 47'464'780  | Engagements à long terme                                              |
| Leasing Trolleybusse Raiffeisen                               | 8'379'766   | 8'940'986   | Leasing trolleybus Raiffeisen                                         |
| Leasing Trolleybusse Migrosbank                               | 3'686'152   | 4'253'254   | Leasing trolleybus Banque Migros                                      |
| Leasing Ticketing Migrosbank                                  | 511'600     | 961'600     | Leasing Ticketing Banque Migros                                       |
| Darlehen Autobusse Postfinance                                | 6'150'000   | 6'850'000   | Emprunt autobus Postfinance                                           |
| Darlehen Eignerin                                             | 8'000'000   | 8'000'000   | Emprunt auprès de la propriétaire                                     |
| Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten                   | 26'727'518  | 29'005'840  | Engagements portant intérêt à long terme                              |
| Darlehen Dritte                                               | 17'161'752  | 16'845'141  | Emprunt auprès des tiers                                              |
| Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten                 | 17'161'752  | 16'845'141  | Engagements ne portant pas intérêt à long terme                       |
| Rückstellungen                                                | 1'173'147   | 1'613'799   | Provisions                                                            |
| Eigenkapital <sup>2)</sup>                                    | 13'580'015  | 15'709'834  | Capital propre <sup>2)</sup>                                          |
| Dotationskapital                                              | 12'000'000  | 12'000'000  | Capital de dotation                                                   |
| Reserven                                                      | 3'709'834   | 3'417'917   | Réserves                                                              |
| Reserven Regionalverkehr                                      | -66'215     | -223'917    | Réserves du trafic régional                                           |
| Reserven Ortsverkehr                                          | 2'881'602   | 2'917'378   | Réserves du trafic local                                              |
| Freie Reserven                                                | 894'447     | 724'455     | Réserves libres                                                       |
| JAHRESERGEBNIS                                                | -2'129'819  | 291'917     | RÉSULTAT ANNUEL                                                       |

<sup>1)</sup> Details können dem Anlagespiegel entnommen werden / Pour plus de détails, veuillez consulter le tableau des immobilisations

<sup>2)</sup> Details können dem Eigenkapitalnachweis entnommen werden / Pour plus de détails, veuillez consulter le tableau des capitaux propres

# GELDFLUSSRECHNUNG

## FLUX DE TRÉSORERIE

|                                                                                | 2020 / CHF        | 2019 / CHF        |                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| KONTENBEZEICHNUNG                                                              |                   |                   | DÉSIGNATION DES COMPTES                                                             |
| Jahresergebnis                                                                 | -2'129'819        | 291'917           | Résultat annuel                                                                     |
| Abschreibungen auf Sachanlagen                                                 | 5'000'091         | 5'155'582         | Amortissements sur immobilisations corporelles                                      |
| Veränderungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                       | 169'672           | 11'773            | Variation des créances résultant de la vente de biens et de prestations de services |
| Veränderung Forderungen gegenüber Eignerin                                     | 2'619'376         | -686'461          | Variation des débiteurs envers la propriétaire                                      |
| Veränderung Übrige Forderungen                                                 | 0                 | 0                 | Variation des autres créances                                                       |
| Veränderungen Vorräte                                                          | -557'725          | -18'108           | Variation de stocks                                                                 |
| Veränderung Aktive Rechnungsabgrenzung                                         | -28'657           | -69'335           | Variation des actifs transitoires                                                   |
| Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                   | 2'003'716         | 878'201           | Variation des dettes résultant de livraisons et prestations fournies                |
| Veränderung Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne krzfr. Anteil Leasing) | -247'463          | 19'552            | Variation autres dettes à court terme (sans leasing)                                |
| Veränderung Passive Rechnungsabgrenzung                                        | -628'701          | 228'607           | Variation des passifs transitoires                                                  |
| Veränderung Rückstellungen                                                     | -440'652          | 175'729           | Variation des provisions                                                            |
| <b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>                                        | <b>5'759'838</b>  | <b>5'987'458</b>  | <b>Trésorerie d'exploitation</b>                                                    |
| Investitionen in immobile Sachanlagen                                          | -529'188          | -436'451          | Investissements immobiliers                                                         |
| Investitionen in mobile Sachanlagen                                            | -2'927'654        | -5'525'224        | Investissements mobiliers                                                           |
| Investitionen in immaterielle Anlagen                                          | 0                 | 0                 | Investissements immatériels                                                         |
| Erlös aus Verkauf von Sachanlagen                                              | 0                 | 0                 | Produit de vente d'immobilisations corporelles                                      |
| <b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>                                     | <b>-3'456'842</b> | <b>-5'961'675</b> | <b>Trésorerie d'investissements</b>                                                 |
| Aufnahme Darlehen                                                              | 1'020'485         | 2'903'451         | Augmentation de prêts                                                               |
| Aufnahme Leasing                                                               | 0                 | 0                 | Augmentation de leasing                                                             |
| Rückzahlung Darlehen                                                           | -1'427'810        | -1'232'060        | Remboursement de prêts                                                              |
| Rückzahlung Leasing                                                            | -1'578'322        | -1'578'322        | Remboursement de leasing                                                            |
| <b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>                                    | <b>-1'985'647</b> | <b>93'069</b>     | <b>Trésorerie de financement</b>                                                    |
| <b>VERÄNDERUNG FLÜSSIGE MITTEL</b>                                             | <b>317'349</b>    | <b>118'852</b>    | <b>VARIATION DE TRÉSORERIE</b>                                                      |
| Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres                                  | 3'578'962         | 3'460'109         | Trésorerie d'ouverture                                                              |
| Veränderung Flüssige Mittel                                                    | 317'349           | 118'852           | Variation de trésorerie                                                             |
| <b>FLÜSSIGE MITTEL AM ENDE DES GESCHÄFTSJAHRES</b>                             | <b>3'896'311</b>  | <b>3'578'962</b>  | <b>TRÉSORERIE DE CLÔTURE</b>                                                        |



ANLAGESPIEGEL

TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

|                                             | Immobilien<br>Immobilier<br>CHF | Mobilier<br>Mobilier<br>CHF | EDV & Komm.<br>Informatique &<br>communication<br>CHF | Fahrzeuge<br>Véhicules<br>CHF |
|---------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|
| ANSCHAFFUNGSWERT                            |                                 |                             |                                                       |                               |
| Stand 01.01.2020                            | 24'963'316                      | 5'446'233                   | 8'166'672                                             | 48'622'660                    |
| Zugänge 2020                                | 512'563                         | -                           | 92'270                                                | 281'702                       |
| Abgänge 2020                                | -                               | -                           | -                                                     | -                             |
| Umlagerungen                                | -                               | -                           | 150'454                                               | 875'513                       |
| Anschaffungswert<br>Stand 31.12.2020        | 25'475'879                      | 5'446'233                   | 8'409'396                                             | 49'779'875                    |
| WERTBERICHTIGUNG (KUM.)                     |                                 |                             |                                                       |                               |
| Stand 01.01.2020                            | 11'546'760                      | 5'009'651                   | 6'716'435                                             | 19'804'530                    |
| Zugänge 2020                                | 665'550                         | 51'282                      | 265'738                                               | 2'640'360                     |
| Abgänge 2020                                | -                               | -                           | -                                                     | -                             |
| Umlagerungen                                | -                               | -                           | -                                                     | -                             |
| Wertberichtigung (kum.)<br>Stand 31.12.2020 | 12'212'309                      | 5'060'933                   | 6'982'173                                             | 22'444'890                    |
| NETTOBUCHWERT                               |                                 |                             |                                                       |                               |
| Stand 01.01.2020                            | 13'416'557                      | 436'581                     | 1'450'236                                             | 28'818'130                    |
| NETTOBUCHWERT<br>STAND 31.12.2020           | 13'263'570                      | 385'299                     | 1'427'223                                             | 27'334'985                    |

| Einrichtungen<br>Installations<br>CHF | Unv. Objekte<br>(A.i.B.)<br>Projets en cours<br>CHF | Finanzanlagen<br>Immobilisations<br>financières<br>CHF | TOTAL<br>CHF |                                         |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------------------|
|                                       |                                                     |                                                        |              | VALEUR D'ACQUISITION                    |
| 29'123'676                            | 923'543                                             | 1                                                      | 117'246'100  | État 01.01.2020                         |
| 2'281'248                             | 289'059                                             | -                                                      | 3'456'842    | Augmentations 2020                      |
| -                                     | -                                                   | -                                                      | -            | Diminutions 2020                        |
| 9'625                                 | -1'035'592                                          | -                                                      | -            | Reclassements                           |
| 31'414'549                            | 177'009                                             | 1                                                      | 120'702'942  | Valeur d'acquisition<br>au 31.12.2020   |
|                                       |                                                     |                                                        |              | AMORTISSEMENT (CUM.)                    |
| 13'869'066                            | -                                                   | -                                                      | 56'946'442   | État 01.01.2020                         |
| 1'377'162                             | -                                                   | -                                                      | 5'000'091    | Augmentations 2020                      |
| -                                     | -                                                   | -                                                      | -            | Diminutions 2020                        |
| -                                     | -                                                   | -                                                      | -            | Reclassements                           |
| 15'246'227                            | -                                                   | -                                                      | 61'946'533   | Amortissement (cum.)<br>au 31.12.2020   |
|                                       |                                                     |                                                        |              | VALEUR COMPTABLE NETTE                  |
| 15'254'610                            | 923'543                                             | 1                                                      | 60'299'658   | État 01.01.2020                         |
| 16'168'321                            | 177'009                                             | 1                                                      | 58'756'409   | VALEUR COMPTABLE NETTE<br>AU 31.12.2020 |

EIGENKAPITALNACHWEIS

TABLEAU DES CAPITAUX PROPRES

|                                                                          | Dotationskapital<br>Capital de dotation<br>CHF | Zweckgebundene<br>Reserven<br>Réserves affectées<br>CHF | Freie Reserven<br>Réserves libres<br>CHF |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| EIGENKAPITAL PER 31.12.2018                                              | 12'000'000                                     | 2'693'462                                               | 724'455                                  |
| Veränderung Zweckgebundene Reserven<br>gemäss Art.36 PBG Regionalverkehr | -                                              | 157'702                                                 | -                                        |
| Veränderung Zweckgebundene Reserven<br>gemäss Art.36 PBG Ortsverkehr     | -                                              | -35'776                                                 | -                                        |
| Veränderung Freie Reserven                                               | -                                              | -                                                       | 169'992                                  |
| Ergebnis 2019                                                            | -                                              | -                                                       | -                                        |
| EIGENKAPITAL PER 31.12.2019                                              | 12'000'000                                     | 2'815'387                                               | 894'447                                  |
| Veränderung Zweckgebundene Reserven<br>gemäss Art.36 PBG Regionalverkehr | -                                              | -328'382                                                | -                                        |
| Veränderung Zweckgebundene Reserven<br>gemäss Art.36 PBG Ortsverkehr     | -                                              | -1'906'169                                              | -                                        |
| Veränderung Freie Reserven                                               | -                                              | -                                                       | 104'732                                  |
| Ergebnis 2020                                                            | -                                              | -                                                       | -                                        |
| EIGENKAPITAL PER 31.12.2020                                              | 12'000'000                                     | 580'836                                                 | 999'179                                  |

| Ergebnis/Verwendung<br>Résultat/Affectation<br>CHF | TOTAL<br>CHF |                                                                        |
|----------------------------------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------|
| -                                                  | 15'417'917   | CAPITAL PROPRE AU 31.12.2018                                           |
| -157'702                                           | -            | Variation des réserves affectées<br>selon l'art.36 LTV trafic régional |
| 35'776                                             | -            | Variation des réserves affectées<br>selon l'art.36 LTV trafic local    |
| -169'992                                           | -            | Variations des réserves libres                                         |
| 291'917                                            | 291'917      | Résultat 2019                                                          |
| -                                                  | 15'709'834   | CAPITAL PROPRE AU 31.12.2019                                           |
| 328'382                                            | -            | Variation des réserves affectées<br>selon l'art.36 LTV trafic régional |
| 1'906'169                                          | -            | Variation des réserves affectées<br>selon l'art.36 LTV trafic local    |
| -104'732                                           | -            | Variations des réserves libres                                         |
| -2'129'819                                         | -2'129'819   | Résultat 2020                                                          |
| -                                                  | 13'580'015   | CAPITAL PROPRE AU 31.12.2020                                           |

# ANHANG DER JAHRESRECHNUNG

## PER 31. DEZEMBER 2020

# ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS

## AU 31 DÉCEMBRE 2020

**1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze**  
Die vorliegende Jahresrechnung wurde nach den Bestimmungen des 32. Titels «Kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung» des Obligationenrechts (OR) erstellt.

**2. Bewertungsgrundsätze**  
Grundsätzlich wurden sämtliche Bilanzpositionen nach den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (OR) bilanziert und bewertet.  
**Flüssige Mittel:** In den flüssigen Mitteln von CHF 2'344'232 sind aufgrund der kurzfristigen Verfügbarkeit auch die Saldierungs-Kontokorrente mit den SBB enthalten (Vorjahr CHF 2'036'382).  
**Vorräte:** Die Bewertung erfolgt grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode oder, wo sinnvoll, zum Marktwert.  
**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:** Werden zum Nennwert abzüglich der notwendigen Wertminderungen bewertet.  
**Sachanlagen:** Die Aktivierung der Anlagen erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich der anfallenden Wertverminderingen, wobei die Aktivierungsgrenze CHF 10'000 beträgt. Kleinere Anschaffungen und Investitionen, welche diese Summe nicht erreichen, werden sinngemäss im Aufwand verbucht. Die Abschreibungen werden linear vom Anschaffungswert vorgenommen, wobei die Verbuchung indirekt erfolgt. Folgende Anlagenkategorien werden hinsichtlich ihrer Abschreibungssätze resp. Nutzungsdauern unterschieden:

| Anlagenkategorie                    | Abschreibung in % | Nutzungsdauer |
|-------------------------------------|-------------------|---------------|
| Gebäude                             | 2–3%              | 33–50 Jahre   |
| Fahrleitungen                       | 3%                | 33 Jahre      |
| Seilbahnwagen                       | 3%                | 33 Jahre      |
| Trolleybusse                        | 5%                | 20 Jahre      |
| Autobusse                           | 7%                | 14 Jahre      |
| Einrichtungen                       | 10–20%            | 5–10 Jahre    |
| Dienstfahrzeuge und Fahrzeugzubehör | 10–20%            | 5–10 Jahre    |
| Mobiliar                            | 10–20%            | 5–10 Jahre    |
| EDV, Kommunikationsanlagen          | 10–20%            | 5–10 Jahre    |

**3. Gesetzliche Pflichtangaben (Art. 3 Abs. 2 RKV)**

|                                         |            |            |
|-----------------------------------------|------------|------------|
| Brandversicherungswerte der Sachanlagen | 31.12.20   | 31.12.19   |
| Liegenschaften                          | 25'475'879 | 24'568'000 |
| Fahrzeuge                               | 26'687'572 | 28'144'041 |
| davon Trolleybusse                      | 13'493'513 | 14'594'336 |
| davon Batteriebusse                     | 978'585    | –          |
| davon Autobusse                         | 7'878'879  | 9'002'887  |
| davon Bahnwagen                         | 4'336'595  | 4'546'818  |
| Mobilien und Einrichtungen              | 16'520'667 | 15'658'238 |

**1. Indications quant aux principes appliqués dans les comptes annuels**  
*Les présents comptes annuels ont été établis selon les dispositions du titre trente-deuxième «De la comptabilité commerciale et de la présentation des comptes» du Code suisse des obligations (CO).*

**2. Principes d'évaluation**  
*Par principe, tous les postes du bilan ont été évalués et présentés selon les dispositions en matière de comptabilité commerciale du Code suisse des obligations (CO).*  
**Trésorerie:** *Les liquidités de 2'344'232 CHF comprennent également les soldes des comptes courants auprès des CFF (2'036'382 CHF l'année précédente) en raison de leur exigibilité à court terme.*  
**Stocks:** *par principe, l'évaluation est réalisée selon la méthode du prix moyen ou, si cela s'avère plus judicieux, selon la valeur du marché.*  
**Créances résultant de la vente de biens et de prestations de services :** *évaluées à la valeur nominale, déduction faite des dépréciations nécessaires.*  
**Immobilisations corporelles :** *les immobilisations sont activées à la valeur d'achat, déduction faite des dépréciations éventuelles, dans la mesure où cette valeur est plus élevée que la limite d'activation de 10'000 CHF. Les achats et les investissements n'atteignant pas ce montant sont comptabilisés par analogie en tant que charges. Les amortissements sont calculés de façon linéaire sur la valeur d'achat, la comptabilisation ayant lieu indirectement. Les catégories d'immobilisations suivantes se différencient par leur taux d'amortissement et leur durée d'utilisation :*

| Catégories d'immobilisations                       | Amortissement en % | Durée d'utilisation |
|----------------------------------------------------|--------------------|---------------------|
| Bâtiments                                          | 2–3%               | 33–50 ans           |
| Caténaires                                         | 3%                 | 33 ans              |
| Funiculaires                                       | 3%                 | 33 ans              |
| Trolleybus                                         | 5%                 | 20 ans              |
| Autobus                                            | 7%                 | 14 ans              |
| Équipements                                        | 10–20%             | 5–10 ans            |
| Véhicules de service et accessoires pour véhicules | 10–20%             | 5–10 ans            |
| Mobilier                                           | 10–20%             | 5–10 ans            |
| Informatique et installations de communication     | 10–20%             | 5–10 ans            |

**3. Indications obligatoires légales (art. 3, al. 2 OCEC)**

|                                                              |            |            |
|--------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles | 31.12.20   | 31.12.19   |
| Immeubles                                                    | 25'475'879 | 24'568'000 |
| Véhicules                                                    | 26'687'572 | 28'144'041 |
| dont trolleybus                                              | 13'493'513 | 14'594'336 |
| dont les bus à batterie                                      | 978'585    | –          |
| dont autobus                                                 | 7'878'879  | 9'002'887  |
| dont wagons                                                  | 4'336'595  | 4'546'818  |
| Biens mobiliers et équipements                               | 16'520'667 | 15'658'238 |

|                                      |            |            |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Deckungssumme der Sachversicherungen | 31.12.20   | 31.12.19   |
| AXA Winterthur Kasko-versicherung    | 39'516'701 | 38'471'017 |

|                                                                                  |                                                                            |  |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--|
| Betriebshaftpflichtversicherung für Autobusunternehmen des öffentlichen Verkehrs |                                                                            |  |
| Grundversicherung                                                                | CHF 10'000'000 pro Schadenereignis                                         |  |
| Ergänzungsversicherung 1                                                         | CHF 10'000'000 nach CHF 10'000'000 pro Schadenereignis                     |  |
| Ergänzungsversicherung 2                                                         | CHF 80'000'000 nach CHF 20'000'000 Zweifach-Garantie pro Versicherungsjahr |  |

|                                                                                     |                                                        |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--|
| Betriebshaftpflichtversicherung für Trolleybusunternehmen des öffentlichen Verkehrs |                                                        |  |
| Grundversicherung                                                                   | CHF 10'000'000 pro Schadenereignis                     |  |
| Ergänzungsversicherung 1                                                            | CHF 20'000'000 nach CHF 10'000'000 pro Schadenereignis |  |

**4. Anzahl Mitarbeiter**

|                                                      |            |            |
|------------------------------------------------------|------------|------------|
| Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt | 31.12.20   | 31.12.19   |
| Bis zehn Vollzeitstellen                             |            |            |
| > 10 bis 50 Vollzeitstellen                          |            |            |
| > 50 bis 250 Vollzeitstellen                         | zutreffend | zutreffend |
| > 250 Vollzeitstellen                                |            |            |

**5. Restbetrag der Verbindlichkeiten aus kaufvertragsähnlichen Leasinggeschäften und anderen Leasingverpflichtungen, sofern diese nicht innert zwölf Monaten ab Bilanzstichtag auslaufen oder gekündigt werden können.**

|          |            |     |
|----------|------------|-----|
| 31.12.20 | 14'155'840 | CHF |
| 31.12.19 | 15'734'162 | CHF |

**6. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen**  
Gemäss der Anschlussvereinbarung zwischen den Verkehrsbetrieben Biel und der Pensionskasse der Stadt Biel sind die Verkehrsbetriebe verpflichtet, die Kosten des Teuerungs- ausgleichs der auf sie entfallenden, vor dem 1. Januar 2000 beschlossenen Rentenleistungen der Pensionskasse zu tragen. Weiter besteht seitens der Verkehrsbetriebe Biel eine Verpflichtung zur Zahlung der Überbrückungsrenten an die vorzeitig pensionierten Mitarbeiter nach Artikel 7.1, Absatz 5 des Gesamtarbeitsvertrages. Diese Leistungen werden periodengerecht der laufenden Rechnung belastet. Es bestehen damit keine kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der Pensionskasse der Stadt Biel.

**7. Gesamtbetrag der zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendeten Aktiven sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt**

|          |            |     |
|----------|------------|-----|
| 31.12.20 | 15'149'190 | CHF |
| 31.12.19 | 16'664'608 | CHF |

|                                                                          |            |            |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Montants de couverture des assurances de choses et responsabilité civile | 31.12.20   | 31.12.19   |
| AXA Winterthour Assurance casco                                          | 39'516'701 | 38'471'017 |

|                                                                                                        |                                                                                     |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Assurance responsabilité civile professionnelle pour les entreprises de transports publics par autobus |                                                                                     |  |
|                                                                                                        | CHF 10'000'000 par sinistre                                                         |  |
| Assurance de base                                                                                      | CHF 10'000'000 en sus des CHF 10'000'000 par sinistre                               |  |
| Assurance complémentaire 1                                                                             | CHF 80'000'000 en sus des CHF 20'000'000, garanties deux fois par année d'assurance |  |
| Assurance complémentaire 2                                                                             |                                                                                     |  |

|                                                                                                           |                                                       |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--|
| Assurance responsabilité civile professionnelle pour les entreprises de transports publics par trolleybus |                                                       |  |
|                                                                                                           | CHF 10'000'000 par sinistre                           |  |
| Assurance de base                                                                                         | CHF 20'000'000 en sus des CHF 10'000'000 par sinistre |  |
| Assurance complémentaire 1                                                                                |                                                       |  |

**4. Personnel**

|                                          |          |          |
|------------------------------------------|----------|----------|
| Postes à plein temps en moyenne annuelle | 31.12.20 | 31.12.19 |
| Jusqu'à dix postes à plein temps         |          |          |
| > 10 à 50 postes à plein temps           |          |          |
| > 50 à 250 postes à plein temps          | atteint  | atteint  |
| > 250 postes à plein temps               |          |          |

**5. Valeur résiduelle des dettes découlant d'opérations de crédit-bail assimilables à des contrats de vente et des autres dettes résultant d'opérations de crédit-bail, dans la mesure où celles-ci n'échoient pas ou ne peuvent être dénoncées dans les douze mois qui suivent la date du bilan.**

|          |            |     |
|----------|------------|-----|
| 31.12.20 | 14'155'840 | CHF |
| 31.12.19 | 15'734'162 | CHF |

**6. Dettes envers l'institution de prévoyance**  
Conformément à la convention d'affiliation conclue entre les Transports publics biennois (Tpb) et la Caisse de pension de la Ville de Bienne (CPBienne), les Tpb s'engagent à prendre en charge les frais de compensation du renchérissement sur les prestations de rentes décidées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000 qui leur sont attribuables. De plus, les Tpb sont tenus d'assumer le paiement des rentes-ponts pour les départs en retraite anticipés selon l'art 7.1, al. 5 de la Convention collective de travail (CCT). Ces prestations sont imputées à la période correspondante du compte de fonctionnement. Il n'existe ainsi aucune dette à court terme envers la CPBienne.

**7. Montant total des actifs engagés en garantie des dettes de l'entreprise et celui des actifs grevés d'une réserve de propriété**

|          |            |     |
|----------|------------|-----|
| 31.12.20 | 15'149'190 | CHF |
| 31.12.19 | 16'664'608 | CHF |

8. Eventualverbindlichkeiten

|          |   |
|----------|---|
| 31.12.20 | – |
| 31.12.19 | – |

9. Fahrzeugaufwand

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangt hinsichtlich Kostenrechnung der Transportunternehmungen eine sachgerechte Zuordnung der Fahrzeugkosten. Aus diesem Grund werden in der vorliegenden Jahresrechnung sämtliche mit der Fahrzeugfinanzierung in Verbindung stehenden Kosten künftig nicht als Finanz- sondern als Fahrzeugaufwand ausgewiesen. Die Offenlegung erfolgt anhand der nachstehenden Übersicht:

|                                                      | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Unterhalt Fahrzeuge (inkl. Treibstoff und Fahrstrom) | 1'948'062       | 2'173'383       |
| Finanzierungskosten Fahrzeuge                        | 324'323         | 379'056         |
| Total Fahrzeugaufwand                                | 2'272'385       | 2'552'439       |

10. Erläuterungen zu ausserordentlichen, einmaligen oder periodenfremden Positionen der Erfolgsrechnung

|                                                                                                             | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Sofortabschreibung Batteriebusse                                                                            | –1'057'763      | –               |
| Überschussbeteiligung atupri                                                                                | 29'182          | –               |
| Entnahme Pensionskasse                                                                                      | 104'399         | –               |
| Auflösung RST Inkonvenienz                                                                                  | 24'856          | –               |
| AXA Auszahlung                                                                                              | 18'054          | –               |
| Lizenz Schnittstelle FEP 2018 (IVU-Software)                                                                | –               | –15'097         |
| Sofortabschreibung Sanierung Magglingenbahn (nicht rückforderbare MwSt bereits in Abgeltung 2019 enthalten) | –               | –385'000        |
| Verschiedene unwesentliche Posten                                                                           | –3'596          | –991            |
| Total Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand                                           | –884'868        | –401'089        |
| Übernahmeverzicht                                                                                           | 20'000          | –               |
| Pönale Verfügbarkeit (Zuverlässigkeit neue Trolleybusse/Hess AG)                                            | 124'458         | 72'825          |
| GVB, Subventionsbeitrag zu Brandschutzeinrichtung Seilbahnen                                                | –               | 16'512          |
| Anteil VB zur Auflösung des Tarifverbundes ABO Zig Zag                                                      | –               | 12'374          |
| Differenzbetrag zur Garantiesumme für Bildschirmwerbung 2016–2019                                           | –               | 80'321          |
| Verschiedene unwesentliche Posten                                                                           | 1'918           | 1'008           |
| Total Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag                                            | 146'376         | 183'039         |
| Total Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg                                            | –738'492        | –218'049        |

8. Engagements conditionnels

|          |   |
|----------|---|
| 31.12.20 | – |
| 31.12.19 | – |

9. Charges liées aux véhicules

Concernant le compte des coûts des entreprises de transport, l'Office fédéral des transports (OFT) exige une attribution adéquate des coûts de véhicules. De ce fait, tous les coûts de financement des véhicules sont comptabilisés dans les présents comptes annuels comme des charges de véhicules, et non plus comme des charges financières. Ces informations ressortent de l'aperçu suivant :

|                                                                 | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Entretien des véhicules (y c. carburant et courant de traction) | 1'948'062       | 2'173'383       |
| Coût de financement des véhicules                               | 324'323         | 379'056         |
| Total des charges de véhicules                                  | 2'272'385       | 2'552'439       |

10. Explications relatives aux postes extraordinaires, uniques ou hors période du compte de résultats

|                                                                                                               | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Amortissement immédiat des bus à batterie                                                                     | –1'057'763      | –               |
| Participation à l'excédent atupri                                                                             | 29'182          | –               |
| Prélèvement caisse de pension                                                                                 | 104'399         | –               |
| Dissolution RST Inkonvenienz                                                                                  | 24'856          | –               |
| Versement d'AXA                                                                                               | 18'054          | –               |
| Licence interface FEP 2018 (logiciel IVU)                                                                     | –               | –15'097         |
| Amortissement immédiat de la rénovation du Funi Macolin (TVA non récupérable déjà incluse dans le bilan 2019) | –               | –385'000        |
| Divers postes de moindre importance                                                                           | –3'596          | –991            |
| Total des dépenses extraordinaires, uniques ou hors période                                                   | –884'868        | –401'089        |
| Renonciation à la prise de contrôle                                                                           | 20'000          | –               |
| Disponibilité de peine conventionnelle (fiabilité des nouveaux trolleybus/Hess AG)                            | 124'458         | 72'825          |
| AIB, subvention pour les équipements de protection contre les incendies des funiculaires                      | –               | 16'512          |
| Part des Tpb à la dissolution de la communauté tarifaire ABO Zig Zag                                          | –               | 12'374          |
| Différence par rapport au montant de la garantie pour la publicité à l'écran 2016–2019                        | –               | 80'321          |
| Divers postes de moindre importance                                                                           | 1'918           | 1'008           |
| Total des revenus extraordinaires, uniques ou hors période                                                    | 146'376         | 183'039         |
| Total du résultat extraordinaire, unique ou hors période                                                      | –738'492        | –218'049        |

11. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Keine

12. Fälligkeit langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

|                                                   | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|---------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Fällig innerhalb von 1 Jahr                       | 2'278'322       | 2'278'322       |
| Fällig innerhalb von 2 bis 5 Jahren               | 7'824'888       | 8'274'888       |
| Fällig nach 5 Jahren                              | 10'902'630      | 12'730'952      |
| Total Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten | 21'005'840      | 23'284'162      |

13. Honorar der Revisionsstelle

|                                       | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Honorar für Revisionsdienstleistungen | 39'750          | 46'050          |
| Honorar für andere Dienstleistungen   | –               | –               |

14. Genehmigung Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV)

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnungen, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen. (Art. 37 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes).

15. Auswirkungen der COVID-19-Pandemie

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sind in der Jahresrechnung 2020 der VB berücksichtigt, so weit die entsprechenden Erfassungskriterien per Bilanzstichtag erfüllt waren.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der VB verfolgen die Ereignisse weiterhin und treffen bei Bedarf die notwendigen Massnahmen. Im Zeitpunkt der Genehmigung dieser Jahresrechnung können die finanziellen und wirtschaftlichen Folgen der direkten und indirekten Auswirkungen dieser Pandemie auf die VB noch nicht zuverlässig beurteilt werden. Abgesehen von Auswirkungen einer länger andauernden, schweren Rezession kann die Fortführungsfähigkeit der VB aus heutiger Sicht als nicht gefährdet im Sinne von Art. 958a Abs. 2 OR betrachtet werden.

11. Événements essentiels survenus après la clôture du bilan

Aucun

12. Exigibilité des engagements à long terme portant intérêt

|                                                    | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|----------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Exigibilité entre 1 an                             | 2'278'322       | 2'278'322       |
| Exigibilité entre 2 et 5 ans                       | 7'824'888       | 8'274'888       |
| Exigibilité après 5 ans                            | 10'902'630      | 12'730'952      |
| Total des engagements à long terme portant intérêt | 21'005'840      | 23'284'162      |

13. Honoraires de l'organe de révision

|                                         | 31.12.20<br>CHF | 31.12.19<br>CHF |
|-----------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Honoraires pour prestations de révision | 39'750          | 46'050          |
| Honoraires pour autres prestations      | –               | –               |

14. Approbation des comptes annuels par l'Office fédéral des transports publics (OFT)

En raison de l'adaptation du système de surveillance des subventions dans les transports publics, l'OFT renonce à approuver les comptes annuels, mais vérifie les comptes annuels approuvés (art. 37, al. 3 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs).

15. Impact de la pandémie de Covid-19

L'impact de la pandémie de Covid-19 se reflète dans les comptes annuels 2020 des Tpb dans la mesure où les critères de comptabilisation pertinents étaient remplis à la date de clôture.

Le conseil d'administration et la direction des Tpb continuent à surveiller les événements et à prendre les mesures nécessaires, le cas échéant. Au moment de l'approbation de ces comptes annuels, l'impact financier et économique des effets directs et indirects de cette pandémie sur les Tpb ne peut pas encore être évalué de manière fiable. Indépendamment des effets d'une récession grave et prolongée, la capacité des Tpb à poursuivre leur activité ne peut, dans la perspective actuelle, être considérée comme menacée au sens de l'art. 958a, al. 2 CO.

# REVISORENBERICHT

## *RAPPORT DES RÉVISEURS*



### BERICHT DER REVISIONSSTELLE

An den Verwaltungsrat der  
Verkehrsbetriebe Biel

#### Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle gemäss Art. 11 des Reglements über die Gründung des selbstständigen Gemeindeunternehmens Verkehrsbetriebe Biel haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Verkehrsbetriebe Biel bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

#### Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und dem Reglement über die Gründung des selbstständigen Gemeindeunternehmens Verkehrsbetriebe Biel verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

#### Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die

von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

#### Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und dem Reglement über die Gründung des selbstständigen Gemeindeunternehmens Verkehrsbetriebe Biel.

#### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Biel-Bienne, 12. April 2021

BDO AG

**Marcel Wasem**  
Leitender Revisor  
Zugelassener  
Revisionsexperte

**Res Höschle**  
Zugelassener  
Revisionsexperte

#### Beilage

Jahresrechnung

BDO AG, mit Hauptsitz in Zürich, ist die unabhängige, rechtlich selbstständige Schweizer Mitgliedsfirma des internationalen BDO Netzwerkes.



