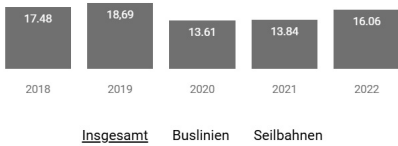


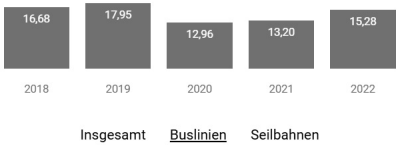
2022 IN KÜRZE

2022 EN BREF

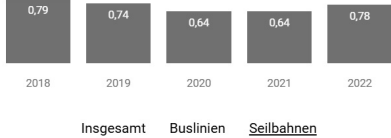
16,06 Mio.
BEFÖRDERTE PERSONEN
pro Fahrplanjahr, in Mio.



16,06 Mio.
BEFÖRDERTE PERSONEN
pro Fahrplanjahr, in Mio.



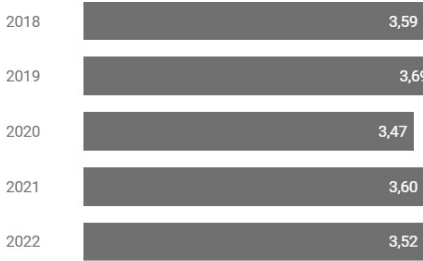
16,06 Mio.
BEFÖRDERTE PERSONEN
pro Fahrplanjahr, in Mio.



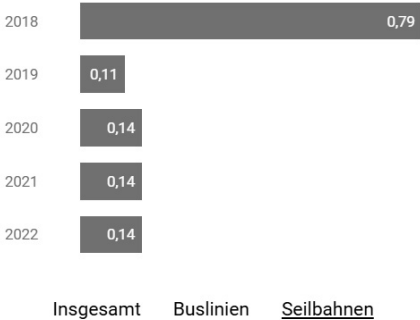
3,6 Mio
GEFAHRENE KILOMETER
pro Fahrplanjahr, in Mio. km



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



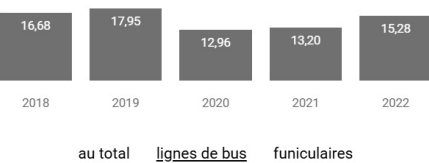
3,6 Mio
GEFAHRENE KILOMETER
pro Fahrplanjahr, in Mio. km



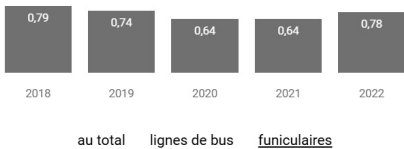
16,06mio.
DE PASSAGERS TRANSPORTÉS
ppar année d'horaire, en millions



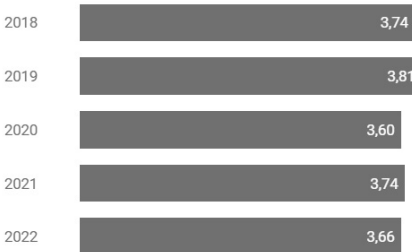
16,06mio.
DE PASSAGERS TRANSPORTÉS
ppar année d'horaire, en millions



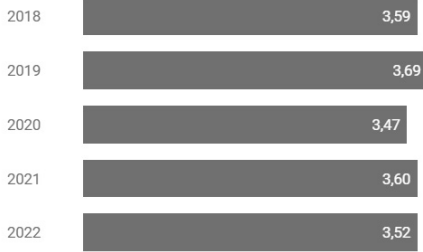
16,06mio.
DE PASSAGERS TRANSPORTÉS
ppar année d'horaire, en millions



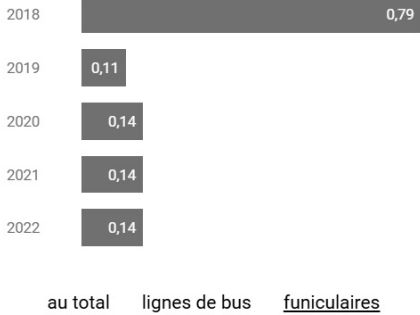
3,6 mio
DE KM PARCOURUS
par année d'horaire, en millions de km



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



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



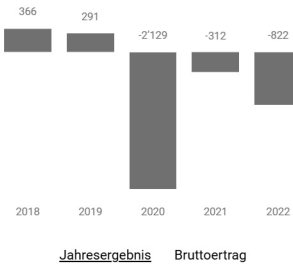
16%
MEHR FAHRGÄSTE 2022
GEGENÜBER VORJAHR

16%
DE VOYAGEURS EN PLUS EN 2022
QUE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

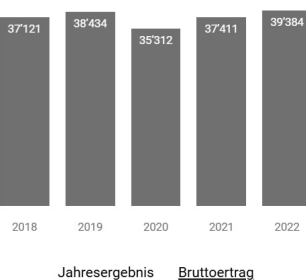
13
KURSLINIEN
(ohne Moonliner, inkl. Seilbahnen)

13
LIGNES RÉGULIÈRES
(sans Moonliner, avec funis)

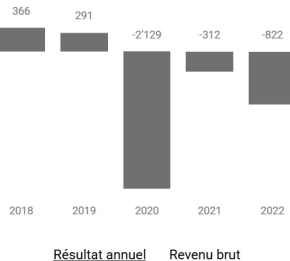
-0,82Mio
FINANZIELLE KENNZAHLEN
in Tsd. CHF



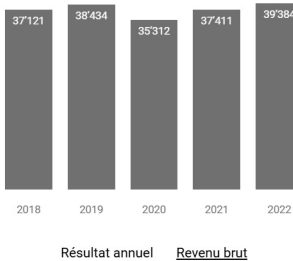
-0,82Mio
FINANZIELLE KENNZAHLEN
in Tsd. CHF



-0,82 mio
CHIFFRES-CLÉS FINANCIERS
en milliers CHF

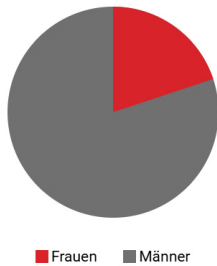


-0,82 mio
CHIFFRES-CLÉS FINANCIERS
en milliers CHF

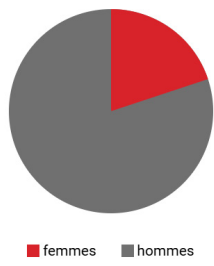


2022 IN KÜRZE
2022 EN BREF

19%
FRAUENANTEIL
Mitarbeitende in Prozent



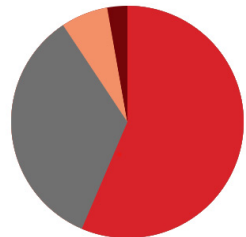
19%
PART DES FEMMES
en pourcentage du personnel



253
MITARBEITENDE
y c. auxiliaires

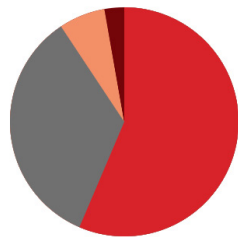
253
MEMBRES DU PERSONNEL
y c. auxiliaires

60
FAHRZEUGE
exkl. 6 Fahrzeuge Funicar AG



■ Dieselbusse ■ Trolleybusse
■ Seilbahnwagen ■ Batteriebusse

60
VÉHICULES
sans les 6 véhicules de Funicar AG



■ autobus ■ trolleybus ■ bus électriques

33'623
ABFAHRTEN
VON HALTESTELLEN
pro Montag–Donnerstag, im Fahrplanjahr 2022

33'623
DÉPARTS D'ARRÊTS
du lundi à jeudi, pendant l'année horaire 2021



216
VOLLZEITSTELLEN
exkl. 10,10 Vollzeitstellen der
Transportbeauftragten
(Funicar AG)



216
POSTES À TEMPS PLEIN
sans 12,9 postes à temps plein chez les
mandataires de transport Funicar AG

2022 IN KÜRZE
2022 EN BREF

	2023	2022	
Beförderte Personen¹⁾	17'675'527	16'065'249	Passagers transportés¹⁾
Städtische Buslinien	16'671'580	15'060'851	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	222'064	220'595	Lignes régionales
Seilbahnen	781'883	783'803	Funiculaires
Gefahrene Kilometer¹⁾	3'613'167	3'657'165	Kilomètres parcourus¹⁾
Städtische Buslinien	3'255'995	3'283'598	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	232'009	238'619	Lignes régionales
Seilbahnen	125'164	134'948	Funiculaires
Personenkilometer¹⁾	38'890'273	35'789'350	Passagers au kilomètre¹⁾
Städtische Buslinien	36'128'667	32'797'242	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	1'881'583	2'025'574	Lignes régionales
Seilbahnen	880'023	966'534	Funiculaires
Linien und Fahrzeuge¹⁾			Lignes et véhicules¹⁾
Anzahl Kurslinien (ohne Moonliner, inkl. Bahnen)	13	13	Nombre de lignes (sans Moonliner, incl. funiculaires)
Linienlänge / km	175	175	Longueur du réseau / km
Anzahl Haltekanten (ohne Moonliner)	350	350	Nombre d'arrêts (sans Moonliner)
Anzahl Dieselbusse ²⁾	33	33	Nombre bus diesel ²⁾
Anzahl Batteriebusse	2	2	Nombre de bus électriques
Anzahl Trolleybusse	21	21	Nombre de trolleybus
Anzahl Seilbahnen-Wagen	4	4	Nombre de voitures de funiculaire
Haltestellenabfahrten pro Mo-Do	33'623	31'269	Départs aux arrêts du lundi au jeudi
Mitarbeitende³⁾			Employées et employés³⁾
Personen ⁴⁾	265	253	Personnes ⁴⁾
Vollzeitstellen ⁴⁾	234	226	Emploi à temps plein ⁴⁾
Frauenanteil	17%	19%	Part des femmes
Finanzielle Kennzahlen			Indicateurs financiers
Jahresergebnis	433'863	-822'487	Résultat annuel
Bruttoertrag	42'469'078	39'384'268	Revenu brut
Verkehrsertrag	16'689'026	14'807'477	Revenu du transport
Abgeltungen öffentl. Hand	24'959'253	23'737'727	Indemnités publiques
Abschreibungen	4'891'013	4'871'721	Amortissements
Personalaufwand	25'184'995	24'193'234	Charges de personnel
Eigenkapital	12'879'099	12'445'236	Capital propre

¹⁾ Fahrplanjahr / année horaire
²⁾ exkl. 6 Fahrzeuge des Transportbeauftragten (Funicar AG) / excepté 6 véhicules du soustraitant (Funicar SA)
³⁾ Stand 31.12.2023 / Etat au 31.12.2023
⁴⁾ Stand 31.12. inkl. Aushilfsstellen

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	7
GREMIEN	9
RÜCKBLICK UND AUSBLICK	10
MEILENSTEINE	11
WICHTIGE EREIGNISSE	19
FINANZEN	24
ERFOLGSRECHNUNG	26
BILANZ	27
CASHFLOW	28
ANLAGESPIEGEL	30
ANHANG	32
REVISIONSSTELLE	36

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	7
ORGANES DE DIRECTION	9
RÉTROSPECTIVE ET PERSPECTIVES	10
JALONS	11
FAITS MARQUANTS	19
FINANCES	24
COMPTE DE RÉSULTAT	26
BILAN	27
CASHFLOW	28
TABLEAU DES IMMOBILISATIONS	30
ANNEXE	32
ORGANE DE RÉVISION	36

EDITORIAL
ÉDITORIAL



RÜCKKEHR ZUR
NORMALITÄT UND ERSTE SCHRITTE IN DIE ZUKUNFT!

Anfangs 2022 zeichnete sich das Ende der COVID-Massnahmen in der Schweiz ganz allgemein ab; dennoch sollte es aber noch bis zum 1. April 2022 dauern, bis endlich auch die Maskenpflicht im ÖV aufgehoben wurde. In meinen Augen zu spät, denn der ÖV war – neben dem Sonderfall des Gesundheitswesens – diejenige Branche, welche am längsten und teilweise massiv von Cor-naeinschränkungen betroffen war. Damit wurde das implizite Signal ausgesendet, wonach die Benutzung des ÖV mit gesundheitlichen Risiken verbunden sein könnte. Wahrlich das falsche Zeichen, wenn man die Menschen zur Nutzung des umweltfreundlichen und effizienten öffentlichen Verkehrs motivieren will! Zudem können ja auch heute noch alle Menschen, welche dies gerne möchten, freiwillig eine Maske tragen.

Im Laufe des Herbstes konnten wir dann sehen, dass unser mitten in der Pandemie zum Fahrplanwechsel 2020 eingeführtes Linienkonzept eine richtige Entscheidung war. Denn in den letzten Monaten des Jahres 2022 lagen die Fahrgastzahlen über denjenigen von 2019, d.h. vor Pandemie und Linienumstellungen. Ich bin überzeugt, dass diese Entwicklung weitergehen wird, denn die Stadt und die Agglomeration wachsen und die Menschen wollen mobil sein.

«Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren grossen Einsatz im vergangenen Jahr und freue mich, auch 2023 wieder auf ihr Engagement zählen zu dürfen!»

Im aktuellen Umfeld ist es (politisch) nicht mehr denkbar, bei Fahrzeugersatzbeschaffungen einfach die neueste Generation Dieselbusse zu bestellen. Die Anforderungen des Klimaschutzes verlangen hier mehr und auch die VB müssen ihre Flotte raschmöglichst dekarbonisieren. Dabei ist es wichtig, kommende technische Entwicklungen zu antizipieren, denn unsere Fahrzeuge stehen zwischen 15 und 20 Jahren im Dienst. Wenn es auch noch kostenintensive Ladeinfrastrukturen braucht, sprechen wir von einem noch längeren Zeitraum, welchen wir in unsere Überlegungen und Entscheidungen mit einbeziehen müssen. Weiter muss unser bereits vorhandenes und gut unterhaltenes Trolleybus-Fahrleitungsnetz geschützt und in diese Überlegungen mit einbezogen werden. Wir arbeiten aktuell intensiv an diese Fragen.

Ein aktuelles und brisantes Thema ist heute in fast allen Branchen der Fachkräftemangel. Zwar konnten wir Schlüsselstellen in den letzten zwei Jahren mit geeigneten Personen besetzen. Aber mittlerweile ist der Fachkräftemangel auch bei uns im Bereich Technik sowie bei der Besetzung von Kaderstellen angekommen, während das notwendige Fahrdienstpersonal aktuell noch rekrutiert werden kann. Unsere insgesamt sehr guten und zeitgemässen Anstellungs- und Arbeitsbedingungen helfen uns dabei mit Sicherheit. Aber auch wir machen uns Gedanken, welche Anpassungen und Veränderungen es mittel- und langfristig braucht, damit wir ein attraktiver und gefragter Arbeitgeber bleiben. Denn ohne unsere Mitarbeitenden können wir unseren «Service Public»-Auftrag nicht erfüllen.

Mit einem Horizont von rund zehn Jahren planen die Besteller unter dem Impuls der Stadt Biel substanzielle Angebotsverbesserungen. Diese wird es auch brauchen, denn unsere Agglomeration wird im Zuge spannender neuer Angebote wie dem Campus Biel/Bienne der Berner Fachhochschule sowie dem Innovationspark auch in den kommenden Jahren weiter wachsen. Ein Teil der Angebotserweiterungen kann durch neue Linienkonzepte oder über Taktverdichtungen in heute weniger gut abgedeckten Zeiten aufgefangen werden. Aber substanzielle Verbesserungen gehen nur mit zusätzlichen oder allenfalls auch längeren Fahrzeugen. Damit stellt sich unweigerlich die Frage nach den Werkstatt- und Abstellkapazitäten der Zukunft. Angesichts der langen Vorlaufzeiten sind die entsprechenden Überlegungen bereits jetzt, und damit parallel zu den möglichen Angebotsverbesserungen, an die Hand genommen worden. Wenn es dann soweit sein wird, müssen wir bereit sein.

Erich Fehr
Verwaltungsratspräsident und
Stadtpräsident von Biel

EDITORIAL

ÉDITORIAL



Retour à la normale et premiers pas vers l'avenir !

Début 2022, la Suisse voyait poindre la fin généralisée des mesures de lutte contre le COVID-19. Pour autant, il a fallu encore attendre le 1er avril 2022 avant que l'obligation du port du masque ne soit enfin levée dans les transports publics. Bien trop tard à mes yeux ! En effet, hormis le secteur de la santé, les transports publics ont été la branche la plus longtemps touchée par les restrictions dues à la pandémie ; parfois de manière très importante. Implicitement, cela véhiculait le message que l'utilisation des transports publics représentait potentiellement un risque pour la santé. Ce n'est probablement pas la bonne approche si l'on entend inciter les gens à se tourner vers une mobilité écologique et efficace, notamment par le biais des transports publics. Par ailleurs, aujourd'hui encore, toutes les personnes qui le souhaitent sont libres de porter le masque.

Dans le courant de l'automne, nous avons pu constater que nous avons pris la bonne décision en déployant notre stratégie de ligne en pleine pandémie, parallèlement à l'horaire 2020. En effet, durant les derniers mois de l'année 2022, le nombre d'usagers et d'utilisateurs a dépassé celui de 2019, à savoir le niveau d'avant la pandémie et d'avant le remaniement des lignes. Je suis convaincu que cette évolution va se poursuivre au gré de la croissance de la ville et de l'agglomération et du désir de sa population de se déplacer.

« Je remercie toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs pour leur immense engagement au cours de l'année écoulée et je me réjouis de pouvoir également compter sur eux en 2023 ! »

Erich Fehr se souvient d'une année mouvementée

Dans le contexte actuel, il n'est (politiquement) plus envisageable de se contenter d'acquiescer la dernière génération de bus diesel lorsqu'il est question de remplacer un véhicule. Les exigences en matière de protection du climat réclament davantage. De fait, les Transports publics biennois doivent également décarboner leur flotte le plus rapidement possible. À cet égard, il est important d'anticiper les prochaines évolutions technologiques puisque les véhicules restent en service entre 15 et 20 ans. Si cela implique de surcroît l'acquisition de coûteuses infrastructures de recharge, l'horizon s'allonge encore et il nous faut réfléchir et décider à plus long terme. En outre, nous devons préserver notre réseau de trolleybus, actuellement en excellent état, qui doit lui aussi entrer dans l'équation. Ces questions retiennent actuellement toute notre attention.

Le sujet d'actualité qui cristallise aujourd'hui les inquiétudes dans quasiment tous les secteurs est celui de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Nous avons certes réussi, ces deux dernières années, à repourvoir nos postes-clés de manière adéquate. Toutefois, notre secteur Technique et les postes de cadre souffrent à présent aussi de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. S'agissant du personnel roulant, nous sommes encore en mesure de recruter. Dans ce contexte, il est certain que les excellentes conditions d'engagement et de travail que nous offrons y sont pour beaucoup. Néanmoins, nous réfléchissons aux ajustements qu'il nous faudra faire à moyen et long termes afin de rester un employeur attrayant et convoité. Car c'est bien grâce à notre personnel que nous sommes à même de remplir notre mission de service public.

Sous l'impulsion de la Ville de Bienne, les acquéreurs prévoient des améliorations substantielles de l'offre d'ici environ dix ans. Et cela sera nécessaire, car notre agglomération va se développer ces prochaines années grâce à des projets passionnants tels que le Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise ou le Switzerland Innovation Park. Une partie de l'expansion de l'offre peut être absorbée en remaniant le tracé de certaines lignes ou en accélérant les cadences à des heures aujourd'hui moins bien desservies. Cependant, il n'est possible d'apporter des améliorations substantielles qu'au moyen de véhicules supplémentaires ou, éventuellement, de véhicules plus longs. Inévitablement, cela pose la question des capacités futures de l'atelier et du garage. Compte tenu de la longueur des délais, cette réflexion a déjà été engagée, parallèlement aux améliorations de l'offre déjà possibles actuellement. Le moment venu, il nous faudra être prêts.

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

VERWALTUNGSRAT

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Gabriel Ponti, Mitglied / Membre | Erich Fehr, Präsident und Stadtpräsident Biel / Président et maire de Bienne | Regula Rytz, Mitglied / Membre | Stefan Kaufmann, Mitglied / Membre | Andreas Lienhard, Vizepräsident / Vice-président

GESCHÄFTSLEITUNG /

DIRECTION



Marc-Andri Leuthold, Leiter Betrieb / Responsable de l'Exploitation | Bernd Leckebusch, Leiter Angebot und Marketing / Responsable offre et marketing | David Wandfluh, Leiter Finanzen und IT / Responsable Finances et IT | Christine Maier, Direktorin / Directrice | Luc Ryffel, Leiter Technik / Responsable Technique | Sarah Walter, Leiterin Unternehmensentwicklung und Kommunikation / Responsable développement d'entreprise et communication | Heinz Jaun, Leiter HR / Responsable RH

ORGANISATION, FLOTTE, STANDORT: CHRISTINE MAIER BLICKT ZURÜCK – UND VORAUS

ORGANISATION, FLOTTE, SITE, HIER ET DE-MAIN : LE REGARD DE CHRISTINE MAIER



In diesem Video erläutert Christine Maier, wie der Slogan «Wir bewegen Biel am besten» als Leitfaden wirkt, etwa in Bezug auf die Neugestaltung der Organisationsstrukturen. Zudem äussert sie sich zum Ziel der Dekarbonisierung und der damit verbundenen Notwendigkeit eines neuen Standorts. Und schliesslich verspricht sie, dass die VB mit dem Angebotsschritt 26–29 noch attraktiver werden.

Dans cette vidéo, Christine Maier explique comment le slogan « Bienne se déplace avec nous ! » agit comme fil conducteur notamment en ce qui concerne la réorganisation des structures internes. De plus, elle s'exprime sur les objectifs de décarbonisation et donc de la nécessité d'un nouveau site. Enfin, elle promet que les Tpb seront encore plus attractifs avec l'évolution de l'offre pour les années 2026–29.

HÖHEPUNKTE

TEMPS FORTS



Spürbare Erholung

Die Fahrgastzahlen sind gegenüber den Corona-Monaten wieder angestiegen. Das aktuelle Netz bewährt sich, 2022 waren nur marginale Anpassungen notwendig.

Kunden kommen langsam wieder zurück
Die Aufhebung der Maskenpflicht hat 2022 dazu geführt, dass der ÖV wieder vermehrt genutzt wird. Die Vergleichbarkeit gegenüber 2019 ist aufgrund der Netzumstellung mit neuen Linien schwierig. Aber insgesamt lag die Transportleistung der VB 2022 fast auf dem Niveau vor Corona und bewegt sich nun eindeutig in eine erfreuliche Richtung.

Hohe Stabilität des Netzes
2022 wurden einige Optimierungen vorgenommen, um die bereits hohe Stabilität des Netzes weiter zu verbessern und auch bei zunehmendem Verkehr aufrechtzuerhalten. So wurden beispielsweise gemeinsam mit den Strasseneigentümern Stadt und Kanton verschiedene Buspriorisierungsmassnahmen umgesetzt. Die Zunahme der Pünktlichkeit im Jahre 2022 zeigt, dass die Massnahmen greifen.

Fahrplan und Angebot weiterentwickelt
Für den Fahrplanwechsel 22/23 wurden einige Verbesserungen im Angebot erzielt. Dazu gehört beispielsweise die Transportkette nach Magglingen. Ein weiterer Schwerpunkt war die Entwicklung des Angebots für den Jura, welches aufgrund der Grossbaustellen im Rahmen der Sanierung der A16 ab Frühling 2023 neu konzipiert werden muss.

Weiter wurde intensiv am ÖV-Konzept 2035 mitgearbeitet, welches die «Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura» zusammen mit der Stadt Biel entwickelt hat.

Reprise sensible

Le nombre de passagers est à nouveau en hausse par rapport aux mois passés avec le Covid-19. Le réseau actuel fait ses preuves, seules des adaptations minimales ont été nécessaires en 2022.

Les usagers reviennent peu à peu
En 2022, la suppression de l'obligation de port du masque a entraîné une hausse de l'utilisation des transports publics. La comparaison avec 2019 est difficile en raison du changement de réseau avec de nouvelles lignes. Mais dans l'ensemble, la performance des Tpb en 2022 a presque atteint le même niveau que la période avant la pandémie et évolue désormais clairement dans une direction réjouissante.

Grande stabilité du réseau
En 2022, quelques optimisations ont été effectuées afin d'améliorer encore la stabilité déjà élevée du réseau et de la maintenir même en cas d'augmentation de la circulation. Par exemple, diverses mesures de priorisation des bus ont été mises en œuvre en collaboration avec la Ville, le canton et les propriétaires des routes. L'augmentation de la ponctualité en 2022 montre que ces mesures sont efficaces.

Horaire et offre développés
Quelques améliorations ont été apportées à l'offre lors du changement d'horaire 22/23. La combinaison de transports vers Macolin en fait notamment partie. Un autre point fort a été le développement de l'offre en direction du Jura bernois, qui doit être repensée à partir du printemps 2023 en raison des grands chantiers dans le cadre de l'assainissement de l'A16.

Par ailleurs, une collaboration intensive a été menée sur le « Concept de transports publics 2035 », que la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois a développé en collaboration avec la Ville de Bienne.

Verkehrserträge in CHF ¹⁾	2022	2021
Tarifverbund Libero	75,8% / 11'582	73,4% / 9'314
Nationaler Verkehr (GA, Halbtax, FVP usw.)	22,3% / 3'408	24,1% / 3'063
Andere Verkehrserträge (Zuschläge, Velotickets usw.)	1,9% / 295	2,4% / 307
TOTAL	15'285	12'684

Recettes du transport en CHF ¹⁾	2022	2021
Communauté tarifaire Libero	75,8% / 11'582	73,4% / 9'314
Transport national (AG, demi-tarif, FVP, etc.)	22,3% / 3'408	24,1% / 3'063
Autres recettes de transport (supplément, tickets de vélo, etc.)	1,9% / 295	2,4% / 307
TOTAL	15'285	12'684

HÖHEPUNKTE *TEMPS FORTS*



Schritt für Schritt vorwärts

2022 wurden die Grundlagen für die umfassende Digitalisierung der VB-Geschäftsprozesse gelegt. Daneben stand die Ausschreibung für ein neues ERP-System im Vordergrund.

Neues ERP-System

Da die bestehende Lösung den heutigen und künftigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird, wurde beschlossen, ein neues ERP-System zu beschaffen. Nachdem bisher nur die Finanzen und die Logistik eingebunden waren, soll das neue ERP auch in den Bereichen HR und Instandhaltung zum Einsatz kommen. Die Wahl fiel auf die bewährte Software Abacus, die Ausschreibung der Einführung konnte zeitgerecht bis Ende Jahr durchgeführt werden. Die Implementierung ist für 2023 geplant.

Informatik-Architektur

Über die Jahre ist die Informatik der Verkehrsbetriebe mit zahlreichen Fachanwendungen gewachsen, wobei jedoch Abhängigkeiten zu wenig berücksichtigt worden sind. Um den weiteren Ausbau technisch und fachlich steuern zu können, wurde 2022 die gesamte Informatik-Architektur dokumentiert, aufgeteilt nach Fachanwendungen, Daten und technologischer Basis. Sie wird zukünftig noch ergänzt durch ein Informatik-Inventar. So kann ein sicherer, leistungs- und lernfähiger Betrieb gewährleistet werden.

IT-Sicherheit

Mit steigender Digitalisierung nimmt auch der Bedarf an IT-Sicherheit zu. In einem ersten Schritt wurden die IT-Prozesse den veränderten Bedingungen angepasst sowie die Migration der Serverinfrastruktur fortgesetzt.

In einem weiteren Schritt wurden alle Mitarbeitenden zum Thema IT-Sicherheit und -Gefahren sensibilisiert (Links in E-Mails, Umgang mit Passwörtern usw.) und es wurden webbasierte, praxisorientierte Schulungen für sämtliche Mitarbeitende gestartet.

Organisation

Die neue Stelle eines IT-Projektleiters wurde geschaffen und im Sommer 2022 besetzt.

Avancer pas à pas

Au cours de l'année 2022, les Tpb ont posé les bases d'une numérisation complète de leurs processus opérationnels. Parallèlement, l'appel d'offres pour un nouveau système ERP s'imposait.

Nouveau système ERP

La solution existante ne répondant plus aux exigences actuelles et futures, la décision a été prise d'acquiescer un nouveau système ERP. Alors que seules les finances et la logistique y étaient intégrées jusqu'à présent, le nouvel ERP doit également être utilisé aux Ressources humaines et à la Maintenance. Le choix s'est porté sur le logiciel Abacus, qui a fait largement ses preuves, et l'appel d'offres pour son introduction a pu être réalisé comme prévu avant la fin de l'année. Sa mise en œuvre est prévue pour 2023.

Architecture informatique

Au fil des années, l'informatique des Tpb s'est développée avec de nombreuses applications spécialisées, mais les interdépendances entre les logiciels n'ont pas été suffisamment prises en compte. Afin de pouvoir gérer le développement futur sur les plans technique et professionnel, l'ensemble de l'architecture informatique a été documentée en 2022, puis répartie entre les applications spécialisées, les données et la base technologique. Cette architecture sera encore complétée à l'avenir par un inventaire informatique, permettant de garantir un fonctionnement sûr, performant et adaptatif.

Sécurité informatique

La numérisation croissante entraîne aussi un plus grand besoin en sécurité informatique. Dans un premier temps, les processus informatiques ont été adaptés aux nouvelles conditions et la migration de l'infrastructure des serveurs s'est poursuivie.

Dans un deuxième temps, l'ensemble du personnel a été sensibilisé au thème de la sécurité et des dangers informatiques (liens dans les e-mails, utilisation des mots de passe, etc.) ; des formations pratiques basées sur le web ont été lancées pour tout le personnel.

Organisation

Un nouveau poste de chef de projet informatique a été créé et pourvu à l'été 2022.

HÖHEPUNKTE *TEMPS FORTS*



Aufbruch

Neuer Leiter, neue Dienste, Schritte in Sachen Digitalisierung und Fokussierung auf den Fahrplanwechsel im Dezember – das sind die wichtigsten Stichworte, welche das Jahr 2022 im Bereich Betrieb prägten.

Mit Marc-André Leuthold hat am 1. Mai eine erfahrene ÖV-Persönlichkeit die Stelle des Betriebsleiters angetreten. Der studierte Geograf mit Schwerpunkt Verkehrs- und Stadtplanung war zuletzt Leiter Planung bei PostAuto. Vorher hatte er bei den SBB, der RhB und railCare Erfahrungen gesammelt. Er setzte sich das Ziel, bis zum Fahrplanwechsel im Herbst die Dienstplanung für das Fahrpersonal zu verbessern und die betrieblichen Abläufe zu vereinfachen und zu digitalisieren. Dementsprechend wurden Veränderungen in die Wege geleitet, welche mehrheitlich mit dem Fahrplanwechsel in Kraft getreten sind.

Neue Dienste

Insbesondere wurden die Dienste völlig neu gestaltet. Damit konnten Präsenzzeiten und lange Pausendauern verkürzt werden – wichtige Elemente für die Zufriedenheit des Fahrpersonals.

Weiter wurde ein neuer Pausenraum am Bahnhof eingerichtet. Damit lassen sich die Dienste wegen der problemlos möglichen Linienwechsel auch spannender gestalten. Die Umsetzung erfolgte unter enger Einbindung des betroffenen Personals und in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern.

Betriebshandbuch

Die täglichen Abläufe des Betriebspersonals sind in einem Betriebshandbuch beschrieben. Dieses wurde neu formuliert, gekürzt und die Abläufe wurden effizienter gestaltet. Die Gesundheit des Fahrpersonals ist noch höher gewichtet worden.

Digitalisierung

Dank der Digitalisierung ist es fortan möglich, Dienstaustausch auf dem Tablet vorzunehmen. Neu sehen die Fahrerinnen und Fahrer die Tauschbegehren auf ihrem Tablet – und zwar nur diejenigen, die sie gemäss Arbeitszeitgesetz auch tatsächlich realisieren könnten. Auch die gesamte Personalplanung mit der Jahreseinteilung wird neu mittels eines Algorithmus erstellt.

Alle beschriebenen Änderungen sind mit dem Fahrplanwechsel im Dezember umgesetzt worden.

Renouveau

À l'Exploitation, l'année 2022 a été marquée par d'importants changements : nouveau responsable, nouveaux services, des avancées en matière de numérisation et, grande priorité, les préparatifs du changement d'horaire de décembre.

Avec Marc-André Leuthold, c'est une personnalité connaissant bien les transports publics qui a pris ses fonctions de responsable d'exploitation le 1er mai. Ce géographe spécialisé dans la planification des transports et de l'urbanisme était jusqu'alors responsable de la planification chez CarPostal. Auparavant, il avait acquis de l'expérience auprès des CFF, des Chemins de fer rhétiques RhB et de railCare. Il visait à améliorer la planification des services pour le personnel roulant et à simplifier et numériser les processus d'exploitation avant le changement d'horaire de fin d'année. Plusieurs changements dans ce sens ont été introduits, dont la plupart sont entrés en vigueur avec le changement d'horaire.

Renouveau des services

Les services ont notamment été entièrement repensés. Ainsi, le temps de présence et la durée des pauses parfois longues ont pu être raccourcis, ce qui a son importance pour la satisfaction du personnel roulant.

De plus, une nouvelle salle de pause a été aménagée à la gare. Les changements de ligne en cours de service peuvent donc se faire de manière plus dynamique, ce qui rend également le travail du personnel roulant plus attractif. Ces changements ont été mis en œuvre en étroite collaboration avec le personnel concerné et les partenaires sociaux.

Manuel d'exploitation

Les processus quotidiens du personnel d'exploitation sont décrits dans un manuel d'exploitation reformulé et raccourci, et les processus ont été rendus plus efficaces. Une importance accrue a été accordée à la santé du personnel roulant.

Numérisation

Grâce à la numérisation, il est désormais possible d'effectuer des échanges de services par le biais de la tablette. Autre nouveauté, le personnel roulant (mais uniquement les personnes qui seraient en mesure d'effectuer l'échange en conformité avec la loi sur la durée du travail) peut voir directement les demandes d'échange sur leur tablette. L'ensemble de la planification du personnel, y compris la répartition annuelle, est désormais établie au moyen d'un algorithme.

Tous les changements décrits ont été mis en œuvre avec le changement d'horaire de décembre.

HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS



Unterwegs zur CO2-neutralen Flotte

2022 stand im Hinblick auf Nachhaltigkeitsfragen im Zeichen der neuen Flottenstrategie. Dazu konnten die VB auf eigene Erfahrungen mit Trolley- und Batteriebusen sowie mit den Installationen der Magglingenbahn bauen.

Flottenstrategie
Die im Berichtsjahr neu entwickelte Flottenstrategie setzt sich das ehrgeizige Ziel einer CO₂-neutralen Flotte bis 2030. Dabei wurden ökologische und wirtschaftliche Kriterien berücksichtigt. Neben den Beschaffungskosten spielen beispielsweise die Stromversorgung, die Batteriegrösse und -lebensdauer sowie betriebliche Aspekte eine Rolle.

Mit einem an der BFH entwickelten Simulationstool wurden die Machbarkeit und die betriebliche Stabilität geprüft. Dazu wurden eigene Betriebsdaten der Trolley- und Batteriebusse genutzt, aber auch wichtige Daten zur Batterielebensdauer, welche durch die Zusammenarbeit mit dem Swiss Battery Technology Center gewonnen wurden. Nach der Bestätigung durch die Simulation wird die neue Flottenstrategie anfangs 2023 dem VR zur Entscheidung vorgelegt.

Weitere ökologische Aspekte
Der Anschluss an den Wärmeverbund Champagne wurde Ende 2022 erstellt. Die Einrichtung liefert bald Wärme für das Depot und das Verwaltungsgebäude.

Die Batteriebusse der 9er-Linie waren in Betrieb, ihr Einsatz konnte auf einem hohen Niveau stabilisiert werden.

Nach dem Abschluss der Installationsarbeiten der 2021 preisgekrönten Magglingenbahn hat diese 2022 den Fahrbetrieb nach Projektplan problemlos bewältigt. Die Erfahrungen sind durchwegs positiv.

En route pour une flotte neutre en CO₂

Au centre de l'année 2022 : la nouvelle stratégie de flotte vers une neutralité carbone. Pour répondre aux questions de durabilité, les Tpb peuvent s'appuyer sur leurs propres expériences avec les trolleybus, les bus à batterie et les nouvelles installations du Funi Macolin.

Stratégie de flotte
La nouvelle stratégie de flotte développée au cours de l'exercice a comme objectif ambitieux d'avoir une flotte neutre en CO₂ d'ici à 2030. Dans ce contexte, des critères aussi bien écologiques qu'économiques ont été pris en considération. Il faut tenir compte non seulement des coûts d'approvisionnement, mais également de l'alimentation électrique, de la taille et de la durée de vie des batteries et des aspects opérationnels.

La faisabilité et la stabilité opérationnelle ont pu être testées grâce à un outil de simulation développé par la Haute école spécialisée bernoise (BFH), en utilisant d'une part, les données opérationnelles propres aux trolleybus et aux bus à batterie et, d'autre part, des données importantes relatives à la durée de vie des batteries fournies par le Swiss Battery Technology Center. Une fois la simulation confirmée, la nouvelle stratégie de flotte sera soumise au Conseil d'administration pour décision en début 2023.

Autres aspects écologiques
Le raccordement au Groupement thermique Champagne

a été effectué à la fin 2022. Cette installation fournira bientôt de la chaleur pour le dépôt et pour le bâtiment administratif.

Les bus à batterie de la ligne 9 sont déjà en fonction et leur utilisation a pu être stabilisée à un niveau élevé.

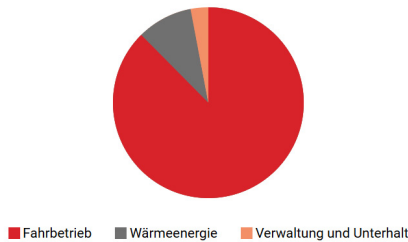
Après la fin des travaux d'installation du Funi Macolin, primé en 2021, le funiculaire a parfaitement fonctionné en 2022 comme prévu. Les expériences faites sont systématiquement positives.

HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS

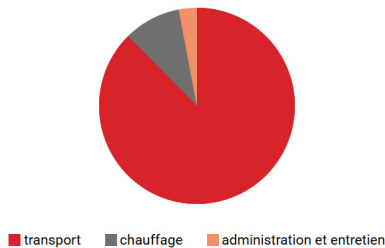
Energiezahlen

CHIFFRES RELATIFS À L'ÉNERGIE

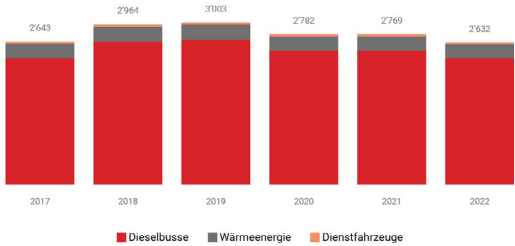
13,83 GWh
GESAMTENERGIEVERBRAUCH
in GWh



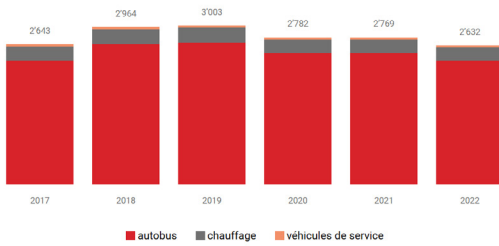
13,83 GWh
CONSUMATION TOTALE D'ÉNERGIE
en GWh



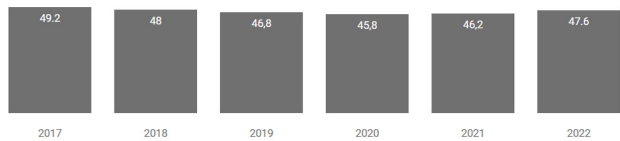
2'632 t
GESAMTEMISSIONEN CO₂
CO₂ in Tonnen



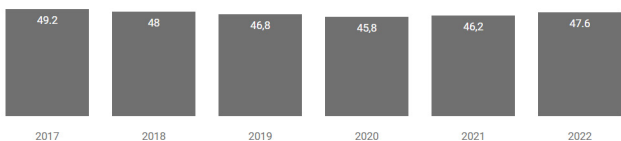
2'632 t
ÉMISSIONS TOTALES DE CO₂
g CO₂ en tonnes



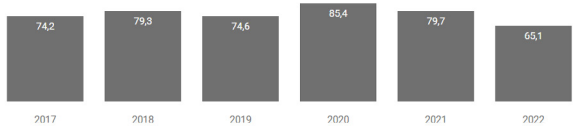
47,6 l
DIESELVERBRAUCH AUTOBUSSE
pro l/100 km



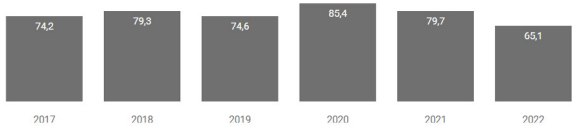
47,6 l
CONSUMATION DE DIESEL DES AUTOBUS
par l/100 km



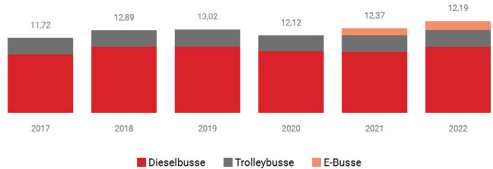
65,1 g
CO₂-EMISSIONEN PRO PASSAGIERKILOMETER
in g CO₂ / Pkm



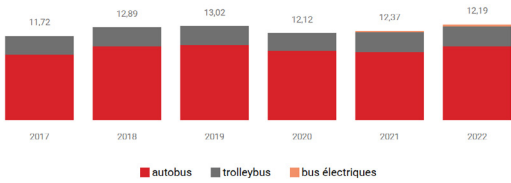
65,1 g
CO₂-EMISSIONEN PRO PASSAGIERKILOMETER
in g CO₂ / Pkm



12,19 GWh
ENERGIEVERBRAUCH PRO TRAKTION (BUS)
in GWh pro Jahr



12,19 GWh
CONSUMATION ÉNERGÉTIQUE PAR TRACTION (BUS)
en GWh par année



HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS



Ein verändertes Führungsverständnis bildet die Gestaltungsgrundlage für einen umfassenden Wandel.

Der Wandel, in dem sich die VB befinden, hat grossen Einfluss auf die Mitarbeitenden. Da Führung dabei eine zentrale Rolle spielt, stellte deren Stärkung für den Bereich Human Resources im Berichtsjahr eines der Kernthemen dar.

Führungsmodell
2022 hat die Geschäftsleitung ein gemeinsames Führungsmodell und -verständnis entwickelt. Diese Grundlagen dienen als Orientierung und zur Förderung eines einheitlichen Führungsverständnisses in alltäglichen, aber auch in ausserordentlichen Führungssituationen. Entsprechende Schulungen für alle Führungskräfte starteten ab 2023: Sie sind über mehrere Jahre geplant und sollen wesentlich dazu beitragen, die Kultur zu entwickeln.

Werte verankern
Die Rolle der Führungskräfte wurde 2022 gestärkt. Sie sollen die Werte, welche im Kader diskutiert und präzisiert worden sind, vorleben und verankern. Weiter haben sie die Werte in ihren Teams konkretisiert und den praktischen Bezug für alle Mitarbeitenden hergestellt und sich die Frage gestellt: Was bedeutet dieser Wert für mich im Arbeitsalltag? Erstmals sind die Werte in die konkreten Zielvereinbarungen mit den Mitarbeitenden eingeflossen. Ab sofort werden sie zudem elementarer Bestandteil bei der Auswahl von Führungskräften und Mitarbeitenden.

Gesundheitsmanagement
Mit dem neu (Anfang 2022) geschaffenen Betrieblichen Gesundheitsmanagement (BGM) konnten die Kosten für Abwesenheiten durch Krankheit und Unfall gesenkt und eine verbesserte Planungssicherheit für den Personaleinsatz erreicht werden. Für die Einführung des BGM wurden alle Führungskräfte geschult. Mittels Rückkehrgesprächen nach jeder Absenz und eines straffen Casemanagements wurden die Kurz- und Langzeitausfälle und die entsprechenden Kosten bereits deutlich reduziert.

Weiter wurde im Berichtsjahr die Organisation des Bereichs Human Resources durch die Bündelung aller Personalaufgaben weiterentwickelt. Zudem konnte die Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern strukturierter und für beide Seiten effektiver gestaltet werden.

Afin de poser les bases pour une transformation complète, il faut d'abord modifier le style de conduite.

La transformation actuelle des Tpb a des répercussions sur le personnel. La conduite du personnel occupant une place centrale, son renforcement a donc constitué un des principaux sujets durant l'exercice pour les Ressources humaines.

Modèle de conduite
En 2022, la direction a initié un style et un modèle communs de conduite. Ces bases servent d'orientation pour promouvoir un style de conduite uniforme, non seulement au quotidien, mais aussi pour les situations exceptionnelles. Ainsi, des formations spécifiques pour les cadres débutent en 2023 ; elles sont prévues sur plusieurs années et doivent contribuer de manière considérable au développement d'une bonne culture d'entreprise.

Ancrer les valeurs
Après avoir renforcé leurs rôles en 2022, les cadres doivent servir de modèle et ancrer les valeurs qui ont été discutées et précisées au niveau de la direction. Ils ont en outre concrétisé les valeurs au sein de leurs équipes et établi un lien pratique pour tout le personnel. Et surtout, ils se sont posé la question suivante : qu'est-ce que cette valeur implique pour moi dans mon quotidien ? Pour la première fois, ces valeurs ont été intégrées dans l'élaboration des objectifs concrets pour chaque membre du personnel. Dès à présent, elles feront partie intégrante des éléments essentiels dans la sélection des cadres et du personnel.

Gestion de la santé
Les coûts relatifs à l'absentéisme pour maladie ou accident ont pu être diminués grâce à la « Gestion de la santé en entreprise » nouvellement créée (début 2022), et l'on a également pu atteindre une meilleure sécurité de planification pour les heures de service du personnel. Tous les cadres ont été formés à l'introduction de la gestion de la santé en entreprise. Grâce à des entretiens de retour après chaque absence ainsi qu'à une case management stricte, les absences de courte ou de longue durée et les coûts afférents ont déjà pu être sensiblement diminués.

De plus, l'organisation des Ressources humaines a évolué durant l'exercice et regroupe désormais toutes les tâches liées au personnel. La collaboration avec les partenaires sociaux a également pu être organisée de manière plus structurée et plus effective pour les deux parties.

HÖHEPUNKTE TEMPS FORTS



Zahlreiche Neuerungen

Die Einführung des Digitalfunks, der Ersatz des Fahrleitungsleitsystems, Überlegungen zur einer drohenden Strommangel-lage sowie eine Machbarkeitsstudie zur Weiterentwicklung des Standorts Bözingenstrasse prägten das Jahr 2022 im Bereich Infrastruktur & Technik.

Digitalfunk
Um die lange geplante Umstellung auf Digitalfunk zu bewerkstelligen, mussten die alten Systeme aus 55 Fahrzeugen aus- und die neuen Systeme eingebaut werden. Auch in der Leitstelle wurde neue Technologie installiert; ebenso mussten die Antenneneinheiten umgebaut werden. Mit grossem Engagement des verantwortlichen Teams erfolgte die Inbetriebnahme in einer einzigen Nacht vom 14. auf den 15. September. Nachdem einige wenige anfängliche Mängel behoben werden konnten, funktioniert das System nun sehr gut.

Fahrleitungsleitsystem
Das Leitsystem für die Fahrleitungen dient dazu, Letztere sektorenweise an- und abschalten zu können. Eine neu auf dem zentralen VB-Server mit Remotezugriff installierte Software regelt diese wichtige Funktion nun wieder einwandfrei.

Standortentwicklung
Das von der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura und der Stadt gemeinsam entwickelte «ÖV-Konzept 2035» definiert eine Reihe von Parametern für die Entwicklung der VB. Dabei zeigte sich aber auch, dass der gegenwärtige Depotstandort 2030 an seine Grenzen stossen wird. Dementsprechend wurde eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Standorts in Auftrag gegeben. Um die Anforderungen erfüllen zu können, müsste sich das Depot in die Tiefe entwickeln, was gegenüber einem Bau auf ebener Fläche Mehrkosten von mindestens 25% und zudem grosse betriebliche Risiken bedeuten würde. Der Verwaltungsrat hat daher entschieden, alternative Standorte zu überprüfen.

Strommangellage
Die ÖV-Branche hat sich angesichts des Krieges in der Ukraine intensiv mit einer möglichen Strommangellage oder gar eines Blackouts auseinandergesetzt. Der Verband öffentlicher Verkehr hat Empfehlungen herausgegeben, die von den VB umgesetzt worden sind. Die wichtigste Massnahme war die Reduktion der Temperatur in den Bussen.

Fahrzeugflotte (Stand 2021)	Inverkehrsetzung
Trolleybus	
Wagen Nr. 91–100	2018
Wagen Nr. 51–60	2008
Wagen Nr. 21 Oldtimer	1940
Dieselbus	
Wagen Nr. 160–171	2016
Wagen Nr. 190–198	2016
Wagen Nr. 154–158	2008/2009
Wagen Nr. 181–186	2008
Wagen Nr. 199	2021
Batteriebus	
Wagen Nr. 201–202	2020

Fahrzeugflotte (Stand 2021)	Inbetriebnahme
Seilbahnen	
Maggingen Wagen 1 & 2 ¹⁾	2001/2019
Leubringen Wagen 1 & 2	2009

¹⁾im 2019 renoviert

HÖHEPUNKTE

TEMPS FORTS



De nombreuses innovations

En 2022, le département Infrastructure et technologie a été marqué par l'introduction de radios numériques (pour la communication interne), le remplacement du système de pilotage des caténaires, des réflexions sur la menace d'une pénurie d'électricité ainsi que par une étude de faisabilité concernant le site de la rue de Boujean.

Radios numériques
Afin de réaliser la transition vers des radios numériques, prévue depuis longtemps, les anciens systèmes ont d'abord dû être démontés dans 55 véhicules avant leur remplacement par les nouveaux. La technologie numérique a fait aussi son entrée dans la centrale d'intervention, entraînant la transformation des unités d'antennes. Grâce à un important engagement de l'équipe responsable, ce changement a pu être réalisé en une seule nuit, du 14 au 15 septembre. Après avoir remédié à quelques problèmes de jeunesse, le système fonctionne désormais très bien.

Système de pilotage des caténaires
Le système de pilotage des caténaires sert à activer et à désactiver ces dernières par secteurs. Un logiciel avec accès à distance installé récemment sur le serveur central des Tpb permet à nouveau de régler cette importante fonction de manière irréprochable.

Développement du site
Le « Concept de transports publics 2035 », développé conjointement par la Conférence régionale des transports de Bienne-Seeland-Jura bernois et par la Ville, définit une série de paramètres pour développer les Tpb. Il en est cependant aussi ressorti que le site actuel du dépôt atteindrait ses limites en 2030, raison pour laquelle une étude de faisabilité pour son développement a été mandatée. Pour répondre aux exigences, le dépôt devrait se développer dans le sous-sol, ce qui entraînerait des coûts supplémentaires d'au moins 25 % par rapport à une construction sur une surface plane et impliquerait également d'importants risques opérationnels. Le Conseil d'administration a donc décidé d'évaluer d'autres sites.

Situation de pénurie d'électricité
Dans le contexte de la guerre en Ukraine, le secteur des transports publics s'est penché de plus près sur une éventuelle situation de pénurie d'électricité ou même d'une panne générale (black-out). L'Union des transports publics a émis des recommandations qui ont été appliquées par les Tpb. La mesure la plus importante a été de réduire la température dans les bus.

Flotte de véhicules	Mise en circulation
Trolleybus	
Véhicules n° 91–100	2018
Véhicules n° 51–60	2008
Véhicules n° 21 Oldtimer	1940
Bus diesel	
Véhicules n° 160–171	2016
Véhicules n° 190–198	2016
Véhicules n° 154–158	2008/2009
Véhicules n° 181–186	2008
Véhicules n° 199	2021
Bus à batterie	
Véhicules n° 201–202	2020

Flotte de véhicules	Flotte de véhicules
Funiculaires	
Macolin voitures 1 & 2 ¹⁾	2001/2019
Evilard voitures 1 & 2	2009

¹⁾renovées en 2019

DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF

L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ

Januar: Zusammenarbeit Janvier :Collaboration

Zusammenarbeit mit dem Neuenburger Carunternehmen Joly Voyages. Einsatz einzelner Chauffeurs des Unternehmens bei den VB. Sowohl die VB wie auch Joly Voyages profitieren von dieser Kooperation, um die Covid-Pandemie zu meistern.

Collaboration avec l'entreprise de cars neuchâteloise Joly Voyages. Les Tpb ont recours à certains chauffeurs de l'entreprise. Tant les Tpb que Joly Voyages profitent de cette coopération pour faire face à la pandémie de Covid.



April: Maskenpflicht aufgehoben Avril : Suppression de l'obligation de porter un masque

Per 1. April wird die allgemeine Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr aufgehoben. Damit steigt die Anzahl Fahrgäste.

Le 1er avril, l'obligation générale de porter un masque dans les transports publics est supprimée. Le nombre de passagers augmente ainsi.

April: Strategie 2022–2025 Avril : Stratégie 2022-2025

Die von der Geschäftsleitung erarbeitete Strategie 2022–2025 wird umgesetzt. Dazu dienen intensive Diskussionen in Kaderworkshops sowie Videos für alle Mitarbeitenden.

La stratégie 2022-2025 élaborée par la direction est appliquée. Elle est introduite par des tours de table intenses lors d'ateliers pour les cadres ainsi que par des vidéos destinées à tout le personnel.



DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF

L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ

Mai: Neue Leitung
Mai : Nouvelle direction

Am 1. Mai tritt Marc-Andri Leuthold die Stelle als neuer Leiter Betrieb an. Seine vorherigen Stationen SBB, RhB, railCare und Postauto weisen ihn als erfahrene ÖV-Persönlichkeit aus.

Le 1er mai, Marc-Andri Leuthold prend ses fonctions de nouveau responsable de l'exploitation. Son activité précédente auprès des CFF, des RhB, de railCare et de CarPostal font de lui une personnalité expérimentée des transports publics.



Mai: Gemeinderat
Mai : Conseil municipal

Der Bieler Gemeinderat besucht die Verkehrsbetriebe. Nach umfassenden Informationen über die VB und anstehende Herausforderungen folgt ein gebührender Abschluss mit Apéro im Oldtimerbus Nr. 21.

Le Conseil municipal de Bienne visite les Transports publics biennois. Après avoir reçu des informations détaillées sur les Tpb et les défis à venir, la visite se conclut par un apéritif bien mérité dans le bus d'époque n° 21.

August: Betriebsausflug
Août : Excursion d'entreprise

Der Betriebsausflug ins Emmental mit Besuch einer Schaukäserei und des Haflingerzentrums bietet Gelegenheit für informelle Kontakte, besonders zwischen Mitarbeitenden, die sich sonst kaum sehen.

L'excursion d'entreprise mène dans l'Emmental, où l'on rend visite à une fromagerie de démonstration et au centre Haflinger ; c'est aussi l'occasion de renouer des contacts informels entre collaborateurs, surtout entre ceux qui ne se croisent guère d'habitude.



DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF

L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ

September: Sponsoring
Septembre : Sponsoring

Die VB engagieren sich als Sponsor des FFFH und gestalten den Kindernachmittag mit.

Copyright by Guillaume Perret

Les Tpb s'engagent en tant que sponsor du FFFH et participent à l'organisation de l'après-midi des enfants.

Copyright by Guillaume Perret



September: Jubiläumsanlass
Septembre : Manifestation pour l'anniversaire

Einer der Jubiläumsanlässe rund um «175 Jahre Schweizer Bahnen» findet am 3. und 4. September im SBB-Werk Biel statt. Die VB als Teil des ÖV Biel gestalten mit. So kann am VB-Stand ein Elektrobus besichtigt werden. Techniker der VB, Mitarbeitende aus der Verwaltung und Vertreter der Geschäftsleitung stehen den insgesamt rund 400 Besuchenden für Fragen zur Verfügung.

L'une des manifestations en honneur des « 175 ans des chemins de fer suisses » a eu lieu les 3 et 4 septembre aux ateliers CFF de Bienne. Les Tpb, partie majeure des transports publics biennois, aide dans l'organisation. Ainsi un bus électrique peut être visité sur leur stand. Des techniciens des Tpb, le personnel de l'administration et des représentants de la direction se tiennent à la disposition des quelque 400 visiteurs pour répondre à leurs questions.

September: Umfrage
Septembre : Sondage

Eine Umfrage beim Fahrpersonal bezüglich der neu gestalteten Dienste zeigt eine grosse Zustimmung für die vorgeschlagenen Änderungen. Die Umsetzung der bevorzugten Variante wird für den Fahrplanwechsel geplant.

Un sondage auprès du personnel roulant concernant les services réaménagés montre une grande approbation des changements proposés. L'application de la variante choisie est prévue pour le changement d'horaire.

DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF

L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ

September: Umstellung Funk
Septembre : Changement de radiocommunication

Umstellung von Analog- auf Digitalfunk in der Nacht vom 15./16. September, nachdem 55 Fahrzeuge sowie die Leitstelle entsprechend vorbereitet worden sind.

La communication interne par radio analogique passe à celle par radio numérique dans la nuit du 15 au 16 septembre, après que 55 véhicules ainsi que le centre de contrôle ont été préparés en conséquence.



Oktober: Organisation
Octobre : Organisation

Die neue, prozessorientierte Organisation wird kommuniziert. Damit folgt die VB-Organisation einer durchgängigen, einfach erklärbaren Logik.

Communication de la nouvelle organisation, axée sur les processus. L'organisation des Tpb passe ainsi à une logique cohérente et facile à expliquer.

November: Jahresabschlusssessen
Novembre : Repas de fin d'année

Das Jahresabschlusssessen, wie immer in drei Ausgaben durchgeführt, findet auf der Ranch Orpund statt. Das Western-Motto findet Anklang, ebenso der Linedance-Workshop.

Le repas de fin d'année, organisé comme toujours en trois éditions, a lieu au Ranch d'Orpund. Le thème western plait à tout le monde, tout comme l'atelier de Line dance.



DAS JAHR IM SCHNELLDURCHLAUF

L'ANNÉE EN ACCÉLÉRÉ

November: Zukunftstag
Novembre : Journée futur en tous genres

Der Zukunftstag stösst auf grosses Interesse. Rund ein Dutzend Kinder erhält einen Einblick in den Alltag der Verkehrsbetriebe.

La journée « Futur en tous genres » suscite un grand intérêt. Une douzaine d'enfants se voient offrir un aperçu du quotidien des entreprises de transport.



Dezember: Fahrplanwechsel
Décembre : Changement d'horaire

Mit dem Fahrplanwechsel tritt auch die Optimierung der Dienstpläne in Kraft. Der neue Pausenraum am Bahnhof erleichtert die Gestaltung von spannenderen Diensten, kürzeren Pausen und kürzeren Präsenzzeiten.

Le changement d'horaire amène aussi une optimisation des horaires de service. La nouvelle salle de pause à la gare facilite l'organisation de services plus intéressants, de pauses et de temps de présence plus courts.



Dezember: Detailoptimierungen
Décembre : Optimisation des détails

Zum Fahrplanwechsel braucht es nur Detailoptimierungen. Dazu gehört die Linie 11: Sie wird den neuen Abfahrtszeiten der Magglingenbahn angepasst, die ihrerseits auf den teilweise stark ausgebauten Fahrplan des Ortsbusses Magglingen-Evilard abgestimmt sind.

Avant l'introduction du changement d'horaire, seuls quelques détails restent encore à ajuster. Par exemple pour la ligne 11 qui s'adapte aux nouveaux horaires de départ du Funi Macolin, qui sont eux-mêmes harmonisés avec l'horaire du bus local Macolin-Evilard, qui à titre d'essai a été fortement développé.



2022 – KOSTENINTENSIVES JAHR

2022 – UNE ANNÉE CHARGÉE AU NIVEAU DES FINANCES

Die Verkehrsbetriebe Biel (VB) schliessen das Geschäftsjahr 2022 mit einem negativen Unternehmensergebnis von CHF –0,8 Mio. ab. Hauptgrund für den Verlust ist ein höherer, nicht planbarer Betriebsaufwand.

Insgesamt konnten bei den Erträgen rund CHF 0,8 Mio. oder 2,1 % mehr verbucht werden als budgetiert. Zwar wurden aufgrund von Corona nach wie vor Mindereinnahmen von rund CHF 0,4 Mio. verbucht. Im Vorjahr betrugen die Mindereinnahmen CHF 2,6 Mio. Gleichzeitig konnten insgesamt mehr Abgeltungen verbucht werden als budgetiert, weil der Kanton unterjährig Mehrkosten (z.B. Energie) akzeptiert hat. Erfreulich ist die Tatsache, dass die Abgeltungen gegenüber dem Vorjahr mit CHF –0,1 Mio. oder –0,3 % leicht gesunken sind.

Der Betriebsaufwand fiel mit rund CHF 1,2 Mio. oder 3,1 % höher aus als budgetiert. Die grössten Abweichungen lagen bei den Löhnen für Aushilfen mit rund CHF 0,4 Mio., temporäres Personal mit rund CHF 0,2 Mio., sonstiger Personalaufwand mit rund CHF 0,4 Mio. und Diesel mit rund CHF 0,3 Mio.

Im ausserordentlichen Aufwand mussten rund CHF 0,4 Mio. aus Vorjahren verbucht werden. Der grösste Aufwand aus Vorjahren betrifft die Wartungsgebühren des Lieferanten für die Ticketautomaten (siehe dazu das Kapitel ausserordentlicher Erfolg).

Der Personalaufwand inkl. Arbeitgeberaufwand fällt um CHF 0,7 Mio. resp. 3,1 % höher aus als budgetiert. Dem Mehraufwand resultiert aus mehreren gegenläufigen Entwicklungen. So fielen die Ausgaben für Aushilfen im Stundenlohn, primär für Fahrpersonal, um rund CHF 0,4 Mio. höher aus als budgetiert, im sonstigen Personalaufwand wurden rund CHF 0,2 Mio. Mehraufwand verbucht und für Überzeitvergütungen mussten CHF 0,1 Mio. mehr verbucht werden. Weniger Aufwand fiel für Leistungen von Sozialversicherungen von rund CHF 0,1 Mio. an. Für Überzeiten, Ferien und Treue wurden 2022 Rückstellungen von rund CHF 0,1 Mio. gebildet.

Der Unterhalt für Kurs- und Dienstfahrzeuge liegt mit rund CHF 0,2 Mio. oder 6,5 % über Budget. Dem deutlich höheren Aufwand für Diesel von rund CHF 0,3 Mio. steht eine Lagerveränderung von rund CHF 0,1 Mio. gegenüber.

Von den geplanten Investitionen von über CHF 1,8 Mio. wurden insgesamt rund CHF 0,5 Mio. tatsächlich realisiert (d.h. abgeschlossen oder zumindest teilaktiviert), in die Anlagerechnung übernommen und pro rata abgeschrieben. Die Minderausgaben für Investitionen von rund CHF 7.0 Mio. sind grösstenteils auf bewusst nicht realisierte Projekte zurückzuführen, die Ende letzten Jahres repriorisiert und gestoppt wurden. Die grössten abgeschlossenen Investitionen waren

Les Transports publics biennois (Tpb) ont clôturé l'exercice 2022 par un résultat négatif de – 800 000 francs. La raison principale de cette perte est une augmentation des charges d'exploitation non planifiable.

Dans l'ensemble, les recettes ont été supérieures d'environ 800 000 francs, soit de 2,1 % de en plus par rapport à ce qui était prévu au budget. Ce résultat est la somme de différents effets opposés. Les recettes de transport ont diminué d'environ 400 000 francs en raison du Covid-19 (année précédente – 2,6 millions de fr.). En revanche, il a été possible de comptabiliser environ 700 000 francs d'indemnités publiques de plus par rapport au budget pour le trafic local, car des coûts supplémentaires plus élevés ont pu être présentés ultérieurement aux commanditaires. Par rapport à l'année précédente, les indemnités des pouvoirs publics (canton et Confédération) ont diminué de 100 000 francs soit de 0,3 %.

Les charges d'exploitation ont été supérieures au budget d'environ 1,2 million de francs, soit de 3,1 %. Les écarts les plus importants se situent au niveau des salaires des auxiliaires (environ 400 000 fr.), du personnel temporaire (environ 200 000 fr.), des autres charges de personnel (environ 400 000 fr.) et du diesel (environ 300 000 fr.).

Environ 400 000 francs provenant des années précédentes ont dû être comptabilisés dans les charges extraordinaires. La charge la plus importante des années précédentes concerne les frais de maintenance du fournisseur pour les distributeurs de billets (voir à ce sujet le chapitre Résultats extraordinaires).

Les charges de personnel, y compris les charges patronales, sont supérieures de 700 000 francs, soit de 3,1 % par rapport aux prévisions budgétaires. Ce surcroît de dépenses résulte de plusieurs évolutions contraires. Ainsi, les dépenses pour les auxiliaires rémunérés à l'heure (principalement pour le personnel roulant) ont été supérieures au budget d'environ 400 000 francs, et celles comptabilisées dans les autres charges de personnel d'environ 200 000 francs ; 100 000 francs de plus ont dû être comptabilisées pour les rémunérations des heures supplémentaires. Les prestations des assurances sociales ont été inférieures d'environ 100 000 francs. Des provisions d'environ 100 000 francs ont été constituées en 2022 pour les heures supplémentaires, les vacances et les primes de fidélité.

L'entretien des véhicules de ligne et de service a coûté environ 200 000 francs en plus, soit 6,5 % au-dessus du budget. Les dépenses nettement plus élevées pour le diesel d'environ 300 000 francs sont compensées en partie par une variation des stocks d'environ 100 000 francs.

Sur les investissements prévus à hauteur d'environ 1,8 million de francs, seuls 500 000 francs au total ont été effectivement réalisés (c'est-à-dire achevés ou au moins partiellement activés), repris dans le compte d'immobilisation et amortis au prorata. La dimi-

die Erneuerung der Magglingenbahn, der Fahrleitungsbau Heilmannstrasse sowie die Erneuerung der Fahrleitung am Orpundplatz.

Aus dem Verlust resultieren Auswirkungen auf das Eigenkapital, welches in 2022 im Umfang des Verlustes um –6,2 % weiter schwindet und damit neu bei CHF 12'445'236 liegt. Die Eigenkapitalquote sinkt auf 18,7 % (Vorjahr: 20,3 %). Der Kostendeckungsgrad beträgt 38,7 % (Vorjahr 35,8 %) und liegt damit 1,4 % tiefer als budgetiert. Gegenüber 2021 stieg der Kostendeckungsgrad um 2,9 % Punkte.

Die Jahresrechnung 2022 wurde durch unsere Revisionsstelle BDO geprüft. Die BDO wurde neben der ordentlichen Prüfung auch mit der subventionsrechtlichen Spezialprüfung beauftragt.

Das BAV gibt den Auftrag, die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfen oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf zu prüfen. Der Befund der Prüfung, welche durch die Revisionsstelle (BDO) ausgeführt wurde liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor.

nution des dépenses d'investissement d'environ 700 000 francs s'explique en grande partie par les projets qui n'ont délibérément pas été réalisés ou qui ont été repriorisés et stoppés à la fin de l'année dernière. Les principaux investissements achevés ont été la rénovation du Funi Macolin, la construction de la caténaire rue Georg-Friedrich-Heilmann ainsi que l'assainissement de la caténaire de la place d'Orpond.

La perte a un impact sur le capital propre, qui continue à diminuer en 2022 (– 6,2 %) pour s'établir désormais à 12 445 236 francs. Le taux de fonds propres baisse à 18,7 % (année précédente : 20,3 %). Le taux de couverture des coûts s'élève à 38,7 % (année précédente : 35,8 %), soit 1,4 % de moins que ce qui avait été budgétisé. Par rapport à 2021, le taux de couverture des coûts a augmenté de 2,9 points.

Les comptes 2022 ont été certifiés par BDO, notre organe de révision. En plus de la révision ordinaire, BDO a également été chargée de la révision spéciale dans le cadre de la loi sur les subventions.

L'OFT vérifie périodiquement ou selon les besoins les comptes approuvés des entreprises qui reçoivent des aides financières ou des indemnités de la Confédération en vertu de la loi sur les chemins de fer ou de la loi sur le transport de voyageurs. Le résultat de l'audit n'est pas encore disponible au moment de la publication du rapport annuel.

ERFOLGSRECHNUNG

COMPTE DE RÉSULTAT

	2022 / CHF	2021 / CHF	
ERTRAG	39'744'266	37'506'776	REVENUS
Verkehrsertrag	14'807'477	12'728'434	Revenu du transport
Nebenertrag	1'101'105	872'608	Revenus accessoires
Abgeltungen regionaler Personenverkehr	3'970'627	4'288'345	Indemnités publiques du trafic régional
davon Bund	2'144'139	2'315'706	dont Confédération
davon Kanton	1'826'488	1'972'639	dont canton
Abgeltungen durch öffentliche Hand Ortsverkehr	19'767'100	18'876'652	Indemnités publiques du trafic local
Abgeltungen durch öffentliche Hand Ortsverkehr; Linie 12	0	0	Indemnités publiques du trafic local; ligne 12
davon Gemeinden	0	0	dont communes
davon Kanton	0	0	dont canton
Beiträge Dritter	97'957	740'737	Indemnité de tiers
Erlösminderungen, Provisionen und Debitorenverluste	-359'998	-95'325	Diminution de revenus, provisions et pertes sur débiteurs
BRUTTOERTRAG	39'384'268	37'411'451	REVENU BRUT

AUFWAND	39'629'305	37'503'607	CHARGES
Fahrdienstleistungen durch Dritte	2'140'193	2'074'781	Prestations fournies par des tiers
Personalaufwand	24'193'234	23'155'990	Charges de personnel
davon Löhne und Zulagen	19'787'804	18'810'212	dont salaires et allocations
davon Sozialleistungen	3'485'165	3'739'158	dont charges sociales
davon Personalnebenleistungen	920'265	606'620	dont prestations accessoires pour le personnel
Unterhalt Infrastruktur und Rollmaterial	5'967'887	5'259'242	Entretien infrastructure et matériel roulant
davon Unterhalt Gebäude	849'972	711'665	dont entretien immobilier
davon Unterhalt Anlagen und Systeme	2'344'854	2'105'571	dont entretien installations
davon Unterhalt Fahrzeuge	2'773'062	2'442'005	dont entretien véhicules
Verwaltung	2'222'749	1'746'218	Administration
Versicherungen	233'521	233'974	Assurances
Abschreibungen	4'871'721	5'033'402	Amortissements
BETRIEBSERGEBNIS VOR ZINSEN UND STEUERN	-245'037	-92'156	RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS
Finanzaufwand	-151'513	-188'355	Charges financières
Finanzertrag	15'618	23'462	Revenus financiers
Finanzerfolg	-135'895	-164'893	Résultat financier
ORDENTLICHES UNTERNEHMUNGS-ERGEBNIS VOR STEUERN	-380'931	-257'049	RÉSULTAT ORDINAIRE AVANT IMPÔTS
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	-441'884	-71'442	Charges extraordinaires, uniques ou hors période
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	119	16'696	Revenus extraordinaires, uniques ou hors période
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	-441'765	-54'746	Résultat extraordinaire, unique ou hors période
Jahresergebnis vor Steuern	-822'697	-311'795	Résultat annuel avant impôts
Direkte Steuern	-210	497	Impôts directs
JAHRESERGEBNIS	-822'487	-312'292	RÉSULTAT ANNUEL

BILANZ
BILAN

	2022 / CHF	2021 / CHF	
AKTIVEN	59'822'512	65'217'514	ACTIFS
Umlaufvermögen	10'194'582	11'044'353	Actifs circulants
Flüssige Mittel	4'690'991	3'873'010	Trésorerie
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	958'266	749'052	Créances résultant de la vente de biens et de prestations de services
Übrige Forderungen ggü. Eignerin	2'713'303	2'337'238	Autres débiteurs envers la propriétaire
Übrige Forderungen ggü. Dritten	0	0	Autres débiteurs tiers
Forderungen ggü. Organen	0	0	Débiteurs envers les organes dirigeants
Materialvorräte	1'281'900	1'000'305	Stocks de matériel
Aktive Rechnungsabgrenzung	550'122	3'084'748	Actif transitoire
Anlagevermögen ¹⁾	49'627'930	54'173'161	Actifs immobilisés ¹⁾
Sachanlagen	120'616'474	120'044'797	Immobilisations corporelles
Wertberichtigungen Sachanlagen	-71'111'356	-66'239'634	Amortissements
Nettobuchwert	49'505'118	53'805'163	Valeur comptable nette
Unvollendete Objekte	122'811	367'997	Travaux en cours
Finanzanlagen	1	1	Placements financiers
PASSIVEN	59'822'512	65'217'514	PASSIFS
Fremdkapital	47'377'276	51'949'791	Capital étranger
Kurzfristige Verbindlichkeiten	7'914'846	9'818'804	Engagements à court terme
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2'150'322	1'688'864	Engagements résultant d'achats et de prestations
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	1'298'855	1'298'855	Leasing à court terme
Kurzfristige verzinsliche Darlehensverbindlichkeiten Dritte	700'000	700'000	Emprunt à court terme avec intérêt auprès de tiers
Kurzfristige unverzinsliche Darlehensverbindlichkeiten Dritte	703'874	703'874	Emprunt à court terme sans intérêt auprès de tiers
Übrige Verbindlichkeiten Eignerin	0	0	Autres créanciers envers la propriétaire
Übrige Verbindlichkeiten Dritte	270'964	401'389	Autres créanciers tiers
Passive Rechnungsabgrenzung	2'790'831	5'025'822	Passif transitoire
Langfristige Verbindlichkeiten	39'462'430	42'130'987	Engagements à long terme
Leasing Trolleybusse Raiffeisen	7'257'326	7'818'546	Leasing trolleybus Raiffeisen
Leasing Trolleybusse Migrosbank	2'551'948	3'119'050	Leasing trolleybus Banque Migros
Leasing Ticketing Migrosbank	170'534	341'067	Leasing Ticketing Banque Migros
Darlehen Autobusse Postfinance	4'750'000	5'450'000	Emprunt autobus Postfinance
Darlehen Eignerin	8'000'000	8'000'000	Emprunt auprès de la propriétaire
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	22'729'808	24'728'663	Engagements portant intérêt à long terme
Darlehen Dritte	15'754'004	16'457'878	Emprunt auprès de tiers
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten	15'754'004	16'457'878	Engagements ne portant pas intérêt à long terme
Rückstellungen	978'618	944'445	Provisions
Eigenkapital ²⁾	12'445'236	13'267'723	Capital propre ²⁾
Dotationskapital	12'000'000	12'000'000	Capital de dotation
Reserven	1'267'723	1'580'015	Réserves
Reserven Regionalverkehr	105'315	-394'596	Réserves du trafic régional
Reserven Ortsverkehr	296'381	975'433	Réserves du trafic local
Freie Reserven	866'027	999'179	Réserves libres
JAHRESERGEBNIS	-822'487	-312'292	RÉSULTAT ANNUEL

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

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

GELDFLUSSRECHNUNG

FLUX DE TRÉSORERIE

	2022 / CHF	2021 / CHF	
KONTENBEZEICHNUNG			DÉSIGNATION DES COMPTES
Jahresergebnis	-822'487	-312'292	Résultat annuel
Abschreibungen auf Sachanlagen	4'871'721	5'033'402	Amortissements sur immobilisations corporelles
Veränderungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-209'213	63'479	Variation des créances résultant de la vente de biens et de prestations de services
Veränderung Forderungen gegenüber Eignerin	-376'065	1'032'782	Variation des débiteurs envers la propriétaire
Veränderung Übrige Forderungen	0	88	Variation des autres créances
Veränderungen Vorräte	-281'595	220'004	Variation de stocks
Veränderung Aktive Rechnungsabgrenzung	2'534'625	-2'679'799	Variation des actifs transitoires
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	461'458	-2'753'108	Variation des dettes résultant de livraisons et prestations fournies
Veränderung Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne krzfr. Anteil Leasing)	-130'425	257'084	Variation autres dettes à court terme (sans leasing)
Veränderung Passive Rechnungsabgrenzung	-2'234'991	2'776'113	Variation des passifs transitoires
Veränderung Rückstellungen	34'173	-228'702	Variation des provisions
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	3'847'201	3'409'049	Trésorerie d'exploitation
Investitionen in immobile Sachanlagen	-74'831	-204'909	Investissements immobiliers
Investitionen in mobile Sachanlagen	-251'660	-245'244	Investissements mobiliers
Investitionen in immaterielle Anlagen	0	0	Investissements immatériels
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen	0	0	Produit de vente d'immobilisations corporelles
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-326'491	-450'154	Trésorerie d'investissements
Aufnahme Darlehen	0	0	Augmentation de prêts
Aufnahme Leasing	0	0	Augmentation de leasing
Rückzahlung Darlehen	-1'403'874	-1'403'874	Remboursement de prêts
Rückzahlung Leasing	-1'298'855	-1'578'322	Remboursement de leasing
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-2'702'729	-2'982'196	Trésorerie de financement
VERÄNDERUNG FLÜSSIGE MITTEL	817'981	-23'301	VARIATION DE TRÉSORERIE
Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	3'873'010	3'896'311	Trésorerie d'ouverture
Veränderung Flüssige Mittel	817'981	-23'301	Variation de trésorerie
FLÜSSIGE MITTEL AM ENDE DES GESCHÄFTSJAHRES	4'690'991	3'873'010	TRÉSORERIE DE CLÔTURE



ANLAGESPIEGEL

TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

	Immobilien Immobilier CHF	Mobilier Mobilier CHF	EDV & Komm. Informatique & communication CHF	Fahrzeuge Véhicules CHF
ANSCHAFFUNGSWERT				
Stand 01.01.2022	25'591'791	5'446'233	8'694'216	49'202'052
Zugänge 2022	34'512	-37'436	90'455	-100'000
Abgänge 2022	-	-	-	-
Umlagerungen	92'578	37'436	180'340	-
Anschaffungswert Stand 31.12.2022	25'718'880	5'446'233	8'965'011	49'102'052
WERTBERICHTIGUNG (KUM.)				
Stand 01.01.2022	12'905'890	5'111'659	7'262'477	24'445'564
Zugänge 2022	681'584	49'638	291'317	2'602'321
Abgänge 2022	-	-	-	-
Umlagerungen	-	-	-	-
Wertberichtigung (kum.) Stand 31.12.2022	13'587'473	5'161'297	7'553'794	27'047'886
NETTOBUCHWERT				
Stand 01.01.2022	12'685'901	334'573	1'431'739	24'756'488
NETTOBUCHWERT STAND 31.12.2022	12'131'407	284'935	1'411'217	22'054'166

Einrichtungen Installations CHF	Unfertige Objekte (A.i.B.) Projets en cours CHF	Finanzanlagen Immobilisations financières CHF	TOTAL CHF	
				VALEUR D'ACQUISITION
31'110'506	367'997	1	120'412'795	État 01.01.2022
199'729	139'231	-	326'491	Augmentations 2022
-	-	-	-	Diminutions 2022
74'064	-384'417	-	-	Reclassements
31'384'298	122'811	1	120'739'286	Valeur d'acquisition au 31.12.2022
				AMORTISSEMENT (CUM.)
16'514'044	-	-	66'239'634	État 01.01.2022
1'246'861	-	-	4'871'721	Augmentations 2022
-	-	-	-	Diminutions 2022
-	-	-	-	Reclassements
17'760'906	-	-	71'111'356	Amortissement (cum.) au 31.12.2022
				VALEUR COMPTABLE NETTE
14'596'461	367'997	1	54'173'161	État 01.01.2022
13'623'393	122'811	1	49'627'930	VALEUR COMPTABLE NETTE AU 31.12.2022

EIGENKAPITALNACHWEIS

TABLEAU DES CAPITAUX PROPRES

	Dotationskapital Capital de dotation CHF	Zweckgebundene Reserven Réserves affectées CHF	Freie Reserven Réserves libres CHF
EIGENKAPITAL PER 31.12.2020			
Veränderung Zweckgebundene Reserven gemäss Art.36 PBG Regionalverkehr	-	499'911	-
Veränderung Zweckgebundene Reserven gemäss Art.36 PBG Ortsverkehr	-	-679'051	-
Veränderung Freie Reserven	-	-	-133'152
Ergebnis 2021	-	-	-
EIGENKAPITAL PER 31.12.2021			
Veränderung Zweckgebundene Reserven gemäss Art.36 PBG Regionalverkehr	-	529'066	-
Veränderung Zweckgebundene Reserven gemäss Art.36 PBG Ortsverkehr	-	-1'380'205	-
Veränderung Freie Reserven	-	-	28'652
Ergebnis 2022	-	-	-
EIGENKAPITAL PER 31.12.2022			
	12'000'000	-449'443	894'680

Ergebnis/Verwendung Résultat/Affectation CHF	TOTAL CHF	
-	13'580'015	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2020
-499'911	-	Variation des réserves affectées selon l'art.36 LTV trafic régional
679'051	-	Variation des réserves affectées selon l'art.36 LTV trafic local
133'152	-	Variations des réserves libres
-312'292	-312'292	Résultat 2021
-	13'267'723	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2021
-529'066	-	Variation des réserves affectées selon l'art.36 LTV trafic régional
1'380'205	-	Variation des réserves affectées selon l'art.36 LTV trafic local
-28'652	-	Variations des réserves libres
-822'487	-822'487	Résultat 2022
-	12'445'236	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2022

ANHANG DER JAHRESRECHNUNG
PER 31. DEZEMBER 2022

ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS
AU 31 DÉCEMBRE 2022

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 sind aufgrund der kurzfristigen Verfügbarkeit auch die Saldierungs-Kontokorrente mit den SBB enthalten (CHF 3'749'939.-)
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 Wertvermindernungen, 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 Abschreibungsätze resp. Nutzungsdauern unterschieden:

Anlagenkategorie	Abschreibung in %	Nutzungs-dauer
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, Kommunikations-anlagen	10–20%	5–10 Jahre

3.

Gesetzliche Pflichtangaben (Art. 3 Abs. 2 RKV)

Brandversicherungswerte der Sachanlagen	31.12.22	31.12.21
Liegenschaften	25'116'400	25'116'400
Fahrzeuge	21'604'285	24'208'311
davon Trolleybusse	11'140'729	12'233'156
davon Batteriebusse	733'150	898'856
davon Autobusse	5'636'385	6'718'281
davon Bahnwagen	4'094'021	4'358'018
Mobilien und Einrichtungen	13'875'375	14'898'082

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 3 749 939 francs comprennent également les soldes des comptes courants auprès des CFF 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 francs. 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	31.12.22	31.12.21
Immeubles	25 116 400	25 116 400
Véhicules	21 604 285	24 208 311
dont trolleybus	11 140 729	12 233 156
dont bus à batterie	733 150	898 856
dont autobus	5 636 385	6 718 281
dont wagons	4 094 021	4 358 018
Biens mobiliers et équipements	13 875 375	14 898 082

Deckungssumme der Sachversicherungen	31.12.22	31.12.21
AXA Winterthur Kasko-versicherung	38'640'147	38'740'147

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

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

4.

Anzahl Mitarbeitende

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	31.12.22	31.12.21
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.

31.12.22	11'278'663	CHF
31.12.21	12'577'518	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 Mitarbeitenden 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

31.12.22	11'976'384	CHF
31.12.21	13'484'552	CHF

Montants de couverture des assurances de choses et responsabilité civile	31.12.22	31.12.21
AXA Winterthur Assurance casco	38 640 147	38 740 147

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

Assurance responsabilité civile professionnelle pour les entreprises de transports publics par trolleybus		
		10 000 000 fr. par sinistre
Assurance de base		
Assurance complémentaire 1	20 000 000 fr. en sus des 10 000 000 fr. par sinistre	

4.

Personnel

Postes à plein temps en moyenne annuelle	31.12.22	31.12.21
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.

31.12.22	11 278 663 fr.
31.12.21	12 577 518 fr.

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 ^{er} 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

31.12.22	11 976 384	CHF
31.12.21	13 484 552	CHF

8. 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:	
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Unterhalt Fahrzeuge (inkl. Treibstoff und Fahrstrom)	2'530'336	2'150'459
Finanzierungskosten Fahrzeuge	242'725	291'546
Total Fahrzeugaufwand	2'773'062	2'442'005
9. Erläuterungen zu ausserordentlichen, einmaligen oder periodenfremden Positionen der Erfolgsrechnung		
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Eindrahtungstrichter Bahnhof Mett (periodenfremd)		-32'364
Nutzung Kabeltrassen (periodenfremd)		-23'819
Wartungsgebühr ATRON «Ticket-Vertriebssystem» (2017–2020)	-272'160	
Neues ERP-Tool Werkstatt (Projekt gestoppt, unbrauchbare Software)	-32'192	
Planungskredit Beschaffung FGI (Projekt gestoppt, unbrauchbare Anlage)	-37'436	
Sanierung Giebelhalle (Vorprojekt gestoppt, unbrauchbare Anlage)	-86'553	
Verschiedene unwesentliche Posten	-13'544	-15'258
Total Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	-441'884	-71'442
VVST Prämienrückerstattung		15'841
Verschiedene unwesentliche Posten	119	855
Total Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	119	16'696
Total Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	-441'765	-54'746

8. 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 :	
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Entretien des véhicules (y c. carburant et courant de traction)	2 530 336	2 150 459
Coût de financement des véhicules	242 725	291 546
Total des charges de véhicules	2 773 062	2 442 005
9. Explications relatives aux postes extraordinaires, uniques ou hors période du compte de résultats		
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Emperchage de la Gare de Mâche (hors période)		-32 364
Utilisation des chemins de câbles (hors période)		-23 819
Frais de maintenance pour ATRON «Système de distribution de tickets» (2017–2020)	-272'160	
Nouvel outil ERP pour l'atelier (projet stoppé, logiciel inutilisable)	-32'192	
Crédit de planification pour acquisition FGI (projet stoppé, installation inutilisable)	-37'436	
Assainissement de la Giebelhalle (avant-projet stoppé, installation inutilisable)	-86'553	
Divers postes de moindre importance	-13'544	-15 258
Total des dépenses extraordinaires, uniques ou hors période	-441'884	-71 442
Remboursement de prime VVST		15 841
Divers postes de moindre importance	119	855
Total des revenus extraordinaires, uniques ou hors période	119	16 696
Total du résultat extraordinaire, unique ou hors période	-441'765	-54 746

10. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	Keine	
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
11. Fälligkeit langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Fällig innerhalb von 1 Jahr	1'998'855	1'998'855
Fällig innerhalb von 2 bis 5 Jahren	7'483'821	7'654'355
Fällig nach 5 Jahren	7'245'987	9'074'308
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	16'728'663	18'727'518
12. Honorar der Revisionsstelle		
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Honorar für Revisionsdienstleistungen	39'800	39'800
Subventionsprüfung (BAV)	15'000	15'000
Honorar für andere Dienstleistungen	–	–
Total Honorare	54'800	54'800

13. 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)	

10. Événements essentiels survenus après la clôture du bilan	Aucun	
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
11. Exigibilité des engagements à long terme portant intérêt		
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Exigibilité entre 1 an	1 998 855	1 998 855
Exigibilité entre 2 et 5 ans	7 483 821	7 654 355
Exigibilité après 5 ans	7 245 987	9 074 308
Total des engagements à long terme portant intérêt	16 728 663	18 727 518
12. Honoraires de l'organe de révision		
	31.12.22 CHF	31.12.21 CHF
Honoraires pour prestations de révision	35 925	35 925
Examen des subventions (OFT)	15 000	15 000
Honoraires pour autres prestations	–	–
Total des honoraires	54 800	54 800

13. 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).	

REVISORENBERICHT

RAPPORT DES RÉVISEURS



BERICHT DER REVISIONSSTELLE

An den Verwaltungsrat der
Verkehrsbetriebe Biel

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Als Revisionsstelle gemäss Art. 11 des Reglements über die Gründung des selbstständigen Gemeindeunternehmens haben wir die Jahresrechnung der Verkehrsbetriebe Biel (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das dann endende Jahr, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und dem Reglement.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und dem Reglement und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist. Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen

falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse:
<http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 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, 8. März 2023

BDO AG

Marcel Wasem
Leitender Revisor
Zugelassener
Revisionsexperte

i.V. Julien Siviero
Zugelassener
Revisor

Beilage

Jahresrechnung

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



