

GESCHÄFTSBERICHT
RAPPORT DE GESTION

2 0 1 5



IN KÜRZE

EN BREF



75

Jahre Trolleybusbetrieb
in Biel

*ans de service des
trolleybus à Bienne*



81,5

Mal um die Erde – so weit sind
unsere Busse 2015 gefahren

*fois le tour de la terre – la distance
parcourue par nos véhicules en 2015*



200'000

kWh produzierte Solarenergie pro Jahr –
das entspricht 45 Durchschnittshaushalten

*kWh d'énergie solaire produite par an –
soit la consommation de 45 ménages moyens*



309

Meter – die durchschnittliche Distanz zwischen
zwei Haltestellen im Bieler Stadtverkehr

*mètres – la distance moyenne entre deux
arrêts de bus en ville de Bienne*



48,7

Der Kostendeckungsgrad der
Verkehrsbetriebe Biel in Prozent

*le taux de couverture des coûts
des Transports publics biennois en pourcentage*

IN KÜRZE

EN BREF

	2015	2014	
Berforderte Personen	16'480'359	17'156'296	Passagers transportés
Städtische Buslinien	15'362'787	15'984'016	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	362'010	379'364	Lignes régionales
Seilbahnen	755'562	792'916	Funiculaires
Gefahrene Kilometer	3'268'523	3'252'593	Kilomètres parcourus
Städtische Buslinien	2'814'993	2'801'111	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	308'319	305'741	Lignes régionales
Seilbahnen	145'211	145'741	Funiculaires
Personenkilometer	34'440'680	36'078'964	Passagers au kilomètre
Städtische Buslinien	31'630'660	¹⁾ 32'532'301	Lignes urbaines
Regionalbuslinien	2'481'166	¹⁾ 2'599'087	Lignes régionales
Seilbahnen	923'844	²⁾ 947'576	Funiculaires
Linien und Fahrzeuge			Lignes et véhicules
Anzahl Linien	13	13	Nombre de lignes
Linienlänge / km	92.5	91.9	Longueur du réseau / km
Anzahl Halteketten	350	348	Nombre d'arrêts
Anzahl Autobusse	33	33	Nombre d'autobus
Anzahl Trolleybusse	21	21	Nombre de trolleybus
Anzahl Seilbahn-Wagen	4	4	Nombre de wagons de funiculaire
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter			Employées et employés
Personen	215	214	Personnes
Vollzeitstellen (FTE)	194	190	Emplois à plein temps
Finanzielle Kennzahlen			Indicateurs financiers
Jahresergebnis	686'045	214'469	Résultat annuel
Bruttogewinn	33'442'860	32'980'378	Bénéfice brut
Verkehrsertrag	15'569'021	15'199'507	Revenu du transport
Abgeltungen öffentl. Hand	16'633'105	16'509'028	Indemnités publiques
Abschreibungen	3'946'113	4'578'827	Amortissements
Personalaufwand	19'741'314	19'253'978	Charges de personnel
Eigenkapital	13'595'445	12'909'400	Capital propre

¹⁾ Im Geschäftsbericht 2014 ist die Linie 11 irrtümlich zu den Regionalbuslinien gezählt worden. Die hier aufgeführten Zahlen sind entsprechend korrigiert. / Dans le rapport de gestion 2014, la ligne 11 a été comptée par erreur parmi les lignes de bus régionales. Les chiffres énumérés ici ont été corrigés en conséquence.

²⁾ Aufgrund des Einbaus eines neuen Zählsystems wurde diese Zahl gegenüber dem Geschäftsbericht 2014 korrigiert. / En raison de la mise en place d'un nouveau système de comptage, ce chiffre a été corrigé par rapport à 2014.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	5
Gremien	7
Highlights	8
Unter Strom	10
Auf der Strecke	18
Markt	24
Menschen	26
Ökologie	28
Zukunft	30
Finanzen	32
Erfolg	34
Bilanz	35
Cashflow	36
Anlagespiegel/ Eigenkapitalnachweis	38
Anhang	41
Revisoren	44

SOMMAIRE

Préambule	5
Organes de direction	7
Faits marquants	8
Notre énergie	10
Sur le parcours	18
Marché	24
Personnes	26
Écologie	28
Avenir	30
Finances	32
Résultat	34
Bilan	35
Cash flow	36
Tableau des immobilisations/ Tableau des capitaux propres	38
Annexe	41
Organe de révision	44

IMPRESSUM

Inhalte / Contenus: Verkehrsbetriebe Biel / *Transports publics bernois* **Redaktion / Rédaction:** Jürg Freudiger Text **Konzept / Conception:** weiss communication + design ag **Design:** weiss communication + design ag **Übersetzung / Traduction:** Übersetzungsdienst der Stadt Biel / *Service de traduction de la Ville de Bienne* **Korrektorat / Correction:** Tina Valentina, Sandra Mathez, Ralph Thomas **Fotos / Photos:** Dirk Weiss **Druck / Impression:** Ediprim SA / AG

EDITORIAL UND ABSCHIED

ÉDITORIAL ET ADIEUX



2001 war mein erstes, 2015 mein letztes Präsidialjahr im Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Biel. Die grosse Herausforderung war, die VB von einer Abteilung der Stadtverwaltung in ein selbständiges Gemeindeunternehmen zu überführen, mit modernen Führungsstrukturen sowie griffigen Organisations- und Kontrollmechanismen. Ich darf eine positive Bilanz ziehen: Die VB sind heute gut aufgestellt – personell, technisch, finanziell – und können fit in die Zukunft schauen. Wichtige Entwicklungsschritte, insbesondere die Integration der FUNIC-Seilbahnen und die Integration in den Tarifverbund Libero, sowie anspruchsvolle Grossevents wie die Expo 02 oder das Eidg. Turnfest (2013) konnte ich mitprägen.

Das Umfeld hat sich verändert: Heute gehören der hektische Verkehr, sich ständig verändernde Baustellen sowie eine hohe Fahrplandichte zur Tagesordnung. Einige Vergleichszahlen zeigen eine Zunahme der gefahrenen Kilometer (heute 3.27 Mio. gegenüber rund 3 Mio. im 2000), der beförderten Personen (16.5 Mio. vs. 13.5 Mio.) und der Haltestellen (350 vs. 291). Die Qualitätsansprüche an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (heute 194 Vollzeitstellen vs. 155 im 2000), die bei den VB arbeiten, sind stets gestiegen.

Den Mitarbeitenden und dem Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Biel, die diese Entwicklungsschritte mitgeprägt und mitgetragen haben, sowie den Behörden und Partnerorganisationen, die über all die Jahre ihr Vertrauen in die Qualität der Leistungen der VB bekundet haben, gebührt mein aufrichtiger und grosser Dank.

2001 a été ma première, 2015 ma dernière année présidentielle au Conseil d'administration des Transports publics biennois. Le grand défi a été de transformer les TPB d'un département de l'Administration municipale en une entreprise municipale autonome avec des structures de gestion modernes, ainsi que des mécanismes organisationnels et de contrôle efficaces. Je peux tirer un bilan positif: les TPB sont aujourd'hui bien dotés, tant sur le plan des ressources humaines qu'au niveau technique et financier, et peuvent regarder vers l'avenir avec confiance. J'ai pu contribuer à d'importantes étapes de développement, surtout l'intégration des funiculaires FUNIC et l'intégration dans la Communauté tarifaire Libero, ainsi qu'à de grands événements exigeants tels qu'Expo 02 ou la Fête fédérale de gymnastique (2013).

L'environnement a changé: de nos jours, le trafic frénétique, les chantiers de construction qui changent constamment, ainsi qu'une cadence horaire élevée font partie du quotidien. Quelques chiffres comparatifs montrent une augmentation des kilomètres parcourus (aujourd'hui 3,27 millions par rapport à env. 3 millions en 2000), des personnes transportées (16,5 millions contre 13,5 millions) et des arrêts (350 contre 291). Les exigences de qualité envers les collaboratrices et collaborateurs (actuellement 194 emplois plein temps contre 155 en 2000) sont de plus en plus élevées.

Je tiens à remercier sincèrement et chaleureusement l'ensemble du personnel et le Conseil d'administration des TPB, qui ont permis de réaliser ces étapes de développement, ainsi que les autorités et les organisations partenaires, qui pendant toutes ces années ont manifesté leur confiance en la qualité de nos prestations.

RALPH THOMAS

VR-Präsident / Président du
Conseil d'administration
2001 – 2015

UNTER STROM – EIN VORWORT

NOTRE ÉNÉRGIE – PRÉAMBULE



2015 stand ganz im Zeichen des Trolleybusses. Pünktlich zum 75-Jahre-Jubiläum konnte mit der Erschliessung der Tissot Arena erstmals seit 1988 eine echte Netzerweiterung realisiert werden. Noch zu Beginn meiner Amtszeit vor 20 Jahren eher als Auslaufmodell gehandelt, erlebt dieses Transportsystem heute ein eigentliches Revival. Sogar namhafte Tramstädte wie Zürich setzen auf den Ausbau ihrer Trolleybusnetze. Auch Biel ist eine Trolleybus-Stadt: Gegenwärtig transportieren wir rund 52 % unserer Fahrgäste auf den beiden Trolleybuslinien; sie bilden somit das eigentliche Rückgrat des städtischen Nahverkehrs. Damit das auch so bleibt, ist im Rahmen des kantonalen Angebotskonzeptes 2018 – 2021 die Verlängerung von Trolleybuslinien geplant – und zwar ohne zusätzliche Fahrleitungen. Ermöglicht wird dies durch eine künftige Fahrzeuggeneration, die gewisse Teilstrecken fahrleitungslos im Batteriebetrieb bewältigen kann. Die bestehende Leitung wird dabei als Vorrichtung für das Aufladen der Batterien während der Fahrt genutzt.

Neben all seinen unbestrittenen ökologischen Vorteilen ist der Trolleybus aber auch ein emotionales Thema. Eindrücklich gezeigt hat das der grosse Publikumsandrang und die damit zum Ausdruck gebrachte Verbundenheit am Trolleybustag vom 24. Oktober auf dem Zentralplatz: Einmal mehr haben die Bielerinnen und Bieler gezeigt, dass sie zu ihrem Trolleybus stehen. Biels Mobilität wird also auch in Zukunft unter Strom stehen!

2015 a été l'année des trolleybus. Juste à temps pour le 75e anniversaire, une véritable extension du réseau a pu être réalisée pour la première fois depuis 1988 avec la desserte de la Tissot Arena. Encore au début de mon mandat, voilà 20 ans, ce système de transport avait plutôt la réputation d'être en voie d'extinction. Aujourd'hui, il connaît un véritable regain d'intérêt. Même des «villes de trams» telles que Zurich misent sur l'extension de leurs réseaux de trolleybus. Bienne est également une ville marquée par les trolleybus: présentement, nous transportons environ 52 % de nos passagers sur les deux lignes de trolleybus, qui forment ainsi la vraie épine dorsale des transports urbains de proximité. Pour que cela continue, il est prévu de prolonger des lignes de trolleybus dans le cadre du schéma d'offre cantonal 2018 – 2021, et ce, sans lignes de contact supplémentaires. Ce sera possible grâce à une future génération de véhicules alimentés par batterie et pouvant ainsi circuler sur certains tronçons sans lignes de contact. Celles qui sont existantes seront utilisées comme dispositif pour recharger les batteries durant le trajet.

En plus de tous ses avantages écologiques incontestés, le trolleybus est également un sujet émotionnel. La grande affluence du public et l'attachement exprimé lors de la journée des trolleybus du 24 octobre à la place Centrale l'a démontré de manière impressionnante: une fois de plus, les Biennoises et Biennois ont montré leur attachement pour ce mode de transport. À Bienne, la mobilité restera donc principalement électrique aussi à l'avenir !

CHRISTOPHE KNEUSS

Direktor / Directeur

VERWALTUNGSRAT

CONSEIL D'ADMINISTRATION



ERICH FEHR Mitglied / *Membre* | STEFAN KAUFMANN Mitglied / *Membre* | REGULA RYTZ Mitglied / *Membre* |
RALPH THOMAS Präsidium / *Président* | ANDREAS LIENHARD Vizepräsidium / *Vice-président*

GESCHÄFTSLEITUNG / *DIRECTION*



DANIEL PETERHANS Leiter Finanzen / *Responsable Finances* | CHANTAL CHÉTELAT KOMAGATA Leiterin Betrieb / *Responsable Exploitation* |
CHRISTOPHE KNEUSS Direktor / *Directeur* | PETER HOSTETTLER Leiter Technik / *Responsable Technique* | BERND LECKEBUSCH
Leiter Markt und Planung / *Responsable Marché et Planification*

HIGHLIGHTS 2015

ÉVÉNEMENTS MARQUANTS EN 2015



75 JAHRE

Ein viel beachtetes Jubiläum

Die Feierlichkeiten rund um das Jubiläum «75 Jahre Trolleybus in Biel» waren ein grosser Erfolg und fanden in den lokalen Medien Beachtung. Vor allem der eigentliche Festakt mit den vier Trolleybussen auf dem Zentralplatz wurde gebührend gewürdigt. Das Journal du Jura berichtete mit einer ganzen Seite, und auch das Bieler Tagblatt hatte einen prominenten Artikel. Canal 3 brachte einen Beitrag mit vielen positiven Stimmen von Besuchern. Einen ausführlichen Bericht über das Jubiläum finden Sie auf den Seiten 14 bis 17.

75 ANS

Un anniversaire très prisé

Les célébrations du «75e anniversaire des trolleybus à Bienne» ont remporté un vif succès relaté dans les médias locaux. La cérémonie proprement dite avec quatre trolleybus sur la place Centrale a été particulièrement appréciée. Le Journal du Jura a couvert l'événement avec une page entière, et le Bieler Tagblatt a aussi publié un article éminent. Canal 3 s'est fait l'écho de nombreuses voix positives du public. Se reporter aux pages 14 à 17 pour le compte rendu détaillé de cet événement.



LIBERO – DAS ERSTE JAHR

Fahrgäste profitieren mehr und mehr

Nachdem die Einführung des Libero ohne nennenswerte Probleme über die Bühne gegangen war, pendelten sich die neuen Strukturen im Laufe des Jahres ein. Zwar zeigte sich bei den Fahrgastzahlen ein leichter Rückgang (mehr dazu auf den Seiten 24 bis 25). Insgesamt aber darf die Einführung des Tarifverbundes als Erfolg verbucht werden. Die Fahrgäste wissen mehr und mehr die Möglichkeit zu schätzen, mit einem einzigen Ticket verschiedene Verkehrsunternehmen nutzen zu können.

LIBERO – LA PREMIÈRE ANNÉE

Des avantages pour les usagers

Après une introduction du système Libero sans problèmes notables, les nouvelles structures se sont stabilisées tout au long de l'année. Certes, on a enregistré un léger recul du nombre d'usagers (davantage d'informations aux pages 24 et 25), mais dans l'ensemble, l'introduction dans la Communauté tarifaire Libero peut être considérée comme réussie. Les usagers apprécient de plus en plus la possibilité de pouvoir voyager avec différentes entreprises de transport avec un seul billet.



ISO-REZERTIFIZIERUNG

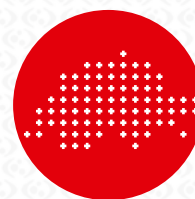
Normen für das Qualitätsmanagement

Für die Öffentlichkeit kaum sichtbar, aber für die positive Entwicklung des Unternehmens von grosser Bedeutung war die Rezertifizierung nach ISO-9001, im Berichtsjahr erstmals unter Einbezug der Seilbahnbetriebe. Diese Norm formuliert Anforderungen an Qualitätsmanagementsysteme. Der Nutzen einer solchen Zertifizierung betrifft die Kunden (Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit) ebenso wie die Mitarbeitenden (Arbeitsbedingungen, Zufriedenheit, Transparenz). Aber auch Eigentümer, Lieferanten und Partner profitieren von einem gut abgestimmten Managementsystem.

RE-CERTIFICATION ISO

Normes pour l'assurance-qualité

La re-certification selon ISO-9001 a été peu visible pour le public, mais elle a revêtu une grande importance pour le développement positif des TPB incluant, pour la première fois, l'exploitation des funiculaires. Cette norme pose des exigences pour les systèmes d'assurance-qualité. Le profit tiré concerne tant la clientèle (fiabilité, disponibilité) que les collaborateurs et collaboratrices (conditions de travail, satisfaction, transparence), mais aussi les propriétaires, les fournisseurs et les partenaires qui profitent également d'un système bien coordonné.



SWISSPASS

Alles auf dem Chip

Im Sommer startete der Verkauf des SwissPass, der den Zugang zum Öffentlichen Verkehr schweizweit vereinfachen soll. Bei der Kontrolle werden die auf dem Chip gespeicherten Daten mit einem Lesegerät erfasst. Seit 1. August 2015 ist das auch auf dem Netz der VB möglich.

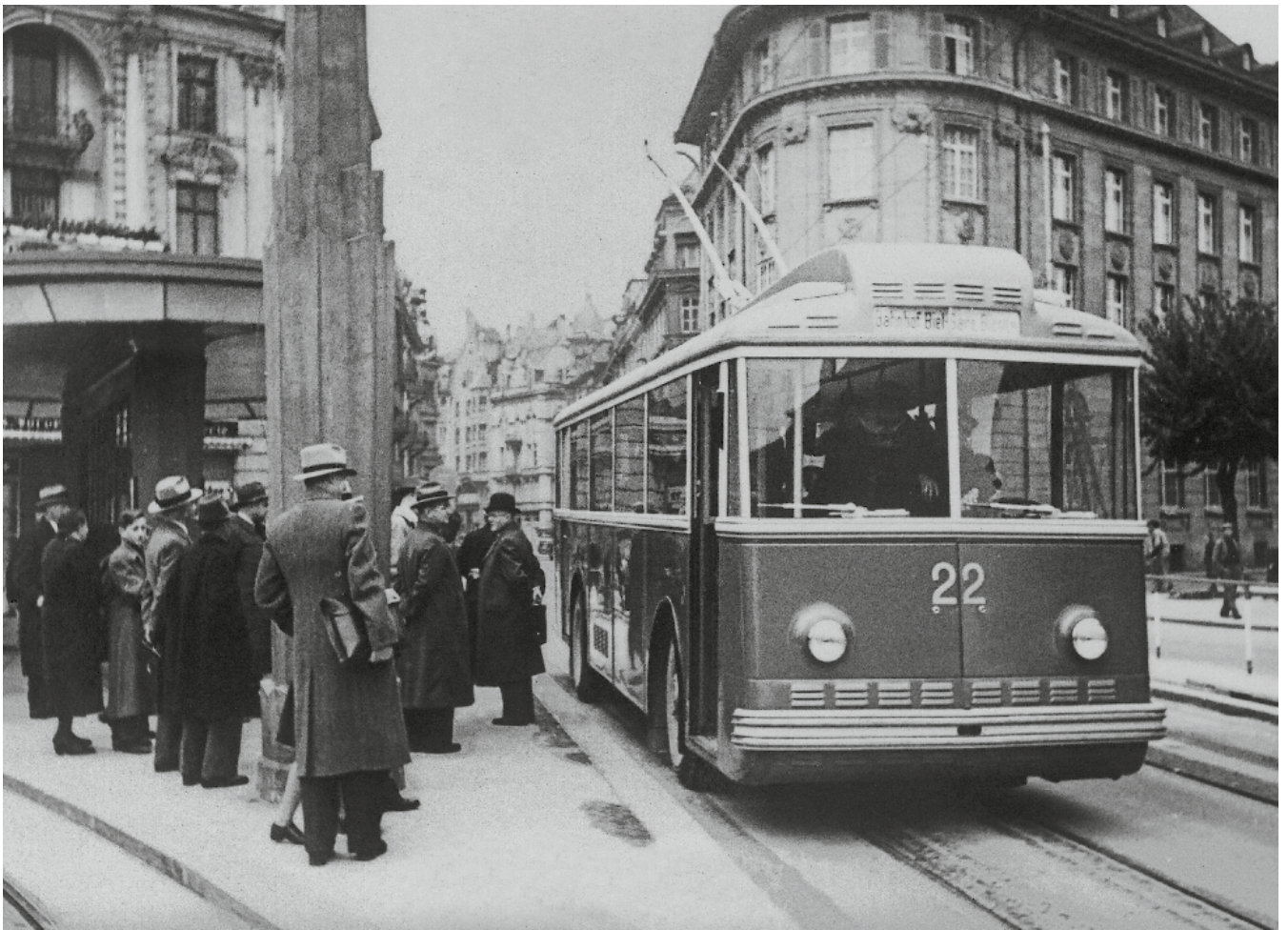
Neben den General- und Halbtaxabonnements der SBB waren bereits beim Start Skigebiete und Bergbahnen sowie einige Dienstleistungen wie Mobility verfügbar. Die Integration von Verkehrsverbänden auf dem SwissPass ist für 2016 vorgesehen.

SWISSPASS

Tout sur une seule puce

La vente du SwissPass a débuté en été. Il a pour but de simplifier l'accès aux transports publics dans toute la Suisse. Lors du contrôle, les données mémorisées sur la puce sont saisies par un lecteur. Depuis le 1er août, cela est également possible sur le réseau des TPB.

En plus des abonnements généraux et demi-tarif des CFF, les domaines skiables et les remontées mécaniques, ainsi que certaines prestations telles que Mobility, ont été disponibles dès le départ. L'intégration des communautés tarifaires au SwissPass est prévue pour 2016.



DAS JAHR DER TROLLEYBUSSE

L'ANNÉE DES TROLLEYBUS

Die Anfänge

Als am 19. Oktober 1940 der erste Trolleybus auf der Linie Bahnhof – Mett durch die Strassen Biels rollte, bedeutete dies nicht nur das Verschwinden der Trams aus dem Stadtbild, sondern auch den Anfang einer Epoche.

Auf der 3,4 Kilometer langen Linie 2 nahmen die ersten sechs Trolleybusse ihren Dienst auf. Diese Fahrzeuge waren vergleichsweise klein und schwach motorisiert, aber sie bewährten sich, und die Trolleybusse gehörten rasch zum Stadtbild. Ihr besonderes Kennzeichen waren die ledergepolsterten Längsbänke, die vielen älteren Einwohnern Biels bis heute in Erinnerung geblieben sind.

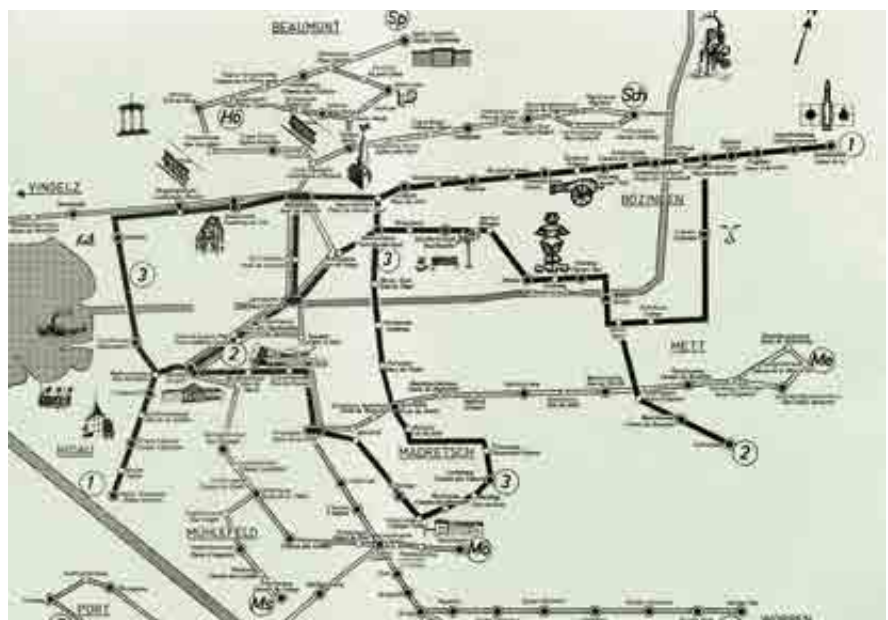
Die Trolleybusse der ersten Generation erwiesen sich als äusserst langlebig und blieben zum Teil bis 1986 in Betrieb! Einen davon haben die VB bis heute in betriebsfähigem Zustand erhalten, den Bus Nr. 21. Er war einer der Stars beim 75-Jahr-Jubiläum.

Les débuts

Lorsque le 19 octobre 1940, le premier trolleybus circula sur la ligne Gare – Mâche à travers les rues de Bienne, cela n'a pas marqué uniquement la disparition des tramways du paysage urbain, mais aussi le début d'une nouvelle ère.

Les six premiers trolleybus ont pris leur service sur la ligne 2 longue de 3,4 kilomètres. Ces véhicules étaient petits et faiblement motorisés, mais ils ont fait leurs preuves, et se sont intégrés rapidement dans le paysage urbain. Les banquettes longitudinales gainées de cuir qui les caractérisaient sont encore gravées aujourd'hui dans la mémoire de nombreuses personnes âgées à Bienne.

Les trolleybus de la première génération ont eu une durée de vie extrêmement longue, puisqu'ils restèrent en service en partie jusqu'en 1986 ! Jusqu'à ce jour, les TPB ont gardé l'un d'entre eux en état de marche. Le trolley no 21 a été l'une des principales stars du 75e anniversaire.



DAS JUBILÄUM KÜNDIGT SICH AN *L'ANNIVERSAIRE S'ANNONCE*

Dr anger Bus

Schon einige Monate vor den eigentlichen Festivitäten begann ein ganz besonderer Bus auf das anstehende Jubiläum aufmerksam zu machen. Vom Bieler Künstler Gianni Vasari gestaltet, fällt «dr anger Bus» bereits von aussen durch seine bunte Bemalung auf. Im Innern sorgen programmierbare LEDs für eine spannende Beleuchtung; und auch die Sitzpolster tragen zu einem einmaligen Fahrerlebnis bei. Für die Gestaltung des Busses hat sich Vasari von seinen eigenen Erinnerungen inspirieren lassen. Bemalt hat er ihn in einer Halle von Hersteller Hess.

An der offiziellen Einweihung wurde «dr anger Bus» am 31. März der Öffentlichkeit vorgestellt.

«L'autre bus»

Un bus très particulier a déjà attiré l'attention sur le jubilé à venir quelques mois avant la cérémonie proprement dite. «L'autre bus» décoré par l'artiste biennois Gianni Vasari se fait remarquer déjà de l'extérieur par sa peinture haute en couleur. À l'intérieur, un éclairage LED programmable permet une illumination captivante, et les sièges revêtus de tissus spéciaux contribuent à faire vivre une expérience de voyage unique. Vasari s'est laissé inspirer par ses propres souvenirs lors de la peinture du bus. Il l'a réalisé dans une halle du constructeur Hess.

«L'autre bus» a été présenté au public lors de son inauguration officielle le 31 mars.







75 JAHRE TROLLEYBUS IN BIEL 75 ANNÉES DE TROLLEYBUS À BIENNE

Der Anlass

Drei Helden und ein Superstar – so titelte Connect, das Mitarbeitermagazin der VB, seinen Bericht über den eigentlichen Jubiläumsanlass. Die Feier zum 75-Jahr-Jubiläum fand am 24. Oktober auf dem Zentralplatz statt und war ein grosser Erfolg.

Drei Busse waren zu bewundern: «Dr anger Bus» mit einer kleinen Fotoausstellung, Bus Nr. 9 aus der ehemaligen Flotte, in dem ein viel besuchter Malwettbewerb stattfand. Und schliesslich ein in Luzern ausgeliehener, sehr moderner Bus, welcher die Zukunft symbolisierte und in dem Getränke ausgedient wurden.

Der unbestrittene Star des Tages war aber die legendäre Nummer 21, ein Trolleybus der ersten Generation. Aufgrund des grossen Andrangs konnte er seine Stadtrundfahrten nicht wie geplant im Stundentakt absolvieren, sondern war den ganzen Tag ohne Unterbruch unterwegs.

Ein weiteres Highlight des Tages war der offizielle Festakt, bei dem Stadtpräsident Erich Fehr einen Karton-Bus präsentierte, den er als Kind selbst gebastelt hatte.

L'événement

Trois héros et une superstar – c'est ainsi que Connect, la revue du personnel des TPB, a baptisé son compte rendu de l'événement. Le 75e anniversaire fêté le 24 octobre sur la place Centrale a remporté un vif succès.

Trois véhicules pouvaient y être admirés: «L'autre bus» avec une petite exposition de photos, le véhicule no 9 de l'ancienne flotte, dans lequel un concours de dessin a été très apprécié. Et finalement, un véhicule moderne prêté par Lucerne, qui symbolise l'avenir et dans lequel des boissons ont été servies.

Cependant, la star incontestée du jour a été le légendaire no 21, un trolleybus de la première génération. En raison du grand nombre de visiteurs et de visiteuses, il n'a pas pu effectuer ses tours de ville toutes les heures comme prévu, mais a circulé toute la journée sans interruption.

Un autre fait marquant du jour a été la cérémonie officielle au cours de laquelle le maire Erich Fehr a présenté un bus en carton qu'il avait lui-même bricolé étant enfant.



EINE NEUE AUFGABE

UNE NOUVELLE MISSION

Auf zur Tissot Arena

Die Verlängerung der Linie 1 zur Tissot Arena gehörte nicht unmittelbar zum Jubiläum, aber passte perfekt zu diesem Jahr der Trolleybusse.

Die Erschliessung der neuen Stadien im Längfeld wurde in zwei Teilprojekte unterteilt. Eines davon beinhaltete recht umfangreiche Tiefbauarbeiten zwischen Dunantstrasse und Länggasse, wo auch die Oberleitung neu installiert werden musste.

Der Neubauteil hingegen betraf den Abschnitt von der Dunantstrasse bis zur Tissot Arena selbst. Hier ging es insbesondere um eine Feinabstimmung zwischen den Vorstellungen der Architekten, den Vorgaben der Ingenieure und der Leitung der Realisierung, welche der inzwischen pensionierte Peter Hostettler innehatte.

Die Arbeiten vor Ort konnten im Mai 2015 aufgenommen werden, und der erste Trolleybus fuhr pünktlich am 25. September zur Tissot Arena.

En route pour la Tissot Arena

Il ne faisait pas partie directement de l'anniversaire, mais le prolongement de la ligne 1 vers la Tissot Arena cadrerait parfaitement avec l'année des trolleybus.

La desserte des nouveaux stades au Long-Champ a été divisée en deux projets partiels. L'un comprenait des travaux de génie civil assez vastes entre la rue Dunant et la Longue-Rue, où il a fallu poser une nouvelle ligne de contact.

Par contre, une nouvelle construction concernait le tronçon entre la rue Dunant et la Tissot Arena elle-même. Ici, il s'agissait en particulier d'un réglage minutieux entre les conceptions des architectes, les directives des ingénieurs et la conduite de la réalisation assumée par Peter Hostettler, entre-temps retraité.

Les travaux sur place ont pu commencer en mai 2015, et le premier trolleybus est parti à l'heure le 25 septembre en direction de la Tissot Arena.





AUF DER STRECKE *EN CHEMIN*

VERLÄNGERUNG LINIE 1

Seit 25. September 2015 fährt die Linie 1 bis zur Tissot Arena. Die Haltestelle «Zollhaus» wird nicht mehr bedient, die «Dunantstrasse» wurde verschoben. Die neue Endhaltestelle heisst «Stadies». Jeweils am Freitag und Samstag verkehrt um 00:31 Uhr ein Zusatzkurs Richtung Bahnhof Biel.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1

Depuis le 25 septembre 2015, la ligne 1 va jusqu'à la Tissot Arena. L'arrêt «Octroi» n'est plus desservi, et l'arrêt «Rue Dunant» a été déplacé. Le nouveau terminus s'appelle «Stades». Une course supplémentaire est assurée chaque vendredi et samedi à 00h31 vers la gare de Bienne.



LINIE 5: DAS MÖSLI WÄCHST

Aufgrund der Erweiterung des Mösliquartiers wurde die Linie 5 ebenfalls verlängert. Während die verschobene Endhaltestelle immer noch «Mösliacker» heisst, haben verschiedene andere Haltestellen einen neuen Namen erhalten.

LIGNE 5 : LE «PETIT-MARAIS» S'AGRANDIT

En raison de l'agrandissement du quartier du Petit-Maraïs, la ligne 5 a également été prolongée. Alors que le terminus déplacé s'appelle encore «Petit-Maraïs», d'autres arrêts ont été rebaptisés.

NEUES TICKET-SORTIMENT

Seit 1. Juni 2015 können an den Automaten der VB auch Tageskarten sowie Klassenwechsel für die ganze Schweiz gelöst werden. Zum Sortiment gehören auch die 9-Uhr-Karten (zum Halbtax oder für einen Klassenwechsel) sowie Kinder- und sogar Hunde-Tageskarten.

NOUVEL ASSORTIMENT DE BILLETS

Depuis le 1^{er} juin 2015, des cartes journalières, ainsi que des surclassements pour toute la Suisse, peuvent également être retirés aux automates des TPB. Les cartes «9 heures» (abonnement demi-tarif ou pour surclassement), ainsi que des cartes journalières pour enfants, et même pour les chiens, font aussi partie du nouvel assortiment.

CHIPKARTE «PLUS» ABGESCHAFFT

Per 26. September 2015 wurden die elektronischen Entwerter für die Mehrfahrtenkarte «plus» aus den Fahrzeugen entfernt und durch Entwerter für Kartonstreifenkarten ersetzt.

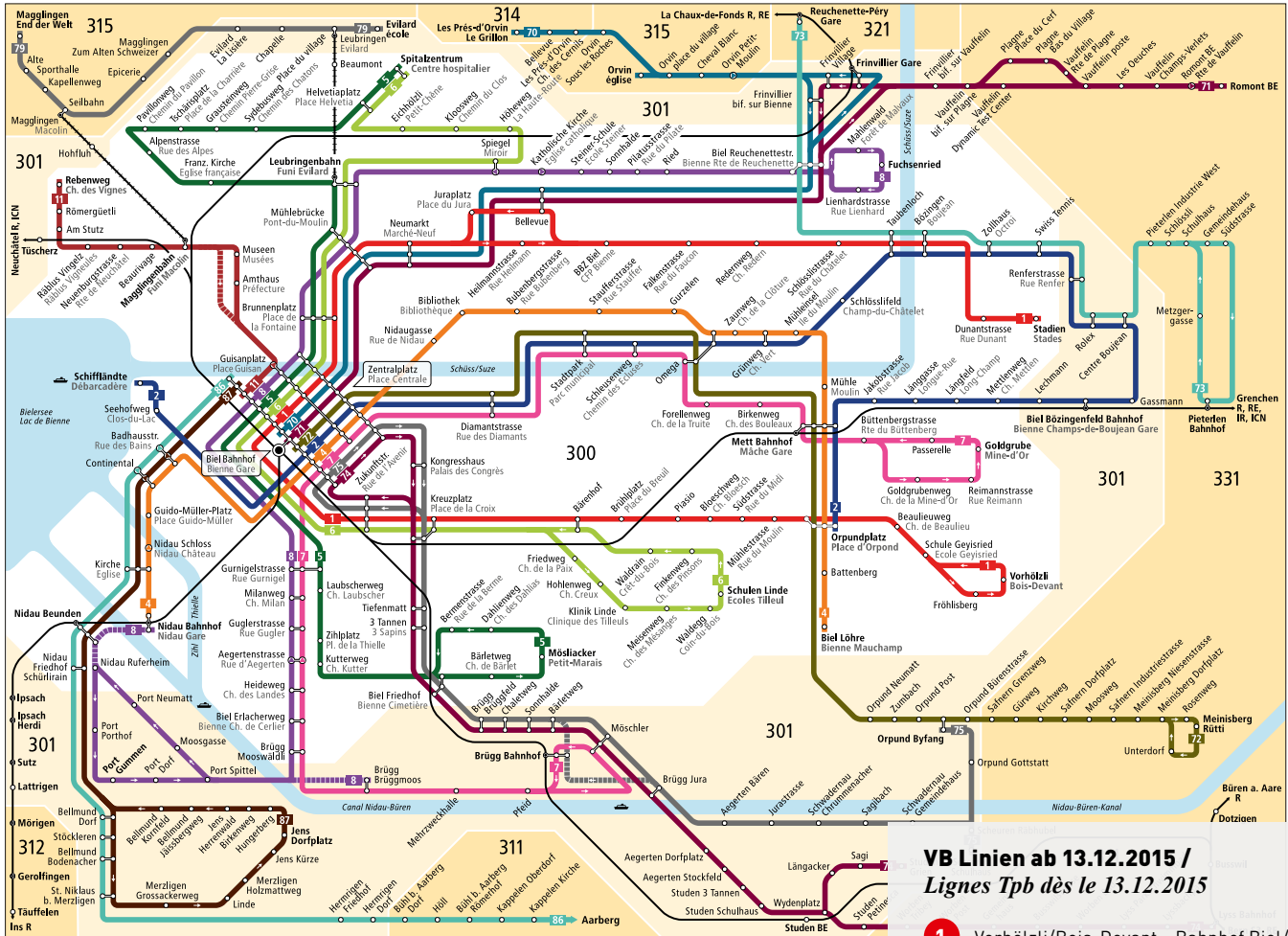
Auf der elektronischen Karte verbliebene Guthaben können noch bis 10. Dezember 2016 erstattet werden.

RETRAIT DE LA CARTE À PUCE «PLUS»

Dès le 26 septembre 2015, les oblitérateurs électroniques pour la carte multi-course «plus» ont été enlevés des véhicules et remplacés par des composteurs pour cartes à timbrer en carton.

Le remboursement du crédit restant sur la carte électronique peut encore être demandé jusqu'au 10 décembre 2016.





**VB Linien ab 13.12.2015 /
Lignes Tpb dès le 13.12.2015**

- 1** Vorhölzli/Bois-Devant – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Stadies/Stades
- 2** Schiffländte/Débarcadère – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Orpundplatz/Place d'Orpund
- 4** Nidau – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Löhre/Mauchamp
- 5** Mösliacker/Petit Marais – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Spital/Hôpital
- 6** Linde/Tilleul – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Spital/Hôpital
- 7** Brugg – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Goldgrube/Mine d'Or
- 8** Nidau – Port (-Brüggmoos) – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Fuchsenried
- 11** Bahnhof Biel/Gare Bienne – Magglingenbahn/Funi Macolin (- Rebenweg/Chemin des Vignes)
- 70** Bahnhof Biel/Gare Bienne – Frinwillier – Orvin – Les Prés-d'Orvin
- 71** Bahnhof Biel/Gare Bienne (- Orvin) – Frinwillier – Plagne – Vauffelin – Romont
- 75** Bahnhof Biel/Gare Bienne – Brugg – Schwadernau – Scheuren – Orpund/Orpund
-  Leubringenbahn/Funi Evillard
-  Magglingenbahn/Funi Macolin

DIE LEUBRINGENBAHN HEBT AB *L'ENVOL DU FUNI D'EVILARD*

Regelmässige Revisionen

Kleine Revisionsarbeiten fallen bei einer Standseilbahn täglich an, andere erfolgen wöchentlich und wieder andere monatlich. Dazu kommen jährliche Revisionen, bei denen es beispielsweise um Bremsbacken oder den Ölwechsel geht. Alle sechs und alle zwölf Jahre hingegen sind ganz grosse Revisionen angesagt. Und zu diesem Zweck müssen die Wagen von der Schiene.

Im Sommer 2015 war es wieder soweit: Unter der routinierter Leitung von Josef Summermatter, Leiter Technik und Betrieb der Seilbahnen, gingen die Arbeiten vonstatten.

In der Schwebe

Zunächst wurden grosse Hebelbolzen an den dafür vorgesehenen Stellen am Chassis des Wagens eingeschraubt. Ein grosser Kran der Firma Christen wurde in Stellung gebracht und die Hebeseile festgezurrut. Dann wurde der Wagen angehoben, damit das Seil von der Trommel genommen werden konnte. Kurz darauf schwebte das 9-Tonnen-Ungetüm für einen Moment hoch über dem Beaumontweg, danach schwenkte der Kranführer den Wagen über die Mittelstation zum Parkplatz, wo er auf die bereit stehenden Holzblöcke gestellt wurde.

Wie neu

Dort wurden in der Folge die Radkästen und Fahrwerke demontiert. Bei der Thuner Firma Garaventa sind sie anschliessend sandgestrahlt, geröntgt und neu gespritzt worden – und sahen danach wieder aus wie neu.

Während der grossen Revisionen fällt die Leubringenbahn jeweils für zehn Werkstage aus. In dieser Zeit können weitere Arbeiten erledigt werden, etwa an der elektrischen Anlage oder an den Systembremsen. Die Bremsen am Wagen selbst, welche das Fahrzeug beispielsweise bei einem Seilriss zum Stillstand bringen würden, werden jährlich revidiert und getestet.

Révisions régulières

De petits travaux de révision doivent être effectués quotidiennement sur un funiculaire, d'autres chaque semaine ou chaque mois. À cela s'ajoutent les révisions annuelles, concernant par exemple les plaquettes de frein ou la vidange d'huile. Par contre, tous les six ans et douze ans, de très grandes révisions sont prévues, pour lesquelles les wagons doivent être enlevés des rails.

Ce fut à nouveau le cas en été 2015: sous la direction expérimentée de Josef Summermatter, responsable «technique et exploitation» pour les funiculaires, les travaux sont allés «bon train».

Suspendu

Au préalable, de grands boulons de levage ont été vissés aux endroits réservés à cet effet sur le châssis de la voiture. Un grand camion-grue de l'entreprise Christen a été mis en position et les câbles de levage ont été arrimés. Ensuite, le wagon a été soulevé, afin de pouvoir enlever le câble du tambour. Peu de temps après, le monstre de 9 tonnes a flotté un instant au-dessus du chemin de Beaumont. Ensuite, le conducteur du camion-grue a fait planer le wagon par-dessus la gare intermédiaire jusqu'au parking, où il a été placé sur des chevalets déjà préparées.

Comme neuf

Par la suite, les chariots complets avec les roues ont été démontrés, puis sablés, radiographiés et repeints dans les locaux de l'entreprise Garaventa à Thoune. Ils avaient l'air comme neuf.

Lors des grandes révisions, l'exploitation du funiculaire d'Evilard est interrompue durant 10 jours ouvrables. Pendant ce temps, d'autres travaux peuvent être effectués, par exemple sur l'installation électrique ou le système de freinage. Les freins du wagon lui-même, permettant de l'arrêter en cas de rupture de câble, sont révisés et testés chaque année.





DIE NEUEN BUSSE KOMMEN BALD

LES NOUVEAUX BUS ARRIVENT BIENTÔT

Evaluation

Nachdem bereits im Mai 2015 Probefahrten unternommen worden waren, trat die Evaluation der neu zu beschaffenden Busse im Sommer in die heisse Phase. Gemeinsam mit dem Partnerbetrieb in Luzern wurden die Offerten geprüft und gemäss den Vergabekriterien bewertet. Unter den geprüften Varianten befanden sich auch Hybridfahrzeuge, die jedoch nicht gewählt wurden, da noch kaum Erfahrungen mit Lebenszyklen oder Betriebskosten vorliegen.

Partnerschaft mit den VBL

Die Beschaffungsgemeinschaft mit den Verkehrsbetrieben Luzern erwies sich als fruchtbar. Gemeinsam hatte man die Ausschreibung für die insgesamt 55 Busse formuliert und so gute Konditionen erzielen können. Bei den Pflichtenheften haben die beiden Verkehrsbetriebe eine 96-prozentige Übereinstimmung erzielt. Dass Sitze und Karosserie eine andere Farbe haben und auch weitere kleine Unterschiede bestehen, fiel nicht ins Gewicht. Für Biel ging es um zwölf Gelenkautobusse und zehn Normalbusse.

22 neue Busse

Die Wahl fiel schliesslich auf EvoBus Diesel-Fahrzeuge vom Typ Citaro. Sie bestechen durch ein modernes Design und verfügen mit einer Leistung von 299, beziehungsweise 360 PS über die nötige Kraft. Vor allem aber erfüllen die Fahrzeuge die Euro 6 Norm; das bedeutet einen noch einmal massiv gesenkten Ausstoss von Stickoxiden.

Die neuen Busse verfügen über Videokameras zur Überwachung sowohl des Innen- wie auch des Türbereichs. Sie sind vollklimatisiert und die Sitzplätze sind optimiert: Es gibt genügend Platz etwa für Rollstühle oder Kinderwagen.

Ausgeliefert werden die neuen Fahrzeuge in mehreren Tranchen zwischen Juni 2016 bis September 2016.

Évaluation

Après avoir effectué des courses d'essai en mai 2015, la phase intensive d'évaluation des nouveaux bus à acquérir s'est déroulée durant l'été. Avec l'entreprise partenaire de Lucerne, les offres ont été examinées et évaluées selon les critères d'adjudication. Parmi les variantes examinées, il y avait également des véhicules hybrides, qui n'ont cependant pas été retenus compte tenu du manque d'expérience avec leurs cycles de vie ou les frais d'exploitation.

Partenariat avec VBL

La communauté d'acquisition formée avec les Transport publics lucernois s'est avérée fructueuse. L'appel d'offres a été élaboré conjointement pour un total de 55 bus, ce qui a permis d'obtenir de bonnes conditions. Les deux entreprises de transport ont pu atteindre une conformité de 96 pourcent de leurs cahiers des charges. Le fait que les sièges et la carrosserie ont une autre couleur, et qu'il existe certes d'autres petites différences, n'a pas été prépondérant. Pour Bienne, il s'agit de douze autobus articulés et de dix autobus normaux.

22 nouveaux bus

Le choix s'est finalement porté sur des véhicules diesel EvoBus du type Citaro. Ils impressionnent par leur esthétique moderne et ont la puissance nécessaire de 299 ch, resp. 360 ch. Ces véhicules répondent surtout à la norme Euro 6, ce qui signifie un rejet d'oxydes d'azote encore une fois fortement réduit.

Les nouveaux bus disposent de caméras vidéo pour la surveillance de l'intérieur et des portes. Ils sont entièrement climatisés et les places assises sont optimisées. Il y a ainsi davantage de place pour des fauteuils roulants ou des poussettes.

Les nouveaux véhicules seront livrés en plusieurs tranches entre juin et septembre 2016.

FAHRGASTZAHLEN UND VERKEHRSERTRÄGE

NOMBRE DE PASSAGERS ET REVENUS DU TRANSPORT

Im Lauf des Jahres 2015 wurden insgesamt 3,7 % weniger Fahrgäste registriert als im Vorjahr. Als Grund für diesen Rückgang können einerseits ungünstige Witterungsverhältnisse und das schwierige Konkurrenzumfeld (niedrige Benzinpreise und geringere PKW-Anschaffungskosten), andererseits aber auch die Reaktion eines Teiles der Kundenschaft auf den Anschluss der VB an den integralen Tarifverbund Libero und die damit verbundenen, partiellen Preissteigerungen vermutet werden.

Man darf davon ausgehen, dass es sich hierbei um eine vorübergehende Erscheinung handelt. Denn die Vorzüge des integralen Verbundes „Eine Reise, ein Ticket“ punkten vor allem bei Kunden, denen der ÖV auf Grund der Notwendigkeit zum Mehrfachlösen von Tickets bis anhin zu kompliziert oder zu teuer war. Während es eine gewisse Zeit braucht, bis diese Vorzüge eine konkrete Verhaltensänderung zur Folge haben, waren individuell wahrgenommene Preissteigerungen direkt spürbar und hatten teilweise eine unmittelbare Anpassung der ÖV-Nutzung zur Folge.

Gleichwohl kann festgehalten werden, dass es Linien gibt, welche zulegen. Besonders erfreulich ist, dass die Umstellung der Linie 2 auf einen 15-Minuten-Takt auf der Nordroute (bei gleichzeitigem Verzicht auf die Südroute) zu weiterhin steigenden Fahrgastzahlen führt. Auch die Linien 6 und 8 sowie die Leubringenbahn verzeichnen steigende Tendenz.

Trotz rückläufigen Fahrgastzahlen verzeichnen die VB steigende Verkehrserträge. Dies beruht vor allem auf der Tatsache, dass die VB für den Zeitraum 2015 bis 2017 mit einem fixen Anteil von 5,57 % an den Einnahmen des Tarifverbundes Libero teilhaben. Ab 2018 wird dann ein neuer Verteilschlüssel zur Anwendung kommen. Er wird auf Basis der Fahrgastzahlen 2016 ermittelt werden, kombiniert mit einer im kommenden Herbst erstmalig durchgeführten Fahrausweisstrukturhebung (Abonnemente vs. Einzelfahrscheine). Wichtig ist deshalb, dass Abonnemente nicht nur gekauft, sondern auch lokal genutzt werden, damit die entsprechenden Verkaufserlöse den VB zu Gute kommen und damit den regionalen ÖV unterstützen.

Au cours de l'année sous revue, on a enregistré un recul total de 3,7 % du nombre de personnes transportées par rapport à l'année précédente. Cette diminution peut s'expliquer d'une part par des conditions climatiques défavorables et un contexte concurrentiel difficile (prix bas de l'essence et véhicules de tourisme moins chers pour les particuliers). D'un autre côté la réaction d'une partie de la clientèle à l'intégration des TPB dans la Communauté tarifaire intégrale Libero et certaines hausses de prix y afférentes constitue également une hypothèse plausible.

On peut partir du principe qu'il s'agit là d'un phénomène temporaire. En effet, les avantages d'une communauté intégrale « Un voyage, un billet » attirent notamment une clientèle pour laquelle les transports publics étaient jusqu'à présent trop compliqués ou trop chers en raison de la nécessité d'acheter plusieurs billets. Alors qu'un certain temps est nécessaire jusqu'à ce que ces avantages engendrent un changement concret de comportement, la clientèle touchée par une hausse de prix réagit immédiatement par une diminution de l'utilisation des transports publics.

Toutefois, on constate aussi qu'il existe des lignes où le nombre d'usagers augmente. Il est particulièrement réjouissant que le changement de la ligne 2 avec une cadence de 15 minutes sur le parcours nord (en même temps qu'un renoncement sur le parcours sud) engendre une hausse continue du nombre d'usagers. Les lignes 6 et 8, ainsi que le funiculaire d'Evilard enregistrent aussi une légère augmentation.

Malgré un nombre d'usagers en baisse, les TPB tirent davantage de revenus des transports. Cela provient surtout du fait que les TPB participent pour une part fixe de 5,57 % aux recettes de la Communauté tarifaire Libero pour la période 2015 – 2017. Une nouvelle clé de répartition entrera en vigueur dès 2018. Elle sera alors calculée sur la base du nombre d'usagers en 2016, et combinée avec un relevé de la répartition des titres de transport qui sera réalisé pour la première fois à l'automne prochain (abonnements et billets individuels). C'est pourquoi il est important que les abonnements soient non seulement achetés, mais également utilisés localement, afin que le produit de la vente bénéficie aux TPB et soutienne ainsi les transports publics régionaux.

VERKEHRSERTRÄGE ¹⁾ In TCHF /
REVENUS DE TRANSPORT ¹⁾ En milliers de francs suisses

	2015	2014	
Tarifverbund Libero	12'669/77,7 %	12'308 ²⁾ /76,7 %	Communauté tarifaire Libero
Nationaler Verkehr (GA, Halbtax usw.)	3'287/20,2 %	3'372/21,0 %	Billets du tarif national (AG, demi-tarif, etc.)
Andere Verkehrserträge (Zuschläge, Velotickets usw.)	345/2,1 %	372/2,3 %	Autres revenus de transport (suppléments, billets vélo, etc.)
TOTAL	16'301	16'052	TOTAL

¹⁾ Vor Abgrenzung überjähriger Fahrausweise/
Avant provision pour les titres de transport de plus d'un an

²⁾ Abonnemente ABO zigzag + Sortiment VB/
Abonnements ABO zigzag + assortiment TPB



UNTERWEGS ZU NOCH MEHR QUALITÄT *EN ROUTE VERS ENCORE PLUS DE QUALITÉ*

Führungsentwicklung

Im Jahr 2015 wurde bei den VB ein Projekt lanciert, mit dem sich Vorgesetzte bis 2019 befassen werden. Unter dem Titel «Führungsentwicklung» ist nicht weniger beabsichtigt als eine Änderung der Führungskultur.

Für die Umsetzung konnte die Firma contav AG gewonnen werden. Sie überzeugte mit den vorgestellten Ideen, mit einem grossen Erfahrungsschatz und nicht zuletzt mit der Zweisprachigkeit ihrer Exponenten.

Bei der durch die contav durchgeführten Analyse sind typische Führungsdefizite erkannt worden. Der nun ausgearbeitete Kurs-Zyklus umfasst Themen wie Selbstkompetenz, Führung, wirkungsvolles Kommunizieren, Umgang mit Stress- und Konfliktsituationen sowie Sozialkompetenz.

Einige der Module müssen von allen besucht werden, die eine Vorgesetztenfunktion inne haben; andere sind auf bestimmte Aufgabengebiete ausgelegt. Die Einheiten dauern ein oder zwei Tage, geplant sind drei bis fünf Tage pro Jahr.

Kurse

Gemäss der eidgenössischen Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) muss jeder Chauffeur und jede Chauffeuse innerhalb von fünf Jahren fünf Weiterbildungen besuchen, um den Fahrerqualifikationsnachweis zu erbringen und die «grüne Karte» zu erhalten. Als CZV-anerkannter Betrieb veranstalten die VB selber entsprechende Kurse. Im Jahr 2015 war dies die eintägige Veranstaltung «Gesund und souverän trotz Druck», in dem es um Themen wie Stressbewältigung, Bewegung, Ernährung oder einen gesunden Rücken ging. Darüber hinaus konnte 2015 der Eco-Drive-Kurs nachgeholt werden.

Ein weiterer, intern organisierter Kurs machte das Fahrpersonal mit besonders anspruchsvollen Autobusmanövern in heiklen Situationen vertraut. Er wurde in kleinen Gruppen von drei bis vier Mitarbeitenden und ihrem jeweiligen Teamleiter absolviert.

Perfectionnement des cadres

Le projet lancé en 2015 occupera encore les responsables hiérarchiques des TPB jusqu'en 2019. Sous le titre «Perfectionnement des cadres», il n'est proposé rien de moins qu'un changement dans la culture de conduite.

La société contav S.A. a été mandatée pour la réalisation. Elle a convaincu par les idées présentées et sa grande expérience, mais aussi surtout par le bilinguisme des intervenants.

L'analyse effectuée par cette société a permis de détecter des lacunes typiques dans la conduite du personnel. Le cycle de cours désormais élaboré englobe des sujets tels que la compétence personnelle, l'encadrement, la communication efficace, la gestion des situations de stress et des conflits ainsi que la compétence sociale.

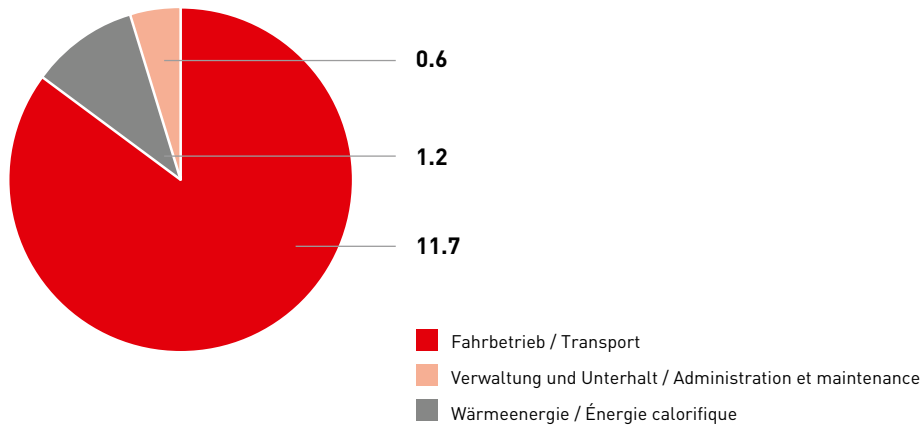
Certains modules doivent être suivis par l'ensemble des responsables hiérarchiques. D'autres concernent des domaines d'activités spécifiques. Les modules s'étendent sur un ou deux jours, et il est prévu trois à cinq jours par an.

Cours

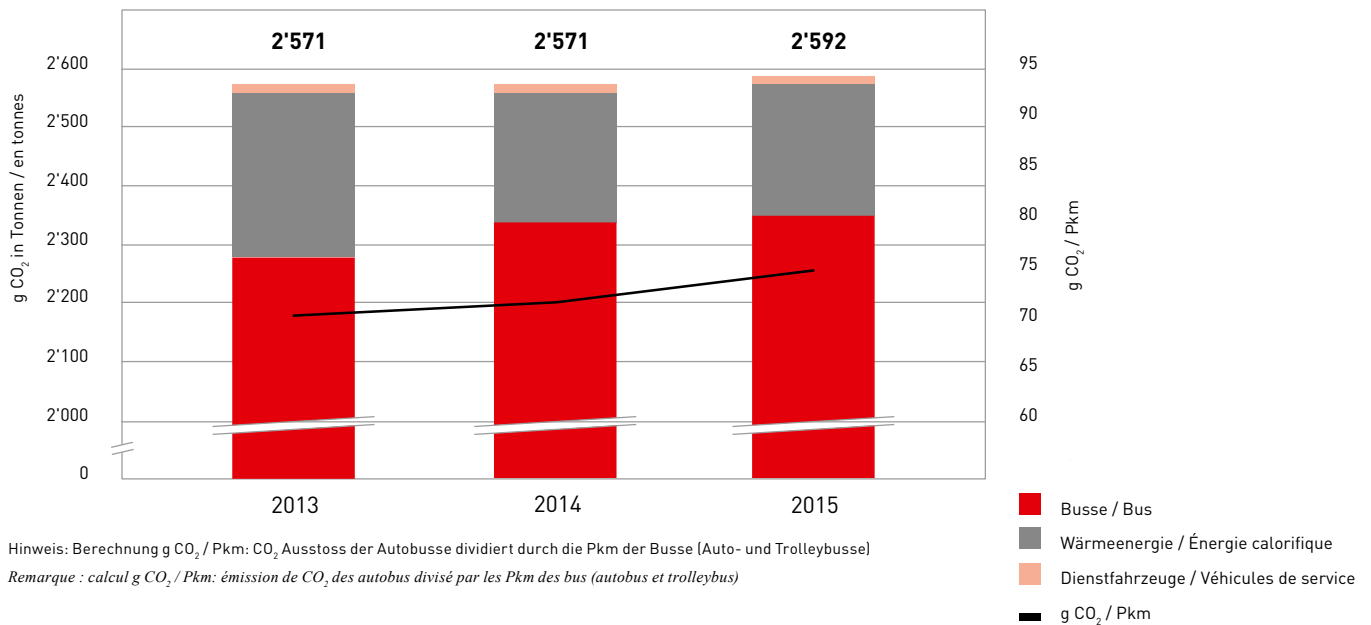
Selon l'Ordonnance fédérale réglant l'admission des chauffeurs (OACP), chaque membre du personnel roulant doit suivre cinq cours de formation continue sur cinq ans, afin d'obtenir la carte de qualification de conducteur et la «carte verte». En tant qu'entreprise reconnue par l'OACP, les TPB organisent eux-mêmes de tels cours. En 2015, cela s'est déroulé durant une journée sur le thème «Malgré le stress, santé et maîtrise de soi», où ont été traités des aspects tels que la gestion du stress, l'activité physique, l'alimentation ou un dos en bonne santé. En outre, le cours «Eco-drive» a pu être répété.

Un autre cours organisé à l'interne a familiarisé le personnel roulant avec des manœuvres d'autobus particulièrement exigeantes dans des situations délicates. Il a été suivi en petits groupes de trois à quatre collaborateurs et collaboratrices et leurs responsables d'équipes respectifs.

**AUFTEILUNG GESAMT ENERGIEVERBRAUCH IN GWh /
RÉPARTITION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE TOTALE EN GWh**

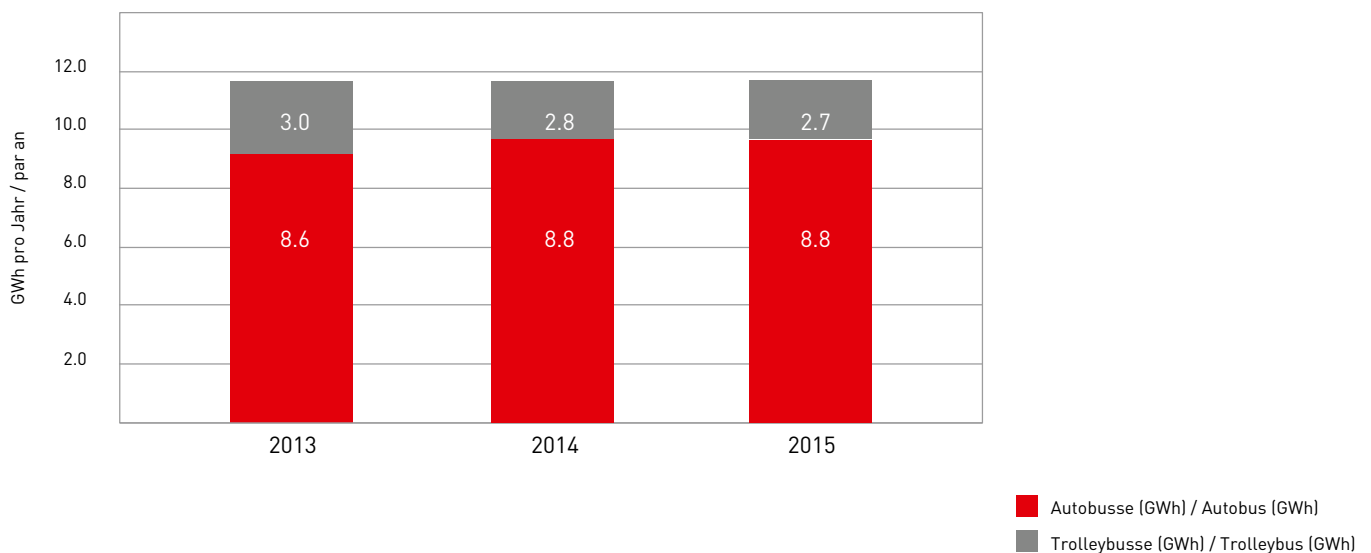


**GESAMT EMISSIONEN CO₂ /
TOTAL DES ÉMISSIONS DE CO₂**



Hinweis: Berechnung g CO₂ / Pkm: CO₂ Ausstoss der Autobusse dividiert durch die Pkm der Busse (Auto- und Trolleybusse)
 Remarque : calcul g CO₂ / Pkm: émission de CO₂ des autobus divisé par les Pkm des bus (autobus et trolleybus)

**ENERGIEVERBRAUCH PRO TRAKTION (BUS) /
CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR TRACTION (BUS)**



UMWELTSCHONEND UNTERWEGS

ROULER DE FAÇON ÉCOLOGIQUE

Ein ökologisches Verkehrsmittel

Für einen Betrieb des öffentlichen Verkehrs ist Nachhaltigkeit besonders wichtig. Der Trolleybus ist dabei vorbildlich, weil er die Fahrgäste im Normalbetrieb ohne jeden Schadstoffausstoss befördert und beim Bremsen sogar Energie zurückgewinnt. Zudem sind die VB-Trolleybusse mit 100 % nachhaltig produziertem Wasserstrom unterwegs. Da die beiden Trolleybus-Linien 1 und 4 für den Transport von rund der Hälfte aller Passagiere verantwortlich sind, fällt dieser Aspekt besonders ins Gewicht.

Effiziente Standseilbahnen

Wie ein Dynamo produzieren die Standseilbahnen beim Bremsen Energie. Bei der Leubringenbahn können so 4 % des verbrauchten Stroms zurück ins Netz gespiesen werden, bei der Magglingenbahn sind es sogar 21 %. Bei beiden Anlagen sind die Wagen mit Spezialbatterien ausgerüstet, die einen extrem hohen Wirkungsgrad aufweisen.

Eigener Strom

Die betriebseigene Photovoltaikanlage wurde im Dezember 2015 eingeweiht. Sie versorgt das Verwaltungsgebäude, das Depot und die Werkstatt mit Strom. Die 750 installierten Module werden pro Jahr rund 200'000 kWh Energie erzeugen; das entspricht ungefähr der Hälfte des Energiebedarfs der genannten Gebäude.

Ein Mobilitätskonzept

Für die kontinuierliche Verbesserung ihrer Anstrengungen orientieren sich die VB an der Umweltmanagementnorm ISO 14001. Zu dieser Strategie gehört auch ein 2015 erstelltes Mobilitätskonzept, das 2016 Schritt für Schritt eingeführt wird. In erster Linie sollen damit Mitarbeitende zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten motiviert werden.

Gebäudeeffizienz

2015 wurde eine Konzeptstudie bezüglich energetischer Massnahmen für die Liegenschaften an der Bözingenstrasse 78 erstellt, welche Möglichkeiten zum Energiesparen ausweist. Für ein effizientes Energiemanagement haben die VB nun einen Vertrag mit act Cleantech Agentur Schweiz unterzeichnet, welcher helfen wird, eine freiwillige Unversatzzielvereinbarung mit dem Bund festzulegen.

Un moyen de transport écologique

La durabilité est particulièrement importante pour une entreprise de transports publics. En cela, le trolleybus est exemplaire, car il transporte les usagers en service normal sans aucune émission de substances nocives et récupère même de l'énergie en freinant. En outre, les trolleybus des TPB roulent avec 100 % de courant d'origine hydraulique produit durablement. Étant donné qu'environ la moitié des usagers sont transportés sur les lignes de trolleybus 1 et 4, cet aspect revêt d'autant plus d'importance.

Funiculaires efficaces

Telle une dynamo, les funiculaires produisent de l'énergie en freinant. Ainsi 4 % du courant utilisé par le funiculaire d'Evilard peut être injecté dans le réseau, ce taux étant même de 21 % pour le funiculaire de Macolin. Les véhicules des deux installations sont équipés avec des batteries spéciales dont le rendement est extrêmement élevé.

Propre courant

L'installation photovoltaïque propre à l'entreprise a été inaugurée en décembre 2015. Elle approvisionne en courant solaire le bâtiment administratif, le dépôt et l'atelier. Les 750 capteurs installés produisent environ 200'000 kWh d'énergie par an, ce qui correspond environ à la moitié du besoin en énergie de ces bâtiments.

Concept de mobilité

Pour améliorer ses efforts en permanence, les TPB se réfèrent aux normes des systèmes de management environnemental ISO 14001. Un concept de mobilité établi en 2015 fait également partie de cette stratégie et sera introduit petit à petit en 2016. En premier lieu, il s'agit d'inciter les collaborateurs et collaboratrices à adopter un comportement durable en matière de mobilité.

Efficacité des bâtiments

En 2015, l'étude sur les mesures énergétiques pour les immeubles de la rue de Boujean 78 a mis en exergue des possibilités d'économiser de l'énergie. Les TPB ont alors signé un contrat avec l'Agence Cleantech Suisse (ACT) pour une gestion efficace de l'énergie qui contribuera, sur une base volontaire, à la conclusion d'une convention universelle d'objectifs avec la Confédération.

THEMEN DER NÄHEREN ZUKUNFT

AVENIR PROCHE



ANGEBOTSKONZEPT 2018 – 2021

Unter Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz und mit Beteiligung der VB sind die Arbeiten zur Erstellung des Angebotskonzepts für die Fahrplanjahre 2018 – 2021 angelaufen. Das Bestreben der VB geht hier in Richtung von dichteren Fahrplänen der Autobuslinien am Abend und am Wochenende. Auch die Erschliessung von derzeit noch nicht bedienten Wohngebieten (z.B. Nidau Beunden via Agglolac) ist geplant. Ausserdem soll das Bözingenfeld noch besser angebunden werden.

SCHÉMA D'OFFRE 2018 – 2021

Sous la responsabilité de la Conférence régionale des transports, et avec la participation des TPB, les travaux pour l'établissement d'un schéma d'offre pour les horaires de la période 2018 – 2021 ont débuté. Les efforts des TPB vont en direction d'horaires plus denses pour les lignes d'autobus le soir et en fin de semaine. La desserte des zones résidentielles qui ne sont pas encore raccordées actuellement est également projetée (p.ex. Nidau Beunden via Agglolac). En outre, il s'agit de mieux desservir les Champs-de-Boujean.



NEUE TROLLEYBUSSE

Bis 2018 wird rund die Hälfte der aktuellen Trolleybusflotte das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben. Dabei handelt es sich um die Wagen Nr. 81 – 90, welche 1997 in Verkehr gesetzt worden sind. Die Evaluation der neu zu beschaffenden Fahrzeuge wird die VB daher in den nächsten beiden Jahren beschäftigen.

In diesem Zusammenhang wird auch das System LibroDuct der Firma Kummler+Matter getestet, welches ein automatisches Auf- und Abdrähten ermöglicht. Die Rute kann ohne auszusteigen von der Fahrleitung genommen werden; auch braucht es keinerlei Installationen an den Leitungen. Erweist sich dieses herstellerunabhängige System als praxistauglich, könnte es bei den neuen Trolleybussen eingebaut werden und so für flexiblere Einsatzmöglichkeiten sorgen.

NOUVEAUX TROLLEYBUS

Jusqu'en 2018, environ la moitié de la flotte actuelle de trolleybus atteindra la fin de son cycle de vie. Il s'agit ici des véhicules nos 81 – 90 mis en service en 1997. L'évaluation des nouveaux véhicules à acquérir occupera donc les TPB durant ces deux prochaines années.

Dans ce contexte, le système automatique de montage et abaissement des perches LibroDuct développé par l'entreprise Kummler+Matter sera également testé. La perche peut ainsi être ôtée de la ligne de contact sans descendre du trolleybus; par ailleurs, aucune installation n'est plus nécessaire sur les câbles. Si ce système indépendant du fabricant s'avère praticable, il pourrait être intégré dans les nouveaux trolleybus et ainsi permettre des engagements plus flexibles.



MOBILE TICKETING

Die Nachfrage nach Billetten, die mobil auf dem Smartphone gelöst werden können, wird ohne Zweifel weiter zunehmen. Derzeit sind Tickets für das VB-Netz über vier verschiedene Apps verfügbar. Da es wenig sinnvoll erscheint, dass die VB eine eigene Applikation entwickeln, muss eine intensivierte Zusammenarbeit mit bestehenden Anbietern geprüft werden. Diskussionen mit Bernmobil und BLS über eine Beteiligung an ihren jeweiligen Lösungen sind bereits im Gange. Dabei gilt es, Kundennutzen wie Funktionalitäten oder Mehrsprachigkeit einerseits und Kostenfragen andererseits gegeneinander abzuwägen.

MOBILE-TICKETING

La demande de billets qui peuvent être achetés à partir de son smartphone, augmentera sans aucun doute. En ce moment, les billets pour le réseau des TPB sont disponibles sur quatre applications différentes. Étant donné qu'il semble peu judicieux que les TPB développent leur propre application, une collaboration plus intense avec les fournisseurs existants doit être examinée. Des discussions avec Bernmobil et BLS concernant une participation à leurs solutions respectives sont déjà en cours. Il convient de peser les avantages pour la clientèle tels que les fonctionnalités ou le multilinguisme par rapport au coût.



SOCIAL MEDIA

Der weiterhin zunehmenden Relevanz der sozialen Netzwerke können und wollen sich die VB nicht verschliessen, denn sie bilden eine Chance, mit der Kundschaft ins Gespräch zu treten. Insbesondere Facebook erscheint dafür geeignet: Infos können gestreut, Fragen beantwortet und Kritik rechtzeitig aufgefangen werden. Allerdings gilt es zu bedenken, dass eine professionelle Präsenz nicht ohne zeitliche und personelle Ressourcen realisiert werden kann.

Um den Auftritt der VB in den Social Media zu lancieren, ist für 2016 eine Werbekampagne geplant, durch die der Dialog mit dem Zielpublikum angekurbelt werden soll.

MÉDIAS SOCIAUX

Les TPB ne peuvent et ne veulent pas se bloquer par rapport à la pertinence croissante des réseaux sociaux, car ils constituent une chance d'entrer en contact avec la clientèle. Facebook, en particulier, semble approprié pour cela: on peut diffuser des informations, répondre aux questions et enregistrer des critiques à temps. Par contre, il faut garder à l'esprit qu'une présence professionnelle requiert nécessairement du temps et des ressources humaines.

En vue de l'entrée en scène des TPB dans les médias sociaux, une campagne publicitaire est prévue pour 2016 dans le but de promouvoir le dialogue avec le public-cible.

2015 – UNTERHALTSKOSTEN ERNEUT TIEF

2015 – *DES FRAIS D'ENTRETIEN*

À NOUVEAU FAIBLES

Die Verkehrsbetriebe Biel haben in einem anspruchsvollen Geschäftsjahr 2015, welches von der Einführung des Libero Tarifverbundes massgeblich mitgeprägt wurde, ein äusserst zufriedenstellendes Unternehmensergebnis erzielt.

Hinsichtlich Libero Tarifverbund kann rückblickend erfreulicherweise festgehalten werden, dass die Integration erfolgreich abgeschlossen wurde, wobei auch die finanziellen Werteflüsse sauber und korrekt implementiert werden konnten.

Die Erfolgsrechnung 2015 schliesst mit einem Unternehmensgewinn von CHF 686'045 ab. Entsprechen die Erträge weitgehend den Annahmen der Planung, sind die Kosten nach 2014 auch im Berichtsjahr deutlich tiefer ausgefallen und damit für dieses sehr gute Ergebnis verantwortlich.

Auf der Ertragsseite flossen den Verkehrsbetrieben Biel im Berichtsjahr rund 5.5 % der gesamten Libero-Erträge zu, was zu einem Gesamt-Verkehrsertrag von CHF 15'569'021 führte. Dies entspricht einer Zunahme um 2.4 % gegenüber dem Vorjahr.

Insbesondere aufgrund um CHF 331'519 oder 2.4 % höherer Abgeltungen der öffentlichen Hand steigen die Gesamterträge um CHF 407'322 oder 1.2 %.

Auf der Kostenseite macht der Personalaufwand mit CHF 19'741'314 oder 61.2 % naturgemäss den grössten Anteil am Betriebsaufwand aus.

Erneut sind die Kosten für den Fahrzeugunterhalt ausserordentlich tief ausgefallen, wobei rund die Hälfte der Minderkosten gegenüber der Planung auf tiefere Energiepreise (insb. Diesel) zurückgeführt werden kann. Die geringen Fahrzeugkosten tragen damit entscheidend zum sehr guten Unternehmensergebnis bei.

Weil sich die Ersatzbeschaffung der Normalbusse 119 – 128 und der Gelenkbusse 141 – 152, deren 14-jährige Nutzungsdauer im Verlaufe des Jahres 2015 erreicht wurde, verzögert hat, liegen die Abschreibungen mit CHF 3'946'113 sogar 13.8 % unter dem Vorjahr. Die Beschaffung der 22 obgenannten Fahrzeuge ist für das Jahr 2016 vorgesehen, wobei das Investitionsvolumen von rund CHF 10'000'000.- fremdfinanziert werden muss.

Les Transports publics bernois ont réalisé un résultat d'entreprise extrêmement satisfaisant au cours de l'exercice 2015 qui, marqué par l'introduction dans la Communauté tarifaire Libero, était exigeant.

On constate a posteriori avec satisfaction que cette intégration a réussi aussi au niveau comptable, les flux de valeurs financières ayant pu être implantés de manière propre et correcte.

Le compte de résultats 2015 boucle sur un bénéfice d'entreprise de 686'045 fr. Si les revenus correspondent en grande partie aux attentes, les coûts après 2014 ont encore nettement baissé durant l'année sous revue. C'est donc la diminution des coûts qui provoque ce très bon résultat.

Environ 5,5 % de l'ensemble des revenus de la Communauté tarifaire Libero ont été attribués aux TPB pour l'année sous revue, ce qui a engendré un total de revenus de transports de 15'569'021 fr., soit une hausse de 2,4 % par rapport à l'exercice précédent.

En particulier en raison d'indemnités plus élevées des pouvoirs publics de 331'519 fr. (+ 2,4 %), le total des revenus est en hausse de 407'322 fr. (+1,2 %).

Du côté des frais, les charges de personnel atteignent 19'741'314 fr. et constituent par nature l'essentiel des charges d'exploitation avec 61,2 %.

De nouveau, les frais d'entretien des véhicules sont extrêmement faibles, compte tenu du fait aussi que la moitié des frais moindres par rapport aux prévisions est due à des prix de l'énergie (surtout gasoil) plus bas. Cela contribue de manière déterminante au très bon résultat de l'entreprise.

Étant donné le retard pris dans le remplacement des bus normaux nos 119 – 128 et des bus articulés nos 141 – 152, dont la durée d'exploitation de 14 ans a été atteinte au cours de l'année sous revue, les amortissements de 3'946'113 fr. sont inférieurs (- 13.8 %) par rapport à l'exercice précédent. L'achat des 22 véhicules cités est agendé pour 2016. Le volume des investissements de quelque 10'000'000 fr. devra être financé par des fonds de tiers.

Im Berichtsjahr wurden Investitionen in der Höhe von CHF 2'641'937 getätigt, wobei sämtliche Investitionen aus Eigenmitteln finanziert werden konnten. Die Linienverlängerung (Verlängerung Fahrleitung) zu den Stadien sowie die Sanierung der Fahrleitung «Unterführung Orpundstrasse» stellten dabei die bedeutendsten Positionen dar.

Weil die durch Abschreibungen aufgefangenen Wertminderungen die Investitionen übersteigen, sinkt das Anlagevermögen um 2.7 % auf CHF 46'522'866. Trotzdem ist die Anlageintensität mit 83.7 % ungebremst hoch.

Dank des sehr guten Unternehmensergebnisses steigt das Eigenkapital um 5.3 % auf CHF 13'595'445, womit die Eigenkapitalquote am Ende des Berichtsjahres 24.5 % beträgt.

Neben der Prüfung durch unsere Revisionsstelle BDO wurde die Jahresrechnung 2015 gemäss den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen auch vom Bundesamt für Verkehr substantivrechtlich geprüft und genehmigt.

Les investissements consentis durant l'année sous revue portent sur un total de 2'641'937 fr. financé entièrement par des moyens propres. Le prolongement de ligne en direction des stades ainsi que l'assainissement de la ligne de contact du passage sous-voies à la route d'Orpond ont constitué les postes les plus importants.

Du fait que les moins-values compensées par des amortissements excèdent les investissements, les actifs immobilisés baissent de 2,7 % à 46'522'866 fr. Malgré cela, le taux des immobilisations est encore fortement élevé avec 83,7 %.

Grâce au très bon résultat de l'entreprise, le capital propre augmente de 5,3 % pour atteindre 13'595'445 fr., de sorte que le taux du capital propre atteint 24,5 % à la fin de l'année sous revue.

Hormis la vérification effectuée par notre organe de révision BDO, les comptes annuels 2015 ont été aussi examinés et approuvés par l'Office fédéral des transports publics conformément aux dispositions de la Loi fédérale sur le transport de voyageurs et l'Ordonnance fédérale sur la comptabilité des entreprises concessionnaires.

ERFOLGSRECHNUNG

COMPTE DE RÉSULTATS

	2015 / CHF	2014 / CHF	
ERTRAG	33'790'345	33'383'023	REVENUS
Verkehrsertrag	15'569'021	15'199'507	Revenus de transport
Nebenertrag	747'262	781'874	Revenus accessoires
Abgeltungen regionaler Personenverkehr	2'718'098	2'910'207	Indemnités publiques du trafic régional
davon Bund	1'494'954	1'600'615	dont Confédération
davon Kanton	1'223'144	1'309'592	dont canton de Berne
Abgeltung regionaler Personenverkehr zur Linie 75 - Verlängerung	0	15'333	Indemnités publiques du trafic régional sur la ligne 75 - Prolongation
davon Gemeinden	0	30'333	dont communes
davon Kanton	0	-15'000	dont canton de Berne
Abgeltungen durch öffentliche Hand Ortsverkehr	13'915'007	13'583'488	Indemnités publiques du trafic local
Beiträge Dritter	840'956	892'614	Contributions de tiers
Erlösminderungen, Provisionen und Debitorenverluste	-347'485	-402'645	Diminution de revenus, provisions et pertes sur débiteurs
BRUTTOGEWINN	33'442'860	32'980'378	GAIN BRUT
AUFWAND	32'238'946	32'510'454	CHARGES
Fahrdienstleistungen durch Dritte	2'157'177	2'226'860	Prestations fournies par des tiers
Personalaufwand	19'741'314	19'253'978	Charges de personnel
davon Löhne und Zulagen	16'252'301	15'892'023	dont salaires et allocations
davon Sozialleistungen	3'080'587	3'010'433	dont charges sociales
davon Personalnebenleistungen	408'426	351'522	dont prestations accessoires pour le personnel
Unterhalt Infrastruktur und Rollmaterial	4'491'096	4'524'194	Entretien infrastructure et matériel roulant
davon Unterhalt Gebäude	774'412	738'497	dont entretien de l'immobilier
davon Unterhalt Anlagen und Systeme	1'274'403	1'191'108	dont entretien des installations
davon Unterhalt Fahrzeuge	2'442'281	2'594'589	dont entretien des véhicules
Verwaltung und Informatik	1'638'953	1'654'965	Administration et informatique
Versicherungen	264'294	271'630	Assurances
Abschreibungen	3'946'113	4'578'827	Amortissements
BETRIEBSERGEBNIS VOR ZINSEN UND STEUERN	1'203'914	469'924	RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS
Finanzaufwand	-567'665	-528'631	Charges financières
Finanzertrag	24'596	25'280	Revenus financiers
Finanzerfolg	-543'068	-503'351	Résultat financier
ORDENTLICHES UNTERNEHMUNGS- ERGEBNIS VOR STEUERN	660'845	-33'427	RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT IMPÔTS
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	23'799	12'678	Charges extraordinaires, uniques ou hors période
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	1'921	235'218	Revenus extraordinaires, uniques ou hors période
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	25'720	247'896	Résultat extraordinaire, unique ou hors période
Jahresergebnis vor Steuern	686'565	214'469	Résultat annuel avant impôts
Direkte Steuern	521	0	Impôts directs
JAHRESERGEBNIS	686'045	214'469	RÉSULTAT ANNUEL

BILANZ

BILAN

	2015 / CHF	2014 / CHF	
AKTIVEN	55'557'278	57'252'516	ACTIFS
Umlaufvermögen	9'034'413	9'425'474	Actifs circulants
Flüssige Mittel	2'950'635	2'558'430	Disponibilités
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	844'796	780'666	Débiteurs pour livraisons et prestation fournies
Übrige Forderungen ggü. Eignerin	4'006'536	4'746'977	Autres débiteurs envers la propriétaire
Übrige Forderungen ggü. Dritten	265	912	Autres débiteurs tiers
Forderungen ggü. Organen	0	0	Débiteurs envers les organes dirigeants
Materialvorräte	960'994	1'024'898	Stocks de matériel
Aktive Rechnungsabgrenzung	271'187	313'592	Actif transitoire
Anlagevermögen ¹⁾	46'522'866	47'827'042	Actifs immobilisés ¹⁾
Sachanlagen	103'697'777	100'463'165	Ouvrages et équipements
Wertberichtigung Sachanlagen	-60'022'021	-60'302'043	Réévaluations
Nettobuchwert	43'675'757	40'161'122	Valeur comptable nette
Unvollendete Objekte	2'847'108	7'665'919	Travaux en cours
Finanzanlagen	1	1	Placements financiers
PASSIVEN	55'557'278	57'252'516	PASSIFS
Fremdkapital	41'961'833	44'343'116	Capital étranger
Kurzfristige Verbindlichkeiten	7'099'690	7'211'732	Engagements à court terme
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1'125'250	1'966'630	Engagements résultant d'achats et de prestations
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	1'017'102	1'017'102	Leasing à court terme
Kurzfristige unverzichtbare Darlehensverbindlichkeiten Dritter	1'218'710	1'314'710	Emprunt indispensable à court terme auprès des tiers
Übrige Verbindlichkeiten Eignerin	0	0	Autres créanciers envers la propriétaire
Übrige Verbindlichkeiten Dritter	436'923	471'401	Autres créanciers tiers
Passive Rechnungsabgrenzung	3'301'705	2'441'889	Passif transitoire
Langfristige Verbindlichkeiten	34'862'144	37'131'383	Engagements à long terme
Leasing Trolleybusse Migrosbank	6'521'662	7'088'764	Leasing trolleybus Banque Migros
Leasing Ticketing Migrosbank	2'761'600	3'211'600	Leasing Ticketing Banque Migros
Darlehen Eignerin	8'000'000	8'000'000	Emprunt auprès de la propriétaire
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	17'283'262	18'300'364	Engagements portant intérêt à long terme
Darlehen Dritte	16'539'575	17'758'285	Emprunt auprès de tiers
Langfristige unverzinsliche Verbindlichkeiten	16'539'575	17'758'285	Engagements ne portant pas intérêt à long terme
Rückstellungen	1'039'306	1'072'734	Provisions
Eigenkapital ²⁾	13'595'445	12'909'400	Capital propre ²⁾
Dotationskapital	12'000'000	12'000'000	Capital de dotation
Reserven	909'400	694'931	Réserves
Reserven Regionalverkehr	-8'140	44'758	Réserves du trafic régional
Reserven Ortsverkehr	494'072	364'765	Réserves du trafic local
Freie Reserven	423'468	285'408	Réserves libres
JAHRESERGEBNIS	686'045	214'469	RÉSULTAT ANNUEL

¹⁾ Details können dem Anlagespiegel entnommen werden / Pour plus de détails, se reporter au tableau des immobilisations

²⁾ Details können dem Eigenkapital-Nachweis entnommen werden / Pour plus de détails, se reporter au tableau des capitaux propres

GELDFLUSSRECHNUNG

FLUX DE TRÉSORERIE

KONTENBEZEICHNUNG	2015 / CHF	2014 / CHF	DÉSIGNATION DES COMPTES
Jahresergebnis	686'045	214'469	Résultat annuel
Abschreibungen auf Sachanlagen	3'946'113	4'578'827	Amortissements sur immobilisations corporelles
Veränderungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-64'130	-9'790	Variation des créances résultant de livraisons et prestations fournies
Veränderungen Forderungen gegenüber Eignerin	740'441	-1'903'306	Variation des débiteurs envers la propriétaire
Veränderung übrige Forderungen	647	80'280	Variation des autres créances
Veränderungen Vorräte	63'904	-135'566	Variation de stocks
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	42'405	278'854	Variation des actifs transitoires
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-841'381	413'361	Variation des dettes résultant de livraisons et prestations fournies
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne krzfr. Anteil Leasing)	-34'478	63'291	Variation autres dettes à court terme (sans leasing)
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	859'816	785'298	Variation des passifs transitoires
Veränderung Rückstellungen	-33'428	-74'249	Variation des provisions
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	5'365'955	4'291'467	Trésorerie d'exploitation
Investitionen in immobile Sachanlagen	-156'617	-29'996	Investissements immobiliers
Investitionen in mobile Sachanlagen	-2'485'320	-6'899'728	Investissements mobiliers
Investitionen in immaterielle Anlagen	0	0	Investissements immatériels
Devestitionen immaterieller Anlagen	0	0	Désinvestissements immatériels
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-2'641'937	-6'929'724	Trésorerie d'investissements
Aufnahme Darlehen	0	0	Augmentation de prêts
Aufnahme Leasing	0	3'661'600	Augmentation de leasing
Rückzahlung Darlehen	-1'314'710	-1'532'730	Remboursement de prêts
Rückzahlung Leasing	-1'017'102	-567'102	Remboursement de leasing
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-2'331'812	1'561'768	Trésorerie de financement
VERÄNDERUNG FLÜSSIGE MITTEL	392'206	-1'076'489	VARIATION DE TRÉSORERIE
Flüssige Mittel zu Beginn des Geschäftsjahres	2'558'430	2'083'455	Trésorerie d'ouverture
Übernahme flüssige Mittel FUNIC per 01.01.	0	1'551'464	Reprise de la trésorerie de FUNIC au 01.01
Veränderung flüssige Mittel	392'206	-1'076'489	Variation de trésorerie
FLÜSSIGE MITTEL AM ENDE DES GESCHÄFTSJAHRES	2'950'636	2'558'430	TRÉSORERIE DE CLÔTURE



ANLAGESPIEGEL

TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

	Immobilien Immobilier	Mobilier Mobilier	EDV & Komm. Informatique & communication	Fahrzeuge Véhicules
ANSCHAFFUNGSWERT				
Stand 1.1.2015	22'213'104	5'941'531	6'366'034	48'233'977
Zugänge 2015	156'617	51'000	-	72'796
Abgänge 2015	-	-739'341	-66'144	-55'607
Umlagerungen	1'134'007	99'390	307'688	-
Anschaffungswert Stand 31.12.2015	23'503'728	5'352'581	6'607'578	48'251'166
WERTBERICHTIGUNG (KUM.)				
Stand 1.1.2015	8'423'045	5'430'634	4'533'634	30'312'350
Zugänge 2015	588'430	78'310	409'608	1'970'219
Abgänge 2015	-	-739'341	-66'144	-55'607
Umlagerungen	-	-	-	-
Wertberichtigung (kum.) Stand 31.12.2015	9'011'476	4'769'603	4'877'098	32'226'963
NETTOBUCHWERT				
Stand 1.1.2015	13'790'059	510'898	1'832'400	17'921'626
NETTOBUCHWERT STAND 31.12.2015	14'492'252	582'978	1'730'480	16'024'203

EIGENKAPITALNACHWEIS

TABLEAU DES CAPITAUX PROPRES

	Dotationskapital Capital de dotation CHF	Zweckgebundene Reserven Réserves affectées CHF	Freie Reserven Réserves libres CHF
EIGENKAPITAL PER 31.12.2013	12'000'000	409'524	285'407
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Regionalverkehr	-	-52'899	-
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Ortsverkehr	-	129'307	-
Veränderung freie Reserven	-	-	138'061
Ergebnis 2014	-	-	-
EIGENKAPITAL PER 31.12.2014	12'000'000	485'932	423'468
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Regionalverkehr	-	-324'173	-
Veränderung zweckgebundene Reserven gem. Art. 36 PBG Ortsverkehr	-	920'289	-
Veränderung freie Reserven	-	-	89'929
Ergebnis 2015	-	-	-
EIGENKAPITAL PER 31.12.2015	12'000'000	1'082'048	513'397

Einrichtungen Installations	Unv. Objekte (A.i.B.) Projets en cours	Finanzanlagen Immobilisations financières	TOTAL	
				VALEUR D'ACQUISITION
17'708'520	7'665'919	1	108'129'085	État 1.1.2015
542'630	1'818'893	-	2'641'937	Augmentations 2015
-3'365'044	-	-	-4'226'135	Diminutions 2015
5'096'618	-6'637'704	-	0	Reclassements
19'982'724	2'847'108	1	106'544'886	Valeur d'acquisition au 31.12.2015
				RÉÉVALUATIONS (CUM.)
11'602'380	-	-	60'302'043	État 1.1.2015
899'546	-	-	3'946'113	Augmentations 2015
-3'365'044	-	-	-4'226'135	Diminutions 2015
-	-	-	-	Reclassements
9'136'882	-	-	60'022'021	Réévaluations (cum.) au 31.12.2015
				VALEUR COMPTABLE NETTE
6'106'140	7'665'919	1	47'827'042	État 1.1.2015
10'845'843	2'847'108	1	46'522'866	Valeur comptable nette au 31.12.2015

Ergebnis/Verwendung Résultat/Affectation CHF	TOTAL CHF	
-	12'694'931	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2013
52'899	-	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic régional
-129'307	-	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic local
-138'061	-	Variations des réserves libres
214'469	214'469	Résultat 2014
-	12'909'400	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2014
324'173	0	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic régional
-920'289	-	Variation des réserves affectées selon l'art. 36 LTV trafic local
-89'929	-	Variations des réserves libres
686'045	686'045	Résultat 2015
-	13'595'445	CAPITAL PROPRE AU 31.12.2015



ANHANG DER JAHRESRECHNUNG

PER 31. DEZEMBER 2015

ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS AU 31 DÉCEMBRE 2015

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde erstmals nach den Bestimmungen des 32. Titels «Kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung» des Obligationenrechts (OR) erstellt. Die bedeutendste Anpassung im Zusammenhang mit dem neuen Rechnungslegungsrecht betrifft die überjährigen Fahrausweise (CHF 3'097'753.-), welche in der Jahresrechnung erstmals in den Transitorischen Passiven (vorher Rückstellungen) ausgewiesen werden.

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 1'340'977.-).

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 Wertminderungen, 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. Nutzungsdauer 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	31.12.15	31.12.14
Liegenschaften	24'568'000	24'568'000
Fahrzeuge	15'904'544	17'762'518
davon Trolleybusse	7'916'635	9'064'810
davon Autobusse	3'296'261	3'864'414
davon Bahnwagen	4'691'648	4'833'294
Mobilien und Einrichtungen	11'428'821	6'617'038

1. Indications quant aux principes appliqués dans les comptes annuels

Les présents comptes annuels ont été établis pour la première fois selon les dispositions générales du titre 32 du code des obligations «de la comptabilité commerciale et de la présentation des comptes». La modification la plus significative, en rapport avec les nouvelles directives de présentation des comptes, concerne les abonnements qui se chevauchent sur deux années (CHF 3'097'753.-), qui sont présentés dans les comptes annuels pour la première fois en tant que passifs transitoires (précédemment comme provision)

2. Principes d'évaluation

De manière générale, les postes du bilan ont été évalués et présentés selon les directives de la comptabilité commerciale stipulées dans le code des obligations suisse.

Liquidités: de par leur exigibilité à court terme, les comptes courants des décomptes CFF (CHF 1'340'977.-) sont présentés dans les liquidités.

Stock: l'évaluation s'effectue principalement selon la méthode du prix moyen ou, si plus judicieux, selon la valeur du marché.

Débiteurs pour livraisons et prestations fournies:

évalués à la valeur nominale diminués des dépréciations nécessaires.

Immobilisations corporelles: l'activation des immobilisations s'effectue à la valeur d'achat diminuée des dépréciations éventuelles, pour autant que cette valeur soit plus élevée que la limite d'activation de CHF 10'000. Les achats et investissements n'atteignant pas cette somme sont comptabilisés en tant que charges.

Les amortissements se calculent de manière linéaire sur la valeur d'achat et la comptabilisation s'effectue de façon indirecte. 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 légales (art. 3, al. 2 OCEC)

Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles	31.12.15	31.12.14
Immeubles	24'568'000	24'568'000
Véhicules	15'904'544	17'762'518
dont trolleybus	7'916'635	9'064'810
dont autobus	3'296'261	3'864'414
dont wagons	4'691'648	4'833'294
Biens mobiliers et équipements	11'428'821	6'617'038

Deckungssumme der Sach- und Haftpflichtversicherungen	31.12.15	31.12.14
AXA Winterthur Kaskoversicherung	42'382'815	42'382'815
VVST Haftpflichtversicherung		
Grundversicherung Trolleybusse	5'000'000	5'000'000
Grundversicherung Autobusse	5'000'000	5'000'000
Grundversicherung Seilbahnen	5'000'000	5'000'000

4. Anzahl Mitarbeitende

Bandbreite der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	31.12.15	31.12.14
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.

31.12.15	9'283'262 CHF
31.12.14	10'300'364 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 Teuerungsausgleichs 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 vorzeitig pensionierte Mitarbeitende 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

31.12.15	9'283'262 CHF
31.12.14	10'300'364 CHF

8. Eventualverbindlichkeiten

31.12.15	-	CHF
31.12.14	-	CHF

Montants de couverture des assurances choses et responsabilité civile	31.12.15	31.12.14
Assurance casco AXA Winterthur	42'382'815	42'382'815
Assurance responsabilité civile VVST		
Assurance de base, trolleybus	5'000'000	5'000'000
Assurance de base, autobus	5'000'000	5'000'000
Assurance de base, funiculaires	5'000'000	5'000'000

4. Nombre d'employés

Postes à plein temps en moyenne annuelle	31.12.15	31.12.14
Jusqu'à dix postes à plein temps		
> 10 jusqu'à 50 plein temps		
> 50 jusqu'à 250 plein temps	atteint	atteint
> 250 plein temps		

5. Montant restant des engagements des opérations de leasing semblables à des contrats d'achat et autres engagements de leasing, dans la mesure où ceux-ci n'expirent pas ou ne peuvent pas être résiliés dans les douze mois à compter de la date de référence du bilan.

31.12.15	9'283'262 CHF
31.12.14	10'300'364 CHF

6. Obligations envers l'institution de prévoyance

Selon la convention d'affiliation passée 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 des prestations de rentes qui leur sont attribuables décidées avant le 1er janvier 2000. De plus, les Tpb sont tenus d'assumer le paiement des rentes-ponts pour les départs en retraite anticipée selon l'article 7.1, alinéa 5 de la convention collective de travail (CCT). Ces prestations sont imputées à la période correspondante du compte de fonctionnement. Il n'existe aucune dette à court terme envers la CPBienne.

7. Montant total des actifs utilisés pour garantir ses propres engagements, ainsi que les actifs sous réserve de propriété.

31.12.15	9'283'262 CHF
31.12.14	10'300'364 CHF

8. Obligations éventuelles

31.12.15	-	CHF
31.12.14	-	CHF

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

	31.12.15 CHF	31.12.14 CHF
Rückerstattung nicht gerechtf. Kapitalsteuer 2013	14'649	-
Umbuchung Kreditoren-RG 2013 von Unterhalt in Anlagenrechnung	9'150	14'600
Verschiedene unwesentliche Posten	-	-1'922
Total ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	23'799	12'678
Darlehens-Rückzahlungsverzicht Kanton Bern	-	175'000
Auflösung Rückstellungen i. Zh. mit der Integration FUNIC	-	58'717
Verschiedene unwesentliche Posten	1'921	1'501
Total ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	1'921	235'218
Total ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	25'720	247'896

10. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag am 31. Dezember 2015 sind keine relevanten Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der Jahresrechnung 2015 beeinträchtigen könnten und daher im Anhang offen gelegt werden müssten.

11. Fälligkeit langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

	31.12.15 CHF	31.12.14 CHF
fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	5'085'510	5'085'510
fällig nach 5 Jahren	12'197'752	13'214'854
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	17'283'262	18'300'364

12. Honorar der Revisionsstelle

	31.12.15 CHF	31.12.14 CHF
Honorar für Revisionsdienstleistungen	37'500	39'000
Honorar für andere Dienstleistungen	-	-

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

In Übereinstimmung mit Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PGB) hat das Bundesamt für Verkehr im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung mit dem Bericht vom 5. April 2016 die Jahresrechnung 2015 ohne Vorbehalte genehmigt.

9. Détails des positions extraordinaires, uniques ou hors période du compte de résultats

	31.12.15 CHF	31.12.14 CHF
<i>Remboursement de l'impôt sur le capital 2013 injustifié</i>	<i>14'649</i>	<i>-</i>
<i>Reclassification de factures fournisseurs 2013, du compte entretien dans la comptabilité des immobilisations</i>	<i>9'150</i>	<i>14'600</i>
<i>Divers postes accessoires</i>	<i>-</i>	<i>-1'922</i>
Total des revenus extraordinaires, uniques ou hors période	23'799	12'678
<i>Abandon de créances du canton de Berne</i>	<i>-</i>	<i>175'000</i>
<i>Dissolution des provisions liées à l'intégration de FUNIC</i>	<i>-</i>	<i>58'717</i>
<i>Divers postes accessoires</i>	<i>1'921</i>	<i>1'501</i>
Total des revenus extraordinaires, uniques ou hors période	1'921	235'218
Total résultat extraordinaire, unique ou hors période	25'720	247'896

10. Événements après la clôture du bilan

Suite à la clôture du bilan au 31 décembre 2015, aucun événement n'est survenu qui pourrait nuire à la pertinence des comptes annuels 2015 et devrait être mentionné dans l'annexe.

11. Exigibilité des obligations à long terme générant des intérêts

	31.12.15 CHF	31.12.14 CHF
<i>Exigible entre 1 et 5 ans</i>	<i>5'085'510</i>	<i>5'085'510</i>
<i>Exigible après 5 ans</i>	<i>12'197'752</i>	<i>13'214'854</i>
Total des obligations à long terme générant des intérêts	17'283'262	18'300'364

12. Honoraires de l'organe de révision

	31.12.15 CHF	31.12.14 CHF
<i>Honoraires pour les prestations de révision</i>	<i>37'500</i>	<i>39'000</i>
<i>Honoraires pour autres prestations</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

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

Conformément à l'art. 37 de la Loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV), l'Office fédéral des transports publics a approuvé sans réserve les comptes annuels 2015 dans son rapport du 5 avril 2016 établi dans le cadre d'un examen lié au droit sur les subventions.

REVISORENBERICHT

RAPPORT DES RÉVISEURS



BERICHT DER REVISIONSSTELLE

an den Verwaltungsrat der
Verkehrsbetriebe Biel, Biel

Als Revisionsstelle gemäss Art. 11 des Reglements über die Gründung des selbstständigen Gemeindeunternehmens Verkehrsbetriebe Biel haben wir die beiliegende Jahresrechnung, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten 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 2015 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 vereinbare 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 ausgestattetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Biel, 13. April 2016

BDO AG

Marcel Wasem
Leitender Revisor
Zugelassener
Revisionsexperte

Olivier Schaller

Zugelassener
Revisionsexperte

Beilage

Jahresrechnung

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



