

2011 RAPPORT ANNUEL GESCHÄFTSBERICHT

Verkehrsbetriebe Biel



Transports publics biennois



Ein Unternehmen der Stadt Biel
Une entreprise de la Ville de Bienne

Prolog	3
Chronologie «Das Jahr 2011 im Überblick»	4
Thema	6
Markt	11
Betrieb	13
Technik	15
Personal	18
Erfolgsrechnung	22
Bilanz	25
Erfolgsrechnung in Zahlen	26
Bilanz in Zahlen	27
Anhang der Jahresrechnung	28
Busflotte	30
Revisorenbericht	31
VB-Kennzahlen	32
Rollmaterialbestand	34
Organe	35
Netzplan der VB	36

Prologue	2
Chronologie «L'année 2011 en résumé»	4
Thème	5
Marché	8
Exploitation	12
Technique	14
Personnel	16
Compte de résultats	20
Bilan	24
Compte de résultats en chiffres	26
Bilan en chiffres	27
Annexe au compte de résultats	28
Flotte de bus	30
Rapport des vérificateurs	31
Chiffres des Tpb	32
Chiffres matériel roulant	34
Organes	35
Plan du réseau des Tpb	36

LA MOBILITÉ – UNE VOCATION

Il va de soi qu'une entreprise qui se consacre aux transports entretient des relations particulières avec la notion de mobilité. Pour les Transports publics bernois (Tpb), cette idée ne se limite de loin pas à exploiter un réseau de transports en commun. Notre devise «toujours en mouvement – la vie en mouvement» témoigne d'une dynamique qui imprègne tous les secteurs et activités de l'entreprise. C'est un devoir qui nous habite au quotidien et qui est entretenu dans un souci de continuité.

RESTER MOBILES – DANS LA CIRCULATION

Nous estimons important de donner la priorité aux bus sur la voie publique. Il n'est possible d'apporter une solution économiquement efficace, écologique et socialement acceptable aux exigences de mobilité qu'en offrant des transports publics attractifs, c'est-à-dire rapides, fiables et confortables. Comme le bus partage la voie publique avec d'autres usagers, il ne peut accomplir sa mission que si les autorités compétentes sont au clair sur nos besoins et nous apportent leur soutien pour l'étude et la réalisation des mesures requises. C'est grâce au professionnalisme de notre personnel qu'il nous est possible de limiter au strict minimum l'impact des nombreux chantiers en cours sur le réseau des bus et les encombrements que cela entraîne – et de rester mobiles dans la circulation.

RESTER MOBILES – POUR NOTRE CLIENTÈLE

Maintenir les offres qui ont fait leurs preuves et en créer de nouvelles – une tâche que les Tpb assument en permanence et avec enthousiasme. Nous passons notre temps à peaufiner nos prestations, notamment des aspects tels que l'information des usagers et le confort: de gros efforts ont été consentis en 2011 pour améliorer la propreté. Notre idée de la mobilité confortable, c'est par exemple expliquer l'utilisation des distributeurs automatiques aux seniors, organiser des campagnes de prévention dans les écoles (PREVIBUS) ou sensibiliser la population à la cause des transports en commun (Mobiday), maintenir en bon état et renouveler le matériel roulant et prendre les mesures de sécurité qui s'imposent. Il ne fait aucun doute, pour nous, que des passagers bénéficiant de transports sûrs, rapides et confortables sont autant de clients satisfaits et fidèles!

RESTER MOBILES – POUR NOTRE PERSONNEL

Les Tpb s'emploient à concrétiser les mesures qui ressortent de l'enquête effectuée auprès de leurs collaboratrices et collaborateurs. Parallèlement aux cours habituels et aux thèmes ciblés de formation continue, les échanges entre secteurs de l'entreprise ont été étoffés à des fins de transparence accrue. Nous avons par ailleurs voué une attention particulière à la problématique de la santé au travail, un aspect important à nos yeux et qu'il convient de ne pas négliger. Notre ambition est de rester un employeur qui mérite le dévouement de son personnel.

RESTER MOBILES – POUR L'ENVIRONNEMENT

Nous voulons nous déplacer le plus écologiquement possible... non pas pour satisfaire une obligation qui nous est imposée, mais parce que nous adhérons sans réserve au principe d'une mobilité écologique et durable! L'essai de bus hybrides est une nouvelle étape parmi beaucoup d'autres vers une authentique compatibilité avec l'environnement.

Nous continuerons de tout faire à l'avenir pour rester mobiles à cet égard également!

Ralph Thomas
Président du Conseil d'administration

Christophe Kneuss
Directeur



MOBILITÄT – KEIN LEERER BEGRIFF

Dass ein Unternehmen, welches im Bereich Verkehr aktiv ist, eine besondere Beziehung zur Mobilität unterhält, liegt auf der Hand. Für die Verkehrsbetriebe Biel (VB) geht der Begriff «Mobilität» weit über das blosses Betreiben eines Netzes hinaus. Wir sind nicht nur auf der Strasse selbst auf Achse, sondern in sämtlichen Bereichen. Unser Motto «Leben in Bewegung, Begegnung im Leben» erstreckt sich auf alle Unternehmenssparten und -aktivitäten und ist für uns eine zentrale Aufgabe, die wir im Alltag, aber auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit sehr ernst nehmen.



MOBIL BLEIBEN – IM VERKEHR

Die Bevorzugung des Busses auf der Strasse ist uns ein zentrales Anliegen. Eine volkswirtschaftlich effiziente, ökologische und sozial verträgliche Lösung der Mobilitätsbedürfnisse kann nur gewährleistet werden, wenn attraktive, das heisst rasche, zuverlässige und sichere Verbindungen angeboten werden können. Da der Bus den Strassenraum mit anderen Verkehrsteilnehmern teilt, kann er diese Aufgabe nur erfüllen, wenn die zuständigen Behörden unsere Bedürfnisse kennen und uns partnerschaftlich bei der Planung und Umsetzung entsprechender Massnahmen unterstützen. Dank dem professionellen Einsatz unseres Personals können wir grössere Auswirkungen der zahlreichen Baustellen auf dem Busnetz und die damit verbundenen Verkehrsbehinderungen auf ein Minimum beschränken – und im Verkehr mobil bleiben.

MOBIL BLEIBEN – IN BEZUG AUF KUNDINNEN UND KUNDEN

Bewährte Angebote beibehalten und weitere Angebote schaffen – das ist eine Daueraufgabe, der sich die VB gerne stellen. Wir sind ständig daran, das Angebot zu optimieren, dazu gehören die kompetente Information der Fahrgäste und auch der Komfort: Im Betriebsjahr unternahmen wir grosse Anstrengungen, die Sauberkeit zu verbessern. Die Kurse, die Seniorinnen und Senioren die Nutzung der Billettautomaten erklären und präventive Massnahmen an den Schulen (PREVIBUS) gehören für uns ebenso zum Mobil-Komfort wie die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Anliegen des ÖV (etwa am Mobiday), das Instandhalten und die Erneuerung des Materials, und die Massnahmen im Bereich Sicherheit. Unsere Überzeugung: Sicher, komfortabel und schnell transportierte und gut informierte Passagiere werden zu zufriedenen und treuen Fahrgästen!

MOBIL BLEIBEN – IN BEZUG AUF DIE MITARBEITENDEN

Die VB sind laufend daran, Massnahmen umzusetzen, die sich aus der Mitarbeitendenbefragung ergeben haben. Neben den regulären Kursen und spezifischen Weiterbildungen wurde auch das Informationsangebot zum Austausch zwischen den Bereichen ausgebaut – das schafft vermehrt Transparenz. Weiter wurde auch ein

besonderes Augenmerk auf die Gesundheit am Arbeitsplatz gelegt, in unseren Augen heutzutage ein wichtiger und nicht zu vernachlässigender Aspekt. Wir wollen ein attraktiver Arbeitgeber bleiben, für den sich die Mitarbeitenden gerne und überzeugt engagieren.

MOBIL BLEIBEN – IN BEZUG AUF DIE UMWELT

Wir wollen uns umweltfreundlich bewegen! Wir tun das nicht, weil uns das vorgeschrieben wird, sondern weil wir von der ökologischen und nachhaltigen Mobilität voll und ganz überzeugt sind. Das Testen von Hybridbussen ist – neben vielen anderen – ein weiterer überzeugender Schritt in Richtung Umweltverträglichkeit.

Wir setzen alles daran, auch in Zukunft in diesem Sinn mobil zu bleiben!

Ralph Thomas
Präsident des Verwaltungsrates

Christophe Kneuss
Direktor

L'ANNÉE 2011 EN RÉSUMÉ

9 – 13 mars	Carnaval, Bienne (horaire spécial et déviations)
27 – 28 mai	Stedtlifescht Nidau (déviation ligne 4 à Nidau)
16 – 18 juin	Courses de Bienne (horaire spécial et déviations)
25 juin	Biennathlon, Bienne (déviation)
1 – 3 juillet	Braderie, Bienne (horaire spécial et déviations)
14 – 30 juillet	Open Air Cinéma Nidau (bus supplémentaire après la dernière représentation)
14 – 18 septembre	Festival du Film Français d'Helvétie, Bienne (collaboration)
17 septembre	Mobiday région Bienne (courses nostalgiques du trolleybus Oldtimer et présentation du PREVIBUS)
17 septembre	Portissimo, Port (déviation ligne 8)
11 décembre	Marché de Noël, Nidau (déviation ligne 4 à Nidau)
11 décembre	Changement d'horaire

DAS JAHR 2011 IM ÜBERBLICK

9. – 13. März	Fasnacht Biel (Spezialfahrplan und Umleitungen)
27. – 28. Mai	Stedtlifescht Nidau (Umleitung Linie 4 in Nidau)
16. – 18. Juni	Bieler Lauftage (Spezialfahrplan und Umleitungen)
25. Juni	Biennathlon, Biel (Umleitung)
1. – 3. Juli	Braderie, Biel (Spezialfahrplan und Umleitungen)
14. – 30. Juli	Open Air Cinéma Nidau (zusätzlicher Bus nach Ende der Vorstellung)
14. – 18. September	Festival du Film Français d'Helvétie, Biel (Zusammenarbeit)
17. September	Mobiday Region Biel (Fahrten mit Nostalgie-Trolleybus Oldtimer und Präsentation des PREVIBUS)
17. September	Portissimo, Port (Umleitung Linie 8)
11. Dezember	Weihnachtsmarkt, Nidau (Umleitung Linie 4 in Nidau)
11. Dezember	Fahrplanwechsel



COOPÉRER POUR AFFRONTER DURABLEMENT L'AVENIR

Les transports publics ne resteront attrayants et compétitifs que si tous les prestataires tirent à la même corde. Ce qui exige coopération, coordination et planification à long terme. Les choses bougent effectivement à ce niveau stratégique, avec passablement de projets en gestation. Les Tpb suivent cette évolution d'un œil attentif et se montrent ouverts à toutes les formes de partenariat.

COMMUNAUTÉ TARIFAIRE INTÉGRALE LIBERO

Le développement persistant de la mobilité a fortement stimulé les transports publics à coordonner leurs prestations respectives. Les solutions isolées ont disparu: dans le canton de Berne, par exemple, toutes les communes ont adhéré à une communauté tarifaire. Et l'on s'efforce d'harmoniser les différentes communautés tarifaires, avec l'avantage d'offrir à la clientèle un système tarifaire unique qui lui simplifie la vie. Pour les prestataires en revanche, cela signifie qu'ils doivent coordonner leurs structures de produits et de prix aussi bien que leurs canaux de distribution; ce

qui représente un gros défi logistique à relever.

Déjà membre de la communauté tarifaire Bienne-Granges-Seeland-Jura bernois (ABO zigzag), les Tpb, en accord avec le Conseil municipal de Bienne, ont décidé d'adhérer à l'intégration dans la communauté tarifaire Libero; ce qui étend considérablement le périmètre englobé. Les travaux nécessaires ont démarré dès 2011 et confronteront les Tpb à des tâches particulièrement ardues au cours des deux prochaines années: cela impliquera notamment une refonte des structures de prix et de produits, ainsi que de profondes transformations au niveau des systèmes de dis-

tribution. L'objectif est de mener à bien cette intégration pour le changement d'horaire de décembre 2013.

REGIOTRAM AGGLOMÉRATION BIENNOISE

Le projet Regiotram a été abordé plusieurs fois dans les médias et à diverses occasions. Ce thème a occupé les Tpb aussi. Le Regiotram constitue pour le moment un projet cantonal. Les Tpb ont participé à diverses parties du projet, notamment l'analyse de rentabilité, le programme d'exploitation ou la technique ferroviaire.

Les Tpb ont passé un contrat de coopération avec Aare Seeland mobil dans le cadre du projet «modèle d'exploitation». Ce contrat vise à préparer son fonctionnement futur et à définir la planification à venir et la construction de la nouvelle ligne de tram. Une attention particulière est vouée à l'optimisation de l'accès au réseau des transports publics existant. La séparation des concessions d'infrastructure et de transport de voyageurs entre Aare Seeland mobil (région) et Tpb (ville) permet aux deux entreprises de profiter et de mettre en valeur leur expérience.

UNION DES TPB ET DE FUNIC

Les Tpb assument depuis de nombreuses années la direction des Funiculaires FUNIC ainsi que des fonctions telles que finances, marketing (planification des prestations, tarifs, distribution) et administration du personnel. Cette coopération très étroite, l'imminence d'un assainissement du bilan chez FUNIC et l'argument des

économies d'échelle, notamment, milite en faveur d'une fusion entre Tpb et FUNIC.

Cette union est en bonne voie. Le Conseil municipal de la Ville de Bienne aussi bien que le Conseil communal d'Evilard ont approuvé la solution proposée par l'Office des transports publics (OTP). Celle-ci prévoit un abandon de créances des pouvoirs publics, à la condition que la Ville de Bienne et la commune d'Evilard renoncent simultanément à leurs créances issues d'un prêt de désendettement. Cette condition a été acceptée entre temps par les deux communes. Il y a ainsi de bonnes chances que les deux funiculaires menant à Macolin et Evilard retrouvent une base économique stable et durable, sans que les passagers et le personnel remarquent de grands changements.

MIT KOOPERATIONEN DIE LÄNGERFRISTIGE ZUKUNFT SICHERN

Der öffentliche Verkehr ist nur dann attraktiv und konkurrenzfähig, wenn alle Anbieter am selben Strick ziehen. Kooperation, Koordination und eine zukunftsgerichtete Planung sind somit unabdingbar. Auf dieser strategischen Ebene tut sich so einiges, vieles ist im Fluss. Die VB beobachten die Entwicklungen genau und sind als verlässlicher Partner offen für sämtliche Formen der Zusammenarbeit.

INTEGRALER TARIFVERBUND LIBERO

Die stetig steigende Mobilität hat zu einer weit reichenden Vernetzung des öffentlichen Verkehrs geführt. Es gibt keine Insellösungen mehr. So sind beispielsweise im Kanton Bern sämtliche Gemeinden einem Tarifverbund angeschlossen. Die einzelnen Tarifverbünde werden nach Möglichkeit aufeinander abgestimmt. Für die Kundinnen und Kunden hat das den Vorteil, dass sie alles aus einer Hand erhalten und sich auf ein einziges Tarifsysteem einstellen können. Für die Anbieter bedeutet dies, dass Preis- und Sortimentsstrukturen, aber auch die Distributionskanäle koordiniert werden müssen, was eine grosse logistische Herausforderung bedeutet.

Die VB, die heute bereits dem Tarifverbund Biel–Grenchen–Seeland–Berner Jura angeschlossen sind (ABO zigzag) haben sich in Absprache mit dem Gemeinderat der Stadt Biel dazu entschlossen, der Integration in den Tarifverbund Libero zuzustimmen

und damit den Perimeter erheblich zu erweitern. Die Arbeiten für die Integration sind bereits angelaufen und werden die VB in den nächsten zwei Jahren vor besondere Herausforderungen stellen. Insbesondere weil dies mit Änderungen der Preis- und Sortimentsstrukturen sowie Anpassungen bzw. Erneuerungen bei den Distributionssystemen einher gehen wird. Ziel ist es, die Integration auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 zu vollziehen.

REGIOTRAM AGGLOMERATION BIEL

Das Projekt Regiotram wurde in den Medien und im Rahmen von verschiedenen Anlässen mehrfach aufgegriffen. Auch die VB beschäftigten sich mit diesem Thema. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Regiotram ein kantonales Projekt. Die VB beteiligten sich an verschiedenen Teilprojekten, u.a. in den Bereichen Wirtschaftlichkeitsanalyse, Betriebskonzept der Bahn oder Bahntechnik.

Im Rahmen des Projekts «Betreibermodell» schlossen die VB mit der Aare Seeland mobil einen Kooperationsvertrag ab. Dieser zielt darauf ab, den späteren Betrieb vorzubereiten und die kommende Planung und den Bau der neuen Tramlinie mitzubestimmen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der optimalen Anbindung an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz. Durch die Aufteilung der Infrastruktur- und Personenbeförderungskonzessionen zwischen Aare Seeland mobil (Überland) und VB (Stadt) können beide Unternehmen profitieren und ihr Know-how optimal einbringen.

ZUSAMMENSCHLUSS VON VB UND FUNIC

Seit Jahren übernehmen die VB im Mandatsverhältnis die Geschäftsführung und die Aufgabenbereiche Finanzen, Marketing (Angebotsplanung, Tarifwesen, Distribution) und Personaladministration der FUNIC Seilbahnen. Dieses sehr enge Kooperationsmodell, eine bevorstehende Bilanzsanierung



der FUNIC und nicht zuletzt die Nutzung von Skaleneffekten sprechen für das Zusammengehen von VB und FUNIC.

Diese Vereinigung befindet sich auf guten Wegen. Sowohl der Gemeinderat der Stadt Biel, als auch der Gemeinderat der Gemeinde Leubringen haben dem Lösungsvorschlag des Amts für öffentlichen Verkehr

(AöV) zugestimmt. Dieser sieht einen Forderungsverzicht der öffentlichen Hand vor – dies unter der Bedingung, dass gleichzeitig sowohl die Stadt Biel als auch die Gemeinde Leubringen auf ihre Forderungen aus einem Entschuldungsdarlehen verzichten. Diese Bedingung wurde in der Zwischenzeit von beiden Gemeinden akzeptiert. Es bestehen somit gute Aussichten, dass

die Zukunft der beiden Seilbahnen nach Magglingen resp. Leubringen auf eine stabile und längerfristig sichere Basis gestellt werden kann, ohne dass sich für die Fahrgäste und das Personal erhebliche Änderungen bemerkbar machen.



AUGMENTATION DE LA DEMANDE ET DES RECETTES

Le nombre de passagers des Tpb a légèrement augmenté, bien qu'aucun changement de l'offre ne soit intervenu. Les produits du transport se sont aussi accrus mais restent proportionnellement inférieurs aux augmentations de tarifs en raison d'une vente plus importante des titres de transports forfaitaires. Plusieurs entretiens avec les autorités devraient faire avancer la cause des bus afin qu'ils puissent bénéficier de priorités sur les routes et que l'offre des transports en communs puisse être améliorée aussi bien pour les clients que pour les collaborateurs.

FRÉQUENTATION EN HAUSSE

Tandis que l'offre restait identique à celle de l'année précédente, les Tpb ont enregistré une légère hausse de la fréquentation (+1%) qui atteint 15,9 millions de personnes transportées en 2011 (voir graphique 1). Les lignes 7 et 8 marquent comme en 2010 une progression supérieure à la moyenne, prouvant ainsi que des améliorations telles que la densification des cadences opérée en décembre 2009 se traduit à moyen terme par un nombre accru d'usagers.

Les lignes de trolleybus 1 et 4 continuent de transporter plus de la moitié des clients des Tpb. On a toutefois pu constater que même des changements mineurs, tels que, par exemple, le déplacement de l'arrêt Oméga sur la ligne 4 en raison de travaux, ont une influence négative sur le nombre de passagers.

La ligne 2 a elle aussi marqué une progression très réjouissante après le fléchissement conjoncturel de 2010,

témoignant ainsi de la dynamique industrielle des Champs-de-Boujean. Quant aux lignes régionales, elles subissent un recul imputable d'une part aux conditions météo (excursions sur la ligne 70), d'autre part à des problèmes d'horaire (manque de correspondances entre la ligne 75 et la ligne 74 de Carpostal).

EVOLUTION DES RECETTES DE TRANSPORT

Les tarifs ont été nettement augmentés au moment du changement d'horaire de décembre 2010, cela aussi bien pour les transports à l'échelle nationale que pour les abonnements régionaux de l'ABO zigzag et les tarifs propres aux Tpb (billets simple course, cartes multicourses et cartes journalières). Il en est résulté une progression des recettes de transport (voir graphique 2), quoique proportionnellement inférieure à l'augmentation des prix du fait que les clients réagissent à celle-ci et ont adapté le choix

de leurs titres de transport en fonction de leurs besoins personnels. C'est ainsi que la part des abonnements (abonnement général et ABO zigzag, sans indemnisation du canton) atteint désormais 58%. Du côté des billets simple course, le demi-tarif ou tarif enfants représentent une part accrue (60%) des ventes.

Toutes catégories confondues, chaque passager a payé en moyenne 81 centimes par course en 2011, en très légère progression par rapport aux années précédentes (voir graphique 3). Compte tenu de l'évolution générale des prix et des améliorations qualitatives apportées au niveau des horaires, du matériel roulant et de l'information des usagers, ce chiffre montre que le client des Tpb bénéficie d'un rapport coût/utilité qui va en s'améliorant.

INFORMATION DES USAGERS: UN DÉFI À RELEVER

Informé de manière utile et complète les usagers avant et pendant leur voyage constitue un élément central des prestations à offrir par les transports publics modernes. Les Tpb ont encore apporté des améliorations dans ce domaine où ils excellent déjà, par exemple avec une nouvelle présentation des horaires affichés aux arrêts, notamment pour mieux visualiser les arrêts successifs d'une ligne avec les heures de passage.

L'information des usagers en cas d'incident reste une tâche complexe et délicate à maîtriser. Des travaux ont été entrepris à cet égard pour adapter flux d'informations et processus, dans le but d'exploiter au mieux le potentiel

de la nouvelle centrale. Ce qu'il y a de plus difficile à réaliser, c'est une diffusion publique d'informations permettant d'éviter autant que possible des ruptures de correspondances. Le canton de Berne a lancé à cet égard un projet dans lequel les Tpb assument un rôle déterminant.

ACCÉLÉRER LES PARCOURS DE BUS – UNE MISSION CENTRALE DES TPB

Les transports en commun contribuent dans une mesure déterminante à empêcher l'asphyxie totale de nos rues et à garantir une solution économiquement efficace, écologiquement et socialement acceptable au besoin de mobilité. Ce qui suppose toutefois que l'on soit à même d'offrir des moyens de transport attrayants, donc rapides, fiables et confortables. La tâche est particulièrement difficile pour une entreprise de bus dont les véhicules doivent partager la voie publique avec les autres usagers. Le bus ne peut ainsi remplir sa fonction que s'il bénéficie d'un traitement prioritaire par le propriétaire de la route, ce qui implique un soutien systématique lors de l'étude et de la réalisation de mesures appropriées.

Alors que la collaboration avec les autorités s'est intensifiée, les Tpb nourrissent désormais l'espoir qu'au sein de l'administration municipale la perception des priorités tournera en faveur des transports en commun. Les Tpb s'emploieront, à l'avenir comme aujourd'hui, à défendre clairement les intérêts des transports publics et de leurs clients.

COLLABORATIONS ET PARTENARIATS

Principal prestataire de transports publics locaux en ville de Bienne, les Tpb ont participé au Mobiday Région Biel/Bienne dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité. Le but de celle-ci est de sensibiliser la population aux formes de mobilité douce. La région biennoise s'est impliquée dans cette manifestation avec un programme très varié, où les Tpb se devaient d'être présents. Visiteurs et visiteuses ont ainsi pu faire une virée nostalgique dans le trolleybus Oldtimer des années quarante, ou suivre

une présentation du PREVIBUS, utilisé en collaboration avec la Police cantonale comme outil pédagogique pour la prévention dans les écoles biennoises. Par ailleurs, les seniors ont pu se faire expliquer en détail le fonctionnement des distributeurs automatiques de billets, une action menée en collaboration avec les CFF et la Police cantonale.

Sur le plan sportif, les Tpb ont renouvelé la convention qui les lie avec le EHC Bienne. Ainsi les spectateurs et spectatrices peuvent bénéficier du transport gratuit lors des matches à la maison.

EINZEL- UND GRUPPENREISEVERKEHR /

PRODUIT DES BILLETS SIMPLES ET BILLETS DE GROUPE

	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
Einzelbillette/billets individuels	4'266'855	4'155'778	2.7
Tageskarten/cartes journalières	88'390	149'423	- 40.8
Mehrfahrtenkarten/cartes multicourses	720'188	768'579	- 6.3
Kollektivbillette/billets collectifs	53'130	84'836	- 37.4
Velotransport/transport de vélos	4'896	15'706	- 68.8
Militär und Zivilschutz/militaires et service civil	33'863	34'147	- 0.8
Pauschalangebote/offres forfaitaires	25'126	1'201	1992.1
Total	5'192'448	5'209'670	- 0.3

ABONNEMENTSVERKEHR /

PRODUIT DES ABONNEMENTS

	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
ABO zigzag	5'321'298	4'873'243	9.2
– Rückstellung/provision	- 150'000	- 91'000	64.8
– Abgeltung/indemnisation	674'173	674'099	0.0
Generalabonnement/abonnement général	1'732'841	1'514'362	14.4
Übrige Abonnemente/autres abonnements	128'724	129'561	- 0.6
Total	7'707'036	7'100'265	8.5

STEIGERUNG DER NACHFRAGE UND DER ERTRÄGE

Die VB konnten – obwohl keine Angebotsveränderungen vorgenommen wurden – bei den Fahrgastzahlen leicht zulegen. Auch die Verkehrserträge stiegen an, entwickelten sich jedoch auf Grund der Verlagerung auf Pauschalfahrausweise unterproportional zu den Tarifierhöhungen. Stete Gespräche mit den Behörden sollen die Busbeschleunigung auf der Strasse vorantreiben und das öV-Angebot verbessern – alles im Sinne der Kunden und der Mitarbeitenden.

STEIGENDE FAHRGASTZAHLEN

Bei unverändertem Angebot haben die VB im Jahre 2011 insgesamt eine leichte Steigerung (+1%) der Fahrgastzahlen auf 15.9 Mio. Einsteiger registriert (siehe Grafik 1). Die Linien 7 und 8 verzeichnen wie im Vorjahr eine überdurchschnittliche Zunahme und zeigen damit auf, dass Angebotsausweitungen wie die im Dezember 2009 vorgenommene Taktverdichtung mittelfristig zu entsprechenden Fahrgastzunahmen führen.

Die Trolleybuslinien 1 und 4 befördern nach wie vor über die Hälfte der VB-Fahrgäste. Beobachtungen zeigten, dass selbst kleine Änderungen, wie z. B. die Verlegung der Haltestelle Omega der Linie 4 auf Grund von Bauarbeiten, einen negativen Einfluss auf die Anzahl der einsteigenden Passagiere haben.

Überaus positiv hat sich die Linie 2 entwickelt, welche nach dem konjunkturbedingten Einbruch im Jahre 2010 wieder deutlich zulegen konnte und

damit die industrielle Ausrichtung des Bözingenfeldes unterstreicht. Rückläufig waren die Regionallinien, wobei diese Entwicklung teils auf witterungsbedingte Effekte (Ausflugsverkehr Linie 70), teils auf fahrplan-technische Probleme (mangelnde Abstimmung Linie 75 mit Postauto-Linie 74) zurückzuführen ist.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSERTRÄGE

Mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2010 wurden die Tarife deutlich angehoben und zwar sowohl im nationalen Verkehr und bei den regionalen Verbundabonnements des ABO zigzag als auch bei den Haustarifen der Verkehrsbetriebe Biel (Einzelfahrscheine, Mehrfahrten- und Tageskarten). Dies hat zu einer Steigerung der Verkehrserträge geführt (siehe Grafik 2). Diese fallen allerdings unterproportional zu den Preiserhöhungen aus, da die Kunden preissensibel reagieren und – je nach individuellen Bedürfnissen – eine Optimierung der Fahrausweishwahl vorgenommen haben. So beträgt der Anteil der Pauschalfahrausweise (Generalabonnement und Verbundabonnement ABO zigzag, ohne Tarifierleichterungen durch den Kanton) mittlerweile 58%. Innerhalb der Einzelfahrscheine wird auf einen zunehmend grossen Anteil der Fahrten (60%) entweder der Halbtax- oder Kinderrabatt gewährt.

Über alle Kategorien hinweg hat jeder Fahrgast im Jahr 2011 im Durchschnitt 81 Rappen pro Fahrt bezahlt, ein Betrag der sich im Mehrjahresvergleich nur leicht nach oben entwickelt hat

(siehe Grafik 3). Unter Berücksichtigung der Preisentwicklung und der deutlichen qualitativen Verbesserungen in den Bereichen von Fahrplanangebot, Rollmaterial und Fahrgastinformation unterstreicht dies die positive Entwicklung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses zu Gunsten des Fahrgastes.

FAHRGASTINFORMATION ALS HERAUSFORDERUNG

Zentrales Element einer zufriedenstellenden Dienstleistung im öffentlichen Verkehr ist die kompetente und umfassende Information der Fahrgäste vor und während der Reise. In diesem Bereich haben die VB den bereits hohen Standard weiter verbessert, indem z.B. die Darstellung der Aushangfahrpläne an den Haltestellen neu konzipiert und um die «Perlenkette», d.h. die Abfolge der Haltestellen einer Linie mit Fahrzeiten, erweitert wurde.

Als besonders komplex erweist sich nach wie vor die Information der Fahrgäste im Störfall. Hier wurden Arbeiten in Angriff genommen, um mittels Anpassungen von Prozessen und Datenversorgung die Möglichkeiten der neuen Leitstelle voll auszuschöpfen. Die Herausforderung besteht darin, die Informationen unternehmensübergreifend zur Verfügung zu stellen, um Anschlussbrüche im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten zu vermeiden. Diesbezüglich ist von Seite des Kantons Bern ein Projekt aufgelegt worden, an dem die VB in zentraler Rolle beteiligt sind.

BUSBESCHLEUNIGUNG – EIN ZENTRALES ANLIEGEN DER VB

Der öffentliche Verkehr trägt wesentlich dazu bei, den Verkehrskollaps auf unseren Strassen zu verhindern und eine volkswirtschaftlich effiziente, ökologische und sozial verträgliche Lösung der Mobilitätsbedürfnisse zu garantieren. Dies ist aber nur gewährleistet, wenn attraktive, das heisst schnelle, zuverlässige und sichere Verbindungen angeboten werden können. Gerade für Busunternehmen ist dies ausserordentlich schwierig, da sie sich den Strassenraum mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilen müssen. Der Bus kann seine Aufgabe deshalb nur erfüllen, wenn er durch die Strasseneigentümer prioritär behandelt wird und eine laufende Unterstützung bei der Planung und Umsetzung entsprechender Massnahmen sichergestellt ist.

Vor dem Hintergrund der intensivierten Zusammenarbeit mit den Behörden besteht seitens der VB nunmehr die Hoffnung, dass sich die Wahrnehmung der Prioritäten seitens der städtischen Verwaltung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ändert. Auch in Zukunft werden die VB gezwungen sein, sich deutlich für die Interessen des öffentlichen Verkehrs und ihrer Kunden einzusetzen.

ZUSAMMENARBEITEN UND PARTNERSCHAFTEN

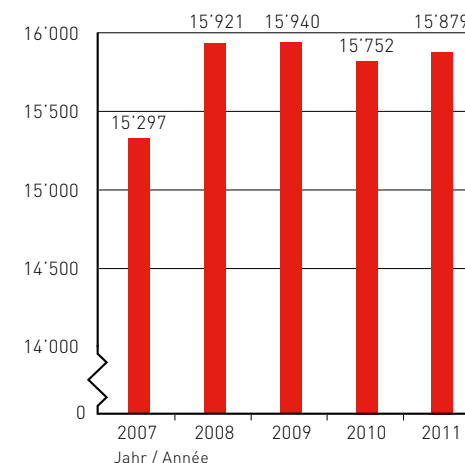
Als grösster Anbieter des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Biel nahmen die VB am Europäischen Mobiday teil. Dieser hat zum Ziel, die Bevölkerung für sanfte Mobilitätsformen zu sensi-

bilisieren. Die Region Biel beteiligte sich mit einem breit gefächerten Programm am Anlass, an welchem die VB nicht fehlen durften. Die unterschiedlichen Aktionen führten die Besucher einerseits auf eine nostalgische Zeitreise mit Freifahrten im Oldtimer-Trolleybus aus den 40er Jahren, andererseits wurde ihnen eine Führung im PREVIBUS, welcher zusammen mit der Kantonspolizei als pädagogisches Werkzeug zur Schülerprävention genutzt wird, gewährt. Weiter wurde den Seniorinnen und Senioren gemeinsam mit den SBB und der Kantonspolizei in Biel die umfassende Funktionsweise der Billettautomaten erklärt.

Auch in sportlicher Hinsicht erneuerten die VB die Vereinbarung mit dem EHC Biel. So konnte der Gratistransport der Zuschauerinnen und Zuschauer zu den Heimspielen des EHC Biel in der letzten Saison wieder durchgeführt werden.

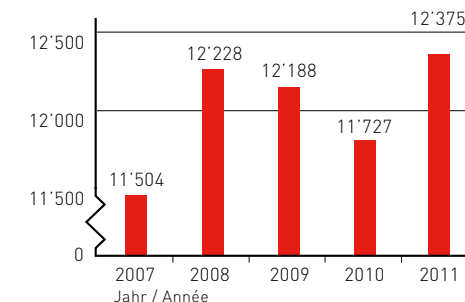
GRAFIK 1 / GRAPHIQUE 1 Beförderte Personen / Personnes transportées

in Tsd / en mille



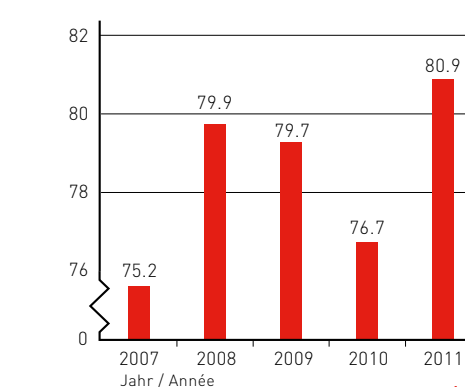
GRAFIK 2 / GRAPHIQUE 2 Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen / Recettes de la vente de titres de transport

in Tsd / en mille CHF



GRAFIK 2 / GRAPHIQUE 2 Einnahmen pro Fahrgast / Recettes par passagers

in Rp / en centimes



PONCTUALITÉ ET SÉCURITÉ – EN DÉPÎT DES OBSTACLES

Les transports publics comptent toujours plus d'usagers qui veulent atteindre leur destination à l'heure et en toute sécurité. Pour que ces transports continuent de séduire le public et deviennent toujours plus attrayants, il est indispensable de les améliorer constamment et de prendre des mesures visant à accélérer les parcours. Les chantiers font partie des obstacles à surmonter quotidiennement par notre personnel roulant. Il est donc essentiel que le courant passe bien avec les pouvoirs publics concernés, afin que l'on puisse planifier en temps voulu et à bon escient.

CHANTIERS

En 2011 comme les années précédentes, l'exploitation s'est vue confrontée à des chantiers qui demandaient beaucoup de souplesse. Gérer une soixantaine de déviations et d'arrêts à déplacer impliquait, en tout état de cause, la maîtrise de tâches complexes.

Les travaux entrepris sur des voies étroites comme la rue du Stand entraînaient le passage des bus, entraînant de nombreux retards et une exploitation perturbée sur les lignes concernées.

Situé sur la route de Gottstatt, le plus grand chantier sur voie publique a considérablement gêné la ligne de trolleybus 4 et la ligne d'autobus 7. La ligne 4 a vu sa fréquentation diminuer en 2011, en raison du déplacement de l'arrêt Oméga (où le nombre de personnes prenant le bus en direction de la gare a diminué de moitié); les bus de

la ligne 7 avaient quant à eux de la peine à respecter leur horaire en raison d'une partie des passagers qui changeait sur cette ligne et également sur la ligne 72 de ASm.

Différents travaux réalisés à Orvin et Romont ont provoqué déviations et perturbations sur les lignes 70 et 71. Les expériences faites à cette occasion peuvent être mises à profit en 2012, sous forme de mesures adéquates pour la déviation de Plagne qui doit durer environ six mois.

La mise en service du système de bornes escamotables au chemin Mettlen a entraîné des retards et des suppressions de courses sur les lignes 2 et 73. Il a fallu recourir régulièrement à une course supplémentaire en fin de journée pour pallier à ce problème. La collaboration avec la direction des travaux publics a mené à une bonne solu-

tion et l'obstacle des bornes escamotables a été supprimé aux heures de pointe du matin et du soir. Cela a permis aux lignes 2 et 73 de retrouver leur ponctualité.

Des manifestations telles que les matches de football à la Gurzelen impliquaient des barrages (rue Stämpfli) nécessitant un grand déploiement de bus spéciaux; l'exploitation des Tpb a fait preuve d'un professionnalisme irréprochable à chacune de ces occasions. Lors des travaux effectués à la route de Bienne à Nidau, les arrêts ont été rénovés et la hauteur des perrons adaptée aux voyageurs à mobilité réduite.

AMÉLIORATIONS À L'INTENTION DE NOTRE CLIENTÈLE

L'affluence accrue au Petit-Maraïs a pu être absorbée en recourant à des autobus articulés.

Le projet d'agglomération prévoit d'importantes mesures d'amélioration en vue de rendre les transports publics plus attrayants. Cependant, peu de ces dispositions n'ont encore vu le jour. Les Tpb maintiennent des contacts étroits avec la Ville de Bienne afin de souligner l'urgence et l'importance de certains travaux à entreprendre par exemple sur la ligne 5, dans le quartier de Beaumont.

AMÉLIORATIONS DE L'EXPLOITATION

La remise officielle de la centrale à l'exploitation a eu lieu au cours de l'été 2011, avec un développement de la centrale existante et le passage au GPRS. Il existe toujours deux programmes indépendants (Icenter Motion et module

d'exploitation), lesquels sont cependant destinés à fusionner en un seul système. Ces programmes fournissent en permanence la position des véhicules (indiquant notamment s'ils sont en avance ou en retard), ce qui permet de prendre des mesures importantes pour la coordination de l'exploitation. Le système a été mis en service de façon «sélective» pour la radiocommunication. Il apporte des améliorations pour les usagers aussi bien que pour le personnel roulant. Ses diverses fonctions peuvent être consultées également sur un appareil radio portatif. La centrale est maintenant à même de régler en temps utile 80 à 90% des incidents. D'autres améliorations sont prévues ou déjà au stade des essais.

CHANGEMENT D'HORAIRE

Outre quelques améliorations mineures, le changement d'horaire de décembre 2011 a donné lieu aux importantes innovations suivantes:

- Prolongement de la ligne 75 jusqu'à Orpond, Byfang, simultanément à une adaptation de l'horaire. Celui-ci a été harmonisé avec l'horaire de la ligne 74 de Carpostal.
- À Brügg, la correspondance train-bus a pu être optimisée par une légère adaptation d'horaire de la ligne 7.
- L'horaire matinal de la ligne 5 a dû être modifié car on utilise désormais des autobus articulés sur cette ligne, pour des raisons techniques et pour le bien-être des usagers. Ce changement tient compte du fait qu'avec des bus articulés l'itinéraire de la ligne 5 ne peut plus emprunter le chemin du Clos (ligne 6).

PÜNKTLICH UND SICHER– TROTZ HINDERNISSEN

Der öffentliche Verkehr befördert immer mehr Fahrgäste, welche pünktlich und sicher ihr Ziel erreichen möchten. Damit die Attraktivität des öV beibehalten und auch erhöht werden kann, müssen ständige Verbesserungen und Massnahmen für die Busbeschleunigung umgesetzt werden. Baustellen gehören zu den täglichen Hindernissen des Fahrdienstpersonals. Deshalb ist es besonders wichtig, dass die Zusammenarbeit mit allen Behörden einwandfrei funktioniert, damit frühzeitig und vorausschauend geplant werden kann.

BAUSTELLEN

Auch im Jahr 2011 war der Betrieb mit diversen Umleitungen und Beeinträchtigungen auf den Strassen konfrontiert. Angesichts der ca. 60 Umleitungen und Haltestellenverschiebungen waren komplexe Aufgaben zu lösen.

Bauarbeiten in schmalen Strassen, wie der Schützengasse, führten immer wieder zu Behinderungen, die Verspätungen und Störungen im Betriebsablauf der betroffenen Linien nach sich zogen.

Die grösste Baustelle im Strassenbereich – in der Gottstattstrasse – beeinträchtigte die Trolleybuslinie 4 und die Buslinie 7 erheblich. Die Fahrgastzahlen auf der Linie 4 waren im letzten Jahr rückläufig. Grund dafür war die Verschiebung der Haltestelle Omega, die nur noch die Hälfte an Einsteigern in Richtung Bahnhof verzeichnete. Die Buslinie 7 ihrerseits hatte deshalb grosse Probleme, die Fahrzeiten einzuhalten, da ein Teil der Fahrgäste auf diese Linie, aber auch auf die ASm Linie 72 umstieg.

Diverse Bauarbeiten in Orvin und Romont führten zu Umleitungen und Behinderungen auf den Linien 70 und 71. Die dabei gemachten Erfahrungen können im folgenden Jahr dazu genutzt werden, die richtigen Massnahmen für die geplante, ca. 6 Monate dauernde Umleitung in Plagne zu treffen.

Die Inbetriebnahme des Pollers im Mettlenweg führte zu Verspätungen und Kursausfällen auf den Linien 2 und 73. Nur durch den regelmässigen Einsatz eines Zusatzkurses im Abendverkehr konnte dem Problem entgegengewirkt werden. Die Zusammenarbeit mit der Baudirektion führte zu einer gemeinsamen Lösung und der Poller im Mettlenweg wurde in den Morgen- und Abendspitzen wieder geöffnet. Dadurch konnten die Verspätungen auf den Linien 2 und 73 wieder verringert werden.

Anlässe wie etwa die Fussballspiele auf der Gurzelen führten zu Strassensperren (Stämpflistrasse), die einen

umfangreichen Einsatz von Extrabussen erforderten; der Betrieb leistete dabei jedes Mal professionelle Arbeit.

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten in der Bielstrasse in Nidau wurden die Haltestellen erneuert und die Haltekantenhöhe behindertengerecht ausgestellt.

VERBESSERUNGEN FÜR KUNDINNEN UND KUNDEN

Das erhöhte Passagieraufkommen im Mösliacker wurde durch Umstellung auf Gelenkautobusse abgefangen.

Das Teilprojekt Busbeschleunigung des Agglomerationsprogramms sieht wichtige Massnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs vor. Es wurden jedoch erst wenige dieser Vorkehrungen umgesetzt. Um die Dringlichkeit und Wichtigkeit einzelner Massnahmen, wie z.B. auf der Linie 5 im Beaumont-Quartier zu betonen, stehen die VB in engen Gesprächen mit der Stadt Biel.

BETRIEBLICHE MASSNAHMEN UND VERBESSERUNGEN

Im Sommer fand die offizielle Übergabe der Leitstelle an den Betrieb statt. Die ursprüngliche Leitstelle wurde ausgebaut und auf GPRS umgestellt. Es existieren zwar immer noch zwei unabhängige Programme («Icenter Motion» und «Betriebsmodul»), diese sollen aber mittelfristig in ein einziges System überführt werden. Die genannten Programme gewährleisten eine stets aktuelle Übermittlung der Fahrzeugpositionen (inkl. Informationen zu Verfrühungen

oder Verspätungen). Ausgehend von diesen Positionsbestimmungen können wichtige betriebliche Koordinationen getätigt werden. Im Funkverkehr wurde das System «Selektiv» eingeführt. Es brachte Verbesserungen sowohl für Fahrgäste als auch für das Fahrpersonal. Die einzelnen Funktionen des Systems können neu auch vom Handfunkgerät abgelesen werden. Die Leitstelle ist nun in der Lage, 80-90% der Störungen zu beheben. Weitere Verbesserungen sind geplant oder befinden sich bereits in der Probephase.

FAHRPLANWECHSEL

Mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 wurden – neben ein paar kleineren Verbesserungen – folgende wesentliche Änderungen vorgenommen:

- Verlängerung der Linie 75 bis Orpund, Byfang. Gleichzeitig wurde eine Fahrplananpassung vorgenommen. Die Fahrplanlage wurde mit dem Fahrplan der Postauto-Linie 74 abgeglichen.
- In Brugg konnte der Anschluss Bahn-Bus durch eine leichte Anpassung des Fahrplanes der Linie 7 optimiert werden.
- Bedingt durch den – aus betrieblichen Gründen und Kundensicht sinnvollen – Einsatz von Gelenkautobussen auf der Linie 5 mussten im Morgen-Fahrplan Anpassungen vorgenommen werden. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Kurse der Linie 5, welche mit Gelenkautobussen betrieben wurden, nicht mehr über den Kloosweg (Linie 6) geführt werden können.

GARDER LES VALEURS TRADITIONNELLES, EN PRÉPARER DE NOUVELLES

Véhicules, techniques et installations subissent l'usure du temps. Pour que notre entreprise garde tout son «mordant», son matériel et ses infrastructures sont entretenus avec un soin très professionnel, au besoin révisés et remis à neuf. Mais la technique évolue constamment; nous restons à l'affût pour obtenir le meilleur rapport prix/rendement lors de nouvelles acquisitions et choisir l'offre qui présente les plus solides atouts. Le facteur écologique revêt à cet égard une importance toujours croissante. Nos premiers essais de bus hybrides s'avèrent très prometteurs.

VÉHICULES

TROLLEYBUS ET AUTOBUS

Parallèlement aux réparations et aux révisions, les Tpb ont fait des travaux destinés à maintenir la valeur de ces véhicules (p. ex. traitements contre la rouille). La voiture-tour est une des dernières unités du parc de véhicules à être désormais équipée d'un filtre à particules.

COURSES D'ESSAI D'UN BUS HYBRIDE

Les Tpb ont testé en novembre 2011 un bus hybride de la marque Volvo. Ces essais ont permis d'évaluer dans quelle mesure la technologie proposée répond aux attentes d'efficacité économique et écologique. Le premier bilan est prometteur: le véhicule en question a dépassé nos prévisions. Il est indubitablement et largement supérieur à un bus diesel sur le plan écologique. Seul bémol: ce bus hybride laisse planer quelques doutes en ce qui concerne sa capacité

à respecter les horaires et sur le plan économique. Cet aspect mériterait un examen approfondi en cas d'achat de bus hybrides, car les Tpb s'emploient actuellement à accélérer le parcours des bus afin d'accroître l'attractivité des transports en commun. Jusqu'au moment où il s'agira de remplacer des véhicules existants, les Tpb continueront de suivre les progrès technologiques proposés sur le marché et de les tester dans la mesure du possible.

INFRASTRUCTURE

CATÉNAIRES

Le chantier de la route de Gottstatt, au niveau de l'arrêt Oméga, a donné lieu à quelques travaux supplémentaires: il a fallu dresser et déplacer des caténaires provisoires. Les préparatifs pour la reprise des stations de redressement de la Ville de Bienne sont achevés. Cette opération est soumise au Conseil municipal pour approbation.

SYSTÈME D'INFORMATION DES USAGERS

Après une phase d'essai couronnée de succès à l'arrêt Place de la Fontaine, tous les panneaux LED de Bienne affichent depuis juin 2011 leurs informations par heures de départ plutôt que par lignes. Cela correspond à une norme nationale et permet d'utiliser désormais la dernière ligne du panneau pour des informations aux usagers sous forme de texte défilant.

BILLETTERIE

Outre l'entretien habituel, tous les distributeurs stationnaires ont été équipés des nouveaux lecteurs de cartes de crédit DaVinci. L'installation d'un distributeur de plus à la place

Guisan en a porté le total à onze appareils stationnaires. Celui de l'Info Center à la place de la Gare a été muni d'un lecteur de cartes de crédit et offre maintenant la possibilité de prolonger des abonnements.

BÂTIMENT

Comme un éventuel incendie comporterait manifestement le risque de voir une grande partie du matériel d'exploitation partir en fumée, une installation Gicleur d'incendie a été mise en place dans la zone du dépôt. Le personnel dispose maintenant d'une salle de repos, laquelle est très utilisée.



ALTE WERTE ERHALTEN – NEUE WERTE VORBEREITEN

An Fahrzeugen, Technik und Installationen nagt «der Zahn der Zeit». Damit unser Unternehmen seinen «Biss» behält, werden Material und Anlagen fachgerecht unterhalten und – falls nötig – revidiert und auf den neusten Stand gebracht. Die Technik entwickelt sich aber auch weiter – wir halten Augen und Ohren offen, um bei Neuanschaffungen das beste Preis-/Leistungsverhältnis erzielen und das überzeugendste Angebot wählen zu können. Der Faktor Ökologie wird dabei immer wichtiger. Erste Versuche mit Hybrid-Bussen fallen vielversprechend aus.



FAHRZEUGE

TROLLEY- UND AUTOBUSSE

Die VB nahmen in erster Linie werterhaltende Arbeiten (so etwa Rostbehandlungen), Reparaturen und Revisionen an den Fahrzeugen vor. Als eines der letzten Fahrzeuge des Fuhrparks wurde nun auch der Turmwagen mit einem Partikelfilter ausgerüstet.

TESTFAHRTEN HYBRIDBUS

Die VB haben im November 2011 einen Hybridautobus der Firma Volvo getestet. Die Tests lieferten Aufschluss darüber, in welchem Ausmass die Technologie den Erwartungen hinsichtlich Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Ökologie erfüllt.

Ein erstes Fazit fällt vielversprechend aus: Der Hybridbus übertraf die Erwartungen. Dass der Hybridbus gegenüber

dem Dieselbus in Sachen Ökologie die Nase weit vorne hat, steht ausser Diskussion. Einziger Wermutstropfen: In den Bereichen Fahrzeiteinhaltung und Wirtschaftlichkeit konnten nicht restlos alle Bedenken ausgeräumt werden. Bei einer allfälligen Beschaffung von Hybridbussen müsste diesen Aspekten eine besondere Beachtung geschenkt werden, da die VB darauf hinarbeiten, den Verkehrsfluss zu beschleunigen und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Bis es zu einer Ersatzbeschaffung kommt, werden die VB weiterhin die neusten und umweltfreundlichsten Technologien auf dem Markt beobachten und nach Möglichkeit testen.

INFRASTRUKTUR

FAHRLEITUNG

Die Baustelle in der Gottstattstrasse bei der Haltestelle «Omega» verursachte einigen Zusatzaufwand. Es mussten Fahrleitungs-Provisorien erstellt und verschoben werden.

Die Vorbereitungen zur Übernahme der Gleichrichterstationen von der Stadt Biel sind abgeschlossen. Das Geschäft wird dem Gemeinderat zur Genehmigung unterbreitet.

FAHRGASTINFORMATIONSSYSTEM

Nach einer erfolgreich abgeschlossenen Testphase an der Haltestelle Brunnenplatz wurden im Juni 2011 sämtliche LED-Anzeigetafeln der Stadt Biel nach Abfahrtszeit und nicht wie bisher nach Linien sortiert. Das entspricht einem nationalen Standard

und ermöglicht die künftige Nutzung der letzten Zeile für Fahrgastinformationen in Form von Laufschrift.

TICKETING

Nebst dem üblichen Unterhalt wurden alle stationären Automaten mit den neusten Kreditkartenlesern DaVinci umgerüstet. Mit der Installation eines zusätzlichen Automaten an der Haltestelle Guisanplatz erhöhte sich die Anzahl von stationären Automaten auf elf. Der Automat beim Bahnhof Info wurde mit einem Kreditkartenleser ausgestattet und bietet neu auch die Möglichkeit, Abonnemente zu verlängern.

GEBÄUDE

Da bei einem allfälligen Brandausbruch die realistische Gefahr besteht, dass ein grosser Teil der Betriebsmittel zerstört wird, wurde der Einbau einer Sprinkleranlage im Depotbereich realisiert.

Dem Personal steht neu ein Ruheraum zur Verfügung, der auch rege genutzt wird.

FORMER, DÉSTRESSER, COMMUNIQUER – LE BIEN-ÊTRE PRÉSENTE DE MULTIPLES FACETTES

Nous entendons être et rester dans la course – une ambition qui s'étend sans aucune réserve à notre personnel également! Des cours très divers dans toutes sortes de domaines sur des sujets intéressants et importants sont notre principale contribution à une bonne condition physique et mentale de nos collaboratrices et collaborateurs. Un bien-être qui est lui-même garant de satisfaction professionnelle, de sécurité, d'identification à son travail – et finalement de fidélité à l'entreprise.

Ayant déjà un statut de centre de formation continue, les Tpb ont obtenu en 2011 de l'Association des services des automobiles (ASA) celui de centre de formation professionnelle.

Deux nouveaux cours ont été organisés durant l'exercice sous revue, auxquels ont participé le personnel roulant ainsi que plusieurs employés de l'atelier, du personnel de l'entreprise de bus Binggeli et des personnes externes de la région.

LES COURS

Le premier cours portait sur la façon de s'y prendre avec les usagers présentant un handicap, et sur la résolution de problèmes techniques. La première demi-journée a été consacrée à sensibiliser le personnel des Tpb aux difficultés des personnes malvoyantes ou à mobilité réduite. Et la seconde, à donner des informations pratiques sur la conduite à tenir face à des problèmes techniques afin de réduire au mieux dangers, pertes de temps et courses annulées.

Intitulé «Qualité de vie et santé – je me les accorde», le second cours était organisé par Swiss Prevention AG. Il traitait de l'activité physique au quotidien, d'une alimentation équilibrée, de la position assise ergonomique, de la gestion du stress. Le but était de montrer comment on peut fortifier sa santé par des moyens simples.

Un cours organisé avec l'Inspection de police a instruit le personnel de contrôle sur l'usage du spray au poivre et sur les dispositions légales applicables dans l'exercice de sa fonction. Des jeux de rôles ont ensuite permis d'exercer le comportement à adopter face à des violences ou des menaces.

Les cadres des Tpb ont participé à un atelier sur la mise en œuvre de la charte de l'entreprise, centré plus particulièrement sur la communication entre les secteurs.

SÉCURITÉ

L'ensemble du personnel technique et des volontaires d'autres secteurs ont pris part à un cours de protection-incendie donné au Centre d'instruction pour la sécurité de Büren an der Aare. L'élaboration d'un plan d'urgence commencée en 2010 a pu être achevée; certains de ses éléments ont été repris dans notre système de gestion intégral.

ENQUÊTE AUPRÈS DU PERSONNEL

Fin 2010, un sondage a été effectué avec l'aide d'un bureau-conseil pour savoir ce que nos collaboratrices et collaborateurs pensent de leur employeur et des aspects positifs ou négatifs de leur travail quotidien. Il était d'emblée évident que cette enquête ne resterait pas un exercice théorique, mais devrait déboucher sur des actes concrets. Au cours de l'année 2011 on a analysé les résultats obtenus pour en tirer les conclusions qui s'imposaient et lancer des mesures d'optimisation. Ces mesures, basées sur les résultats de l'enquête, portaient sur les aspects du travail qui demandaient des améliorations selon les avis exprimés par notre personnel.

Dans un esprit d'ouverture aux aspirations de nos collaboratrices et collaborateurs, nous avons créé de nouvelles règles du jeu destinées à promouvoir un style de gestion participatif et une étroite collaboration entre les différents secteurs de l'entreprise.

D'autres échos à cette enquête ont attiré notre attention sur un problème manifestement général: la propreté. Diverses dispositions ont été prises pour y remédier. Parallèlement à nombre de petites améliorations, certaines mesures énergiques ont été prises – par exemple augmenter la fréquence des nettoyages dans les bâtiments ou lancer un projet pilote avec des membres d'Action Paysage Bienne-Seeland, qui nettoient régulièrement les bus après les heures de pointe. Dans le cadre de ces efforts pour davantage de propreté, notre personnel a aussi été exhorté à se montrer responsable sur le plan individuel.

Très ciblées, les mesures adoptées côté conditions de travail et santé avaient pour objectifs une alimentation saine, la diminution du stress et la sensibilisation à la santé au poste de travail. Elles ont apporté toute une série d'améliorations ou d'innovations favorables au bien-être, donc à la satisfaction professionnelle (et à la sécurité) de chacun.

Ces mesures visaient dans l'ensemble à accroître le contentement du personnel au travail, à favoriser l'identification avec l'entreprise et à faire des Tpb un employeur attrayant. Notre conviction: des collaborateurs satisfaits font un meilleur travail!



WEITERBILDEN, STRESS ABBAUEN, KOMMUNIZIEREN – WOHLBEFINDEN HAT VIELE FACETTEN

Wir wollen auf dem neusten Stand sein und bleiben – und wir wollen, dass die Mitarbeitenden ebenfalls auf dem neusten Stand sind und bleiben! Vielfältige Kurse in vielen verschiedenen Bereichen und zu vielen interessanten und wichtigen Themen bilden die Grundlage für die geistige und körperliche Well- und Fitness unserer Mitarbeitenden. Und dieses Wohlbefinden ist wiederum die Voraussetzung für Berufszufriedenheit, Sicherheit, Identifikation mit der Arbeit – und damit für Betriebstreue.

Nachdem die VB bereits einen Status als Weiterbildungszentrum besaßen, wurden sie im 2011 von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter ASA zusätzlich auch als Ausbildungszentrum anerkannt.

Im Berichtsjahr wurden zwei neue Kurse durchgeführt. Neben dem Fahrdienstpersonal haben mehrere Angestellte der Werkstatt, Personal des Busbetriebs Binggeli sowie externe Personen aus der Region an diesen Kursen teilgenommen.

KURSE

Der erste Kurs thematisierte den Umgang mit behinderten Fahrgästen und die Lösung von technischen Problemen. Am ersten Halbtage wurde das Personal für die Anliegen von seh- und gehbehinderten Personen sensibilisiert. Der zweite Halbtage lieferte Informationen und Tipps zur Bewältigung technischer Probleme. Im Vordergrund stand dabei die Minimierung von Gefahren, Zeitverlusten und Kursausfällen.

Der zweite Kurs zum Thema «Lebensqualität und Gesundheit – das gönne ich mir» wurde von der Swiss Prevention AG organisiert. Behandelt wurden Fragen zur täglichen Bewegung, zu einer bewussten Ernährung, zu einer ergonomisch richtigen Sitzposition und zum Umgang mit Stress. Der Kurs zeigte auf, wie man mit einfachen Mitteln seine Gesundheit stärken kann.

In Zusammenarbeit mit dem Polizeinspektorat besuchte das Kontrollpersonal einen Kurs, in dem es über Einsatz des Pfeffersprays und die für die Ausübung seiner Arbeit relevante Gesetzgebung instruiert wurde. Weiter wurde in Rollenspielen das richtige Verhalten in Gewalt- und Drohsituationen geübt.

Die Kadermitarbeitenden des Betriebes nahmen an einem Workshop zur Umsetzung des Leitbildes teil. Die Kommunikation zwischen den Bereichen bildete dabei einen Schwerpunkt.

SICHERHEIT

Das gesamte technische Personal und Freiwillige aus anderen Bereichen nahmen im Ausbildungszentrum für Sicherheit in Büren an der Aare an einem Brandschutzkurs teil.

Das 2010 initiierte Notfallkonzept wurde abgeschlossen und gewisse Bestandteile wurden in das integrale Führungssystem (IFS) übernommen.

MITARBEITENDENBEFRAGUNG

Ende 2010 wurde mit externer Unterstützung eine Befragung durchgeführt, die Auskunft darüber geben sollte, wie die Mitarbeitenden ihren Arbeitgeber sehen und welche Stärken und Schwächen sie im Alltag ausmachen. Es war von Anfang an klar, dass eine derartige Befragung nicht eine theoretische Übung bleibt, sondern ganz konkrete Schritte nach sich ziehen sollte. Das Berichtsjahr wurde dazu genutzt, die Ergebnisse aus der Befragung zu analysieren, daraus Schlüsse zu ziehen und im Hinblick auf eine Optimierung Massnahmen abzuleiten. Die Massnahmen konzentrierten sich – basierend auf den Ergebnissen aus der Befragung – auf die als verbesserungswürdig beurteilten Arbeitsaspekte.

Mit der Absicht, ein offenes Ohr für die Mitarbeitenden zu haben, wurden zusätzliche Informationsangebote geschaffen, die letztlich darauf abzielen, einen partizipativen Führungsstil und die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Bereichen zu fördern.

Weitere Rückmeldungen ergaben, dass die Sauberkeit ganz allgemein als problematisch erachtet wurde. Es wurden deshalb verschiedene Vorkehrungen getroffen. Neben vielen kleineren Verbesserungen wurden auch grössere Schritte unternommen, so wurde etwa die Frequenz der Reinigungsgänge in den Gebäuden erhöht und ein Pilotprojekt mit Mitgliedern des Landschaftswerks Biel-Seeland gestartet, welche jeweils nach den Stosszeiten eine Busreinigung durchführen. Im Rahmen der Bestrebungen für mehr Sauberkeit wurde auch an die Selbstverantwortung der Mitarbeitenden appelliert.

Massnahmen im Bereich Arbeitsbedingungen und Gesundheit steuerten eine gesunde Ernährung, den Stressabbau und die Sensibilisierung der Belegschaft für die Gesundheit am Arbeitsplatz an. Mit gezielten Massnahmen wurden zahlreiche Verbesserungen und/oder Neuerungen eingeführt, welche die «Wellness» und damit die Arbeitszufriedenheit (und damit die Sicherheit!) fördern.

In ihrer Gesamtheit zielen die Massnahmen darauf ab, die Arbeitszufriedenheit der Mitarbeitenden zu erhöhen, die Identifikation mit dem Arbeitgeber zu fördern und die VB als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren. Die Verkehrsbetriebe Biel sind überzeugt: Zufriedene Mitarbeitende sind bessere Mitarbeitende!



BESETZTE STELLEN PER ENDE JAHR / EMPLOIS OCCUPÉS EN FIN D'ANNÉE

Jahr / An	2011*	2010*
Direktion / Direction	2.9	3.0
Betrieb / Exploitation	123.2	122.2
Finanzen / Finances	3.3	3.9
Markt & Planung / Marché & planification	4	4
Technik / Technique	27	26
Total	160.4	159.1
Jahresdurchschnitt/Moyenne annuelle	159.9	162.6

*ohne Lehrlinge und Aushilfen / sans apprentis et auxiliaires

COMPTE DE RÉSULTATS

L'exercice 2011 des Tpb se solde par un bénéfice d'exploitation de 72'000 francs. Ce résultat positif a pu être obtenu grâce à une augmentation des produits du transport et des indemnités versées par les pouvoirs publics et à une gestion des coûts rigoureuse. Les produits hors exploitation qui s'ajoutent à ce bénéfice le portent à 96'000 francs. Le taux de couverture des coûts progresse de 46,3 à 48,5%.

PRODUITS DU TRANSPORT

Les produits du transport passent de 12'527'000 à 13'099'000 francs (+4,6%). Cependant, les augmentations de tarif instaurées en décembre 2010 pour le transport individuel et de groupe n'ont pas donné les résultats escomptés: le chiffre d'affaires de 5'192'000 francs réalisé pour ces prestations marque une baisse de 17'000 francs (-0,3%).

Quant aux produits des abonnements, ils ont en revanche augmenté de 607'000 francs ou 8,5%. Les recettes de l'ABO zigzag et de l'abonnement général progressent respectivement de 9,2% et 14,4%. L'augmentation des ventes d'ABO zigzag accroît le montant des provisions à constituer pour les abonnements à cheval sur deux ans. Après avoir déjà provisionné un montant de 1'061'000 francs entre 2006 et 2010 il a fallu y ajouter 150'000 pour l'exercice sous revue.

AUTRES PRODUITS

Grâce aux excellentes recettes publicitaires d'APG-SGA Traffic SA qui se chiffrent à 445'000 francs, ce poste progresse de 69'000 francs pour totaliser 825'000 francs (+9,2%).

INDEMNITÉS

Les indemnités versées par la Confédération et le canton de Berne pour l'exploitation des lignes locales et régionales marquent une progression de 783'000 francs qui les porte à 14'426'00 francs (+6,1%). Les indemnités de tiers pour courses supplémentaires augmentent de 0,6% pour atteindre 875'000 francs.

RÉDUCTIONS SUR VENTES ET PROVISIONS

Grâce à l'augmentation substantielle de leur part des ventes de titres de transport dans le cadre de la communauté tarifaire ABO zigzag, les Tpb bénéficient d'une baisse de leur participation aux provisions de vente. Ce poste baisse ainsi de 386'000 à 309'000 francs (-19,8%).

TRANSPORTS PAR DES TIERS

Comme prévu, les indemnités à verser aux sous-traitants ont augmenté de 3,6% en 2011.

CHARGES DE PERSONNEL

Les charges de personnel atteignent 16'862'000 francs, soit 0,8% de plus que l'année précédente. Cette progression s'explique par des promotions individuelles et des frais de formation accrus, ainsi que par celle du poste régularisation d'heures sup

plémentaires et de vacances. Les postes vacants ont permis d'économiser 55'000 francs.

Après que le solde d'heures supplémentaires et de vacances non prises ait pu être réduit de 10'000 francs en 2010, ce poste a marqué une nouvelle hausse de 103'000 francs. Il progresse de 13,3%, passant ainsi de 14'100 à 16'000 heures (+1'900 heures). Le montant des provisions correspondantes au bilan se chiffre à 762'000 francs.

Aucune compensation de renchérissement n'a été accordée en 2011.

ENTRETIEN DU BÂTIMENT

L'entretien du bâtiment a coûté 610'000 francs pour l'exercice sous revue, soit 26'000 francs ou 4,1% de moins que l'année précédente.

ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS ET SYSTÈMES

Le nouveau système de gestion du stock de pièces détachées équipements et systèmes entraîne des ajustements de valeur chiffrés à 15'000 francs; ces coûts peuvent être intégralement compensés. Ce poste totalise 831'000 francs et se maintient ainsi au niveau de l'année précédente (-0,3%).

ENTRETIEN DES VÉHICULES

Les dépenses consacrées à l'entretien et aux réparations des véhicules de ligne et de service ont augmenté de 13'000 francs ou 0,5%, passant de 2'580'000 à 2'593'000 francs. L'exploitation proprement dite de ces véhicules a par contre coûté 117'000 francs

de moins (-7,9%). Pourtant, une diminution des remboursements d'assurance casco, la hausse des frais d'électricité de traction et la réévaluation du stock de pièces détachées ont conduit à une hausse des coûts. Cette hausse des coûts est causée par une diminution des remboursements d'assurances casco, la hausse des frais d'électricité de traction et la réévaluation du stock de pièces détachées.

ADMINISTRATION ET INFORMATIQUE

Les charges administratives, informatique comprise, passent de 1'495'000 à 1'541'000 francs (+3,1%). Des ressources supplémentaires ont été consacrées au conseil externe pour la mise en œuvre des mesures découlant de l'enquête interne 2010 et pour l'élaboration d'un manuel financier. Les assurances de choses ont été réexaminées en vue d'adapter la couverture offerte; l'amélioration de cette couverture se traduit par des frais accrus de 11'000 francs (+5,4%). Les dépenses publicitaires se chiffrent à 71'000 francs (-41,3%). Des analyses de marché effectuées l'année précédente avaient coûté 69'000 francs; elles n'ont pas été répétées en 2011. Par ailleurs, l'augmentation des indemnités versées par les pouvoirs publics accroît la TVA non récupérable de 73'000 francs (+14,6%).

AMORTISSEMENTS

Il a été acheté en tout pour 545'000 francs d'installations, dont 180'000 francs ont été comptabilisés et proportionnellement amortis. Les amor-

tissements augmentent de 25'000 francs pour totaliser 3'897'000 francs (+0,6%).

PRODUITS FINANCIERS

Une activité d'investissement restreinte et des recettes supplémentaires ont conduit à moins solliciter le compte courant auprès de la Ville de Bienne, lequel porte ainsi des intérêts en augmentation qui se chiffrent à 82'000 francs (+49,7%). Le prêt accordé à FUNIC pour financer le découvert auprès de la Caisse de pension de la Ville de Bienne porte un intérêt de 27'000 francs.

Les intérêts versés à la Ville de Bienne pour son prêt fixe se chiffrent à 224'000 francs (taux de 2,8%), comme en 2010.

PRODUITS EXTRAORDINAIRES

Comme l'année précédente, les avoirs des dépôts échus de cartes à puce ont pu être liquidés. Ces produits n'atteignent toutefois que 50'000 francs (contre 213'000 francs en 2010). Et comme l'année 2010 avait vu une re-comptabilisation du stock de pièces détachées à hauteur de 720'000 francs, les produits extraordinaires reculent de 94,4% en 2011.

CHARGES EXTRAORDINAIRES

Les Tpb ont versé à l'assurance RC 31'000 francs de franchises pour les cas de responsabilité civile survenus en 2011 et maintenant liquidés. Les charges extraordinaires baissent toutefois de 71,4% en l'absence d'autres dépenses imputables à ce poste.



ERFOLGSRECHNUNG

Die Verkehrsbetriebe Biel schliessen das Geschäftsjahr 2011 mit einem Betriebsgewinn über CHF 72'000 ab. Höhere Verkehrserträge, höhere Abgeltungen der öffentlichen Hand und ein gutes Kostenmanagement ermöglichen den VB, ein positives Betriebsergebnis zu erzielen. Ausserordentliche Erträge erhöhen den Unternehmensgewinn noch auf CHF 96'000. Der Kostendeckungsgrad steigt von 46.4% auf 48.5%.

VERKEHRSERTRAG

Der Verkehrsertrag steigt von CHF 12'527'000 auf CHF 13'099'000 um CHF 572'000 (+4.6%) an. Die im Dezember 2010 eingeführten Tarifierhöhungen im Einzel- und Gruppenreiseverkehr erfüllen aber nicht die Erwartungen. Der Umsatz im Einzel- und Gruppenreiseverkehr schliesst mit CHF 5'192'000 um CHF 17'000 (-0.3%) tiefer ab.

Die Umsatzzunahme im Abonnementsverkehr beträgt CHF 607'000 oder +8.5%. Die Erträge aus dem Tarifverbund ABO zigzag und dem Generalabonnement steigen um 9.2% resp. 14.4%. Mit der Umsatzzunahme aus dem Tarifverbund ABO zigzag steigt auch der Rückstellungsbedarf für überjährige Abonnemente. Nachdem in den Jahren 2006 bis 2010 bereits eine Summe von CHF 1'061'000 zurückgestellt worden ist, müssen in diesem Berichtsjahr noch einmal zusätzliche Rückstellungen über CHF 150'000 vorgenommen werden.

NEBENERTRAG

Dank ausgezeichnete Werbeeinnahmen der APG-SGA Traffic AG über CHF 445'000 schliessen die Nebenerträge mit einer Summe von CHF 825'000 um CHF 69'000 (+9.2%) besser ab.

ABGELTUNGEN

Die Abgeltungen von Bund und Kanton Bern für den Betrieb der Orts- und Regionallinien erhöhen sich um CHF 783'000 auf CHF 14'426'00 (+6.1%). Die Abgeltungen Dritter für Zusatzangebote steigen um +0.6% auf CHF 875'000 an.

ERLÖSMINDERUNGEN UND PROVISIONEN

Mit der wesentlichen Erhöhung der Verkaufsanteile an Fahrscheinprodukten des Tarifverbundes ABO zigzag müssen sich die VB im Verbund deshalb weniger an den Verkaufsprovisionen beteiligen. Die Erlösminderungen sinken von CHF 386'000 auf CHF 309'000 (-19.8%).

FAHRDIENSTLEISTUNGEN DURCH DRITTE

Wie geplant, erhöhen sich die Kosten der Transportbeauftragten im Berichtsjahr um 3.6%.

PERSONALAUFWAND

Der Personalaufwand 2011 beträgt CHF 16'862'000 und liegt um +0.8% höher als im Vorjahr. Individuelle Beförderungen, höhere Aus- und Weiterbildungskosten und die Bildung von zusätzlichen Ferien- und Überzeitabgrenzungen erhöhen den Personalaufwand zum Vorjahr. Auf Grund von nicht





besetzten Stellen konnten Einsparungen in der Höhe von fast CHF 55'000 erzielt werden.

Nachdem die Ferien- und Überzeitguthaben im Vorjahr um CHF 10'000 reduziert werden konnten, müssen diese wieder um CHF 103'000 erhöht werden. Das Guthaben steigt um 13.3% von 14'100 auf 16'000 Stunden (+1'900 Stunden) an. Der bilanzielle Rückstellungswert beläuft sich auf CHF 762'000.

Für das Berichtsjahr ist keine Teuerung gewährt worden.

UNTERHALT GEBÄUDE

Der Gebäudeunterhalt beläuft sich im Berichtsjahr auf CHF 610'000; er liegt CHF 26'000 (-4.1%) unter dem Vorjahr.

UNTERHALT ANLAGEN UND SYSTEME

Die neue Lagerbewertungssystematik führt zu Wertberichtigungen des Ersatzteillagers für Systeme und Anlagen in der Höhe von CHF 15'000. Diese Kosten können vollumfänglich kompensiert werden. Der gesamte Kostenblock verbleibt mit CHF 831'000 auf der Höhe des Vorjahres (-0.3%).

UNTERHALT FAHRZEUGE

Der Aufwand für Unterhalt und Reparaturen der Dienst- und Kursfahrzeuge steigt um 0.5% von CHF 2'580'000 auf CHF 2'593'000 oder um CHF 13'000 an. Die eigentlichen Kosten für den Betrieb der Kurs- und Dienstfahrzeuge fällt allerdings um CHF 117'000 (-7.9%) tiefer aus. Jedoch sorgen tiefere Rückerstattungen aus den Kaskoversicherungen, höhere Fahrstromkosten und die Neubewertung des Ersatzteillagers für eine Kostenzunahme.

VERWALTUNG UND INFORMATIK

Der Verwaltungs- und Informatikaufwand steigt von CHF 1'495'000 auf CHF 1'541'000 (+3.1%). Für die Umsetzung der Massnahmen aus der Mitarbeiterbefragung 2010 und des Aufbaus eines Finanzhandbuches sind zusätzliche Mittel für externe Beratung eingesetzt worden. Die Sachversicherungen sind überprüft und die Versicherungsdeckungen angepasst worden. Die verbesserte Versicherungsdeckung erhöht die Kosten um CHF 11'000 (+5.4%). Der Werbeaufwand liegt bei CHF 71'000 (-41.3%). Im Vorjahr wurden Marktanalysen durchgeführt, welche sich auf CHF 69'000 beliefen. Diese entfallen im Berichtsjahr. Ebenso erhöht sich die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer wegen der höheren Abgeltungssummen der öffentlichen Hand um CHF 73'000 (+14.6%).

ABSCHREIBUNGEN

Insgesamt sind für CHF 545'000 Anlagen gekauft, davon CHF 180'000 aktiviert und pro rata abgeschrieben worden. Die Abschreibungen erhöhen sich lediglich um CHF 25'000 auf 3'897'000 (+0.6%).

FINANZERFOLG

Die geringe Investitionstätigkeit und zusätzliche Einnahmen führen zu einer geringeren Beanspruchung des Kontokorrentkredites bei der Stadt Biel und somit zu höheren Zinserträgen. Die Zinserträge betragen CHF 82'000 (+49.7%). Das an FUNIC gewährte Darlehen zur Ausfinanzierung der Deckungslücke bei der PK Stadt Biel trägt einen Zinsertrag über

CHF 27'000 bei.

Der Stadt Biel sind im Berichtsjahr für das feste Darlehen Zinsen über CHF 224'000 (Zinsfuss 2.8%) zu bezahlen. Dies entspricht der Vorjahresverzinsung.

AUSSERORDENTLICHER ERTRAG

Analog zum Vorjahr konnten die verjährten Pfandguthaben der VB-Chipkarten aufgelöst werden. Diese Sondererträge betragen allerdings nur CHF 50'000 (2010: CHF 213'000). Ausserdem fielen 2010 noch ausserordentliche Erträge für die Reaktivierung des Ersatzteillagers über CHF 720'000 an. Die ausserordentlichen Erträge verringern sich daher um 94.4%.

AUSSERORDENTLICHER AUFWAND

Für Haftpflichtfälle, welche sich vor 2011 ereignet haben und die nun abgeschlossen sind, mussten der Versicherung Selbstbehalte über CHF 31'000 bezahlt werden. Die ausserordentlichen Aufwände sinken jedoch um 71.4%, da keine weiteren Sonderaufwände entstanden sind.

BILAN

ACTIFS CIRCULANTS

Le volume des actifs circulants a augmenté de 1'676'000 francs, notamment en raison de recettes accrues et d'une faible activité au niveau des investissements. Il en résulte que celui du compte courant auprès de la Ville de Bienne passe de 572'000 francs en 2010 à 2'803'000 francs. Le nouveau système d'amortissement du stock de pièces détachées a nécessité des ajustements de valeur qui se chiffrent à 89'000 francs. En outre, ce poste diminue encore de 155'000 francs.

ACTIFS IMMOBILISÉS

Les investissements effectués par les Tpb ont été modestes en 2011, le plus gros se chiffrant à 271'000 francs pour la nouvelle installation Gicleur d'incendie mise en service à la mi-décembre. Cette dépense n'est cependant pas comptabilisée dans l'exercice sous revue, du fait que l'Assurance immobilière Berne n'avait pas encore versé sa contribution.

CAPITAL ÉTRANGER

Les fonds de tiers diminuent de 5,4%, de 35'343'000 à 33'450'000 francs. La baisse des comptes créanciers et des passifs de régularisation se traduit par une diminution globale de 14,1%

des engagements à court terme. Quant aux engagements à long terme, ils reculent de 1'503'000 francs (-4,6%) en raison des remboursements prévus de leasing et de prêts à Swisslease et aux pouvoirs publics (canton de Berne).

Le total des provisions a par contre augmenté de 252'000 francs. Les soldes de vacances et d'heures supplémentaires non prises au 31 décembre 2011 requièrent une adaptation des provisions chiffrée à 103'000 francs. Il a fallu en outre constituer des provisions à hauteur de 150'000 francs pour la part 2012 des abonnements annuels et mensuels vendus dans le cadre de la communauté tarifaire ABO zigzag.

CAPITAL PROPRE

L'excédent de recettes d'environ 96'000 francs a été imputé aux réserves, conformément à l'article 36 de la loi sur le transport des voyageurs (LTV) et aux réserves libres. Les réserves augmentent à 342'000 francs, et le taux d'autofinancement passe de 2,0 à 2,8%.

SOMME DU BILAN

La somme du bilan baisse de 3,8%, à 45'791'000 francs.





BILANZ

UMLAUFVERMÖGEN

Das Umlaufvermögen steigt um CHF 1'676'000 an. Höhere Erträge und eine bescheidene Investitionstätigkeit erhöhen insbesondere die flüssigen Mittel. So steigt das Kontokorrentgut haben bei der Stadt Biel von CHF 572'000 auf CHF 2'803'000 an. Beim Ersatzteillager sind auf Basis der neuen Abschreibungssystematik Wertberichtigungen in der Höhe von CHF 89'000 angefallen. Zudem verringert sich der Lagerbestand um weitere CHF 155'000.

ANLAGEVERMÖGEN

Die Investitionstätigkeit hält sich im bescheidenen Rahmen. Die grösste Investition in diesem Jahr erfolgt mit CHF 271'000 in die neue Sprinkleranlage. Die Anlage nahm ihren Betrieb Mitte Dezember auf. Aufgrund der noch ausstehenden Beiträge der Gebäudeversicherung Bern wird aber im Berichtsjahr auf eine Aktivierung verzichtet.

FREMDKAPITAL

Das Fremdkapital sinkt um 5.4% von CHF 35'343'000 auf CHF 33'450'000. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten verringern sich um 14.1% auf Grund von tieferen Kreditorenbeständen und passiver Rechnungsabgrenzungen.

Ebenso verringern sich die langfristigen Verbindlichkeiten durch die vorgesehenen Leasing- und Darlehensrückzahlungen an Swisslease und die öffentliche Hand (Kanton Bern) um CHF 1'503'000 (-4.6%).

Jedoch müssen die Rückstellungen insgesamt um CHF 252'000 erhöht werden. Die Guthaben für Ferien- und Überzeitguthaben per 31.12.2011 bedingen eine Anpassung der Rückstellungen um CHF 103'000. Zudem müssen für den Anteil 2012 der verkauften Jahres- und Monatsabonnemente des Tarifverbundes ABO zigzag Rückstellungen in Höhe von CHF 150'000 gebildet werden.

EIGENKAPITAL

Der Ertragsüberschuss von rund CHF 96'000 wird mit den Reserven gemäss Artikel 36 PBG (Personenbeförderungsgesetz) und den freien Reserven verrechnet. Die Reserven steigen auf CHF 342'000 und der Selbstfinanzierungsgrad von 2.0% auf 2.8%.

BILANZSUMME

Die Bilanzsumme verringert sich um 3.8% auf CHF 45'791'000.

ERFOLGSRECHNUNG / COMPTE DE RÉSULTATS

	2011 CHF	2010 CHF	Veränderungen in / écarts en CHF %	
ERTRAG / REVENUS	29'224'862	27'795'257	1'446'105	5.20
Verkehrsertrag / Revenus des transports	13'099'420	12'527'566	571'854	4.56
Nebenertrag / Revenus accessoires	825'060	755'599	69'461	9.19
Abgeltungen regionaler Personenverkehr / Indemnités publiques du trafic régional	791'769	761'003	30'766	4.04
davon Bund /dont Confédération	427'555	410'942	16'613	4.04
davon Kanton / dont canton de Berne	364'214	350'061	14'153	4.04
Abgeltungen durch öffentliche Hand Ortsverkehr / Indemnités publiques du trafic local	13'633'900	12'881'574	752'326	5.84
davon Gemeinden an Linie 73 / dont communes de la ligne 73	109'968	124'234	-14'266	-11.48
Beiträge Dritter / Indemnité de tiers	874'714	869'515	5'199	0.60
Erlösminderungen, Provisionen und Debitorenverluste / Diminution de revenus, provisions et perte sur débiteurs	-309'849	-386'305	-76'456	-19.79
BRUTTOGEWINN / GAIN BRUT	28'915'013	27'408'952	1'506'061	5.49
AUFWAND / CHARGES	28'339'559	28'086'558	253'001	0.90
Fahrdienstleistungen durch Dritte / Prestations fournies par des tiers	2'004'410	1'935'500	68'910	3.56
Personalaufwand / Charges de personnel	16'861'971	16'734'535	127'436	0.76
davon Löhne und Zulagen / dont salaires et allocations	13'826'518	13'763'471	63'047	0.46
davon Sozialleistungen / dont charges sociales	2'760'072	2'723'259	36'813	1.35
davon Personalnebenleistungen / dont prestations accessoires pour le personnel	275'381	247'805	27'576	11.13
Unterhalt Infrastruktur und Rollmaterial / Entretien infrastructure et matériel roulant	4'034'640	4'049'131	-14'491	-0.36
davon Unterhalt Gebäude / dont entretien immobilier	610'087	635'844	-25'757	-4.05
davon Unterhalt Anlagen und Systeme / dont entretien installation	831'288	833'458	-2'170	-0.26
davon Unterhalt Fahrzeuge / dont entretien véhicules	2'593'265	2'579'829	13'436	0.52
Verwaltung und Informatik / Administration et informatique	1'541'313	1'495'334	45'979	3.07
Abschreibungen / Amortissements	3'897'224	3'872'058	25'166	0.65
BETRIEBSERGEBNIS VOR ZINSEN UND STEUERN / RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET IMPÔTS	575'453	-677'606	1'253'059	-184.92
Verkäufe aus Anlagevermögen / Ventes d'immobilisations	556	0	556	
Finanzaufwand / Charges financières	-621'162	-621'027	-135	0.02
Finanzertrag / Revenus financiers	117'108	72'761	44'347	60.95
Ordentliches Unternehmungsergebnis (vor Steuern) / Résultat d'exploitation avant impôts	71'954	-1'225'872	1'297'826	-105.87
Ausserordentlicher Ertrag / Produits hors exploitation	54'469	967'131	-912'662	-94.37
Ausserordentlicher Aufwand / Charges extraordinaires	-30'863	-107'715	76'852	-71.35
JAHRESERGEBNIS / RÉSULTAT ANNUEL	95'562	-366'456	462'018	-126.08

BILANZ / BILAN

AKTIVEN / ACTIFS

Umlaufvermögen / Actifs circulants

Flüssige Mittel / Actifs disponibles	393'920
Kontokorrent Stadt Biel / Ville de Bienne c/c	2'802'532
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen / Débiteurs pour livraisons et prestations fournies	930'499
Kurzfristige Forderungen / Débiteurs à court terme	137'933
Sonstige Forderungen / Autres débiteurs	573
Materialvorräte / Stocks de matériel	1'112'814
Transitorische Aktiven / Actifs transitoires	496'066

Anlagevermögen / Immobilisation

Sachanlagen / Ouvrages et équipements	79'359'487
Abschreibungsrechnung / Amortissements	- 40'426'988
Nettobuchwert / Valeur comptable nette	38'932'499
Unvollendete Objekte / Travaux en cours	384'643
Finanzanlagen / Placements financiers	600'001

PASSIVEN / PASSIFS

Fremdkapital / Capital étranger

Kurzfristige Verbindlichkeiten / Engagements à court terme

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen / Engagements résultant d'achats et de prestations	813'266
---	---------

Sonstige Verbindlichkeiten / Autres engagements	1'361'626
Transitorische Passiven / Passifs transitoires	193'821

Langfristige Verbindlichkeiten / Engagements à long terme

Leasing Trolleybusse / Leasing trolleybus	8'470'666
Darlehen bei Dritten / Emprunt auprès de tiers	12'610'165
Darlehen Stadt Biel / Emprunt ville de Bienne	8'000'000
Rückstellungen / Provisions	2'000'017

Eigenkapital / Capital propre

Dotationskapital / Capital de dotation	12'000'000
Reserve abgeltungsberechtigter Verkehr / Réserve trafic indemnisé	341'919
davon Reserve gemäss Art. 36 PBG / dont Réserve selon art. 36 LTV	363'172
davon Kanton Bern (Verlustvortrag Ortsverkehr) / dont Canton de Berne (report des pertes de lignes)	- 98'631
davon freie Reserven / dont réserve libre	77'378

31.12.2011
CHF

45'791'480

5'874'337

393'920

2'802'532

930'499

137'933

573

1'112'814

496'066

39'917'143

79'359'487

- 40'426'988

38'932'499

384'643

600'001

31.12.2010
CHF

47'589'636

4'197'928

896'227

572'323

885'579

80'000

1'323

1'356'694

405'782

43'391'708

79'179'234

- 36'529'764

42'649'470

62'237

680'001

Veränderung / écart
CHF

- 1'798'156

1'676'409

-502'307

2'230'208

44'920

57'933

- 751

- 243'880

90'284

- 3'474'565

180'253

- 3'897'224

- 3'716'971

322'406

- 80'000

45'791'480

33'449'561

2'368'713

813'266

1'361'626

193'821

31'080'848

8'470'666

12'610'165

8'000'000

2'000'017

12'341'919

12'000'000

341'919

363'172

- 98'631

77'378

47'589'636

35'343'279

2'759'098

1'125'007

1'259'773

374'318

32'584'181

9'037'769

13'798'665

8'000'000

1'747'747

12'246'357

12'000'000

246'357

414'411

- 168'054

0

- 1'798'156

- 1'893'717

- 390'385

- 311'741

101'854

- 180'498

- 1'503'333

- 567'103

- 1'188'500

0

252'270

95'562

0

95'562

-51'239

69'423

0

ANHANG DER VB JAHRESRECHNUNG PER 31. DEZEMBER 2011

ANNEXE AU COMPTE DE RÉSULTATS TPB AU 31 DÉCEMBRE 2011

	2011	2010
1. Versicherungswerte/ <i>valeurs assurées</i>		
– Liegenschaften/ <i>immeubles</i>	21'300'000	21'300'000
– Fahrzeuge – Trolleybusse/ <i>véhicules – trolleybus</i>	12'509'355	13'580'370
– Fahrzeuge – Autobusse/ <i>véhicules – autobus</i>	7'345'913	8'435'040
– Mobilen und Einrichtungen/ <i>mobiliers et installations</i>	6'994'200	6'994'200
Andere Versicherungswerte / <i>autres valeurs assurées</i>		
– AXA Winterthur Kaskoversicherung / <i>assurance casco</i>	38'589'000	38'589'000
– VVST Betriebshaftpflicht Trolleybus / <i>responsabilité civile trolleybus</i>	5'000'000	5'000'000
– VVST Betriebshaftpflicht Autobus / <i>responsabilité civile autobus</i>	5'000'000	5'000'000
– Mobiliar Sachversicherung / <i>Mobilière assurance choses</i>	7'000'000	
– Allianz Sachversicherung / <i>Allianz assurance choses</i>		7'000'000
2. Mitgliedschaften in Vereinen, einfachen Gesellschaften und Genossenschaften/ <i>membre dans des associations, des sociétés simples et des coopératives</i>	3	3

3. Verpflichtungen gegenüber der Pensionskasse der Stadt Biel

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 die vorzeitig pensionierten Mitarbeiter nach Artikel 7.1, Absatz 5 des Gesamtarbeitsvertrages. Diese Leistungen werden periodengerecht der laufenden Rechnung belastet.

Engagements vis-à-vis de la caisse de pension de la Ville de Bienne

Le contrat qui lie les Transports publics biennois à la caisse de pension de la Ville de Bienne stipule que les Tpb doivent couvrir le renchérissement des pensions qui ont été arrêtées avant le 1^{er} janvier 2000. Les TPB ont en outre l'obligation de verser des rentes transitoires aux collaborateurs qui prennent une retraite anticipée, conformément à l'article 7.1, alinéa 5 de la CCT. Ces prestations sont imputées à la période correspondante du compte de fonctionnement.





4. Weitere Informationen

Für anteilige Erträge aus verkauften Jahres- und Monatsabonnements für das Folgejahr wird im 2011 eine passive Rechnungsabgrenzung von CHF 150'000 vorgenommen. Die gesamte Abgrenzung von rund 1.2 Mio. CHF wurde entsprechend gebildet.

Autres informations

Pour les parts de revenus provenant des ventes d'abonnements annuels et mensuels pour l'année suivante, on a inscrit pour 2011 un passif de régularisation chiffré à CHF 150'000. Le total y afférent de quelque 1.2 million de francs a été constitué en temps utile.

5. Bei den passiven Rechnungsabgrenzungen wurden aufgrund der MWST-Satz Anpassung von 7.6% auf 8.0% im Vorjahr für CHF 130'000 Umsatzrückstellungen für überjährige Fahrscheine vorgenommen. Die Umsatzverbuchung erfolgte nun in diesem Berichtsjahr.

Le passage du taux TVA de 7,6 à 8,0% l'année précédente a nécessité 130'000 francs de provisions à titre de passif de régularisation pour la part des titres de transport attribuable à l'année 2011. Ces ventes ont ainsi été comptabilisées pour l'exercice sous revue.

6. Der Verwaltungsrat hat eine ausreichende Risikobeurteilung vorgenommen und allfällige sich daraus ergebende Massnahmen eingeleitet, um zu gewährleisten, dass das Risiko einer wesentlichen Falschaussage in der Rechnungslegung als klein einzustufen ist.

Le Conseil d'administration a effectué des évaluations de risques appropriées et pris au besoin les mesures permettant d'assurer que le risque d'une erreur substantielle dans la présentation des comptes puisse être qualifié de faible.

7. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Der Energie Service Biel stellte den Verkehrsbetrieben Biel 2011 eine Rechnung über CHF 162'000 exkl. MWST zum Unterhalt der Gleichrichteranlagen aus. Zu dieser Forderung bestehen noch offene Fragen, welche substantiell abgeklärt werden müssen.

Événements postérieurs à la date du bilan.

En 2011, Energie Service Bienne a présenté aux Tpb une facture de 162'000 francs hors TVA pour l'entretien de leurs stations de redressement. Cette créance donne lieu à des questions de fond qui restent à élucider.

BUSSFLOTTE / FLOTTE DE BUS

TROLLEYBUS

Wagen Nr. No véhicule	Hersteller Fabricant	Typ Type	Inverkehrsetzung Mise en circulation	Leistung kw Puissance kW	Stehplätze Places debout	Sitzplätze Places assises	Total Plätze Total places	Leergewicht Poids à vide	Gewicht Total Poids total	Länge Longueur	Breite Largeur	Höhe Hauteur
21	Berna/Hess/BBC	Oldtimer	1940	64	38	29	67	7'500	12'450	9,80	2.40	3,15
51-60	Hess/Vossloh	BGT - N2 C	2008	2 × 160	86	44	131	19'040	28'000	18,00	2.55	3.5
81-90	NAW/Hess/Kiepe	BGT-N2	1997	149	119	42	161	17'120	28'000	18,00	2.50	3,42

AUTOBUS

EURONORM

181-186	Mercedes	Citaro	5	2008	220	56	31	87	11'660	18'000	12,00	2,55	3,10
119-128	Mercedes	Citaro	2	2000	205	67	33	100	10'700	18'000	12,00	2,5	2,99
141-142	Mercedes	Citaro	2	2000	220	110	51	161	15'900	28'000	18,00	2,5	2,99
143-152	Mercedes	Citaro	3	2002	220	113	51	161	16'340	28'000	18,00	2,55	3,20
153-158	Mercedes	Citaro	5	2008/2009	260	94	46	140	16'480	28'000	18,00	2,55	3,15





Tel. 032 346 22 22
Fax 032 346 22 23
www.bdo.ch

BDO AG
Längfeldweg 99
2504 Biel - Bienne

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 2011 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 2011 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 ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung 2011 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) und von Art. 6 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen (RKV) konzessionierter Unternehmen geprüft und mit Schreiben vom 4. Mai 2012 ohne Einschränkung genehmigt.

Biel, 7. Mai 2012

BDO AG

Marcel Wasem
Leitender Revisor
Zugelassener Revisionsexperte

Olivier Schaller
Zugelassener Revisionsexperte

Beilage
Jahresrechnung

ANZAHL LINIEN/ NOMBRE DE LIGNES	2011 Nr. / No		2010 Nr. / No	
Trolleybus Stadt / Ville	1, 4	2	1, 4	2
Autobus Stadt / Ville	2, 5, 6, 7, 8, 11	6	2, 5, 6, 7, 8, 11	6
Autobus Überland / Régionales	70, 71, 73, 75	4	70, 71, 73, 75	4
Nachtkurse / Courses nocturnes MOONLINER	M10, M30, M31, M33, M34	5	M10, M30, M31, M33, M34	5
Total		17		17

NETZLÄNGE (IN KM) / LONGUEUR DU RÉSEAU (EN KM)	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
Trolleybus	14.3	14.3	
Autobus Stadt / Ville	45.1	45.1	
Autobus Überland / Régionales	35.6	34.8	
Nachtkurs / Course nocturne MOONLINER	134.4	134.4	
Total	229.4	228.6	0.3
Fahrleitungslänge / Longueur des lignes aériennes:	18.0	18.0	

ANZAHL HALTESTELLENKANTEN / NOMBRE D'ARRÊTS	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
VB / TPB	385	381	
MOONLINER	188	188	
Total	573	569	0.7

VERKAUFSSTELLEN / POINTS DE VENTE	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
VB-eigene / Agences Tpb	1	1	
Dritte / Dépositaires	3	3	
Mobile Automaten / Automates mobiles	92	92	
Stationäre Automaten / Automates stationnaires	11	10	
Total	107	106	0.9

PLATZANGEBOT / NOMBRE DE PLACES	Sitzplätze / pl. assises	Stehplätze / pl. debout	Total
Trolleybus	860	2'350	3'210
Autobus	1'404	2'920	4'324
Autobus – von Dritten / de tiers	321	288	609
Total	2'585	5'558	8'143

FAHRLEISTUNGEN IN KM / KILOMÈTRES PARCOURUS	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
Trolleybus	1'147'802	1'149'695	
Autobus	1'521'012	1'510'562	
Autobus - durch Dritte / par des tiers	449'793	454'773	
Total	3'118'607	3'115'030	0.11

BEFÖRDERTE PERSONEN / VOYAGEURS TRANSPORTÉS	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
Trolleybus	8'143'005	8'180'369	
Städtische Autobuslinien / Lignes d'autobus urbaines	7'418'327	7'179'023	
Regionalbuslinien / Lignes régionales	384'546	392'205	
Total	15'945'878	15'751'597	1.23
Durchschnitt pro Tag / Moyenne par jour	43'687	43'155	

MARKT / **MARCHÉ**

BEVÖLKERUNG, WELCHE VON DEN VB BEDIENT WIRD / POPULATION DESSERVIE PAR LES TPB	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
Stadtnetz / Réseau urbain	64'899	64'555	0.5
Regionalnetz / Réseau régional	6'333	6'299	0.5
Total	71'232	70'854	0.5

FAHRTEN PRO EINWOHNER UND JAHR/ VOYAGES PAR HABITANT ET ANNÉE	2011	2010	Veränderung in % écarts en %
Stadtnetz / Réseau urbain	240	237	0.8
Regionalnetz / Réseau régional	61	62	- 2.5
Durchschnitt gesamt / Moyenne totale	224	222	0.7

ROLLMATERIAL PER 31.12.2011 / VÉHICULES AU 31.12.2011

Jahr / Année		2011	2010
Trolleybusse / Trolleybus		21	21
Oldtimer		1	1
Gelenkbusse / Bus articulés	NAW/Hess/Kiepe 1997	10	10
Gelenkbusse / Bus articulés	Hess/Kiepe 2008	10	10
Autobusse / Autobus		33	33
Normalbusse / Bus normaux	Mercedes 2000	9	9
Normalbusse / Bus normaux	Mercedes 2008	6	6
Gelenkbusse / Bus articulés	Mercedes 2000	2	2
Gelenkbusse / Bus articulés	Mercedes 2002	10	10
Gelenkbusse / Bus articulés	Mercedes 2008	2	2
Gelenkbusse / Bus articulés	Mercedes 2009	4	4
Servicewagen / Véhicules de service		6	6
Turmwagen / Voiture-tour		1	1
Reparaturwagen / Véhicule de réparation		1	1
Personenwagen / Voiture de tourisme		2	2
Abschleppwagen / Véhicule de remorquage		1	1
Hubstapler / Chariot élévateur		1	1
Total Fahrzeuge / Total des véhicules		60	60
Davon zum regelmässigen Transport von Fahrgästen / dont pour le transport régulier des passagers		53	53
Fahrzeuge der Transportbeauftragten / Véhicules des sous-traitants		6	6





Verwaltungsrat (v.l.n.r.) – Conseil d'administration (de g.à dr.)

François Contini	Mitglied / Membre
Barbara Nyffeler Friedli	Mitglied / Membre
Ralph Thomas	Präsidium / Président
Hubert Klopfenstein	Mitglied / Membre
Prof. Andreas Lienhard	Vizepräsidium / Vice-président



Geschäftsleitung – Direction

Christophe Kneuss

Direktor / Directeur

Peter Hostettler

Leiter Technik / Responsable technique

Chantal Chételat Komagata

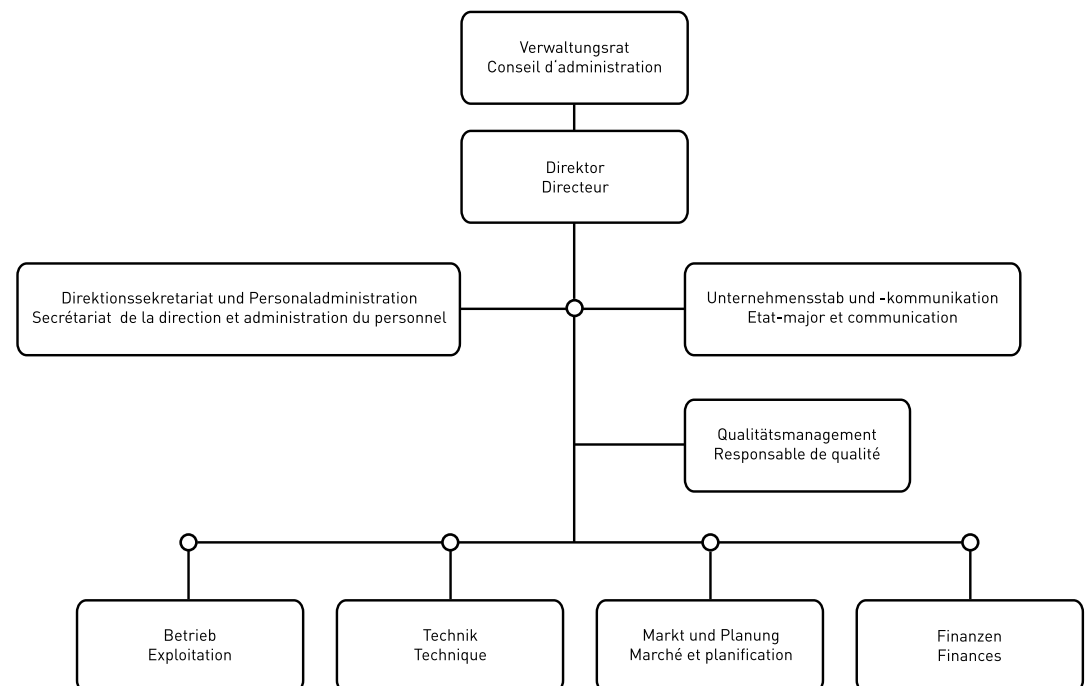
Leiterin Betrieb / Responsable exploitation

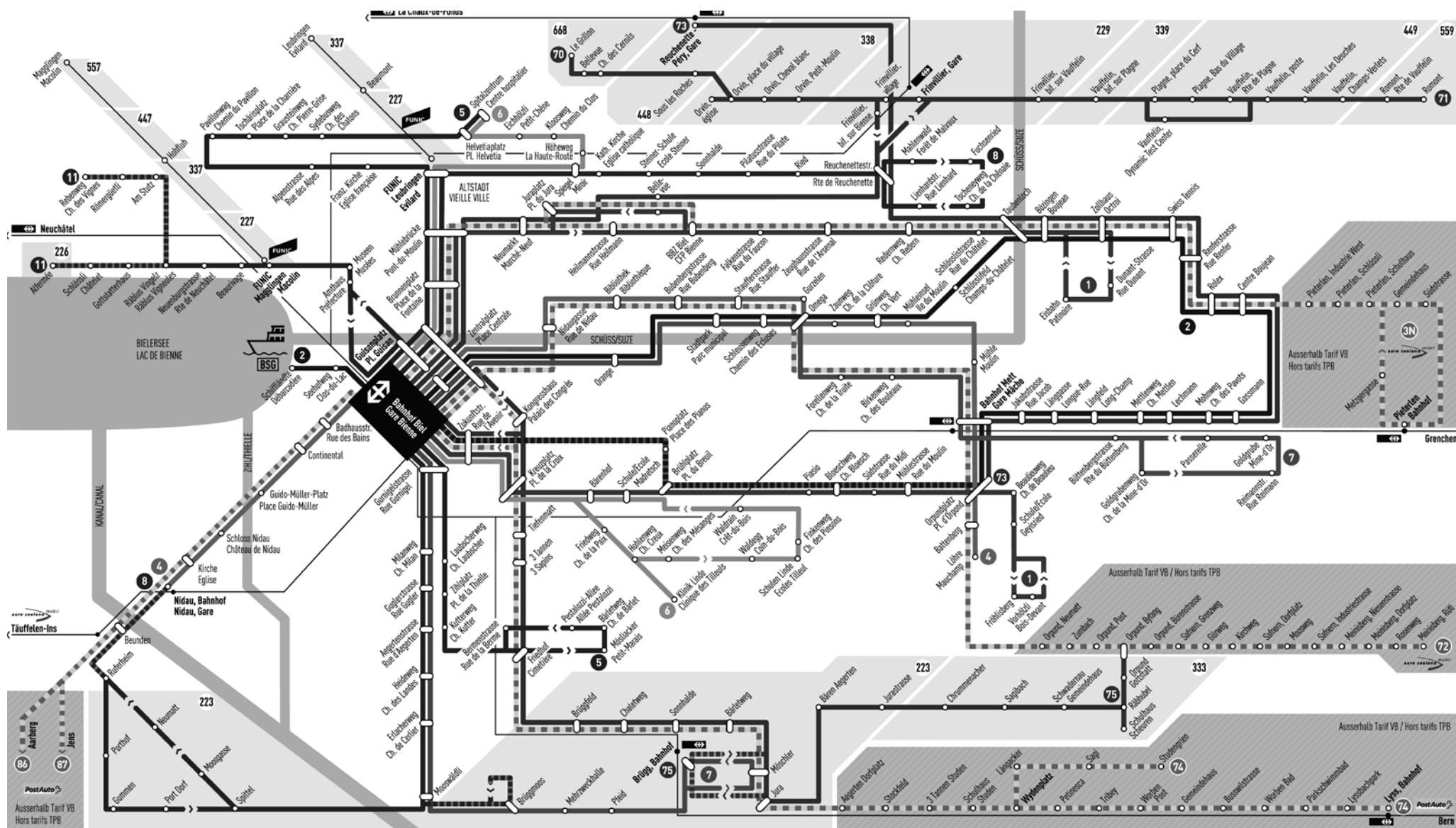
Bernd Leckebusch

Leiter Markt und Planung /
Responsable marché et planification

Marco Cornut

Leiter Finanzen / Responsable finances





- 1 Vorholz/Bois-Devant – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Eisbahn/Patinatoire
- 2 Schiffhölde/Debarcadere – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Bözingen/Boujean – Industrie – Orpundplatz/Place d'Orpund (– Bahnhof Biel/Gare Bienne)
- 4 Nidau – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Löhre/Mauchamp
- 5 Mostacker/Petit-Maraix – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Spitalzentrum/Centre hospitalier
- 6 Schulen Linde/Ecoles Tilliez – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Spitalzentrum/Centre hospitalier
- 7 Brugg, Bahnhof – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Goldgrube/Mine-d'Or
- 8 Nidau – Port (– Bruggmoos) – Bahnhof Biel/Gare Bienne – Fuchsried
- 11 Bahnhof Biel/Gare Bienne – Vingelt/Vigneules – Allferme
- 70 Bahnhof Biel/Gare Bienne – Frinvillier – Orvin – Les Prés-d'Orvin
- 71 Bahnhof Biel/Gare Bienne – Frinvillier – Plagne – Vuffelin – Romont
- 73 Reuchenette-Péry – Bözingen/Boujean – Industrie – Orpundplatz/Place d'Orpund
- 75 Bahnhof Biel/Gare Bienne – Brugg – Aegerten – Scheuren – Orpund
- 3N Bahnhof Biel/Gare Bienne – Bözingen/Boujean – Industrie – Pieterlen Bahnhof (asm)
- 72 Bahnhof Biel/Gare Bienne – Bellmund – Aarberg (Postauto) – Orpund/Orpund – Safnern – Meinsberg (asm)
- 74 Lyss Bahnhof – Worben Bad – Studen – Bahnhof Biel / Gare Bienne (Postauto)
- 86 Bahnhof Biel/Gare Bienne – Bellmund – Aarberg (Postauto)
- 87 Bahnhof Biel/Gare Bienne – Bellmund – Merzigen – Jens – Bahnhof Biel/Gare Bienne (Postauto)

Verkehrsbetriebe Biel



Transports publics bernois

Inhalte / Contenus: Verkehrsbetriebe Biel / Transports publics bernois
Redaktion / Rédaction: Scrive – Rolf Hubler, Villarepos
Design: c² Beat Cattaruzza GmbH, Biel-Bienne
Konzept / Conception: Verkehrsbetriebe Biel / Transports publics bernois
Übersetzung / Traduction: David Fuhrmann, Bôle, Daniela Colella
Korrektorat / Correction: Tanja Flühmann, Sandra Mathez, Daniela Colella
Fotos / Photos: Miriam Andonie, Bern
Druck / Impression: Ediprim SA, Biel-Bienne

VB - TPB	Photos
2001	Bus – Trafic
2002	Expo.02 - iquebe
2003	Détails
2004	Bau – Construction
2005	25 hours open
2006	Kinder – Enfants
2007	Biel und Region – Bienne et sa région
2008	Haltestellen – Arrêts
2009	Im Bus – Dans le bus
2010	Personal – Personnel
2011	Busflotte – Flotte de bus

