

Geschäftsbericht 2019



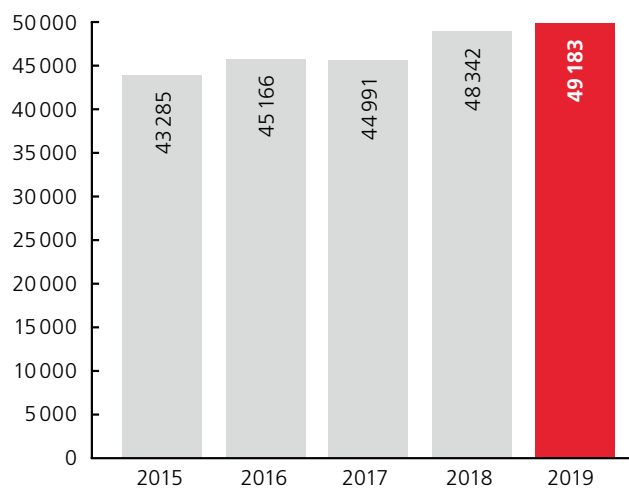
Kennzahlen Konzern im Überblick	4
Aufgegleist: Ein Acht-Augen-Gespräch zwischen Sandra Hess, Sybille Schönmann, Thomas Rufener und Fredy Miller	6
Porträt Heiko Müller	9
Rückblickend	10
Entwickelt: Im Dienste der Öffentlichkeit	12
Porträt Isabelle Müller	15
Enthüllt: Barrierefreiheit	16
Porträt Hanspeter von Flüe	18
Übersicht wesentliche Projekte	19
Erlebt: Von Täuffelen und Langenthal aus die Welt erobern	20
Porträt Sabrina Meyer	25
Verreist: Der (Un-)Erkannte	26
Porträt Bruno Stauffer	28
Dienstjubiläen und Pensionierungen	29
Geschafft: Die Sanierung der Bahnstrecke Buchägerten–St. Urban	30
Geführt: Optimal aufgestellt	32
Porträt Nick Lindt	35
Finanzieller Lagebericht	36
Konzernrechnung	40
Anhang Konzernrechnung	44
Bericht Revisionsstelle zur Konzernrechnung	48
Jahresrechnung	50
Anhang Jahresrechnung	53
Bericht Revisionsstelle zur Jahresrechnung	64

Kennzahlen Konzern im Überblick

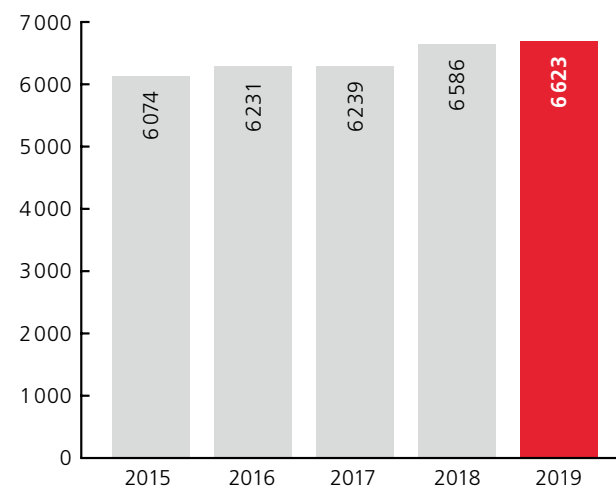
	2019 CHF	2019 %	2018 CHF	2018 %
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen				
Verkehrsertrag	11 625 724	17,9 %	11 448 326	18,5 %
Abgeltungen	42 404 844	65,7 %	38 231 490	61,9 %
Reisediensttertrag	4 988 482	7,7 %	6 116 126	9,9 %
Übrige Nebenerträge	5 527 055	8,6 %	6 003 163	9,7 %
Total	64 546 104	100,0 %	61 799 105	100,0 %
Betriebsaufwand				
Personalaufwand	-27 216 570	-42,2 %	-26 046 496	-42,1 %
Abschreibungen	-15 659 490	-24,3 %	-13 905 060	-22,5 %
Reisedienstaufwand	-3 845 747	-6,0 %	-4 732 244	-7,7 %
Übriger Aufwand	-16 270 962	-25,2 %	-13 279 503	-21,5 %
Total	-62 992 769	-97,6 %	-57 963 303	-93,8 %
Cashflow aus Betriebstätigkeit	12 940 943	20,0 %	13 563 981	21,9 %
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	1 553 335	2,4 %	3 835 802	6,2 %
Jahresergebnis	174 366	0,3 %	2 494 031	4,0 %
Herkunft Abgeltungen				
Bund	30 783 731	72,6 %	27 255 142	71,2 %
Kanton Bern (inkl. Gemeinden)	10 569 350	24,9 %	9 969 282	26,1 %
Kanton Solothurn (inkl. Gemeinden)	1 027 981	2,4 %	991 618	2,6 %
Kanton Luzern (inkl. Gemeinden)	23 782	0,1 %	15 448	0,0 %
Total	42 404 844	100,0 %	38 231 490	100,0 %
	2019 Anzahl	2019 %	2018 Anzahl	2018 %
Personalbestand per Ende Jahr				
Aare Seeland mobil AG	270	98,2 %	256	98,1 %
Erlebnis Schweiz AG	5	1,8 %	5	1,9 %
Total	275	100,0 %	261	100,0 %

		2019	2018
Streckennetz	km		
Streckenlänge Infrastruktur Bahn		58,7	58,1
Streckenlänge Bus		123,4	119,0
Produktive Kilometer	km 1000	3 178	3 163
Bahn, Regionaler Personenverkehr		1 461	1 461
Standseilbahn, Regionaler Personenverkehr		19	18
Bus, Regionaler Personenverkehr		1 472	1 455
Bus, Agglomerationsverkehr		226	229
Personenkilometer	Pkm 1000	49 183	48 342
Bahn, Regionaler Personenverkehr		32 463	31 784
Standseilbahn, Regionaler Personenverkehr		139	142
Bus, Regionaler Personenverkehr		13 937	13 699
Bus, Agglomerationsverkehr		2 644	2 717
Fahrgäste	Anzahl 1000	6 623	6 586
Bahn, Regionaler Personenverkehr		3 819	3 754
Standseilbahn, Regionaler Personenverkehr		132	136
Bus, Regionaler Personenverkehr		1 932	1 927
Bus, Agglomerationsverkehr		740	769

**Entwicklung Personenkilometer
Pkm 1000**



**Entwicklung Anzahl Fahrgäste
Anzahl 1000**



«Die asm ist ein dynamisches, ideenreiches Unternehmen.»



V.l.n.r.: Fredy Miller, Sandra Hess, Thomas Rufener, Sybille Schönmann

Die beiden Stadt- und Gemeindepräsidentinnen Sandra Hess (Nidau) und Sybille Schönmann (Niederbipp) fühlten in einem offenen Gespräch asm Verwaltungsratspräsident Thomas Rufener und Direktor Fredy Miller auf den Zahn.

Fredy Miller: Frau Hess, Frau Schönmann, wie bewerten Sie die Leistungen der asm?

Sandra Hess: Wir sind sehr zufrieden und schätzen die asm als pünktlichen und zuverlässigen Partner.

Sybille Schönmann: Uns geht es genauso. Bei uns hat das Bipperlisi einen ganz besonderen Stellenwert – die Verbindungen werden sehr geschätzt. Besonders die Zuzüger geniessen es, dass sie alle grösseren Städte in weniger als einer Stunde erreichen.

Sandra Hess: Herr Miller, was unternimmt die asm in Bezug auf den Fachkräftemangel?

Fredy Miller: Das ist auch bei uns ein Thema. Wir haben zahlreiche Bauprojekte. Insofern spüre ich dies insbesondere bei technischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern,

Ingenieuren und Planern. Aber auch bei Lokführern. Hier sind die gesetzlichen Anforderungen an den Job hoch und die Eignungstests anspruchsvoll.

«Wir schätzen die asm als pünktlichen und zuverlässigen Partner.»

Sandra Hess

Sybille Schönmann: Können sich hierfür auch Frauen bewerben?

Fredy Miller: Natürlich und wir fördern das aktiv: zum Beispiel mit der Einrichtung von entsprechenden Sozialräumen und geeigneten Arbeitszeitmodellen. Besonders bei Wiedereinsteigerinnen kommt das Angebot gut an.



Thomas Rufener: Moderne Arbeitsmodelle wie z.B. Jobsharing sind für ein Bahn- und Busunternehmen nicht ganz einfach. Trotzdem pflegen wir attraktive, moderne und soziale Anstellungsbedingungen.

«Wir wollen an den richtigen Orten moderat wachsen.»

Thomas Rufener

Sybille Schönmann: Welche Pläne haben Sie hinsichtlich der Reisezentren wie bei uns Niederbipp?

Fredy Miller: Die Aufrechterhaltung solcher Dienstleistungszentren sind keine Selbstverständlichkeit. Uns ist aber wichtig, dass wir in den Regionen präsent sind und unser persönliches Gesicht in Form von Ansprechpersonen zeigen können. Das können wir aber nur, wenn unsere Reiseberater auch betriebliche Aufgaben übernehmen.

Thomas Rufener: Wir hoffen natürlich, dass unsere Reisezentren-Angebote von unseren Kunden geschätzt und vor allem genutzt werden.

Sandra Hess: Welche Strategie verfolgt die asm generell?

Fredy Miller: Mit dem Refit-Programm erweitern wir unsere Flotte im Seeland und bauen unsere älteren Triebfahrzeuge zeitgemäss um. Wir verfügen dadurch laufend über mehr Kapazitäten und können somit einen höheren Komfort anbieten. Zudem sind in den kommenden Jahren grössere Umbauten an den Standorten Nidau, Lattrigen und Brüttelen geplant.

Thomas Rufener: Unser Netz liegt ja mehrheitlich in den ländlichen Gebieten. Hier gibt es deutlich mehr Abhängigkeiten in Bezug auf den öffentlichen Verkehr. Kinder, die mit dem Bus oder Zug in die Schule fahren, ältere Leute, die darauf angewiesen sind – auf dem Land

hat der ÖV einen anderen Stellenwert für das tägliche Leben. Das ist uns bewusst und wir engagieren uns deshalb mit verschiedenen Massnahmen. Zum Beispiel verfügen bereits fast 80 Prozent aller asm Bahnhöfe über behindertengerechte Einstiege – das ist im Vergleich zu anderen Anbietern ein überdurchschnittlich hoher Wert.

Sybille Schönmann: Wie sieht es mit einer allfällig selbstgesteuerten Bahn aus?

Fredy Miller: Das war das Schlagwortthema in den vergangenen beiden Jahren. Noch bestehen sehr viel Hürden und es wird – falls dies je umgesetzt wird – noch sehr lange dauern. Die Digitalisierung bringt zahlreiche Neuerungen. Doch die Krux liegt in der Umsetzung. Unfälle passieren unvorhergesehen und lassen sich nicht planen. Und genau um solche Ausnahmesituationen zu verhindern braucht es den Menschen der situativ reagieren kann.

Sybille Schönmann: Was tut die asm für die Aufrechterhaltung des Regionalverkehrs?

Thomas Rufener: In erster Linie müssen wir unseren Job richtig machen. Das heisst, unsere Kundenleistung erbringen, die Infrastruktur gut unterhalten und zukunftsorientierte Konzepte entwickeln. Dazu kommt, dass wir an den richtigen Orten moderat wachsen wollen.

Fredy Miller: Wir haben in den vergangenen Jahren nicht die gleichen Wachstumsraten wie die grossen Städte der Schweiz verzeichnet. Aber wir wachsen kontinuierlich. Unser Einzugsgebiet entwickelt sich ständig und viel Neuzuzüger, junge Familien, steigen auf den öffentlichen Verkehr um. Die Schweiz verfügt über eine hervorragende öV-Abdeckung und wir sind Teil dieses Systems.

Fredy Miller: Frau Hess, Frau Schönmann, wie nehmen Sie die asm als Firma und Arbeitgeber wahr?

Sybille Schönmann: Die asm ist ein zielstrebig, moderner und freundlicher Partner.

«Ich wünsche mir, dass unser Dorf auch in Zukunft so gut ins asm Angebot eingebunden bleibt.»

Sybille Schönmann

Sandra Hess: Als sehr dynamisches und ideenreiches Unternehmen, das sich auch für die Anliegen unserer Gemeinde ernsthaft interessiert. Ausserdem habe ich immer wieder mit sehr kompetenten und offenen Menschen zu tun.

Sybille Schönmann: Wie bringen Sie die Bedürfnisse von Stakeholdern, Mitarbeitenden, Behörden und Kunden unter einen Hut?

Thomas Rufener: Wir gestalten kooperative Prozesse, in denen wir den Bahn- und Busbetrieb erklären, die technischen Grenzen aufzeigen und Verständnis abholen. Manchmal braucht es Zeit und persönliches Engagement, um Kontakte zu den Menschen herzustellen. Der Umgang mit allen Partnern ist uns dabei enorm wichtig.

den Verkehrsträger auswählen – nämlich das Transportmittel, das uns innert nützlicher Frist verlässlich von A nach B bringt.

Sybille Schönmann: Ich entscheide jeweils situationsbedingt, was für mich gerade passt. Das ist ein Privileg und ein grosses Glück zugleich.

Thomas Rufener: So zum Schluss haben Sie noch einen Wunsch in Bezug auf die asm frei ...

Sandra Hess: Ich wünsche mir, dass die asm so offen und nahbar bleibt. Und dass sie den Dialog weiterhin pflegt. Damit wir alle Herausforderungen gemeinsam angehen können.

Sybille Schönmann: Ich wünsche mir eine weiterhin gute Zusammenarbeit – und dass unser Dorf auch in Zukunft so gut ins asm Angebot eingebunden bleibt.

«Wir nehmen alle Anliegen ernst und prüfen diese innert kurzer Frist.»

Fredy Miller

Fredy Miller: Wir bewegen uns sehr nahe an der Bevölkerung; wir pflegen guten Kontakt zu all unseren Gemeinden. Wir suchen den Kontakt und haben offene Türen. Anliegen nehmen wir ernst und prüfen diese innert kurzer Frist. Auch versuchen wir, für ein Bahnunternehmen möglichst rasch und unbürokratisch zu handeln.

Fredy Miller: Frau Hess, Frau Schönmann, was bedeutet für Sie Unabhängigkeit in Bezug auf den Verkehr?

Sandra Hess: Wir geniessen die grosse Freiheit und können uns jederzeit und je nach persönlichem Bedürfnis





**«Das Schönste ist, wenn alle
Zahnräder ineinandergreifen
und wir miteinander verbun-
den sind.»**

Heiko Müller, Cargo-Kunde

165 Mitarbeitende wurden im Februar 2019 mit Warnkleidung und Arbeitsbekleidung nach neuer internationaler Norm EN ISO 20471 ausgestattet.

Seit April 2019 sind neue Reisebusse der asm im Einsatz. Die längste zurückgelegte Strecke eines solchen Reisebusses beträgt **5028 km** auf einer Rundreise nach Island.

Das erste Refit-Fahrzeug der asm ist seit März 2019 im Regelbetrieb. Der Umbau für ein Refit dauert zwischen **acht und zehn Monaten**.

Eine Qualitätsmessung hat ergeben, dass die Fahrgastinformation Bahn im Jahr 2019 zu **94,48 %** positiv wahrgenommen wurde. Aufgrund der laufenden Erneuerungen des Rollmaterials wird dieser Wert voraussichtlich in Zukunft steigen.

Am 4. Mai 2019 besuchten **ca. 2000 Gäste** den Tag der offenen Tore im Buszentrum Herzogenbuchsee.

Das Moosrigger-Rätsel wurde im August 2019 laciert. Bis Ende Jahr erfreuten sich **186 Personen** an diesem Angebot.

Alle asm Mitarbeitenden leisteten 2019 insgesamt **440 000 Arbeitsstunden**.

Im Jahr 2019 hat die asm entschieden, ab 2021 besonders ökologisch unterwegs zu sein: Die elektrische Energie wird mit einem Zertifikat von **«Wasserkraft Schweiz, erneuerbar / CO₂ neutral»** bezogen.

Mit den 2019 abgeschlossenen Projekten sind **80 %** der asm Bahnhöfe und -Haltestellen barrierefrei.

CHF 35 900 investierte die asm 2019 in Gesundheit, Bewegung und Wellness sowie in die Ernährung von Mitarbeitenden. Dank dem Projekt «Ladestation» wird Mitarbeitenden ein Betrag von CHF 300 für Fitnessabos, Massagen etc. zugesprochen.

660 Bewerbungen

sind 2019 bei der asm eingetroffen.

2019 war ein starkes Planungsjahr für die asm. **Zehn** grössere Infrastrukturprojekte wurden in der Planungsphase vorangetrieben.

Insgesamt sind **97,3 %** aller asm Züge und **92,5 %** aller asm Busse 2019 pünktlich angekommen.

Im Dienste der Öffentlichkeit

Bei der Bestellung von Rollmaterial richtet die asm den Blick in die Zukunft. Die kontinuierliche Zunahme der Fahrgastfrequenzen hat Einfluss auf den Rollmaterialbestand; dies zeigte sich auch im vergangenen Jahr. Der Leiter Rollmaterial und Technik, Daniel Fankhauser, erzählt, wie das Prozedere einer Beschaffung von neuem Rollmaterial aussieht, welche Vorgaben dabei beachtet werden müssen, was mit alten Kompositionen passiert und wie sich die asm mit anderen Bahnen und Lieferanten austauscht.

«Oft ist es eine Gratwanderung zwischen der strategischen Zukunftsplanung und dem Augenmerk auf die aktuellen Bedürfnisse»

Rollmaterial im Fokus

Bei der Bestellung von neuem Rollmaterial gilt es, unterschiedliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Die asm hat sich dabei an den Anforderungen der Auftraggeber zu orientieren. «Die Kantone sind für die Bestellung des Fahrplanangebotes zuständig; ein Zug soll beispielsweise im Viertelstundentakt von A nach B fahren», erläutert Daniel Fankhauser. Weitere wichtige Aspekte sind Nachfrageentwicklung und Fahrgastfrequenzen. «Oft ist es eine Gratwanderung zwischen der strategischen Zukunftsplanung und dem Augenmerk auf die aktuellen Bedürfnisse», so der Leiter Rollmaterial und

Technik. Zusätzlich gilt es die gesetzlichen Vorgaben wie zum Beispiel die Brandschutznormen sowie den Komfortanspruch der Fahrgäste (z.B. Klimaanlage) einzubeziehen – eine anspruchsvolle Aufgabe.

Grundlage für die Bestellung von neuem Rollmaterial ist das mittel- und langfristige Angebotskonzept. «Daraus erarbeiten wir eine konkrete Rollmaterialstrategie inklusive Fahrplanentwurf, diskutieren verschiedene Szenarien und beschäftigen uns mit den Anforderungen an die Anschlusssicherung», konkretisiert Daniel Fankhauser. Hieraus ergibt sich der Bedarf an neuem Rollmaterial. Anschliessend braucht es eine Vorfreigabe durch Bund und Kantone. Entsprechend erfolgt eine öffentliche Ausschreibung. «Ist der Vergabeentscheid gefällt, wird das Projekt von einem Projektteam in Angriff genommen. Hinterher folgen die Schritte Werkabnahme, Inbetriebnahme, Einführung und Schulung der Mitarbeitenden», schildert der Leiter Rollmaterial und Technik den Ablauf.

Die Zunahme der Fahrgastfrequenzen und die langfristige Zukunftsausrichtung veranlassten die Aare Seeland mobil AG im vergangenen Jahr zur Erweiterung der Fahrzeugflotte: Drei zusätzliche Gelenktriebzüge des Typs GTW Be 2/6, 511–513, gingen in Betrieb. Die Inbetriebnahme dieser Züge ermöglicht asm, eine einheitliche Flotte bis ca. 2033 zu betreiben, ehe dann eine komplette Flottenerneuerung vorgenommen wird. «Dadurch müssen wir in den kommenden Jahren nicht einzelne Triebzüge zusätzlich beschaffen und wir können Kosten sparen», klärt Fankhauser auf.

Zugkompositionen auf dem Abstellgleis

Die Nutzungsdauer einer Zugkomposition beträgt ca. 40 Jahre. Während dieser Zeit müssen verschiedene darin verbaute Systeme ersetzt werden. Zum Vergleich: Fahrgastinformationssysteme haben eine Nutzungsdauer von ca. 12 Jahren, die Traktionselektronik wird nach rund



«Dies hat zur Folge, dass funktionierende Systeme aufgrund von fehlendem Ersatzmaterial vorzeitig ersetzt werden müssen»

20 Jahren ersetzt. Die Fahrwerke werden periodisch revidiert und die Wagenkasten nach rund 20 Jahren aufgefrischt und neu lackiert.

Die begrenzte Verfügbarkeit von Ersatzteilen für die verbauten elektronischen Komponenten stellt eine grosse Herausforderung dar. Die geforderte Nutzungsdauer überschreitet oftmals die Verfügbarkeit auf dem Markt. «Dies hat zur Folge, dass funktionierende Systeme

aufgrund von fehlendem Ersatzmaterial vorzeitig ersetzt werden müssen», führt Daniel Fankhauser aus.

Was passiert mit dem Rollmaterial, das nicht mehr benötigt wird? Es kommt vor, dass ältere Züge zwar noch über längere Zeit fahrtüchtig wären, aber aufgrund der steigenden Anforderungen aus dem Verkehr gezogen werden müssen. Für den Notfall hält die asm jedoch noch ältere Triebwagen einsatzbereit. Obwohl diese noch fahrtüchtig sind, kommen sie nur im Ausnahmefall zum Einsatz. Nicht mehr eingesetztes Rollmaterial wird verschrottet oder gelegentlich an Vereine oder Privatpersonen veräussert. «Vor kurzem haben wir einen alten Personenwagen an einen Kleingewerbler aus der Region Schaffhausen vermacht. Dieser verwandelt den Wagen nun in einen privaten Partyraum», erzählt Fankhauser.

Freundschaftliches Miteinander

Die Aare Seeland mobil AG arbeitet eng mit anderen Bahnunternehmen zusammen. «Wir pflegen gute Beziehungen zu unseren Mitbewerbern, vor allem zu den übrigen Meterspurbahnen in der Schweiz. Sei dies bei der Beschaffung von Rollmaterial oder bei der Suche

nach geeigneten Ersatzkomponenten», schildert Daniel Fankhauser. Auch die Zusammenarbeit mit den Lieferanten basiert auf gegenseitigem Vertrauen. «Wir sind auf die Zuverlässigkeit und die hohe Qualität der Lieferanten angewiesen; sie sind ein wichtiger Bestandteil der Leistungsfähigkeit von asm», erklärt der Leiter Rollmaterial und Technik zum Schluss.

«Wir sind auf die Zuverlässigkeit und die hohe Qualität der Lieferanten angewiesen; sie sind ein wichtiger Bestandteil der Leistungsfähigkeit von asm»





«Ich nehme mir ab und zu die Freiheit, eine alternative Route zu wählen.»

Isabelle Müller, Kundin Reisezentrum

REISEN

«Wir gehen so gut wie möglich auf die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen ein.»

Die asm übernimmt in Sachen Barrierefreiheit eine Vorreiterrolle. Heute sind bereits knapp 80 Prozent der asm Bahnhöfe und -Haltestellen hindernisfrei. Reisende im Rollstuhl sowie Geh- und Sehbehinderte können dadurch selbstständig, ohne fremde Hilfe, ein- und aussteigen. Projektleiterin Iris Richter-Braun-eck erzählt im Interview, welche Faktoren bei der Planung zu beachten sind, welche Projekte 2019 erfolgreich umgesetzt wurden und wie der Austausch mit Behindertenorganisationen aussieht.

Wann ist ein Bahnhof barrierefrei?

«Massgebend ist, dass die mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Fahrgäste das Perron hindernisfrei und autonom erreichen können. Im Rollstuhl reisenden Personen muss beispielsweise ein stufenfreier Ein- und Ausstieg ermöglicht werden. Neben den Perronerhöhungen funktionieren auch Lösungen mit Rampen oder Liften. Für blinde und sehbehinderte Personen müssen taktil-visuelle Markierungen vorhanden sein, um ihnen die Orientierung zu erleichtern und ihre Sicherheit zu erhöhen. Wir halten uns dabei strikt an die bestehenden Normen und Vorschriften zum Thema Barrierefreiheit.»

«Im Rollstuhl reisenden Personen muss ein stufenfreier Ein- und Ausstieg ermöglicht werden.»

Welches sind die grössten Herausforderungen bei der Erstellung?

«Wir haben ein Konzept für die Ausstattung von hindernisfreien Bahnhöfen erstellt. Grundsätzlich versuchen wir dieses immer anzuwenden. Dennoch gilt es, jede Haltestelle individuell zu betrachten. Lage, Erreichbarkeit und Personenaufkommen sind nämlich überall verschieden. Deshalb ist es wichtig, auf die unterschiedlichen Gegebenheiten einzugehen und eine optimale Lösung zu erarbeiten. Aus technischer Sicht ist es nicht überall möglich, über die gesamte Länge des Perrons einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu bauen. Das heisst, dass an Haltestellen, wo ein Komplettumbau des Perrons nicht möglich ist, eine Teilerhöhung umgesetzt wird. Aus diesem Grund werden die Haltepunkte an allen Haltestellen so platziert, dass immer eine Zugtüre genau auf den für Rollstühle markierten Punkt trifft – eine anspruchsvolle Aufgabe.»

«Es ist wichtig, auf die unterschiedlichen Gegebenheiten einzugehen und eine optimale Lösung zu erarbeiten.»

Wie sehen die Ablauf-Eckpunkte eines solchen Projekts aus?

«In einer Vorstudie zum Umbau einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofs analysiert der Projektleiter die Rahmenbedingungen rund um die technischen Anforderungen an Gleis- und Perronanlagen und ein Projektplan wird ausgearbeitet. Falls nötig, wird zuerst der Grunderwerb geklärt. Es folgt die Kontaktaufnahme mit den direkt betroffenen Anwohnern, ehe das Projekt bei der Ge-



Bildaufnahme während der Bauphase ohne taktil-visuelle Sicherheitslinien

meinde und dem Kanton vorgestellt wird. Gibt es Anregungen oder Wünsche betreffend Drittprojekte – beispielsweise Projekte rund um das Bauprojekt – versuchen wir, so gut wie möglich darauf einzugehen und diese in das Hauptprojekt einzubinden. Sind diese Schritte erfolgreich abgeschlossen, folgt die Einreichung des Plangenehmigungsverfahrens beim Bundesamt für Verkehr. Je nach Grösse des Projekts dauert es zirka ein bis zwei Jahre bis zur Genehmigung.»

Welche Projekte konnten 2019 erfolgreich umgesetzt werden?

«Im vergangenen Jahr wurden die Haltestelle Hardmumenthal in Aarwangen, die Haltestelle Ins-Dorf mit einer Teilerhöhung sowie die Endhaltestelle Ins durch eine Totalsanierung umgebaut – alle drei sind nun hindernisfrei. Bei der Letzteren haben wir das Platzangebot im Perron- und Zugangsbereich erweitert, eine Perronerhöhung auf der gesamten Länge durchgeführt und taktil-visuelle Linien angebracht. Überdies wurden Fahrgastinformationssystem und Überkopfanzeige erweitert.»

Tauschen Sie sich mit Behindertenorganisationen aus?

«Ja, wir stehen beispielsweise in regelmässigem Kontakt mit Procap, dem schweizweit grössten Mitgliederverband für Menschen mit Behinderungen. Auch mit dem Dachverband der Behindertenorganisationen der Schweiz tauschen wir uns regelmässig aus. Nur so können wir optimal auf die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen eingehen. Es freut uns folglich sehr, dass die Rückmeldungen zu den bisher realisierten Bahnhöfen durchwegs positiv sind.»

«Je nach Grösse des Projekts dauert es zirka ein bis zwei Jahre bis zur Genehmigung.»

AG FLUMENTHAL
vision
anierung Heizung
Metallbau

4021 Achsen SE
www.flumenthal.ch

Zertifiziertes Management
system ISO 9001:2008

112c

STADLER

**«Ich komme stets staufrei und
pünktlich vorwärts – ohne
dass ich mich um den Verkehr
kümmern muss.»**

Hanspeter von Flüe, Bahnkunde

Übersicht wesentliche Projekte

Projektbezeichnung	Projektstand	Realisation
BehiG ² Haltestelle Ins	Abschluss	2019
BehiG ² Haltestelle Ins Dorf	Abschluss	2019
Fahrbahnerneuerung Buchägerten–St. Urban	Ausführung	2019/2020
Sanierung Knoten Hinteres Riedholz mit AVT ⁴	Ausführung	2020
Sanierung Bahnübergang Brunnacker Mörigen mit OIK III ³	Ausführung	2020
Totalsanierung Oberbipp–Oberbipp Industrie	Ausführung	2020/2021
Totalsanierung Grubenstrasse – Weiche 46, Langenthal	PGV ¹	2020
Ersatz Brücke Anschlussgleis Hardwald Langenthal	PGV ¹	2020
BehiG ² Haltestelle Nidau Beunden	PGV ¹	2020
Sanierung Bahnübergang Rütihof Bannwil mit Kurvenstreckung mit OIK IV ³	PGV ¹	2021
Totalsanierung Bahnhof Lattrigen	Bauprojekt/PGV ¹	2021/2022
Totalsanierung Bahnhof Nidau	Bauprojekt/PGV ¹	2021/2022
Verkehrssanierung Aarwangen (Langenthal–Bannwil) mit OIK IV ³	Bauprojekt	2026/2027
Totalsanierung Ins Dorf–Ins	Bauprojekt	2021
Totalsanierung Nidau Beunden–Ipsach	Bauprojekt	2021
Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse (Solothurn Baseltor–St. Katharinen) mit AVT ⁴	Vorprojekt	2023/2024
Totalsanierung Gerolfingen–Täuffelen	Vorprojekt	2023/2024
Totalsanierung Scharnageln–Niederbipp Bahnhof	Vorprojekt	2024/2025
Totalsanierung Bahnhof Brüttelen	Vorprojekt	2025/2026
Totalsanierung St. Urban	Studie	2025/2026
Totalsanierung Bei den Weihern–Riedholz	Studie	2025/2026

¹ Plangenehmigungsverfahren

² Behindertengleichstellungsgesetz

³ Oberingenieurkreis (Tiefbauamt des Kantons Bern)

⁴ Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn

Von Täuffelen und Langenthal aus die Welt erobern.

Eine Reise vom Seeland ins Oberaargau zeigt: Die grosse weite Welt liegt näher, als man denkt. Zu Besuch in den asm Reisezentren bei Franziska Meer in Täuffelen und Bettina Zoller in Langenthal.



Franziska Meer (sitzend) liebt die Abwechslung.



Täuffelen 47° 4' 0" N, 7° 12' 0" O

Schon der Name verleitet einen zu purer Reiselust: Franziska Meer. Die Realität im Reisezentrum Täuffelen sieht dann aber durchaus ein bisschen anders aus: «Die Mehrheit unserer Kunden kaufen ein Bahnticket fürs In- oder Ausland», verrät die 56-jährige Bahnfachfrau. Und ergänzt: «Hier kommen viele ältere Menschen vorbei – auch weil sie mit dem Ticketautomaten nicht zurechtkommen – geschweige denn mit den modernen Hilfsmitteln wie der SBB App ...»

Allerdings hat Franziska Meer erfreulicherweise auch mit der jüngeren Generation regelmässig Kontakt. «Sie schauen oftmals vorbei, um einen kurzen Schwatz zu halten, sich rasch auszutauschen oder ganz einfach weil sie lieber direkt an den Schalter kommen, um ihr Ticket oder Abonnement zu lösen.» Die kommunikative Bernerin, die heute im nahe gelegenen Seeland in Sutz lebt, liebt die täglichen Begegnungen mit Menschen aller Art. Sie weiss, dass man sich hier auch mal etwas Privates erzählt, und sie schätzt, dass sie sich dafür auch Zeit neh-

men darf. «Bei uns gibt's ganz sicher keine Massenabfertigung», lacht sie.

Jetzt springt sie kurz auf und bedient das Funkgerät. Ein Manöver mit einem Kieszug muss abgewickelt werden. Franziska Meer taucht in eine andere Welt ein. Souverän dirigiert sie den Zug, gibt Anweisungen und spricht sich gleichzeitig noch mit ihren beiden anderen Kollegen am Bahnschalter Täuffelen ab. «Ich liebe die Variationen meines Jobs und kümmerge mich deshalb auch mal gerne um den Fahrdienst. Vielseitigkeit, Abwechslung, Verantwortung übernehmen – das sind alles Dinge, die mir nicht nur behagen, sondern auch liegen», schwärmt sie.

«Bei uns gibt's ganz sicher keine Massenabfertigung.»

Franziska Meer



Der Standort Täuffelen passt bestens zu ihr: Züge manövrieren, am Schalter Kunden beraten, eine Reise verkaufen – hier ist immer etwas los. «Zuerst kreuzen sich die Personenzüge, dann spreche ich mich mit den Sicherheitswärtern ab und kurze Zeit später beraten wir eine Gruppe Reisender, die ein Arrangement nach Amsterdam buchen wollen», erzählt Franziska Meer enthusiastisch. «Am liebsten verkaufe ich komplexe Bahnreisen, etwas Kniffliges wie Reisen nach Hamburg oder Dresden inklusive Programm und Unterkunft. Kürzlich durfte ich für eine Gruppe sogar eine umfassende Zugreise nach Budapest organisieren. Das war sehr anspruchsvoll.»

«Ich liebe die Variationen meines Jobs und kümmere mich deshalb auch mal gerne um den Fahrdienst.»

Franziska Meer

Und wenn sie mal nicht mehr weiter weiss, zieht Franziska Meer den Telefonjoker. «Meine Kolleginnen und Kollegen im Reisezentrum Nidau kennen die ganze Welt und verfügen alle über eine riesengrosse Erfahrung. Oder wenn es Komplikationen im Fahrdienst gibt, tausche ich mich mit den Leuten in Niederbipp aus.» Sie schätzt den

Austausch, das Einander-Helfen und -Unterstützen. Auch ihre Flexibilität. «Ich bewege mich unabhängig und habe ein variantenreiches Pensum. Manchmal nehme ich mir vier Tage nacheinander frei und kann spontan verreisen. Das schätze ich sehr.»

«Hier kommen viele ältere Menschen vorbei – auch weil sie mit dem Ticketautomaten nicht zurechtkommen.»

Franziska Meer

Langenthal 47° 12' 55" N, 7° 47' 20" O

Durch die Stammregion der asm geht's weiter nach Langenthal – zuerst mit der Bahn nach Biel, danach von Solothurn mit dem Bippelisi über Wiedlisbach nach Langenthal und von dort direkt ins asm Reisezentrum an die Langenthaler Marktgasse. Und damit ins Reich von Bettina Zoller. Mitten in der Altstadt betreut die Einheimische zusammen mit ihrem Team ganz Langenthal und berät ihre Kunden mit Fahrplanauskünften, bei Abo-Erneuerungen und speziellen Ferienwünschen. «Zu uns kommt alles von Alt bis Jung – sie fragen nach Reisetrends, Familien- und Badeferien, Ausflugszielen oder auch mal nach ganz speziellen und teils ausgefallenen Feriendestinationen. Unsere Arbeit in diesem Bereich ist der beste Beweis, dass man lange nicht alles online bucht», zeigt sich Bettina Zoller zufrieden und zu Recht auch ein bisschen stolz.

Auch während unseres Besuchs statten dem asm Reisezentrum die verschiedensten Menschen mit den vielfäl-



tigsten Bedürfnissen einen Besuch ab. Bettina Zoller und ihr Team buchen auch mal komplexere Reisen wie beispielsweise Inselkombinationen in Thailand, Australien mit dem Camper oder Interrail über den gesamten europäischen Kontinent. «Manche haben auch schlechte Erfahrungen mit ihren Buchungen im Internet oder mit selbst gebuchten Flugtickets gemacht – die kommen dann gerne wieder zu uns zurück», sinniert die Mitarbeiterin des asm Reisezentrums.

«Unsere Arbeit ist der beste Beweis, dass man lange nicht alles online bucht.»

Bettina Zoller

Am meisten verkaufen Zoller und ihre drei Arbeitskolleginnen Städtereisen (im Frühling), Badeferien (im Sommer) und Ausflüge – zum Beispiel in den Zürcher Zoo,



Bettina Zoller (links) weiss, wo man sich am besten erkundigt.

mit dem Glacier- oder Bernina-Express oder aufs Jungfrauoch. Am liebsten aber verkauft Bettina Zoller Reisen an Orte, die sie persönlich kennt. «Zum Beispiel Safaris in Kenia oder Tansania, Australien-Reisen oder Kreta: Hier kann ich so richtig aus dem Nähkästchen plaudern und persönliche Tipps geben.» Die verrücktesten Reisen, die sie je buchte, waren eine Expedition mit verschiedenen Routen auf den Kilimandscharo, eine Reise mit dem Postschiff in die Südsee oder eine Kreuzfahrt für dreieinhalb Monate rund um die Welt.

«Manche machen auch schlechte Erfahrungen im Internet – die kommen gerne wieder zurück.»

Bettina Zoller

Der Job von Bettina Zoller ist nicht nur hinsichtlich Destinationen ein vielfältiger – sie und ihr Team müssen in verschiedensten Gebieten anspruchsvolle Probleme lösen: Sei es bei einem Abo-Vergleich, bei administrativen Herausforderungen wie Visa, speziellen Mahlzeiten auf Flugreisen oder dem Verbot der Einfuhr von Lebensmitteln. «Unsere Aufgabe ist es, vorzudenken und Eventualitäten mit einzubeziehen. Dabei haben wir eine grosse Verantwortung, denn ein Kunde tätigt meistens nur eine grössere Reise pro Jahr – am schönsten ist es, wenn jemand zurückkehrt, um ein weiteres Arrangement zu buchen und mit leuchtenden Augen von der letzten Reise erzählt», so Zoller.



Der grosse Vorteil des asm Reisezentrums ist seine Unabhängigkeit. «Wir haben Verträge mit allen Reiseanbietern der Schweiz und verfügen somit immer über das beste Angebot zum besten Preis», erklärt Bettina Zoller. Zum Schluss weist die Reisespezialistin noch darauf hin, dass sie und ihr Team nicht nur zahlreiche Destinationen im Ausland sehr gut und aus eigener Erfahrung kennen, sondern auch in heimischen Gefilden Experten sind: «Wir kennen die besten Ausflugsziele, Wanderungen, Restaurants, Hotels usw. in der Schweiz. Wir wissen, auf was es bei Reservationen ankommt und verraten Geheimtipps – natürlich auch in der asm Stammregion ...»

**«Ich liebe es, mich bequem
und flexibel treiben zu lassen
und dabei spontane Entschei-
dungen zu treffen.»**

Sabrina Meyer, Bahnkundin



Der (Un-)Erkannte

Wie sieht eigentlich ein typischer Fahrausweiskontrolleur aus? Spielt es eine Rolle, ob man schon von Weitem erkannt wird? Welches ist die faulste Ausrede? Unterwegs mit Walter Müller, einem Kontrolleur, der mehr ist als das und noch viel mehr zu erzählen hat.



Herzogenbuchsee Friedhof. Walter Müller ist heute als Fahrausweiskontrolleur unterwegs. Es ist bitterkalt, die eisige Bise bläst einem ins Gesicht und lässt hoffen, dass der Bus in Richtung Langenthal pünktlich hier Halt macht. Doch der Wind und der Frost kümmern Walter Müller nicht. Der Seeländer hat sich entsprechend warm angezogen. An der Haltestelle verbirgt er sich nicht etwa hinter einer Tafel oder einem Baum, sondern steht gut sichtbar am Strassenrand. «Es gibt keinen Grund, sich zu verstecken – ich kann mich schliesslich sehen lassen, oder ...» flachst er.

Müller ist weit mehr als nur ein Kontrolleur. «Ich arbeite noch im Fahrdienst und als Busfahrer». Langweilig wirds ihm also mit Sicherheit nicht so schnell. Kein Wunder liebt er es, hier einzuspringen und da auszuhelfen. «So bleibe ich in einem gewissen Mass unabhängig und kann mich immer wieder einbringen – auch etwa bei Notfällen.»

«Manchmal ergeben sich richtig gute Gespräche.»

Der Bus hält. Müller ist heute alleine unterwegs – aus Kapazitätsgründen, denn reine Kontrolleurenteams existieren bei der asm nicht. «Vielfach sind wir aber auch im Zweierteam im Einsatz und das ist besser so. Denn die Hemmschwelle liegt deutlich tiefer, wenn man als Einzelner die Fahrausweise überprüft.» Die Kontrolle auf der Linie ist heute eine Routineangelegenheit. Hier ein freundliches Nicken, da ein paar nette Worte. «Das gehört dazu – manchmal ergeben sich richtig gute Gespräche. Ich bin seit Jahren im öffentlichen Verkehr unterwegs; da kennt man sich mehrheitlich», zieht Müller ein grundlegend positives Fazit seiner Arbeit als Kontrolleur.

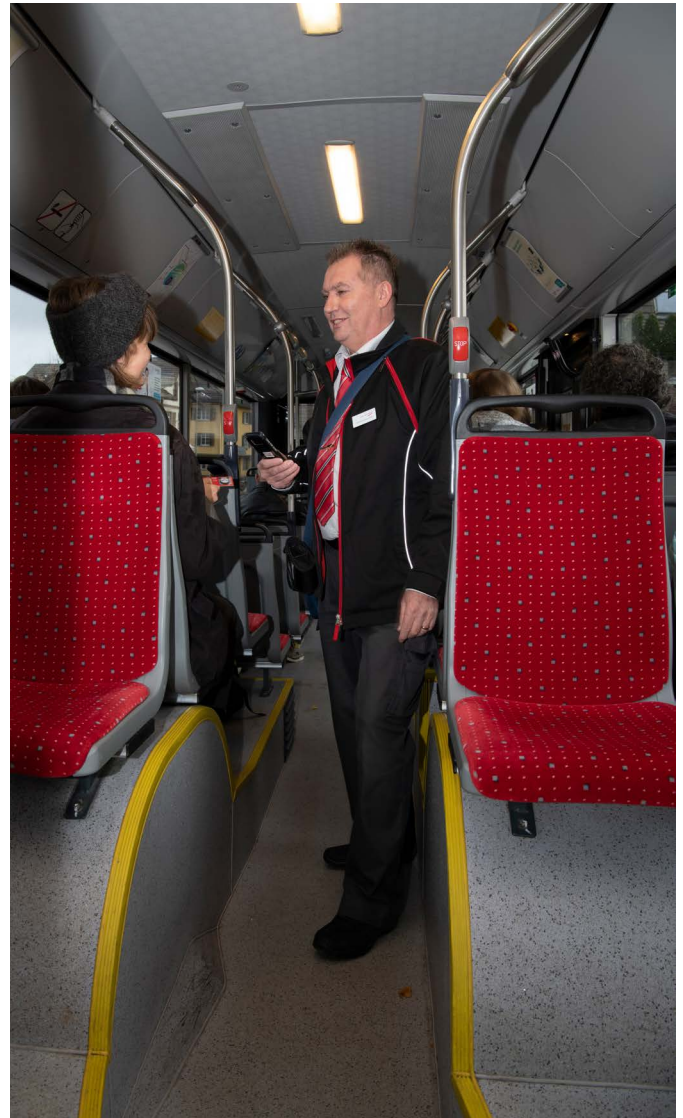
Schwierige Situationen gibt es natürlich immer wieder. «Es gibt Fahrgäste, die haben einfach kein Verständnis, dass sie kontrolliert werden. Im schlimmsten Fall müssen wir halt die Polizei rufen.» Etwas, das schon mehrmals vorgekommen ist, den erfahrenen Walter Müller aber nicht aus der Bahn wirft. «Sobald ich meine Uniform zu Hause abgelegt habe, tauche ich in eine andere Welt

ab», erklärt er gelassen. Und ergänzt: «Wenn jemand kein gültiges Ticket hat, ist das nicht mein Problem.»

Bützberg Käserei. Hier steigen wir aus, um auf den Bus aus der Gegenrichtung zu warten. Eine der grössten Herausforderungen im Job sind die Vorurteile. Der Punk, die Frau mit Piercing, der brave Schüler oder der seriöse Geschäftsmann – alles sind sowohl potenzielle Reisende ohne gültigen Fahrausweis als auch GA-Besitzer. «Kürzlich hielt mir ein voll tätowierter Typ sein GA unter die Nase und sagte, dass ich damit wohl nicht gerechnet habe und grinste frech dazu.» Walter Müller ist beim Einsteigen in den Bus immer neutral. «Nach so langer Zeit gelingt mir das mittlerweile auch», sagt er nicht ohne Stolz.


«Sobald ich meine Uniform zu Hause abgelegt habe, tauche ich in eine andere Welt ab.»

Jetzt geht's zurück nach Herzogenbuchsee. Routiniert kontrolliert Müller die Fahrgäste – auch auf dieser Strecke sind keine Reisende ohne gültigen Fahrausweis unterwegs. «Zum Glück, denn Zuschläge verteilen ist ja nichts Lustiges.» Walter Müller ist froh, dass die meisten Vergehen sachlich abgehandelt werden können. Denn eines kommt für ihn keinesfalls in Frage: Jemanden laufen lassen. Walter Müller verlässt sich bei seinen Entscheiden meistens auf sein Bauchgefühl. Die faulen oder manchmal auch kreativen Ausreden wie «Ich hatte keine Zeit zu lösen» oder «Ich habe normalerweise ein



GA» kennt er zur Genüge. In solchen Situationen bleibt er ganz einfach ruhig und gelassen. Das hat er in den vergangenen 30 Jahren gelernt. Mittlerweile sind wir am Ziel angelangt. Herzogenbuchsee Bahnhof – bitte alle aussteigen.

«Zuschläge verteilen ist nichts Lustiges.»



**«Ich kann in meinem Leben
machen, was ich will. Das
gilt auch für meine Ferien-
pläne.»**

Bruno Stauffer,, ReiseCAR-Kunde

Dienstjubiläen

Name	Dienstjahre
Hans-Rudolf Moser	40
Stephan Bienz	35
Markus Flück	30
Walter Müller	30
Gilbert Roth	30
Heinz Schär	30
Bernhard Hänni	25
Monika Marti	25
Daniel Müller	25
Hanspeter Pizzato	25
Beat Jakob	20
Wilhelm Seematter	20
Rudolf Sommer	20
Margrit Streit	20
Thomas Aeschbacher	15
Patric Baillif	15
Alain Friedli	15
Violetta Roseng	15
Stefan Trösch	15
Walter Wegmüller	15
Pia Beyeler	10
Adrian Kellerhals	10
Marcel Kläfiger	10
Patric Meienhofer	10
Fredy Miller	10
Yolanda Rihs	10
Christian Schneider	10
Sven Wiedemann	10

Pensionierungen

Name	Pensionierung
Ernst Zigerli	31.01.2019
Rudolf Liechti	30.04.2019
Marcel Tröhler	30.04.2019
Paul Amsler	31.07.2019
Alfred Hirschi	31.07.2019
Theodor Tschanz	31.08.2019
Peter Wilhelm	31.08.2019
Hans-Ulrich Grädel	30.09.2019
Ernst Hirschi	16.10.2019

«Es lief alles wie am Schnürchen.»

Als Leiter der Projektteilung orchestrierte und verantwortete Martin Mühlethaler die Totalsanierung der Bahnstrecke Buchägerten (Roggwil)–St. Urban. Ein persönlicher Rückblick.

Grund für die Erneuerung

«Wir mussten auf dem Abschnitt zwischen Buchägerten und St. Urban die überalterte Gleisanlage ersetzen. Vor allem, weil der sogenannte Unterbau nicht mehr tragfähig und instabil war. Das Grundwasser, das sich unter dem Gleistrasse befindet, schwemmte kontinuierlich wichtiges, gleistragendes Unterbaumaterial weg. Dies löste mitunter einen erhöhten Unterhaltsaufwand in Form von Stopfarbeiten aus. Zeit also für eine Totalsanierung. Dieser Vorgang ist allerdings nichts Aussergewöhnliches, eine Totalsanierung ist so oder so und überall zirka alle 50 Jahre fällig. Im Seeland muss der Untergrund gar noch häufiger ersetzt werden, weil er dort teilweise aus Torf und Seekreide besteht und anfälliger ist als ein herkömmlicher Boden wie beispielsweise im Oberaargau.»



Streckenführung

«Der sanierte Bereich wurde hinsichtlich Streckenführung nicht verändert. Auch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf dieser Strecke bleibt mit maximal 80 km/h gleich. Wir fahren auf dem gesamten Netz nirgends schneller als 80 km/h.»

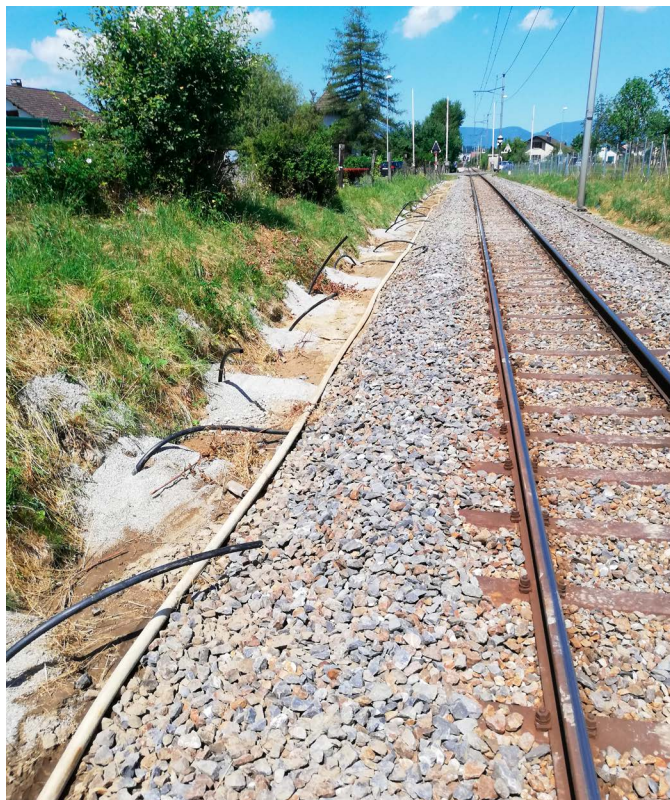
«Das Grundwasser schwemmte kontinuierlich wichtiges gleistragendes Unterbaumaterial weg.»

Unterbrüche

«Wir mussten zwei Unterbrüche meistern: Während der Grundwasserabsenkung bohrten wir alle fünf Meter ein Loch, um das Grundwasser herauszupumpen. Diese Arbeit verrichteten wir nachts – wir mussten die Strecke während einer Woche jeweils zwischen 20 Uhr und 5 Uhr morgens sperren und während dieser Zeit Bahnersatzbusse einsetzen. Der zweite Unterbruch betraf die zehn Tage zwischen dem 20. und dem 30. September letzten Jahres, als wir das gesamte alte Material entfernen mussten, neue Kabelkanäle installierten und den frischen Schotter aufschütteten.»

Bauetappen

«Die reine Bauzeit betrug vier Monate, das gesamte Projekt erstreckte sich über 18 Monate. Wir bauten in drei Etappen: Installation Grundwasserabsenkung, Inbetriebnahme der Anlage zur Grundwasserabsenkung und schliesslich der Totalumbau.»



Anforderungen

«Die grössten Herausforderungen waren die Grundwasserabsenkung sowie der Termindruck. Die Zeit war knapp berechnet, aber wir hatten glücklicherweise ideale Wetterbedingungen. Die Planer rechneten genau mit zehn Tagen Betriebsunterbruch – dies wurde auch gegenüber allen Seiten kommuniziert. Wir konnten den Terminplan schliesslich bis zur letzten Stunde einhalten. Die Strecke wurde pünktlich am 1. Oktober 2019 wieder freigegeben.»

«Die grössten Herausforderungen waren die Grundwasserabsenkung sowie der Termindruck.»

Jungfernfahrt

«Wir arbeiteten bis morgens um 4 Uhr, liefen alles nochmals ab und stiegen danach allesamt in den ersten ordentlich nach Fahrplan geführten Zug in den Führerstand, um bei der ersten Fahrt nach der Sanierung mit dabei zu sein. Danach fuhren wir voller Stolz und Freude nach Hause und legten uns schlafen... »

Kooperationen

«Die Kommunikation spielte bei der Totalsanierung eine entscheidende Rolle. Zuerst holten wir Planer und Geologen ins Boot, setzten uns mit den Gemeinde- und Kantonsbehörden an einen Tisch, beantragten das Projekt beim Bundesamt für Verkehr zur Bewilligung und setzten uns mit den Landeigentümern in Verbindung; mit Letzteren schlossen wir eine Vereinbarung über den Gebrauch des Landes ab. Nach Erhalt der Baubewilligung informierten wir die Anwohner über allfällige Lärmemissionen und publizierten das Projekt im Amtsblatt. Das lief alles reibungslos ab. Ebenso die Kooperationen mit den involvierten Baufirmen, den Planern, Geologen sowie allen betriebsinternen Fachdiensten. Letztlich kann man sogar sagen: Es lief alles wie am Schnürchen.»

Ausblick

«Das nächste Projekt betrifft die Erneuerung der Gleisanlagen beim Bahnhof Oberbipp, wo wir ein Dreischienengleis verlängern, den Bahnhof behindertengerecht umbauen und neue Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen installieren werden. Das Projekt ist für die nächsten 16 Monate terminiert. Im September kommt ein Bauvorhaben gleich bei uns an der Grubenstrasse beim asm Hauptsitz dazu: Hier wird der Streckenabschnitt vom Bahnübergang Grubenstrasse bis zur Weiche Nr. 46 totalsaniert. Im Juli 2020 sanieren wir in Riedholz im Kanton Solothurn zwischen Flumenthal und Riedholz in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn einen Strassenknoten mit Bahnübergang. Der Knoten Hinteres Riedholz gilt auf der Kantonsstrasse als Unfallschwerpunkt. Nun wird er ausgebaut und mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet, welche mit der Sicherungsanlage der Bahn bzw. der Schrankenanlage des Bahnübergangs gekoppelt ist. Im Weiteren wird die Gleisanlage in diesem Abschnitt totalsaniert und die Bahn damit zum besseren Schutz vor abirrenden Fahrzeugen mit einer Leitschranke von der Strasse getrennt.»

Optimal aufgestellt

Die Aare Seeland mobil AG misst der Corporate Governance und den sich daraus ergebenden Anforderungen an die Führung und die Organisation des Unternehmens im Interesse ihrer Anspruchsgruppen einen hohen Stellenwert bei. Zu den Anspruchsgruppen der Aare Seeland mobil AG zählen die Kundinnen und Kunden, der Bund, die Kantone Bern, Solothurn und Luzern, die Aktionäre, die Mitarbeitenden sowie die Öffentlichkeit und die Medien. Die nachfolgenden Informationen zeigen die wesentlichen Aspekte der Corporate Governance der Aare Seeland mobil AG auf.

Rechtsform und Aktionariat

Die Aare Seeland mobil AG ist eine privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft nach Art. 620 ff. OR mit Sitz in Langenthal. Zweck und Organisation von Aare Seeland mobil sind in den Statuten von 28. Juni 2011 festgelegt. Das Aktienkapital beträgt per 31.12.2019 CHF 10267 130 und ist eingeteilt in 1 026 713 Aktien mit einem Nennwert von CHF 10 je Aktie. Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber und sind vollständig liberiert. Gegenüber der Gesellschaft gilt als Aktionär oder Aktionärin, wer im Besitz der Aktie ist. Jede Aktie berechtigt an der Generalversammlung zu einer Stimme. Um ihre Mitgliedschaftsrechte ausüben zu können, müssen die Aktionäre der Meldepflicht gemäss Art. 697i OR nachkommen. Informationen zum genauen Vorgehen können via Website oder Sekretariat von asm bezogen werden.

Am Ende des Berichtsjahres setzte sich das Aktionariat wie folgt zusammen:

Aktionäre	Anteile
• Bund	36,23 %
• Kanton Bern	37,94 %
• Kanton Solothurn	3,36 %
• Gemeinden	12,47 %
• Private	9,12 %
• Eigene Aktien	0,88 %
Total	100,00 %

Generalversammlung

Oberstes Organ der Aare Seeland mobil AG ist die Generalversammlung. Sie wird ordentlicherweise einmal jährlich innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres durchgeführt. Die Einladung zur Generalversammlung erfolgt 20 Tage vor der Durchführung

und wird im Schweizerischen Handelsamtsblatt und in den Amtsblättern der Kantone Bern und Solothurn publiziert. Die Aufgaben und die Kompetenzen der Generalversammlung sowie die Mitwirkungsrechte der Aktionäre sind in den Statuten von asm geregelt. Diese können am Hauptsitz an der Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal, verlangt werden.

Verwaltungsrat

Dem Verwaltungsrat gehörten am Ende des Berichtsjahres neun Personen an. Alle Verwaltungsräte üben ein nicht exekutives Mandat aus, kein Verwaltungsratsmitglied gehört der Geschäftsleitung der Aare Seeland mobil AG an. Gemäss Statuten wird gestützt auf Art. 762 OR je ein Mitglied durch die Kantone Bern und Solothurn abgeordnet. Die übrigen Mitglieder werden durch die Generalversammlung jeweils für 4 Jahre gewählt. Eine Wiederwahl ist möglich.

Die Kompetenz für die Festsetzung der Entschädigungen liegt beim Verwaltungsrat. Die Gesamtsumme entspricht der Unternehmensgrösse und den fachlichen Anforderungen an den Verwaltungsrat. Ausserordentliche zeitliche Belastungen werden fallweise angemessen entschädigt. Im Berichtsjahr 2019 wurden Entschädigungen von insgesamt CHF 60 600 ausgerichtet. Die höchste Entschädigung in der Höhe von CHF 16 200 wurde an den amtierenden Verwaltungsratspräsidenten ausbezahlt.

Risikomanagement und IKS

Das Markt- und Wettbewerbsumfeld von Aare Seeland mobil ist stetigen Veränderungen unterworfen: Neue rechtliche und politische Rahmenbedingungen, technologischer Wandel sowie gesellschaftliche Veränderungen bergen neue Chancen, aber auch Risiken für das Unternehmen. Um diesen Risiken adäquat begegnen zu können, hat die Aare Seeland mobil AG in den letzten Jahren ein integriertes Risikomanagementsystem aufgebaut und umgesetzt. Mit diesem System sollen Risiken und Schwachstellen, welche die Unternehmensziele negativ beeinflussen können, frühzeitig erkannt und beurteilt werden. Auf dieser Risikobeurteilung aufbauend, werden Massnahmen zur Risikovermeidung und -minderung erarbeitet und umgesetzt. Der Verwaltungsrat ist dabei zuständig für die Festlegung der Richtlinien des Risikomanagements und überwacht deren Einhal-

tung. Die Umsetzung des Risikomanagementprozesses ist der Geschäftsleitung der Aare Seeland mobil AG übertragen. Sie informiert den Verwaltungsrat jährlich mit einem Bericht über die Risikosituation des Unternehmens. Das interne Kontrollsystem (IKS) der Aare Seeland mobil AG umfasst alle vom Verwaltungsrat und von der Geschäftsleitung angeordneten Massnahmen, die dazu dienen, den ordnungsgemässen Ablauf der betrieblichen Tätigkeiten zu gewährleisten. Die organisatorischen Massnahmen des IKS sind in die Prozessabläufe integriert und werden im Führungssystem der Aare Seeland mobil AG abgebildet. Die Geschäftsleitung und die Revisionsstelle berichten dem Verwaltungsrat jährlich über den Stand des internen Kontrollsystems.

Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung ist unter der Führung des Direktors im Rahmen der gesetzlichen, statutarischen und regulatorischen Bestimmungen für die Geschäfte der

Gesellschaft verantwortlich. Die Mitglieder der Geschäftsleitung werden durch den Verwaltungsrat gewählt.

Revisionsstelle

Die Revisionsstelle wird von der Generalversammlung für jeweils zwei Jahre gewählt. Für das Berichtsjahr 2019 übte die Treuhandgesellschaft Gfeller+Partner AG in Langenthal dieses Amt aus. Die Revisionsstelle führte ihre Arbeit im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den Grundsätzen des Berufsstandes aus.

Informationspolitik

Die Aare Seeland mobil AG pflegt eine offene Kommunikation mit allen Anspruchsgruppen. Dafür steht der Direktor als Ansprechpartner zur Verfügung. Der Geschäftsbericht wird sowohl in gedruckter als auch in elektronischer Form (im Internet unter www.asmobil.ch) publiziert.

Die Geschäftsleitung der Aare Seeland mobil



Sitzend, von links: **Simon Hänggi**, Leiter IT und Prozesse; **Nicola Bürgi**, Leiter Geschäftsbereich Infrastruktur / Leiter Bau; **Daniel Fankhauser**, Leiter Geschäftsbereich Rollmaterial und Technik; **Hanspeter Pizzato**, stv. Direktor, Leiter Finanzen
Stehend, von links: **Markus Flück**, Leiter Geschäftsbereich öV / Leiter Betrieb Bahn; **Fredy Miller**, Direktor; **Heinrich Matter**, Verkehrsplaner, Sicherheitsbeauftragter; **Kurt Rütimann**, Leiter Betrieb Bus

So sieht der Verwaltungsrat aus

Von links: Rick Straub, Martin Bütikofer, Thomas Rufener (Präsident), Matthias Gyga, Véronique Gigon, Barbara Schwickert, Rolf Riechsteiner, Kurt Fluri. Es fehlt Peter Haudenschild

Thomas Rufener, 1954

Präsident des Verwaltungsrats seit 2015, Mitglied des Verwaltungsrats seit 2007, Ablauf der Amtsdauer 2023

Ausbildung: Dipl. Ing. Agronom ETH

Berufliche Tätigkeit: Mitglied Grosser Rat Kanton Bern

Martin Bütikofer, 1961

Vizepräsident des Verwaltungsrats seit 2015, Mitglied des Verwaltungsrats seit 2010, Ablauf der Amtsdauer 2023 **Ausbildung:** Dipl. Wirtschafts- und Elektroingenieur **Berufliche Tätigkeit:** Direktor Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Kurt Fluri, 1955

Mitglied des Verwaltungsrats seit 2007, Ablauf der Amtsdauer 2023 **Ausbildung:** lic. iur., Rechtsanwalt und Notar **Berufliche Tätigkeit:** Stadtpräsident Solothurn, Nationalrat

Véronique Gigon, 1963

Mitglied des Verwaltungsrats und Vertrauensperson des Bundes seit 2019, Ablauf der Amtsdauer 2023

Ausbildung: lic. iur., Rechtsanwältin **Berufliche**

Tätigkeit: unabhängige Verwaltungsrätin

Matthias Gyga, 1966

Mitglied des Verwaltungsrats seit 2015, Ablauf der Amtsdauer 2023 **Ausbildung:** lic. oec.HSG **Berufliche Tätigkeit:** Leiter Ressourcen Programm SmartRail 4.0 SBB Infrastruktur, Gemeindepräsident Bellmund

Peter Haudenschild, 1968

Mitglied des Verwaltungsrats seit 2015, Ablauf der Amtsdauer 2023 **Ausbildung:** Eidg.Dipl. Zimmermeister **Berufliche Tätigkeit:** eigenes Holzbauunternehmen in Niederbipp

Rolf Riechsteiner, 1972

Vertreter des Kantons Solothurn, abgeordnet durch den Regierungsrat, Mitglied seit 2013 **Ausbildung:** Dipl. Kulturingenieur ETH **Berufliche Tätigkeit:** Mitglied Geschäftsleitung in Ingenieur- und Planungsbüro

Barbara Schwickert, 1964

Mitglied des Verwaltungsrats seit 2013, Ablauf der Amtsdauer 2023 **Ausbildung:** Kindergärtnerin und Hortleiterin, Nachdiplomstudium Management Non-profit-Organisationen **Berufliche Tätigkeit:** Gemeinderätin, Bau-, Energie- und Umweltdirektorin Stadt Biel

Rick Straub, 1976

Vertreter des Kantons Bern, abgeordnet durch den Regierungsrat, Mitglied seit 2019 **Ausbildung:** dipl. Wirtschaftsprüfer, lic.rer.pol **Berufliche Tätigkeit:** stellvertretender Generalsekretär und CFO der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern



«Im Zug kann ich Landschaften beobachten, lesen und mit Kollegen plaudern.»

Nick Lindt, Bahnkunde

Geschäftsentwicklung und Ausblick

Das Jahr 2019 war für die asm Gruppe insgesamt dank höherem Umsatz, aber auch höherem Betriebsaufwand, ein erfolgreiches. Die konsolidierten Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 4,4 Prozent auf CHF 64,5 Mio. Als Konzernergebnis resultierte noch ein Gewinn von CHF 0,2 Mio.

Zu diesem befriedigenden Ergebnis trugen wiederum sämtliche abteilungsberechtigten Sparten der Aare Seeland mobil AG bei. Unsere im Gruppenreisegeschäft tätige Tochtergesellschaft Erlebnis Schweiz AG schaffte es nicht, ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen. In einem zunehmend schwierigen Umfeld resultierte ein Verlust von CHF 49 000 (Vorjahr Gewinn von CHF 68 000).

Die Vorsorgeeinrichtung der Aare Seeland mobil AG erlebte renditemässig wieder einmal ein hervorragendes Jahr. Es wurde eine Rendite auf dem eingesetzten Kapital von 11,1 Prozent erzielt (Vorjahr minus 3,5 Prozent). Dadurch erhöhte sich der Deckungsgrad per 31.12.2019 von 107,1 auf 112,0 Prozent.

Kommentar zur Konzernrechnung

Die Konzernrechnung zeigt die konsolidierte Sicht auf die Aare Seeland mobil Gruppe, umfassend die Aare Seeland mobil AG, die Erlebnis Schweiz AG (Tochtergesellschaft zu 100 Prozent) sowie die anteiligen Beteiligungen an Bielersee Gastro AG, Biel, (43 Prozent) und EBB AG Engineering Bahn Bau, Liebefeld (20 Prozent).

Der Anteil der Aare Seeland mobil AG an der konsolidierten Bilanz beträgt mehr als 99 Prozent und derjenige am Betriebsertrag rund 97 Prozent. Für Erläuterungen zu den einzelnen Positionen von Bilanz und Erfolgsrechnung wird deshalb auf den Einzelabschluss der Aare Seeland mobil AG verwiesen.

Nach zwei erfolgreichen Jahren musste die Erlebnis Schweiz AG 2019 einen Taucher in Kauf nehmen. Trotz Konzentration auf Produkte, welche die Saisonalität und die Witterungsabhängigkeit mindern, sowie der Umsetzung von Massnahmen zur Steigerung der Rentabilität des Angebots hat uns die allgemeine Unsicherheit der

gesamtwirtschaftlichen Entwicklung einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Kommentar zum Einzelabschluss der Aare Seeland mobil AG

Bilanz

Der Bestand an flüssigen Mitteln erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 2,4 Mio. Die Begründung dieser Veränderung ist aus der Geldflussrechnung auf Seite 52 ersichtlich. Aus der Betriebstätigkeit wurden im Berichtsjahr insgesamt CHF 13 Mio. generiert. Aus der Finanzierungstätigkeit (Saldo aus der Veränderung der Darlehen der öffentlichen Hand, Amortisation Leasingdarlehen und Aufnahme langfristiges Darlehen) resultierte netto ein Zufluss an finanziellen Mitteln in der Höhe von CHF 13,8 Mio. Aus den vorhandenen Mitteln wurden Investitionen in der Höhe von CHF 24,4 Mio. getätigt (Vorjahr CHF 22 Mio.). Da die Geldzuflüsse aus Betriebs- und Finanzierungstätigkeit um CHF 2,4 Mio. höher ausfielen, als für Investitionen ausgegeben wurde, erhöhten sich die flüssigen Mittel um eben diese Summe.

Der Buchwert des Anlagevermögens nahm gegenüber dem Vorjahr um netto CHF 6,6 Mio. zu. Die Veränderungen in den entsprechenden Sparten sind aus dem Nachweis auf Seite 54 ersichtlich (Erläuterung Ziffer 5).

Das Fremdkapital erhöhte sich im Wesentlichen um die Summe der Zunahme der langfristigen Verbindlichkeiten und der Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Das Eigenkapital hat um das Jahresergebnis von CHF 0,3 Mio. zugenommen. Die Eigenkapitalquote sinkt leicht auf 8,4 Prozent (Vorjahr 8,7 Prozent).

Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen

Nachdem 2018 unser Verteilschlüssel am Libero-Verkehrsverbund abgenommen hat, konnte der Personenverkehrsertrag 2019 mit 10,4 Mio. auf Vorjahresniveau gehalten werden. Dank der Zunahme des Güterverkehrs-Ertrages um über 19 Prozent ergab sich eine Verkehrsertragszunahme von 1,5 Prozent.

Zu Beginn des Jahres 2018 wurde die Abgeltungsvereinbarung, umfassend die Fahrplanjahre 2018 und 2019, für

den Betrieb des regionalen Personenverkehrs unterschrieben. Der Abgeltungsbetrag für das Jahr 2019 wurde von den Bestellern (Bund sowie die Kantone Bern, Solothurn und Luzern) in der Höhe von CHF 20,1 Mio. (Vorjahr CHF 18,7 Mio.) akzeptiert. Der Agglomerationsverkehr (nur getragen vom Kanton Bern) wurde mit rund CHF 1,0 Mio. (Vorjahr CHF 1,4 Mio.) abgegolten.

Die Abgeltungen für den Betrieb und den Unterhalt der Infrastruktur sowie die Gewährung von Infrastrukturdarlehen wurden im Januar 2017 in einer vierjährigen Leistungsvereinbarung (2017 bis 2020) festgelegt. Der jeweilige Anteil für das Jahr 2019 beträgt CHF 21,2 Mio. (Vorjahr 18,1 Mio.).

Insgesamt stiegen die Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen um CHF 3,1 Mio. oder 5,1 Prozent.

Betriebsaufwand

Mit einem Anteil von knapp 43 Prozent (entsprechend CHF 26,7 Mio.) am gesamten Betriebsaufwand stellt der Personalaufwand die wesentlichste Aufwandposition dar.

Als Folge der Infrastrukturlastigkeit (92 Prozent Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme) und der hohen Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre stellen die Abschreibungen mit einem Anteil am Betriebsaufwand von 25 Prozent die zweitgrösste Aufwandposition dar. Die Zunahme der Abschreibungen beträgt 2019 knapp CHF 1,8 Mio.

In Umsetzung einer Branchenrichtlinie zur Infrastruktur wurden 2019 insgesamt CHF 2,6 Mio. nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen direkt über den Aufwand abgeschrieben.

Hauptsächlich bedingt durch die höheren Abschreibungen und die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen stieg der Betriebsaufwand gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 5,3 Mio. oder 9,4 Prozent.

Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

Als Ergebnis aus der Verrechnung der Nettoerlöse mit dem Betriebsaufwand verbleibt ein um CHF 2,2 Mio. tieferes Betriebsergebnis (EBIT) als im Vorjahr.

Ordentliches Ergebnis

Nach Berücksichtigung des Finanzergebnisses von CHF 1,4 Mio. (hauptsächlich Zinsaufwand aus Leasingverpflichtungen) verbleibt ein ordentliches Ergebnis von CHF 247 000. (Vorjahr Gewinn von CHF 2,3 Mio.).

Jahresergebnis

Unter Berücksichtigung der ausserordentlichen Positionen und der Steuern verbleibt im Berichtsjahr ein Gewinn von CHF 0,3 Mio. (Vorjahr Gewinn von CHF 2,4 Mio.).

Im Jahresgewinn 2019 sind folgende Ergebnisse der abgeltungsberechtigten Sparten enthalten:

- Gewinn von CHF 658 000 in der Sparte Infrastruktur (Vorjahr Gewinn von CHF 2 173 000) sowie
- Gewinn von CHF 224 000 in der Sparte regionaler Personenverkehr (Vorjahr Gewinn von CHF 505 000)
- Agglomerationsverkehr: Gewinn von CHF 52 000 (Vorjahr Gewinn von CHF 131 000)

Gewinnverwendung

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung folgende Gewinnzuweisungen: Der Gewinn der Sparte Infrastruktur ist der entsprechenden Reserve zuzuweisen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBG) gibt den konzessionierten Transportunternehmungen das Recht, ein Drittel der Gewinne der Sparte Regionaler Personenverkehr den freien Reserven zuzuweisen. Von diesem Recht haben wir auch 2019 Gebrauch gemacht. Die restlichen zwei Drittel des Spartengewinnes gehen in die Reserve der Sparte Regionaler Personenverkehr. Der Gewinn der Sparte Agglomerationsverkehr hingegen soll voll der entsprechenden Reserve zugewiesen werden, da diese sich noch im Minus befindet.

Pensionskasse

Wie stark die Volatilität der Renditeergebnisse ist, zeigt die Entwicklung der letzten drei Jahre: 2017 plus 9.2 Prozent, 2018 minus 3.5 Prozent und 2019 wieder plus 11.1 Prozent.

Hauptgrund für die sehr positive Entwicklung 2019 ist einmal mehr die stark expansive Geldpolitik der wichtigsten Zentralbanken. Das Abschwächen des globalen Wachstums, die Handelskriegsthematik sowie die Unruhen an den Märkten liessen die Zentralbanken einknicken und in alte Muster verfallen. Besonders unerwartet kam die Kehrtwende der US-Notenbank Federal Reserve (Fed), welche die Zinsen im Verlauf des Jahres 2019 dreimal senkte. Obschon der Handelsstreit zwischen den USA und China, das Ringen um den Austritt von Grossbritannien aus der EU sowie die Angst vor einer weltweiten Konjunkturabschwächung die Märkte immer wieder in Unruhe versetzten, obsiegt letztlich der Optimismus und die damit verbundene Risikofreude der Börsianer. Dazu kam, dass die deutlich

gesunkenen Zinsen auf den Obligationenportfolios zu Bewertungsgewinnen führten. Ferner legten auch die Preise für Immobilien weiter zu. Somit erzielten alle wichtigen Anlageklassen positive Renditen, allen voran die Aktien. Der Schweizer Aktienmarkt zum Beispiel stieg, gemessen am SPI, um über 30 Prozent.

Durch die positive Rendite 2019 erhöhte sich der Deckungsgrad unserer Pensionskasse von 107.1 Prozent auf 112.0 Prozent. Die Wertschwankungsreserven betragen 83 Prozent des Zielwertes (Vorjahr 51 Prozent).

Um die versicherungstechnische Seite unserer Personalvorsorge ins Lot zu bringen haben wir im vergangenen Jahr Rückstellungen gebildet, um den Technischen Zinssatz auf 1.0 % zu senken. Zudem vermindern wir den Umwandlungssatz stufenweise auf 4,8 Prozent bis ins Jahr 2025.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Der Verwaltungsrat der Aare Seeland mobil AG hat eine Risikomanagement-Richtlinie sowie entsprechende Grundsätze erlassen und die Geschäftsleitung beauftragt, einmal jährlich eine Risikoanalyse durchzuführen. Das Risikomanagement-System ermöglicht sowohl eine frühzeitige Erkennung und Analyse von Risiken als auch die Ergreifung entsprechender Massnahmen. Zum Risikobeurteilungsprozess gehören die systematische Erfassung und Auswertung der Risiken, deren Priorisierung, die Beurteilung der Einflüsse auf das gesamte Unternehmen sowie die Einleitung und Überwachung von Massnahmen zur Vermeidung oder Minimierung von Risiken. Die Zusammenfassung der Risiken erfolgt in einer Risikomatrix. Anhand dieser Zusammenfassung sind keine bestandesgefährdenden Risiken zu erkennen. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Risikolage im Wesentlichen nicht verändert. Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr am 12. Dezember 2019 das Thema der Risikobeurteilung behandelt. Er ist der Meinung, dass die wesentlichsten Risiken in der Jahresrechnung 2019 angemessen berücksichtigt sind.

Ausblick – Bestellungen- und Auftragslage

Die hohe Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre führte zu einem markant erhöhten Abschreibungsaufwand. Dieser beläuft sich mittlerweile auf einen Anteil von über 26 Prozent, gemessen am gesamten Betriebsaufwand. Mit Blick auf die weiterhin wachsende Nachfrage auf dem asm Netz und die höheren Qualitäts-

ansprüche seitens der Fahrgäste werden auch zukünftig umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur und in die Modernisierung des Rollmaterials notwendig sein. Als Folge der anstehenden Investitionsvorhaben wird einerseits der Abschreibungsanteil weiter zunehmen, andererseits wird die Fremdkapitalquote ansteigen. Da die steigenden Kosten nicht mit der Entwicklung der Verkehrseinnahmen gedeckt werden können, geraten die Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien unter Druck.

Die Leistungsvereinbarung für die Jahre 2017 bis 2020 mit dem Bund, als Folge der FABI-Abstimmung ab 2016 alleiniger Besteller der Sparte Infrastruktur, wurde bereits 2017 abgeschlossen. Im Laufe des Jahres 2019 haben wir unsere Offerte für die Leistungsperiode 2021 bis 2024 abgegeben. Nachdem wir vom Bund eine positive Rückmeldung erhalten haben, erwarten wir demnächst den Abschluss der entsprechenden Leistungsvereinbarung.

Parallel zur Offerte der Sparte Infrastruktur wurden 2019 auch die Offerten für den regionalen Personenverkehr und den Ortsverkehr der Fahrplanjahre 2020 bis 2021 ausgearbeitet. Der Abschluss der Abgeltungsvereinbarungen mit dem Bund und den Kantonen Bern, Solothurn und Luzern erwarten wir im Verlauf des 2. Quartals 2020.

Die globale Ausbreitung von COVID-19 wird einen grossen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Aare Seeland mobil AG haben. Seit Anfang März 2020 verfolgt die Geschäftsleitung die epidemiologische Entwicklung sehr genau und intensiv. Die Bestimmungen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) werden strikte eingehalten und umgesetzt. Je nach Umfang und Dauer der Pandemie haben die getroffenen Massnahmen direkte und einschneidende Auswirkungen auf das Dienstleistungsangebot aller Geschäftsbereiche. Aufgrund der möglichen Auswirkungen und in Abhängigkeit der Dauer der Pandemie könnten die Geschäftstätigkeiten und damit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage stark beeinträchtigt werden. Zum heutigen Zeitpunkt ist eine verlässliche Schätzung der finanziellen Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2020 nicht möglich. Die notwendigen Schritte zur Senkung der Aufwendungen wurden getroffen. Damit sollen die Einnahmefälle so weit wie möglich kompensiert werden.



Konsolidierte Bilanz

	31.12.2019	31.12.2018
	CHF	CHF
Aktiven		
Flüssige Mittel	16 950 330	14 612 930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 660 488	1 161 215
Übrige kurzfristige Forderungen	1 464 464	1 238 014
Vorräte	1	1
Aktive Rechnungsabgrenzungen	2 831 313	512 061
Total Umlaufvermögen	22 906 596	17 524 221
Finanzanlagen	2	2
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	10 012	47 324
Übrige Beteiligungen	17 000	17 000
Immaterielle Anlagen	30 000	0
Sachanlagen	269 723 335	263 068 479
Total Anlagevermögen	269 780 349	263 132 805
Total Aktiven	292 686 945	280 657 026
Passiven		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6 205 780	7 494 974
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	2 102 208	2 102 208
Übrige kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	56 000	56 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	1 939 888	2 090 597
Kurzfristige Rückstellungen	2 236 221	2 236 221
Passive Rechnungsabgrenzungen	5 976 218	4 883 460
Total kurzfristiges Fremdkapital	18 516 314	18 863 460
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	26 045 017	28 147 225
Andere langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	35 322 000	22 378 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	188 021 089	186 660 182
Total langfristiges Fremdkapital	249 388 106	237 185 407
Total Fremdkapital	267 904 420	256 048 867
Aktienkapital	10 267 130	10 267 130
Gesetzliche Kapitalreserven	564 474	564 474
Gesetzliche Gewinnreserven	11 433 755	8 775 803
Freiwillige Gewinnreserven	1 736 406	1 736 406
Eigene Kapitalanteile	-29 750	-29 750
Bilanzgewinn		
Gewinnvortrag	636 145	800 064
Jahresergebnis	174 366	2 494 032
Total Eigenkapital	24 782 525	24 608 159
Total Passiven	292 686 945	280 657 026

Konsolidierte Erfolgsrechnung

	2019 CHF	2018 CHF
Verkehrsertrag	11 625 724	11 448 326
Abgeltungen	42 404 844	38 231 490
Reisedienstertag	4 988 482	6 116 126
Leistungen für Dritte	2 524 813	3 357 668
Sonstige Erträge	3 002 243	2 645 495
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	64 546 104	61 799 105
Materialaufwand	-4 721 853	-3 775 071
Reisedienstaufwand	-3 845 747	-4 732 244
Personalaufwand	-27 216 570	-26 046 496
Energie	-2 199 032	-3 062 620
Übriger betrieblicher Aufwand	-6 788 024	-6 390 993
Abschreibungen	-15 659 490	-13 905 060
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-2 562 053	-50 819
Total Betriebsaufwand	-62 992 769	-57 963 303
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	1 553 335	3 835 802
Finanzertrag	928	11 269
Finanzaufwand	-1 394 322	-1 438 638
Ordentliches Ergebnis	159 941	2 408 433
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	37 446	102 504
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	-22 048	0
Ergebnis vor Steuern	175 339	2 510 937
Direkte Steuern	-973	-16 906
Jahresergebnis	174 366	2 494 031

Konsolidierte Geldflussrechnung

	2019 CHF	2018 CHF
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	174 366	2 494 032
Abschreibungen auf Sachanlagen	18 221 543	13 955 879
Veränderungen Rückstellungen	0	- 1 277
Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen	- 373 525	- 550 806
Verrechnung Abgeltungen mit Amortisation Darlehen Bund und Kantone	- 1 636 634	- 1 636 634
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ggü. Dritten	- 499 273	1 563 361
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	- 226 449	404 408
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	- 2 319 252	- 155 848
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 1 289 194	- 2 208 458
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	- 240 710	- 312 954
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	1 092 757	23 239
Anteiliges Ergebnis aus Anwendung Equity-Methode	37 312	- 10 961
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	12 940 943	13 563 981
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Desinvestition von Finanzanlagen	- 24 786 400	7 000
Investitionen in Sachanlagen	373 525	- 25 647 068
Desinvestition von Sachanlagen	- 30 000	3 627 285
Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 24 442 875	- 22 012 783
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	13 000 000	8 000 000
Aufnahme bedingt rückzahlbarer Darlehen der öffentlichen Hand	6 189 716	0
Rückzahlung bedingt rückzahlbarer Darlehen der öffentlichen Hand	- 3 192 175	- 6 014 615
Amortisation Darlehen	- 56 000	- 56 000
Amortisation Leasingdarlehen	- 2 102 208	- 2 102 208
Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	13 839 333	- 172 823
Veränderung flüssige Mittel	2 337 400	- 8 621 625
Nachweis Fonds flüssige Mittel		
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	14 612 930	23 234 555
Bestand flüssige Mittel am 31. Dezember	16 950 330	14 612 930
Veränderung flüssige Mittel	2 337 400	- 8 621 625

Eigenkapitalnachweis Konzern

	Aktien- kapital	Kapital- reserven	Gesetzliche Gewinn- reserven	Freiwillige Gewinn- reserven	Eigene Kapital- anteile	Bilanz- gewinn	Total
Eigenkapital per 01.01.2018	10 267 130	564 474	5 943 182	1 736 406	-29 750	3 632 686	22 114 127
Zuweisung Reserve Infrastruktur (Art. 67 EBG)			1 120 886			-1 120 886	
Zuweisung Reserve Reg. Personenverkehr (Art. 36 PBG)			1 359 853			-1 359 853	
Zuweisung Fehlbetrag Agglomerationsverkehr			351 882			-351 882	
Jahresergebnis 2018						2 494 032	
Eigenkapital per 31.12.2018	10 267 130	564 474	8 775 803	1 736 406	-29 750	3 294 097	24 608 159
Zuweisung Reserve Infrastruktur (Art. 67 EBG)			2 173 097			-2 173 097	
Zuweisung Reserve Reg. Personenverkehr (Art. 36 PBG)			353 192			-353 192	
Zuweisung Fehlbetrag Agglomerationsverkehr			131 662			-131 662	
Jahresergebnis 2019						174 366	
Eigenkapital per 31.12.2019	10 267 130	564 474	11 433 755	1 736 406	-29 750	810 511	24 782 525

1 Konsolidierungsgrundsätze

1.1 Grundsätze der Rechnungslegung

Die konsolidierte Jahresrechnung wurde bezüglich Darstellung und Bewertung auf der Basis des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt. Der Einzelabschluss der Aare Seeland mobil AG basiert zudem auf folgenden spezialgesetzlichen Erlassen: Eisenbahngesetz (EBG), Abgeltungsverordnung (ARPV) sowie der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

1.2 Konsolidierungskreis

Die konsolidierte Jahresrechnung umfasst die Jahresrechnung der Aare Seeland mobil AG sowie diejenigen der unter Ziffer 4.1 aufgeführten Beteiligungen.

Der Bilanzstichtag aller konsolidierten Gesellschaften ist der 31. Dezember.

1.3 Konsolidierungsmethoden

Die Erlebnis Schweiz AG als 100-prozentige Tochterunternehmung wird nach der Methode der Vollkonsolidierung integriert. Damit sind Aktiven, Passiven, Aufwand und Ertrag sowie das Ergebnis vollständig in der Konsolidierung enthalten. Gegenseitige Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Erträge und Aufwendungen werden eliminiert.

Die Beteiligungen zwischen 20 Prozent und 50 Prozent am Aktienkapital werden in der konsolidierten Bilanz zum anteiligen Eigenkapitalwert per Bilanzstichtag bewertet (Equity-Konsolidierung). In der konsolidierten Erfolgsrechnung wird der Anteil am Ergebnis berücksichtigt und eine allfällige Gewinnausschüttung rückgängig gemacht.

Beteiligungen an Firmen unter 20 Prozent werden zu den Anschaffungswerten unter Berücksichtigung allfällig erforderlicher Abschreibungen bewertet.

1.4 Konzerninterne Beziehungen

Die konsolidierte Bilanz zeigt die Vermögens- und Schuldbestandteile gegenüber Dritten nach der Eliminierung konzerninterner Forderungs- und Schuldverhältnisse.

Die konsolidierte Erfolgsrechnung zeigt den gegenüber Dritten realisierten Umsatz nach Ausscheidung der gruppenintern erbrachten Leistungen, erfolgten Gewinnausschüttungen sowie der nicht realisierten Zwischengewinne.

2 Bewertungsgrundsätze

Die Aktiven sind höchstens zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Berücksichtigung der notwendigen Wertberichtigung bilanziert. Die Vorschriften der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) werden eingehalten. Auf der Passivseite wurde allen erkennbaren Verlustrisiken und Minderwerten durch Wertberichtigungen oder Rückstellungen Rechnung getragen.

3 Erläuterungen zu den einzelnen Positionen

Für Erläuterungen zu den einzelnen Positionen von Bilanz und Erfolgsrechnung wird auf den Einzelabschluss der Aare Seeland mobil AG verwiesen (Seite 50 ff.). Der Anteil der Aare Seeland mobil AG an der konsolidierten Bilanz beträgt mehr als 99 Prozent und derjenige am Betriebsertrag rund 97 Prozent.

4 Weitere gesetzlich vorgeschriebene Angaben

4.1 Beteiligungsverzeichnis

Die Aare Seeland mobil AG ist an folgenden Gesellschaften massgeblich beteiligt:

Beteiligungen ab Kapitalanteil 20 %	Aktienkapital CHF	Beteiligung in % per 31.12.2019	Erfassung
Erlebnis Schweiz AG, Langenthal	100 000	100,0	Vollkonsolidierung
Bielensee Gastro AG, Biel	224 000	43,0	Equity
EBB AG Engineering Bahn Bau, Liebefeld	100 000	20,0	Equity

Der Stimmenanteil entspricht der Kapitalbeteiligungsquote.

4.2 Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtung	31.12.2019 CHF	31.12.2018 CHF
Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung	12 000	584 854
Total	12 000	584 854

4.3 Fälligkeit langfristiger verzinslicher Finanzverbindlichkeiten	31.12.2019 CHF	31.12.2018 CHF
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	5 100 000	6 378 000
Fällig nach mehr als 5 Jahren	30 306 000	16 000 000
Total	35 406 000	22 378 000

4.4 Eigene Aktien (Inhaberaktien à nominal CHF 10.–)	31.12.2019 Stk.	31.12.2018 Stk.
Bestand 01.01.	9 018	9 018
Kauf	0	0
Verkauf	0	0
Bestand 31.12.	9 018	9 018

4.5 Honorar der Revisionsstelle	2019 CHF	2018 CHF
Honorar für Revisionsdienstleistungen	37 635	36 495
Honorar für andere Dienstleistungen	4 870	2 375
Total	42 505	38 870

4.6 Erklärung betreffend Anzahl Vollzeitstellen

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt liegt unterhalb von 250.

4.7 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat am 28. April 2020 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der konsolidierten Jahresrechnung 2019 beeinträchtigen bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Die globale Ausbreitung von COVID-19 wird jedoch einen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Aare Seeland mobil AG haben. Seit Anfang März 2020 verfolgt die Geschäftsleitung die epidemiologische Entwicklung sehr genau und intensiv. Die Bestimmungen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) werden strikt eingehalten und umgesetzt. Je nach Umfang und Dauer der Pandemie haben die getroffenen Massnahmen direkte und einschneidende Auswirkungen auf das Dienstleistungsangebot aller Geschäftsbereiche.

Aufgrund der möglichen Auswirkungen und in Abhängigkeit der Dauer der Pandemie könnten die Geschäftstätigkeiten und damit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage stark beeinträchtigt werden. Zum heutigen Zeitpunkt ist eine verlässliche Schätzung der finanziellen Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2020 nicht möglich. Die Aare Seeland mobil AG erachtet die Fortführung der Geschäftstätigkeit aus heutiger Sicht jedoch als gegeben.

4.8 Eventualverbindlichkeiten

Solidarhaftung einfache Gesellschaften

Die Aare Seeland mobil AG ist an verschiedenen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Tarifverbände, Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften.

4.9 Nettoauflösung stiller Reserven

Im Berichtsjahr wurden keine stille Reserven aufgelöst (Vorjahr Auflösung CHF 1 049 000).



An die Generalversammlung der
Aare Seeland mobil AG, Langenthal

GFELLER+PARTNER AG

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Aare Seeland mobil AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 40 bis 47) für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, 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 Konzernrechnung 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 Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung 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 Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung 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 Konzernrechnung. 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 Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Langenthal, 30. April 2020

GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

ppa. Danielle Tschampion
Dipl. Wirtschaftsprüferin
Zugelassene Revisionsexpertin

Bilanz

Aktiven	Erläuterung	31.12.2019 CHF	31.12.2018 CHF
Flüssige Mittel	1	16 780 983	14 383 190
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	1 576 482	1 017 940
Übrige kurzfristige Forderungen	3	1 471 793	1 243 605
Vorräte		1	1
Aktive Rechnungsabgrenzungen		2 821 277	508 972
Total Umlaufvermögen		22 650 536	17 153 708
Finanzanlagen		2	2
Beteiligungen	4	37 001	37 001
Sachanlagen	5	269 723 335	263 068 479
Total Anlagevermögen		269 760 338	263 105 482
Total Aktiven		292 410 874	280 259 190
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6	6 152 012	7 445 929
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten		2 102 208	2 102 208
Übrige kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		56 000	56 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	7	1 907 987	2 021 887
Kurzfristige Rückstellungen		2 225 175	2 225 175
Passive Rechnungsabgrenzungen	8	5 958 142	4 862 523
Total kurzfristiges Fremdkapital		18 401 524	18 713 722
Langfristige Leasingverbindlichkeiten		26 045 017	28 147 225
Andere langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		35 322 000	22 378 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	9	188 021 089	186 660 182
Total langfristiges Fremdkapital		249 388 106	237 185 407
Total Fremdkapital		267 789 630	255 899 129
Aktienkapital		10 267 130	10 267 130
Gesetzliche Kapitalreserven	10	564 474	564 474
Gesetzliche Gewinnreserven	11	11 433 755	8 775 803
Freiwillige Gewinnreserven	12	1 736 406	1 736 406
Eigene Kapitalanteile		-29 750	-29 750
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		388 047	631 227
Jahresergebnis		261 183	2 414 771
Total Eigenkapital		24 621 244	24 360 061
Total Passiven		292 410 874	280 259 190

Erfolgsrechnung

	Erläuterung	2019 CHF	2018 CHF
Verkehrsertrag	13	11 625 724	11 448 326
Abgeltungen	14	42 404 844	38 231 490
Reisedienstertag		3 358 833	4 106 269
Leistungen für Dritte	15	2 534 013	3 357 668
Sonstige Erträge	16	2 926 237	2 565 467
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		62 849 650	59 709 220
Materialaufwand		-4 721 795	-3 768 494
Reisedienstaufwand		-2 623 670	-3 214 149
Personalaufwand	17	-26 747 288	-25 603 627
Energie		-2 199 032	-3 062 620
Übriger betrieblicher Aufwand	18	-6 733 165	-6 337 298
Abschreibungen	19	-15 659 490	-13 905 060
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	20	-2 562 053	-50 819
Total Betriebsaufwand		-61 246 494	-55 942 066
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		1 603 156	3 767 154
Finanzertrag		63	41
Finanzaufwand	21	-1 356 599	-1 438 160
Ordentliches Ergebnis		246 620	2 329 035
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	22	37 446	102 504
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	23	-22 048	0
Ergebnis vor Steuern		262 018	2 431 539
Direkte Steuern		-835	-16 768
Jahresergebnis		261 183	2 414 771

Geldflussrechnung

	2019 CHF	2018 CHF
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	261 183	2 414 771
Abschreibungen auf Sachanlagen	18 221 543	13 955 879
Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen	– 373 525	– 550 806
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	– 558 542	1 586 705
Verrechnung Abgeltungen mit Amortisation Darlehen Bund und Kantone	– 1 636 634	– 1 636 634
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	– 228 188	399 574
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	– 2 312 304	– 158 709
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	– 1 293 916	– 2 221 775
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	– 203 900	– 319 528
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	1 095 619	21 617
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	12 971 335	13 491 094
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Desinvestition von Finanzanlagen	0	7 000
Investitionen in Sachanlagen	– 24 786 399	– 25 647 068
Desinvestition von Sachanlagen	373 525	3 627 285
Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	– 24 412 875	– 22 012 783
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	13 000 000	8 000 000
Aufnahme bedingt rückzahlbarer Darlehen der öffentlichen Hand	6 189 716	0
Rückzahlung bedingt rückzahlbarer Darlehen der öffentlichen Hand	– 3 192 175	– 6 014 615
Amortisation Darlehen	– 56 000	– 56 000
Amortisation Leasingdarlehen	– 2 102 208	– 2 102 208
Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	13 839 333	– 172 823
Veränderung flüssige Mittel	2 397 793	– 8 694 512
Nachweis Fonds flüssige Mittel		
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	14 383 190	23 077 703
Bestand flüssige Mittel am 31. Dezember	16 780 983	14 383 190
Veränderung flüssige Mittel	2 397 793	– 8 694 512

Erläuterungen zu Positionen der Bilanz und der Erfolgsrechnung

	31.12.2019 CHF	31.12.2018 CHF
1 Flüssige Mittel		
Kasse	351 803	451 640
Post	8 315 404	6 223 649
Bank: frei verfügbare Mittel	6 754 481	5 145 723
Bank: zweckgebundene Mittel	1 359 294	2 562 178
Total	16 780 983	14 383 190
2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	1 503 607	987 629
gegenüber Konzern (Beteiligungen)	72 875	30 311
Total	1 576 482	1 017 940
3 Übrige kurzfristige Forderungen		
gegenüber Dritten	1 471 793	1 237 958
gegenüber Konzern (Beteiligungen)	0	5 648
Total	1 471 793	1 243 605

4 Beteiligungen

Das Beteiligungsverzeichnis ist auf Seite 60, Ziffer 3.1 ersichtlich.

5 Sachanlagen

in CHF	Infrastruktur	Regionaler Personen- verkehr (RPV)	Übrige Anlagen	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungskosten					
Stand 01.01.2019	221 815 983	135 344 722	12 809 310	86 557 683	456 527 698
Zugänge	0	0	0	24 786 398	24 786 398
Zugänge à-fonds-perdu	2 798 812	0	0	90 000	2 888 812
Abgänge	-649 518	-1 471 572	-1 384 998	0	-3 506 088
Nicht aktivierbare Investitionen	-2 297 259	-261 199	-3 594	0	-2 562 052
Umgliederungen Anlagen im Bau	36 582 911	26 181 072	2 053 981	-64 817 964	0
Umgliederungen bestehende Anlagen	-7 668 811	7 713 902	-45 091	0	0
Stand 31.12.2019	250 582 118	167 506 925	13 429 608	46 616 117	478 134 768

Kumulierte Abschreibungen

Stand 01.01.2019	110 088 864	72 336 065	11 034 291	0	193 459 220
Zugänge	8 324 849	6 777 843	422 374	0	15 525 066
Zugänge à-fonds-perdu	2 798 812	0	0	0	2 798 812
Abgänge	-515 094	-1 471 572	-1 384 998	0	-3 371 664
Umgliederungen bestehende Anlagen	-3 468 566	3 211 963	256 603	0	0
Stand 31.12.2019	117 228 865	80 854 299	10 328 270	0	208 411 434

Nettobuchwerte

Stand 01.01.2019	111 727 119	63 008 657	1 775 019	86 557 683	263 068 478
Stand 31.12.2019	133 353 253	86 652 626	3 101 338	46 616 117	269 723 334

Davon Infrastruktur

33 910 815

Davon RPV

12 705 303

Davon übrige Anlagen

0

Davon Leasing

29 596 851

Abschreibungsreserven

In der Position kumulierte Abschreibungen sind Abschreibungsreserven enthalten, aufgeteilt auf die Sparte Infrastruktur und die Sparte Regionaler Personenverkehr.

in CHF	Infrastruktur	RPV und übrige Anlagen	Total
Stand 01.01.2019	4 503 193	1 170 869	5 674 062
Auflösung	0	0	0
Stand 31.12.2019	4 503 193	1 170 869	5 674 062

	31.12.2019 CHF	31.12.2018 CHF
6 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	6 091 384	7 405 730
gegenüber Konzern (Beteiligungen)	60 628	40 198
Total	6 152 012	7 445 929
7 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
Anzahlungen von Kunden	85 106	287 571
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	1 642 601	1 573 023
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Konzern (Beteiligungen)	10 773	0
Gutscheine	169 506	161 292
Total	1 907 987	2 021 887
8 Passive Rechnungsabgrenzungen		
gegenüber Dritten	5 958 142	4 862 523
Total	5 958 142	4 862 523

	31.12.2019 CHF	31.12.2018 CHF
9 Übrige langfristige Verbindlichkeiten		
Bedingt rückzahlbare Darlehen		
Bahninfrastrukturfonds (BIF)	99 636 822	96 639 106
Kanton Bern	64 263 114	64 263 289
Kanton Solothurn	13 994 082	13 994 082
Gemeinden	175 000	175 000
Total bedingt rückzahlbare Darlehen	178 069 018	175 071 477
Rückzahlbare Darlehen		
Bund	5 098 287	5 881 324
Kanton Bern	4 845 924	5 695 121
Kanton Solothurn	7 860	12 260
Total rückzahlbare Darlehen	9 952 071	11 588 705
Total	188 021 089	186 660 182
10 Gesetzliche Kapitalreserven		
Fusionsagio	28 359	28 359
Reserve aus abgeschriebenem Aktienkapital	536 115	536 115
Total	564 474	564 474
11 Gesetzliche Gewinnreserven		
Allgemeine gesetzliche Reserve	696 820	696 820
Reserve Art. 56 EBG	57 027	57 027
Reserve Sparte Infrastruktur (Art. 67 EBG)	5 616 254	3 443 156
Reserve Sparte Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	4 530 534	4 177 342
Fehlbetrag Agglomerationsverkehr	-462 029	-593 691
Abschreibungsreserven Infrastruktur	201 061	201 061
Abschreibungsreserven Regionaler Personenverkehr	794 088	794 088
Total	11 433 755	8 775 803
12 Freiwillige Gewinnreserven		
Reserve aus Forderungsverzicht KEBAG	1 409 500	1 409 500
Reserve für Erneuerungen	326 906	326 906
Total	1 736 406	1 736 406

	2019 CHF	2018 CHF
13 Verkehrsertrag		
Personenverkehr	10 357 864	10 383 774
Güterverkehr	1 267 860	1 064 552
Total	11 625 724	11 448 326
14 Abgeltungen		
Infrastruktur	21 242 155	18 118 188
Regionaler Personenverkehr	20 121 678	18 675 372
Agglomerationsverkehr	1 041 011	1 437 930
Total	42 404 844	38 231 490
15 Leistungen für Dritte		
Fahrleistungen für Dritte	1 066 055	1 084 040
Übrige Dienstleistungen	1 467 958	2 273 628
Total	2 534 013	3 357 668
16 Sonstige Erträge		
Miet- und Pachterträge	921 277	746 452
Sonstige Betriebserträge	1 234 444	1 279 197
Eigenleistungen für Investitionen	770 517	539 819
Total	2 926 237	2 565 467

	2019 CHF	2018 CHF
17 Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	19 928 414	19 085 714
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	1 080 650	1 126 755
Sozialversicherungen	4 492 522	4 531 129
Versicherungsleistungen	- 836 231	- 628 519
Personalnebenkosten	2 081 934	1 488 548
Total	26 747 288	25 603 627
18 Übriger betrieblicher Aufwand		
Allgemeine Betriebsaufwendungen	3 847 222	3 164 290
Werbung	331 555	490 621
Versicherungen und Schadenersatz	666 808	703 601
Pacht und Miete	302 173	376 247
Leistungen durch Dritte	1 585 408	1 602 539
Total	6 733 165	6 337 298
19 Abschreibungen		
Infrastruktur	8 324 849	7 983 465
Regionaler Personenverkehr	6 777 843	5 490 876
Übrige Anlagen	422 374	430 718
Ausbuchung Restwert	134 424	0
Total	15 659 490	13 905 060
20 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		
Infrastruktur	2 439 294	50 819
Regionaler Personenverkehr und Nebengeschäfte	122 759	0
Total	2 562 053	50 819

	2019 CHF	2018 CHF
21 Finanzaufwand		
Allgemeiner Finanzaufwand	161 957	183 348
Leasingaufwand (Zins)	1 194 642	1 254 812
Total	1 356 599	1 438 160
22 Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag		
Überschussbeteiligungen	0	458
Steuerrückerstattung 2017	0	29 486
Courtage 2017	0	10 000
Auflösung Wertberichtigung WIR	0	62 561
Steuerrückerstattungen 2018	19 746	0
Courtage 2018	17 700	0
Total	37 446	102 504
23 Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand		
Korrektur MWST	22 048	0
Total	22 048	0

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

1 Grundsätze der Rechnungslegung

Die Jahresrechnung wurde bezüglich Darstellung und Bewertung auf der Basis des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt. Der Einzelabschluss der Aare Seeland mobil AG basiert zudem auf folgenden spezialgesetzlichen Erlassen: Eisenbahngesetz (EBG), Abgeltungsverordnung (ARPV) sowie der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

2 Bewertungsgrundsätze

Die Aktiven sind höchstens zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Berücksichtigung der notwendigen Wertberichtigungen bilanziert. Die Vorschriften der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) werden eingehalten. Auf der Passivseite wurde allen erkennbaren Verlustrisiken und Minderwerten durch Wertberichtigungen oder Rückstellungen Rechnung getragen.

3 Weitere gesetzlich vorgeschriebene Angaben

3.1 Beteiligungsverzeichnis

Die Aare Seeland mobil AG ist an folgenden Gesellschaften massgeblich beteiligt:

Beteiligungen mit Kapitalanteil ab 20 %	Buchwert in CHF per 31.12.2019	Aktienkapital CHF	Beteiligung in % per 31.12.2019	Beteiligung in % per 31.12.2018
Erlebnis Schweiz AG, Langenthal	1	100 000	100,0	100,0
Bielensee Gastro AG, Biel	0	224 000	43,0	43,0
EBB AG Engineering Bahn Bau, Liebefeld	<u>20 000</u>	100 000	20,0	20,0
	20 001			
Beteiligungen mit Kapitalanteil unter 20 %	Buchwert in CHF per 31.12.2019	Aktienkapital CHF	Beteiligung in % per 31.12.2019	Beteiligung in % per 31.12.2018
Railplus AG, Aarau	17 000	256 000	6,6	6,6

Der Stimmenanteil entspricht der Kapitalbeteiligungsquote.

	31.12.2019 CHF	31.12.2018 CHF
3.2 Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtung		
Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung	12 000	584 854
Total	12 000	584 854

	31.12.2019	31.12.2018
3.3 Fälligkeit langfristiger verzinslicher Finanzverbindlichkeiten	CHF	CHF
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	5 100 000	6 378 000
Fällig nach mehr als 5 Jahren	30 222 000	16 000 000
Total	35 322 000	22 378 000

3.4 Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur, gemäss Art. 3, Abs. 2 RKV

	Anlagen im Bau Bestand 01.01.19	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total Investitionen 2019	Erfolgs- rechnung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau Bestand 31.12.19
Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung	3 024 855	385 199	25 361	3 435 415	436 854	1 201 868	1 796 693
Anlagen und Einrichtungen	621 246	2 460	11 014	634 720	0	0	634 720
Brücken	17 067	312 816	8 515	338 398	0	338 397	1
Übrige Kunstbauten	56 951	1 691 826	0	1 748 777	0	1 705 979	42 798
Fahrbahn	27 200 033	3 826 535	213 083	31 239 651	1 415 974	17 342 409	12 481 268
Bahnstrom- und Antriebsanlagen	4 440 304	1 207 801	36 254	5 684 359	0	2 484 499	3 199 860
Sicherungsanlagen	13 278 709	2 341 705	255 483	15 875 897	428	6 484 594	9 390 875
Niederspannungs- und Telekomanlagen	146 486	435 736	14 166	596 388	389	256 141	339 858
Publikumsanlagen	8 644 841	854 732	86 243	9 585 816	443 614	4 435 956	4 706 246
Schienefahrzeuge Infrastruktur	59 268	304 408	59 481	423 157	0	0	423 157
Strassenfahrzeuge Infrastruktur	6 000	331 951	8 060	346 011	0	0	346 011
Betriebsmittel und Diverses	254 380	238 531	2 227	495 138	0	35 810	459 328
Beitrag Dritter auf Anlagen im Bau							90 000
Total Infrastruktur	57 750 140	11 933 700	719 887	70 403 727	2 297 259	34 285 653	33 910 815

	31.12.2019	31.12.2018
3.5 Eigene Kapitalanteile (Inhaberaktien à nominal CHF 10.-)	Stk.	Stk.
Bestand 01.01.	9 018	9 018
Kauf	0	0
Verkauf	0	0
Bestand 31.12.	9 018	9 018

	31.12.19	31.12.18
	CHF	CHF
3.6 Versicherungswerte		
Haftpflichtdeckung Infrastruktur	100 000 000	100 000 000
Haftpflichtdeckung Personenverkehr	100 000 000	100 000 000
Immobilien (Brandversicherung)	74 678 710	74 676 210
Rollmaterial (Brand- und Kaskoversicherung)	162 050 000	153 150 000
Waren und Einrichtungen (Sachversicherung)	161 500 000	168 800 000
	2019	2018
	CHF	CHF
3.7 Honorar der Revisionsstelle		
Honorar für Revisionsdienstleistungen	34 055	33 335
Honorar für andere Dienstleistungen	4 870	2 375
Total	38 925	35 710

3.8 Erklärung betreffend Anzahl Vollzeitstellen

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt liegt unterhalb von 250.

3.9 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 28. April 2020 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der Jahresrechnung 2019 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Die globale Ausbreitung von COVID-19 wird jedoch einen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Aare Seeland mobil AG haben. Seit Anfang März 2020 verfolgt die Geschäftsleitung die epidemiologische Entwicklung sehr genau und intensiv. Die Bestimmungen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) werden strikte eingehalten und umgesetzt. Je nach Umfang und Dauer der Pandemie haben die getroffenen Massnahmen direkte und einschneidende Auswirkungen auf das Dienstleistungsangebot aller Geschäftsbereiche.

Aufgrund der möglichen Auswirkungen und in Abhängigkeit der Dauer der Pandemie könnten die Geschäftstätigkeiten und damit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage stark beeinträchtigt werden. Zum heutigen Zeitpunkt ist eine verlässliche Schätzung der finanziellen Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2020 nicht möglich. Die Aare Seeland mobil AG erachtet die Fortführung der Geschäftstätigkeit aus heutiger Sicht jedoch als gegeben.

3.10 Eventualverbindlichkeiten

Solidarhaftung einfache Gesellschaften

Die Aare Seeland mobil AG ist an verschiedenen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Tarifverbände, Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften.

3.11 Nettoauflösung stiller Reserven

Im Berichtsjahr wurden keine stille Reserven aufgelöst (Vorjahr Auflösung CHF 1 049 000).

3.12 Subventionsrechtliche Prüfung

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnungen, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen.

Verwendung des Bilanzergebnisses

Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinnes	2019 CHF	2018 CHF
Vortrag aus Vorjahr	388 047	631 227
Jahresergebnis	261 183	2 414 771
Zur Verfügung der Generalversammlung	649 231	3 045 998
Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den verbleibenden Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden		
Zuweisung Jahresgewinn aus abgeltungsberechtigter Sparte Infrastruktur an Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG zur Fehlbetragsdeckung	-656 716	-2 173 097
Zuweisung Jahresgewinn aus abgeltungsberechtigter Sparte Regionaler Personenverkehr an Reserve Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG zur Fehlbetragsdeckung	-74 742	-353 192
Zuweisung Jahresgewinn aus abgeltungsberechtigtem Agglomerationsverkehr dem Konto Fehlbetrag Agglomerationsverkehr	-44 578	-131 662
Vortrag auf neue Rechnung	-126 805	388 047



An die Generalversammlung der
Aare Seeland mobil AG, Langenthal

GFELLER+PARTNER AG

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Aare Seeland mobil AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 50 bis 62) für das am 31. Dezember 2019 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 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes (Seite 63) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Langenthal, 30. April 2020

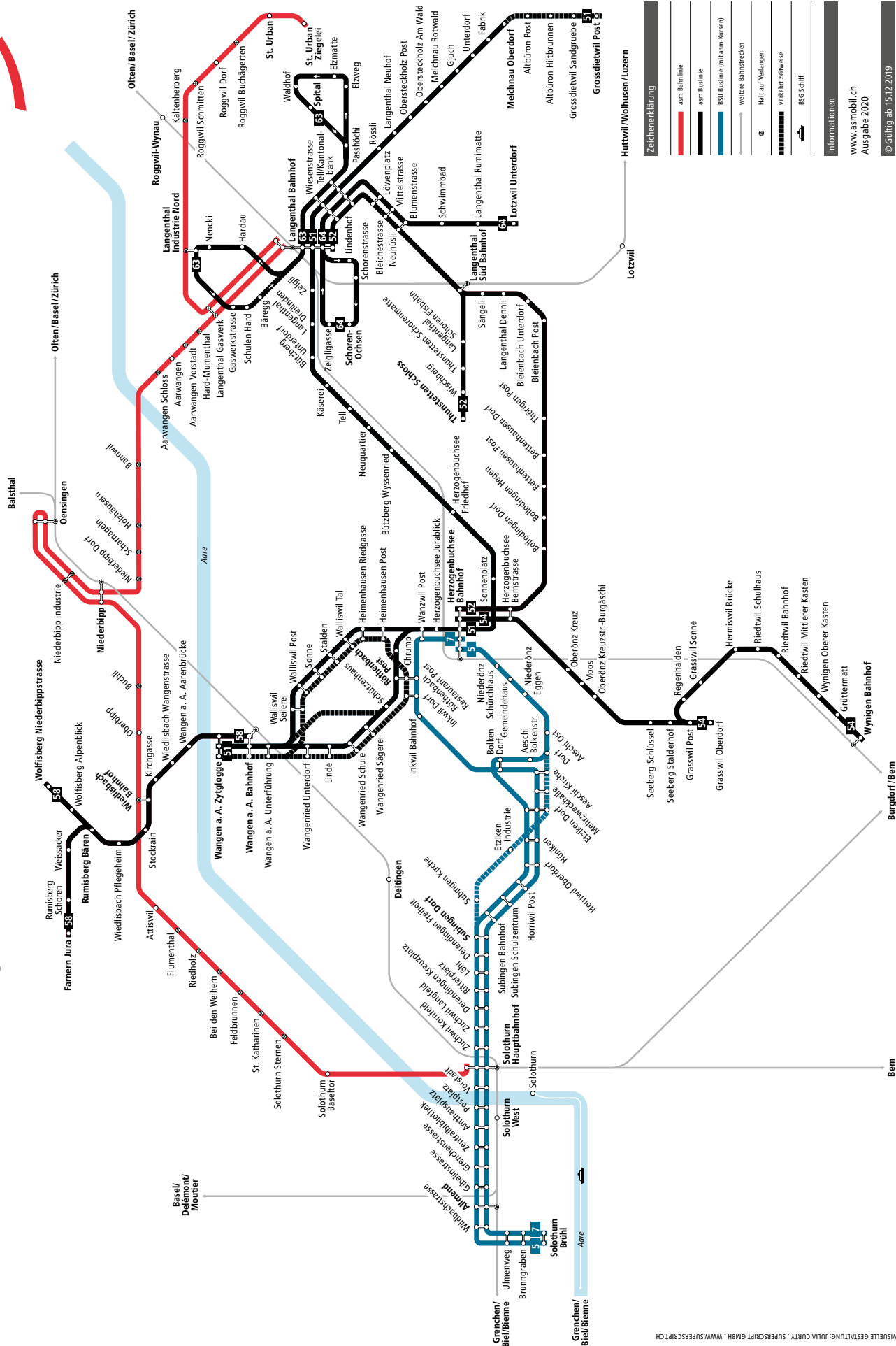
GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

ppa. Danielle Tschampion
Dipl. Wirtschaftsprüferin
Zugelassene Revisionsexpertin



Liniennetz Solothurn–Oberaargau



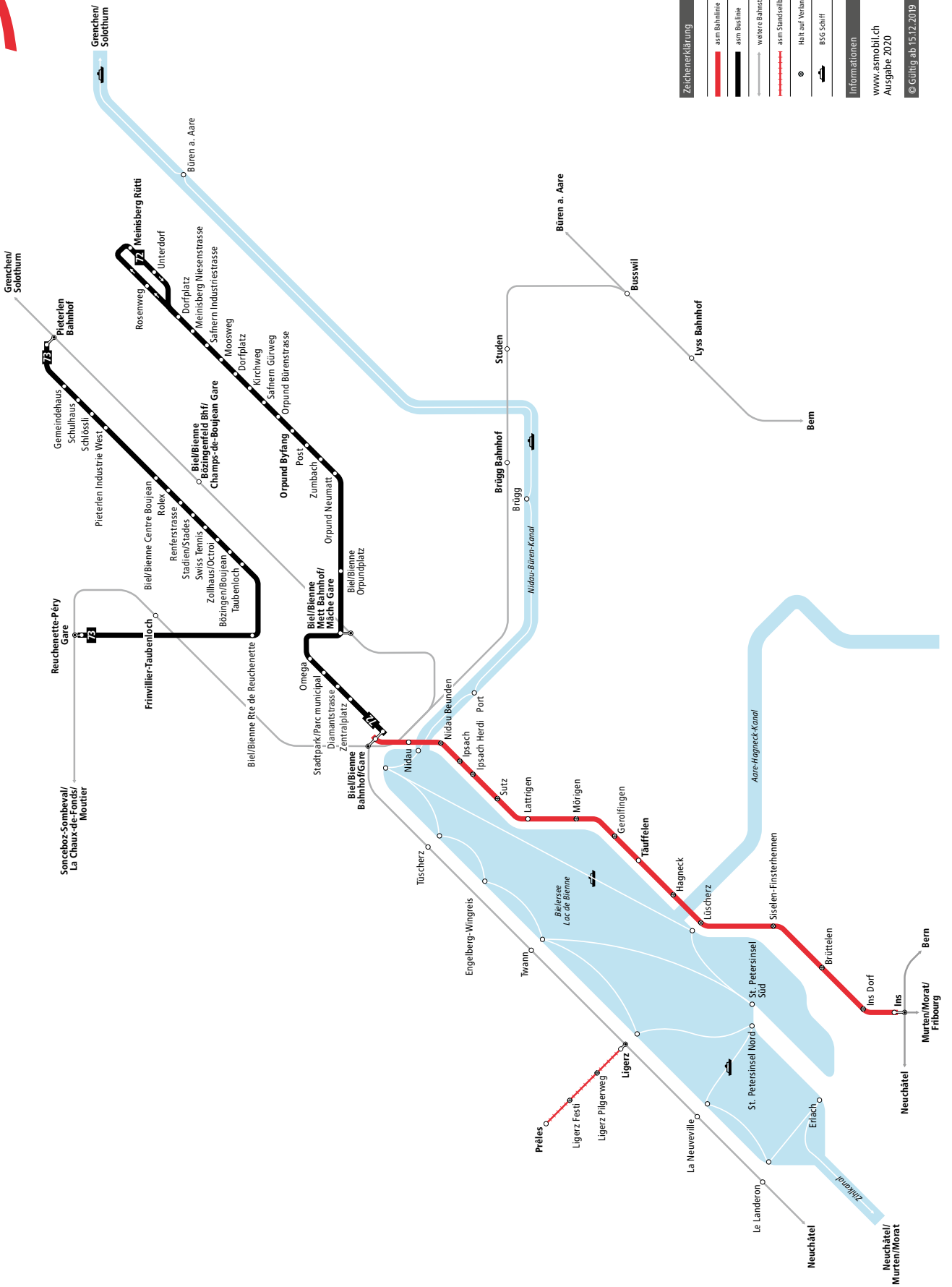
Zeichenerklärung

- am Bahnlinie
- am Buslinie
- BSJ Buslinie (mit Sam-Kursen)
- weitere Bahnstrecken
- Halt auf Verlangen
- verehrt zehrese
- BSJ Schiff

Informationen

www.asmobil.ch
 Ausgabe 2020

© Gültig ab 15.12.2019



Zeichenerklärung

- asim Bahnlinie
- asim Buslinie
- weitere Bahnstrecken
- asim Standseilbahn
- Halt auf Verlangen
- BSG Schiff

Informationen

www.asmobl.ch
Ausgabe 2020
© Gültig ab 15.12.2019

Aare Seeland mobil AG

Grubenstrasse 12
4900 Langenthal

Tel. +41 62 919 19 11
info@asmobil.ch
www.asmobil.ch

