

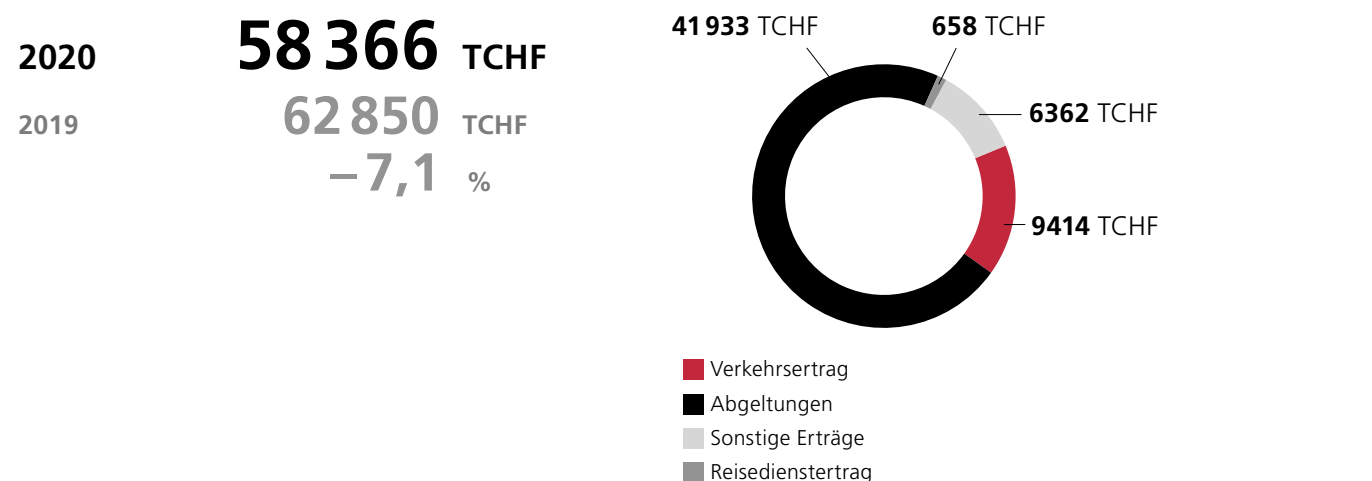
Geschäftsbericht 2020



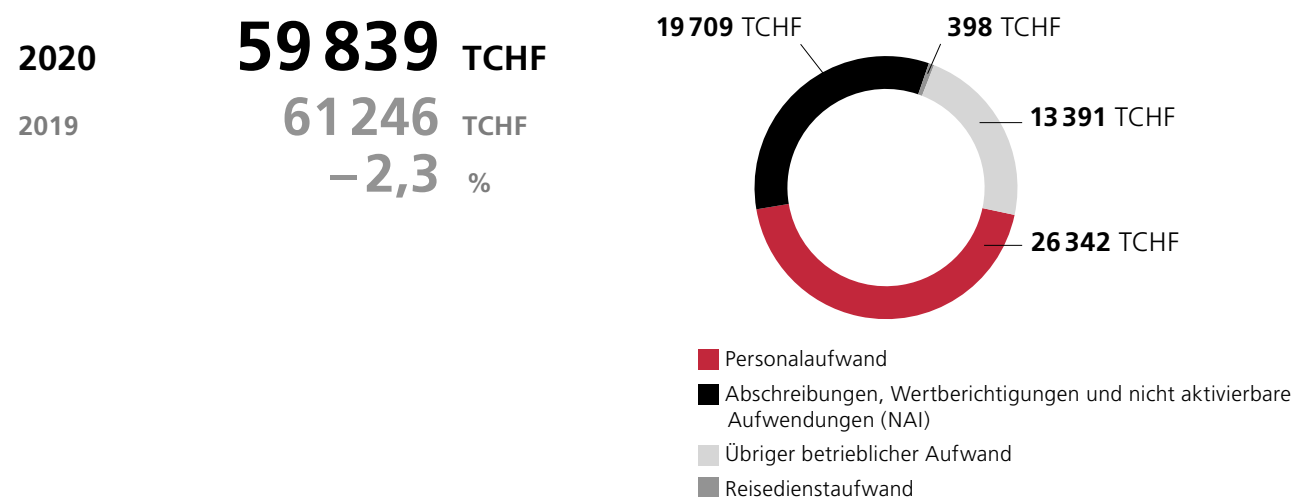
Kennzahlen im Überblick	4
Aufgegleist: Angela Rotzetter, Jenny Maurer, Fredy Miller und Thomas Rufener diskutieren über Covid-19 und seine Auswirkungen	6
Kontinuität mit Stefan Wyss	10
Rückblickend: Ereignisse 2020	12
Entwickelt: Bahnhofausbau in Nidau und Lattrigen	14
Übersicht wesentliche Projekte	17
Stabilität mit Stefanie Schmuckle	18
Enthüllt: Depot- und Werkstattdanierung in Langenthal	20
Beständigkeit mit Philipp Zryd	22
Erlebt: das Generationengespräch	24
Verreist: So geht Aufbruchstimmung	26
Eingefädelt: Energie mit Wasserkraft	30
Verbunden: das asm-Refit-Programm	32
Gefeiert: Dienstjubiläen, Pensionierungen und Lohnvergleichsanalyse	34
Geführt: Corporate Governance	35
Planmässigkeit mit Christoph Marti	38
Finanzkommentar	41
Jahresrechnung	46
Anhang Jahresrechnung	50
Weitere Angaben Jahresrechnung	60
Bericht Revisionsstelle zur Jahresrechnung	68
Netzplan	70

Kennzahlen Aare Seeland mobil AG

Nettoerlös aus Lieferungen und Leistungen



Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen)



Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) | Jahresergebnis

2020	-1 473 TCHF	2020	-2 864 TCHF
2019	1 603 TCHF	2019	261 TCHF

Anzahl Mitarbeitende

[Angaben in Vollzeitäquivalenten]	31.12.19	31.12.20
Aare Seeland mobil AG	241	249,1

Streckennetz

[Angaben in km]	2019	2020
Streckenlänge Infrastruktur Bahn	58,7	58,7
Streckenlänge Bus	123,4	152,5

Produktive Kilometer

[Angaben in 1000 km]	2019	2020
Bahn, Regionaler Personenverkehr	1461	1415,1
Standseilbahn, Regionaler Personenverkehr	19	18,3
Bus, Regionaler Personenverkehr ¹	1472	1348,1
Bus, Agglomerationsverkehr ¹	226	349,3
Total	3178	3131

Personenkilometer

[Angaben in 1000 Pkm]	2019	2020
Bahn, Regionaler Personenverkehr	32 463	24 603
Standseilbahn, Regionaler Personenverkehr	139	104
Bus, Regionaler Personenverkehr	13 937	10 128
Bus, Agglomerationsverkehr	2 644	3 517
Total	49 183	38 352

Fahrgäste

[Angaben in 1000 Personen]	2019	2020
Bahn, Regionaler Personenverkehr	3 819	2 816
Standseilbahn, Regionaler Personenverkehr	132	97
Bus, Regionaler Personenverkehr ¹	1 932	1 383
Bus, Agglomerationsverkehr ¹	740	608
Total	6 623	4 904

¹ Im Berichtsjahr wurde die Linie 22.073 (Pieterlen-Bözingen/Boujean-Reuchenette-Péry) von der Sparte Regionaler Personenverkehr in die Sparte Agglomerationsverkehr umgegliedert.

«Ich stelle immer wieder fest, dass die Menschen gerne bei uns arbeiten.»



Bildaufnahme in der sanierten Werkstatt, Langenthal. V.l.: Thomas Rufener, Verwaltungratspräsident; Jenny Maurer, Kauffrau öV / Fahrdienstleiterin; Fredy Miller, Direktor; Angela Rotzetter, Personalverantwortliche

Natürlich sind Covid-19 und dessen Auswirkungen im Gespräch zwischen Angela Rotzetter (Personalverantwortliche), Jenny Maurer (Kauffrau öV / Fahrdienstleiterin), Fredy Miller (Direktor) und Thomas Rufener (Verwaltungratspräsident) ein zentrales Thema – aber zum Glück wurden auch zahlreiche andere Themen beleuchtet.

TR: Frau Rotzetter, wie geht es den Mitarbeitenden in dieser ausserordentlichen Situation?

AR: Ganz verschieden, weil sie auch unterschiedlich betroffen sind. Die Tourismusmitarbeitenden zum Beispiel kämpfen mit grossen Widerständen – Mitarbeitende aus dem systemrelevanten Bereich hingegen gehen ihrer Arbeit ganz normal nach. Den meisten geht es den Umständen entsprechend gut und sie sind froh, dass sie arbeiten dürfen.

«Wir sind schlank aufgestellt und vertreten Werte, die verstanden und gelebt werden.»

Thomas Rufener

AR: Herr Rufener, wie zufrieden sind Sie mit den Massnahmen der Systemführer während der Pandemie?

TR: Grundsätzlich befinden wir uns in einer Situation, wie wir sie noch nie zuvor erlebt haben. Es ist schwierig,

«Den meisten Mitarbeitenden geht es den Umständen entsprechend gut und sie sind froh, dass sie arbeiten dürfen.»

Angela Rotzetter

richtig zu entscheiden. Wir, die im öffentlichen Dienstleistungssektor tätig sind, haben einen Leistungsauftrag. Aber gleichzeitig sind wir auch von der schwierigen Situation im Gastronomiebereich und in der Reisebranche betroffen. Im Grossen und Ganzen können wir zufrieden sein und müssen viel Verständnis für die Situation zeigen.

FM: Frau Maurer, wie komplex war der Pandemiefahrplan aus betrieblicher Sicht?

JM: Es war eine riesige Herausforderung: Wir mussten innert einer Woche neue Touren für die Triebfahrzeugführer/-innen und Triebfahrzeuge zeichnen, im Planungssystem anpassen und veröffentlichen. Es war wichtig, nach innen und aussen möglichst lückenlos zu informieren. Interessant ist, dass unser Aufwand fast gleich gross war wie bei einem ordentlichen Fahrplanwechsel.

JM: Herr Miller, wie hat Covid-19 Ihr unternehmerisches Denken verändert?

FM: Für die Geschäftsleitung war es ein herausforderndes Jahr. Unsere Umsätze und Passagierzahlen brachen ein, nachdem wir uns in den vergangenen Jahren stets steigerten. Zum Glück konnten wir unseren Verlust von 3 Mio. CHF mit Rückstellungen und Reserven decken. Der Weg zurück zu den Zahlen vor der Pandemie wird hart und steinig. Aber wir werden uns zurückkämpfen und die Lehren aus der Pandemie ziehen.



Thomas Rufener



Angela Rotzetter



Jenny Maurer



Fredy Miller

AR: Herr Rufener, warum ist Beständigkeit so wichtig für ein Unternehmen wie die asm?

TR: Das Thema Beständigkeit passt zur Branche. Wir haben in den letzten Jahren sehr viel investiert und dazu wollen wir Sorge tragen. Es ist von hoher Bedeutung, dass die Infrastruktur in einem guten Zustand bleibt. Besonders im Vergleich mit anderen Ländern stehen wir in dieser Beziehung sehr gut da. Mit den neuen Technologien, Fahrplanumstellungen sowie Fahrzeugbeschaf-

fungen kommen laufend neue Herausforderungen dazu. Generell erfüllen wir die wichtigsten Kriterien und Voraussetzungen für eine gesunde Beständigkeit.

JM: Herr Miller, was verstehen Sie persönlich unter Beständigkeit?

FM: Vor allem Glaubwürdigkeit und Verbindlichkeit – beides Werte, die wir leben und vorleben. Wir sind dankbar, dass wir auf Menschen in unserem Unternehmen zählen dürfen, die diese Werte mittragen und sich damit identifizieren.

TR: Frau Rotzetter, was muss die asm aus Ihrer Sicht unternehmen, damit sich die Mitarbeitenden gut aufgehoben fühlen?

AR: Wichtig ist, dass die Schlüsselpersonen verfügbar und erreichbar sind – besonders in Zeiten, in denen Angst und Unsicherheiten herrschen. Wir leben bei uns ja eine Kultur der offenen Türen – Covid-19 erschwert aber die persönlichen Beziehungen. Unsere internen Hilfsmittel wie das Mitarbeitermagazin Inside oder die Sharepoint-Plattform gewinnen an Bedeutung. Die Leute wollen informiert werden und spüren, dass beispielsweise die Schutzmassnahmen ernst genommen werden und

funktionieren. Die Krise bietet auch Potenzial, das Wir-Gefühl zu stärken. Jede und jeder kann dazu beitragen, damit es dem Unternehmen in Zukunft gut geht.

JM: Herr Rufener, wie können Sie garantieren, dass es bei der asm keinen Personalabbau gibt?

TR: Garantien können wir natürlich keine abgeben. Wir mussten ja bereits Abstriche machen und zum Beispiel unser Erlebnis-Schweiz-Angebot aufgeben. Andererseits bin ich aber zuversichtlich, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft einen hohen Stellenwert geniessen wird – gerade in unserem Stammgebiet.

AR: Herr Rufener, was ist derzeit Ihre grösste Sorge und gleichzeitig Ihre grösste Hoffnung?

TR: Sorge bereiten mir die Auswirkungen der Pandemie. Auch die Ungewissheit betreffend Dauer beschäftigt mich sehr. Mut machen mir alle Menschen, die unser Unternehmen mittragen. Auch die Kreativität und Geduld, die unsere Mitarbeitenden an den Tag legen, stimmen mich positiv.

FM: Frau Rotzetter, mit welchen Mitteln können wir unsere Mitarbeitenden noch besser erreichen?

AR: Wir verfügen bereits über eine überdurchschnittlich gute IT- und Kommunikationsinfrastruktur, die jetzt aufgrund von Covid-19 besser genutzt wird; auch von Mitarbeitenden, die damit vorher noch Berührungängste hatten.

AR: Herr Miller, wie stellen Sie sicher, dass Sie immer ein offenes Ohr für die Mitarbeitenden haben?

FM: Das ist nicht ganz so einfach. Mir fehlen vor allem die Anlässe mit den physischen Kontakten. Hier erfahre ich normalerweise, wo der Schuh drückt. Ich pflege jetzt

halt vermehrt Kontakt auf schriftlicher Ebene. Und ich versuche, über die Geschäftsleitung und Kadermitarbeitenden zu kommunizieren.

«Wir werden uns zurückkämpfen und die Lehren aus der Pandemie ziehen.»

Fredy Miller

JM: Herr Rufener, Herr Miller, was stimmt Sie zuversichtlich, wenn Sie an die Zukunft der asm denken?

TR: Wir haben uns in den letzten Jahren ständig weiterentwickelt und uns einen gewichtigen Platz im ÖV-Markt in unserer Region erkämpft. Wir sind sehr gut vernetzt und pflegen gute Kontakte in Politik, Wirtschaft und Verwaltung. Und wir sind schlank aufgestellt und vertreten Werte, die verstanden und gelebt werden.

FM: Wir verfügen über hervorragende Mitarbeitende. Wir haben eine tiefe Fluktuation und ich stelle immer wieder fest, dass die Menschen gerne bei uns arbeiten. Und in unserem Stammgebiet gibt es viele Zuzüger, die auf ein Auto verzichten. Die müssen wir für uns gewinnen.

«Es war wichtig, nach innen und aussen möglichst lückenlos zu informieren.»

Jenny Maurer

«Ich liebe die Abwechslung: Manchmal bin ich tagelang im Büro am Projektplanen – dann wieder mehrere Wochen lang nur draussen auf der Baustelle.»

«Am meisten schätze ich die Sichtbarkeit: Wenn ich die getane Arbeit vor Ort anschauen kann.»

«Fehlerfreies Arbeiten gibt es nicht; aber Fehler kann man vermeiden, indem man vorausschauend und systematisch arbeitet.»

«Ich sehe mich als kleines Zahnrad in einem grossen Ganzen – alles muss perfekt aufeinander abgestimmt sein.»

«Konsistenz bedeuten für mich strukturiertes Arbeiten, ein eingespieltes Team und Vertrauen.»



47° 12' 54" N, 7° 47' 45" O

Kontinuität mit Stefan

Stefan Wyss, Projektleiter
Sicherungsanlagen, Langenthal

Januar

Mit viel Zuversicht ins Jahr 2020

Mit rund 6,5 Millionen Fahrgästen 2019 startet die Aare Seeland mobil mit positiven Aussichten ins neue Jahr. Veranstaltungen werden geplant, Reisen für Kundinnen und Kunden gebucht und ein reger Austausch untereinander gepflegt. Noch ist Corona und seine Auswirkungen kein Thema.

März

1. Coronalockdown

Innert kürzester Zeit werden die Fahrpläne in der Schweiz ausgedünnt und auf einen Pandemiefahrplan umgestellt. Reisezentren werden geschlossen, Carreisen können nicht mehr durchgeführt werden und weitere Schutzmassnahmen wie Schichtbetrieb, geschlossene Türen, Homeoffice und Kurzarbeit werden innerhalb der asm festgelegt. Trotz Pandemie, Lockdown und Quarantänemassnahmen konnte der Betrieb von Bahn und Bus für unsere Kundinnen und Kunden während des gesamten Jahres wie geplant sichergestellt werden.

April

Start Sanierung Strassenkreuzung und Bahnübergang Hinteres Riedholz

Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn und die asm sanieren den Knoten «Hinteres Riedholz». Zum Projektteil der asm gehören die Erneuerung der Bahnübergang-Sicherungsanlage, die Sanierung des Bahnkörpers und die Trennung des Lichtraumprofils von Schiene und Strasse über eine Länge von 300 Metern. Das Projekt wird im November 2020 abgeschlossen.

Mai

Ergebnisse der Qualitätsmessungen im RPV im Jahr 2019

Gute Resonanz: Der «Akzeptanzwert», eine qualitative Zielvorgabe des Bestellers, wird von der asm in den bewerteten Sparten Bus, Zug und Haltestellen übertroffen.

Juni

Start Mitwirkung: Verkehrssanierung Aarwangen

Die asm übt in Partnerschaft mit dem Kanton Bern die Bauherrschaft aus: Integraler Bestandteil des Strassenumfahrungsprojekts ist die Modernisierung des Bahnhofs Aarwangen, die neue, hinderisfreie Haltestelle Aarwangen Hard und eine substantielle Neugestaltung der asm-Gleisanlagen. Der Baubeginn ist im Laufe des Jahres 2023 geplant.

Juli

Lange Baustelle auf der Linie Solothurn–Oensingen

In einer mehrwöchigen Totalsperre werden auf der Bahnlinie zwischen Solothurn und Niederbipp diverse Arbeiten an der Infrastruktur ausgeführt. Nebst der Sanierung des Bahnübergangs «Hinteres Riedholz» und der Erneuerung des Bahnhofs in Oberbipp werden an mehreren Anlageteilen Unterhaltsarbeiten ausgeführt. Der Personenverkehr wird durch einen Bahnersatzbetrieb mit Bus sichergestellt.

August

Startphase Einbau Schutzglas Bus

Aufgrund der anhaltenden Coronasituation wird zum zusätzlichen Schutz des Fahrpersonals eine Trennscheibe zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal installiert.

September

Umsetzung Projekt IVU.pad

Triebfahrzeugführer/-innen und Busfahrer/-innen werden mit einem Tablet und der Applikation IVU.pad ausgerüstet. Die Geräte ermöglichen es unter anderem, den Informationsfluss zwischen Fahrpersonal und Disposition spürbar zu beschleunigen. Zusätzlich kann über das Tablet direkt aufs Intranet und somit auf die notwendigen Reglemente und Vorschriften zugegriffen werden.

Oktober

Die Aare Seeland mobil ersetzt die Billettautomaten

Von August bis Oktober werden vom Oberaargau über Solothurn bis ins Seeland laufend die Billettautomaten der Generation sPOS durch die neuen ePOS-Automaten ersetzt. Die neuen Geräte bieten den Kundinnen und Kunden eine gewohnt benutzerfreundliche Oberfläche. Unter anderem können neu auch kleinere Geldbeträge mit grossen Noten bezahlt werden, ein schneller und sicherer RFID-Kartenleser ermöglicht das kontaktlose Bezahlen mit Kreditkarten und der Barcodeleser kann alle gängigen QR-Codes einlesen. Die Abonnemente können so auch am Automaten direkt auf den SwissPass geladen werden.

November

Einführung neues Gutscheintool

Die (Geschenk-)Gutscheine werden neu elektronisch verwaltet und können auf die App «voucher2mobile» geladen werden. So sind diese jederzeit auf dem Smartphone griffbereit – «zu Hause vergessen» gehört der Vergangenheit an. Gutscheine im handlichen Kreditkartenformat (PVC-freie Papiermachart) können in Reisezentren und im Buszentrum bezogen werden wie auch online im Webshop.

Dezember

Rätselspass mit Moby dem Mutigen

Im Zuge der Übernahme der drei Buslinien (siehe Seite 26) ist zwischen Biel/Bienne und Lyss ein digitaler Postenlauf mit «Moby dem Mutigen» entstanden. Dieser richtet sich primär an Familien mit Kindern zwischen sechs und neun Jahren. Die Smartphone-Schnitzeljagd enthält knifflige Rätsel im Bus wie auch in der Region Lyss.

Februar

Inbetriebnahme Fernwirkanlage Fahrstromversorgung

Mithilfe des neuen Systems ist es möglich, die gesamte Fahrstromversorgung online zu überwachen und falls nötig Schaltungen aus der Ferne vorzunehmen.

Sanierung hoch zwei



Luftaufnahme Bahnhof Nidau

Sicherheit und Barrierefreiheit sind die zwei Hauptgründe für den Ausbau der Bahnhöfe Nidau und Lattrigen. Das Spezielle daran: Die beiden Projekte laufen quasi parallel und vereinen sehr ähnliche Herausforderungen; asm-Projektleiter Hansueli Ryser klärt auf.

Die Ausgangslage

«Das Spezielle an den Bahnausbauten in Nidau und Lattrigen ist nicht nur ihre geografische Nähe – beide verlaufen auf der Strecke Biel/Bienne–Täuffelen–Ins –, sondern auch die Ausführungen. Und sie werden zum gleichen Zeitpunkt durchgeführt: Im Sommer 2022 kommt es auf der Strecke zu einer Totalsperre – im Frühjahr 2023 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein –, die Bahnhöfe werden nach der Totalsperre

umgehend in Betrieb genommen. Das Plangenehmungsverfahren für beide Projekte wurde im Herbst 2020 beim Bundesamt für Verkehr BAV eingereicht. Voraussetzung für die Ausführung im Jahr 2022 ist jedoch der reibungslose Verlauf des Verfahrens beim Bundesamt für Verkehr BAV.»

Die kleinen Unterschiede

«Nun, es ist nicht richtig, dass alles exakt genau gleich verläuft. Während wir uns in Nidau mit allen beteiligten Parteien auf Anhieb einigen konnten, gibt es in Lattrigen Widerstände, insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Schliessung eines Bahnübergangs. Trotzdem hoffen wir, dass wir wiederum parallel die Baubewilligung für den Umbau im Sommer 2022 erhalten werden.»

Die Finanzierung

«Als Erstes muss geklärt sein, wer den Umbau eines Bahnhofs finanziert: Bund, Kanton, Gemeinde, Bahnunternehmen. Seit der Lancierung des Bahninfrastrukturfonds per 1. Januar 2016 wird ein solches Unterfangen zu einem grossen Teil vom Bund getragen: Schwerverkehrsabgabe, Mehrwertsteuer, direkte Bundessteuer – dazu kommen Kantons- und Gemeindebeiträge. Dabei unterscheidet man grundsätzlich zwischen Betrieb und Infrastruktur. Als Bahnbetreiber und Projektverantwortliche sind wir verpflichtet, die Kosten auf die verschiedenen Stellen zu verteilen.»

Der Zeitplan

«Insgesamt dauert der Ausbau drei bis vier Jahre. Zuerst muss das Projekt genehmigt werden, danach folgt der Umbau selbst, der circa zwei Jahre in Anspruch nimmt. Doch wenn man den gesamten Prozess anschaut, dauert ein solches Projekt von der ersten Idee bis zur Ausführung sogar zwischen sechs und acht Jahren – falls alles im gewünschten Rahmen abläuft ... Man darf nicht vergessen, wie viele verschiedene Parteien involviert sind. Wenn der Bau mal läuft, dann stehen locker 50–80 Personen gleichzeitig im Einsatz. Dies zu koordinieren, ist eine grosse Herausforderung.»

Die Auswirkungen

«Eine grosse Herausforderung ist der Unterbruch der Bahnlinie. Für uns ist etwas vom Wichtigsten, dass wir unsere Züge einsetzen können. Vor allem weil der alternative Bahnersatzbetrieb mit Bus zu einer logistischen Herausforderung wird.»

Die Auflagen

«Grundsätzlich kommen die Auflagen vom Bundesamt für Verkehr BAV, das alle diesbezüglichen Anliegen sammelt und an uns weitergibt: Wasserbauingenieure, Strasseninspektorat, Pro Natura, Verbände – da kann

einiges zusammenkommen. Und das bedeutet für uns meistens viel Arbeit, weil wir alles berücksichtigen müssen. Jede Partei schaut für ihre eigenen Interessen, das ist normal. Meistens aber einigen wir uns im guten Einvernehmen und kommen einander entgegen.»

Die Kundeninformation

«Das ist etwas vom Zentralsten: Wir informieren unsere Kundinnen und Kunden im Voraus und zeigen ihnen den Horizont auf, wie lange gebaut wird und wann es genau zu Behinderungen kommt. Hierfür produzieren wir Info-Stelen, Transparente, Flyer und publizieren Anzeigen im Amtsanzeiger. Die Kundeninformation liegt uns sehr am Herzen, hier kann man mit der richtigen Vorgehensweise sehr viel Goodwill schaffen.»

Die Kooperationen

«Als Bahnunternehmen machen wir stets den ersten Schritt und setzen uns mit den Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern sowie auch dem Kanton an einen Tisch. Dabei holen wir auch die lokalen Bedürfnisse ab, versuchen, Synergien zu nutzen, und schlagen auch bilaterale Wege ein. Und wenn wir uns mal nicht einig sind, wird das Ganze zu Ende diskutiert, bis es für alle Seiten stimmt.»

Die Projektleitung

«Als Projektleiter muss man immer allen Prozessen einen Schritt voraus sein. Man darf nichts und vor allem niemanden vergessen. Ich muss die Probleme manchmal erahnen, bevor sie eintreffen – und am liebsten schon gelöst haben, bevor sie aufs Tapet kommen. Wir müssen einfach immer damit rechnen, dass jede und jeder anders funktioniert und auch andere Bedürfnisse hat. Wenn wir an das denken, können wir Überraschungen vermeiden. Ich habe den Anspruch, dem Projekt eine persönliche Note zu verleihen und ein eigenes Gesicht zu geben. Meine Handschrift ist mir sehr wichtig. Ich stecke eine



Luftaufnahme Bahnhof Lattrigen

Menge Leidenschaft in einen solchen Umbau; da hört der Tag nicht einfach um 17 Uhr auf – in Intensivphasen arbeitet man deshalb auch mal bis spätabends und an Wochenenden, doch das gehört dazu und ist absolut okay. Wichtig ist auch, zu erkennen, wo man den involvierten Mitarbeitenden und Partnern Freiheiten geben kann, denn die meisten möchten sich gerne entfalten. Hier versuche ich stets, eine persönliche Chemie herzustellen, damit wir eine gemeinsame fachliche Ebene finden. Bisher hat das ganz gut geklappt.»

Die Zukunft

«Nach Nidau und Lattrigen planen wir auf der gleichen Strecke zwischen Biel/Bienne und Ins den Doppelspurausbau bei Brüttelen inkl. Erneuerung des Bahnhofes sowie die Erneuerung des Abschnitts von Gerolfingen bis Täuffelen; aber für diese Projekte sind andere Kolleginnen resp. Kollegen zuständig. Die Projekte Nidau und Lattrigen sind meine Projekte und ich begleite sie seit der Eingabe des Plangenehmigungsverfahrens. Sie sind sozusagen auch ein bisschen zu meinen Babys geworden.»

Zur Person: Hansueli Ryser

Er lernte Bauzeichner, arbeitete als Tiefbautechniker und bildete sich in Sachen Betriebswirtschaft und Technik weiter. Heute schreitet Hansueli Ryser als Projektleiter für Bahnbauprojekte bei der asm zur Tat.

Übersicht wesentliche Projekte

Projektbezeichnung	Sparte ¹	Projektstand	Realisation
Umbau und Refit GTW Triebzüge Be 2/6	RPV	Ausführung	2017–2021
Einführung Zugbeeinflussung Meter- und Spezialspur ZBMS	IS	Ausführung	2019–2023
Totalsanierung Oberbipp–Oberbipp Industrie	IS	Ausführung	2020/2021
Sanierung Bahnübergang Rütihof, Bannwil (mit OIK IV ²)	IS	Ausführung	2020/2021
Totalsanierung Grubenstrasse–Weiche 46	IS	Ausführung	2020
Ersatz Billettautomaten ePOS	RPV	Ausführung	2020
Beschaffung Neufahrzeuge Bus	RPV	Ausführung	2020
Erweiterung Bushalle Meisberg	RPV	Ausführung	2020
Teilsanierung Gebäude Werkstatt und Depot Langenthal	RPV	Ausführung	2020/2021
Sanierung Bahnhofgebäude Aarwangen	IS	Ausführung	2020/2021
Sanierung Bahnübergang Hinteres Riedholz (mit AVT ³)	IS	Ausführung	2020
Beschaffung Zweiweg-Multifunktionsfahrzeug	IS	Ausführung	2020/2021
Erneuerung Haltestelle Nidau Beunden BehiG ⁴	IS	Ausführung	2020/2021
Sanierung Bahnübergang Brunackerstrasse, Mörigen (mit OIK III ²)	IS	Ausführung	2020
Ersatz Brücke Anschlussgleis Hardwald Langenthal	IS	Ausführung	2020
Ausbau Bahnhof Nidau	IS	Bauprojekt/PGV ⁵	2022/2023
Ausbau Bahnhof Lattrigen	IS	Bauprojekt/PGV ⁵	2022/2023
Erneuerung Ins Dorf–Ins	IS	Bauprojekt/PGV ⁵	2021
Erneuerung Nidau Beunden–Ipsach	IS	Bauprojekt/PGV ⁵	2021
Verkehrssanierung Aarwangen (mit OIK IV ²)	IS	Bauprojekt	2023–2027
Sanierung und Umgestaltung Baselstrasse (mit AVT ³)	IS	Vorprojekt	2023–2025
Ausbau Bahnhof und Doppelspur Brüttelen	IS	Vorprojekt	2025–2027
Ersatz Sicherungsanlage Langenthal–St. Urban Ziegelei	IS	Vorprojekt	2025/2026
Erneuerung Scharnageln–Niederbipp	IS	Vorprojekt	nach 2025
Erneuerung Gerolfingen–Täuffelen	IS	Vorprojekt	nach 2025
Erneuerung Feldbrunnen–Flumenthal (mit AVT ³)	IS	Studie/Vorprojekt	nach 2025
Ausbau St. Urban–Ziegelei	IS	Studie	nach 2025

¹ RPV = Regionaler Personenverkehr / IS = Infrastruktur

² Oberingenieurkreis III und IV, Tiefbauamt des Kantons Bern

³ Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn

⁴ Behindertengleichstellungsgesetz

⁵ Plangenehmigungsverfahren

47° 11' 16" N 7° 42' 22" O:

Stabilität mit Stefanie

Stefanie Schmuckle, Reinigungsfachfrau
Buszentrum Herzogenbuchsee



«Ich genieße es, eine fixe Arbeitsstruktur zu haben und zu wissen, was auf mich zu kommt.»

«Um einen Bus zu reinigen, brauche ich circa eine Stunde. Ich schätze es, wenn ich nach meiner Arbeit ein Ergebnis sehe.»

«Ich habe mir pro Fahrzeug eine Checkliste aufgestellt: Wo fange ich an, auf was muss ich besonders achten, an welchen Ecken ist es besonders schmutzig.»

«Die Konstanz in meinem Job gibt mir Sicherheit und Zufriedenheit.»

«Für mich ist mein Job bei der asm ein Glücksgriff – auch weil ich in einer solch schwierigen Situation einen sicheren Arbeitsplatz habe.»

Nachhaltig saniert



Eindrücke aus der Umbauphase

An der Grubenstrasse 12 in Langenthal hat sich im vergangenen Jahr einiges getan: Depot und Werkstatt wurden saniert. Ziel war es, den langfristigen Substanz- und Werterhalt sicherzustellen. Durch die neuen Betriebseinrichtungen konnten zudem effizientere Arbeitsabläufe und ergonomisches Arbeiten etabliert werden. Thomas Aeschbacher (Projektleiter Immobilien) und David Baltisberger (Leiter Werkstätten Bahn) äusserten sich zum Umbauprojekt.

Substanzerhaltsanierung

Mit der Sanierung von Werkstatt und Depot stellt sich die asm für die Zukunft auf. Im Depot wurden neue Fenster und Aussentüren eingebaut sowie einzelne Tore ersetzt. «Die Infrastruktur war in einem schlechten Zustand – eine Sanierung des Gebäudes vonnöten», erklärt Thomas Aeschbacher und ergänzt: «Die neuen Fenster und die zusätzliche Innendämmung des Erkers machen natürlich auch aus ökologischer Sicht absolut Sinn.» Mit dem neuen Anstrich am Mauerwerk und den Dachuntersichten erstrahlt das Depot auch optisch in neuem Glanz.

«Besonders imposant ist der neue Hallenkran mit einer Traglast von zehn Tonnen.»

David Baltisberger

Die Stütze: ein neuer Hallenkran

Neben dem Depot wurde auch die Werkstatt erneuert – einerseits visuell, vor allem aber in technischer Hinsicht. «Besonders imposant ist natürlich der neue Hallenkran, der nun eine Traglast von zehn Tonnen hat – der alte vermochte nur Lasten bis fünf Tonnen zu heben», so David Baltisberger über die neue Krananlage, welche nun auch die schwersten Drehgestelle anheben kann. Der Einbau des Hallenkranes war eine grosse Herausforderung. Er wurde auf eingespannte Stützen montiert, die mit Fundamenten tief im Boden verankert sind. «So wird eine optimale Stabilität erreicht, um die Erschütterungen auf die umliegenden Gebäudeteile auf ein Minimum zu reduzieren», erklärt Thomas Aeschbacher die Konstruktion.



Eindrücke aus der Umbauphase

Weiter mit Gabelstaplern

Eine weitere Herausforderung war die Aufrechterhaltung des Betriebes während der Umbauarbeiten. «Die Mitarbeitenden in der im Depot provisorisch eingerichteten Werkstatt hatten weniger Platz für die Verrichtung ihrer Arbeit – das war nicht immer ganz einfach. Und weil der Hallenkran ersetzt wurde, musste eine gewisse Zeit mit Gabelstaplern gearbeitet werden. Aber im Grossen und Ganzen haben wir den Umbau gut überstanden», blickt David Baltisberger zufrieden zurück. Neben der Krananlage wurde auch eine neue Drehgestell-Hubanlage installiert, die eine effiziente und ergonomische Reparatur der Drehgestelle ermöglicht. Überdies erneuert wurden auch der Boden sowie die Beleuchtung, die nun mit zeitgemässer LED-Technologie ausgestattet ist. Anders als die Gebäude an der Grubenstrasse 4 bis 10 wurde das Direktionsgebäude mit dem direkt angebauten Depot nicht als «erhaltenswert» eingestuft und deshalb von der kantonalen Denkmalpflege nicht im Bauinventar erfasst. Folglich mussten in Sachen Denkmalschutz keine speziellen Auflagen beachtet werden. «Das Projekt musste jedoch von der Stadt Langenthal im Rahmen eines kommunalen Bauvorhabens bewilligt werden. Und damit die bauliche Anpassung im Abstellgleis realisiert werden konnte, musste beim Bundesamt für Verkehr BAV ein Plangenehmigungsverfahren eingereicht werden», schildert Thomas Aeschbacher das Prozedere.

Umbauen in Coronazeiten

Für das Umbauvorhaben berücksichtigte die asm, wenn möglich, regionale Unternehmen. Einige kannte man schon aus gemeinsamen Projekten; so zum Beispiel das beauftragte Architekturbüro aus Wiedlisbach, das bereits frühere Umbauprojekte für die asm plante und ausführte. Vonseiten Bauleitung war daher ein Gespür

für Anliegen und Anforderungen einer Eisenbahnfirma vorhanden, was die Zusammenarbeit erleichterte. Erschwert wurde das Bauvorhaben jedoch durch die Coronapandemie. Die asm hielt sich dabei strikt an die Vorgaben des BAG. «Für die am Umbau beteiligten Arbeiter richteten wir eine Coronastation mit Wasserstellen zum Händewaschen und mobilen Toiletten ein. So konnten Kontakte mit unseren Mitarbeitenden verhindert werden», so Thomas Aeschbacher. Der Schutz der eigenen Mitarbeitenden hatte oberste Priorität. «Zum Glück gab es keinen positiven Fall während der Umbauarbeiten. Ich denke, die konsequente Umsetzung der Massnahmen war dabei sicherlich entscheidend», führt David Baltisberger aus. So gab es auch keine Verzögerungen in den Bauetappen, das Projekt konnte planmässig abgeschlossen werden und die asm hat die Weichen für die Zukunft gestellt.

«Für die am Umbau beteiligten Unternehmen richteten wir extra eine Coronastation ein.»

Thomas Aeschbacher

«Ich bin Innenarchitekt und war fünf Jahre auf Stellensuche – umso dankbarer bin ich, dass mir die asm diese Chance anbot.»

«Ich denke, dass man hier sehr charmant und grosszügig mit den Mitarbeitenden umgeht.»

«Alle sind nett zu mir, man winkt sich häufig zu – es ist wie in einer grossen Familie.»

«Stabilität ist gut als Sprungbrett. Weil man danach stets einen Schritt weitergehen kann.»

«Ich fahre häufig über Land – da kriegt man viel von der Natur mit; einfach wundervoll.»

47° 12' 28" N, 7° 32' 13" O:

Beständigkeit mit Philipp

Philipp Zryd, Kurier – hier in Solothurn, unterwegs im ganzen asm-Gebiet



«Ich kann mir gut vorstellen, meinem Beruf treu zu bleiben.»

30 Jahre Berufserfahrung vs. 2 Jahre Lehrzeit: Joél und Hannes Flückiger tragen per Zufall denselben Nachnamen und üben als Gleisbauer denselben Job aus. Trotzdem trennen sie einerseits Welten und andererseits verbindet sie so vieles. Ein Generationengespräch über berufliche Perspektiven, eindrückliche Erlebnisse und Beständigkeit.

Joél@Hannes: Wie bist du eigentlich damals bei der asm gelandet?

HF: «Als ich in Los Angeles weilte, bewarb ich mich von dort aus als Wagenführer und bekam eine Zusage. Weil aber die Postzustellung zu lange dauerte, hatten sie nach meiner Rückkehr schon jemand anders eingestellt und boten mir eine Stelle im Bahnbaubereich an. Ich hatte eine grosse Affinität zum Bahnbau, da mein Vater ein Baugeschäft führte, also sagte ich zu. Später absolvierte ich die Ausbildung zum Wagenführer, entschloss mich aber, beim Bahnbau zu bleiben, da ich nicht den ganzen Tag sitzen wollte. Diesen Entscheid habe ich bis heute nie bereut.»

Hannes@Joél: Erzähl doch mal, wie du dich nach deinem ersten Arbeitstag gefühlt hast?

JF: «Zuerst einmal war ich neugierig, was alles auf mich zukommt. Ich wurde vom ersten Moment an sehr gut aufgenommen, mir wurde alles geduldig erklärt und nach zwei Tagen durfte ich bereits mit dem Team mit, um Schwellenschrauben zu wechseln.»

Joél@Hannes: Wolltest du dich beruflich nie verändern?

HF: «Nein, weil mir meine Arbeit immer sehr gut gefallen hat, zog ich das gar nicht in Betracht. Ich liebe meinen abwechslungsreichen Job und die jährlich wiederkehrenden Arbeiten. Ich erlebe jeden Tag neue Situationen – Schacht leeren, Weichenstörungen beheben, Gras mähen ...»

Hannes@Joél: War für dich klar, dass du eine Gleisbauer-EFZ-Lehre absolvieren willst?

JF: «Ich schnupperte sowohl im Gartenbau wie auch im Strassen- und Gleisbau – in meiner Schnupperlehre bei der asm hat es mir klar am besten gefallen. Was vielleicht mitentscheidend war: Ich wuchs an einer Bahnlinie auf und erinnere mich noch heute, wie beeindruckt ich war, als ich eines Nachts aufwachte und die Gleisbauer mit den grossen Maschinen sah, die quasi vor unserer Haustüre an den Schienen arbeiteten.»

Joél@Hannes: Was war für dich das eindrücklichste Erlebnis deiner Berufskarriere?

HF: «Die sechswöchige Baustelle rund um die Aarebrücke in Aarwangen: Alles war unheimlich gut und im 24-Stunden-Betrieb organisiert. Ich hätte im Vorfeld nie gedacht, dass alles so einwandfrei über die Bühne gehen würde. Die Unternehmungen wurden auf den Tag genau fertig und konnten noch gerade rechtzeitig die Testfahrten durchführen. Das hat mich tief beeindruckt.»

«Ich möchte noch unbedingt den Bau und Umbau von Weichen erlernen.»

Joél Flückiger

Hannes@Joél: Hast du schon Zukunftspläne oder lässt du alles auf dich zukommen?

JF: «Zuerst möchte ich im Sommer 2022 meine Lehre erfolgreich abschliessen. Dann besuche ich wohl die Rekrutenschule und absolviere danach die Vorarbeiter-schule. Ich kann mir sehr gut vorstellen, meinem Beruf treu zu bleiben.»

Joél@Hannes: Was motiviert dich täglich in deinem Job?

HF: «Ich will und kann mithelfen, dass der Zugverkehr reibungslos und störungsfrei abläuft – das erfüllt mich mit Stolz. Es ist ein schönes Gefühl, mitanzusehen, was wir mit unserer Arbeit alles bewegen können, und vorzuleben, was ein guter Teamgeist ausmacht.»

Hannes@Joél: Kannst du dir vorstellen, so lange bei der asm zu bleiben wie ich ...?

JF: «Wie lange bist du schon dabei, 31 Jahre? Ich denke, eher nicht. Ich möchte unbedingt noch andere Luft



Teamarbeit im Gleisbereich durch Joél und Hannes Flückiger

schnuppern und mich in anderen Firmen im gleichen Beruf weiterentwickeln.»

Joél@Hannes: Was schätzt du am meisten an deinem Arbeitgeber?

HF: «Ich schätze die asm als sozialen Arbeitgeber. Ausserdem werden sowohl meine Arbeit als auch ich selbst geschätzt. Bei uns herrscht ein besonderer Zusammenhalt, und das finde ich enorm wichtig. Man schaut hier gut zu uns; wir bekommen beispielsweise einen Gutschein, um diesen für unsere Gesundheitsförderung einzusetzen. Ich konnte damit meinen Sportclubbeitrag begleichen. Ausserdem finde ich, dass wir sehr gute Arbeitsbedingungen haben.»

Hannes@Joél: Hand aufs Herz, gibt es etwas, was dich an deiner Lehre bzw. deinem Lehrberuf stört?

JF: «Dass wir bei der asm manchmal zu wenig berufsspezifische Arbeit ausführen. Ich bin der Meinung, dass wir hier ein bisschen rückständig sind, was die praktische Arbeit angeht. Ich freue mich aber, bald die überbetrieblichen Kurse zu besuchen. Ausserdem möchte ich noch den Bau und Umbau von Weichen erlernen.»

Joél@Hannes: Wie wichtig ist für dich Beständigkeit – sowohl aus persönlicher Sicht als auch aus Sicht der asm?

HF: «Mit Beständigkeit kann man der täglichen Hektik aus dem Weg gehen. Als Teamleiter kann ich mich viel besser organisieren, wenn ich mir für gewisse Arbeiten Zeit nehmen kann; das gibt mir die notwendige Ruhe und Gelassenheit. Wir pflegen beispielsweise ungefähr



Joél Flückiger



Hannes Flückiger

«Ich entschloss mich, beim Bahnbau zu bleiben, da ich nicht den ganzen Tag sitzen wollte.»

Hannes Flückiger

40 Weichen, die wir alle 14 Tage genau überprüfen: Sind sie ausreichend gefettet? Weisen sie Dreck auf? Erhält das Rad genug Laufruhe? Sind sie im Winter eisfrei? Haben sie Risse oder ist eine Schraube locker? Zudem laufen wir jeden Monat mindestens einmal die gesamte Strecke ab – dabei sehen wir jedes Mal etwas, das wir auf unserer vorgängigen Tour noch nicht entdeckt haben. Da wird einem klar, dass es vor allem um das eine geht: die Sicherheit.»

Hannes@Joél: Wie gut und sicher fühlst du dich aufgehoben bei der asm?

JF: «Perfekt; es ist gerade in der aktuellen Lage sicher ein Vorteil, wenn man bei einer krisenresistenten Firma angestellt ist. Ausserdem gefallen mir die Menschen und der Teamgeist; wir sind wirklich eine eingeschworene Truppe.»

Joél Flückiger (17) lebt in Huttwil und ist im zweiten Lehrjahr seiner Gleisbauer-EFZ-Ausbildung. Sein Chef **Hannes Flückiger** (54) ist gelernter Gleismonteur. Er arbeitet seit über 30 Jahren bei der asm und ist Teamleiter der Bauabteilung Aarwangen.

Aufbruchstimmung im Seeland



Umgebaute Haltestelle in Aegerten

Wenn man als Transportunternehmen auf einen Schlag drei neue Buslinien gewinnt, dann ist das in erster Linie ein grosser Erfolg. Einer, der aber auch einige Konsequenzen nach sich zieht. Kurt Rüttimann, Leiter Betrieb Bus, nimmt uns auf eine Reise durch das Seeland mit und erzählt, wie man innert Kürze ein Busdepot ausbaut, Synergien nutzt und was es sonst noch alles braucht, um pünktlich zum Fahrplanwechsel bereit zu sein.

Das Rückgrat

Im Dreieck zwischen Safnern, Lengnau und Büren an der Aare liegt Meisberg. Am Südhang des Büttenbergs befindet sich am Ende des lang gezogenen Dorfes eine kleine Industriezone. Hier liegt seit ein paar Jahren auch

das asm-Busdepot für die Buslinien Biel/Bienne–Meisberg und Pieterlen–Reuchenette-Péry. Mit dem Gewinn der drei neuen Buslinien Brugg BE–Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean, Biel/Bienne–Brugg BE–Studen BE–Lyss sowie Biel/Bienne–Brugg BE–Schwadernau–Orpund stellen sich auf einen Schlag ganz neue Herausforderungen. Kurt Rüttimann sitzt zufrieden in einem der kleinen Büroräume; er zeigt uns stolz die neuen Räumlichkeiten und den Anbau. «Mein erster Gedanke nach dem Gewinn der Linie war: Wir müssen umgehend unser Depot in Meisberg ausbauen.» Mit anderen Worten: Die bestehende Einstellkapazität verdreifachen sowie Garderoben und sanitäre Anlagen ausbauen – und dies innerhalb eines Jahres ... «Wir suchten sofort das Gespräch mit dem Landbesitzer, der Burgergemeinde Meisberg. Wir mussten innert zwölf Monaten das Land kaufen, die Baubewilligung erhalten und den gesamten

Bau realisieren», erinnert sich der Leiter Busbetrieb an das ambitionierte Projekt (siehe Box). Schliesslich wird das Vorhaben noch durch Covid-19 tangiert. «Wir hielten alle Bausitzungen draussen ab, mussten in kleinen Gruppen arbeiten und organisierten, dass die unterschiedlichsten Lieferanten und Baufachleute nebeneinander funktionieren konnten.» Selbst der beauftragte Architekt prognostiziert, dass die neue Halle erst im Frühjahr 2021 eingeweiht werden kann. Rüttimann und sein Team aber stellen auf einen 24-Stunden-Betrieb um und schaffen das Unmögliche: Pünktlich vor dem Fahr-

planwechsel wird das Depot bereits Ende November 2020 in Betrieb genommen. «Unser Team und alle daran beteiligten Fachleute legten einen enormen Spurt hin», erklärt Rüttimann stolz. Heute arbeiten im funktionalen Industriebau 27 statt wie bisher 12 Fachleute.

Der Rückblick

Dass die asm überhaupt erst zum Handkuss der neuen Linien kam, verdankt man einer Ausschreibung des Kantons sowie des Bundesamts für Verkehr BAV. «Wir erhielten für unser Dossier enorm gute Noten. Besonders



Kurt Rüttimann, Leiter Betrieb Bus

in den Bereichen Marketing und Fahrzeuge mit Hybridtechnologie konnten wir punkten. Bei Letzterem nehmen wir seit Jahren eine Vorreiterrolle ein», weiss Kurt Rüttimann. Und ergänzt: «Auch in Bezug auf die Kommunikation haben wir den einen oder anderen Effort geleistet; so sprachen wir uns bereits im Vorfeld mit allen involvierten Gemeinden darüber ab, welche Pläne wir gemeinsam in Angriff nehmen können – beispielsweise beim Umbau von Haltestellen. Das wurde enorm geschätzt», weiss der asm-Leiter Betrieb Bus. Und es wurde wohl auch bei der Evaluation von Kanton und Bund positiv bewertet. Rüttimann denkt auch, dass man die Nase vorn hatte, weil man zielorientiert unterwegs war und rasche Entscheidungen fällte. «Das entspricht unserer Unternehmenskultur. Wir kennen kein Gärtliducken und sind in allen Bereichen schlank aufgestellt; unsere Leute übernehmen Verantwortung und entscheiden auch mal selbst. Und wir sind als Unternehmen generell so ausgerichtet, dass wir stets nach vorne schauen und uns nie gegenseitig ausbremsen.»

Die Zitterpartie

Bereits im Januar 2020 – kurz nach dem Gewinn der drei neuen Linien – bestellen Kurt Rüttimann und sein Team die neuen Fahrzeuge nach neuester Hybridtechnologie. Lieferfrist: sieben Monate. Dann kommt der Ausbruch von Covid-19 und damit der Lieferengpass. «Der letzte Bus wurde am 10. Dezember 2020 geprüft – drei Tage vor dem Fahrplanwechsel. Die letzten Getriebeoptimierungen an Fahrzeugen wurden gar erst in der Nacht vom 12. auf den 13. Dezember vorgenommen.»

Der Stichtag

Apropos Fahrplanwechsel: Sonntagmorgen, 13. Dezember 2020 – wir stehen mit Kurt Rüttimann draussen vor der Bushaltestelle in Biel; er verfolgt auf seinem Laptop das Leitsystem und hofft, dass mit der heutigen Linienübernahme alles nach Plan läuft. Zum Glück ist es heute nicht so kalt. Gespannt warten wir auf die Abfahrt des



Sabrina Zesiger, Bus-Chauffeuse in Meinisberg, im Gespräch mit Kurt Rüttimann

ersten Gelenkbusses. Pünktlich um 5.57 Uhr erhält er das erste Foto aus Lyss, welches Verkehrsplaner Heinrich Matter mit dem Chauffeur des ersten im Einsatz stehenden Busses zeigt. 6.26 Uhr: Pünktlich fährt der erste offizielle asm-Bus im Bahnhof Biel ein. 8.00 Uhr: Entspannung – der Betrieb funktioniert reibungslos. Mittlerweile ist Heinrich Matter in Biel eingetroffen. Freudestrahlen, Dankbarkeit, Erleichterung. Rüttimann und Matter stossen mit einem Pappbecher Kaffee auf den heutigen Start an. «Dass alles so gut geklappt hat, verdanken wir nicht nur unseren Mitarbeitenden, sondern auch unseren Partnern.» Rüttimann schaut blinzelnd zu seinem Gegenüber. Mit Matter sass er stundenlang zusammen und diskutierte Geodaten, den kommenden Fahrplan, die Pausen und die Routen. «Wir sind die drei Strecken natürlich im Vorfeld x-mal abgefahren und haben uns unter anderem überlegt, wie wir die Pausen und Leerfahrten der Busse minimieren können. Heute sind diese vom Radar verschwunden – einzig die beiden Transporte vom und ins Depot Meinisberg sind Leerfahrten», erzählt Rüttimann zufrieden.



Einfahrt ins Busdepot Meinisberg

Die Aussichten

Auf dem Rückweg nach Meinisberg zeigt uns Kurt Rüttimann die rot eingefärbten Haltestellen in Studen und Aegerten und erklärt: «Wir haben nicht komplett alles auf den Kopf gestellt und auch viel bestehendes Material von unserem Vorgänger übernommen – unter anderem auch Fahrkartenautomaten eines Mitbewerbers. Daraus ergeben sich klassische Win-win-Situationen.» Zurück im Busdepot. Wir passieren das neue Eingangstor. Kurt Rüttimann bleibt noch im Bus sitzen. «Etwas möchte ich noch erwähnen: Es geht nicht nur um den Gewinn der drei neuen Linien, sondern auch um Synergien. Wir können damit unsere Einsatzpläne optimieren, Serviceintervalle erhöhen und somit unser neues Busdepot in Herzogenbuchsee besser auslasten.» Ganz zum Schluss wollen wir noch wissen, ob und wo noch weitere zusätzliche asm-Buslinien geplant sind. «Wir nehmen nicht an jedem Wettbewerb teil. Die potenziellen Buslinien müssen zu uns und unserer Strategie passen. In nächster Zeit geht es in erster Linie um den einen oder anderen Taktausbau oder den Gelenkbusbau auf unserer Stammlinie Wangen a.A.–Herzogenbuchsee–Langenthal–Melchnau.» Langweilig wird's also definitiv nicht im Busbereich von Kurt Rüttimann.

Der Depotausbau in 12 Monaten

- Landkauf: Ende 2019
- Bewilligung (keine Einsprachen): Februar 2020
- Spatenstich: März 2020
- Bauschluss: November 2020
- Inbetriebnahme: Anfang Dezember 2020

Energiekurswechsel bei der asm

Bei der Beschaffung von Energie setzt die asm seit dem 1. Januar 2021 auf Wasserkraft und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Schonung der Umwelt. Der Einkauf des kompletten Transaktionsstroms für den Bahnbetrieb erfolgt nun zusammen mit anderen Meterspurbahnen über einen dreijährigen Rahmenvertrag. Der Leiter Rollmaterial und Technik, Daniel Fankhauser, gibt Auskunft.

Wasserkraft Schweiz

Im Verbund mit anderen RAILplus-Mitgliedern lancierte die asm 2019 eine Ausschreibung – man wollte sich zukünftig auf einen Energielieferanten beschränken. «Der ausgehandelte über drei Jahre laufende Rahmenvertrag gibt uns eine Preisgarantie und ist keinen



Schwankungen unterworfen – das erleichtert unsere Kostenplanung», so Daniel Fankhauser. Strom aus Wasserkraft ist teurer als Graustrom, dessen Herkunft unbekannt ist und der aus ökologisch fragwürdigen Quellen stammt. Der Herkunftsnachweis «Energy Origin Wasser CH», welcher der asm ausgestellt wurde, belegt die Herkunft des Stromes aus Wasserkraftwerken in der Schweiz. Um zertifiziert zu sein, muss ein Wasserkraftwerk die höchsten Standards erfüllen und unterliegt regelmässigen Kontrollen. «Seit Beginn des neuen Jahres beziehen wir nun ausschliesslich erneuerbare und CO₂-neutrale Energie aus der Schweiz. Wir sind dadurch klimaneutral unterwegs, was mich persönlich sehr freut», erzählt Fankhauser.

«Seit Beginn des neuen Jahres beziehen wir nun ausschliesslich erneuerbare und CO₂-neutrale Energie aus der Schweiz.»

Ökologisches Engagement

Auch sonst nimmt die asm die unternehmerische Sozialverantwortung wahr und setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung ein. «Hybridbusse sieht man mittlerweile zwar an vielen Orten, aber wir haben in diesem Bereich mit unseren Fahrzeugen in Langenthal eine Vorreiterrolle eingenommen», berichtet Daniel Fankhauser. Auch in Sachen Beleuchtung engagiert sich die asm für die Umwelt. Wo immer möglich, setzt das Unternehmen auf LED-Technologie. «Die Lebensdauer einer LED-Leuchte ist

mindestens fünfmal höher als die einer normalen Glühlampe. In unseren Gebäuden, Werkstätten und Bahnhöfen ersetzen wir deshalb nach und nach die herkömmliche Beleuchtung durch LEDs», erklärt Fankhauser. Aus ökologischer Sicht ebenfalls interessant ist die von der asm betriebene Standseilbahn «vinifuni», welche Passagiere von Ligerz nach Prêles befördert. Bei der Rückfahrt vom «Balkon des Juras» zurück ins Winzerdorf Ligerz reuperiert die Windenbahn die Energie zurück ins Netz. «Bei der Talfahrt wird das vinifuni motorisch gebremst. Die dadurch frei werdende Energie können wir ins Elektrizitätsnetz zurückspeisen und müssen sie nicht als Wärme abtransportieren», schildert Fankhauser den technischen Aspekt der Energierückführung.



Bergstation Prêles, der «Balkon des Juras»

«Der Strom wird zukünftig teurer werden – er kann nicht nachhaltig so günstig bleiben wie in den letzten Jahren.»

Blick in die Zukunft

Die Aare Seeland mobil AG benötigt jährlich ungefähr so viel Strom wie 1500 Einfamilienhäuser (Vier-Personen-Haushalt); das entspricht rund 7600 MWh. Der Druck, weniger Strom zu verbrauchen, steigt. Das ist eine grosse Herausforderung mit Blick in die Ferne. «Der Strom wird zukünftig teurer werden – er kann nicht nachhaltig so günstig bleiben wie in den letzten Jahren», ist Fankhauser überzeugt. Und gleichzeitig fordern die Fahrgäste immer mehr «sauberen» Strom. Die asm vollzog mit dem Strategiewechsel beim Energieeinkauf zu Beginn des Jahres einen wichtigen Schritt in diese Richtung. «Die gesamte Branche hat sich in den vergangenen Jahren enorm entwickelt und viele Fortschritte rund um die Energiestrategie erzielt. Aber das Ende der Fahnenstange ist natürlich noch lange nicht erreicht», so Daniel Fankhauser. Als Leiter Rollmaterial und Technik setzt er sich laufend mit Möglichkeiten zur Steigerung der Energieeffizienz auseinander: Er initiiert Projekte, tauscht sich mit Externen aus und analysiert neue Technologien. Dabei den Blick stets in die Zukunft gerichtet und auf die Bedürfnisse der asm fokussiert.

«Hybridbusse sieht man mittlerweile zwar an vielen Orten, aber wir haben in diesem Bereich mit unseren Fahrzeugen in Langenthal eine Vorreiterrolle eingenommen.»

«Unsere Fahrzeuge haben eine Nutzungsdauer von circa 40 Jahren.»



Ankunft des Fahrzeugtransfers in Langenthal

Alain Friedli ist der Dreh- und Angelpunkt, wenn es um das Rollmaterial auf der Strecke Biel/Bienne–Täuffelen–Ins geht. Er führt statische und dynamische Tests sowie Funktionskontrollen durch, organisiert Testfahrten.

Alain Friedli, wieso braucht die asm das Refit-Programm?

«Unsere Gelenktriebwagen stammen aus dem Jahr 1997; die Antriebsausrüstung ist veraltet, das Ersatzmaterial ist nicht mehr verfügbar und die Reparaturen sind äusserst kostspielig. Im Refit wird die gesamte Antriebsausrüstung ersetzt; damit können wir sicherstellen, dass die Züge noch wie geplant bis mindestens 2033 im Einsatz stehen.»

Was kann man sich unter einer Antriebsausrüstung genau vorstellen?

«Die sogenannte Stromrichtereinheit steuert unter anderem die Fahrmotoren; hier werden 1200 Volt von der Fahrleitung im Stromrichter gewandelt und auf die Fahrmotoren gespielen.»

Was bringt das Refit also konkret?

«Es geht vor allem um die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Fahrzeuge, damit diese weiter in Betrieb gehalten werden können. Ausserdem wird der Kundenkomfort durch ein neues Fahrgastinformationssystem verbessert. Man stelle sich vor: 1997 wurden sieben neue Gelenktriebwagen für die Linie Biel/Bienne–Täuffelen–Ins ausgeliefert. Das ist immerhin über zwei Jahrzehnte her. Da ist eine Modernisierung durchaus angebracht.»

«Es geht vor allem um den erhöhten Fahrkomfort und die verbesserte Fahrgastinformation.»

Im letzten Jahr kam es zu einem Fahrzeugtransfer vom Seeland ins Oberaargau. Fehlt euch nun eine Komposition?

«Nein, das war schon seit längerer Zeit so geplant. Ausserdem verfügen wir über zwei Reservefahrzeuge. Weil die angesprochene Komposition früher als geplant nach Langenthal geliefert wurde, verfügten wir in Täuffelen zeitweise nur noch über ein Reservefahrzeug. Die Kundinnen und Kunden haben davon aber nichts mitbekommen. Heute stehen uns dank Refit wieder zwei Reservefahrzeuge zur Verfügung.»

Welche Herausforderungen brachte ein solcher Transfer mit sich?

«Als Erstes mussten wir uns für einen Strassen- oder Schienentransport entscheiden. Dass wir das Fahrzeug schliesslich auf dem Strassenweg verschoben, hatte mit der fehlenden Verfügbarkeit der Spezialwagen für den Schienentransport zu tun. Die Komposition musste allerdings in zwei Teilen transferiert werden, weil der Spezialtransporter sonst nicht um die teils engen Kreisel und Kurven gepasst hätte.»

Wie lange ist die durchschnittliche Nutzungsdauer eines Schienenfahrzeuges?

«Ein Gelenktriebwagen wird durchschnittlich zwischen 30 und 40 Jahre eingesetzt. Die Kosten für die Instandhaltung während dieser Nutzungsdauer sind in etwa gleich hoch wie die Beschaffungskosten.»

Welche konkreten Arbeiten werden an den bestehenden Fahrzeugen vorgenommen?

«Wir lassen neue Stromrichter sowie ein den heutigen Ansprüchen gerechtes Fahrgastinformationssystem einbauen, die Wagenkasten werden neu lackiert, ein neuer Boden im Fahrgastraum verlegt, die Sitze neu bezogen und ein verbessertes Zugsicherungssystem sowie ein neuer Kompressor installiert.»

Wer bestimmt, wann ein Fahrzeug nicht mehr tauglich ist und ausser Betrieb genommen werden muss?

«Grundsätzlich werden diese nach Ablauf der geplanten Nutzungsdauer durch neue Fahrzeuge ersetzt. Dies ist dann auch der Zeitpunkt, um bei einer Neubeschaffung die in der Zwischenzeit veränderten Anforderungen zu berücksichtigen. So wird die nächste Fahrzeuggeneration wahrscheinlich Zuglängen von 90 Metern gegenüber den heutigen 60 Metern ermöglichen. Die Perronlängen werden bereits heute entsprechend für einen Ausbau auf 90 Meter Nutzungslänge vorgesehen.»

Welche Aufgaben übernehmen Sie innerhalb des Refit-Programms?

«Ich bin so etwas wie das Mädchen für alles (lacht) ... Ich verlade und lade die Fahrzeuge ab, organisiere die Inbetriebnahme, führe Tests und Funktionskontrollen durch und koordiniere alles innerhalb der Werkstatt hier in Täuffelen.»

Ist Refit nun abgeschlossen, oder wie sieht die künftige Strategie im Detail aus?

«Das Programm lief insgesamt drei Jahre. Im Januar 2021 wurde das letzte Fahrzeug ausgeliefert. Das Projekt ist also abgeschlossen. Bis zum nächsten Mal ...»

Zur Person

Alain Friedli ist gelernter Polymechaniker und arbeitet seit 2009 als Spezialhandwerker in der Werkstatt Täuffelen. Seit Anfang 2019 amtiert er als stellvertretender Werkstattleiter.

Dienstjubiläen 2020

Name	Dienstjahre
Flückiger Johannes	30
Horisberger Thomas	30
Niklaus Thomas	30
Schoch Rolf	30
Andres Hans	25
Strasser Jürg	25
Allemann Iris	20
Bachmann Nelly	20
Haussener Manfred	20
Hügli Manuel	20
Lüdi Hanspeter	20
Mathys Franziska	20
Meyer Silvia	20
Portmann Beat	20
Schäpper Walter	20
Wyler Burgunda	20
Eggl Oliver	15
Lanz Jérôme	15
Leuenberger Bruno	15
Möri Heinrich	15
Schenk Andreas	15
Schweizer Kurt	15
Tschanz Theodor	15
Wagner Thomas	15
Belle Christian	10
Göbel Wolfgang	10
Knobel Raphael	10
Laubscher Beat	10
Pasha Anushirvan	10
Pfister Ulrich	10
Schneuwly Reto	10
Schrag Corinne	10
Trösch Beat	10
Wickord Nadine	10
Zürcher Andreas	10

Pensionierungen 2020

Name	Pensionierung
Kobel Andreas	31.01.2020
Moser Hans-Rudolf	30.04.2020
Bähler Heinz	31.05.2020
Pizzato Hanspeter	30.06.2020
Wüthrich Katharina	31.07.2020
Grünig Samuel	31.07.2020
Wälchli Daniel	31.10.2020
Wyler Burgunda	30.11.2020

Lohnvergleichsanalyse 2020

Am 14. Dezember 2018 hat das Parlament eine Anpassung des Gleichstellungsgesetzes verabschiedet. Somit sind Arbeitgeber mit 100 oder mehr Mitarbeitenden zur Durchführung einer Lohnvergleichsanalyse verpflichtet.

Diese Analyse der Lohngleichheit zwischen Frauen und Männern wurde mit dem Standardanalysetool (Logib) aufgrund der Zahlen des Monats September 2020 durchgeführt und durch eine unabhängige Stelle, Revisionsstelle Gfeller + Partner AG, überprüft.

Unabhängig von Sprache, kultureller Herkunft und Geschlecht setzt sich die Aare Seeland mobil gegen jegliche Diskriminierung und für gleiche Anstellungsbedingungen ein. Die Resultate des vom Bund zur Verfügung gestellten Standardanalysetools (Logib) zeigen, dass bei der Aare Seeland mobil keine statistisch gesicherten unerklärten Lohnunterschiede zwischen Frauen und Männern bestehen.

Wir freuen uns über dieses Resultat und sehen uns in unserem bisher eingeschlagenen Weg bestärkt.

Corporate Governance: hohen Stellenwert

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 und Aktionärinnen, 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 der Aare Seeland mobil sind in den Statuten vom 26. Juni 2020 festgelegt. Das Aktienkapital beträgt per 31.12.2020 CHF 10 267 130.– und ist eingeteilt in 1 026 713 Aktien mit einem Nennwert von CHF 10.– je Aktie. Sämtliche Aktien lauten auf den Namen und sind vollständig liberiert. Gegenüber der Gesellschaft gilt als Aktionär oder Aktionärin, wer im Aktienregister eingetragen ist. Jede Aktie berechtigt an der Generalversammlung zu einer Stimme.

Eigentümer der Aare Seeland mobil sind per Ende des Berichtsjahres: Bund (36,23 %), Kanton Bern (37,94 %), Kanton Solothurn (3,36 %), Gemeinden (10,41 %) und Private (1,74 %). Im eigenen Bestand befinden sich 0,88 % der Aktien; noch nicht umgetauscht sind 9,44 % des Aktienkapitals.

Generalversammlung

Oberstes Organ der Aare Seeland mobil AG ist die Generalversammlung. Sie wird ordentlichweise einmal jährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres durchgeführt. Die Einladung zur Generalversammlung erfolgt 20 Tage vor der Durchführung und wird im Schweizerischen Handelsamtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Solothurn publiziert. Die Aufgaben und die Kompetenzen der Generalversammlung sowie die Mitwirkungsrechte der Aktionärinnen und

Aktionäre sind in den Statuten der 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 vier 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 2020 wurden Entschädigungen von insgesamt CHF 61 900.– ausgerichtet. Die höchste Entschädigung in der Höhe von CHF 15 500.– wurde an den amtierenden Verwaltungsratspräsidenten ausbezahlt.

Risikomanagement und IKS

Das Markt- und Wettbewerbsumfeld der 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 Einhaltung. 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 Unterneh-

mens. 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 reglementarischen 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 2020 übte Gfeller + Partner AG in Langenthal dieses Amt aus. Die Revisionsstelle führte ihre Arbeit im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den Grundsätzen des Berufsstandes durch.

Neben der statutarischen Prüfung führte Gfeller + Partner erstmals für das Berichtsjahr die Spezialprüfung Subventionen nach den Richtlinien des Bundesamts für Verkehr durch.

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



Von links: **Simon Hänggi**, Leiter IT und Prozesse; **Thomas Kämpfer**, Leiter Geschäftsbereich Infrastruktur; **René Schärer**, Leiter Finanzen; **Heinrich Matter**, Verkehrsplaner, Sicherheitsbeauftragter; **Fredy Miller**, Direktor; **Markus Flück**, Leiter Geschäftsbereich öV, Leiter Betrieb Bahn; **Kurt Rüttimann**, Leiter Betrieb Bus; **Daniel Fankhauser**, Leiter Geschäftsbereich Rollmaterial und Technik

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates



Von links: Rick Straub, Martin Bütikofer, Thomas Rufener (Präsident), Matthias Gygax, 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: pensioniert

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 seit 2019, Ablauf der Amtsdauer 2023
Ausbildung: lic. iur., Rechtsanwältin
Berufliche Tätigkeit: unabhängige Verwaltungsrätin, Vertrauensperson des Bundes

Matthias Gygax, 1966

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

Peter Haudenschild, 1968

Mitglied des Verwaltungsrates 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

47° 2 3' N 7° 11 49' O:

Planmässigkeit mit Christoph

Christoph Marti, Teamleiter und Sicherheitswärter
Bauabteilung, Siselen



«Es gibt Arbeiten, bei denen ich vor Ort sein will; meistens, wenn es um die Sicherheit geht.»

«Ich bin keiner, der einfach nur die Arbeit verteilt – ich möchte auch Vorbild sein und packe selbst mit an.»

«Beständigkeit ist in unserem Job nicht nur wichtig, sondern auch angenehm; weil alle jederzeit wissen, woran sie genau sind.»

«Wir verrichten sehr viele wiederkehrende Arbeiten: Routine ist wichtig, kann aber auch gefährlich sein.»

«In den 28 Jahren, in denen ich dabei bin, hatten wir noch nie einen Personenunfall – das ist das Wichtigste.»

Finanzbericht

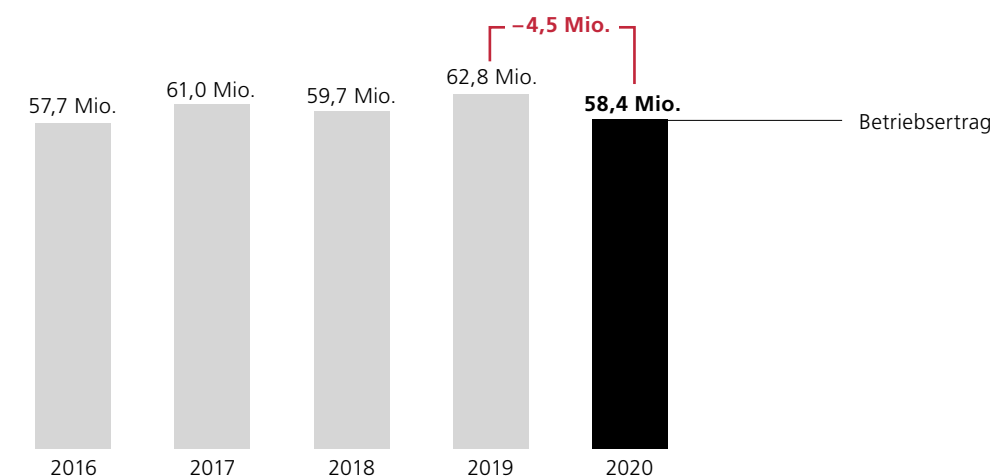
Der Finanzbericht umfasst den Finanzkommentar sowie den Einzelabschluss der Aare Seeland mobil AG. Der Abschluss wurde erstmals in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER erstellt. Im Zug der Umstellung wurde der Finanzbericht überarbeitet und neu strukturiert.

Finanzkommentar der Aare Seeland mobil AG

1. Geschäftsentwicklung

Betriebsertrag

Die Aare Seeland mobil AG erzielte im Berichtsjahr einen Betriebsertrag von 58,4 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von 4,5 Millionen Franken (–7,1 %). Die Umsatzeinbusse ist ursächlich auf die Coronapandemie zurückzuführen – im Geschäft mit Reisedienstleistungen brachen die Erlöse im Berichtsjahr regelrecht ein. Aber auch im Regionalen Personenverkehr führten die Massnahmen zur Eindämmung des Coronavirus zu sinkenden Frequenzen und damit zu tieferen Verkehrserlösen.



Verkehrsertrag

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten im Berichtsjahr stark beeinflusst, die Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung liessen die Nachfrage im Personenverkehr im Frühjahr zeitweise um bis zu 60 % einbrechen. Nach einer vorübergehenden Entspannung mit steigenden Frequenzen im Sommer verdüsterte sich die Lage im Herbst wieder – die Fahrgastzahlen brachen erneut um bis zu 30 % ein. Insgesamt belief sich der Personenverkehrsertrag im Berichtsjahr auf 8,1 Millionen Franken und lag damit 2,3 Millionen Franken unter Vorjahr (–21,9 %).

Im Segment Güterverkehr waren die Auswirkungen der Covid-19-Krise für die asm nicht spürbar. Mit einem Umsatz von 1,3 Millionen Franken resultierte ein Wachstum von 4,2 % gegenüber dem Vorjahr.

Abgeltungen

Der Regionale Personenverkehr wird durch den Bund sowie die Kantone Bern, Solothurn und Luzern abgegolten. Im Berichtsjahr erhielt die Aare Seeland mobil Abgeltungen in der Höhe von 19,3 Millionen Franken für die Sparte. Dies entspricht einem Rückgang von knapp 0,9 Millionen Franken oder 4,3 %.

Die Abgeltungen im Agglomerationsverkehr werden durch den Kanton Bern getragen und beliefen sich 2020 auf 1,4 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Abgeltungen um 0,3 Millionen Franken resp. um 30,2 % zu. Die Abweichung erklärt sich mit der Umgliederung der Linie 22.073 Pieterlen–Bözingen/Boujean–Reuchenette-Péry von der Sparte Regionaler Personenverkehr in die Sparte Agglomerationsverkehr.

Die Abgeltung der Sparte Infrastruktur basiert auf der Leistungsvereinbarung 2017–2020 zwischen dem Bund und der Aare Seeland mobil und machte im Berichtsjahr 21,3 Millionen Franken aus, was leicht über dem Vorjahr lag (+0,3 %).

Reisedienstlertrag

Stark von Covid-19 betroffen war der touristische Bereich der Aare Seeland mobil – die restriktiven Reisebeschränkungen brachten das Geschäft im Berichtsjahr nahezu vollständig zum Erliegen. In der abgelaufenen Periode betrug der Reisedienstlertrag 0,7 Millionen Franken. Im Vergleich zum Vorjahr brach der Ertrag um 2,7 Millionen Franken resp. um 80,5 % ein.

Leistungen für Dritte und sonstige Erträge

Mit einem Umsatz von 2,0 Millionen Franken lagen die Leistungen für Dritte im Jahr 2020 um 0,5 Millionen Franken (–20,8 %) unter dem Vorjahr. Die Einbusse ist covidbedingt und auf geringere Einnahmen aus Fahrdienstleistungen zurückzuführen.

Die sonstigen Erträge der abgelaufenen Periode stiegen hingegen deutlich an und beliefen sich auf 4,4 Millionen Franken (+49,3 % gegenüber Vorjahr). Unter die sonstigen Erträge fallen unter anderem Werbeeinnahmen, Mieterlöse, Entschädigungen aus Versicherungsleistungen sowie die Eigenleistungen. Das Wachstum hat hauptsächlich zwei Gründe: Einerseits generierte die Infrastruktur höhere Eigenleistungen, andererseits lagen die Entschädigungen aus Versicherungsleistungen über dem Vorjahr.

Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand inkl. Abschreibungen hat sich im Jahr 2020 um 1,4 Millionen Franken auf 59,8 Millionen Franken verringert. Der Betriebsaufwand setzt sich im Wesentlichen aus dem Personalaufwand und den Abschreibungen zusammen – die beiden Positionen machten im Berichtsjahr 72,7 % des gesamten Betriebsaufwandes aus.

Personalaufwand

Der Personalaufwand war in der Berichtsperiode um 0,4 Millionen Franken (–1,5 %) tiefer als im Vorjahr. Der Rückgang ist überwiegend auf Kurzarbeitsentschädigungen für die Zeit des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 zurückzuführen. Die Anzahl der Vollzeitstellen (FTE) belief sich auf 249 und lag damit leicht höher als im Vorjahr (241 FTE).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich 2020 um 1,5 Millionen Franken auf 17,1 Millionen Franken. Die Zunahme ist hauptsächlich mit zwei Effekten zu begründen:

- ausserordentliche Sachanlageabgänge (+1,1 Millionen Franken)
- Wertberichtigung von Vermögenswerten in der Sparte Nebengeschäft (Teil-Impairment Reisedienstleistungen über 0,3 Millionen Franken)

Unternehmensergebnis

Die Aare Seeland mobil schloss das Berichtsjahr mit einem Verlust von 2,9 Millionen Franken auf Stufe Net Income ab. In der Vorperiode resultierte noch ein Gewinn von 0,3 Millionen Franken. Aufgesplittet auf die Sparten wurden folgende Ergebnisse erzielt:

Angaben in TCHF	Infrastruktur	Regionaler Personenverkehr	Agglomerationsverkehr	Nebengeschäfte	Total asm
Unternehmensergebnis 2020 nach Sparte	312	– 1556	– 283	– 1338	– 2864

2. Vermögenssituation

Restatement Swiss GAAP FER

Die Jahresrechnung 2020 wurde erstmals in Übereinstimmung mit dem Rechnungslegungsstandard Swiss GAAP FER erstellt. Im Zuge der Umstellung wurden die Aktiven und Passiven zu den tatsächlichen Werten bewertet. Die Neubewertung führt per 1.1.2020 zu höheren Aktiven von 12,6 Millionen Franken sowie zu einem tieferen Fremdkapital von 3,8 Millionen Franken gegenüber den Werten per 31.12.2019. Die gesetzlichen Reserven erhöhen sich durch die Neubewertung damit um 16,4 Millionen Franken. Der Gesamtbetrag teilt sich wie folgt auf die Spezialreserven und die allgemeinen gesetzlichen Reserven auf:

Angaben in TCHF	Reserve Sparte Infrastruktur Art. 67 EBG	Reserve Sparte Regionaler Personenverkehr Art. 36 PBG	Fehlbetrag Agglomerationsverkehr	Allgemeine gesetzliche Reserve	Total asm
Reservenzuweisung aus Restatement	9112	6490	157	600	16 360

Bilanz (nach Restatement Swiss GAAP FER)

Die Bilanzsumme betrug per Ende des Berichtsjahres 319,8 Millionen Franken. Gegenüber dem bereinigten Vorjahreswert (nach Restatement Swiss GAAP FER) verlängerte sich die Bilanz damit um 14,8 Millionen Franken. Wesentliche Veränderungen auf der Aktivseite gab es bei den flüssigen Mitteln und bei den Sachanlagen. Die flüssigen Mittel nahmen im Vergleich zur Vorperiode um 3,7 Millionen Franken ab. Die Zunahme bei den Sachanlagen um 18,5 Millionen Franken erklärt sich mit der anhaltend hohen Investitionstätigkeit. Dabei ist neben grösseren Infrastrukturprojekten vor allem das Refit der Fahrzeugflotte GTW Be 2/6 zu erwähnen.

Die hohe Investitionstätigkeit schlug sich auf der Finanzierungsseite nieder: Die verzinslichen Finanzverbindlichkeiten nahmen im Berichtsjahr um 6,9 Millionen Franken, die unverzinslichen Darlehen um 8,9 Millionen Franken zu. Das Eigenkapital reduzierte sich in der Berichtsperiode aufgrund des negativen Ergebnisses um 2,9 Millionen Franken. Infolge des geringeren Eigenkapitals und der gleichzeitig längeren Bilanz aufgrund der Investitionen verringerte sich die Eigenkapitalquote per Bilanzstichtag auf 11,9 % (Vorperiode 13,4 %).

3. Geldfluss

Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit belief sich im Berichtsjahr auf 12,8 Millionen Franken und lag damit um 0,8 Millionen Franken über dem Vorjahr. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+2,0 Millionen Franken) und der aktiven Rechnungsabgrenzungsposten (+4,0 Millionen Franken) sowie auf die höheren Abschreibungen inkl. Wertberichtigungen (+1,5 Millionen Franken) zurückzuführen. Negativ auf den Geldfluss aus Betriebstätigkeit wirkten sich hauptsächlich das tiefere Jahresergebnis (–3,1 Millionen Franken) und die Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzungen aus (–3,3 Millionen Franken) aus.

Die Aare Seeland mobil verzeichnete eine hohe Investitionstätigkeit im Berichtsjahr, der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit betrug 30,2 Millionen Franken. Im Vorjahr lagen die Investitionen um 8,3 Millionen Franken tiefer bei 21,9 Millionen Franken. Die grössten Neuinvestitionen im Berichtsjahr waren der Umbau und das Refit der Fahrzeugflotte GTW Be 2/6, die Teilsanierung des Bahnhofs Oberbipp, die Erweiterung des Buszentrums Meisberg sowie verschiedene Fahrbahnerneuerungen (u.a. Hinteres Riedholz).

Investitionen in Sachanlagen, welche per Bilanzstichtag noch nicht bezahlt waren, wurden im Geldfluss aus Investitionstätigkeit abgezogen und unter der Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Dies betrifft die Investition in die Fahrzeuge aus der Übernahme der drei Buslinien in Biel sowie die Beschaffung von neuen stationären Billettverkaufsgaräten.

Der Geldzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug in der Berichtsperiode 13,7 Millionen Franken, wobei der wesentliche Anteil auf die Aufnahme unverzinslicher, bedingt rückzahlbarer Darlehen der Sparte Infrastruktur (10,5 Millionen Franken) fiel.

Insgesamt resultierte im Berichtsjahr eine Abnahme der flüssigen Mittel um 3,7 Millionen Franken. Der Bestand der flüssigen Mittel betrug per Bilanzstichtag 13,1 Millionen Franken.

4. Vorsorgestiftung der Aare Seeland mobil

Wirtschaftliches Umfeld

Anfang des Jahres 2020 mehrten sich die Anzeichen einer konjunkturellen Stabilisierung. Zudem führte die Verabschiedung eines Teilabkommens im Handelskonflikt zwischen den USA und China zu einer Entspannung. Diesen rosigen Aussichten versetzte der weltweite Ausbruch der Covid-19-Pandemie einen jähen Dämpfer. Die Reaktion der Finanzmärkte war heftig. Globale Aktien verloren innerhalb des Monats März rund einen Drittel ihres Werts. Davon war auch das Aktienportfolio der Vorsorgestiftung der Aare Seeland mobil betroffen. Einzig Anleihen haben in diesem Umfeld bewiesen, dass sie einem gut diversifizierten Portfolio Stabilität verleihen.

Weltweit haben die Notenbanken umgehend auf die dramatischen Auswirkungen der Krise reagiert und Zinssenkungen vorgenommen. Zudem startete die Europäische Zentralbank ein gross angelegtes Anleihenkaufprogramm. Daneben schnürten Staaten gigantische Hilfspakete, um die Wirtschaft in Gang zu halten, Konkurse abzuwenden und massive Arbeitslosigkeit zu verhindern. Ab Ende April entschieden sich einzelne Regierungen dazu, schrittweise Lockerungen der Covid-19-Massnahmen vorzunehmen. Daraufhin erholte sich die Weltwirtschaft sukzessive vom harten Pandemieschlag. Die Aktienmärkte erholten sich bemerkenswert schnell von den Kursrückschlägen – risikobehaftete Anlagen wie Aktien oder Hochzinsanleihen reagierten mit enormen Kursgewinnen. Auch wenn sich die Dynamik an den Finanzmärkten aufgrund der zweiten Infektionswelle gegen Jahresende abflachte, schloss das Jahr mit einer mehrheitlich positiven absoluten Performance.

Entwicklung der Vorsorgestiftung

Die Vorsorgestiftung der Aare Seeland mobil erzielte im Kontext dieser weltwirtschaftlichen Lage eine überdurchschnittlich gute Rendite auf dem eingesetzten Kapital von 4,2 %. Der Deckungsgrad verbesserte sich von 113,2 % auf 120,4 %. Dank den in den vergangenen Jahren getroffenen Massnahmen zur Stabilisierung der versicherungstechnischen Seite ist die Vorsorgestiftung gut für die Zukunft aufgestellt. Für das Jahr 2021 wird mit einer weiteren konjunkturellen Erholung gerechnet – dank der Aussicht auf eine breit verfügbare Impfung gegen das Virus richten viele Finanzmarktteilnehmer ihre Erwartungen zunehmend auf die Zeit nach der Pandemie aus.

5. Risikobeurteilung

Prozess

Der Verwaltungsrat der Aare Seeland mobil AG hat eine Risikomanagementrichtlinie sowie Grundsätze erlassen und die Geschäftsleitung beauftragt, einmal jährlich eine Risikoanalyse durchzuführen. Das Risikomanagementsystem

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.

Risikosituation

Der Verwaltungsrat hat die Risikobeurteilung anlässlich seiner Sitzung am 18. Dezember 2020 vorgenommen. Dabei wurden das Risikoportfolio überprüft und ergänzt sowie die abschwächenden Massnahmen bestimmt. Die Risiken aus der Covid-19-Pandemie sind in die Beurteilung eingeflossen. Die Risikobeurteilung weist keine bestandesgefährdenden Sachverhalte aus.

6. Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Die Aare Seeland mobil AG verfolgt keine eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

7. Ausblick

Bestell- und Auftragslage

Die Angebotsvereinbarung der Jahre 2020/2021 für den Personenverkehr konnte im Oktober 2020 unterzeichnet werden. In der Vereinbarung enthalten sind neu die Buslinien Brügg BE–Biel/Bienne Bözigenfeld/Champs-de-Boujean, Biel/Bienne–Brügg BE–Studen BE–Lyss sowie Biel/Bienne–Brügg BE–Schwadernau–Orpund, welche die Aare Seeland mobil am 13. Dezember 2020 übernommen hat. Mit der Übernahme konnte die asm ihr Tätigkeitsgebiet massgeblich erweitern.

Auch für das Jahr 2021 werden die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie erlösseitig stark zu spüren sein. In der unterzeichneten Angebotsvereinbarung sind diese Folgen nicht berücksichtigt, es sind jedoch Nachverhandlungen für 2021 möglich.

Im Dezember 2020 konnte die Leistungsvereinbarung 2021–2024 definitiv ausgehandelt werden. Wie in den vergangenen Jahren bleibt die Investitionstätigkeit der Aare Seeland mobil hoch: Die Vereinbarung sieht Investitionsbeiträge von 66,7 Millionen Franken für die vierjährige Periode vor.

Auswirkungen Coronavirus

Die Auswirkungen von Covid-19 waren im Berichtsjahr sowohl ertragsseitig wie auch vermögensseitig deutlich spürbar für die Aare Seeland mobil AG. Es ist davon auszugehen, dass die Pandemie je nach Dauer auch 2021 einen wesentlichen Einfluss auf das Fahrgastverhalten und die Reisetätigkeit haben und die Verkehrserlöse und Erlöse aus Reisedienstleistungen der Aare Seeland mobil AG negativ beeinflussen wird. Zum heutigen Zeitpunkt ist eine verlässliche Schätzung der finanziellen Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2021 nicht möglich. Es werden weiterhin Anstrengungen zur Senkung der Kosten unternommen, damit Einnahmeausfälle so weit wie möglich kompensiert werden können. Die Fortführungsfähigkeit des Unternehmens wird aus heutiger Sicht als nicht gefährdet erachtet.

Bilanz

[Angaben in TCHF]	Anhang	31.12.2019 [OR]	1.1.2020 [FER]	31.12.2020 [FER]
Aktiven				
Flüssige Mittel	1	16 781	16 781	13 129
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	1 576	1 576	1 851
Sonstige kurzfristige Forderungen	3	1 472	1 472	2 944
Vorräte	4	0	6 935	6 807
Aktive Rechnungsabgrenzungen		2 821	2 821	1 131
Total Umlaufvermögen		22 651	29 586	25 861
Sachanlagen	5	269 206	274 880	293 466
Finanzanlagen	6	37	37	37
Immaterielle Anlagen	7	517	517	470
Total Anlagevermögen		269 760	275 434	293 973
Total Aktiven		292 411	305 020	319 834
Passiven				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8	6 152	6 152	12 337
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten		2 102	2 102	2 102
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		56	56	56
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	9	1 908	544	244
Passive Rechnungsabgrenzungen	10	5 958	5 797	3 640
Kurzfristige Rückstellungen	11	2 225	0	100
Total kurzfristige Verbindlichkeiten		18 402	14 651	18 480
Langfristige Leasingverbindlichkeiten		26 045	26 045	23 943
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	12	35 322	35 322	42 266
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	13	188 021	188 021	196 883
Langfristige Rückstellungen	11	0	0	145
Total langfristige Verbindlichkeiten		249 388	249 388	263 237
Total Verbindlichkeiten		267 790	264 039	281 717
Aktienkapital		10 267	10 267	10 267
Gesetzliche Kapitalreserven	14	564	564	564
Gesetzliche Gewinnreserven	15	11 434	27 794	28 570
Freiwillige Gewinnreserven	16	1 736	1 736	1 736
Eigene Kapitalanteile		-30	-30	-30
Bilanzgewinn				
Gewinnvortrag		388	388	-127
Jahresergebnis		261	261	-2 864
Total Eigenkapital		24 621	40 981	38 117
Total Passiven		292 411	305 020	319 834

Erfolgsrechnung

[Angaben in TCHF]	Anhang	2019 [OR]	2020 [FER]
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen			
Verkehrsertrag	17	11 626	9 414
Abgeltungen	18	42 405	41 933
Reisedienstertag		3 359	658
Leistungen für Dritte	19	2 534	2 006
Anderer betriebliche Erträge	20	2 926	4 356
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		62 850	58 366
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-4 722	-4 947
Reisedienstaufwand		-2 624	-398
Personalaufwand	21	-26 747	-26 342
Energie		-2 199	-1 963
Anderer betrieblicher Aufwand	22	-6 733	-6 481
Total Betriebsaufwand		-43 025	-40 131
Betriebsergebnis vor Finanzerfolg, Steuern, Abschreibungen und Wertberichtigungen (EBITDA)		19 825	18 236
Abschreibungen auf Sachanlagen	5/23	-15 488	-16 945
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	7	-171	-202
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	24	-2 562	-2 562
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		1 603	-1 473
Finanzertrag		0	5
Finanzaufwand	25	-1 357	-1 396
Finanzergebnis		-1 357	-1 391
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	26	15	0
Ergebnis vor Steuern (EBT)		262	-2 864
Direkte Steuern		-1	0
Jahresergebnis		261	-2 864

Geldflussrechnung¹

[Angaben in TCHF]	2019 [OR]	2020 [FER]
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	261	-2864
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	15 659	16 849
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen Sachanlagen	0	298
Veränderung Rückstellungen	0	245
Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen	-374	-51
Sonstige fondsunwirksame Erträge und Aufwendungen	0	29
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-559	-274
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	-228	-1328
Veränderung Vorräte	0	128
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-2312	1691
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ²	-1294	715
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-204	-472
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	1096	-2157
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	12 046	12 809
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Anlagen im Bau ²	-22 224	-30 215
Desinvestition von Sachanlagen	374	51
Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-21 851	-30 165
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	13 000	7000
Aufnahme bedingt rückzahlbarer Darlehen der öffentlichen Hand	6190	10 493
Rückzahlung bedingt rückzahlbarer Darlehen der öffentlichen Hand	-4829	-1631
Amortisation Darlehen	-56	-56
Amortisation Leasingdarlehen	-2102	-2102
Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	12 203	13 704
Veränderung flüssige Mittel	2398	-3652
Nachweis Fonds flüssige Mittel		
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	14 383	16 781
Bestand flüssige Mittel am 31. Dezember	16 781	13 129
Veränderung flüssige Mittel	2398	-3652

¹ Die Geldflussrechnung wurde 2020 im Rahmen der Umstellung auf Swiss GAAP FER überarbeitet und neu strukturiert. Die Vorjahreswerte wurden zwecks Vergleichbarkeit teilweise angepasst.

² Investitionen in Sachanlagen, welche per Bilanzstichtag noch nicht bezahlt waren, wurden im Berichtsjahr abgezogen und unter der Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Dies betrifft die Investition in die Fahrzeuge aus der Übernahme der drei Buslinien in Biel sowie die Beschaffung von neuen stationären Billetverkaufsgaräten im Gesamtwert von 5470 TCHF.

Eigenkapitalnachweis

[Angaben in TCHF]	Aktienkapital ¹	Kapitalreserven	Eigene Aktien	Einbehaltene Gewinne	Total
Eigenkapital per 1.1.2019	10 267	564	-30	13 558	24 360
Jahresergebnis 2019	0	0	0	261	261
Eigenkapital per 31.12.2019 (vor Restatement)	10 267	564	-30	13 819	24 621
Effekt aus Änderung Rechnungslegungsstandard ²	0	0	0	16 360	16 360
Eigenkapital per 1.1.2020 (nach Restatement)	10 267	564	-30	30 179	40 981
Jahresergebnis 2020	0	0	0	-2864	-2864
Eigenkapital per 31.12.2020	10 267	564	-30	27 315	38 117

¹ Das Aktienkapital ist in 1026713 Namenaktien zu je CHF 10.00 eingeteilt und ist voll liberiert.

² Mit der Umstellung auf den Rechnungslegungsstandard Swiss GAAP FER wurden die Bilanzpositionen neu bewertet. Diese Neubewertung führte zu einer Erhöhung der Gewinnreserven um insgesamt 16 360 TCHF.

Nicht ausschüttbare Reserven

[Angaben in TCHF]	31.12.2019 [OR]	1.1.2020 [FER]	31.12.2020 [FER]
Gesamtbetrag der nicht ausschüttbaren gesetzlichen und statutarischen Reserven	11 968	28 328	29 104

Eigene Kapitalanteile

Bestand	in Stück	in TCHF
Bestand per 1.1.2019	9018	30
Käufe	0	0
Verkäufe	0	0
Bestand per 31.12.2019	9018	30
Käufe	0	0
Verkäufe	0	0
Bestand per 31.12.2020	9018	30

Grundsätze zur Rechnungslegung

1 Allgemeines

Der Einzelabschluss der Aare Seeland mobil AG wurde erstmals in Übereinstimmung mit den Richtlinien von Swiss GAAP FER erstellt und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Es wird das gesamte Regelwerk von Swiss GAAP FER angewandt. Im Zuge der Umstellung wurden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auf den 1. Januar 2020 neu bewertet.

Weiter entspricht die vorliegende Jahresrechnung den Bestimmungen des Schweizerischen Rechnungslegungsrechts sowie des Eisenbahngesetzes (EBG), der Abgeltungsverordnung (ARPV) und der «Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen» (RKV).

2 Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

3 Beziehung zu wesentlichen Aktionären

Der Kanton Bern mit einem Anteil von 37,9 % und der Bund mit einem Anteil von 36,2 % sind die grössten Aktionäre der Aare Seeland mobil AG und zugleich bestellende Auftraggeber. Für die abgeltungsberechtigten Sparten erhält die Aare Seeland mobil AG Abgeltungen.

4 Konsolidierungskreis

Die Aare Seeland mobil verfügt über 100 % der Anteile an Erlebnis Schweiz AG und erstellte bis 2019 einen Konzernabschluss, bestehend aus den Abschlüssen der Aare Seeland mobil AG und der Erlebnis Schweiz AG.

Erlebnis Schweiz AG musste im Berichtsjahr aufgrund von Covid-19 drastische Umsatzeinbrüche hinnehmen und erzielte noch einen Nettoerlös von 0,28 Millionen Franken. Die Gesellschaft wird ihre betriebliche Aktivität 2021 vollständig einstellen. Mit dem deutlich geringeren Umsatz und keinen bedeutenden Bilanzpositionen ist der Jahresabschluss von Erlebnis Schweiz für ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage der Aare Seeland mobil nicht mehr von wesentlicher Bedeutung. Die Aare

Seeland mobil verfügt darüber hinaus über keine weiteren Beteiligungen, welche eine Konsolidierung erfordern würden. Vor diesem Hintergrund wird 2020 auf die Erstellung eines Konzernabschlusses verzichtet.

5 Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die öffentliche Hand, insbesondere die Schweizerische Eidgenossenschaft, und die Kantone Bern und Solothurn als Nahestehende leisten Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des bestellten Transportangebots und gewähren unverzinsliche Darlehen zur Finanzierung der Infrastruktur.

Als nahestehende Personen gelten auch die Personalvorsorgestiftung, Unternehmen, auf welche die Aare Seeland mobil einen massgeblichen Einfluss hat, und die Mitglieder der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates.

6 Bewertungsgrundsätze

6.1 Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel beinhalten Kassenbestände, Postcheck- und Bankguthaben sowie kurzfristige Festgeldanlagen mit einer Laufzeit von maximal drei Monaten. Sie werden zum Nominalwert bilanziert.

6.2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen werden zu Nominalwerten bilanziert. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln wertberichtigt, allgemeine Ausfallrisiken sind mittels einer dem Ausfallrisiko entsprechenden pauschalen Wertberichtigung berücksichtigt.

6.3 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

Die Vorräte sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen bewertet. Skontoabzüge werden als Anschaffungswertminderungen behandelt. Für nicht kurante Vorräte werden entsprechende Wertberichtigungen gebildet. Die nicht fakturierten Dienstleistungen werden zu Herstellungskosten bewertet und Anzahlungen von Kundinnen und Kunden in Abzug gebracht.

Strategische, hochpreisige Ersatzteile, wie z.B. Drehgestelle für Triebfahrzeuge, werden im Sachanlagevermögen aktiviert und über die Lebensdauer abgeschrieben.

6.4 Aktive Rechnungsabgrenzungen

Aktive Rechnungsabgrenzungen dienen der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die Bewertung erfolgt zum Nominalwert.

6.5 Finanzanlagen

Finanzanlagen enthalten Wertpapiere mit einem langfristigen Anlagehorizont sowie Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil von weniger als 20 %. Die Bilanzierung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich allfälliger notwendiger Wertberichtigungen.

6.6 Beteiligungen

Gesellschaften, an denen die Aare Seeland mobil AG mehr als 20 % der Stimmrechte oder Kapitalanteile hält, werden unter den Beteiligungen ausgewiesen. Die Bilanzierung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich allfälliger notwendiger Wertberichtigungen.

6.7 Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungs- bzw. zu Herstellkosten abzüglich notwendiger Abschreibungen. Diese erfolgen bei den nachfolgenden Anlagekategorien linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer gemäss den Branchenstandards (Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen, RKV, sowie Regelwerk Technik Eisenbahn, RTE 29900).

Unbebaute Grundstücke werden zum Kaufpreis inkl. Gebühren und Abgaben bilanziert.

	Abschreibungszeitraum
Grundstücke	Keine Abschreibung
Gebäude	20–50 Jahre
Fahrbahn	20–80 Jahre
Kunstabauten	15–100 Jahre
Bahntechnik	5–80 Jahre
Schienenfahrzeuge	20–40 Jahre
Strassenfahrzeuge	7–14 Jahre
Betriebsmittel und Mobiliar	5–33 Jahre
EDV Hard- und Software	3–10 Jahre

Leasingverträge, die – wirtschaftlich gesehen – einem Anlagenkauf gleichkommen (Financial Lease), werden unter dem Sachanlagevermögen aktiviert. Die Leasingverpflichtungen werden unter dem Fremdkapital ausgewiesen.

6.8 Immaterielle Anlagen

Immaterielle Güter sind identifizierbare, nicht monetäre Güter ohne physische Existenz. Darunter fallen insbesondere Software und Lizenzen. Diese werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich planmässiger Abschreibungen sowie notwendiger Abschreibungen infolge Wertminderung bewertet (vgl. Ziffer 6.7).

6.9 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten werden zu Nominalwerten bewertet.

6.10 Passive Rechnungsabgrenzungen

Passive Rechnungsabgrenzungen dienen der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die Bewertung erfolgt zum Nominalwert.

6.11 Rückstellungen (kurz- und langfristig)

Für faktische oder gesetzliche Verpflichtungen sowie für drohende Risiken und Verluste bildet die Aare Seeland mobil AG Rückstellungen. Diese werden ausschliesslich für Sachverhalte gebildet, deren Ursache in der Vergangenheit liegt und bei denen ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich ist. Die Höhe der Rückstellungen basiert auf der Einschätzung der Geschäftsleitung und widerspiegelt die per Bilanzstichtag zu erwartenden künftigen Aufwendungen.

6.12 Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)

Die Finanzverbindlichkeiten beinhalten einerseits unverzinsliche Darlehen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit Infrastrukturinvestitionen nach Art. 56 EBG. Weiter bestehen verzinsliche Verbindlichkeiten, welche zur Finanzierung von Investitionen der Sparte Personenverkehr am Kapitalmarkt aufgenommen wurden. Die Finanzverbindlichkeiten werden zum Nominalwert bewertet.

6.13 Umsatzrealisation

Erlöse werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen wahrscheinlich zufließen wird. Die wesentlichen Erlösquellen der Aare Seeland mobil AG sind die Verkehrserträge sowie die Abgeltungen der öffentlichen Hand.

[Angaben in TCHF]	31.12.2019 [OR]	1.1.2020 [FER]	31.12.2020 [FER]
1 Flüssige Mittel			
Kasse	352	352	389
Post	8315	8315	2713
Bank: frei verfügbare Mittel	6754	6754	6752
Bank: zweckgebundene Mittel	1359	1359	3275
Total	16781	16781	13129
2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
Forderungen gegenüber Dritten	1545	1545	1915
Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	11	11	7
Forderungen gegenüber Assoziierten	61	61	63
Forderungen gegenüber Nahestehenden	61	61	48
Wertberichtigungen	-100	-100	-182
Total	1578	1578	1851
3 Sonstige kurzfristige Forderungen			
Sonstige Forderungen gegenüber Dritten	1472	1472	2868
Sonstige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	0	0	144
Sonstige Forderungen gegenüber Assoziierten	0	0	34
Sonstige Forderungen gegenüber Nahestehenden	0	0	41
Wertberichtigungen	0	0	-144
Total	1472	1472	2944
4 Vorräte¹			
Material und Ersatzteile Bahn und Bus	0	7858	7727
Material und Ersatzteile Nebengeschäfte	0	114	126
Treibstoffe	0	197	175
Wertberichtigungen	0	-1233	-1221
Total	0	6935	6807

¹ Die Vorräte wurden im Rahmen der Umstellung auf Swiss GAAP FER zu den tatsächlichen Werten bewertet.

5 Sachanlagen

[Anschaffungswert in TCHF]	Unbebaute Grundstücke	Grundstücke und Bauten	Kunstabau- und Fahrbahn	Bahnstrom, Sicherungsanlagen und Telekom	Publikumsanlagen	Fahrzeuge	Betriebsmittel und übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	Total
Stand 1.1.2019	7458	41 505	100 039	63 055	24 333	122 577	9688	86 558	455 213
Zugänge	0	0	816	1237	746	0	0	24 876	27 675
Abgänge	0	-185	-170	-271	-133	-2747	0	0	-3506
Nicht aktivierbare Investitionen	0	0	0	0	0	0	0	-2562	-2562
Reklassifikationen	2107	19 010	19 387	9225	4436	5433	2643	-62 256	-15
Stand 31.12.2019	9565	60 329	120 072	73 246	29 382	125 263	12 332	46 616	476 805
Zugänge	13	0	0	0	90	0	0	38 337	38 440
Abgänge	-51	-51	-908	-389	0	-4883	-240	-90	-6611
Nicht aktivierbare Investitionen	0	0	0	0	0	0	0	-2562	-2562
Reklassifikationen	837	359	14 996	13 212	5212	20 514	899	-56 183	-154
Stand 31.12.2020	10 365	60 638	134 161	86 069	34 684	140 893	12 991	26 118	505 918
[Kumulierte Wertberichtigungen in TCHF]									
Stand 1.1.2019	-831	-12 343	-46 612	-38 829	-13 178	-72 339	-8687	0	-192 818
Zugänge	-1	-1261	-3300	-3236	-803	-5726	-1026	0	-15 354
Zugänge à fonds perdu	0	0	-816	-1237	-746	0	0	0	-2799
Abgänge	0	176	159	240	49	2747	0	0	3372
Reklassifikationen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2019	-831	-13 428	-50 569	-43 063	-14 678	-75 318	-9713	0	-207 599
Effekt aus Restatement ¹	0	356	2157	1843	81	891	347	0	5674
Stand 1.1.2020	-831	-13 072	-48 412	-41 220	-14 597	-74 427	-9366	0	-201 925
Zugänge	0	-1263	-4043	-3339	-778	-6593	-631	0	-16 647
Wertbeeinträchtigungen ²	0	0	0	0	0	-298	0	0	-298
Zugänge à fonds perdu	-13	0	0	0	-90	0	0	0	-103
Abgänge	51	51	908	389	0	4883	240	0	6521
Reklassifikationen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2020	-794	-14 284	-51 547	-44 170	-15 464	-76 435	-9758	0	-212 452
Nettobuchwert am 31.12.2019	8734	46 901	69 504	30 183	14 704	49 945	2619	46 616	269 206
Nettobuchwert am 1.1.2020	8734	47 257	71 660	32 026	14 785	50 836	2966	46 616	274 880
Nettobuchwert am 31.12.2020	9570	46 354	82 614	41 899	19 219	64 458³	3233	26 118	293 466

¹ Neubewertung der Sachanlagen im Rahmen der Umstellung auf Swiss GAAP FER.

² Die Wertbeeinträchtigung betrifft die Reiseautos in der Sparte Nebengeschäfte. Die Buchwerte der Reiseautos waren nicht vollständig durch die zukünftigen Geldflüsse gedeckt, weshalb ein Teil-Impairment vorgenommen wurde.

³ Der Nettobuchwert von Fahrzeugen in Finanzierungsleasing betrug im Berichtsjahr 27 377 TCHF (2019: 29 597 TCHF).

6 Finanzanlagen

[Anschaffungswert in TCHF]	Wertschriften	Beteiligungen Konzern- gesellschaften	Beteiligungen assoziierte Gesellschaften	Total
Stand 31.12.2019	46	100	116	262
Veränderung Berichtsjahr	0	0	0	0
Stand 31.12.2020	46	100	116	262
[Kumulierte Wertberichtigungen in TCHF]				
Stand 31.12.2019	-29	-100	-96	-225
Veränderung Berichtsjahr	0	0	0	0
Stand 31.12.2020	-29	-100	-96	-225
Nettobuchwert am 31.12.2019	17	0	20	37
Nettobuchwert am 31.12.2020	17	0	20	37

Das Beteiligungsverzeichnis wird in den weiteren Angaben zur Jahresrechnung, Seite 65, dargestellt.

7 Immaterielle Anlagen

[Anschaffungswert in TCHF]	Erworbene immaterielle Anlagen	Total
Stand 1.1.2019	1315	1315
Zugänge	0	0
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	15	15
Stand 31.12.2019	1330	1330
Zugänge	0	0
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	154	154
Stand 31.12.2020	1484	1484
Kumulierte Wertberichtigungen in TCHF		
Stand 1.1.2019	-641	-641
Zugänge	-171	-171
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	0	0
Stand 31.12.2019	-812	-812
Zugänge	-202	-202
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	0	0
Stand 31.12.2020	-1014	-1014
Nettobuchwert am 31.12.2019	517	517
Nettobuchwert am 31.12.2020	470	470

[Angaben in TCHF]	31.12.2019 [OR]	1.1.2020 [FER]	31.12.2020 [FER]
8 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten ¹	6091	6091	12 311
Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Assoziierten	61	61	26
Total	6152	6152	12 337

¹ Zunahme im Berichtsjahr erklärt sich hauptsächlich durch Investitionen in Sachanlagen, welche per Bilanzstichtag noch nicht bezahlt waren (neue Fahrzeuge für Buslinien in Biel sowie neue Billettverkaufsgaräte auf dem ganzen Netz).

9 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

	31.12.2019	1.1.2020	31.12.2020
Anzahlungen von Kunden	85	85	1
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten ¹	1812	448	242
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	11	11	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Assoziierten	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	0	0	1
Total	1908	544	244

¹ Neubewertung der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten im Rahmen der Umstellung auf Swiss GAAP FER.

10 Passive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.2019	1.1.2020	31.12.2020
Abgrenzung Fahrausweise ¹	2253	2092	1757
Rückständige Ferien- und Überzeitguthaben	1049	1049	848
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen Dritte	2657	2657	941
Passive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Konzerngesellschaften	0	0	25
Passive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Nahestehenden	0	0	70
Total	5958	5797	3640

¹ Neubewertung der Abgrenzung im Rahmen der Umstellung auf Swiss GAAP FER.

11 Rückstellungen (kurz- und langfristig)

[Anschaffungswert in TCHF]	Rückstellungen Vorsorgeverpflichtungen	Rückstellungen Schadenfälle	sonstige Rückstellungen	Total
Stand 1.1.2019	420	434	1371	2225
Bildung	0	0	0	0
Verwendung	0	0	0	0
Auflösung	0	0	0	0
Stand 31.12.2019	420	434	1371	2225
Effekt aus Restatement ¹	-420	-434	-1371	-2225
Stand 1.1.2020	0	0	0	0
Bildung	0	100	145	245
Verwendung	0	0	0	0
Auflösung	0	0	0	0
Stand 31.12.2020	0	100	145	245
davon kurzfristig	0	100	0	100
davon langfristig	0	0	145	145

¹ Neubewertung der Rückstellungspositionen im Rahmen der Umstellung auf Swiss GAAP FER.

[Angaben in TCHF]	31.12.2019 [OR]	1.1.2020 [FER]	31.12.2020 [FER]
12 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten			
Privatplatzierungen Dritte			
2012–2022, Coupon 0,98 %	2200	2200	2200
2012–2022, Coupon 0,90 %	2900	2900	2900
2017–2027, Coupon 0,22 %	5000	5000	5000
2018–2028, Coupon 0,21 %	8000	8000	8000
2019–2028, Coupon 0,15 %	5000	5000	5000
2019–2027, Coupon 0,15 %	8000	8000	8000
Privatplatzierungen Nahestehende			
2017–2027, Coupon 0,40 %	3000	3000	3000
Anleihen Dritte			
2020–2025, Coupon 0,02 %, Fälligkeit zum Nennwert am 31.7.2025	0	0	7000
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten			
Darlehensverbindlichkeit, 2019–2029, Zinssatz 1,00 %	1222	1222	1166
Total	35322	35322	42266

[Angaben in TCHF]	31.12.2019 [OR]	1.1.2020 [FER]	31.12.2020 [FER]
13 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten			
Bedingt rückzahlbare Darlehen			
Anteil Bund	99637	99637	110130
Anteil Kanton Bern	64263	64263	64263
Anteil Kanton Solothurn	13994	13994	13994
Anteil Gemeinden	175	175	175
Rückzahlbare Darlehen			
Anteil Bund	5098	5098	4318
Anteil Kanton Bern	4846	4846	4000
Anteil Kanton Solothurn	8	8	3
Total	188021	188021	196883

14 Gesetzliche Kapitalreserven

Fusionsagio	28	28	28
Reserve aus abgeschriebenem Aktienkapital	536	536	536
Total	564	564	564

15 Gesetzliche Gewinnreserven¹

Allgemeine gesetzliche Reserve	697	1297	1297
Reserve Art. 56 EBG	57	57	57
Reserve Sparte Infrastruktur Art. 67 EBG	5616	14729	15385
Reserve Sparte RPV Art. 36 PBG	4531	11021	11096
Fehlbetrag Agglomerationsverkehr	-462	-305	-260
Abschreibungsreserven Infrastruktur	201	201	201
Abschreibungsreserven RPV	794	794	794
Total	11434	27794	28570

¹ Mit der Umstellung auf den Rechnungslegungsstandard Swiss GAAP FER wurden die Bilanzpositionen neu bewertet. Diese Neubewertung führte zu einer Erhöhung der Gewinnreserven um insgesamt 16360 TCHF.

16 Freiwillige Gewinnreserven

Reserven aus Forderungsverzicht	1410	1410	1410
Rücklage für Erneuerungen	327	327	327
Total	1736	1736	1736

[Angaben in TCHF]	2019 [OR]	2020 [FER]
17 Verkehrsertrag		
Personenverkehr ¹	10358	8092
Güterverkehr	1268	1321
Total	11 626	9414
¹ Rückgang der Personenverkehrserlöse im Berichtsjahr ist auf Covid-19 zurückzuführen.		
18 Abgeltungen		
Infrastruktur	21 242	21 311
Regionaler Personenverkehr ¹	20 122	19 267
Agglomerationsverkehr ¹	1041	1356
Total	42 405	41 933
¹ Im Berichtsjahr wurde die Linie 22.073 (Pieterlen–Bözingen/Boujean–Reuchenette-Péry) von der Sparte Regionaler Personenverkehr in die Sparte Agglomerationsverkehr umgegliedert.		
19 Leistungen für Dritte		
Fahrleistungen für Dritte	1066	964
Übrige Dienstleistungen	1468	1042
Total	2534	2006
20 Andere betriebliche Erträge		
Miet- und Pächterträge	927	924
Sonstige Betriebserträge ¹	1229	2447
Eigenleistungen für Investitionen	771	1075
Erlösminderungen	0	-91
Total	2926	4356
¹ Der Anstieg der sonstigen Betriebserträge im Berichtsjahr ist überwiegend auf höhere Versicherungsleistungen aus Schadenfällen zurückzuführen.		
21 Personalaufwand		
Löhne	19 928	20 400
Sozial- und Leistungszulagen	1081	1120
Sozialversicherungen	4 493	4 660
Versicherungsleistungen	-836	-1082
Sonstiger Personalaufwand	2082	1243
Total	26 747	26 342

[Angaben in TCHF]	2019 [OR]	2020 [FER]
22 Anderer betrieblicher Aufwand		
Betriebsleistungen durch Dritte	1585	1822
Mieten	302	238
Versicherungen und nicht gedeckte Schäden (Selbstbehalte)	667	659
Gebühren und Abgaben	1650	1678
Werbung und Kommunikation	332	221
Verwaltungskosten	2197	1864
Total	6733	6481
23 Abschreibungen auf Sachanlagen		
Infrastruktur	8325	8063
Regionaler Personenverkehr	6609	6887
Übrige Anlagen ¹	419	717
Ausbuchungen Restbuchwert Anlageabgänge Infrastruktur	134	588
Ausbuchungen Restbuchwert Anlageabgänge RPV ²	0	689
Total	15 488	16 945
¹ Die Position beinhaltet eine ausserordentliche Wertberichtigung in der Höhe von 298 TCHF. Der Grund ist ein Teil-Impairment der Reiscars aufgrund des covidbedingten Nachfrageeinbruchs.		
² Teilabgänge von Anlagen im Zusammenhang mit Refit der GTW-Flotte.		
24 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		
Anlagen	2439	2513
Fahrzeuge	123	49
Total	2562	2562
25 Finanzaufwand		
Allgemeiner Finanzaufwand, Verluste auf Fremdwährungen, Wertberichtigungen	162	291
Zinsen Finanzierungsleasing	1195	1105
Total	1357	1396
26 Ausserordentlicher Erfolg		
Steuerrückerstattungen 2018	20	0
Courtage 2018	18	0
Korrektur MWST	-22	0
Total	15	0

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Derivative Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Zinssätze von laufenden Leasingverträgen werden derivative Finanzinstrumente (Zinssatz-Swaps) eingesetzt. Der Wiederbeschaffungswert der Swaps ist nicht in der Bilanz angesetzt.

Instrument	Zweck	Kontraktvolumen	Erhöhung/Reduktion Berichtsjahr	Wiederbeschaffungswert	Verfall
[Werte in TCHF]			31.12.2019	31.12.2020	
Zinssatz-Swap	Absicherung	11 136	0	-3503	-3328 31.12.2036

Solidarhaftung einfache Gesellschaften

Die Aare Seeland mobil AG ist an verschiedenen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Tarifgemeinschaften/-verbände sowie Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, welche zur Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

Personalvorsorge

Die Mitarbeitenden der Aare Seeland mobil AG sind im Beitragsprimat bei der Personalvorsorgestiftung Aare Seeland mobil AG versichert. Der Deckungsgrad der Stiftung per 31.12.2020 betrug 120,4 % (Vorjahr 113,2 %). Die Wertschwankungsreserve beläuft sich auf 86,4 % des Zielwertes.

Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung

[Angaben in TCHF]	31.12.2019	31.12.2020
Verbindlichkeit gegenüber der Personalvorsorge Aare Seeland mobil AG	4	4

Wirtschaftlicher Nutzen / wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand

[Angaben in TCHF]	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des Unternehmens	Veränderung im Berichtsjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020		2019 2020
Personalvorsorge Aare Seeland mobil AG	0	0	0	0	2450 2340 2450

Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen

[Angaben in TCHF]	2019 [OR]	2020 [FER]
Bund		
Abgeltungen	30 784	30 743
Darlehensrückzahlung	783	780
Investitionsbeiträge (bedingt rückzahlbare Darlehen)	2998	10 493
Kanton Bern		
Abgeltungen	10 569	10 199
Darlehensrückzahlung	849	846
Investitionsbeiträge (bedingt rückzahlbare Darlehen)	3192	0
Kanton Solothurn		
Abgeltungen	1028	950
Darlehensrückzahlung	4	4
Erlebnis Schweiz AG		
Leistungen von Erlebnis Schweiz AG	12	0
Leistungen für Erlebnis Schweiz AG	11	17
EBB AG Engineering Bahn Bau		
Leistungen von EBB AG Engineering Bahn Bau	275	175
Leistungen für EBB AG Engineering Bahn Bau	0	3
Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft AG		
Leistungen von Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft AG	4	1
Leistungen für Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft AG	35	35
Personalvorsorge Aare Seeland mobil AG		
Zinskosten Privatplatzierung	12	12
Verwaltungskosten Personalvorsorge (Übernahme durch Arbeitgeber)	119	252

Sachanlagen Sparte Infrastruktur

[Anschaffungswert in TCHF]	Unbebaute Grundstücke	Grundstücke und Bauten	Kunstabau- und Fahrbahn	Bahnstrom, Sicherungsanlagen und Telekom	Publikumsanlagen	Fahrzeuge	Betriebsmittel und übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	Total
Stand 1.1.2019	7415	16706	98654	63055	19390	3522	5387	57750	271879
Zugänge	0	0	816	1237	746	0	0	12744	15542
Abgänge	0	-22	-170	-271	-133	-54	0	0	-650
Nicht aktivierbare Investitionen	0	0	0	0	0	0	0	-2297	-2297
Reklassifikationen	0	1202	19387	9225	4436	0	36	-34286	0
Stand 31.12.2019	7415	17885	118687	73246	24439	3468	5422	33911	284474
Zugänge	13	0	0	0	90	0	0	21097	21200
Abgänge	-51	0	-908	-389	0	-78	-20	-90	-1536
Nicht aktivierbare Investitionen	0	0	0	0	0	0	0	-2507	-2507
Reklassifikationen	837	215	14996	13212	2854	1027	346	-33487	0
Stand 31.12.2020	8215	18100	132776	86069	27383	4417	5748	18924	301631
[Kumulierte Wertberichtigungen in TCHF]									
Stand 1.1.2019	-798	-4310	-45985	-38829	-8904	-3045	-4731	0	-106601
Zugänge	-1	-335	-3245	-3236	-749	-154	-606	0	-8325
Zugänge à fonds perdu	0	0	-816	-1237	-746	0	0	0	-2799
Abgänge	0	13	159	240	49	54	0	0	515
Stand 31.12.2019	-798	-4632	-49886	-43063	-10349	-3145	-5336	0	-117210
Effekt aus Restatement	0	127	2157	1843	81	20	143	0	4370
Stand 1.1.2020	-798	-4505	-47729	-41220	-10268	-3125	-5194	0	-112840
Zugänge	0	-339	-3988	-3339	-666	-136	-184	0	-8651
Zugänge à fonds perdu	-13	0	0	0	-90	0	0	0	-103
Abgänge	51	0	908	389	0	78	20	0	1446
Reklassifikationen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31.12.2020	-761	-4844	-50809	-44170	-11024	-3183	-5358	0	-120149
Nettobuchwert am 31.12.2019	6617	13253	68801	30183	14090	323	86	33911	167264
Nettobuchwert am 1.1.2020	6617	13380	70958	32026	14171	343	228	33911	171634
Nettobuchwert am 31.12.2020	7454	13255	81967	41899	16359	1234	391	18924	181482

Immaterielle Anlagen Sparte Infrastruktur

Anschaffungswert in TCHF	Immaterielle Anlagen	Total
Stand 1.1.2019	19	19
Zugänge	0	0
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	0	0
Stand 31.12.2019	19	19
Zugänge	0	0
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	0	0
Stand 31.12.2020	19	19
Kumulierte Wertberichtigungen in TCHF		
Stand 1.1.2019	-19	-19
Planmässige Abschreibungen	0	0
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	0	0
Stand 31.12.2019	-19	-19
Planmässige Abschreibungen	0	0
Abgänge	0	0
Reklassifikationen	0	0
Stand 31.12.2020	-19	-19
Nettobuchwert am 31.12.2019	0	0
Nettobuchwert am 31.12.2020	0	0

**Investitionsrechnung, Anlagen und Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur
(nach Art. 3 Abs. 2 RKV)**

[Angaben in TCHF]	Anlagen in Bau Bestand 1.1.	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	TOTAL Investition Jahr	Erfolgsrech- nung (Aufwand)	Anlagen- rechnung (Aktivierung)	Bestand Anlagen im Bau 31.12.
Grundstücke	0	0	0	0	0	0	0
Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung	1797	1068	12	1080	468	1052	1357
Anlagen und Einrichtungen	635	0	0	0	0	0	635
Brücken	0	977	10	987	43	934	10
Tunnel	0	0	0	0	0	0	0
Übrige Kunstbauten	43	756	2	758	74	718	9
Fahrbahn	12 481	7693	254	7947	1350	13 344	5734
Bahnstrom- und Antriebsanlagen	3200	1282	74	1356	97	3623	836
Sicherungsanlagen	9391	4205	369	4574	195	8371	5399
Niederspannungs- und Telekomanlagen	340	863	48	910	23	1218	9
Publikumsanlagen sowie Anlagen im Freien für Zugang, Betrieb und Unterhalt	4706	2375	136	2510	221	2854	4142
Rangierbahnhöfe (Anlagen und Ab- schreibungen wie bei der übrigen Eisenbahninfrastruktur)	0	0	0	0	0	0	0
Schienenfahrzeuge für die Instandhal- tung der Infrastruktur	423	763	4	768	0	856	335
Arbeits- und Dienststrassenfahrzeuge	346	171	0	171	0	171	346
Mobilien, Hard- und Software, Inventar von Verkaufsräumen und mobile An- und Aufbauten von Fahrzeugen	459	34	0	34	36	346	111
Anlagen nach Art. 62 Abs. 2 EBG der Infrastruktur zugeordnet (Benützung zur Kostenmiete)	0	0	0	0	0	0	0
Beitrag Dritter auf AiB	90	0	0	0	0	0	0
Reklassifikationen	0	0	0	0	0	0	0
Total	33 911	20 188	908	21 097	2507	33 487	18 924

Beteiligungen

	Buchwert in TCHF	Grundkapital in TCHF	Kapital- und Stimm- rechtsanteile in %
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020
Beteiligungen ab 20 %			
Erlebnis Schweiz AG, Langenthal	0	100	100,0
Bielensee Gastro AG, Biel	0	224	43,0
EBB AG Engineering Bahn Bau, Liebefeld	20	100	20,0
Beteiligungen unter 20 %			
RAILplus AG, Aarau	17	256	6,6

Deckungssumme der Sach- und Haftpflichtversicherungen

[Angaben in TCHF]		31.12.2019	31.12.2020
Versicherung	Gesellschaft		
Haftpflichtversicherung Deckungssumme	VVST, Zürich, Mobiliar	100 000	100 000
Gebäudeversicherung	GVB Bern / SGV Solothurn	74 679	75 823
Fahrzeuge	Mobiliar	153 150	162 050
Übriges	Mobiliar	168 800	107 800

Vollzeitstellen

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr sowie im Vorjahr über 250.

Honorar der Revisionsstelle

[Angaben in TCHF]	2019	2020
Revisionsdienstleistungen	34	40
Beratungsdienstleistungen ¹	5	11
Total	39	50

¹ Beratung zur Umstellung des Rechnungslegungsstandards auf Swiss GAAP FER sowie Steuerberatung.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 7. Mai 2021 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der Jahresrechnung 2020 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Spezialprüfung Subventionen

Die Aare Seeland mobil AG erhält jährlich gesamthaft mehr als 1 Mio. CHF Subventionen und ist damit verpflichtet, eine jährliche Spezialprüfung in Auftrag zu geben. Die Spezialprüfung für das Berichtsjahr wurde im März 2021 durch Gfeller + Partner AG nach den Richtlinien «Spezialprüfung Subventionen» des Bundesamts für Verkehr durchgeführt.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses

[Angaben in TCHF]	31.12.2019	31.12.2020
Jahresergebnis	261	-2864
Vortrag aus dem Vorjahr	388	-127
Bilanzergebnis zur Verfügung der Generalversammlung	649	-2991

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, das Bilanzergebnis wie folgt zu verwenden:

Zuweisung spezialgesetzliche Reserve gem. Art. 67 EBG	-657	-312
Zuweisung/Auflösung spezialgesetzliche Reserven gem. Art. 36 PBG	-75	1556
Zuweisung/Auflösung Fehlbetrag Agglomerationsverkehr	-45	283
Entnahme freie Reserven	0	1338
Auflösung Abschreibungsreserven Infrastruktur und Zuweisung der spezialgesetzlichen Reserve gem. Art. 67 EBG ¹	0 0	201 -201
Auflösung Abschreibungsreserven Regionaler Personenverkehr und Zuweisung der spezialgesetzlichen Reserve gem. Art. 36 PBG ¹	0 0	794 -794
Entnahme von den spezialgesetzlichen Reserven gem. Art. 36 PBG und Zuweisung dem Fehlbetrag Agglomerationsverkehr ²	0 0	153 -153
Vortrag auf neue Rechnung	-127	-127

¹ Umgliederung der Abschreibungsreserven gemäss Weisung «Prüfung der Jahresrechnung 2020» des Bundesamts für Verkehr.

² Umgliederung betrifft die Ergebnisse der Linie 22.073 (Reuchenette-Péry-Pieterlen) für die Jahre 2014–2017. Die Umgliederung erfolgt aufgrund einer Anweisung des Bundesamtes für Verkehr.



An die Generalversammlung der
Aare Seeland mobil AG, Langenthal

GFELLER + PARTNER AG

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Aare Seeland mobil AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 46 bis 65) für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER, 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 vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht 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 66) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

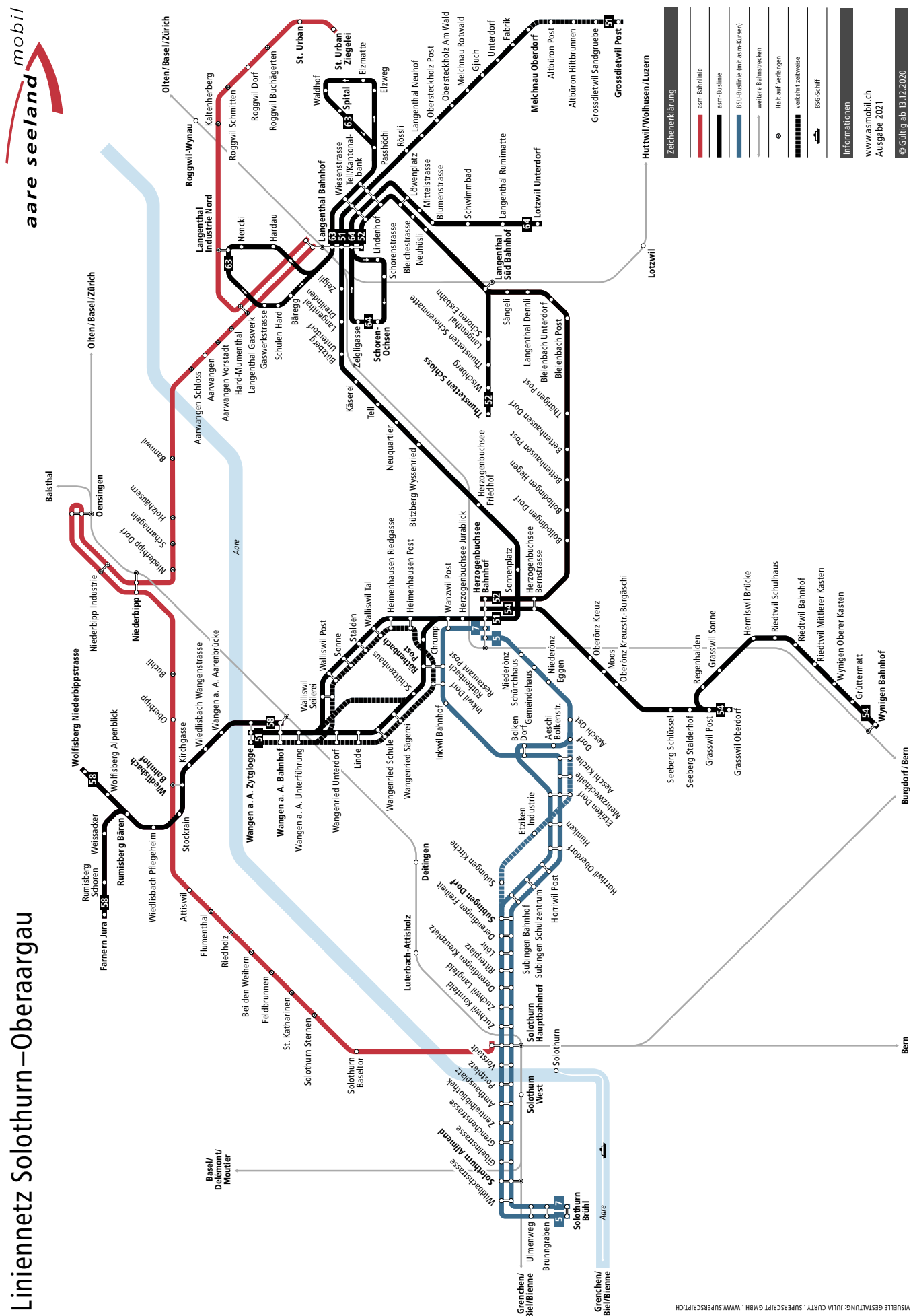
Langenthal, 10. Mai 2021

GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

ppa. Danielle Tschampion
Dipl. Wirtschaftsprüferin
Zugelassene Revisionsexpertin

Linienetz Solothurn–Oberaargau



Zeichenerklärung

- asem-Bahnlinie
- asem-Buslinie
- B50-Bahnlinie (mit asem-Kurven)
- weitere Bahnstrecken
- Halt auf Verlangen
- verkehr zeitweise
- B50-Schiff

Informationen

www.asmobil.ch
Ausgabe 2021

© Gültig ab 13.12.2020



Linienetz Seeland



Zeichenerklärung

- asem-Bahnlinie
- asem-Buslinie
- weitere Bahnstrecken
- asem-Standortbahn
- Halt auf Verlangen
- B50-Schiff

Informationen

www.asmobil.ch
Ausgabe 2021

© Gültig ab 13.12.2020





Aare Seeland mobil AG

Grubenstrasse 12
4900 Langenthal

+41 58 329 93 00
info@asmobil.ch
www.asmobil.ch