

Geschäftsbericht 2011



Inhalt

Herausgeberin

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
 Tiefenastrasse 2
 Postfach 119
 3048 Worblaufen
 Telefon 031 925 55 55
 Fax 031 925 55 66
 info@rbs.ch
 www.rbs.ch

Redaktion und Gestaltung

RBS

Bilder: Ein Ausbau des RBS-Bahnhofs Bern ist dringend nötig: Zu Spitzenzeiten platzt er aus allen Nähten.

MediaparX AG, Bern / www.mediaparx.ch

Druck

Mastra Druck AG, Urtenen-Schönbühl

© copyright RBS

Jahresbericht	Organisation	02
	Bericht des Verwaltungsrates	03
	Wichtige Zahlen	04
	Bericht des Direktors	05
	Verkehr und Marketing	06
	Organisation und Personal	08
	Betrieb und Technik Bahn	12
	Betrieb und Technik Bus	16
	Planung und Zukunftsaussichten	18
	Nachhaltigkeit	20
	Finanzen	24
Jahresrechnung	Erfolgsrechnung	26
	Bilanz	27
	Geldflussrechnung	28
	Eigenkapitalnachweis	29
	Anhang zur Jahresrechnung	30
	Erläuterungen zur Jahresrechnung	32
	Weitere Angaben zur Jahresrechnung	39
	Bericht der Revisionsstelle	40

Organisation

Stand 31. Dezember 2011

Verwaltungsrat

Peter Schmid, Münchenbuchsee, Präsident
 Kurt Fluri, Solothurn, Vizepräsident ¹
 Renate Amstutz, Bern ²
 Dr. Thomas Bachmann, Stettlen
 Dr. Andreas Flury, Otelfingen
 Ursula Meichle, Köniz
 Theres Roder, Muri bei Bern ³
 Dr. René Rudolf, Feldbrunnen

¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet

² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet

³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet

Revisionsstelle GFELLER + PARTNER AG, Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal

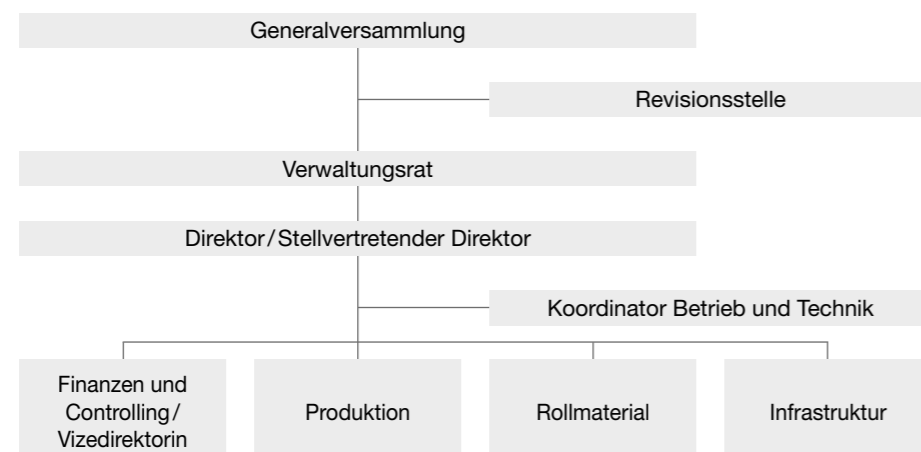
Geschäftsleitung

Direktor	Dr. Fabian Schmid, Gwatt/Thun
Stellvertretender Direktor	Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl
Finanzen und Controlling / Vizedirektorin	Ursula Gasser, Mattstetten

Erweiterte Geschäftsleitung

Produktion	Ueli Schumacher, Detligen
Rollmaterial	Felix Hofer, Jens
Infrastruktur	Armin Beyeler, Bern
Koordinator Betrieb und Technik	Ulrich Reinert, Bern

Organigramm



Bericht des Verwaltungsrates



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Der RBS war 2011 wiederum gut unterwegs: Er fuhr ein ausgezeichnetes Rechnungsergebnis ein, transportierte erneut mehr Fahrgäste und erhielt für sein Managementsystem beim Bus das ISO-Zertifikat. Die anspruchsvollen Standards für das Qualitäts- und Umweltmanagement sowie die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz werden 2012 auch für die Bahn aufgegleist. Mit den acht zusätzlich geordneten NExT stellt der RBS die Weichen für eine weitere Erneuerung im Fahrzeugpark. Vorwärts geht es auch mit dem Ausbau des RBS-Bahnhofs Bern. Nach viel Vorarbeiten im Berichtsjahr arbeitet der RBS nun mit Hochdruck am Vorprojekt. Ob es dabei in die Tiefe unter die SBB-Gleise oder in die Breite neben dem heutigen RBS-Bahnhof geht, wird spätestens Ende 2012 entschieden. Der komplett neue oder erweiterte Bahnhof wird die Leistungsfähigkeit des RBS für lange Zeit sicherstellen.

Bus-Vorsorgewerk saniert

Gut gearbeitet hat 2011 auch die Sammelstiftung Symova. Trotz schwieriger Situation an den Finanzmärkten erzielte sie eine Rendite von 1,84 Prozent. Im Quervergleich zu anderen Pensionskassen gehört sie damit zum Spitzenfeld. Dank ausserordentlicher Einlagen ist das RBS-Vorsorgewerk beim Bus nun ausfinanziert – der Deckungsgrad liegt per Ende 2011 bei 104,2 Prozent und jenes der Bahn erreicht einen Deckungsgrad von rund 97,0 Prozent. Der Wert liegt deutlich über dem verbindlichen Sanierungspfad. Mit all den bisherigen und künftigen freiwilligen Sanierungsbeiträgen bekräftigt der RBS, dass er seine soziale und unternehmerische Verantwortung wahrnimmt. Entsprechend erfreut zeigt sich auch das Personal.

Deutlich leiser durch die Berner Innenstadt

Das blau-rote Tram fährt wieder durch die Berner Innenstadt ins Fischermätteli. Das freut die Fahrgäste aus Muri, Gümligen und Worb. Zufriedener sind offenbar auch die Anwohnerinnen und Anwohner im Mattenhofquartier und entlang der ganzen Linie 6. Denn das unangenehme Kurvenquietschen konnte fast vollständig eliminiert werden. Im Winter vor einem Jahr war das noch anders. Zu Recht beklagten sich Quartierbewohner und Passanten über die quietschenden Trams. Das hat dazu geführt, dass die städtischen Verkehrsbetriebe BERNMOBIL die RBS-Fahrzeuge als Betreiberin der neuen Linie 6 wieder beim Zytglogge wenden liess. Auf dem restlichen Abschnitt ins Fischermätteli verkehrten Busse. Derweil stattete der RBS bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 all seine Tramfahrzeuge mit neuen Rädern aus. Sie reduzieren den Lärmpegel deutlich und dämmen das Quietschen erheblich. Aufwendige Projekte und Versuche haben letztlich zu dieser Lösung geführt.

Ein spezieller Dank dem Personal

Der Verwaltungsrat dankt allen, die für den RBS eintreten und ihm den Rücken stärken: den Kundinnen und Kunden, der Aktionärsschaft, den Medien sowie den Behörden von Bund, Kantone und Gemeinden. Ein herzliches Dankeschön und ein grosses Lob richtet er an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie haben die vielen Herausforderungen angenommen und wesentlich zum Erfolg beigetragen.

Peter Schmid



Bericht des Direktors



Steigende Fahrgastzahlen belegen es, der öffentliche Verkehr ist beliebt und oft die beste Wahl. Leserbrief und Kundenreaktionen lassen gleichzeitig erkennen, dass wir im Schaufenster stehen und die Hemmschwelle zu Kritik teilweise tief liegt. Denn wer zahlt – und das sind beim öffentlichen Verkehr fast alle in diesem Land – hat die Legitimation dazu. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten des öffentlichen Verkehrs komplex und Entscheidungen oft von Sachzwängen mitgeprägt. Unter dem allgemeinen finanziellen Spardruck bei gleichzeitiger politischer Absicht zur Förderung des öffentlichen Verkehrs besteht zudem ein grundsätzlicher Zielkonflikt bezüglich des Ausbaus von Angebot und Infrastrukturen.

Somit drohen wichtige öV-Projekte für die Kantone Bern und Solothurn verzögert oder verunmöglicht zu werden, im unglücklichen Fall sogar selber verursacht aufgrund unzureichender politischer Abstützung. Dies ausgerechnet in einer Phase, in der sich eine gewisse Dynamik im Ausbau der Infrastrukturen entwickelt mit Tramprojekten in Bern und Biel, Ausbaudeen zur S-Bahn, mit Planungen zur Kapazitätserweiterung am Jurasüdfuss, im Aaretal und Wisenberg und aus RBS-Sicht vor allem mit dem dringend nötigen Ausbau des Bahnhofs Bern.

Vor diesem Hintergrund sind wir glücklich, dass im Jahr 2011 wichtige Meilensteine erreicht wurden. Im Rahmen des Gesamtkonzepts Zukunft Bahnhof Bern wurde die separate Weiterentwicklung des RBS-Netzes und des Normalspurnetzes als überlegene Lösung bestätigt. In enger Koordination mit den SBB und der Stadt Bern erarbeitet der RBS im nächsten Schritt zwei Varianten für den Ausbau seines Bahnhofs in Bern. Im Tarifverbund Libero konnte per Ende 2011 das Konzept Raum und Zeit eingeführt werden, welches für Fahrgäste mehr Freiheiten bringt. Vor allem aber konnten wir zentrale (Haus-)Aufgaben lösen, um auch den Kundenbedürfnissen von morgen entsprechen zu können: Abschluss von Planungsarbeiten zur S-Bahn-Erweiterung und zur Verschiebung des Bahnhofs Biberist, Optimierungen im Hinblick auf die zweite Beschaffungstranche der NEX-T-Züge, Abgleich unseres Qualitätsreportings mit dem geplanten nationalen Messsystem, interne Führungsausbildungen und wichtige Unterhaltsarbeiten in der Infrastruktur sind einige Stichworte dazu.

Der RBS ist überzeugt, dass stetige, auch kleine Schritte für den Erhalt unseres hohen Leistungsniveaus letztlich entscheidend sind. Wir tragen damit unseren Teil zur Bewältigung der Herausforderungen im Verkehrssektor bei. Ein weiterer Schritt in diesem Zusammenhang betrifft die 2011 vom Bundesrat beschlossene Erhöhung der Trassengebühren. Daraus resultieren zwar auch beim RBS Mehrkosten, die per 2013 eine Tarifierhöhung von gegen sechs Prozent nach sich zieht. Gleichzeitig senkt diese verstärkte Nutzerfinanzierung den Abgeltungsbedarf des RBS im Bereich Infrastruktur.

Auch wenn Verkehrsinfrastrukturen teuer und von komplexer Technik geprägt sind, ist uns bewusst, dass der öffentliche Verkehr letztlich ein «people's business» ist. Unsere Mitarbeiter sorgen für reibungslose Abläufe und prägen den direkten Kundenkontakt. Es ist deshalb sehr erfreulich, dass der RBS in der 2011 durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfrage des Kantons Solothurn wiederum sehr gut abgeschnitten hat. Mit 74 von 100 Punkten konnte die hohe Gesamtzufriedenheit von 2009 gehalten werden. Im Bereich Zuverlässigkeit, Information, Verkaufsstellen und Fahrpersonal konnten sogar Spitzenwerte erzielt werden.

Die Erfolgsfaktoren, um einen Beitrag an die Standort- und Lebensqualität in Bern und Solothurn zu leisten, sind also vorhanden. Diesem Zweck fühlen wir uns letztlich verpflichtet.

Fabian Schmid

Wichtige Zahlen

	Einheit	2011	2010	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	96382	98551	-2
Aufwand	Tausend CHF	96935	97292	0
Jahresgewinn	Tausend CHF	¹ -554	¹ 1259	-144
Reiseverkehr Bahn ²	Millionen Personen	17,6	17,4	1
Reiseverkehr Bus ³	Millionen Personen	5,7	5,5	4
Personalbestand im Durchschnitt	Anzahl	405	398	2
Zugkilometer	Tausend km	2760	3346	-18
Buskilometer ⁴	Tausend km	2314	2278	2
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12.	Anzahl	111	114	-3
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ⁵	Anzahl	66	66	0

¹ nach ausserordentlichem Aufwand für Rückstellungen Pensionskasse

² Vorjahr bereinigt (ohne Tramlinie 6)

³ Vorjahr bereinigt (ohne Linien 3, 881), ohne Postautolinien Worb

⁴ inklusive Postautolinien Worb

⁵ inklusive Dienstfahrzeuge Bahn

Verkehr und Marketing

23,3 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2011 mit dem RBS unterwegs. Das sind gegenüber dem Vorjahr rund 300 000 Fahrgäste mehr. Diesen Aufwärtstrend bestätigen auch die Frequenzen im RBS-Bahnhof Bern: Bis zu 60 000 Personen bewältigt er an Spitzentagen, obschon der Bahnhof ursprünglich für 16 000 Personen gebaut worden ist. Und bis ins Jahr 2030 wird ein Wachstum auf täglich 70 000 Passagiere erwartet. Ein neuer Tiefbahnhof ist daher unerlässlich. Verläuft alles nach Plan, sollte dieser 2025 eröffnet werden können.

Ungebrochene Verkehrsnachfrage

Im Berichtsjahr reisten insgesamt 23,3 Millionen Fahrgäste mit dem RBS. Davon nutzten rund 17,6 Millionen die Bahn (+ 1 %) und 5,7 Millionen den Bus (+ 4 %). Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem Zuwachs von rund 300 000 Fahrgästen oder etwa andert-halb Prozent. Dies trotz ausserordentlich langer Trockenperioden mit sehr viel Sonne, Verhältnisse also, bei denen Pendler vermehrt vom öffentlichen Verkehr auf Fahrräder und Motorräder umsteigen. Nicht mehr mitgezählt sind bei diesen Fahrgastzahlen erstmals die Tramreisenden zwischen Worb und Bern. Die neue Linie 6 – ehemals Linie G – betreiben seit dem Fahrplanjahr 2010/2011 die städtischen Verkehrsbetriebe BERNMOBIL. Ebenfalls nicht mehr berücksichtigt sind die Fahrgastzahlen zwischen Lohn und Solothurn sowie Bätterkinden und Kräiligen; die Konzession dieser Buslinien 3 und 881 hat der RBS dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU abgetreten.

Als Dienstleister am autofreien Erlebnistag

Am Muttertag 2011 war eine ganze Region auf Rädern und Beinen unterwegs. Gegen 20 000 Personen bewegten sich am ersten slowUp Solothurn-Buechibärg zu Fuss, auf Inline-Skates oder mit dem Velo auf der 46 Kilometer langen Rundstrecke durch die idyllische Landschaft am Jurasüdfuss. Für diesen Anlass war der RBS gut vorbereitet. Zwei Dutzend Kundenlenker und zusätzliches Verkaufspersonal sorgten dafür, dass die Sportlerinnen und Sportler bequem per Bahn zum Austragungsort und wieder zurück gelangten. Jeder Zehnte der über 1 000 slowUp-Fahrgäste reiste zudem mit seinem Fahrrad im Zug an. So waren zahlreiche Zugplattformen gerappelt voll. Dank Hilfe vor Ort und Informationen auf Websites, Monitoren und Plakaten klappten aber Logistik und Transport einwandfrei. Der RBS konnte sich einmal mehr als Dienstleister profilieren, ganz nach dem Leitbild: «Wir helfen ankommen. Sicher, pünktlich, entspannt.»

Mit mehr Effizienz noch besser verkaufen

Ob im Reisezentrum der BLS in Belp oder im unterirdischen RBS-Bahnhof in Bern: Hier und bei allen übrigen Verkaufsstellen von BLS und RBS erhalten Kundinnen und Kunden grundsätzlich dieselben Angebote. Beide Unternehmen laden deshalb ihr Verkaufspersonal jährlich zu gemeinsamen Fachkursen ein. Dabei unterrichten Ausbilder der BLS sowie themenspezifische Referenten über gemeinsam ausgewählte und auch vom Personal gewünschte Themen. Diese sind breit gefächert und reichen vom internationalen Fahrausweis über Velotransporte bis hin zum Kombiticket für einen Museumsbesuch mit RailAway. Die eintägigen Kurse finden jeweils kurz vor dem Fahrplanwechsel statt, sodass auch allfällige Fahrplan- und Tarifänderungen behandelt werden können – aktuell im Geschäftsjahr 2011 der Wechsel zum Verbundsystem «Raum und Zeit» beim Libero. Über dieses komplexe Thema zum neuen Tarifsyst- em schulte der RBS firmenintern zudem sämtliche Mitarbeitenden des Kontrolldienstes, das Busfahrpersonal sowie die Drittverkaufsstellen.

Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit pflegt der RBS auch mit den Mitgliedern von RAILplus. Einzelnen und nach Bedarf können seine Verkaufsmitarbeitenden mit Kolleginnen und Kollegen anderer Meterspurbahnen an modularen Grundlagenkursen teilnehmen. Dazu gehören Module mit Themen wie positive Sprache, Umgang mit Reklamationen am Schalter und am Telefon sowie das Formulieren von E-Mails und Briefen.

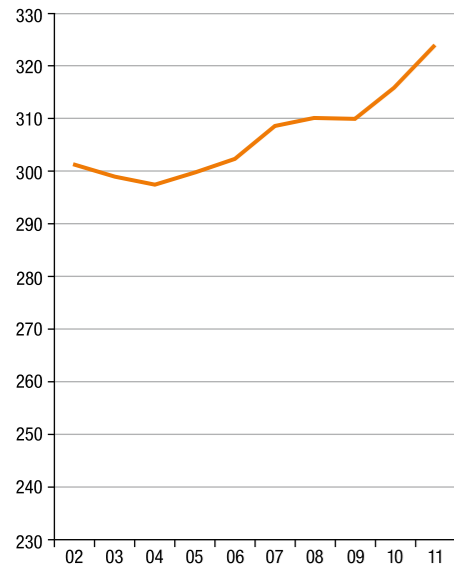
Diese engen Kooperationen mit BLS und RAILplus ermöglichen dem RBS einerseits Effizienz- und Synergiegewinne. Andererseits fördert der Austausch mit Kolleginnen und Kollegen anderer Bahnen auch die fachliche und soziale Kompetenz.



Organisation und Personal

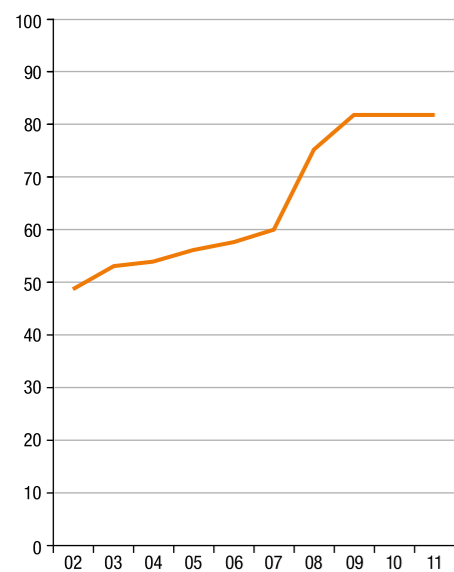
Trotz schwierigem Umfeld erreichte die Pensionskasse Symova per Ende 2011 auf den Vermögensanlagen eine Rendite von fast zwei Prozent. Dank ausserordentlicher Einlagen ist das Vorsorgewerk des Busbetriebes nun ausfinanziert. Bei der Bahn fehlen dazu per Ende 2011 noch rund drei Prozent. Das 2010 eingeführte und im Berichtsjahr ausgebaut Qualitäts-Reporting erlaubt es dem RBS, laufend seine Dienstleistungsqualität, Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und gleichzeitig die Zufriedenheit von Kunden und Belegschaft zu erhöhen.

Personalbestand Bahn



Personalbestand Bus

(ab 2008 inklusive Postautobetrieb Worb)

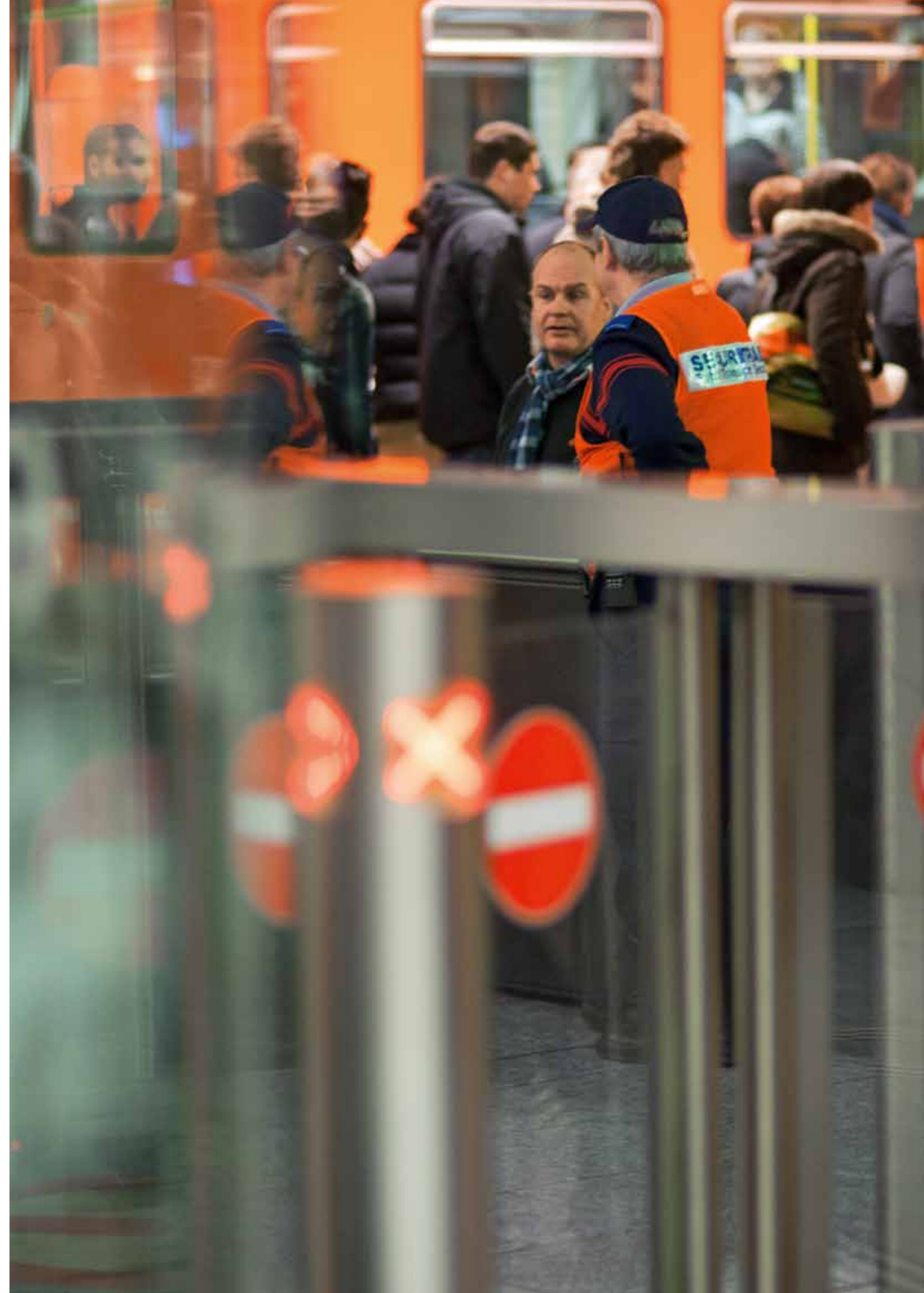


Generalversammlung in Jegenstorf

Lediglich eine Viertelstunde Bahnfahrt trennt Jegenstorf von Bern. Ab Solothurn sind es nach Jegenstorf nur ein paar Minuten mehr. Die gute Erreichbarkeit kam auch bei der Generalversammlung zum Tragen, welche am 20. Juni 2011 im Kirchgemeindehaus von Jegenstorf stattfand. Nach dem Grusswort von Gemeindepräsident Ulrich König hielt Verwaltungsratspräsident Peter Schmid Rückblick auf das Geschäftsjahr 2010. Dieses war unter anderem gekennzeichnet durch den Abgang des bisherigen Direktors Hans Amacker. Er hat mit Kompetenz und seiner umgänglichen Art den RBS während achtzehn Jahren erfolgreich mitgestaltet: «Wir haben Verständnis für seinen Wechsel, und er verdient unseren aufrichtigen Dank», kommentierte Schmid den Übertritt als Direktor zur Rhätischen Bahn. Er wünschte Amackers Nachfolger, Fabian Schmid, viel Glück und Erfolg und dankte insbesondere dem stellvertretenden Direktor Hans-Jakob Stricker für die Interimsführung während der rund viermonatigen Übergangszeit. Anschliessend stimmten die 81 Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu. Zum Schluss orientierte Gastreferent Dr. Ulrich Seewer über die Wachstumsprognosen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern und zeigte Lösungsansätze zum Ausbau und zur Finanzierung der Infrastrukturen auf. Ulrich Seewer ist Leiter der Abteilung Gesamtmobilität der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

RBS mit neuem Direktor unterwegs

Am 1. Juni 2011 übernahm Fabian Schmid als Nachfolger von Hans Amacker die Führung des RBS. Er ist vertragsgemäss gleichzeitig auch Direktor des Busbetriebes Solothurn und Umgebung BSU. Der 39-jährige Fabian Schmid war bis dahin Leiter der PostAuto-Region Bern, einer operativen Einheit mit insgesamt 400 Mitarbeitenden der Schweizerischen Post. Sein Studium absolvierte er an den Universitäten in Bern und Lausanne in den Fächern Betriebs- und Volkswirtschaft und promovierte zum Doktor. Er ist verheiratet, Vater von vier Kindern und lebt in Gwatt bei Thun. Der Verwaltungsrat freut sich, mit Fabian Schmid einen ausgewiesenen Kenner des öffentlichen Verkehrs gewonnen zu haben und er ist überzeugt, dass Schmid das Unternehmen in eine erfolgreiche Zukunft führen wird.





Symova trotz schwierigem Jahr auf Kurs

Die Pensionskasse Symova war auch in ihrem zweiten Geschäftsjahr auf Kurs. Sie trotzte den Schwierigkeiten auf den Finanzmärkten und erreichte auf den Vermögensanlagen eine vergleichsweise sehr ansprechende Rendite von 1,84 Prozent. Per 31. Dezember 2011 hat sich der Deckungsgrad der RBS-Vorsorgewerke bei der Bahn von 90,5 (31.12.2010) auf 93,8 Prozent und beim Bus von 94,6 auf 104,2 Prozent erhöht. Dies dank zusätzlicher, ausserordentlicher Sanierungsbeiträge, welche der RBS aus dem Rechnungsabschluss 2010 in seine Vorsorgewerke einzahlen konnte. Denn die erzielte Rendite allein genügt nicht, um allen Verpflichtungen gegenüber den Versicherten und Rentenbeziehenden nachzukommen. Deshalb hat der Verwaltungsrat Einlagen in das noch nicht vollständig ausfinanzierte Vorsorgewerk der Bahn beschlossen. Dessen Deckungsgrad wird damit bei rund 97 Prozent liegen.

Geglückter Start zu mehr Qualität

Das im Sommer 2010 eingeführte Qualitäts-Reporting hat sich innert Jahresfrist etabliert. Mit dem Ausdehnen auf weitere Messobjekte bestehen ausserdem seit Mitte 2011 aussagekräftige Resultate für das gesamte Bahn- und Busnetz. Der Fokus des Qualitäts-Reportings liegt beim Messen der Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit. Massgebend für die Pünktlichkeit sind sämtliche Zugankünfte in Bern sowie alle internen Anschlüsse auf Bahn und Bus. Dies sind täglich rund 250 Züge und tausend Anschlüsse. Zur Messung meldet das Fahrpersonal jeden Anschlussbruch. Das konsequente Überwachen und die erhöhte Sensibilität des Personals haben zu einer rückläufigen Anzahl Anschlussbrüche geführt.

Vergleichsweise schwierig ist das Messen der Sicherheit und Sauberkeit. Abhilfe schafft hier die Sicht aus drei verschiedenen Blickwinkeln: Gegen zweihundert RBS-Mitarbeitende sowie Fachpersonen externer Reinigungs- und Sicherheitsdienste erfassen und bewerten aufgrund vorgegebener Bewertungskriterien, ob beispielsweise ein Bus sauber, gerade noch akzeptabel oder schmutzig ist. Seit Anfang 2011 liefern zudem ausgebildete, externe Testpersonen wichtige Resultate aus Sicht der Fahrgäste. All dies hat dazu geführt, dass der RBS heute die Sicherheitsdienste gezielter einsetzen und die Reinigungsintervalle optimaler und damit grundsätzlich auch wirtschaftlicher ausführen kann. So begleiten beispielsweise die Sicherheitsdienste vermehrt Buskurse, und die Züge werden seit dem letzten Fahrplanwechsel überdies auch nach der Abendspitze konsequent gereinigt. Dies erhöht auch das Sicherheitsgefühl bei nächtlichen Fahrten.

Künftig sollen alle Messdaten elektronisch und jene der Pünktlichkeit automatisch erfasst werden. Das Qualitäts-Reporting erlaubt es dem RBS, laufend seine Dienstleistungsqualität und damit auch die

Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit zu erhöhen – frei nach dem Zitat von Sokrates: «Wer aufhört, besser zu werden, hat aufgehört, gut zu sein.».

Das Bundesamt für Verkehr BAV plant ein vergleichbares Qualitätssystem für den gesamten abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehr in der Schweiz. Der RBS orientiert sich dabei an den Vorgaben des BAV und unterstützt den Aufbau des gesamtschweizerischen Systems.

Brandschutzkurse für mehr Sicherheit

Flammen züngeln aus dem Werkstattbereich oder lodern aus dem Abfalleimer: Dies sind Situationen, wie sie jederzeit und überall eintreten können. Doch wie lassen sich solche Brände löschen oder eindämmen, bis die Feuerwehr anrückt? Fast die gesamte Belegschaft liess sich an einem von zwanzig Brandschutzkursen über das korrekte Verhalten rund ums Alarmieren, Retten und Löschen instruieren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernten dabei in einem ersten Theorieteil verschiedene Brandarten, Löschmittel und deren Wirkung kennen. Und auch das richtige Alarmieren und Evakuieren. Im Praxisteil legten die Teilnehmenden selber Hand an und bekämpften mit verschiedenen Feuerlöschern unterschiedliche Brandherde. Einige mussten sich zuerst überwinden, sich mit einer Brandschutzdecke auf die heissen Flammen eines brennenden Abfalleimers zuzubewegen. Schliesslich bewahrten praktisch alle einen kühlen Kopf, und das Personal sollte nun in der Lage sein, sich im Ernstfall richtig zu verhalten. Denn was nützen die besten Brandschutzgeräte, wenn sie kaum jemand richtig einsetzen kann?

Betrieb und Technik Bahn

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ersetzte der RBS alle Räder an seinen Tramfahrzeugen. Damit hat er wesentlich dazu beigetragen, das Kurvenquietschen in den engen Kurven Berns fast vollständig zu eliminieren. Seither betreiben die städtischen Verkehrsbetriebe BERNMOBIL ihre neue Linie 6 zwischen Worb und Fischermätteli wieder durchgehend durch die Berner Innenstadt. Die RBS-Fahrgäste profitieren überdies noch von einer weiteren Neuigkeit: Der Ende 2011 eingeführte «Multifunktionale Betriebsassistent» ermöglicht die Weitergabe aktueller Fahrplandaten der S-Bahn-Züge an die Fahrgäste. Dazu benötigen sie ein Smartphone mit der Applikation MEZI, der «Mobilen-Echtzeit-Information» im Grossraum Bern.

RBS-Tram fährt wieder ins Fischermätteli Aus der eigenen Ideenküche

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 hat das blau-rote Tram ab Worb wieder freie Fahrt durch die Berner Innenstadt. Zwischen April und Dezember 2011 endete die Fahrt auf der neuen Tramlinie 6 vorübergehend wieder am Zytglogge, dem angestammten Endpunkt der Linie G. Auf dem Abschnitt Bern Bahnhof–Fischermätteli verkehrten in dieser Zeit Busse. Die für den Betrieb verantwortlichen städtischen Verkehrsbetriebe BERNMOBIL haben sich in Absprache mit dem RBS und den Behörden Anfang April 2011 zu diesem Auftrennen der Linie 6 entschlossen. Denn seit der Inbetriebnahme der durchgehenden Linie Worb Dorf–Fischermätteli knapp vier Monate zuvor hatte sich gegen die lärmenden Fahrzeuge heftiger Widerstand formiert: Beim Befahren der engen stadtbanner Kurven quietschten die Räder der RBS-Trams, belästigten so Anwohner und Passanten und brachten manch einen um Ruhe und Schlaf. Nach Jahren aufwendiger Projekte und Versuche fand der RBS Anfang 2011 einen Lösungsbeitrag für das Problem: Ein neuer Radtyp reduziert den Lärmpegel deutlich und bringt das Quietschen fast vollständig zum Verschwinden. So haben die Beteiligten beschlossen, an allen RBS-Tramfahrzeugen neue Räder zu montieren. Zudem wurden an einzelnen neuralgischen Stellen stationäre Schienenschmieranlagen eingebaut. Nun freut sich der RBS mit den Fahrgästen aus Worb und Muri über die erneute Direktfahrt in die Berner Innenstadt.

Als Bahnpassagier des RBS noch besser informiert sein, wann der nächste Zug fährt und ob er verspätet ist: Dies und einiges mehr ermöglicht der «Multifunktionale Betriebsassistent» MBA. Entstanden ist die Idee RBS-intern, entwickelt hat sie die Berner Firma Glue Software Engineering AG. Beim MBA handelt es sich um ein handelsübliches iPhone mit einer eigens entwickelten Applikation. Jede Lokführerin und jeder Lokführer verfügt seit Ende 2011 über ein persönliches Gerät und platziert dieses im Führerstand. Das integrierte GPS übermittelt dabei laufend den aktuellen Standort des Zuges an einen zentralen Rechner. Dieser vergleicht die effektiven Standortdaten mit den Solldaten aus dem Fahrplan und ermittelt so allfällige Verspätungen. Mit diesen Angaben kann die Betriebsleitstelle die Züge noch genauer verfolgen und disponieren. Gleichzeitig werden die jeweiligen aktuellen Fahrplandaten an die bei den Kunden beliebte Applikation «Mobile-Echtzeit-Information», kurz MEZI genannt, weitergeleitet und ergänzen diesen Auskunftsdienst im Grossraum Bern. Auf einem Smart-Phone installiert, können Fahrgäste damit die prognostizierten effektiven Abfahrtszeiten abfragen. Das war bisher ausschliesslich für die Berner Bus- und Tramlinien der städtischen Verkehrsbetriebe BERNMOBIL, PostAuto und RBS möglich. Nun sind auch die S-Bahnlinien des RBS eingebunden.

Der MBA kann aber noch mehr: Er liefert die Grunddaten für Pünktlichkeitsstatistiken und zeigt dem Lokpersonal Dienstpläne und andere betriebsrelevante Informationen an. Dank dieser neuen, ausgesprochen günstigen Technologie werden in Zukunft weitere innovative Anwendungen möglich sein.

Gleisumbau wie am Fließband

Der RBS liess im September 2011 während dreier Wochenenden das Dreischienengleis zwischen Oberzollkofen und Worblaufen umbauen und die Sickerleitung erneuern. Dies ist an sich nichts Ungewöhnliches. Aber wegen der engen Platzverhältnisse im Gebiet der Rütli kam erstmals ein spezieller Bauzug der Firma Vanoli zum Einsatz. Mit dieser Baumaschine konnte der Gleisbauer aus Thalwil sämtliche Arbeitsschritte ausführen, ohne ein Nachbargleis zu benutzen mit entsprechend kleineren Einschränkungen auf den Betrieb. Das Vorgehen gestaltet sich gewissermassen wie am Fließband und ist sehr effizient: Gleiskran, Ladebagger und Muldenkipper arbeiten fast zeitgleich an der Baustelle, während die Förderwagen das Mate-

rial zum Aus- und Einbauen kontinuierlich weiterleiten. Dazu können sich die Förderwagen auf dem Gleis und mit Raupenfahrwerken auch in der Baugrube bewegen. Im Zeitraffer gesehen, kommt das Ganze einer Ameisenstrasse gleich.

Fleissig wie Ameisen gearbeitet haben interne und externe Fachkräfte auch anderswo: 2011 erneuerte der RBS einen halben Kilometer langen Gleisabschnitt samt Unterbau zwischen Krälligen und Bätterkinden, den Oberbau des bergseitigen Gleises im Schanzentunnel auf einer Länge von über neunhundert Metern und zwei Gleise und eine Weiche im Bahnhof Solothurn. Ferner mussten in Lohn, in Worboden und bei der BKW in Ittigen Weichen ersetzt werden.





Bahnhöfe erstrahlen in anderem Licht

Niemand wartet gerne nachts im Düstern auf den Zug. Helles Licht entspricht einem Bedürfnis und erhöht das Gefühl von Sicherheit. Aber viele Bahnhöfe mit ihren beleuchteten Perrons und Plätzen liegen mitten im Wohngebiet. Dort trifft Restlicht auf Häuserfassaden und Umgebung und stört so etliche Anwohner. Abhilfe aus diesem Zielkonflikt schafft ein neues Beleuchtungskonzept mit Licht emittierenden Dioden – kurz LED genannt. Dieses Licht wirkt sehr natürlich, strahlt wesentlich heller und leuchtet gezielt am gewünschten Ort. Der Vergleich mit konventionellen Leuchten ist frappant. Überdies haben LED-Leuchten gegenüber den bisherigen Quecksilberdampflampen und Fluoreszenzröhren ein riesiges Sparpotential. Sie verbrauchen deutlich weniger Strom und haben eine wesentlich längere Lebensdauer. Der RBS hat dieses nachhaltige Beleuchtungskonzept erstmals im Rahmen der Stationsausbauten in Fraubrunnen und Grafenried umgesetzt. Seit 2011 erstrahlt auch der Bahnhof Bolligen in perfektem Licht – vorerst entlang des Perrons bei Gleis 1 und der angrenzenden Park-and-ride-Anlage. Weitere Bahnhöfe und Anlagen werden nach und nach folgen. Mit dem grossräumigen Einsatz von LED-Leuchten kann der RBS erheblich Kosten sparen und letztlich zur Reduktion des CO₂-Ausstosses beitragen.

Modernisierung folgt Schlag auf Schlag

Der Niederflur-Express-Triebzug NExT ist das jüngste Mitglied der RBS-Fahrzeugflotte. Seit 2009 sind sechs dieser modernen Fahrzeuge zuverlässig zwischen Solothurn und Bern unterwegs. Dank ihnen konnte der RBS den Fahrplan während der Morgen- und Abendspitze weiter verdichten. Entwickelt und gebaut wurden die NExT von Stadler Rail in Altenrhein. Nun wird seit Anfang 2012 an der zweiten Generation gefräst und geschweisst. Denn um der stetig wachsenden Nachfrage im Korridor Bern und Solothurn gerecht zu werden, hat der RBS im Januar 2011 acht weitere Triebzüge im Wert von rund 64 Millionen Franken bestellt. Nebst dem eleganten, funktionalen Design mit viel Luft und Raum besticht die NExT-Generation auch durch besonders grosse Fenster. Deren Scheiben sind getönt, dämmen das gleissende Sonnenlicht aber in der ersten ausgelieferten Serie von 2009 noch nicht optimal. Deshalb hat der RBS unter Mitwirkung der Fahrgäste neue Scheiben getestet. Diese und andere Erkenntnisse sollen in die zweite Serie einfliessen. Mit den acht zusätzlichen NExT werden ab 2014 zwischen den Kantonshauptstädten ausschliesslich moderne Züge fahren. Bislang pendeln auf dieser Linie neben den NExT noch die «La Prima». Diese sind knapp zwanzigjährig und werden Schritt für Schritt von der RBS-Werkstatt in Worb rundum erneuert und für ihre neue Aufgabe vorbereitet: Ab 2014 werden diese zu «Secondas» umgebauten Züge auf der S8 sukzessive die S-Bahn-Fahrzeuge aus den Siebzigerjahren ersetzen. Mit dem Generationenwechsel bei den Fahrzeugen kann der RBS die Kapazität auf dieser Linie um rund zwanzig Prozent erhöhen.

Betrieb und Technik Bus

Der Busbetrieb RBS fährt seit Sommer 2011 mit Gütesiegel. Das integrierte Managementsystem des RBS-Busbetriebs erfüllt die entsprechenden ISO- und OHSAS-Normen für das Qualitätsmanagement, das Umweltmanagement sowie für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz ausnahmslos. Mit dem zertifizierten Managementsystem kann der RBS seine Leistungsfähigkeit ständig weiterentwickeln und verbessern. Verliehen wurden die Gütesiegel von der Zertifizierungsgesellschaft SQS.



Busse fahren mit Gütesiegel

Im Juli 2011 hat der RBS Gütesiegel für sein Qualitätsmanagement, Umweltmanagement sowie die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz verliehen erhalten. Zwei Tage lang prüften Auditoren der unabhängigen Zertifizierungsgesellschaft SQS sämtliche Prozesse. Das Urteil fiel dabei ausserordentlich positiv aus. Das integrierte Managementsystem des RBS-Busbetriebs erfüllt die ISO-Normen 9001, 14001 und OHSAS 18001 ausnahmslos. Während mehr als einem Jahr haben die Verantwortlichen intensiv darauf hingearbeitet. Herzstück des Managementsystems ist das elektronisch gestützte Infoportal, worin sämtliche Arbeitsabläufe abgebildet sind. Dieses ist zusätzlich gespickt mit nützlichen Hilfsmitteln und Vorlagen, welche die tägliche Arbeit vereinfachen. Mit dem zertifizierten Managementsystem ist der RBS für die Zukunft bestens gerüstet, kann er doch damit die Leistungsfähigkeit ständig weiterentwickeln und verbessern. In einem nächsten Schritt wird nun die Zertifizierung des Bahnbetriebes angestrebt. Der RBS hat mit den Vorarbeiten begonnen und geht davon aus, dass 2013 der gesamte RBS ISO-zertifiziert sein wird.

PostAuto Worb fährt in Eigenregie

Das vertraute Bild bleibt. Gelbe Postautos bringen Fahrgäste aus dem Einzugsgebiet von Worb und aus dem vorderen Emmental zu den Bahnhöfen Worb Dorf und Boll-Utzigen, aber auch nach Biglen und Grosshöchstetten und umgekehrt. Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2011 fehlt jedoch der Schriftzug RBS auf den Fahrzeugen. Sie fahren nämlich seit dann unter Eigenregie von PostAuto. Seit 2007 hatte der RBS diese Linien mit Stützpunkten in Worb und Obergoldbach als Partner von PostAuto mit eigenem Personal und eigenen Bussen betrieben und sein Know-how für eine gut funktionierende Mobilitätskette zwischen Bus, Bahn und Tram eingesetzt. Auslöser für das Ende der vierjährigen Zusammenarbeit waren finanzielle Differenzen beim Aushandeln eines neuen Betriebsvertrages. PostAuto hat die Fahrerinnen und Fahrer zu den bisherigen Anstellungsbedingungen übernommen und will trotz ambitionierter Kosteneinsparzielen die erreichte hohe Qualität beibehalten. Der RBS unterstützt PostAuto dabei beim Sichern der Anschlüsse. Die Kundschaft soll auch weiterhin auf schlanke Umsteigebeziehungen zählen dürfen.

Drei Jubiläen innerhalb dreier Wochen

Wenn beflaggte Busse unterwegs sind und Fahrgäste verteilte Süssigkeiten naschen, wird augenfällig: Da wird etwas gefeiert. Und tatsächlich feierte der Busbetrieb RBS im Herbst 2011 gleich drei Jubiläen. Die Buslinie Zollikofen–Münchenbuchsee wurde am 17. Oktober 45 Jahre alt, die Linie Bolligen–Ostermundigen feierte am 26. Oktober ihr 30-jähriges Bestehen, und am 2. November war es genau 30 Jahre her, seit der erste Linienbus von Unterzollikofen ins Hirzenfeld gefahren ist. Am 17. Oktober 1966 eröffnete die einstige Solothurn-Zollikofen-Bern Bahn SZB die erste von heute zehn Buslinien. Die Strecke der damaligen Linie M führte von Münchenbuchsee zum Bahnhof Zollikofen und sorgte für gute Anschlüsse zwischen Bahn und Bus. Zu Beginn profitierten täglich 200 Fahrgäste vom Buszubringer. Bereits ein Jahr später kletterte das Fahrgastvolumen auf das Dreifache. Heute gehört die Linie 36 mit täglich 2500 Fahrgästen allein auf dem Abschnitt Münchenbuchsee–Zollikofen zu den frequenzstärksten Linien des RBS. Seit 1990 wird die Linie ab Zollikofen Bahnhof via Worblaufen direkt ins Berner Nordquartier weitergeführt.

Am 2. November 1981 richtete der RBS in Zollikofen eine weitere Buslinie ein. Der Ortsbus H verband die Quartiere Hirzenfeld und Unterzollikofen zur Hauptverkehrszeit schon damals im 15-Minuten-Takt. Mit dem Wohnungsbau stiegen die Fahrgastzahlen von anfänglich 350 Personen im Tag kontinuierlich an. Heute transportieren die Busse der Linie 34 die fünffache Zahl an Fahrgästen. Ebenfalls 1981, am 26. Oktober, nahm die Linie Bolligen–Ostermundigen den Betrieb auf. Die ehemalige Linie B fuhr im Halbstundentakt ab Bahnhof Bolligen über die Psychiatrische Universitätsklinik Waldau nach Ostermundigen. Mit der 1988 bis Gümligen verlängerten Linie 44 fahren heute jährlich über eine halbe Million Fahrgäste.

Planung und Zukunftsaussichten

Das Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern ZBB sieht vor, den gesamten Bahnhof Bern in den nächsten Jahrzehnten Schritt für Schritt auszubauen – vorerst den Tiefbahnhof RBS und die SBB-Publikumsanlagen. Nach viel Vorarbeiten im Berichtsjahr arbeitet der RBS nun mit Hochdruck am Vorprojekt. Ob es dabei in die Tiefe unter die SBB-Gleise oder in die Breite neben den heutigen RBS-Bahnhof geht, wird spätestens Ende 2012 entschieden. Der komplett neue oder erweiterte Bahnhof wird die Leistungsfähigkeit des RBS für lange Zeit sicherstellen.

Erst der endgültige Ausbau wird die Probleme im Bahnhof Bern nachhaltig lösen

Zu Spitzenzeiten ist der RBS-Tiefbahnhof zum Bersten voll. Dicht gedrängt stehen und bewegen sich die Pendler entlang der Perrons, in den Wartezonen und bei den Aufgängen. Vor bald fünfzig Jahren für 16 000 Personen gebaut, nutzen den RBS-Bahnhof heute täglich bis zu 60 000 Personen! In weniger als zwanzig Jahren werden es bereits 70 000 sein. Knapp ist der Platz zudem auch in den Zügen. Nur mit dem Ausbau seines Kopfbahnhofs kann der RBS mehr und längere Züge führen und damit die Kapazitätsprobleme nachhaltig lösen. Das Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern ZBB sieht vor, den gesamten Bahnhof Bern in den nächsten Jahrzehnten Schritt für Schritt auszubauen – vorerst den Tiefbahnhof RBS und die SBB-Publikumsanlagen. Für den RBS stehen nach umfangreichen Vorstudien noch zwei mögliche Ausbau-Varianten zur Diskussion: Die eine Variante sieht den Ersatz des heutigen RBS-Bahnhofs vor. Dabei würde ein neuer, viergleisiger Tiefbahnhof in Ost-West-Lage gebaut – parallel zu den heutigen SBB-Gleisen. Bei der anderen Variante ist geplant, den bestehenden RBS-Bahnhof seitlich mit einem neuen, zweigleisigen Bahnhof zu ergänzen. Der heutige RBS-Bahnhof würde auf drei Gleise reduziert und mit breiteren Perrons versehen. Die zwei Varianten werden im 2012 vom RBS auf der Stufe von Vorprojekten auf ihre Machbarkeit und auf die Baukosten hin überprüft. Bis spätestens Ende 2012 soll die definitive Bestvariante vorliegen. Und bereits im Jahr 2016 – die entsprechenden Finanzierungsbeschlüsse vorausgesetzt – sollen die Maschinen auffahren, sodass der RBS den neuen Bahnhof 2025 dem Publikum übergeben kann. Am Gesamtkonzept ZBB sind der Bund, die Kantone Bern und Solothurn, die Stadt Bern und die Burgergemeinde Bern beteiligt; aber auch SBB, RBS, BLS, BERNMOBIL, PostAuto Schweiz und die Grosse Schanze AG. Die einzelnen Elemente des Gesamtkonzepts ZBB werden von den beteiligten Projektpartnern konkretisiert und umgesetzt – in enger Zusammenarbeit untereinander und in Absprache mit den Kantonen Bern und Solothurn sowie mit dem Bund.

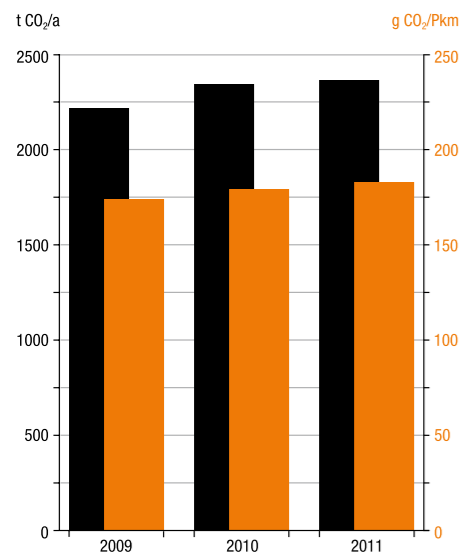
Im Sinne einer Interimslösung werden ab Sommer 2012 die Zugänge und Warteflächen im bestehenden RBS-Bahnhof erweitert. Bauherrin dieser Sofortmassnahmen ist als Eigentümerin die SBB. Der künftige endgültige Ausbau des Bahnhofs Bern RBS soll die Engpässe nachhaltig beheben und die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs für lange Zeit sicherstellen. Er wird die Kapazität um siebenzig bis achtzig Prozent erhöhen, was einem Aufkommen von über 100 000 Fahrgästen pro Tag entspricht.



Mit dem Slogan «Orange wird immer grüner», der den Hybrid-Testbus zielt, zeigt der RBS, dass er einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leistet. Nachhaltigkeit bedeutet aber nicht nur Umweltschutz, sondern auch wirtschaftlich effizientes Handeln und gesellschaftliche Solidarität. Ziel eines nachhaltigen Handelns ist die langfristige und dauerhafte Erhaltung der Gesellschaft und deren Umwelt.

Emissionen Busbetrieb

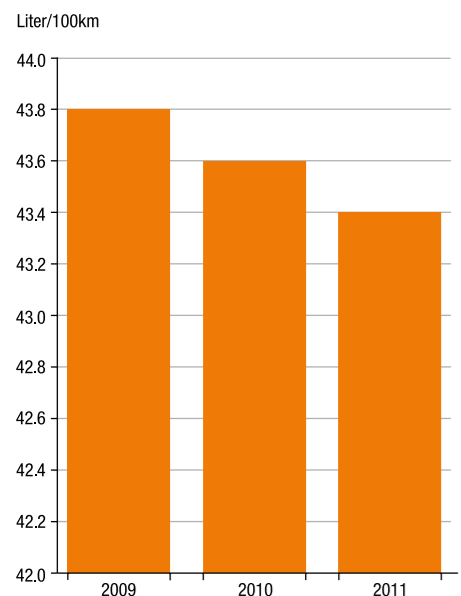
(inklusive vorgelagerte Prozesse)



Leichte Zunahme infolge Angebotserweiterungen.

Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch

(im Linienbetrieb Bus)



Der leicht abnehmende Trend wird weiterverfolgt.

Orange wird immer grüner

Seit Jahrzehnten denkt und handelt der RBS langfristig, nimmt Verantwortung für künftige Generationen wahr und setzt alles daran, die Zukunft des Unternehmens zu sichern und die Mobilität nachhaltig zu entwickeln. Jüngste Beispiele sind die ISO-Zertifizierung des RBS-Busbetriebs, das Qualitäts-Reporting für eine bessere Dienstleistungsqualität oder Kurz- und Langzeittests mit Hybridbussen. Nachhaltigkeit war für den RBS schon immer eine Selbstverständlichkeit. Ungeachtet dessen will er diese noch stärker positionieren.

Exempel dafür ist die «Mittel- und Langfristplanung», eine Grundlage und ein Planungsinstrument, welches den politischen, ökonomischen und technischen Entwicklungen Rechnung trägt.

Ökologisches Handeln

Die Ziele des RBS: Ressourcenverbrauch und Schadstoffemissionen senken.

Beispielhafte Massnahmen 2011: Wer mit Zug oder Bus reist, kann dies mit gutem Gewissen tun. Als integriertes Bahn- und Busunternehmen leistet der RBS einen wesentlichen Beitrag an ein umweltfreundliches Mobilitätssystem. Nachhaltiges Wachstum und ökologisches Denken bilden die Voraussetzung, um der Natur Sorge zu tragen und die Weichen für eine bewusste Zukunft zu stellen.

Um seinen Ressourcenverbrauch und die Schadstoffemissionen langfristig zu senken, hat der RBS folgende konkreten Umweltziele definiert:

- **Verringerung des Dieserverbrauchs im Linienbetrieb:** Der Dieserverbrauch stellt den grössten Umweltaspekt dar; der Verbrauch pro 100 Kilometer soll auf der Gesamtflotte bis 2017 um sieben Prozent reduziert werden.
- **Verringerung des Energieverbrauchs in Busgarage, Buseinstellhalle und in Büroräumlichkeiten:** Bis 2017 will der RBS den Bedarf für Heizenergie und Strom um zehn Prozent reduzieren. Zugleich setzt er zum Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen.
- **Verringerung des Wasserverbrauchs bei der Fahrzeugreinigung:** Der Frischwasserverbrauch für die Fahrzeugreinigung soll bis 2017 um sieben Prozent vermindert werden.

Weitere Umwelt-Massnahmen, die der RBS 2011 umgesetzt hat:

Fahrzeugtechnik

Der RBS setzt sich im Rahmen seiner Umweltstrategie nicht nur mit dem Dieserverbrauch auseinander, sondern studiert auch Alternativen, wie etwa die Hybridtechnologie. Seit April 2011 ist beim RBS ein Hybridbus der Marke Volvo im Einsatz. Der gemietete Niederflerbus wird während drei Jahren getestet. Mit diesem Langzeittest über die verschiedenen Jahreszeiten können unter anderem präzise Verbrauchswerte eruiert und ein gesamtheitliches Bild über die ökologischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile dieser neuen Bus-



technologie vermittelt werden. Neben dem Volvo-Hybridbus testete der RBS während mehrerer Wochen auch einen Hybridbus von MAN.

CO₂-Einsparung 2011 durch Volvo-Hybridbuseinsatz: 14 536 kg CO₂/a.

Die bereits ausgewerteten Ergebnisse haben gezeigt, dass der Treibstoffverbrauch der Hybridbusse bis zu zwanzig Prozent tiefer liegt als bei konventionellen Dieseln. Diese positiven Resultate haben den RBS dazu bewogen, die neuen Antriebstechnologien weiterhin vertieft zu überprüfen. Ein definitiver Entscheid für den Kauf neuer Hybridbusse steht noch aus. Die Resultate aus den verschiedenen Testbetrieben sollen die Grundlage für die weitere Beschaffungsplanung bilden.

ISO-Zertifizierung Umweltmanagement

Im Sommer 2011 hat der RBS-Busbetrieb das Gütesiegel Umweltmanagement (nach ISO 14001) erhalten und sich somit der Energieeffizienz verpflichtet. Damit werden die Bestrebungen des RBS nach einer kontinuierlichen Verbesserung vor allem im Bereich Umwelt auch objektiv mess- und überprüfbar. Nachhaltiges Handeln wird bereits bei der Linienbus-Beschaffung umgesetzt: Filtertechnik und Einhaltung der Euro 6/EEV-Norm sind mittlerweile Standard bei Neubeschaffungen. Zusätzliche Massnahmen werden künftig definiert, damit die Emissionen der RBS-Busflotte trotz Zunahme der jährlichen Fahrleistungen kontinuierlich gesenkt werden.

Busbevorzugung

Massnahmen zur Busbeschleunigung tragen ebenfalls dem Umweltgedanken Rechnung. Im 2011 wurde beispielsweise die Lichtsignalanlage «Schosshalde» optimiert oder eine separate Busspur in

der «Laubeggstrasse» eingerichtet. Dadurch wurden Störhalte und lange Wartezeiten der RBS-Buslinie 40 – bedingt durch Staus oder Verkehrsüberlastungen – vermindert, gleichzeitig Energie gespart und der CO₂-Ausstoss gesenkt. Nicht zuletzt dienen solche Massnahmen auch dem öffentlichen Verkehr – der Fahrplan kann dadurch besser und zuverlässiger eingehalten werden.

Wirtschaftliches Handeln

Die Ziele des RBS:

- Effizienter und gezielter Einsatz der finanziellen Mittel.
- Erhöhung der Fahrgastzahlen.
- Einnahmeeinbussen durch Schwarzfahrer reduzieren.

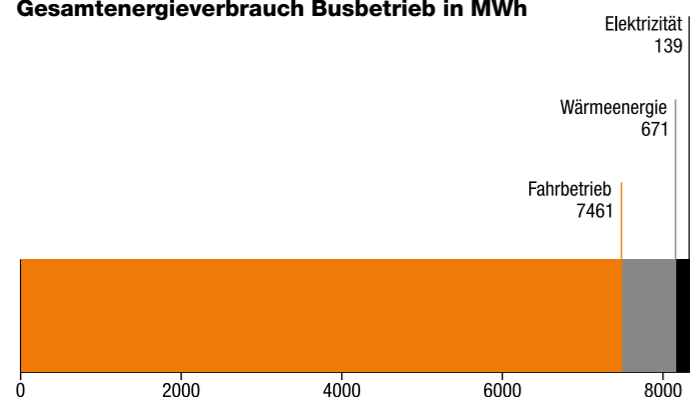
Beispielhafte Massnahmen 2011:

Die finanzielle Gesundheit des Unternehmens steht im Vordergrund

Der RBS setzt auf einen effizienten und ökonomischen Einsatz der finanziellen Mittel. Entscheide werden aufgrund sorgfältig und objektiv durchgeführter Kosten-Nutzenrechnungen gefällt. Er strebt Kooperationen zur Produktivitätssteigerung an und fördert Eigenverantwortung und unternehmerisches Handeln. Damit erreicht der RBS eine hohe Eigenwirtschaftlichkeit. Ebenso achtet der RBS konsequent auf die finanzielle Gesundheit der Unternehmung.

Unterwegs mit mehr Fahrgästen

Die Fahrgastzahl konnte im 2011 um 1,5 Prozent auf 23,3 Millionen Passagiere erhöht werden. Somit reisten gegenüber dem Vorjahr

Gesamtenergieverbrauch Busbetrieb in MWh

rund 300 000 Fahrgäste mehr mit den Zügen und Bussen des RBS. Die Personenkilometer erhöhten sich ebenfalls um 10,1 Prozent auf rund 181 Millionen (Vorjahr 180 Mio.). Dadurch konnte der Energieverbrauch wie auch der CO₂-Ausstoss pro Fahrgast gesenkt werden.

Schwarzfahrerquote möglichst tief halten

Der RBS führt seit Jahren konsequent Fahrausweiskontrollen durch, um die Schwarzfahrerquote möglichst tief zu halten. Insgesamt konnte im Berichtsjahr die Schwarzfahrerquote auf 2,5 Prozent gesenkt werden (2010: 3,0 Prozent).

Die sinkenden Schwarzfahrerquoten der letzten Jahre zeigen, dass die Kontrollen eine wichtige Präventionsmassnahme sind; der Einnahmenverlust für den RBS und den Libero-Tarifverbund konnte damit gesenkt werden.

Fahrausweiskontrollen werden auch durchgeführt, um die Fahrgäste mit gültigem Fahrausweis in ihrem Handeln zu bestätigen und natürlich auch als Dienst am Kunden – die Kontrolldienstmitarbeitenden machen nicht nur Kontrollen, sondern sind auch Dienstleister bei Fragen und Problemen.

Soziales Handeln

Die Ziele des RBS:

- Präventions- und Gesundheitsförderungsmassnahmen für Mitarbeitende fördern.
- Mehr Komfort für die Fahrgäste.

Der RBS leistet einen entscheidenden sozialen Beitrag, indem er Mobilität für alle zur Verfügung stellt. Das Angebot des RBS trägt damit massgeblich dazu bei, dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft auf umweltverträgliche Weise Herr zu werden.

Sozial nachhaltiges Handeln beweist der RBS auch im Umgang mit seinen Mitarbeitenden: Er bildet Lernende aus, bietet den Mitarbeitenden attraktive Weiterbildungsmöglichkeiten, bezahlt faire Löhne und sorgt generell für gute Arbeitsbedingungen. Damit leistet er einen langfristigen Beitrag für die Gesamtgesellschaft.

Beispielhafte Massnahmen 2011:**Gesundheitszirkel für die Mitarbeitenden**

Das Wohl der Mitarbeitenden steht für den RBS an erster Stelle. Denn nur gesunde und motivierte Mitarbeiter erbringen die geforderten Leistungen. Letztendlich wirkt sich der Erfolg auch direkt auf die Zufriedenheit aus. Wie aus der Personalumfrage von 2010 hervorgeht, identifizieren sich die Mitarbeitenden des RBS stark mit dem Unternehmen. Dies bestätigt den RBS, den eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen und seine Stärken laufend weiterzuentwickeln. So wurde 2011 ein so genannter «Gesundheitszirkel» ins Leben gerufen. Dieses Gremium trifft sich rund ein- bis zweimal pro Jahr, um geeignete Präventions- und Gesundheitsförderungsmassnahmen zu erarbeiten. Grundlagen für diese Bedarfsermittlung sind die jährlichen Absenzen-Zahlen, die Ergebnisse aus den jährlichen Standortbestimmungen, Ergebnisse aus Mitarbeiterzufriedenheitsumfragen, Teamsitzungen, Sitzungen von Dienstplangruppen und ähnliches.

Mehr Komfort für die Fahrgäste

Der RBS ist bestrebt, sein Rollmaterial laufend zu verbessern. Seit Dezember 2009 sind zwischen Solothurn und Bern die neuen RBS-Züge «NEXt» im Einsatz, die dank einer Klimaanlage, bequemen Sitzen, viel Beinfreiheit und sehr grossen Fenstern viel Komfort bieten. Auf der Linie S9 kommen die Fahrgäste seit einem Jahr in den Genuss von «aufgefrischten Zügen» – bestehende Fahrzeuge, die mit einer Klimaanlage, Niederflur-Einstiegen an allen Türen und einem grossen Multifunktionsabteil verbessert wurden.

2011 schliesslich hat der RBS die Option für acht weitere NEXt eingelöst – ab 2013 werden diese Züge auf der Linie RE rollen. Daneben wurden 2011 weitere «La Primas» aufgefrischt und mit einer Klimaanlage ausgerüstet.

Die laufende Verbesserung des Rollmaterials trägt einerseits zu mehr Fahrgastkomfort bei, andererseits kann nur damit die steigende Nachfrage bis zum Ausbau der Kapazitäten im Bahnhof Bern RBS bewältigt werden.



Das Rechnungsergebnis ist effektiv besser ausgefallen, als es auf den ersten Blick erscheint. Wie in den Vorjahren konnte der RBS einen namhaften Betrag zugunsten der Pensionskasse verbuchen.

Erfolgsrechnung

In den Verkehrserträgen 2011 mit einem Minus von 2,2 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr fehlen die Erträge aus der Tramlinie 6 (früher Tramlinie G, deren Konzession neu bei BERNMOBIL liegt) und den Buslinien 3 und 881 (Konzession neu beim Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU). Nach Ausklammern dieser drei Linien hat der RBS im Berichtsjahr effektiv höhere Verkehrserträge erzielt. Dieser Zuwachs wurde teilweise durch reduzierte Abgeltungen kompensiert. Zudem entfielen die Abgeltungsanteile für die oben erwähnte Tramlinie sowie die beiden Buslinien. Unter den Leistungen für Dritte sind neu die Entschädigungen von BERNMOBIL für die Fahrleistungen, die Tramfahrzeuge und den Netzzugang (Trassenpreis) der Linie 6 enthalten.

Auf Kostenseite haben die Personalaufwendungen um rund 0,78 Millionen Franken zugenommen, weil der Personalbestand um zehn zusätzliche Mitarbeitende gewachsen ist; dies hauptsächlich, um den höheren Ferienanspruch auszugleichen. Im ausserordentlichen Vorsorgeaufwand sind vier Millionen Franken für die Einzahlung in die Pensionskasse vorgesehen. Trotz dieses Mitteleinschusses musste die Rückstellung für die Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge nochmals um 0,9 Millionen Franken erhöht werden. Bei den Betriebsleistungen Dritter fielen die Fahrdienstleistungen des BSU für die Buslinie 3 und von PostAuto für die Buslinie 881 weg. Die Abschreibungen sind vor allem wegen der Erneuerungsinvestitionen in die Züge gestiegen. Der Finanzaufwand hat um 0,2 Millionen Franken zugenommen.

Das Rechnungsergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Millionen Franken verschlechtert.

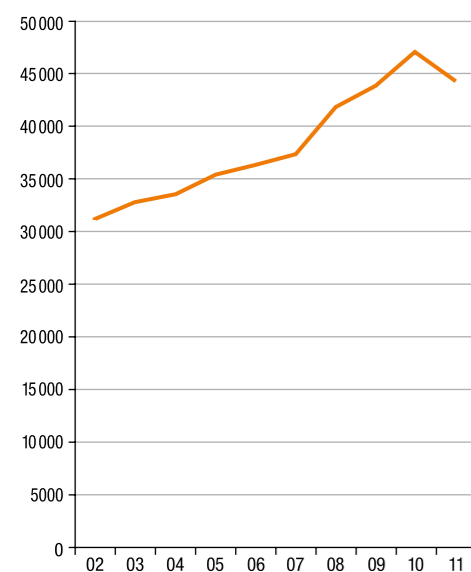
Bilanz

Der Bestand an flüssigen Mitteln ist gegenüber dem Vorjahr nochmals um zwei Millionen Franken gewachsen. Allerdings sind die zweckgebundenen Mittel um sechs Millionen Franken zulasten der freien Bestände gestiegen. Die Zunahme der Sachanlagen ist auf Infrastrukturinvestitionen zurückzuführen. Die Fahrzeuge in Leasing wurden PostAuto zurückgegeben, weil die Zusammenarbeit beim Busnetz in Worb auf Mitte Dezember 2011 aufgelöst wurde. Auch das Leasingdarlehen von PostAuto wurde folglich zurückbezahlt. Die zusätzlichen 9,4 Millionen Franken bedingt rückzahlbarer Darlehen wurden wiederum von der öffentlichen Hand für Infrastrukturinvestitionen gewährt.

Das Eigenkapital hat als Folge des Bilanzverlustes um 0,6 Millionen Franken auf 72,1 Millionen Franken abgenommen. Sein Anteil an der Bilanzsumme beträgt noch 17,4 Prozent.

Verkehrsertrag in TCHF

(ab 2008: neuer Verteilschlüssel Libero-Tarifverbund)



Erfolgsrechnung

Betriebsertrag in TCHF	Erläuterung	2011	2010
Verkehrsertrag		44 555	46 794
Abgeltung	1)	29 837	35 906
Leistungen für Dritte	2)	10 486	4 476
Übrige Erträge	3)	7 155	6 386
Eigenleistungen		4 227	4 812
Total Betriebsertrag		96 260	98 374
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		3 199	3 349
Personalaufwand	4) 6)	42 439	41 663
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	5)	4 941	5 344
Betriebsleistungen Dritter		3 280	4 209
Energie		4 863	4 673
Sonstiger Betriebsaufwand	7)	13 000	13 818
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		2 832	3 028
Abschreibungen	8)	20 859	19 844
Total Betriebsaufwand		95 413	95 928
Ergebnis in TCHF			
Betriebsergebnis		847	2 446
Finanzaufwand	9)	1 522	1 364
Finanzertrag	10)	122	177
Finanzergebnis		-1 400	-1 187
Jahresverlust/-gewinn		-554	1 259

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 32 und folgende

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2011	31.12.2010
Flüssige Mittel	11)	31 280	29 298
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2 614	2 443
Sonstige Forderungen	12)	45	520
Materialvorräte und Ersatzteile	13)	3 867	4 672
Aktive Rechnungsabgrenzung		391	546
Total Umlaufvermögen		38 197	37 479
Finanzanlagen	14)	2 194	3 794
Sachanlagen	16) 17)	374 548	365 816
Fahrzeuge in Leasing	16) 17)	0	1 583
Total Anlagevermögen		376 742	371 193
Total Aktiven		414 939	408 672
Passiven in TCHF			
Finanzverbindlichkeiten	15)	5 242	5 424
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6 340	7 961
Sonstige Verbindlichkeiten	18)	624	829
Passive Rechnungsabgrenzung	19)	17 410	21 061
Rückstellungen	22)	4 528	4 986
Total kurzfristiges Fremdkapital		34 144	40 261
Bedingt rückzahlbare Darlehen	20)	185 473	176 100
Rückzahlbare Darlehen	23)	117 944	113 186
Leasingdarlehen	21)	0	1 469
Rückstellungen	22)	5 321	5 044
Total langfristiges Fremdkapital		308 738	295 799
Total Fremdkapital		342 882	336 060
Aktienkapital		22 400	22 400
Kapitalreserven		3 488	3 488
Eigene Aktien		-12	-11
Gewinnreserven	24)	46 735	45 476
Bilanzverlust/-gewinn		-554	1 259
Total Eigenkapital		72 057	72 612
Total Passiven		414 939	408 672

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 32 und folgende

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF		
	2011	2010
Jahresverlust/ -gewinn	-554	1259
Abschreibungen auf Sachanlagen	20789	19844
Abschreibungen auf Finanzanlagen	70	0
Veränderungen Rückstellungen	-181	-138
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-133	-199
Aktivierete Eigenleistungen auf Sachanlagen	-4227	-4812
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	2832	3028
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	-79	9
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2583	-2583
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	15936	16408
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-171	-797
Veränderung sonstige Forderungen	475	11324
Veränderung Vorräte	446	-897
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	155	-49
Veränderung Verbindlichkeiten Lieferungen u. Leistungen	-1621	-14954
Veränderung sonstiger Verbindlichkeiten	-205	756
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	-3651	3420
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	11364	15211
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen	-28562	-36562
Beiträge Dritter für Sachanlagen	1003	4201
Veräusserung von Sachanlagen	133	486
Investitionen in Finanzanlagen	-70	-401
Teilrückzahlung Finanzanlagen	1600	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-25897	-32276
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	9372	11949
Aufnahme rückzahlbare Darlehen	10000	30000
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2659	-7659
Amortisation Leasingverbindlichkeiten	-198	-189
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	16514	34101
Veränderung flüssige Mittel	1982	17037
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	29298	12262
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	31280	29298
Veränderung flüssige Mittel	1982	17037

Eigenkapitalnachweis in TCHF						
	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien ¹	Gewinnreserven ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 2010	22400	3488	-11	45476	71353	2442
Erwerb eigener Aktien	0	0	0	0	0	0
Jahresgewinn 2010	0	0	0	1259	1259	1248
Eigenkapital per 31. 12. 2010	22400	3488	-11	46735	72611	3690
Erwerb eigener Aktien	0	0	-1	0	-1	0
Jahresverlust 2011	0	0	0	-554	-554	-225
Eigenkapital per 31. 12. 2011	22400	3488	-12	46181	72057	3465

Das Aktienkapital von TCHF 22 400 besteht aus folgenden voll einbezahlten Inhaberaktien:

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.–

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.–

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.–

¹ Siehe auch Seite 38.

² Siehe auch Seite 37, Ziffer 24.

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

Die Jahresrechnung des RBS wurde auf der Basis von betriebswirtschaftlichen Werten, unter Einhaltung des Schweizerischen Obligationenrechts und in Übereinstimmung mit den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung Swiss GAAP FER erstellt. Es wird das gesamte Regelwerk Swiss GAAP FER angewandt. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Transportunternehmung.

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 34 ersichtlich (Finanzanlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

Der Kanton Bern und die Schweizerische Eidgenossenschaft sind mit einem Aktienkapitalanteil von 35 Prozent beziehungsweise 31 Prozent die grössten Aktionäre des Regionalverkehrs Bern-Solothurn und zugleich Auftraggeber für die Bestellung im regionalen Personenverkehr. Für die abgeltungsberechtigten Geschäftsbereiche werden gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Beiträge und Abgeltungen an den RBS ausbezahlt.

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

Die Werthaltigkeit von Aktiven wird auf den Bilanzstichtag überprüft. Liegen Anzeichen einer nachhaltigen Wertbeeinträchtigung

vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Wertes durchgeführt. Übersteigt der Buchwert den Nutzwert oder den Nettoveräusserungswert, wird eine zusätzliche Abschreibung zulasten der Erfolgsrechnung vorgenommen.

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel enthalten Kassabestände, Sichtguthaben bei Postfinance und Banken, Kontokorrentguthaben bei den SBB sowie Geldmarktpapiere mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten. Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige Forderungen sind zum Nominalwert bewertet. Gefährdete Forderungen werden einzeln wertberichtigt. Nicht einbringbare Forderungen werden abgeschrieben.

Vorräte und angefangene Arbeiten

Die Vorräte umfassen Verschleisssteile sowie weiteres Verbrauchsmaterial. Sie werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellkosten unter Beachtung der Niederstwerte bilanziert. Die Herstellkosten werden anhand der Material- und Fertigungskosten berechnet und enthalten keine Gemeinkostenzuschläge. Für nicht gängige Vorräte wird eine entsprechende Wertberichtigung vorgenommen. Geltend gemachte Skontoabzüge werden als Finanzertrag verbucht.

Aktive Rechnungsabgrenzung

Aktive Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen umfassen Finanzinstrumente wie Wertschriften, Festgeldanlagen mit einer Laufzeit von über zwölf Monaten und Beteiligungen sowie langfristige Forderungen. Die Finanzanlagen werden unter Abzug der notwendigen Wertberichtigungen zu Anschaffungswerten verbucht.

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich kumulierter linearer Abschreibung über die vorgesehene Nutzungsdauer bewertet. Die Bewertungsvorschriften des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen RKV werden damit ebenfalls eingehalten.

Leasingverträge, die – wirtschaftlich gesehen – einem Anlagenkauf gleichkommen (Financial Lease), werden unter dem Sachanlagevermögen aktiviert und über die gleiche Nutzungsdauer wie artverwandte Anlagen abgeschrieben. Die Leasingverpflichtungen werden unter langfristigem Fremdkapital ausgewiesen.

Vorgesehene Nutzungsdauer	Jahre
Schutzbauten, Tunnels, Brücken, Perrons, Strassen etc.	67
Oberbau	33
Gebäude	50
Feste Einrichtungen	10–20
Elektrische Zugförderung	25
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	14–20
Schienenfahrzeuge	20–33
Strassenfahrzeuge	8–14
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	10–20
Informatik- und Überwachungs-ausrüstungen	4–10

Anlagen im Bau sind ebenfalls in den Sachanlagen enthalten. Sie beinhalten die aufgelaufenen Gesamtkosten, abzüglich der nicht wertvermehrenden Aufwendungen eines Projektes.

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen betreffen bezahlte immaterielle Werte (GIS, EDV-Software und Lizenzen), welche linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer (max. 10 Jahre) abgeschrieben werden.

Kurzfristige Verbindlichkeiten

Als kurzfristige Verbindlichkeiten gelten alle Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr. Sie werden zum Nominalwert bewertet.

Passive Rechnungsabgrenzungen

Passive Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Bei den Ertragsabgrenzungen werden General-, Halbtax- und Jahresabonnemente sowie Mehrfahrtenkarten erfasst, jedoch keine Einzelbillette und Tageskarten. 2011 wurden erstmals die Kantonsbeiträge an den Tarifverbund Libero nicht im gleichen Verhältnis wie die eigentlichen Verkehrserträge auf das Folgejahr abgegrenzt. Dadurch fielen die passive Rechnungsabgrenzung um TCHF 830 tiefer und die Verkehrserträge entsprechend höher aus.

Langfristige Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten umfassen Darlehen der öffentlichen Hand und von Dritten mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr. Bei den Darlehen der öffentlichen Hand han-

delt es sich im Wesentlichen um Investitionsbeiträge nach Artikel 56 Eisenbahngesetz.

Steuern

Mit der Bahnreform 2 und der damit verbundenen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr RÖVE wurden unter anderem auch die steuerlichen Normen angepasst. Aus steuerlicher Sicht steht im Zentrum, wie die Steuerbefreiungen von konzessionierten Verkehrsunternehmen geregelt werden. Im Rahmen der Revision wurden bestehende Normen zur Steuerbefreiung gestrichen und durch neue Regeln ersetzt. Die neuen Gesetzesartikel traten per 1. Januar 2010 in Kraft. Die Steuerbehörden haben die Gesetzesartikel mit zwei Kreisschreiben präzisiert. Der RBS hat diese am 27. Februar 2012 erhalten. Daraus ist ersichtlich, dass Nebengeschäfte und Liegenschaften ohne notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit steuerpflichtig sind.

Rückstellungen (kurz und langfristig)

Rückstellungen werden gebildet für Verpflichtungen aus der Vergangenheit, die einen wahrscheinlichen und in der Höhe abschätzbaren künftigen Mittelabfluss zur Folge haben. Sie werden pro Verpflichtung einzeln erfasst und nach einheitlichen betriebswirtschaftlichen Kriterien bewertet.

1) Abgeltung in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus	13 407	19 062
Infrastruktur Bahn	16 430	16 845

Total Abgeltung	29 837	35 906
-----------------	--------	--------

Wegfall der Abgeltungen für die Tramlinie G und die Buslinien 3 und 881 sowie Reduktion der Abgeltung unter anderem als Ausgleich für den grösseren Anteil der Verkehrseinnahmen aus dem Tarifverbund Libero auf den übrigen Linien.

2) Leistungen für Dritte in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Leistungen für BSU	474	474
Leistungen für Dritte	10 012	4 002

Total Leistungen für Dritte	10 486	4 476
-----------------------------	--------	-------

Ab 2011: Fahrpersonal- und Rollmaterial-Entschädigung für Tramlinie 6.

3) Übrige Erträge in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Pacht und Mieten	3 320	3 502
Trassenerlös aus Netzzugang	807	0
Vergütungen und Versicherungsleistungen	389	92
Gewinne aus Anlagenabgängen	133	199
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 507	2 593

Total übrige Erträge	7 155	6 386
----------------------	-------	-------

Mit der Übernahme der Konzession der Tramlinie 6 (vormals Linie G) fährt BERNMOBIL im Netzzugang nach Worb und entrichtet dafür das gesetzlich definierte Infrastrukturbenützungsentgelt (Trassenerlös).

4) Personalaufwand in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Gehälter und Löhne	32 302	31 844
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 441	4 329
Personalversicherungen	6 454	6 078
Leistungen der Personalversicherungen	-1 035	-975
Personalmiete	276	387

Total Personalaufwand	42 439	41 663
-----------------------	--------	--------

5) Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand ¹	4 941	5 344

Total ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	4 941	5 344
--	-------	-------

¹ Abgrenzung von CHF 4 Mio. im Jahr 2011 für Einzahlung in die Pensionskasse Symova zur Reduktion der Deckungslücke und Erhöhung der Rückstellung für Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge um TCHF 941.

6) Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF		
--	--	--

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk weist per Ende 2011 eine Unterdeckung aus, der Deckungsgrad beträgt 95 %.

	Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand ³		
	31. 12. 2011 ¹	31. 12. 2011 ²	31. 12. 2010		2011	2010	
Sammelstiftung Symova	7 198	-4 057	-3 638	419	3 039	7 980	8 064

¹ Unterdeckung gemäss Rechnungsabschluss.

² Gemäss Anhang zum Anschlussvertrag Sammelstiftung Symova vom März 2010 werden die Vorsorgewerke verpflichtet, linear ansteigende Zieldeckungsgrade per Stichtag zu erreichen. Ende 2011 beträgt der Soll-Deckungsgrad 84,64 %.

³ Inklusive ausserordentlicher Vorsorgeaufwand.

7) Sonstiger Betriebsaufwand in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Steuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 404	1 504
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 154	3 662
Allgemeiner Aufwand ¹	1 438	1 624
Versicherungen und Schadenersatz	780	727
Marketing	603	656
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	259	249
Pacht und Miete	517	695
Unterhalt und Kleinanschaffungen	4 844	4 700

Total sonstiger Betriebsaufwand	13 000	13 818
---------------------------------	--------	--------

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

8) Abschreibungen in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	7 478	7 264
Abschreibungen übrige Sparten	13 381	12 581

Total Abschreibungen	20 859	19 844
----------------------	--------	--------

9) Finanzaufwand in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Zinsaufwand ¹	1 522	1 364

Total Finanzaufwand	1 522	1 364
---------------------	-------	-------

¹ Zinsaufwand der Darlehen zur Finanzierung der neuen Triebzüge, Liegenschaften, Busse, Darlehen an BSU und Einlage in Pensionskasse.

10) Finanzertrag in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Dividenden	3	16
Zinserträge Darlehen	67	101
Zinserträge flüssige Mittel ¹	53	59

Total Finanzertrag	122	177
--------------------	-----	-----

¹ Sämtliche Mittel sind auf Bankkonti mit Sonderkonditionen angelegt. Die Zinssätze entsprechen denjenigen von Festgeldanlagen mit unterschiedlichen Laufzeiten, die Mittel sind jedoch jederzeit verfügbar.

11) Flüssige Mittel in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	354	380
Post	7 346	10 180
Banken		
frei verfügbare Mittel	6 572	5 913
zweckgebundene Mittel ¹	15 240	9 758
Festgelder bis 90 Tage	0	0
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	668	1 667
Geldtransfer ²	1 100	1 400
Total flüssige Mittel	31 280	29 298

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende 2011 für Infrastruktur-Investitionen.

² Hilfskonti zur Kontrolle der Geldablieferungen der Dienststellen, Drittverkaufsstellen und des Ticketautomatendienstes.

12) Sonstige Forderungen in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Forderungen gegenüber Kinderbahnhof Bern	20	20
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	1	468
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MWST, Verrechnungssteuer)	24	32
Total sonstige Forderungen	45	520

13) Materialvorräte und Ersatzteile in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Material Schienenfahrzeuge	7 076	7 350
Übriges Material Bahn und Bus	1 536	1 722
Wertberichtigung ¹	-4 780	-4 447
Angefangene Arbeiten	36	47
Total Materialvorräte und Ersatzteile	3 867	4 672

¹ Die Wertberichtigung Material Schienenfahrzeuge erfolgt analog den Abschreibungen des zugehörigen Rollmaterials.

14) Finanzanlagen in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Beteiligung an Bahn + Bus Beratung AG 3B	25	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen	369	369
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU ¹	1 800	3 400
Total Finanzanlagen	2 194	3 794

¹ Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU gemäss vertraglicher Vereinbarung.

15) Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig) in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Fester Vorschuss von PostFinance	0	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten ¹	5 242	5 424
Total Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig)	5 242	5 424

¹ Kurzfristige Anteile: Darlehen TCHF 5 242, im Vorjahr zusätzlich Leasing TCHF 182 (siehe auch Ziffer 23).

16) Sachanlagen in TCHF	Grundstücke und Bauten	Oberbau und Unterbau	Fahrleitungen; Sicherungsanlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen inkl. feste Einrichtungen ²	Anlagen im Bau ³	Total
Anschaffungswert							
Stand 1. 1. 2010	122 656	169 772	98 831	257 287	24 900	27 814	701 261
Zugänge 2010	146	252	0	239	21	41 114	41 772
Abgänge 2010	-2 608	-808	0	-1 221	-1 281	-3 068	-8 986
Umgliederungen	3 161	10 278	5 294	32 987	3 927	-55 647	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	6 467	6 467
Stand 31. 12. 2010	123 356	179 494	104 125	289 293	27 567	16 681	740 515
Stand 1. 1. 2011	123 356	179 494	104 125	289 293	27 567	16 681	740 515
Zugänge 2011	0	0	0	498	13	32 789	33 301
Abgänge 2011	-289	-641	0	-5 291	-568	-2 832	-9 622
Umgliederungen	2 772	9 963	7 204	4 177	1 437	-25 553	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	-306	-306
Stand 31. 12. 2011	125 839	188 816	111 329	288 676	28 448	20 779	763 888

Kumulierte Wertberichtigung							
Stand 1. 1. 2010	45 445	82 203	74 995	130 417	15 267	0	348 327
Zugänge 2010	2 267	2 828	3 370	9 627	1 590	0	19 682
Abgänge 2010	-2 608	-808	0	-1 221	-1 281	0	-5 918
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	106	396	0	10 523	0	0	11 025
Stand 31. 12. 2010	45 210	84 619	78 366	149 345	15 576	0	373 116
Stand 1. 1. 2011	45 210	84 619	78 366	149 345	15 576	0	373 116
Zugänge 2011 ⁴	2 402	3 011	3 321	10 090	1 606	0	20 431
Abgänge 2011	-289	-641	0	-3 674	-544	0	-5 148
Umgliederungen	4	0	0	0	-4	0	0
Investitionsbeiträge	380	538	0	0	23	0	941
Stand 31. 12. 2011	47 707	87 527	81 687	155 762	16 657	0	389 340

Nettobuchwert							
Nettobuchwert 1. 1. 2010	77 212	87 569	23 836	126 870	9 633	27 814	352 934
Nettobuchwert 31. 12. 2010	78 146	94 875	25 760	139 947	11 991	16 681	367 399
Nettobuchwert 1. 1. 2011	78 146	94 875	25 760	139 947	11 991	16 681	367 399
Nettobuchwert 31. 12. 2011	78 132	101 288	29 643	132 915	11 792	20 779	374 548

¹ Nettobuchwerte der Schienenfahrzeuge TCHF 127 983.

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 4 932.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (Software-Programme) für TCHF 1 691 bei Zugängen 2011 von TCHF 430.

³ Die Anlagen im Bau enthalten Anzahlungen im Wert von TCHF 11 922 für Schienenfahrzeuge.

⁴ Planmässige Abschreibungen ohne Wertberichtigung Ersatzteile im Umlaufvermögen TCHF 350.

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

17) Sachanlagen inklusive Fahrzeuge in Leasing in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Sachanlagen Sparte Infrastruktur	354 131	336 952
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	6 966	14 094
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-197 105	-189 940
Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur	163 993	161 106
Sachanlagen übrige Sparten	388 978	386 882
Anlagen im Bau übrige Sparten	13 813	2 587
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparten	-192 234	-183 176
Buchwert Sachanlagen übrige Sparten	210 556	206 293
Total Sachanlagen inklusive Fahrzeuge in Leasing	374 548	367 399

18) Sonstige Verbindlichkeiten in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	110	51
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	513	778
Total sonstige Verbindlichkeiten	624	829

19) Passive Rechnungsabgrenzung in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Einlage in Pensionskasse (Reduktion Deckungslücke)	4 000	5 344
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.) ¹	12 050	14 400
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	892	737
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	468	580
Total passive Rechnungsabgrenzung	17 410	21 061

¹ Abgrenzung Fahrausweise: Auflösung der Abgrenzung des Kantonsbeitrags an den integralen Tarifverbund Libero und Abtretung der Abgrenzungen für die Tramlinie G (neu 6) und die Buslinie 3.

20) Bedingt rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Anteil Bund	89 675	84 607
Anteil Kanton Bern	81 680	78 161
Anteil Kanton Solothurn	14 118	13 333

Total bedingt rückzahlbare Darlehen	185 473	176 101
Darlehen von Bund und Kantonen für verschiedene Infrastruktur-Investitionen gemäss Art. 56 EBG.		

21) Leasingdarlehen in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Leasingdarlehen PostAuto	0	1 469

Total Leasingdarlehen	0	1 469
-----------------------	---	-------

Beendigung der Zusammenarbeit mit PostAuto für den Betrieb Region Worb auf Fahrplanwechsel Ende 2011 mit Rückgabe der geleasteten Fahrzeuge.

22) Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte					Total
	Vorsorgeverpflichtungen ¹	Personalmassnahmen ²	Umstrukturierungen	Sonstige Rückstellungen		
Buchwert am 1. 1. 2010	3 935	1 620	4 189	124	300	10 168
davon kurzfristig	394	236	3 664	53	0	4 347
davon langfristig	3 541	1 384	525	71	300	5 821
Bildung	0	0	512	0	0	512
Verwendung	297	145	153	55	0	650
Buchwert am 31. 12. 2010	3 638	1 475	4 547	69	300	10 030
Buchwert am 1. 1. 2011	3 638	1 475	4 547	69	300	10 030
davon kurzfristig	404	223	4 003	56	300	4 986
davon langfristig	3 234	1 252	544	14	0	5 044
Bildung	941	0	308	48	0	1 297
Verwendung	522	200	414	42	300	1 478
Buchwert am 31. 12. 2011	4 057	1 275	4 441	76	0	9 849
davon kurzfristig	358	194	3 922	54	0	4 528
davon langfristig	3 699	1 081	519	22	0	5 321

¹ Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge für die vorgesehene Sanierungsdauer bis Ende 2020, diskontiert mit 2 %.

² Rückstellungen für nicht bezogene Ferien, Ruhetage, Überzeiten und Dienstaltersgeschenke.

23) Rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Anteil Bund ¹	27 112	29 694
Anteil Kanton Bern ¹	25 409	27 604
Anteil Kanton Solothurn ¹	5 423	5 887
Schuldscheindarlehen ²	60 000	50 000

Total rückzahlbare Darlehen	117 944	113 186
-----------------------------	---------	---------

¹ Rückzahlung der vorwiegend für Rollmaterial gewährten Darlehen der öffentlichen Hand über die vorgesehene Nutzungsdauer, kurzfristiger Anteil unter Finanzverbindlichkeiten, Ziffer 17.

² Siehe auch Seite 38.

24) Gewinnreserven in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	3 690	2 441
Abschreibungsreserve	22 890	22 879
Reserve für nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	11 091	11 091
Reserve für Aktien im Eigenbestand	12	11
Reserve aus Restatement	9 053	9 054

Total Gewinnreserven ¹	46 735	45 476
-----------------------------------	--------	--------

¹ Vor Zuschreibung Jahresergebnis 2011.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung gemäss Artikel 663b OR

Solidarhaftung

Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der eidgenössischen Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge des Busbetriebes Solothurn und Umgebung BSU.

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

S-Bahn Bern: Zweck der gemeinsamen Gesellschaft mit der BLS ist die Förderung der Kommunikation der S-Bahn Bern und der Finanzierung der dafür erforderlichen Massnahmen.

Libero-Tarifverbund: Mit verschiedenen anderen Transportunternehmen bildet der RBS die einfache Gesellschaft Integraler Tarifverbund Bern-Solothurn (Libero-Tarifverbund). Diese verfolgt den Zweck, inner-

halb des Verbundgebiets dem Fahrgast die freie Wahl der Verkehrsmittel mit einem einheitlichen und transparenten Tarifsysteem zu ermöglichen.

Nachtliniengesellschaft NLG: Gemeinsam mit acht weiteren Transportunternehmen bildet der RBS die Nachtliniengesellschaft. Diese bezweckt die Koordination öffentlicher Verkehrslinien mit Bussen ab Mitternacht in der weiteren Region Bern ausserhalb des Grundangebotes. Die Gesellschaft beauftragt ihre Gesellschafter mit der Durchführung des Nachtlinienbetriebs, organisiert die Finanzierung und den Marktauftritt und ist Ansprechpartnerin gegenüber Dritten.

Rail-Software-Pool RSP: Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31. 12. 2011 insgesamt sieben Transportunternehmen angeschlossen.

Kinderbahnhof Bern: Zweck dieser einfachen Gesellschaft mit der BLS ist der Betrieb eines Kinderhütendienstes im Bahnhof Bern (wird 2012 aufgelöst).

Sach- und Brandversicherungswerte in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	141 368	140 845
Fahrzeuge (Mobiliar)	365 233	366 338
Übriges (Mobiliar)	140 445	146 160

Haftpflichtversicherung in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
VVST, Zürich, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31. 12. 2011	31. 12. 2010
2009–2013, Zinssatz 2,05 %, PostFinance	5 000	5 000
2009–2017, Zinssatz 3,25 %, PostFinance	5 000	5 000
2009–2019, Zinssatz 2,67 %, Deutsche Bank AG	10 000	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse POST	10 000	10 000
2010–2021, Zinssatz 2,75 %, ZKB	10 000	10 000
2010–2015, Zinssatz 1,75 %, ZKB	10 000	10 000
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgl.-Fonds AHV/IV/EO	10 000	–

Eigene Aktien in TCHF	31. 12. 2011		31. 12. 2010	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	248	9	249	9
Inhaberaktien à CHF 300	58	1	41	2

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 4. Mai 2012 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Erfolgslage des RBS haben könnten.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2011	2010
Renate Amstutz	6 600	8 600
Dr. Thomas Bachmann	6 600	7 800
Hans-Kaspar Dick	–	3 700
Kurt Fluri, Vizepräsident	6 700	8 700
Dr. Andreas Flury	6 600	2 500
Ursula Meichle	6 600	7 000
Theres Roder	7 000	7 400
Dr. René Rudolf	6 600	8 600
Peter Schmid, Präsident	10 400	12 400
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	57 100	66 700

Risikomanagement

Der RBS hat 2006 ein Risiko-Management-System eingeführt, das jährlich vom Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung überprüft und den aktuellen Gegebenheiten angepasst wird. Es umfasst eine Risiko-Landkarte und einen Risikokatalog mit allen bekannten wesentlichen Risiken. Damit sollen insbesondere mögliche Gefahren für die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage frühzeitig erkannt werden. Je nach Risikostrategie werden entsprechende Vorkehrungen getroffen und die Massnahmen systematisch dokumentiert.

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Gemäss Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat diese geprüft und mit Schreiben vom 30. März 2012 genehmigt.

Verwendung des Bilanzverlustes / -gewinnes in TCHF	2011	2010
Bilanzverlust / -gewinn	-554	1 259
Entnahme aus Reserven Verkehrssparte nach Art. 36 PBG	372	-11
Zuweisung an Reserven Infrastruktursparte nach Art. 67 EGB	-147	-1 248
Zur Verfügung der Generalversammlung	-329	0

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den verbleibenden Bilanzverlust aus folgenden Reserven zu entnehmen:

Nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	329	0
--	------------	----------

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 26 bis 39) für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2011 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 vereinbare Sachverhalte vorliegen.

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

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

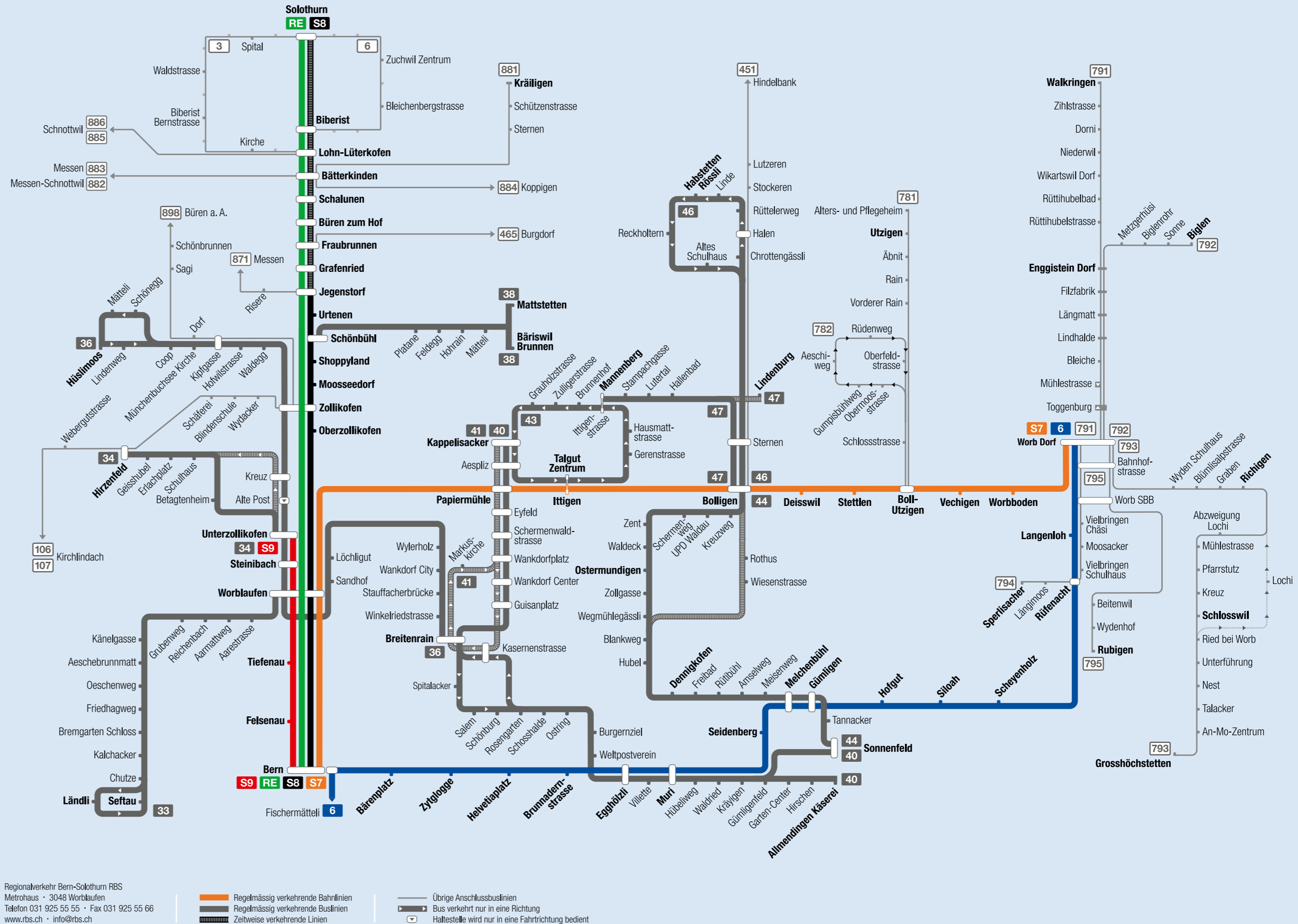
Bern, 5. April 2012

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
(Mandatsleiter)

André Jordi, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Liniennetz



Technische Kennzahlen

Stand 31. Dezember 2011

RBS Bahn	
Eigentumslänge in Kilometer ¹	53,9
Linienlänge in Kilometer	67,6
Grösste Neigung in Promillen	45
Anzahl Haltestellen ¹	40
Fahrdrahtspannung in Volt	
– Bern Egghölzli–Worb Dorf	600
– übrige Linien	1250
RBS Busbetrieb	
Betriebslänge in Kilometer	61,8
Linienlänge in Kilometer	72,6
Anzahl Haltestellen	122

¹ inklusive Tramlinie 6 bis Stadtgrenze

