

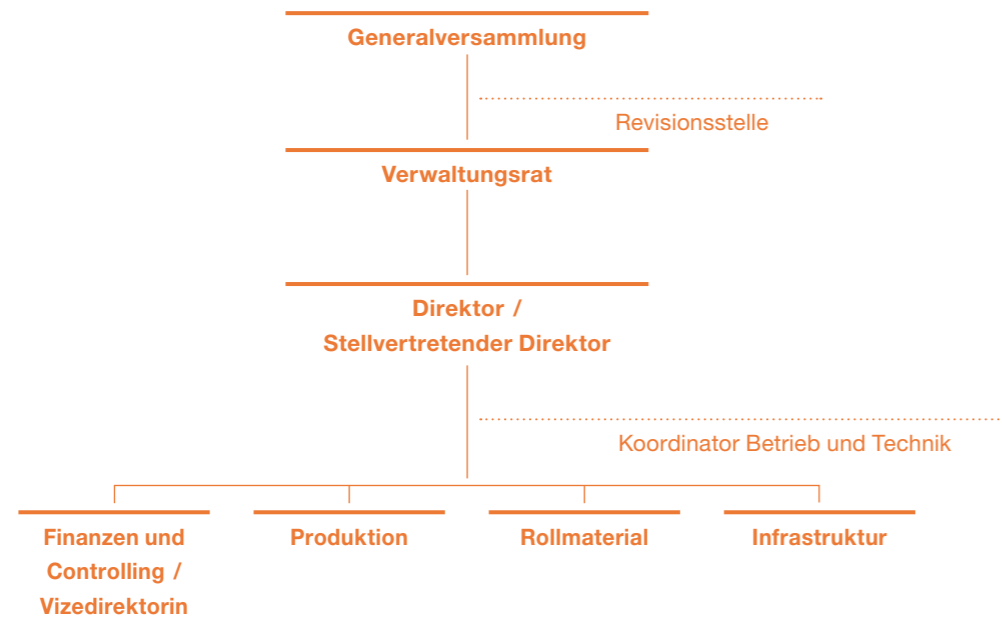
**Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht**

2015

Inhalt

Jahresbericht	02 Organigramm
	02 Organisation
	03 Bericht des Verwaltungsrates
	04 Der RBS in Zahlen
	05 Bericht des Direktors
	06 Verkehr und Marketing
	08 Organisation und Personal
	10 Betrieb und Technik Bahn
	12 Betrieb und Technik Bus
	16 Planung und Zukunftsaussichten
	20 Bau und Unterhalt
	22 Betriebsqualität
Nachhaltigkeitsbericht	26 Kennzahlen und Zielwerte
	27 Vorwort
	30 Strategie und Organisation
	32 Aktivitäten und Leistungen
	36 Engagement und Ausblick
Finanzbericht	40 Lagebericht
	44 Erfolgsrechnung
	45 Bilanz
	46 Geldflussrechnung
	47 Eigenkapitalnachweis
	48 Anhang zur Jahresrechnung
	50 Erläuterungen zur Jahresrechnung
	57 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
	59 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
	60 Bericht der Revisionsstelle

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2015

Verwaltungsrat	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident ¹ Renate Amstutz, Bern, Vizepräsidentin ² Dr. Andreas Flury, Otelfingen Beat Giauque, Ittigen Marius Grossrieder, Ittigen Ursula Meichle, Köniz Dr. Severin Rangosch ³ Hans Schatzmann, Wangen an der Aare	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	
Direktion und Geschäftsleitung	Dr. Fabian Schmid, Gwatt (Thun) Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl Ursula Gasser, Mattstetten Felix Hofer, Jens Ulrich Reinert, Bern Ueli Schumacher, Detligen Daniel Spring, Rubigen	Direktor Stellvertretender Direktor Vizedirektorin/Leiterin Finanzen und Controlling Leiter Rollmaterial Koordinator Betrieb und Technik Leiter Produktion Leiter Infrastruktur

Bericht des Verwaltungsrates



Der Verwaltungsrat hat in der Unternehmensstrategie drei übergeordnete Zielsetzungen festgehalten: Erhalten und Weiterentwickeln der überdurchschnittlichen Produktivität, Beseitigen der Kapazitätsengpässe und Stärken der Unternehmensposition und des Kundennutzens. Nach Halbzeit der Strategieperiode 2012 bis 2018 kann ein positives Zwischenfazit gezogen werden.

Produktivität: Das Betriebskonzept 2014 erhöhte das Bahnangebot bei gleichem Personal- und Rollmaterialbestand um knapp drei Prozent. Auch für die Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn liegt ein neues Angebotskonzept vor, welches es erlaubt, bei vertretbaren Mehrkosten ein deutlich ausgebautes Fahrplanangebot zu fahren. Ab 2018 soll es schrittweise umgesetzt werden. Schliesslich trägt auch die vertiefte Kooperation mit BERNMOBIL im Trambereich Früchte: Der RBS kann erneuerungsbedürftige Instandhaltungsanlagen ausser Betrieb nehmen und stattdessen Unterhaltsarbeiten an BERNMOBIL auslagern.

Engpassbeseitigung: Der grösste Engpass ist der zu kleine Bahnhof Bern. Zeitgleich mit dem Ausbauprojekt der SBB hat der RBS im Juni 2015 sein Plangenehmigungsgesuch zum Ausbau des Bahnhofs Bern RBS eingereicht – ein Meilenstein für dieses Projekt. In Umsetzung respektive im Plangenehmigungsverfahren sind auch die beiden anderen grossen Engpässe: der Einspurabschnitt nördlich von Zollikofen sowie der Ersatz des alten Rollmaterials auf der S7 zwischen Bern und Worb.

Kundennutzen und Unternehmensposition: Mit den neu übernommenen Buslinien (Netz Lyss-Messen-Solothurn) erschliesst der RBS seit zwei Jahren zusätzliche Gemeinden im erweiterten Einzugsgebiet der Bahn. Für die Fahrgäste kann das Bahn- und Busangebot aus einer Hand geplant und gesteuert werden. Und durch die noch engere Zusammenarbeit mit den Busbetrieben Solothurn und Umgebung sowie Grenchen und Umgebung profitieren die Kundinnen und Kunden von einem auch technisch fein abgestimmten Mobilitätsangebot.

Wiederum kann der RBS auf ein finanziell erfolgreiches Jahr zurückblicken. Die Plafonierung der öffentlichen Abgeltungen hat allerdings ihre Spuren hinterlassen; eine Einzahlung in die Wertschwankungsreserve des Vorsorgewerks der Pensionskasse war im Gegensatz zu den letzten Jahren nicht möglich. Das positive Jahresergebnis im Umfang von 1,74 Millionen Franken ist unter anderem auf den Zerfall der Energiepreise zurückzuführen. Die Einsparungen in diesem Bereich ermöglichen es der Unternehmung überdies, seit diesem Jahr sämtlichen Traktionsstrom aus erneuerbaren Energiequellen Schweizer Herkunft zu beziehen, davon knapp ein Drittel als zertifizierten Ökostrom.

Der Verwaltungsrat dankt allen, die sich für den RBS engagieren und ihn unterstützen: den Fahrgästen, den Behörden des Bundes, der Kantone Bern und Solothurn sowie der Gemeinden. Ein ganz spezieller Dank geht an die Mitarbeitenden. Sie stehen täglich für ein pünktliches und sicheres Angebot ein und prägen das Gesicht der Unternehmung.

Kurt Fluri

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2015	2014	Vergleich in%
Ertrag	Tausend CHF	103 432	102 433	1,0
Aufwand	Tausend CHF	101 728	100 900	0,8
Jahresgewinn	Tausend CHF	1 740	1 485	17,2
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	18,46	18,22	1,3
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	7,57	7,13	6,2
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	420	410	2,4
Zugkilometer	Tausend km	2 849	2 839	0,4
Buskilometer	Tausend km	2 957	2 879	2,7
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12. ¹	Anzahl	48	48	0,0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ¹	Anzahl	43	42	2,4
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/ tiefster Lohn)	Faktor	3,83	3,65	4,9
Traktionsstrom	Tausend kWh	19 186	18 871	1,7
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 098	1 069	2,7

¹ ohne Dienstfahrzeuge

Bericht des Direktors



Selbstfahrende Autos sind in aller Munde. Fernbusse konkurrenzieren in Europa den Fernverkehr. Neue Applikationen vereinfachen die Suche nach einem Taxi, und mit Elektrovelos vergrössert sich der Aktionsradius für Velofahrende. Städte investieren in Velooffensiven. Und ausgerechnet in den vergangenen fünf Jahren hat der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr einen deutlichen Preisnachteil erlitten. Immer grössere Autos sind immer günstiger zu kaufen, Händler gewähren Eurorabatte, Motorfahrzeugsteuern wurden gesenkt und die Benzinpreise sind in den Keller gerutscht. Die Kosten für Bahn- und Busbillette sind in dieser Zeit aber um knapp zehn Prozent gestiegen. Ist der öffentliche Verkehr ein Auslaufmodell?

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr sprechen dagegen. Beim RBS stieg die Zahl der erfassten Fahrgäste im Jahr 2015 um beachtliche 2,7 Prozent. Offenbar ein Zeichen, dass unser Angebot stimmt – oder dass der Leidensdruck auf der Strasse die Pendlerinnen und Pendler trotz allem zum öffentlichen Verkehr treibt, vielleicht auch beides. So oder so: Wir sind gefordert, nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Als eigenständige und regional verankerte Bahn- und Busunternehmung ist der RBS in der Lage, auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse und Rahmenbedingungen flexibel zu reagieren. Beispielsweise konnte der ab dem Jahr 2021 geplante Bahnfahrplan so angepasst werden, dass auf nicht ausreichend finanzierte Ausbauprojekte nördlich von Bätterkinden verzichtet werden kann, ohne die geplante Verlängerung der S8 nach Bätterkinden infrage zu stellen. Weiter wurde die Zahl der Veloabstellplätze an einzelnen Bahnhöfen erhöht. Im Bereich der Fahrplan- und Ticketing-Apps hat der RBS hingegen entschieden, nicht auch noch selber Produkte zu entwickeln, sondern – sofern als sinnvoll beurteilt und finanziell tragbar – Angebote von Partnerbetrieben zu nutzen.

Auch einige Hausaufgaben sind gelöst: So konnten die neuerdings vom Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangte Sicherheitsgenehmigung zum Betrieb der Bahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung zum Führen von Reisezügen erlangt werden. Ein in der Einführung befindliches System – die Leittechnik – wird uns künftig helfen, den Fahrbetrieb noch stabiler zu halten und Fahrgäste mit hochwertigen Ankunfts- und Abfahrtsprognosen zu versorgen. Das Konzept für die neuen S-Bahn-Züge für die S7 Bern–Worb haben wir sehr sorgfältig erarbeitet, sodass wir künftig die Fahrzeiten halten und gar verkürzen können. Der Zustand des Bahnnetzes ist gut, und die verbleibenden Ausbauprojekte zur zweiten Teilergänzung der S-Bahn Bern sind in Planung. Auch in zahlreichen Projekten zur Siedlungsentwicklung rund um die Bahnhöfe arbeitet der RBS aktiv mit, um attraktive Geschäfts- und Wohnlagen zu ermöglichen. Bahn und Bus sollen dort das Verkehrsmittel der Wahl sein.

Daneben bleiben wichtige Daueraufgaben weiterhin bestehen, und einige drängende Probleme sind nicht abschliessend gelöst. So leidet der Busbetrieb weiterhin unter häufigen Verkehrsüberlastungen. 2015 verzeichneten die Buslinien – hauptsächlich im Raum Wankdorf – an 189 (!) Tagen Verspätungen von zehn Minuten und mehr. Anschlussbrüche und teure Einsatzkurse waren die Folge. Bis zur geplanten Korrektur der Bolligenstrasse in den Jahren 2018 bis 2020 ist leider nicht mit einer grundsätzlichen Verbesserung der Situation zu rechnen. Auch die zu knappen Platzverhältnisse in der Buseinstellhalle in Worblaufen konnten noch nicht gelöst werden, und die Planung für ein neues Bahndepot dauert an.

Der RBS feiert 2016 das hundertjährige Bestehen der Bahnlinie Solothurn–Bern. Mit seriöser Arbeit und im Dialog mit Gemeinden und Fahrgästen wollen wir die anstehenden Probleme und Chancen packen, um auch in den nächsten hundert Jahren weiterhin das Rückgrat für die Mobilität der Region zu bleiben.

Fabian Schmid

Verkehr und Marketing

2015 hat der RBS 26 Millionen Fahrgäste transportiert. Das sind 2,7 Prozent respektive 680 000 Fahrgäste mehr als im Vorjahr. Mit über 6 Prozent war der Zuwachs auf den Buslinien besonders stark.

2,7 Prozent mehr Fahrgäste

2015 hat der RBS erneut mehr Fahrgäste transportiert. Insgesamt haben gut 26 Millionen Personen die Züge und Busse des RBS genutzt. Dies entspricht einem Plus von 2,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Zuwachs war mit über sechs Prozent auf den Buslinien besonders stark: Er resultiert vor allem aus der Entwicklung im Raum Wankdorf City (neue SBB- und Post-Standorte beim Bahnhof Wankdorf) und Wankdorf Nord (Eröffnung des Swisscom-Businessparks im Efyfeld) sowie der Verlängerung der Linie 41 nach Zollikofen. Auch die seit Dezember 2013 vom RBS betriebenen Linien im Raum Lyss, Messen und Solothurn erfuhren einen hohen Fahrgastzuwachs von rund 5,8 Prozent. Bei den Zügen beträgt das Wachstum 1,3 Prozent.

50 Jahre Bahnhof Bern RBS

Am 20. November 2015 feierte der RBS einen runden Geburtstag: Auf den Tag genau vor fünfzig Jahren fuhr zum ersten Mal ein Zug der damaligen Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) in den unterirdischen Bahnhof Bern SZB ein. Er war der erste Tiefbahnhof der Schweiz und ein Meilenstein in der Erfolgsgeschichte des heutigen RBS. Knapp zehn Jahre später, ab dem 26. Mai 1974, wendeten auch die Züge der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW) aus dem Worblental im neuen Bahnhof Bern statt auf dem Kornhausplatz. So kam es zu einem weiteren Novum: SZB und VBW – sie fusionierten 1984 zum heutigen RBS – bildeten gemeinsam das erste S-Bahn-System der Schweiz mit Taktfahrplan. Seit dem Jubiläumstag schmückt eine historische Bildergalerie die beiden Perronwände des Bahnhofs Bern RBS.

Der Entscheid für den heutigen RBS-Bahnhof war im Jahr 1956 gefallen, nachdem das Projekt mehrmals überarbeitet worden war. Erste politische Vorstösse datieren aus den Jahren 1924 und 1940. Nach dem Baustart im Januar 1960 musste der Tunnelvortrieb zehn Monate später während gut eines Jahres unterbrochen werden. Schuld war ein Materialeinbruch nahe der künftigen Endstation. Der tiefste Punkt des Tunnels musste um dreihundert Meter Richtung Bahnhof verschoben werden. Am 5. Juni 1963 erfolgte schliesslich der Tunneldurchstich, und ab Ende März 1965 konnte die SZB den Schotter einbringen und die Bahntechnik einbauen.

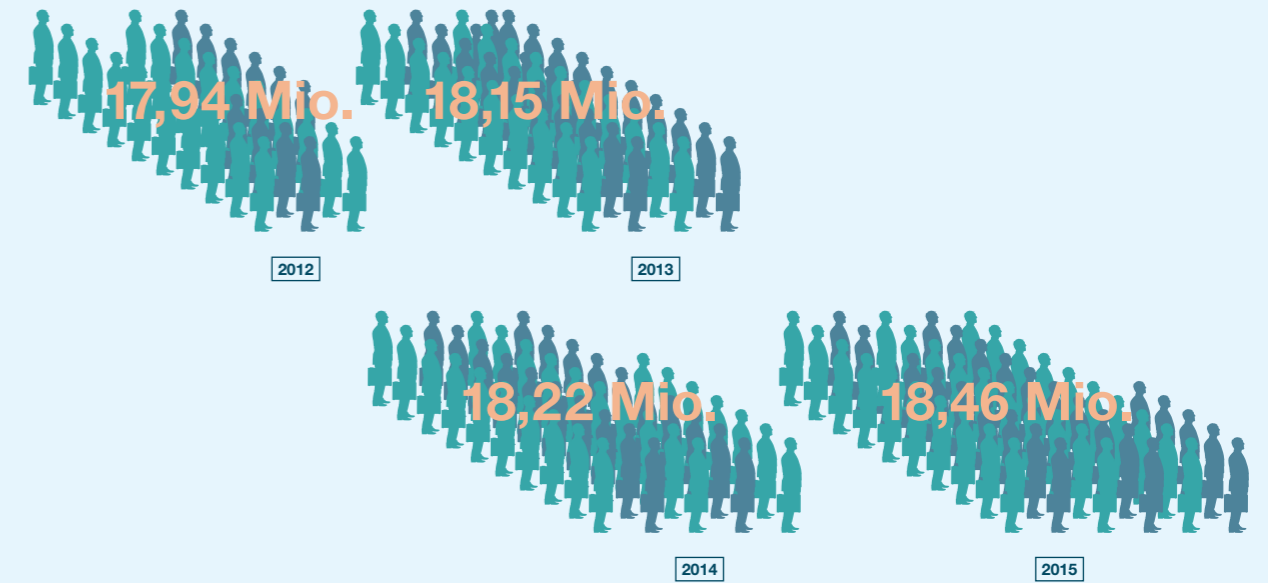
Der RBS-Bahnhof Bern ist heute an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. Geplant worden war er in den Fünfzigerjahren für 16 000 Personen. Und heute frequentieren ihn an Spitzentagen bis zu 60 000 Fahrgäste. Um die wachsenden Fahrgastströme zu entflechten und mehr Platz zu schaffen, hat der RBS verschiedene Massnahmen umgesetzt: Warteräume, Fahrgastsschleusen sowie ein breiterer Treppenaufgang zur SBB-Halle und eine grössere Wartezone. Ein weiterer Angebotsausbau ist nicht mehr möglich. Abhilfe schaffen wird der geplante neue RBS-Bahnhof im Rahmen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern». Der Baubeginn ist für 2017 vorgesehen, die Eröffnung für 2025.

Neue Verkaufsstellen eröffnet

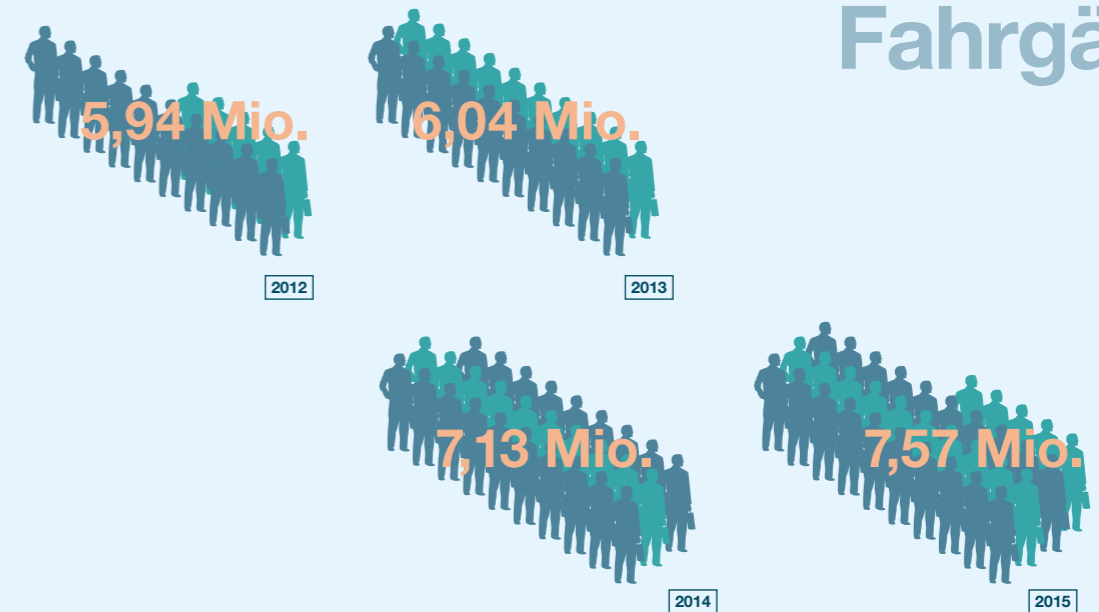
Am 4. Juni 2015 eröffnete der RBS den neuen Verkaufsschalter im Bahnhof Worblaufen. Das Verkaufsteam Worblaufen zog vom Erdgeschoss in die Personenunterführung um und befindet sich seither direkt am Hauptstrom der ein- und aussteigenden Kundschaft: Täglich kommen rund 10 000 Pendlerinnen und Pendler am Schalter vorbei. Dies widerspiegelt sich auch auf den verkauften Fahrausweisen. Seit der Eröffnung hat sich der Umsatz um knapp einen Fünftel gesteigert.

Eine Neueröffnung gab es auch in Bolligen: Nach einem Totalumbau ist seit dem 12. August 2015 das Bahnhofgebäude wieder offen. Es enthält neu einen Migrolino-Shop mit Verkaufsstelle für Libero-Fahrausweise, einen neuen Warteraum und eine öffentliche, selbstreinigende Toilette. Der rundum erneuerte Bahnhof und die Möglichkeit, im Migrolino-Shop Fahrausweise und Artikel des täglichen Bedarfs zu kaufen, entsprechen einem Bedürfnis von Anwohnenden und Fahrgästen.

BEFÖRDERTE
PERSONEN BAHN



BEFÖRDERTE
PERSONEN BUS



Fahrgäste

26,03
Mio. Fahrgäste
im Jahr 2015

80 000
Personen/Tag
(an Werktagen)

Organisation und Personal

Der RBS hat alle Sicherheitsauflagen der Aufsichtsbehörde bis ins Jahr 2018 erfüllt. Als Umsetzungshilfe für den Nachweis verlangte das Bundesamt für Verkehr erstmals ein standardisiertes Sicherheitsmanagementsystem. Basis dazu war beim RBS weitgehend sein bisheriges Managementsystem, zertifiziert nach den Normen ISO 9001 und 14001 sowie OHSAS 18001.

Neues Mitglied im Verwaltungsrat

Die RBS-Generalversammlung tagte am 23. Juni 2015 am Hauptsitz der Swisscom in Worblaufen. Das Grusswort hielt Marco Rupp, Gemeindepräsidenten von Ittigen. Anschliessend orientierte Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission über die aktuelle Lage der Verkehrspolitik. Überdies informierte er über das neue Verwaltungsrats-Mitglied Dr. Severin Rangosch als Nachfolge für Theres Roder. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat ihn als Mitglied des Verwaltungsrats von BERNMOBIL statutengemäss in den Verwaltungsrat RBS abgeordnet. Herr Rangosch ist Direktor der BDWM Transport AG.

Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 58 Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu. Zum Schluss sprach Gastreferent Andreas Fuhrer, Programmleiter öV-Projekte beim Verband öffentlicher Verkehr, über die Einführung des SwissPass.

Laut Beschluss des Bundesparlaments müssen sich künftig alle Besitzerinnen und Besitzer von Inhaberaktien bei der Gesellschaft registrieren lassen. Dies gilt für alle neuen, aber auch für die bisherigen Aktionärinnen und Aktionäre. Die Gesellschaft ist ihrerseits verpflichtet, über ihre Aktionäre ein Verzeichnis zu führen. An der Generalversammlung werden künftig nur noch jene Aktionäre mit Stimmrecht teilnehmen können, die in diesem Register eingetragen sind.

Sicherheitsauflagen erfüllt

Reisen mit dem öffentlichen Verkehr soll komfortabel und zuverlässig, vor allem aber sicher sein. Alle Schweizer Bahnunternehmen müssen deshalb nachweisen, dass sie sämtliche Sicherheitsauflagen der Aufsichtsbehörde erfüllen können. Und zwar beim Unterhalt, beim Erweitern der Infrastruktur und beim täglichen Bahnbetrieb. Als Umsetzungshilfe verlangt das Bundesamt für Verkehr seit Ende 2015 auch bei Meterspurbahnen den Nachweis eines standardisierten Sicherheitsmanagementsystems. Die Anforderungen und Kriterien dazu basieren auf Vorgaben von EU-Richtlinien. Die Bahnen müssen aufzeigen, mit welchen Prozessen und Anweisungen sie das Verlangte erfüllen können.

Die vom RBS erbrachten Nachweise beruhen weitgehend auf dem bisherigen Managementsystem. Dieses erfüllt die Normen ISO 9001 und 14001 sowie OHSAS 18001 für den Arbeits- und Gesundheitsschutz. 2015 hat das Bundesamt für Verkehr dem RBS aufgrund der eingereichten Unterlagen und einer Prüfung vor Ort alle erforderlichen Bescheinigungen bis ins Jahr 2018 erteilt. In der Zwischenzeit überprüft der RBS laufend die Prozesse und passt sie neuen Technologien, neuen Vorschriften oder neuen Normen an.

Erhöhte Fluktuation beim Lokpersonal

Im Jahr 2015 war die Fluktuation beim Lokpersonal des RBS überdurchschnittlich hoch: Ein Dutzend Lokführerinnen und Lokführer verliess den RBS. Die Hälfte davon wechselte zu grossen Normalspurbahnen, welche sehr aktiv bereits ausgebildetes Lokpersonal suchten. In der Folge musste der RBS im Juni 2015 einen ausserordentlichen Lokführer-Lehrgang starten. Normalerweise genügt ein Lehrgang pro Jahr.

Der RBS und andere Bahnen rechnen auch in Zukunft mit wachsenden Fluktuationsraten beim Lokpersonal, unter anderem begünstigt durch die Tatsache, dass der Lokführerausweis seit gut zehn Jahren schweizweit gültig ist.

Deckungsgrad gehalten

Die tiefen Zinsen und das garstige Umfeld für Vermögensanlagen machten auch der Pensionskasse Symova zu schaffen. Die Netto-Anlagerendite betrug 2015 lediglich 2,1 Prozent. Im Vergleich zu anderen Pensionskassen ist dies dennoch ein sehr gutes Resultat. Es gelang auch knapp, den Deckungsgrad der Vorsorgewerke des RBS zu halten. Dank guter Anlagejahre von 2012 bis 2014 und namhafter Einschüsse des Arbeitgebers in die Vorsorgewerke von Bahn und Bus liegen die Deckungsgrade weiterhin deutlich über 100 Prozent. Im Interesse einer nachhaltig und stabil finanzierten Pensionskasse sind aber weitere Massnahmen erforderlich, um auch künftig tiefen Anlagerenditen entgegenzuwirken. Dazu müssen voraussichtlich per Ende 2017 der technische Zinssatz und der Rentenumwandlungssatz gesenkt werden. Zum Erhalt der Renten sind flankierende Massnahmen geplant.

Betrieb und Technik Bahn

Bis 2020 sollen die alten «Mandarinli» auf der S-Bahnlinie Bern–Worb durch moderne, klimatisierte Züge ersetzt werden. Der RBS hat dazu vierteilige Gelenkfahrzeuge mit acht Niederflertüren pro Seite ausgeschrieben. Die vielen Türen sollen den Fahrgastwechsel auf der stark frequentierten Strecke erleichtern.

Ausschreibung für die neue S7

Von 2018 bis 2020 soll die vierzigjährige Fahrzeugflotte auf der S7 schrittweise ersetzt werden. Dazu hat der RBS im August 2015 den Auftrag zur Lieferung eines modernen, vierteiligen Gelenkfahrzeugs ausgeschrieben – mindestens vierzehn Züge an der Zahl. Die sprintstarken Motoren werden im Worblental – zusammen mit dem Bau von zwei zusätzlichen Doppelspurabschnitten – kürzere Fahrzeiten erlauben. Damit dies auch im Hinblick auf stark steigende Fahrgastzahlen möglich ist, wie sie der Kanton Bern prognostiziert, verfügt das Fahrzeug neu über insgesamt acht Türen pro Seite. Damit kann der Fahrgastwechsel beschleunigt werden.

Der neue Zug ist fast durchwegs in Niederflertechnik gebaut und erlaubt eine barrierefreie Mobilität. Hochflurig verbleiben einzig die Übergänge zwischen den Wagen und die Zugenden, bedingt durch die darunterliegenden Drehgestelle. Zudem sollen die neuen Fahrzeuge allen heute üblichen Komfort bieten, wie beispielsweise die auf der S7 sehnlichst erwartete Klimatisierung.

Der RBS hat seine Fahrgäste für die Ersatzbeschaffung von Anfang an miteinbezogen: Ideen und Wünsche aus einem Umfrageprojekt im Herbst 2014 sowie Antworten aus einer Online-Umfrage im Januar 2015 sind ins Fahrzeugkonzept eingeflossen. Zudem hat der RBS Studien zur Fahrzeugfront entwerfen lassen. Daraus resultiert ein sehr einfaches, funktionales Design mit Bezug auf die Gestaltungselemente der bestehenden S-Bahn-Flotte. Die Vorgaben zum Aussen- und Innendesign waren Bestandteil der Ausschreibung, sie werden aber zusammen mit dem Hersteller noch weiterentwickelt.

Unterhalt wird umsichtig geplant

Die Bahninfrastruktur des RBS wird heute doppelt so stark belastet wie noch vor zwanzig Jahren: Die Züge fahren häufiger, beschleunigen schneller und sind schwerer geworden. Um künftigen Nachholbedarf zu vermeiden, betreibt der RBS regelmässigen Substanzerhalt. Dies geht aber nicht, ohne den Bahnbetrieb zu beeinträchtigen. Im Jahr 2015 mussten an rund vierzig Tagen einzelne Streckenabschnitte zeitweise gesperrt und Bahnersatzbusse eingesetzt werden. Jeder Arbeitsschritt wird bei solchen Projekten sorgfältig und minutiös geplant. Mit Teilsperren am Abend und Nacharbeit können viele Arbeiten in wenigen Tagen erledigt werden, was nicht nur wirtschaftlicher ist, sondern auch die Dauer des Nachtlärms für die Anwohnerinnen und Anwohner verkürzt. Mit Rücksicht auf die hohe Nachfrage wird hingegen versucht, Totalsperren tagsüber wenn möglich zu verhindern. Ist eine solche aber unumgänglich, wird sie normalerweise in die Hauptferienzeit gelegt.

Die S7 wird künftig beim Bernapark auf dem Areal der ehemaligen Kartonfabrik Deisswil halten (Bild hinten). Dort soll ein neues, städtisches Quartier mit Wohnungen und Arbeitsplätzen entstehen. Der neue Bahnhof Deisswil wird über zwei 120 Meter lange Perrons verfügen und eine barrierefreie Mobilität ermöglichen.



Betrieb und Technik Bus

Praktisch jeden Werktag ausserhalb der Ferienzeit kommt es auf dem Busnetz des RBS im Grossraum Bern wegen Verkehrsüberlastung zu Verspätungen und Anschlussbrüchen. Weitere Schritte zum Bevorzugen der Busse sind dringend nötig. Entschärft werden könnte die Verkehrssituation während der Morgenspitze zudem durch flexible Arbeitsformen und einen späteren Schulbeginn.

Anhaltende Stauproblematik

Zu den Hauptverkehrszeiten herrscht im Grossraum Bern oft stockender Kolonnenverkehr und die RBS-Busse fahren dadurch verspätet. Das beeinträchtigt die Fahrgäste und belastet das Chauffeurpersonal. Betroffen sind insbesondere der Raum Wankdorf mit der Papiermühlestrasse, die Strecke zwischen Worblaufen und Zollikofen sowie die Bolligenstrasse bei Ostermundigen. Also die Buslinien 36, 40, 41 und 44. Verantwortlich sind das hohe Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsachsen, aber auch Grossveranstaltungen, Baustellen sowie Rückstaus bei Autobahnanschlüssen und vor Lichtsignalanlagen. Konkret verzeichnete der RBS beim Busbetrieb im Jahr 2015 an 189 Tagen (im Vorjahr an 122 Tagen) schwere Störungen mit Verspätungen von zehn Minuten oder mehr und Anschlussbrüchen. Das bedeutet praktisch jeden Werktag ausserhalb der Ferienzeit eine ungenügende Angebotsqualität.

Wenn der Verkehr nicht mehr rollt, greift die Betriebsleitstelle in Worblaufen in den Betriebsablauf ein, um die Auswirkungen der Verkehrsstörung zu minimieren und so bald als möglich den normalen Betrieb wieder herzustellen. Eine Massnahme ist beispielsweise das vorzeitige Wenden eines Kurses. Dies bedingt jedoch den Einsatz von Zusatzbussen, damit die zum Umsteigen gezwungenen Fahrgäste weiterbefördert werden können. Bei grösseren Verkehrsbehinderungen gibt es aber oft gar kein Durchkommen mehr. Hier sind auch der Betriebsleitstelle die Hände gebunden und den Fahrgästen müssen grössere Verspätungen zugemutet werden.

Die Verkehrssituation wird zwar durch bauliche Massnahmen wie beispielsweise mit dem neuen Wankdorfkreisel lokal verbessert. Häufig tauchen aber die Verkehrsprobleme an anderen Stellen wieder auf. Um das Problem des stetig wachsenden Verkehrs in den Griff zu bekommen, sind weitere verkehrsplanerische Schritte erforderlich. Dringend nötig sind insbesondere weitere Massnahmen zum Bevorzugen der Busse. Der RBS prüft zudem laufend, ob der Fahrplan oder die Linienführung für mehr Pünktlichkeit angepasst werden kann. Dazu tauscht er sich regelmässig mit den Behörden aus. Das interne Qualitäts-Reporting hilft, Probleme zu erfassen und zu gewichten. Ein erfolgsversprechender Ansatz wäre auch, einen Teil der Mobilitätsnachfrage von den Haupt- in die Nebenver-

kehrszeiten zu verlagern. So liessen sich die Verkehrsspitzen sowohl beim privaten als auch beim öffentlichen Verkehr brechen. Erforderlich wären dafür flexible Arbeitsformen und ein späterer Schulbeginn bei Gymnasien und Berufsschulen. Gefordert sind letztlich alle – die Behörden, die Politik, das Stimmvolk und der RBS.

Erweiterungspläne für die Infrastruktur

Der Busbetrieb RBS ist in seiner nahezu fünfzigjährigen Geschichte stetig gewachsen. Damit er sich auch in Zukunft entwickeln kann, sind weitere Ausbauschritte nötig. Heute wartet und repariert das Werkstattteam in Worblaufen rund vierzig Linienbusse und fünfzig Dienstfahrzeuge der Bahn. Dafür stehen allerdings nur zwei voll ausgerüstete Arbeitsplätze zur Verfügung. Entsprechend müssen die Arbeiten teilweise in der Einstellhalle oder sogar im Freien durchgeführt werden. Damit die Infrastruktur möglichst gut ausgenutzt werden kann, hat die Werkstatt auch am Samstag geöffnet. Ausgereizt sind auch die Einstellkapazitäten: Seit Jahren werden Fahrzeuge nachts in der Waschanlage, in Werkstattträumen und im Freien abgestellt; zusätzlich auch in Einstellhallen in Gümligen, in Arch und in Waltwil. Mangels Ausbaumöglichkeiten auf dem bestehenden Areal in Worblaufen sucht der RBS nach Alternativen, jedoch bisher ohne konkretes Ergebnis.

Morgendliche Stausituation auf der Bolligenstrasse zwischen den Haltestellen Kreuzweg und UPD Waldau im Hintergrund. Vorne: zwei Busse der Linie 44 – wovon einer im Moonliner-Kleid.



Verbessertes Angebot

Seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 fahren auf der Linie 44 zwischen Bolligen und Gümligen nur noch zwölf Meter lange Normbusse anstelle der verkürzten Fahrzeuge, die vorher im Einsatz standen. Dies entspricht der Fahrgastnachfrage und verbessert die Reisequalität. Weil das Wendemanöver mit dem längeren Bus in Dennigkofen jedoch nicht mehr möglich ist, muss der RBS auf die Direktkurse zwischen Bolligen und Dennigkofen verzichten – mit dem Einverständnis des Kantons Bern und der Gemeinde Ostermundigen. Dafür profitieren die Fahrgäste zwischen Bolligen und Ostermundigen während der Morgenspitze neu von einem Viertelstundentakt. Auf den gleichen Zeitpunkt hin wurde auch der Ortsbus in Jegenstorf aufgehoben. Die Gemeinde wollte den von ihr allein finanzierten Versuchsbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr weiterführen.

Der Fahrplanwechsel 2015 enthielt darüber hinaus nur kleinere Anpassungen. So unter anderem auf der Linie 884 zwischen Bätterkinden und Koppigen mit neuen Bedienzeiten. Auslöser war hier der neue Fahrplan der S-Bahnlinie Solothurn–Burgdorf–Thun. Er brachte für die meisten Bahnreisenden Verbesserungen, verschlechterte jedoch in Solothurn die Anschlüsse auf den Fernverkehr Richtung Zürich. Neu benutzen betroffene Fahrgäste aus dem Raum Utzenstorf während der Hauptverkehrszeit mit Vorteil die Buslinie 884 nach Bätterkinden und den RBS-Zug nach Solothurn. Sie profitieren so von kürzeren Reise- und Anschlusszeiten.

Buslinie 871 zwischen Messen und Brunnenthal.



Planung und Zukunftsaussichten

Der Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs in Bern wird konkret: Zeitgleich mit dem Ausbauprojekt der SBB hat der RBS im Juni 2015 sein Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Zwei Monate später haben Stadt und Kanton Bern die Pläne öffentlich aufgelegt. Darüber hinaus machte der Infopavillon im Bahnhof Bern das Jahrhundertprojekt für die Öffentlichkeit erlebbar. Der Pavillon ist ab Baustart 2017 wieder für alle frei zugänglich.

Neuer RBS-Bahnhof Bern

Im Juni 2015 hat der RBS das Projekt für den Ausbau Bahnhof Bern zum Plangenehmigungsverfahren an das Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht – zeitgleich mit dem Projekt der SBB für die Erweiterung der Publikumsanlagen mit neuer Personenunterführung. Diese verbindet den neuen RBS-Bahnhof sowie die neuen Ausgänge zur Länggasse und zum Hirschengraben. Die Baupublikation zum Gesamtprojekt SBB und RBS wurde in der Stadt Bern öffentlich aufgelegt. Parallel dazu konnten sich die zuständigen Instanzen von Kanton und Bund dazu äussern, ebenso betroffene Personen und Organisationen. Die kantonalen Fachberichte sowie die Stellungnahmen der eidgenössischen Fachstellen liegen vor. Die erfolgten Einsprachen aus der öffentlichen Planaufgabe gegen das Projekt des RBS beziehen sich im Wesentlichen auf den Baustellenverkehr, die Baustelleninstallationen und den Baulärm, nicht aber gegen das Projekt selber.

SBB und RBS haben zusammen mit den Projektpartnern für die interessierte Bevölkerung und für Reisende einen Infopavillon auf der Parkterrasse im Bahnhof Bern eingerichtet. Herzstück ist ein Modell des neuen Bahnhofs Bern im Massstab 1 : 100. Viele weitere Informationen wie Visualisierungen, Filme und Pläne machen das Jahrhundertprojekt erlebbar. «Zukunft Bahnhof Bern» ist ein sehr umfangreiches und mehrjähriges Bauprojekt. Der Infopavillon spiegelt dies wider und wird sich mit dem Projekt entwickeln. Der Pavillon war während Monaten frei zugänglich und erlebte regen Zuspruch. Auf den Baustart hin im Jahr 2017 wird der Infopavillon wieder regelmässig auch für individuelle Besuche offen sein.

Bahnhofgebiet Worblaufen mit Zentrumscharakter

Der Entwicklungsschwerpunkt Worblaufen gehört zu den ältesten und am besten erschlossenen im Kanton Bern. Herzstück ist das zwischen den Gleisen 2 und 3 erbaute Metrohaus mit Baujahr 1974. Es beherbergt nebst der Betriebsleitstelle auch die Verwaltung des RBS sowie Wohnungen und Firmen. Umrahmt wird das Areal vom Geschäftsgebäude Lindenpark über dem Bahndepot 4 im Osten, dem Hauptsitz der Swisscom im Norden sowie dem Bürohaus w200 im Westen. Insgesamt umfasst der Entwicklungsschwerpunkt Worb-

laufen weit über 2000 Arbeitsplätze. Allerdings hat das Bahnhofareal an Frische eingebüsst, und das Metrohaus muss saniert und erneuert werden. Die untersten Geschosse des zwölfstöckigen Gebäudes hat der RBS als Eigentümer bereits saniert. Mittelfristig muss das Gebäude auch ab dem vierten Stock saniert werden. Allerdings haben die bisherigen Erfahrungen gezeigt: Eine weitere Renovation unter Betrieb ist für Mieter und Mitarbeitende kaum zumutbar. Deshalb hat der RBS verschiedene Ausweichoptionen geprüft und auch mögliche Neubauten im Umfeld des Bahnhofs miteinbezogen. Erstellte Studien zeigen auf, wie das Bahnhofgebiet zu einem neuen Zentrum und zu einem Anziehungspunkt werden könnte – unter anderem mit neuen Ladengeschäften und attraktiven Aussenplätzen. Der RBS will die Machbarkeit in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ittigen vertiefen. Denn eine Gesamtsicht ist unerlässlich, auch im Hinblick auf den neuen Wohn- und Erholungsraum an der Aare, welchen die Gemeinde Ittigen plant.

Das Metrohaus mit Baujahr 1974 muss saniert und erneuert werden (Bild hinten rechts). Es ist das Herzstück des Entwicklungsschwerpunktes Worblaufen mit insgesamt weit über 2000 Arbeitsplätzen. Studien zeigen auf, wie das Bahnhofgebiet mit Neubauten zu einem attraktiveren Zentrum werden könnte.



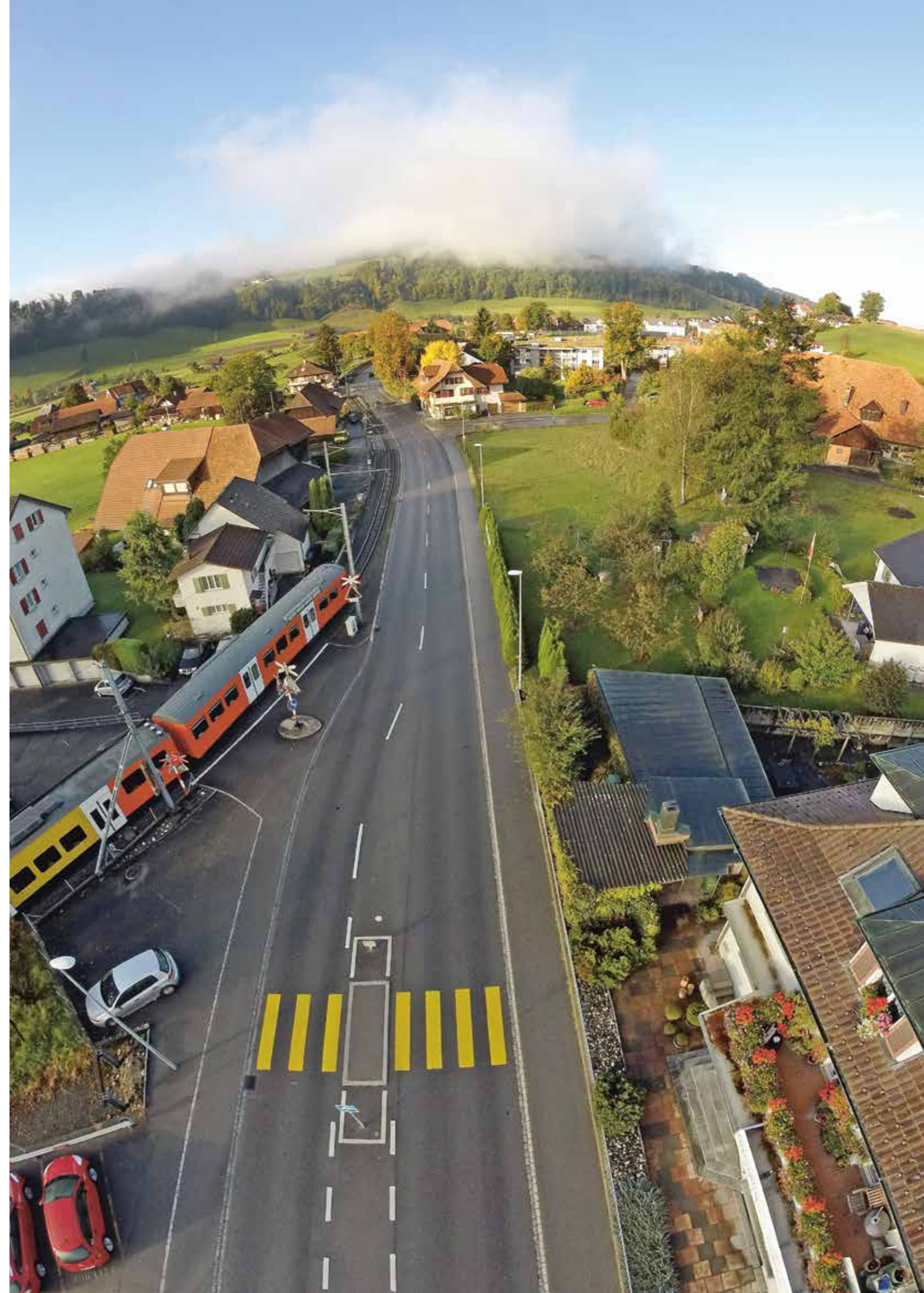
Ein neuer Bahnhof für Boll-Utzigen

Der RBS will die gefährliche Situation zwischen Bahn und Strasse bei der Ortsdurchfahrt in Boll-Sinneringen eliminieren: Kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Boll-Utzigen aus Richtung Stettlen bestehen drei kleine Bahnübergänge mit unmittelbarer Nachbarschaft. Bahnschranken gibt es dort keine. Sie sind lediglich mit Andreaskreuz und Blinklicht gesichert. Diese Bahnübergänge entsprechen zwar den Vorschriften, gehören aber wegen der Unübersichtlichkeit zu den gefährlichsten im gesamten Netz des RBS. Gefährlich sind zudem die geringen Abstände zwischen dem Bahn- und Strassenverkehr sowie die Situation für Radfahrer und Fussgänger. Mit dem Verlegen der Gleisanlage und des Bahnhofs nach Süden sowie dem Bau einer Unterführung bei der Moosgasse kann die gefährliche Gesamtsituation beseitigt werden.

Das neue Trasse verlässt das bestehende Gleis bei der Tankstelle AGROLA und mündet beim Bahnübergang Worbstrasse östlich des Bahnhofs in die bestehende Doppelspur ein. Erreicht wird der neue, um knapp hundert Meter nach Süden verschobene Bahnhof dereinst über zwei verlängerte Zufahrtsstrassen – die Schloss- und die Bahnhofstrasse. Sie münden auf einem grosszügigen Bahnhofplatz mit Park & Ride und Bike & Ride. Im Osten ist eine Langsamverkehrsanbindung an die Worbstrasse vorgesehen und im Süden eine Fussgänger Verbindung in die Moosgasse. Für den neuen Bahnhof sind zwei 130 Meter lange Aussenperrons vorgesehen. Ein zentraler, mit Barriere gesicherter Fussgängerübergang erlaubt kurze Wege für das Umsteigen zwischen Bahn und Bus.

Dank dieses Projekts kann sich das zwischen Kantonsstrasse und verlegter Bahn liegende Gebiet künftig zu einer zentrumsnahen Siedlung entwickeln. Der RBS rechnet mit einem Baubeginn im Jahr 2017/2018 und einem Abschluss der Arbeiten bis Ende 2019.

Ortsdurchfahrt in Boll-Sinneringen: Die S7 aus Richtung Stettlen quert bei der Einfahrt in den Bahnhof Boll-Utzigen einen der drei unübersichtlichen, lediglich mit Andreaskreuz und Blinklicht gesicherten Bahnübergänge. Mit dem Verlegen der Gleisanlage und des Bahnhofs nach Süden wird die gefährliche Gesamtsituation eliminiert.



Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Solothurn	Ergänzung und Teilerhöhung Perron Gleise 9 und 10, Umgestaltung Bike + Ride- und Park + Ride-Anlagen, Depot: Sanierung Elektrohauptverteilung
Biberist	Sanierung Bahnübergang Solothurnstrasse, Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk, Rückbau alter Bahnhofsbereich
Lohn-Lüterkofen	Oberbauerneuerung Gleis 1, Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk, Erstellen Gleichrichtergebäude und neuer Schaltposten Löffelhof
Bätterkinden	Umgestaltung Park + Ride-Anlage, Sanierung Perrondach Gleis 2, Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk
Büren zum Hof	Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk
Fraubrunnen	Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk
Grafenried	Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk, Ersatz Tragwerke und Kettenwerk Fahrleitung
Jegenstorf	Sanierung Bahnübergang Münchringenstrasse, Oberbauerneuerung Gleis 120, Teilersatz der Gleisfreimeldeeinrichtungen
Urtenen-Schönbühl	Sanierung Bahnübergang Holzgasse, Ersatz der Weichen 11, 12, 13 und 14, Oberbauerneuerung Gleise 1, 12 und 221
Moosedorf	Bielerunterführung: Versuchsanker und Bodenproben, Sanierung Personenaufzug
Zollikofen	Oberbauerneuerung Gleise 11 und 12
Oberzollikofen	Ausbau Gleisdurchtrennung Merkurgleis
Worblaufen	Oberbauerneuerung Gleise 127 und 227, Verlegung Verkaufsschalter in die Unterführung, Erweiterung Räumlichkeiten Betriebsleitzentrale, Sanierung Lüftungsanlage Relaisraum, Einbau Technikraum 1. UG, Umbau Stromversorgung Stellwerk, Fernsteuerung und Leittechnik, Sanierung Schmutzwasserleitung, neuer Zugang Installationsstollen, Depot 3: Einbau Krananlage 5 t, Reorganisation Elektrodienst (Werkstatt und Büros)
Tiefenau	Sanierung Tiefenaustrasse: Fahrleitungsarbeiten, Kabelkanalumlegung, prophylaktische Anker, Konsolenabbruch, Bohrpfähle
Bern	Ausbau Bahnhof Bern: Mikropfahlversuche in Poststollen
Worb	Ersatz unterbrechungsfreie Stromversorgungs-Anlage Stellwerk
Worbboden	Neuer Schaltposten Worbboden bei künftigem Gleichrichter, Depotwerkstätte: Photovoltaikanlage sowie Erweiterung Avor und Klimatisierung Büros
Vechigen	Oberbauerneuerung Gleis 1
Boll-Utzigen	Ersatz unterbrechungsfreie Stromversorgungs-Anlage Stellwerk
Stettlen	Ersatz unterbrechungsfreie Stromversorgungs-Anlage Stellwerk
Deisswil	Ersatz Weiche 21, Oberbauerneuerung Gleis 21
Bolligen	Einbau Migrolino-Shop und Personenaufzug
Papiermühle	Integrale Perronerhöhung Seite Bern, Sanierung Perrondach Gleis 1, Rückbau Kioskgebäude
Ganze Strecke Linie 6	Vereinfachung Schaltkonzept Fahrleitung

Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXT 21 – 34	Aufnahme der Drehgestell-Revisionen in Serieabwicklung (insgesamt 26 Drehgestelle), Start Sanierungsprogramm Stromrichterabdeckungen (7 Fahrzeuge), Prototypenprobung zweier unterschiedlicher technischer Lösungen zur Reduktion des Kurvenkreischens
S-Bahn-Kompositionen Mandarinli 43 – 61	Einzelne Drehgestellrevisionen (8 Stück), grössere Reparatur nach Kollision auf Bahnübergang (Fahrzeug Nummer 55, Mittelwagen, wird komplett orange lackiert)
S-Bahn-Kompositionen Secondas 62 – 72	19 Drehgestell-Revisionen, Start der präventiven Wartung der Steuer- und Leistungselektronik
Tramzüge 81 – 89	Abschluss der letzten Kastenrevisionsrunde mit 6 Totalrevisionen, 5 Drehgestell-Revisionen, Transfer einzelner Arbeiten (Radsatzbearbeitung und Aussenwäsche) zu BERNMOBIL gemäss neuer Kooperationsvereinbarung
Dienstfahrzeuge	Entwicklung, Aufbau und Prototypenprobung eines neuartigen Gerätes zur Behandlung von Raureif an Fahrleitungen
Diverses	Verschiedene Reparaturen und Fremdaufträge (insbesondere 10 Drehgestell-Revisionen für Tessiner FLP) sowie 480 Radsatz-Reprofilierungen

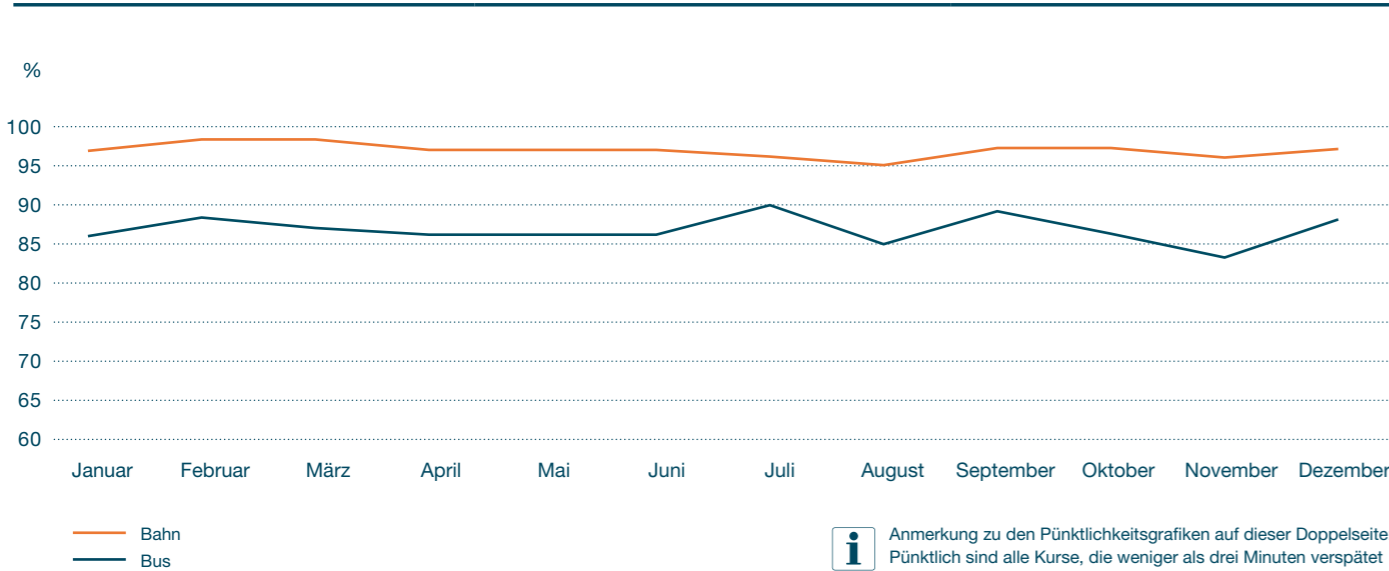
Betriebsqualität

Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
06.02.2015	Linie RE/S8	Weichen- und Barrierenstörungen (Schnee)	Grosse Verspätungen
10.02.2015	Linie S7	Defekter Zug blockiert Gleis	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
16.02.2015	Steinibach	Kollision Zug mit PW	Zugsausfälle, Bahnersatz
02.03.2015	Bätterkinden	Defekter Zug blockiert Gleis	Zugsausfall, grosse Verspätungen
13.03.2015	Muri-Egghölzli	Kollision Tram mit PW	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
31.03.2015	Boll-Utzigen	PW blockiert Gleis	Zugsausfälle, Bahnersatzbetrieb
21.05.2015	Bern RBS	Weichenstörung	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
22.06.2015	Jegenstorf	Defekte Fahrleitung	Zugsausfälle, Bahnersatzbetrieb
06.07.2015	Bolligen/Boll-Utzigen	Gleisschäden wegen grosser Hitze	Grosse Verspätungen
07.07.2015	Linie S7	Diverse Fahrzeugstörungen (Türen)	Grosse Verspätungen
21.09.2015	Bolligen	Kollision Zug mit PW	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
20.10.2015	Linie RE/S8	Fahrzeug-, Stellwerk- und Funkstörungen	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
02.11.2015	Langenloh	Defektes Tram blockiert Gleis	Zugsausfälle, Trammersatzbetrieb
14.11.2015	Worblaufen	Stellwerkstörungen	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
15.11.2015	Worblaufen	Stellwerkstörung	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
23.11.2015	Worblaufen	Verletzter Schwan auf Aarebrücke	Mittlere und grosse Verspätungen
29.12.2015	Biberist	Weichen- und Signalstörung	Zugsausfall, grosse Verspätung
189 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

Mittlere Verspätungen: 5–9 Minuten
Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

Pünktlichkeit Bahn und Bus im Monatsverlauf



i Anmerkung zu den Pünktlichkeitsgrafiken auf dieser Doppelseite: Pünktlich sind alle Kurse, die weniger als drei Minuten verspätet ankommen.

Pünktlichkeit

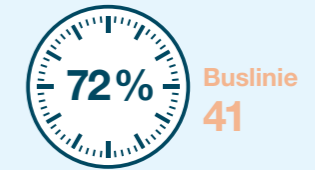


aller RBS-Busse sind pünktlich



aller RBS-Züge sind pünktlich

PÜNKTLICHKEIT BUSLINIEN IM RAUM BERN IM JAHRESDURCHSCHNITT



PÜNKTLICHKEIT BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2012	2013	2014 ¹	2015	Ziel 2018
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh/Btkm ²	63	61,1	57,3	57,9	62,5
davon Anteil erneuerbare Energien	Prozent	31	29	35	k. A. ³	60
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	44,5	43,7	37,4	37,3	33,0
CO ₂ -Emissionen Bus ⁴	gCO ₂ /Pkm ⁵	191	194	172	167	147

¹ Die seit Ende 2013 vom RBS betriebenen Linien im Raum Lyss, Messen und Solothurn ergänzen das bestehende RBS-Angebot und sind wichtige Zubringer für den RBS-Bahnbetrieb.

² Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

³ Daten liegen erst im zweiten Quartal 2016 vor.

⁴ Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

⁵ Pkm: Personen-Kilometer.

Wirtschaftliches Handeln	Einheit	2012	2013	2014 ¹	2015	Ziel 2018
Kostendeckungsgrad Bahn RPV ²	Prozent	80	77	70	73	> 70
Kostendeckungsgrad Bus	Prozent	53	53	46	48	> 45
Mittlere Sitzplatzauslastung Bahn ³	Prozent	27,1	27,7	26,9	26,9	28,0
Mittlere Sitzplatzauslastung Bus ³	Prozent	21,5	21,2	20,7	23,3	21,3

¹ Die seit Ende 2013 vom RBS betriebenen Linien im Raum Lyss, Messen und Solothurn ergänzen das bestehende RBS-Angebot und sind wichtige Zubringer für den RBS-Bahnbetrieb.

² Regionaler Personenverkehr RPV, inklusive Trassenpreis.

³ Personen-Kilometer pro Platz-Kilometer (Sitzplätze).

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2012	2013	2014 ¹	2015	Ziel 2018
Schwere Bahn- und Busunfälle ²	Anzahl	2	2	3	1	0
Leichte Bahn- und Busunfälle ³	Anzahl	22	16	13	10	< 18 ⁴
	Anzahl/Mio. Pkm	0,12	0,09	0,07	0,05	< 0,1 ⁴
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ⁵	Punkte von 100	–	77	–	–	≥ 77
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	15	27	31	14	< 19 ⁶
	Ausfalltage/MA ⁷	0,5	1,0	0,5	0,9	< 0,8 ⁶
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	11 ⁸	10	10	10

¹ Die seit Ende 2013 vom RBS betriebenen Linien im Raum Lyss, Messen und Solothurn ergänzen das bestehende RBS-Angebot und sind wichtige Zubringer für den RBS-Bahnbetrieb.

² Personenschaden mit Todesfolge oder mehr als 24 Stunden hospitalisiert; ohne Suizide.

³ Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

⁴ minus 10 Prozent gegenüber Durchschnitt 2009–2012. Der Zielwert wird 2018 am Durchschnitt der Jahre 2015–2018 gemessen.

⁵ gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Diese Umfrage wird im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt.

⁶ minus 20 Prozent gegenüber Durchschnitt 2009–2012. Der Zielwert wird 2018 am Durchschnitt der Jahre 2015–2018 gemessen.

⁷ MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

⁸ Übernahme eines Lernenden aus einem anderen Betrieb.

Vorwort

Schneller als ursprünglich erhofft, konnte der RBS seinen Strommix auf erneuerbare Bezugsquellen umstellen. Zu verdanken ist das in erster Linie dem Preiszerfall für elektrische Energie. Dieser wiederum beinhaltet jedoch auch eine gewichtige Kehrseite der Medaille. Substanzielle Subventionen von staatlicher Seite an einzelne Produktionsformen liessen die Preise erodieren, gerade auch im Ausland. Der RBS hat deshalb seine Stromzertifikate so gewählt, dass sämtlicher Strom aus einheimischer Produktion stammt.

In Zeiten knapper Finanzen besteht die Gefahr, dass Investitionen auf das absolut notwendige Minimum reduziert werden. Sparen kann damit zum Bumerang werden, die finanzielle Entlastung würde zulasten künftiger Freiräume erkaufte. Im 2015 hat der RBS zum zweiten Mal einen Netzzustandsbericht erstellt. Das Fazit ist erfreulich: Die Anlagen sind insgesamt in einem guten Zustand, dem Substanzerhalt wurde in den vergangenen Jahren die nötige Aufmerksamkeit geschenkt und es gibt keinen nennenswerten Nachholbedarf.

Neben den unabdingbaren Grundaufgaben fordern rasche digitale Veränderungen die Verkehrsbranche heraus. Wenn es gelingt, diese vorteilhaft zu nutzen, wird das Fahren mit Zug und Bus künftig (hoffentlich!) noch einfacher. Für den RBS als mittelgrosse Transportunternehmung ist es jedoch keine Option, mit eigenen Ressourcen Pilotprojekte umzusetzen. Vielmehr sollen neue Entwicklungen aufmerksam beobachtet und dann zügig genutzt werden, sobald diese technisch ausgereift sind. Hauptaufgabe bleibt die tägliche Pflege und Verbesserung unserer Kernaufgabe, das Anbieten guter öV-Verbindungen. Und das wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich in möglichst verträglicher Art und Weise.



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor

Abgrenzung und Datengrundlagen

Berücksichtigt werden in diesem Bericht alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien (inklusive vermieteter Objekte), Rollmaterial und die administrativen Bereiche.

Für die Treibhausgasbilanz werden sowohl die direkten wie auch die indirekten Emissionen (sogenannte Scope 1 bis 3) erfasst. Der Traktionsstrom Worb–Egghölzli der Linie 6, welche von BERNMOBIL betrieben wird, wird zu zwei Dritteln angerechnet. Die Infrastruktur zwischen Worb und Egghölzli wird vollständig angerechnet, da der RBS Eigentümer ist.

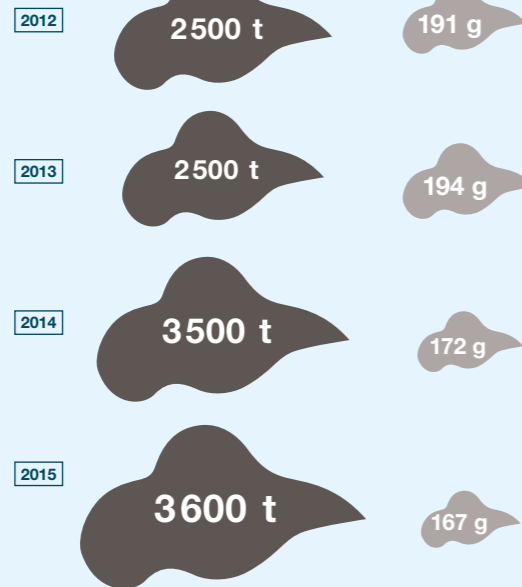
Die Angaben zur Treibhausgasbilanz und zum Energieverbrauch stammen aus dem Jahr 2014; fehlende Datengrundlagen (insbesondere die Stromkennzeichnung) lassen noch keine Resultate für das Jahr 2015 zu.

CO₂-AUSSTOSS
BUSBETRIEB

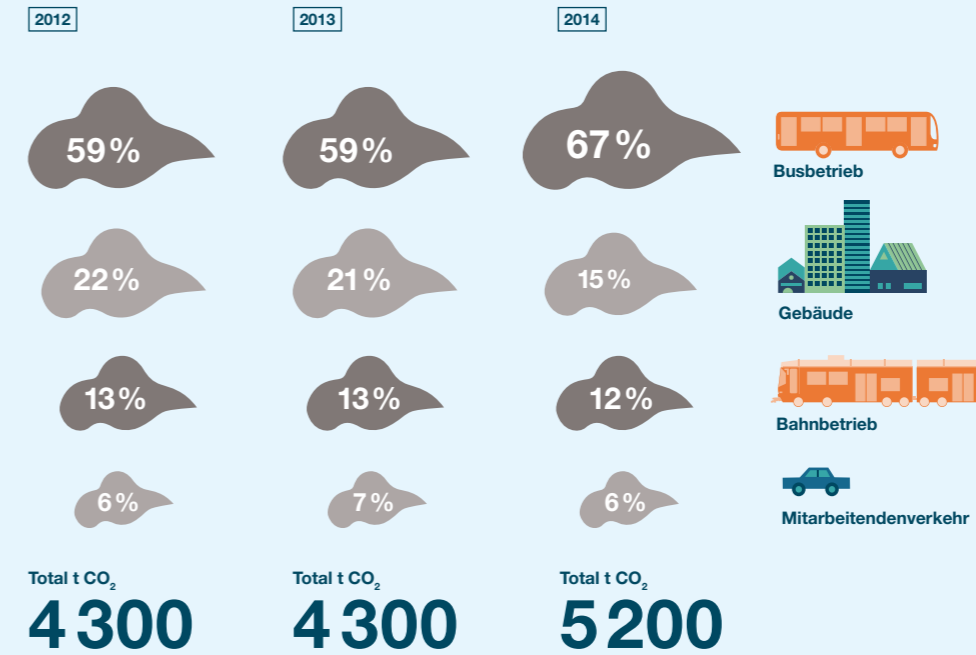


Ausstoss CO₂
pro Jahr

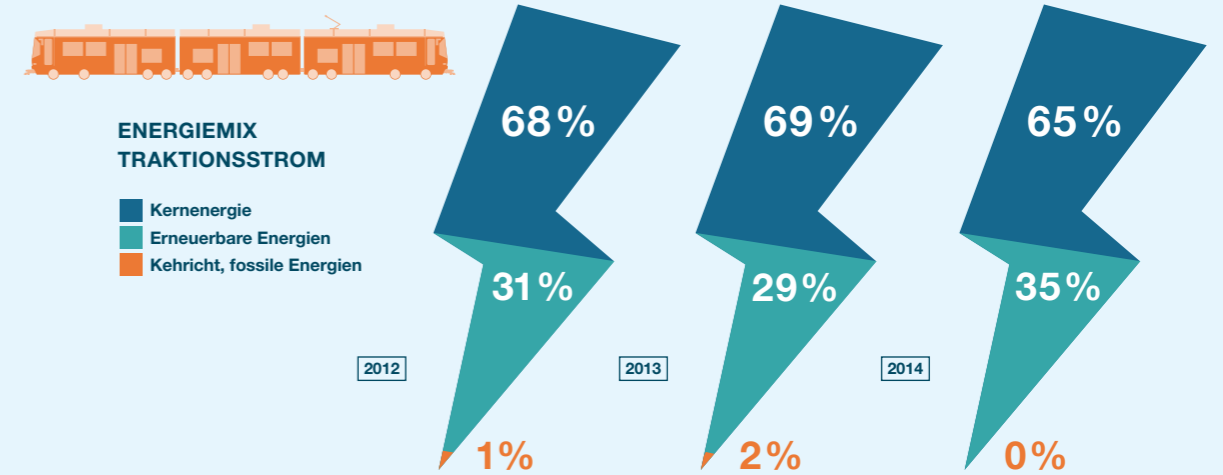
Ausstoss CO₂ pro
Personen-
kilometer



TREIBHAUSGASEMISSIONEN



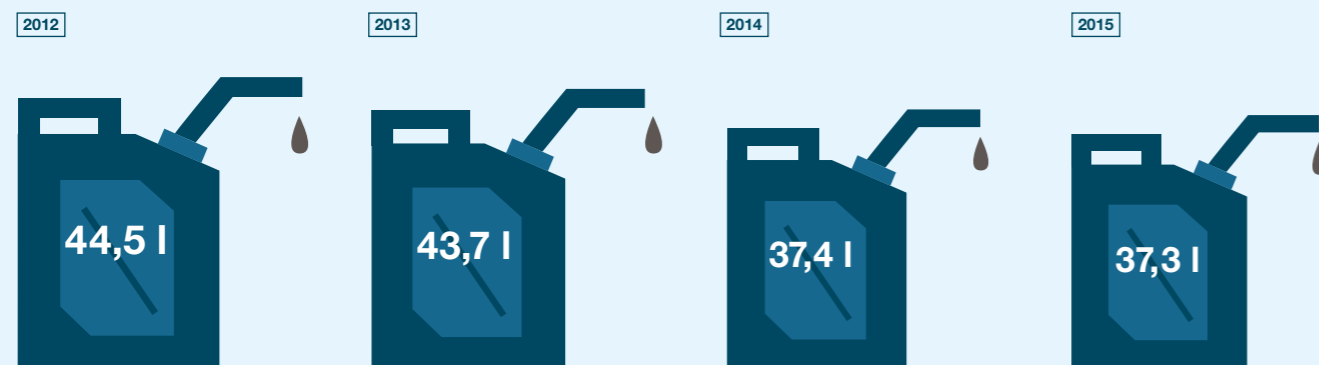
Energie & Emissionen



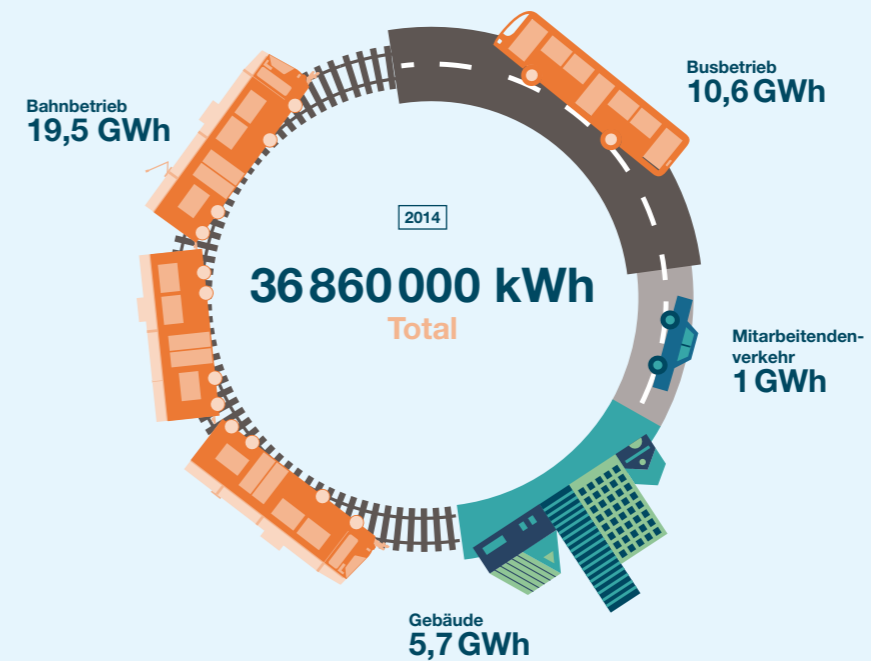
TREIBSTOFFBEDARF
BUSBETRIEB



Diesel pro 100 km



GESAMTENERGIEVERBRAUCH RBS



Strategie und Organisation

Die Vision des RBS

- Maximale Energieeffizienz
- CO₂-Neutralität
- Hundert Prozent erneuerbare Energie (Strom)
- Unfallfreiheit (Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle Mitarbeitende, Bus- und Bahnbetriebsunfälle mit Personenschaden)
- maximale Eigenwirtschaftlichkeit

Die strategischen Handlungsfelder

Der RBS setzt sich für Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr ein. Die Kosten sollen hauptsächlich durch die Nutzerinnen und Nutzer getragen werden. Eine angemessene Grunderschliessung rechtfertigt zudem Beiträge der öffentlichen Hand.

Mit kleinen und raschen Schritten soll der ökologische Fussabdruck des RBS verkleinert werden. Im Fokus stehen dabei die Verringerung des Ressourcenverbrauchs, die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien, die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, die Erhöhung der Recyclingquote und die Senkung der Abfallmenge sowie die Verringerung der Umweltrisiken.

Ziel des RBS ist es, sozial erwünschte Effekte zu ermöglichen und zu fördern beziehungsweise sozial unerwünschte Nebenwirkungen aus seiner Geschäftstätigkeit auf ein Minimum zu beschränken.

2015 – ein Jahr der Konsolidierung

Nach intensivem Bearbeiten des Themas Nachhaltigkeit innerhalb des RBS – Erarbeitung Strategie, Entwicklung Massnahmenplan – war 2015 ein Jahr der Konsolidierung. In allen Abteilungen wurden kleinere und grössere Projekte mit Fokus Nachhaltigkeit angestossen oder umgesetzt. Im Busbetrieb wurden beispielsweise zwei Linienfahrzeuge zu Testzwecken mit LED-Lampen ausgerüstet; leider resultierte aus dem nachgewiesenen Energieminderverbrauch keine Veränderung beim Treibstoffverbrauch. In der Werkstatt Worb wurden die Vorschläge aus der Energieberatung Ende 2014 detailliert geprüft und weiterführende Abklärungen getroffen. Ebenfalls realisiert und vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt werden konnte das Sicherheits-Management-System (SMS). Dieses Instrument zeigt auf, dass der RBS in der Lage ist, Risiken für seinen Betrieb zu erkennen, zu erfassen und zu kontrollieren. Das SMS ist Voraussetzung für die Netzzugangsbewilligung und die Sicherheitsgenehmigung durch das BAV.

Der RegioExpress auf der Fahrt durch den Hambüelwald zwischen Grafenried und Jegenstorf. Zur Sicherheit des Bahnverkehrs hatte der RBS vor zehn Jahren im Einvernehmen mit dem Forstdienst des Kantons Bern alle sturzgefährdeten Tannen neben dem Gleis fällen lassen. In der Zwischenzeit wurden die beidseitigen Sicherheitsstreifen durch einen ökologisch wertvollen und landschaftlich abwechslungsreichen Wald aufgeforstet.



Aktivitäten und Leistungen

Mehr erneuerbare Energie für den RBS

2015 hat der RBS einen wegweisenden Entscheid zum Stromeinkauf getroffen: Neu werden der Traktionsstrom sowie der Strom für die RBS-Werkstatt in Worb nicht mehr in der Grundversorgung bezogen, sondern im freien Markt. Gleichzeitig wurde entschieden, nur noch Strom aus hundert Prozent erneuerbaren Quellen aus der Schweiz zu beziehen, nämlich aus Wasserkraft und – zu einem kleineren Teil – aus Photovoltaik. Ein Drittel davon ist «naturemade star»-zertifiziert und damit besonders umweltfreundlich produziert. Der Bahnbetrieb mit einem Bedarf von gut 19 000 000 Kilowattstunden Traktionsstrom und die Werkstatt Worb sind zwei der grössten Verbraucher beim RBS. Damit ist das Ziel, den gesamten Strombedarf des RBS aus erneuerbaren Quellen zu beziehen, schon zu etwa neunzig Prozent erreicht. Dank attraktivem Strompreis im freien Markt konnten ein Beitrag zur Energiewende geleistet und Kosten eingespart werden.

Gleisüberschreitungen

Das illegale Überqueren der Gleise gefährdet Menschenleben und beeinträchtigt den Betrieb. Das Thema hat den RBS denn auch im 2015 beschäftigt. Nach dem Start der Kampagne 2014 mit kommunikativen und baulichen Massnahmen gegen das gefährliche Gleisüberschreiten wurden weniger Straffälle gezählt und rund sechzig Prozent weniger Personen verzeigt. Ob die effektive Zahl an Überschreitungen auch in diesem Masse rückläufig war, kann nicht belegt werden. Die Dunkelziffer bleibt hoch, und die Anzahl der Kontrollen hat ebenfalls einen direkten Einfluss auf die Zahlen. Der RBS wird dem Thema weiterhin grosse Beachtung schenken.

Ökologisches Handeln

Recyclingstationen

Seit September 2015 stehen insgesamt achtzehn Recyclingstationen an acht verschiedenen Bahnhöfen des RBS. Damit wird ein Beitrag zur Ressourcenschonung geleistet, denn PET-Flaschen, Aludosen und Papier werden nicht einfach entsorgt, sondern wiederverwertet. Diese ersten Recyclingstationen wurden mit einer Anschubfinanzierung durch PET-Recycling Schweiz und der Genossenschaft IGORA, welche das Alu-Recycling in der Schweiz koordiniert und fördert, beschafft. Vorerst wurden sie testweise aufgestellt, um Erfahrungen im Bereich der Logistik, der Reinigung und der Trennquote zu sammeln. Der RBS hat aufgrund der guten Erfahrungen Ende 2015 entschieden, weitere Recyclingstationen aufzustellen. Es ist langfristig das Ziel, alle Bahnhöfe mit mindestens einer Station auszustatten. Pro Monat werden rund drei Container (800 Liter Volumen) mit Alu und acht Container mit PET gesammelt.

Photovoltaikanlage Worb

Nach der Busgarage in Worblaufen im Jahr 2013 wurde im Herbst 2015 auch die Werkstatt Worb zur Stromproduzentin: Auf dem Dach wurde im September und Oktober eine Photovoltaikanlage mit einer Fläche von 1 776 Quadratmeter montiert. Pro Jahr sollen die 1 086 Solarmodule rund 312 000 Kilowattstunden Strom produzieren.

Wirtschaftliches Handeln

Die Zielvorgabe der Besteller – mit einem Prozent weniger Abgeltung das gleiche Angebot wie im Vorjahr bereitzustellen – konnte eingehalten werden. Dies ermöglichte, den Kostendeckungsgrad im Bahnbetrieb von 70 auf 73 Prozent und beim Busbetrieb von 46 auf 48 Prozent zu erhöhen. Bei der Bahninfrastruktur betrug der Kostendeckungsgrad im 2015 erfreuliche 42 Prozent.

In den vergangenen Jahren konnten die zum Werterhalt nötigen Unterhaltsarbeiten und Ersatzinvestitionen in aller Regel wie geplant getätigt werden. Der Netzzustand der Bahnanlagen ist demnach grundsätzlich gut. Geringfügiger Nachholbedarf besteht bei den Unterhaltsfahrzeugen sowie den Niederspannungs- und Telekanlagen. Nicht überraschend hat die tägliche Belastung der Bahninfrastruktur in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Die Züge fahren häufiger und sind aufgrund gesetzlicher Vorgaben sowie dem Einbau von Klimaanlage in den neueren Zügen schwerer geworden. Gemessen am Bruttogewicht der Züge und den gefahrenen Kilometern pro Tag hat sich die Gesamtlast auf den Bahnstrecken des RBS in den letzten 25 Jahren verdoppelt. Der vorausschauende Substanzerhalt bleibt deshalb ein zwingendes Ziel.

Aufgrund der weiterhin wachsenden Nachfrage ist jedoch auch künftig ein gezielter weiterer Netzausbau unabdingbar. Substanzerhalt und Netzausbau sollen auch weiterhin in kombinierter Ausführung vorgenommen werden. Damit werden die Gesamtkosten gesenkt. Die Investitionskosten für Erneuerung und Ausbau betragen im 2015 rund 29 Millionen Franken, die damit verbundene Wertschöpfung fällt in aller Regel im Einzugsgebiet des RBS an.

Die Photovoltaikanlage auf dem Dach der Werkstatt Worboden produziert pro Jahr rund 312 000 Kilowattstunden Strom. Zum Zeitpunkt der Fotoaufnahme im Herbst 2015 waren noch nicht alle der insgesamt 1 086 Solarpanels montiert.



Soziales Handeln

Ersatz Haltestellenanzeiger auf dem Busnetz

2015 hat der RBS, in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL, den Kauf von 33 neuen elektronischen Haltestellenanzeigern für den Busbetrieb veranlasst. Die Monitore geben an den Haltestellen die Echtzeitdaten der Abfahrten bekannt und informieren über aktuelle Ereignisse und Störungen. Die bestehenden Anzeigen, welche über 15-jährig sind, würden in Verbindung mit dem aktuellen Betriebssystem nur noch bis Ende 2016 unterstützt. Zudem erfüllten sie die Auflagen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht. Die neue LED-Anzeige sorgt nun mit einer grösseren Schrift, der neuen orangenen Farbe und dem höheren Kontrast für eine deutlich bessere Lesbarkeit. Zudem verfügen die Anzeiger über eine Vorlesefunktion für sehbehinderte und blinde Personen, eine sogenannte «Text-to-speech-Funktion». Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz hätten die neuen Anzeiger bereits Ende 2013 in Betrieb genommen werden sollen. Aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen kann der RBS – zusammen mit BERNMOBIL – den Gesetzesauftrag nun seit dem ersten Quartal 2016 erfüllen.

Weiterbildung Führungskräfte

Die Personalbefragung 2013 hat ergeben, dass die Feedbackkultur im Unternehmen verbessert werden könnte. Feedback ist hier gemeint als Umgang mit Lob und Kritik gegenüber (unterstellten) Mitarbeitenden und im Sinne einer guten Kommunikationskultur. Die Geschäftsleitung des RBS hat deshalb beschlossen, für sich und sämtliche Vorgesetzten ein Führungsseminar unter externer Begleitung zu diesem Thema zu organisieren. Die eintägigen Anlässe fanden im Herbst 2015 statt und wurden von insgesamt 54 Personen besucht. Die nächste Personalbefragung 2016 wird zeigen, ob das Gelernte auch in der Praxis umgesetzt wird.

Kundendialog

Nach dem erfolgreichen Start im 2014 etablierten sich 2015 der RBS-Blog, die RBS-Facebookseite und das RBS-Twitterkonto. Mit informativen und unterhaltsamen Beiträgen pflegte der RBS den Kundendialog weiterhin. Die Anzahl Kundenrückmeldungen blieb mit insgesamt fast 500 Anfragen stabil auf hohem Niveau und zeigt damit, dass mit diesen Kommunikationskanälen zusätzliche Kundensegmente gut erreicht werden. Mit dem Abschluss der Kundenumfrage zum neuen Rollmaterial auf der Linie S7 im Frühjahr 2015 wurden die Plattformen auch als Anlaufstelle für konstruktive Ideen genutzt. Regelmässig treffen Vorschläge beispielsweise zu Anschlüssen oder zur Infrastruktur (Beispiel Haltestelle Wankdorfbrücke) ein, die helfen, Änderungen anzustossen. Die neuen Kanäle konnten ausserdem in die RBS-Gesamtkommunikation integriert und als Teil des Kommunikationsmixes eingesetzt werden, was unter anderem dabei half, die Medienpräsenz hochzuhalten.

Der Bahnhof Bolligen wurde rundum erneuert: Seit August 2015 verfügt er über einen Migrolino-Shop mit Verkaufsstelle für Libero-Fahrausweise, einen neuen Warteraum und eine öffentliche, selbstreinigende Toilette.



Engagement und Ausblick

Engagement

Der RBS arbeitet in diversen Organisationen mit; das Engagement reicht von der schlichten Bezahlung des Mitgliederbeitrages bis hin zu umfangreichen Vorstandstätigkeiten. Die Mitgliedschaften können folgendermassen unterschieden werden: in branchen- und berufsspezifische Organisationen wie etwa den Verband des öffentlichen Verkehrs, RAILplus, die Interessengemeinschaft der schweizerischen Meterspurbahnen, oder die Vereinigung konzessionierter bernischer Bus-Unternehmungen; hier engagiert sich der RBS für die Weiterentwicklung der Branche und für das Nutzen von Synergien. Andererseits ist der RBS aktiv in Organisationen, welche einem gesamtgesellschaftlichen Zweck dienen. Hier ist unter anderem die Mitgliedschaft in der «Klimaplatform der Wirtschaft der Stadt Bern» und im «Forum Ittigen: KLIMABEWUSST» zu nennen.

In Zusammenarbeit mit «sensability», einem Angebot der Behindertenkonferenz der Stadt und Region Bern, realisierte die Infrastrukturabteilung des RBS 2015 einen «Perspektivenwechsel»: Behinderte Menschen sind auf einen möglichst hindernisfreien öffentlichen Raum angewiesen. Und einzige Möglichkeit für selbstständiges Reisen bildet oft der öffentliche Verkehr. Wie es sich anfühlt, mit einer Sehbehinderung durch das Gedränge im Bahnhof Bern zu gehen, einen Fahrausweis zu lösen oder mit dem Rollstuhl den Tiefbahnhof und den Zug nach Solothurn zu erreichen, erfuhren die Teilnehmer in einem halbtägigen Seminar. Die wertvollen Erfahrungen werden die Bauverantwortlichen in der Planung von Infrastrukturprojekten begleiten.

Der RBS beteiligte sich 2015 zum vierten Mal an der Aktion «Bike to Work». Sechzehn Mitarbeitende legten in einem Monat über viertausend Kilometer Arbeitsweg mit dem Velo zurück. Die Zahl der Teams hat sich gegenüber dem Vorjahr um über die Hälfte reduziert. Mit mehr «Werbung» und flankierenden Aktionen sollen künftig wieder mehr Mitarbeitende zur Teilnahme motiviert werden.

Ausblick

Energieeffizienz

Das kantonalbernerische Energiegesetz sieht vor, dass Unternehmen im Kanton Bern, welche einen jährlichen Wärmebedarf von mehr als fünf Gigawattstunden oder einen Elektrizitätsverbrauch von mehr als 0,5 Gigawattstunden aufweisen, ihre Energieeffizienz steigern müssen. Von dieser Regelung ist auch der RBS betroffen. Deshalb hat sich der RBS zum Ziel gesetzt, das Thema Energieeffizienz genau zu analysieren sowie Ziele und Massnahmen zu formulieren.

Teilerneuerung Busflotte

Ende 2016 steht wieder eine Ausschreibung zur Busbeschaffung an. Zusammen mit dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung will der RBS sechzehn Gelenkbusse anschaffen. Ein zentraler Aspekt in der Ausschreibung wird die Antriebstechnologie sein. Eine Umstellung auf Gas- oder Elektrobusse kommt insbesondere wegen der fehlenden Infrastruktur zurzeit nicht infrage. Hingegen muss geklärt werden, ob die Hybridtechnologie, in Kombination mit einem Dieselmotor, welcher die Euro-6-Norm erfüllt, Vorteile bringen würde.

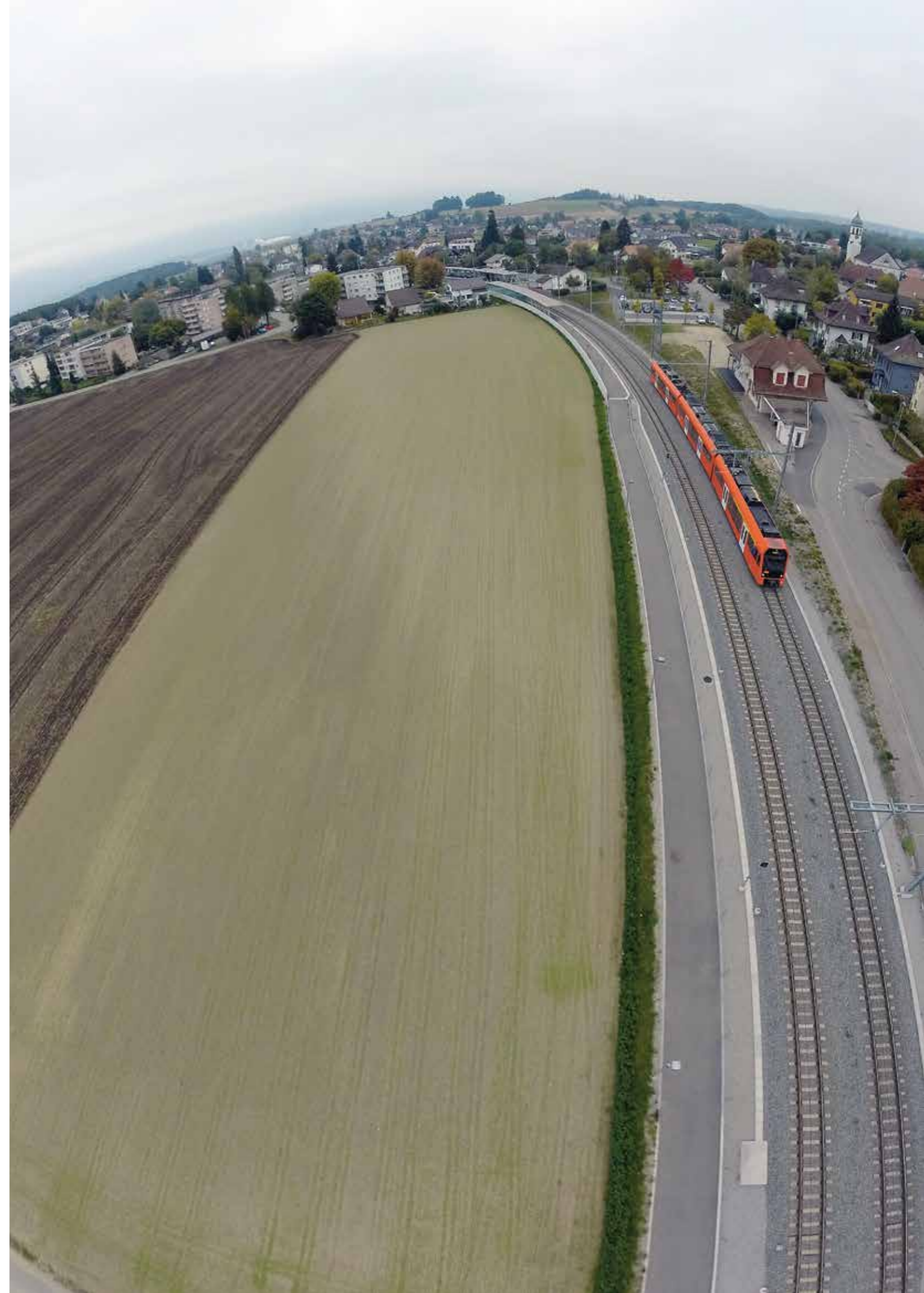
Betriebliche Gesundheitsförderung beim Busbetrieb

Beim Busbetrieb wird das Thema Gesundheit der Mitarbeitenden seit längerem systematisch angegangen. Die Säulen Arbeits- und Gesundheitsschutz, betriebliche Gesundheitsförderung sowie das Case Management stellen eine möglichst umfassende Vorgehensweise sicher. Alle drei Säulen sind getragen von der Unternehmenskultur. Im Rahmen der «Gesundheitszirkel» (regelmässig stattfindende Workshops), in welchen sowohl Unternehmensleitung wie auch Mitarbeitende eingebunden sind, wird diskutiert, wo der Betrieb einen konkreten Beitrag zugunsten der Gesundheit der Mitarbeitenden leisten kann. Ein Resultat davon ist die Einführung eines Gesundheitscoaches. Dieser berät neue Mitarbeitende in der Einführungsphase zu gesundheitlichen Risiken und Möglichkeiten der Prävention. Beim bestehenden Personal geht es um persönliche Gesundheitsziele, welche formuliert werden. Der Betrieb hilft auf verschiedenen Ebenen, wo nötig auch finanziell, die Ziele zu erreichen. Mittelfristig soll die betriebliche Gesundheitsförderung auch in anderen Abteilungen des RBS eingeführt werden.

Jubiläum 100 Jahre Bahnverbindung Solothurn–Bern

Am 9. April 2016 wird die Bahnverbindung Solothurn–Bern 100-jährig. Neben einem grossen Volksfest am 27. August in Solothurn, Bern und Jegenstorf blickt der RBS aus diesem Anlass zurück in die Geschichte und voraus in die Zukunft. Dafür werden eine Broschüre aufgelegt und eine eigene Webseite – hundertjahre.ch – aufgeschaltet, über welche die Bevölkerung und weitere Interessierte auf die Entwicklung ihrer Region zurückblicken und ihre eigenen Geschichten und Bilder zur Veröffentlichung einschicken können. Im Zuge dieses Rückblickes erweitert der RBS seine Social-Media-Aktivitäten um ein Konto auf dem Foto- und Videodienst Instagram. Die Geschichten auf hundertjahre.ch sind ausserdem per E-Mail und WhatsApp abonnierbar.

Die neue Doppelspur mit neuem Bahnhof in Biberist war das letzte erforderliche Puzzleteil für den Viertelstundentakt während den Spitzenzeiten zwischen den beiden Kantonshauptstädten.



Finanzbericht

Lagebericht

Finanzieller Geschäftsverlauf

Dank Mehrerträgen beim Verkehr und einer markanten Zunahme der Leistungen für Dritte hat der RBS ein erfreuliches Rechnungsergebnis von 1,74 Millionen Franken erreicht. Auch die übrigen Erträge haben (unter Berücksichtigung des ausserordentlichen Ertrags aus einem Landverkauf im Jahr 2014) gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Auf der Kostenseite konnte der RBS von den günstigen Dieselpreisen profitieren, und beim Materialeinkauf wirkte sich der starke Franken positiv aus. Die Unterhaltskosten (Leistungen durch Dritte) für das Rollmaterial und die Infrastrukturausrichtungen haben hingegen zugenommen, und es mussten vermehrt externe Fachspezialisten beigezogen werden, was zusätzlich kostensteigernd wirkte. Die regen Bau- beziehungsweise Investitionstätigkeiten der letzten Jahre bewirkten höhere Abschreibungen; diese wurden durch die öffentliche Hand abgegolten.

Die flüssigen Mittel haben gegenüber dem Vorjahr substantiell abgenommen, weil ein Darlehen über zehn Millionen Franken zurückbezahlt wurde. Verschiedene Geldinstitute haben dem RBS im ersten Quartal 2015 auf den Guthabekonti Maximalbeträge vorgegeben, bei deren Überschreitung ein Negativzins belastet wurde beziehungsweise wird. Das Liquiditätsmanagement hat folglich auch beim RBS an Bedeutung gewonnen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten unter anderem das RBS-Kontokorrent-Konto bei den SBB, auf welchem bedeutend mehr Bargeld angelegt war als im Vorjahr. Dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung wurde ein zusätzliches Darlehen gewährt.

2016 sind im Gegensatz zu 2015 keine kurzfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten zu tilgen. Die passiven Rechnungsabgrenzungen gingen zurück, weil Abgrenzungen für Abonnemente aufgelöst werden mussten. Diese Abgrenzungen werden monatlich aufgrund der Verkäufe berechnet und gebildet oder aufgelöst. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand umfassen bedingt rückzahlbare Darlehen für Infrastrukturprojekte, die gegenüber dem Vorjahr um rund 19 Millionen Franken zugenommen haben, und (unverzinsliche) rückzahlbare Darlehen, die um fünf Millionen Franken amortisiert wurden. Die gesetzlichen Gewinnreserven haben sich um den Vorjahresgewinn von 1,5 Millionen Franken erhöht. Der Eigenkapitalanteil beträgt 15,6 Prozent; das sind 0,2 Prozent mehr als im Vorjahr.

Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Der Personalbestand hat im Jahresdurchschnitt auf 420 Vollzeitstellen zugenommen (2014: 410 Vollzeitstellen). Sowohl beim Fahrpersonal wie auch bei den Bauingenieuren konnten zusätzliche, dringend benötigte Mitarbeitende rekrutiert werden.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Wie in den Vorjahren haben die Geschäftsleitung und anschliessend der Verwaltungsrat den umfassenden Risikokatalog überprüft und ergänzt, die Risikobeurteilung hinterfragt und wo notwendig angepasst sowie notwendige Massnahmen definiert und ergriffen. Damit sollen insbesondere auch mögliche Gefahren für die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage frühzeitig erkannt werden. Je nach Risikostrategie werden entsprechende Vorkehrungen getroffen und die Massnahmen systematisch dokumentiert.

Im vierten Quartal 2015 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Sonderprüfung der Rechnungslegung 2014 beim RBS durchgeführt. Die Revision des BAV schätzt die Finanz- und Geschäftsprozesse des RBS als anspruchsvoll ein. Aus den durchgeführten Prüfungshandlungen resultierten keine systematischen Mängel. Insgesamt beurteilt das BAV die überprüften Prozesse als angemessen.

Die RBS-Werkstatt in Worb wird neu für BERNMOBIL die grossen Instandhaltungsarbeiten und grössere Reparaturen bei Unfallschäden an den Combino-Trams ausführen. Im Gegenzug lagert der RBS das Bearbeiten der Radsätze und die Aussenwä-sche an den blauen Trams an BERNMOBIL aus. Mit dieser Kooperation können Synergien genutzt und teure Investitionen vermieden werden.



Bestell- und Auftragslage

Mit den Bestellern (BAV, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern sowie Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn) wurden im Sommer 2015 die Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr (RPV) und den Ortsverkehr für die Jahre 2016 und 2017 vereinbart. Die Vorgaben zur Reduktion der Abgeltungen der öffentlichen Hand wurden dabei übertroffen.

Gemäss den Vorgaben des BAV wurden für die Jahre 2017–2020 Offerten mit Investitionsplänen für die Sparte Infrastruktur unterbreitet. Der RBS kann in diesen vier Jahren für 153 Millionen Franken seine Infrastruktur erneuern und für zusätzliche vierzig Millionen Franken sogenannte Optionen für weitere Projekte anmelden, sofern sie in dieser Zeitspanne eine Baugenehmigung erhalten und somit ausführungsfähig werden.

Mit BERNMOBIL konnte Ende 2014 eine Zusammenarbeitsvereinbarung für den künftigen Tramunterhalt unterzeichnet werden. Die entsprechenden Prozesse wurden 2015 gemeinsam abgeklärt und erfasst; somit kann 2016 ein erstes Projekt umgesetzt werden.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Der RBS als konzessioniertes Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber verfolgt keine eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Er beobachtet das Marktgeschehen und die Entwicklungen und Trends der Branche jedoch sorgfältig und übernimmt technisch oder organisatorisch und betrieblich ausgereifte Konzepte und Anwendungen, soweit diese sinnvoll und finanzierbar sind, und passt sie, falls erforderlich, auf seine Bedürfnisse an.

Aussergewöhnliche Ereignisse

2014 hatte der RBS ein Grundstück als Bauland veräussert, auf dem 2015 Bodenverunreinigungen entdeckt wurden. Diese Altlasten konnten zwischenzeitlich entfernt werden; die Sanierungskosten von rund 50 000 Franken wurden der Rechnung 2015 belastet.

Zukunftsaussichten

Der RBS beurteilt seine Zukunftsaussichten positiv. Die Nachfrage sowohl im Bahn- als im Busbereich steigt kontinuierlich. Massnahmen zur Beseitigung der bestehenden Kapazitätsengpässe sind in Vorbereitung: Verschiedene bedeutende Investitionsprojekte (z.B. Doppelspur Zollikofen–Moosseedorf; Baubewilligung Anfang 2016 erhalten) können in den nächsten Jahren realisiert werden, und die Besteller haben ihr grundsätzliches Einverständnis zur Beschaffung von neuem Rollmaterial für die Linie S7 gegeben.

Im Dezember 2015 wurde zudem die Finanzierungsvereinbarung BIF für das Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS (ABB) mit dem Kanton Bern und dem BAV unterzeichnet. Damit konnte ein weiterer Meilenstein dieses Grossprojektes erreicht werden. Sowohl beim Bund wie beim Kanton Bern muss diese Finanzierung noch durch die Parlamente genehmigt werden. Ein ausführlicher Bericht zum Projekt ABB befindet sich auf Seite 16.

Für die Ausbauschritte STEP 2025 wird das BAV im ersten Halbjahr 2016 sogenannte Umsetzungsvereinbarungen abschliessen. Beim RBS betrifft dies die nötigen Doppelspuren und ein Wendegleis zur Verlängerung der S8 bis nach Bätterkinden. Die entsprechenden Kredite wurden den Infrastrukturbetreibern zugeteilt. Unter Federführung des BAV wurde zusammen mit dem Kanton Bern der Ausbauschritt STEP 2030 definiert und (volks-)wirtschaftlich begründet. Diese Projektbeschreibungen sind beim BAV seit Anfang 2016 in Prüfung.

Das neue Buskonzept für den Raum Lyss, Messen und Solothurn wurde in der Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden grösstenteils gutgeheissen und soll voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel Ende 2017 umgesetzt werden. Damit erhält die Bevölkerung des Einzugsgebietes ein besseres Busangebot, dies bei gleichzeitig produktiverem Einsatz der Betriebsmittel.

Mit einem Projektpartner und der Gemeinde Ittigen wurde 2015 die weitere Entwicklung des Entwicklungsschwerpunkts Worblaufen Ost (weitgehend auf RBS-eigenen Grundstücken) bestimmt. Diese Planung soll im zweiten Halbjahr 2016 mit einem Workshopverfahren mit externen Partnern (Architekten, Fachplaner) weiter konkretisiert werden.

Die Strecke Moosseedorf–Zollikofen ist der letzte Einspurabschnitt zwischen Jegenstorf und Bern. Täglich kommt es vor diesem Nadelöhr durch das Abwarten auf Gegenzüge zu Verspätungen. Mit dem Bau der neuen Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen wird ein grosser Engpass auf dem RBS-Streckennetz eliminiert und die Betriebsstabilität erhöht. Dank der Trennung von Schiene und Strasse wird ausserdem die Verkehrssicherheit erhöht. Kernstück des Ausbaus ist eine 75 Meter lange Unterführung unter dem SBB-Trasse zwischen Bern und Biel (im Bildhintergrund).



Erfolgsrechnung

Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	Erläuterung	2015	2014
Verkehrsertrag		42 260	41 421
Abgeltung	(1)	40 359	39 749
Leistungen für Dritte	(2)	8 997	8 406
Andere betriebliche Erträge	(3)	7 669	8 165
Eigenleistungen		4 047	4 616
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		103 332	102 357
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		2 446	3 157
Personalaufwand	(4) (5)	45 027	46 176
Betriebsleistungen Dritter		4 075	3 788
Energie		4 988	5 275
Andere betriebliche Aufwendungen	(6)	14 897	13 993
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(7)	1 905	1 319
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(8)	26 103	24 781
Total Betriebsaufwand		99 442	98 489
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		3 890	3 868
Finanzaufwand	(9)	2 286	2 411
Finanzertrag	(10)	100	76
Finanzergebnis		-2 186	-2 335
Ordentliches Ergebnis		1 704	1 533
Gewinn vor Ertragssteuern		1 704	1 533
Direkte Steuern / Ertragssteuern (bzw. Rückerstattung)		-36	49
Jahresgewinn		1 740	1 485

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2015	31.12.2014
Flüssige Mittel	(11)	30 062	38 925
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(12)	10 502	4 804
Übrige kurzfristige Forderungen	(13)	34	22
Vorräte	(14)	4 022	4 102
Aktive Rechnungsabgrenzungen		604	341
Total Umlaufvermögen		45 225	48 194
Finanzanlagen	(15)	5 248	3 024
Sachanlagen	(16) (17) (25)	452 958	447 579
Total Anlagevermögen		458 206	450 603
Total Aktiven		503 431	498 797
Passiven in TCHF			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		10 301	9 537
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(18)	0	10 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(19)	4 782	4 627
Passive Rechnungsabgrenzungen	(20)	11 863	12 608
Kurzfristige Rückstellungen	(21)	3 288	3 731
Total kurzfristiges Fremdkapital		30 234	40 503
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(22)	110 000	110 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	283 247	269 656
Langfristige Rückstellungen	(21)	1 259	1 686
Total langfristiges Fremdkapital		394 506	381 342
Total Fremdkapital		424 740	421 845
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(24)	40 099	38 580
Freiwillige Gewinnreserven		10 978	11 012
Eigene Aktien		-13	-12
Bilanzgewinn		1 740	1 485
Total Eigenkapital		78 691	76 951
Total Passiven		503 431	498 797

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2015	2014
Jahresgewinn	1 740	1 485
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	26 103	24 781
Veränderungen Rückstellungen	-870	384
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-2	-783
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	1 905	1 319
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	54	-27
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 153	-2 153
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	26 777	25 006
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-5 699	355
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	-13	2 135
Veränderung Vorräte	80	-77
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	-263	106
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	764	-3 637
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	155	17
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-745	-463
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	21 056	23 442
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-34 214	-35 731
Beiträge Dritter für Sachanlagen	827	721
Veräusserung von Sachanlagen	2	811
Investitionen in Finanzanlagen	-2 249	0
Veräusserung von Finanzanlagen	25	0
Teilrückzahlung Finanzanlagen	0	190
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-35 609	-34 010
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	18 133	17 660
Aufnahme verzinsliches Darlehen	0	5 000
Amortisation verzinsliches Darlehen	-10 000	0
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 444	-2 444
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	5 689	20 216
Veränderung flüssige Mittel	-8 863	9 649
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	38 925	29 276
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	30 062	38 925
Veränderung flüssige Mittel	-8 863	9 649

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche ¹ Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 14	22 400	3 488	38 580	11 012	-12	75 466	7 623
Jahresgewinn 2014	0	0	1 519	-34	0	1 485	1 519
Eigenkapital per 31. 12. 14	22 400	3 488	40 099	10 978	-12	76 951	9 142
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	-	-1	0	-
Jahresgewinn 2015	0	0	1 825	-85	0	1 740	1 825
Eigenkapital per 31. 12. 15	22 400	3 488	41 924	10 893	-13	78 691	10 967

¹ Siehe auch Seite 56, Ziffer 24.

² Siehe auch Seite 58.

Gesamtbetrag der nicht ausschüttbaren gesetzlichen Kapital- und Gewinnreserven in TCHF:

31. 12. 2015: 43 599

31. 12. 2014: 42 079

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.-

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

Die Rechnungslegung des RBS erfolgt in Übereinstimmung mit den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Es wird das gesamte Regelwerk von Swiss GAAP FER angewandt.

Gleichzeitig entspricht die vorliegende Jahresrechnung den Bestimmungen des Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (32. Titel des Obligationenrechts) sowie des Eisenbahngesetzes (EBG), der Abgeltungsverordnung (ARPV) und der «Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen» (RKV).

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 53 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 RBS 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

Allgemeines

Die Bewertungsgrundsätze orientieren sich grundsätzlich an historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten als Bewertungsgrundlage. Es gilt der Grundsatz der Einzelbewertung von Aktiven und Passiven. In Bezug auf die wichtigsten Bilanzpositionen bedeutet dies Folgendes:

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel enthalten Kassabestände, Sichtguthaben bei Postfinance und Banken 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 Verschleissteile 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.

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen betreffen bezahlte immaterielle Werte (GIS, EDV-Software und Lizenzen), welche linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer (maximal zehn 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-, Jahresabonnemente und Mehrfahrtenkarten erfasst, jedoch keine Einzelbillette und Tageskarten.

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 handelt 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 Gesetzes-

artikel mit zwei Kreisschreiben präzisiert. 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.

Vorgesehene Nutzungsdauer	Jahre
Schutzbauten, Tunnels, Brücken, Perrons, Strassen etc.	50–67
Oberbau	33
Gebäude	50
Feste Einrichtungen	10–20
Antriebs- und Stromversorgungsanlagen	14–25
Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen	10–20
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.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Abgeltung in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus	24 649	24 629
Infrastruktur Bahn ¹	15 710	15 120
Total Abgeltung	40 359	39 749

¹ Für Abschreibungen der Anlagenzugänge (siehe auch Ziffer 8).

2 Leistungen für Dritte in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Leistungen für BSU	855	828
Leistungen für Dritte ¹	8 141	7 578
Total Leistungen für Dritte	8 997	8 406

¹ Werkstattleistungen für Dritte.

3 Andere betriebliche Erträge in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Pacht und Mieten	3 559	3 533
Trassenerlös aus Netzzugang	1 106	1 025
Vergütungen und Versicherungsleistungen	123	42
Gewinne aus Anlagenabgängen ¹	2	783
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 879	2 782
Total andere betriebliche Erträge	7 669	8 165

¹ 2014: vor allem Gewinn aus Landverkauf in Bolligen.

4 Personalaufwand in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Gehälter und Löhne	33 798	33 221
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 688	4 726
Personalversicherungen	7 208	7 146
Einzahlung in Wertschwankungsreserven des Vorsorgewerkes	0	1 800
Leistungen der Personalversicherungen	-964	-940
Personalmiete	297	222
Total Personalaufwand	45 027	46 176

5 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Der Deckungsgrad beträgt 111 Prozent.

	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26 ¹	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
	31.12.2015	31.12.2015 ²	31.12.2014	2015	2014 ³
Sammelstiftung Symova	-	-	-	3 539	3 539

¹ Bis zu einem Deckungsgrad von 113,2 Prozent werden Wertschwankungsreserven gebildet. Erst nach Überschreiten dieses Zielwerts besteht eine Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26.

² Das Vorsorgewerk konnte auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert werden. Es besteht aber nur eine ungenügende Wertschwankungsreserve.

³ Inklusive Einlage in Wertschwankungsreserve.

6 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 771	1 726
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 222	3 000
Allgemeiner Aufwand ¹	1 867	1 504
Versicherungen und Schadenersatz	825	771
Marketing	413	487
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	252	237
Pacht und Miete	489	538
Unterhalt und Kleinanschaffungen	6 059	5 730
Total andere betriebliche Aufwendungen	14 897	13 993

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

7 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
NAI Sparte Infrastruktur ¹	977	714
NAI übrige Sparten ²	928	604
Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	1 905	1 319

¹ Vorstudien für Infrastruktur-Projekte (Bahnhof Ittigen, STEP AS 2030).

² Umbau Bahnhof Bolligen.

8 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Abschreibungen Sparte Infrastruktur ¹	9 242	8 403
Abschreibungen übrige Sparten	16 861	16 378
Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	26 103	24 781

¹ Anlagenzugänge (siehe Ziffer 17).

9 Finanzaufwand in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Zinsaufwand und Finanzierungskosten ¹	2 286	2 411
Total Finanzaufwand	2 286	2 411

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

10 Finanzertrag in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Dividenden	37	3
Zinserträge Darlehen	51	49
Zinserträge flüssige Mittel	11	24
Total Finanzertrag	100	76

11 Flüssige Mittel in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	266	305
Postfinance		
frei verfügbare Mittel	3 873	2 337
zweckgebundene Mittel ¹	4 793	8 765
Banken		
frei verfügbare Mittel	7 427	18 063
zweckgebundene Mittel ¹	13 704	9 453
Total flüssige Mittel	30 062	38 925

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

12 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	7 240	3 892
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	3 263	912
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10 502	4 804

¹ Infrastrukturbenützungsentgelt von BERNMOBIL, letzte Tranche Infrastruktur-Darlehen des Kantons Bern.

13 Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	4	3
Forderungen gegenüber Mitarbeitenden	4	0
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MWST, Verrechnungssteuer)	26	19
Total übrige kurzfristige Forderungen	34	22

14 Vorräte in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Material Schienenfahrzeuge	7 430	7 420
Übriges Material Bahn und Bus	1 598	1 572
Wertberichtigung ¹	-5 036	-4 964
Angefangene Arbeiten	30	73
Total Vorräte	4 022	4 102

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

15 Finanzanlagen in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Beteiligung an Bahn + Bus Beratung AG 3B ¹	0	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen ²	388	369
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU ³	4 860	2 630
Total Finanzanlagen	5 248	3 024

¹ 25 Prozent an Kapital und Stimmen. Beteiligung im Dezember 2015 veräussert.

² Beteiligung an Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG (15 % an Kapital und Stimmen), Beteiligung an Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG (11 % an Kapital und Stimmen).

³ Darlehen gemäss vertraglicher Vereinbarung.

16 Sachanlagen in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen Sparte Infrastruktur	417 795	396 369
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	31 525	27 017
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-229 845	-221 094
Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur	219 475	202 292
Sachanlagen übrige Sparten	467 029	463 364
Anlagen im Bau übrige Sparten	1 730	869
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparten	-235 276	-218 946
Buchwert Sachanlagen übrige Sparten	233 482	245 288
Total Sachanlagen	452 958	447 579

Grössere Anlagenzugänge in der Sparte Infrastruktur wie Ausbau Biberist, Wendeschleife Siloah, Perronanlage Bätterkinden, neue Fernsteuerung und so weiter.

17 **Sachanlagen in TCHF**

	Grundstücke und Bauten	Fahrwege	Antriebs-, Sicherungs-, Telekomanlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen ²	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswert 2014							
Stand 1. 1. 2014	138 755	200 095	118 664	352 751	24 728	24 060	859 053
Zugänge 2014	0	0	0	251	0	35 480	35 731
Abgänge 2014	-22	-663	0	-5 186	-177	-1 319	-7 366
Umgliederungen 2014	2 946	9 743	4 384	11 940	1 523	-30 536	0
Investitionsbeiträge 2014	0	0	0	0	0	201	201
Stand 31. 12. 2014	141 679	209 175	123 048	359 757	26 074	27 887	887 619
Kumulierte Wertberichtigung 2014							
Stand 1. 1. 2014	57 880	91 551	87 841	167 544	15 569	0	420 386
Zugänge 2014	2 821	3 362	3 653	13 191	1 753	0	24 781
Abgänge 2014	-22	-663	0	-5 186	-177	0	-6 048
Umgliederungen 2014	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge 2014	293	629	0	0	0	0	922
Stand 31. 12. 2014	60 972	94 880	91 494	175 549	17 145	0	440 040
Nettobuchwert 2014							
Nettobuchwert 1. 1. 2014	80 875	108 544	30 823	185 207	9 159	24 060	438 668
Nettobuchwert 31. 12. 2014	80 707	114 296	31 554	184 207	8 930	27 887	447 579

Anschaffungswert 2015

Stand 1. 1. 2015	141 679	209 175	123 048	359 757	26 074	27 887	887 619
Zugänge 2015	0	0	0	175	0	34 039	34 214
Abgänge 2015	-11	-1 361	-542	-118	-511	-1 905	-4 448
Umgliederungen 2015	7 513	7 145	9 435	2 607	759	-27 459	0
Investitionsbeiträge 2015	0	0	0	0	0	693	693
Stand 31. 12. 2015	149 181	214 959	131 941	362 421	26 322	33 254	918 079
Kumulierte Wertberichtigung 2015							
Stand 1. 1. 2015	60 972	94 880	91 494	175 549	17 145	0	440 040
Zugänge 2015	3 073	2 378	5 183	13 687	1 782	0	26 103
Abgänge 2015	-11	-1 361	-542	-118	-511	0	-2 542
Umgliederungen 2015	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge 2015	349	1 171	0	0	0	0	1 520
Stand 31. 12. 2015	64 383	97 067	96 135	189 119	18 416	0	465 121
Nettobuchwert 2015							
Nettobuchwert 1. 1. 2015	80 707	114 296	31 554	184 207	8 930	27 887	447 579
Nettobuchwert 31. 12. 2015	84 798	117 892	35 806	173 302	7 906	33 254	452 958

¹ Nettobuchwert der Schienenfahrzeuge TCHF 155 089.

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 12 484.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (SW-Programme) für TCHF 574 bei Zugängen 2015 von TCHF 115 und Abgängen von TCHF 170.

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

18 **Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF**

	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Rückzahlung Darlehen ZKB April 2015	0	10 000
Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	0	10 000

19 **Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF**

	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand		
Anteil Bund	2 098	2 153
Anteil Kanton Bern	2 039	2 039
Anteil Kanton Solothurn	405	405
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	29	18
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	211	12
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	4 782	4 627

20 **Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF**

	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	10 130	10 970
Marchzinsen Darlehen mit unterjähriger Fälligkeit	1 106	1 226
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	627	412
Total passive Rechnungsabgrenzungen	11 863	12 608

21 **Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF**

	Deckungskapital Rentenzuschüsse für			Total
	Übrige ¹	Pensionierte ²	Personalgut- haben ³	
Buchwert am 1. 1. 2014	0	1 027	4 005	5 032
davon kurzfristig	0	159	3 355	3 515
davon langfristig	0	868	650	1 518
Bildung	604	0	7	611
Verwendung	0	98	129	227
Buchwert am 31. 12. 2014	604	929	3 883	5 417
Buchwert am 1. 1. 2015	604	929	3 883	5 417
davon kurzfristig	276	151	3 303	3 731
davon langfristig	328	778	580	1 686
Bildung	0	0	0	0
Verwendung	399	151	320	869
Buchwert am 31. 12. 2015	205	778	3 563	4 547
davon kurzfristig	103	126	3 060	3 288
davon langfristig	103	652	504	1 259

¹ Rückstellung für ein Dieseltermingeschäft für die Jahr 2015–2017.

² Die notwendige Höhe der Rückstellung wird jährlich durch einen Versicherungsexperten berechnet.

³ Rückstellungen für nicht bezogene Ferien, Ruhetage, Überzeiten und Dienstaltersgeschenke.

22 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Fälligkeiten innerhalb von einem bis fünf Jahren	30 000	20 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	80 000	90 000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	110 000	110 000

Siehe auch Seite 58.

23 Übrige langfristige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Bedingt rückzahlbar		
Anteil Bund ¹	116 170	105 878
Anteil Kanton Bern ¹	109 268	102 167
Anteil Kanton Solothurn ¹	18 704	17 673
Rückzahlbar		
Anteil Bund ²	18 121	20 510
Anteil Kanton Bern ²	17 202	19 240
Anteil Kanton Solothurn ²	3 782	4 187
Total übrige langfristige Verbindlichkeiten	283 247	269 656

¹ Darlehen von Bund und Kantonen für verschiedene Infrastruktur-Investitionen gemäss Art. 56 EBG.

² Rückzahlung der vorwiegend für Rollmaterial gewährten Darlehen der öffentlichen Hand über vorgesehene Nutzungsdauer, kurzfristiger Anteil unter übrige kurzfristige Verbindlichkeiten, Ziffer 19.

24 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	-5 238	-4 713
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	13 651	11 941
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	729	394
Abschreibungsreserve	21 903	21 903
Reserve aus Restatement	9 053	9 053
Total gesetzliche Gewinnreserven ¹	40 099	38 580

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2015.

25 Investitionsrechnung Infrastruktur 2015 in TCHF gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

Kosten (Leistungen) vom 1.1.–31.12.2015

	Fremd- leistungen	Eigen- leistungen	Total	Erfolgs- rechnung	Anlagen- rechnung	Anlagen im Bau	Total
Ausbau Bahnhof Bern RBS	4 800	139	4 940	–	–	4 940	4 940
Doppelspur ¹	1 546	46	1 593	–	–	1 593	1 593
Stationsausbauten	2 249	271	2 520	752	4 483	-2 715	2 520
Totalum- und Kunstbauten	11 586	1 478	13 064	1 557	11 518	-11	13 064
Neues Leitsystem ²	3 761	221	3 982	–	4 920	-938	3 982
Mobilien ³	2 492	206	2 698	191	867	1 640	2 698
Total	26 435	2 361	28 796	2 500	21 788	4 507	28 796

¹ Doppelspur Moosseedorf–Zollikofen.

² inklusive neue Fernsteuerung.

³ inklusive Dienstfahrzeuge.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

gemäss Artikel 959c 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 die Finanzierung der dafür erforderlichen Massnahmen.

Libero-Tarifverbund: Mit verschiedenen anderen Transportunternehmen bildet der RBS die einfache Gesellschaft Integraler Tarifverbund Bern-Solothurn-Biel-Berner Jura (Libero-Tarifverbund). Diese verfolgt den Zweck, innerhalb des Verbundgebiets dem Fahrgast die freie Wahl der Verkehrsmittel mit einem einheitlichen und transparenten Tarifsysteem zu ermöglichen.

Nachtliniengesellschaft NLG: Gemeinsam mit neun weiteren Transportunternehmungen bildet der RBS die Nachtliniengesellschaft. Diese bezweckt die Koordination öffentlicher Verkehrslinien mit Bussen ab Mitternacht in der Region Bern, Solothurn, Biel, Thun und Berner Oberland 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 Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31.12.2015 insgesamt sechs Transportunternehmungen angeschlossen.

Versicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	154 112	152 515
Fahrzeuge (Mobiliar)	416 269	413 816
Übriges (Mobiliar)	169 570	159 317

Haftpflichtversicherung in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
VVST und Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
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
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2013–2038, Zinssatz 1,67 %, ZKB	30 000	30 000
2013–2026, Zinssatz 1,78 %, Basler Leben AG	20 000	20 000
2013–2023, Zinssatz 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2014–2019, Zinssatz 0,60 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	5 000	5 000
Total Kassascheine (Privatplatzierungen)	110 000	120 000

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2015	31.12.2014
Entwicklungsvertrag Lebenszyklusverlängerung ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit bis 2020, restlicher Gesamtbetrag (Festpreis) über Laufzeit	9 686	11 086
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2020 für maximal 20 Jahre, indexiert	3 059	3 059
Mietvertrag Depot Worblaufen, mit Swiss Life Funds AG, Laufzeit bis 2072. Es findet kein Zahlungsfluss statt, da Verrechnung mit gleich hohem Baurechtszins	19 950	20 300
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation Switzerland AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 729	1 894
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit bis Dezember 2023 beziehungsweise 2025	3 424	3 785
Kontrakt für Dieseltreibstoff für die Periode 2015–2017	1 189	1 765

Eigene Aktien in TCHF	31.12.2015		31.12.2014	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	296	10	279	9
Inhaberaktien à CHF 300	65	3	65	3

Im Berichtsjahr wurden 17 eigene Aktien zum Preis von CHF 10 gekauft.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Buchwerte der ausgewiesenen Aktiven oder Verbindlichkeiten haben oder an dieser Stelle offengelegt werden müssen.

Die Jahresrechnung wurde am 28. April 2016 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2015	2014
Renate Amstutz, Vizepräsidentin	6 700	8 300
Kurt Fluri, Präsident	11 600	11 600
Dr. Andreas Flury	7 800	7 400
Beat Giauque	6 200	6 600
Marius Grossrieder	7 400	7 000
Ursula Meichle	6 200	7 400
Theres Roder (bis Generalversammlung 2014)	-	4 100
Dr. Severin Rangosch (ab 13.5.2015)	4 000	-
Hans Schatzmann	6 600	6 600
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	56 500	59 000

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2015	2014
Revisionsdienstleistungen	36 100	35 500
Andere Dienstleistungen	0	0
Total Honorar der Revisionsstelle	36 100	35 500

Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

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 29.3.2016 genehmigt.

Änderung in der Stetigkeit der Darstellung

Durch die erstmalige Anwendung der neuen Bestimmungen des Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (32. Titel des Obligationenrechts) wurde die Darstellung und Gliederung der Jahresrechnung wo erforderlich angepasst. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend der neuen Form eingesetzt.

Verwendung des Bilanzgewinnes in TCHF	2015	2014
Bilanzgewinn	1 740	1 485
Zuweisung/Entnahme an/aus Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	-672	526
Zuweisung an Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-438	-1 709
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-715	-335
Entnahme aus Reserve nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	85	34

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 44 bis 59) für das am 31. Dezember 2015 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 2015 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 die Verwendung des Bilanzgewinnes (Seite 59) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 31. März 2016

GFELLER + PARTNER AG

André Jordi
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Christoph Andenmatten
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Impressum

Herausgeberin

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Redaktion und Gestaltung

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Bilder

«Der RBS aus der Vogelperspektive»
Reto Fivian, Boll

Druck

Mastra Druck AG, Urtenen-Schönbühl
www.mastra.ch

© Copyright RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen
Telefon +41 31 925 55 55, Fax +41 31 925 55 66
info@rbs.ch, www.rbs.ch

  blog.rbs.ch



RBS – Zahlen

18 460 000 Bahnreisende

7 570 000 Busreisende

420 Mitarbeitende

2 849 000 Zugkilometer

2 957 000 Buskilometer

36,9 Endenergieverbrauch in GWh

3,83 Effektive Lohnspanne