

**Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht**

2016

Inhalt

Jahresbericht

- 02 Organigramm
- 02 Organisation
- 03 Bericht des Verwaltungsrates
- 04 Der RBS in Zahlen
- 05 Bericht des Direktors
- 06 Verkehr und Marketing
- 10 Organisation und Personal
- 12 Betrieb und Technik Bahn
- 14 Betrieb und Technik Bus
- 18 Planung und Zukunftsaussichten
- 22 Bau und Unterhalt
- 24 Betriebsqualität

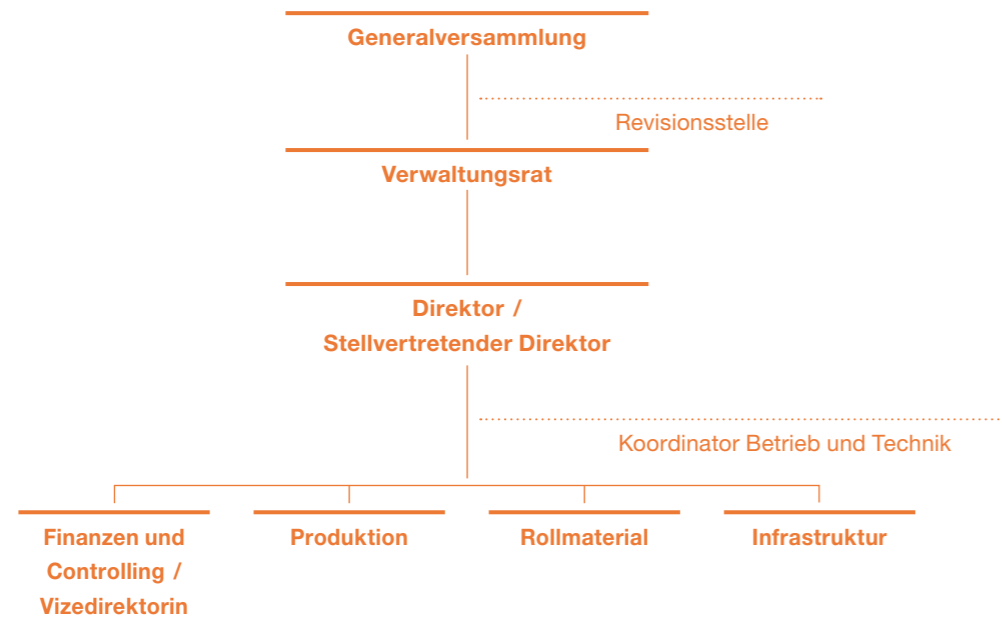
Nachhaltigkeitsbericht

- 28 Kennzahlen und Zielwerte
- 29 Vorwort
- 32 Strategie und Organisation
- 34 Aktivitäten und Leistungen
- 38 Engagement und Ausblick

Finanzbericht

- 42 Lagebericht
- 46 Erfolgsrechnung
- 47 Bilanz
- 48 Geldflussrechnung
- 49 Eigenkapitalnachweis
- 50 Anhang zur Jahresrechnung
- 52 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 60 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 62 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 63 Bericht der Revisionsstelle

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2016

Verwaltungsrat	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident ¹ Dr. Andreas Flury, Otelfingen, Vizepräsident Christian Albrecht, Kiesen ² Beat Giauque, Ittigen Marius Grossrieder, Münsingen Ursula Meichle, Köniz Dr. Severin Rangosch, Bremgarten AG 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



Das Berichtsjahr war geprägt von wichtigen Vorbereitungsarbeiten in grossen Projekten: Beim Ausbau des Bahnhofs Bern stand das Plangenehmigungsverfahren inklusive Einspracheverhandlungen im Zentrum der Arbeiten; dazu kam die Vorbereitung von Submissionsunterlagen. Im Beschaffungsprojekt für vierzehn neue Triebzüge mit Einsatz im Worblental wurde intensiv am Pflichtenheft gearbeitet, so dass der Bau der Züge im zweiten Halbjahr 2017 beginnen kann. Im Hinblick auf das benötigte neue Bahndepot und mehr Abstellplatz für den Busbetrieb sind zahlreiche Standorte geprüft und bewertet worden. Und für den Bahnbetrieb liefern umfangreiche Vorbereitungsarbeiten, um in naher Zukunft ein neues Leitsystem einzuführen.

Insbesondere die grossen Bauprojekte des RBS stehen stark im öffentlichen Interesse. Über die Suche nach dem Standort für das benötigte Bahndepot wurden an Informationsanlässen in der betroffenen Gemeinde Bätterkinden informiert und eine in Auftrag gegebene Studie veröffentlicht. Dennoch erwuchs breit organisierter lokaler Widerstand gegen die Pläne. Es wurde geltend gemacht, dass die vom Raumplanungsgesetz vorgesehenen Mitwirkungsverfahren ungenügend umgesetzt würden. Der RBS wurde mit der Forderung konfrontiert, der Standortentscheid sei gemeinsam mit einer Begleitgruppe zu fällen.

Das Thema zeigt, wie hoch die Sensibilisierung der betroffenen Bevölkerung ist. Eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird geschätzt; örtlich befürchtete Nachteile werden jedoch bekämpft. Auch wenn dies ein legitimes Recht ist, zeigt sich doch, dass der Bau von Infrastrukturen im öffentlichen Interesse zunehmend schwieriger wird. Im Falle des benötigten RBS-Bahndepots zeigt sich der Zielkonflikt des neuen Raumplanungsgesetzes exemplarisch: Die Lage angrenzend an bestehende Quartiere – ein Teil davon ist eingezontes Industrieareal – verhindert einerseits ein unerwünschtes Ausuferndes Siedlungsgebietes, kann aber zu Konflikten mit betroffenen Nachbarn führen. Das Urteil der zuständigen Behörden wird deshalb auch zur Nagelprobe für die Verfahren und Ziele des neuen Raumplanungsgesetzes.

Das Raumplanungsgesetz hinterlässt aber auch andernorts Spuren. Es verlangt einen haushälterischen Umgang mit der knappen Ressource Boden. Die Siedlungsentwicklung soll sich an der Maxime der Verdichtung nach innen orientieren, insbesondere im Umfeld von Gebieten, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Es erstaunt deshalb nicht, dass rund um die Bahnhofgebiete kurz- und mittelfristig neue Nutzungen entstehen sollen und es zahlreiche entsprechende Ortsplanungsprojekte gibt. Der RBS ist beispielsweise eingebunden in Planungen an den Bahnhöfen Solothurn, Lohn-Lüterkofen, Bätterkinden, Jegenstorf, Worblaufen, Ittigen, Deisswil und Boll-Utzigen. Daraus lässt sich ohne Weiteres folgern, dass die bereits heute beachtliche Nutzung der Bahn in Zukunft weiter verstärkt wird. Nötige Anpassungen des Bahnangebotes müssen also rechtzeitig geplant werden.

Neben anspruchsvollen Zukunftsprojekten hatte der RBS im Jahre 2016 auch Grund, zurückzuschauen und sich am bisher Erreichten zu freuen. Er konnte mit Vertretern aus Politik und gemeinsam mit der Bevölkerung das hundertjährige Bestehen der direkten Bahnverbindung Solothurn–Bern feiern. Und auch beim Busbetrieb war ein runder Geburtstag zu feiern: Die erste Buslinie des RBS, die Linie 36 von Münchenbuchsee nach Zollikofen und Worblaufen, wurde fünfzig Jahre alt. Seither hat sich der Busbetrieb sehr stark entwickelt. Das Liniennetz umfasst inzwischen 21 Buslinien, und ein Viertel der RBS-Mitarbeitenden arbeitet im Busbetrieb.

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 und ganz speziell den Mitarbeitenden.

Kurt Fluri, Präsident des Verwaltungsrates

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2016	2015	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	106 295	103 432	2,8
Aufwand	Tausend CHF	105 170	101 728	3,4
Jahresgewinn	Tausend CHF	1 054	1 740	-39,4
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	18,55	18,46	0,5
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	7,76	7,57	2,5
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	422	420	0,5
Zugkilometer	Tausend km	2 858	2 849	0,3
Buskilometer	Tausend km	2 948	2 957	-0,3
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12. ¹	Anzahl	48	48	0,0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ¹	Anzahl	43	43	0,0
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/ tiefster Lohn)	Faktor	4,01	3,83	4,7
Traktionsstrom ²	Tausend kWh	18 982	19 186	-1,1
Dieselvebrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 088	1 098	-0,9

¹ ohne Dienstfahrzeuge

² neue Berechnungsgrundlage Abgrenzung Linie 7/Tramlinie 6

Bericht des Direktors



Einmal mehr konnte der RBS einen Zuwachs an Fahrgästen verzeichnen. Bei der Bahn betrug das Plus 0,5 Prozent, beim Bus 2,5 Prozent. Die seit Jahren anhaltende Zunahme stimmt mit den langjährigen Verkehrsprognosen überein, die bis ins Jahr 2030 eine nochmalige Steigerung um dreissig Prozent voraussagen. Um die dafür nötige Leistungsfähigkeit unseres Bahnnetzes zu erreichen, sind entsprechende Massnahmen bereits beschlossen und deren Umsetzung in Planung: Die Linie S8 Jegenstorf–Bern wird künftig halbstündlich bis Bätterkinden verlängert, und die Züge der RE-Linie Solothurn–Bern sollen im Horizont 2025 mit drei Kompositionen (180 Meter lang) anstatt wie bis anhin mit zwei Kompositionen verkehren. Mit dem Neubau des Bahnhofs Bern kann zudem die Kapazität auf dem kritischen Abschnitt der S7 zwischen Bolligen und Bern um 25 Prozent ausgebaut werden. Im Weiteren hat der RBS im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr BAV geprüft, wie den ab 2030 absehbaren Engpässen auf der S8 zwischen Bern und Zollikofen begegnet werden kann. Ein Lösungsvorschlag befindet sich derzeit beim BAV in Beurteilung.

Anfang 2017 konnte mit dem Ausbau der Strecke zwischen Zollikofen und Moosseedorf begonnen werden. Bis 2020 wird dieser letzte verbleibende Einspurabschnitt zwischen Bern und Jegenstorf auf Doppelspur ausgebaut. Die Bauarbeiten finden auf sehr engen Platzverhältnissen und unter laufendem Betrieb statt. Direkt angrenzend liegen eine Kantonsstrasse und zwei Bahnstrecken der SBB. Die Situation ist jedoch nicht untypisch für die baulichen Herausforderungen entlang des RBS-Bahnnetzes. Häufig verläuft das Streckengleis durch dicht besiedeltes Gebiet mit Wohn- und Arbeitszonen direkt neben dem Bahntrasse.

Zur Erneuerung der Rollmaterialflotte konnten im Sommer 2016 vierzehn neue Züge bestellt werden. Auch für den Busbetrieb konnten als Ersatz für alte Fahrzeuge sieben neue Busse bestellt werden. Und zur Stabilisierung des Betriebs auf dem stark ausgelasteten Schienennetz laufen die Arbeiten zur Einführung einer neuen Leittechnik. Diese wird es erlauben, verlässliche Abfahrtsprognosen an den Bahnstationen zu kommunizieren, insbesondere im Störfall. Weiter sollen kleinere Verspätungen im Bahnbetrieb zuverlässig und möglichst rasch wieder abgebaut werden. Alle diese Massnahmen sollen dazu beitragen, auch bei steigender Anzahl Fahrgäste einen hochwertigen Betrieb sicherzustellen.

Mit dem vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurden national wie auch im Tarifverbund Libero die Tarife um durchschnittlich gut drei Prozent erhöht. Eine stärkere Beteiligung der Fahrgäste an den Kosten des öffentlichen Verkehrs war ein Auftrag der Stimmbürger: Im Rahmen der Finanzierungsvorlage für den Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur FABI wurde entschieden, dass höhere Trassegebühren für den Bahnverkehr auf die Fahrgäste zu überwälzen seien. Der strassengebundene öffentliche Verkehr seinerseits profitiert vom Anfang 2017 gutgeheissenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Damit sind der Unterhalt von Bahnanlagen wie auch die Realisierung von Ausbauprojekten auf eine verlässliche Finanzierungsbasis gestellt. Andererseits stehen Tarifierhöhungen im Konflikt mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr so attraktiv wie möglich zu gestalten.

Der RBS setzt für unternehmensübergreifende Projekte verstärkt auf Kooperationen mit Partnerbetrieben. In Aufgabenbereichen wie der Fahrgastinformation, dem Fahrausweisverkauf, der Anschlusssicherung, aber auch im Betrieb lassen sich gemeinsam Synergien nutzen. Namentlich im Trambetrieb Bern wie auch auf Buslinien sind langfristige Zusammenarbeitsfelder mit BERNMOBIL respektive unserer Schwesterunternehmung, dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung, definiert.

Fabian Schmid, Direktor

Verkehr und Marketing

2016 hat der RBS über 26 Millionen Fahrgäste transportiert. Das sind 1,1 Prozent respektive 280 000 Fahrgäste mehr als im Vorjahr. Mit über acht Prozent war der Zuwachs auf den Buslinien besonders stark.

1,1 Prozent mehr Fahrgäste

Immer mehr Fahrgäste nutzen das Bahn- und Busangebot des RBS: 2016 waren es insgesamt 26,31 Millionen. Das sind 280 000 Personen mehr als im Jahr zuvor und entspricht einem Plus von 1,1 Prozent. 18,55 Millionen (+0,5 %) reisten mit der Bahn, 7,76 Millionen (+2,5 %) mit dem Bus. Überdurchschnittlich stark, nämlich um über acht Prozent, nahm die Nachfrage auf der Buslinie 36 zu. Dies aufgrund der Arbeitsplatzentwicklung im Raum Wankdorf und Worblaufen. Auch die Buslinien im Raum Lyss-Messen konnten sich mit einem Fahrgastzuwachs von 5,3 Prozent weiter steigern.

Auf die nächsten hundert Jahre!

Am 9. April 1916 eröffnete die Elektrische Solothurn-Bern-Bahn (ESB) mit zwei Festzügen die Eisenbahnverbindung Solothurn–Bern. Gut hundert Jahre später, am 27. August 2016, feierte der RBS dieses Jubiläum mit vielen Attraktionen auf drei Festplätzen. Am offiziellen Festakt im Schlosspark Jegenstorf nahmen rund 250 Gäste aus Politik, Behörden, Wirtschaft und dem öffentlichen Verkehr teil. Bundesrätin Doris Leuthard, die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Solothurner Regierungsrat Roland Fürst würdigten den Pioniergeist des RBS.

Dem Bau der ESB ging ein heftiger Streit voraus. Es war ein Kampf der Kantone: Der Kanton Solothurn wollte ursprünglich eine Normalspurbahn in die Bundesstadt, und der Kanton Bern befürchtete eine Konkurrenz zur Emmentalbahn. Erst nach dem Vermitteln durch Bundesrat Ludwig Forrer einigten sich die Kontrahenten zu einem Kompromiss: dem Bau einer Schmalspurbahn von Solothurn nach Zollikofen. Dort bestand Anschluss an die Bern-Zollikofen-Bahn. Erst später kam die umsteigefreie Verbindung von Solothurn auf den Berner Bahnhofplatz, ehe die Bahn 1965 den heutigen Tiefbahnhof erhielt. Schon früh erwies sich der Kompromiss als Grundlage zum Erfolg. Von der direkten Bahnverbindung entlang der Dörfer mit kurzen Wegen zu den Bahnhöfen profitieren die Fahrgäste noch heute. Mittlerweile sind es rund 3,7 Millionen Fahrgäste jährlich.

Zum runden Geburtstag erzählte der RBS auf der eigens eingerichteten Webseite «www.hundertjahre.ch» Geschichten aus den letzten hundert Jahren und forderte die Öffentlichkeit auf, am Rückblick

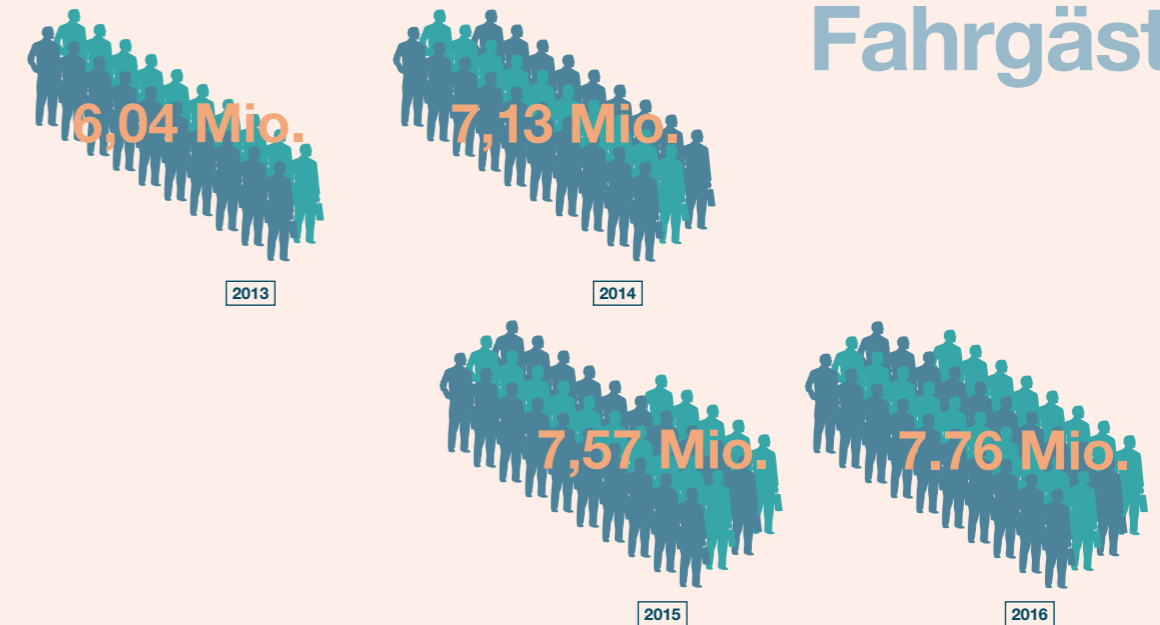
mitzuwirken. Erfreulich viele Personen beteiligten sich und teilten über soziale Medien eigene Bilder und Geschichten. Aufgearbeitet hat der RBS die hundertjährige Geschichte auch in einer Jubiläumsbroschüre. Den Höhepunkt des Jubiläumjahres bildete das Volksfest vom 27. August. Insgesamt rund 40 000 Personen feierten mit dem RBS und besuchten die Festplätze in Solothurn, Jegenstorf und Bern. Im Depot Solothurn waren vor allem die historischen und aktuellen Fahrzeuge des RBS Publikumsmagnete. Auf dem Bahnhofplatz in Bern konnten Besucherinnen und Besucher beispielsweise den hundertjährigen Zug «Hoschtet-Schnäggi» besichtigen oder sich am «Bärner Erläbnis-Märit» im Innenhof des Burgerspitals vergnügen. Zudem ermöglichten grosse Monitore gegenseitige Liveübertragungen zum Festplatz in Solothurn. Auf dem Festplatz in Jegenstorf traten bei den «Jahrhundertfestspielen» zehn Teams gegeneinander an, alle aus Gemeinden entlang der Jubiläumslinie. Zudem zeigten Sportvereine aus der Region und die Diensthunde der SBB-Transportpolizei ihr Können, während regionale Bands und Musikgesellschaften die Festgemeinschaft unterhielten. Den Schlusspunkt setzte am späten Abend der schweizweit bekannte Musiker und Sänger Gustav mit einem Konzert im Festzelt.

Die grosse Besucherzahl und das rege Interesse der Medien zeigten auf, wie stark der RBS in der Region verankert ist. Selbst die grosse Betriebsstörung am Nachmittag infolge einer defekten Fahrleitung beim Bahnhof Felsenau vermochte die gute Stimmung der Festgemeinschaft nicht zu trüben.

BEFÖRDERTE PERSONEN BAHN



BEFÖRDERTE PERSONEN BUS



Fahrgäste

26,31

Mio. Fahrgäste
im Jahr 2016

86 000

Personen/Tag
(an Werktagen)

50 Jahre Busbetrieb RBS

Am 17. Oktober 1966 eröffnete die Vorgängerbahn SZB ihre erste Buslinie von Zollikofen nach Münchenbuchsee. Der grün-beige Bus bediente auf der damaligen Linie M die Haltestellen Zollikofen Bahnhof, Waldegg, Hofwilstrasse, Konsum und Hüslimoos. Bereits damals profitierten die Reisenden in Zollikofen von optimalen Anschlüssen zwischen Bahn und Bus. Das Angebot fand grossen Zuspruch: Statt der anfänglich 200 Passagiere pro Tag nutzten nur zwei Monate später bereits dreimal so viele den Bus. 1990 hat der RBS die heute als Nummer 36 bezeichnete Buslinie ab Bahnhof Zollikofen über Worblaufen ins Berner Nordquartier verlängert. Sie gehört heute zu den am besten frequentierten Buslinien des RBS. Rund 5400 Fahrgäste zählt die Linie 36 heute pro Werktag, das sind rund 1,55 Millionen Fahrgäste im Jahr. In den letzten fünfzig Jahren hat der RBS sein Busangebot kontinuierlich auf insgesamt 21 Linien ausgebaut: zehn im Grossraum Bern und elf in der Region Lyss, Bucheggberg und Jegenstorf. Mehr zur Geschichte des Busbetriebs und zahlreiche Bilder aus den letzten fünfzig Jahren sind auf der Webseite «www.fuenfzigjahre.ch» zu finden.



Schönühl, 1916

Organisation und Personal

Seit Kurzem ist ein Qualitäts-Messsystem für den gesamten regionalen Personenverkehr in Kraft. Der RBS hat sein bisheriges Qualitäts-Reporting überarbeitet und mit dem neuen schweizerischen System harmonisiert. Dabei konnten der Aufwand reduziert und die Messgenauigkeit erhöht werden.

Harmonisierung Qualitätsreporting

Seit gut sechs Jahren messen über zweihundert Mitarbeitende des RBS und externe Testpersonen die Sauberkeit und Sicherheit auf Bahn- und Buslinien sowie an ausgewählten Bahnhöfen. Für das Messen der Pünktlichkeit ist aktuell die Betriebsleitstelle in Worb- laufen zuständig. Dieses Qualitäts-Reporting erlaubt, Defizite wo nötig und möglich rasch zu beheben. Seit Kurzem ist ein vergleich- bares, schweizweites Qualitäts-Messsystem für Transportunter- nehmungen im regionalen Personenverkehr in Kraft. Es dient Bund und Kantonen als Kontrollinstrument. Nun hat der RBS sein eigenes Qualitäts-Reporting angepasst und dieses per 1. Januar 2017 mit dem schweizweiten System harmonisiert. In das Projekt sind auch betriebsinterne Feedbacks eingeflossen. Als Folge davon konnte beispielsweise der Aufwand beim Messen der Sauberkeit durch das RBS-Personal um rund zwei Drittel reduziert und die Messge- nauigkeit erhöht werden. Die Pünktlichkeit von Bahn und Bus soll ab Ende 2017 automatisiert erhoben und elektronisch verarbeitet werden. Beim Unterschreiten eines bestimmten Schwellenwertes bei den geprüften Bereichen lösen ungenügende Messwerte auto- matisch eine Meldung aus, so dass die zuständige Stelle den Sach- verhalt prüfen und allenfalls Korrekturen einleiten kann. Diese und weitere Reformen haben zu einem System geführt, welches den Anforderungen des RBS noch lange entsprechen wird.

Symova weiterhin auf Kurs

Die Pensionskasse Symova hat 2016 trotz tiefer Zinsen und schwie- rigem Umfeld für Vermögensanlagen eine Netto-Anlagerendite von rund 5,5 Prozent erwirtschaftet. Dies entspricht im gesamtschwei- zerischen Vergleich einem Spitzenwert. Es gelang auch, die Deckungsgrade der Vorsorgewerke des RBS deutlich über hundert Prozent zu halten. Die erhöhte Lebenserwartung und die anhaltende Gefahr ungenügender Renditen erfordern aber weitere Massnah- men, um die Renten erhalten zu können. Bereits beschlossen ist, per Ende 2017 den Rentenumwandlungssatz sowie den technischen Zinssatz zu reduzieren. Als Gegenmassnahme werden die indivi- duellen Altersguthaben zulasten des Vermögens der Pensionskasse und ab 2018 zudem die Sparbeiträge erhöht. Im Sinne einer Vorin- vestition hat der RBS Ende 2016 erneut eine ausserordentliche

Einlage in das Vorsorgewerk der Bahn überwiesen. Denn der Deckungsgrad der Vorsorgewerke wird per Ende 2017 wieder sinken. Dies als Folge der Reduktion des technischen Zinssatzes und der flankierenden Massnahmen zum Rentenerhalt. Sowohl der Stif- tungsrat der Symova als auch die Vorsorgekommission des RBS nehmen ihre Verantwortung wahr, die Massnahmen sozial und wirtschaftlich zu gestalten. Die Renten dürften daher auch in abseh- barer Zeit kaum wesentliche Einbussen erleiden.

Langjährige Verwaltungsrätin verabschiedet

Die Generalversammlung RBS tagte am 21. Juni 2016 im Solothuner Landhaus. Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri verwies auf das gute Geschäftsjahr 2015 und orientierte über das Projekt Ausbau Bahn- hof Bern. Als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission äusserte er sich auch zur aktuellen Lage der schweizerischen Verkehrspolitik. Zudem informierte er über einen Wechsel im Ver- waltungsrat: Der Regierungsrat des Kantons Bern hat auf den Zeitpunkt der Generalversammlung 2016 Christian Albrecht als Nachfolger von Renate Amstutz abgeordnet. Christian Albrecht ist Generalsekretär der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirek- tion. Die Aktionärsschaft verabschiedete Renate Amstutz mit einem herzlichen Dank für ihr engagiertes Wirken. Sie war während fast sechzehn Jahren Mitglied des Verwaltungsrates, seit Juni 2011 als dessen Vizepräsidentin. Ihr Netzwerk im öffentlichen Verkehr und in der Politik nützte dem RBS sehr. Kurt Fluri orientierte weiter, dass der Verwaltungsrat Dr. Andreas Flury zum neuen Vizepräsidenten gewählt hat. Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahres- rechnung stimmten die 63 Aktionärinnen und Aktionäre den sta- tutarischen Geschäften zu. Sie beschlossen zudem, das Mandat von GFELLER + PARTNER AG als Revisionsstelle bis 2018 zu ver- längern. Zum Schluss zeigte Gastreferent Peter Scheidegger auf, dass der damalige politische Kompromiss zum Bau einer Schmal- spurbahn aus heutiger Sicht richtig war und Voraussetzung für den heutigen Erfolg des RBS. Peter Scheidegger war bis 2002 Direktor des RBS.

Rezertifizierung nach neuer ISO-Norm bestanden

Die Auditoren der Firma SQS haben Ende August 2016 das Manage- mentsystem des RBS geprüft. Im Fokus stand das Einhalten der Standards beim Qualitätsmanagement (ISO 9001), beim Umwelt- management (ISO 14001) sowie bei der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz (OHSAS 18001). Dazu haben die Auditoren in ausgewählten Bereichen Mitarbeitende interviewt, Abläufe unter die Lupe genommen und Dokumente geprüft. Laut Prüfungsergeb- nis hält der RBS mit seinem dynamischen Managementsystem die erforderlichen Standards ein. Durch das Anpassen verschiedener Prozesse hat der RBS als eines der ersten Unternehmen, welche von SQS auditiert sind, das Zertifikat nach neuen ISO-Normen erhalten. Dabei geht es um die neuen ISO-Normen bei der Qualität (ISO 9001:2015) und der Umwelt (ISO 14001:2015). Nebst all dem Lob haben die Auditoren drei «Nebenabweichungen» festgestellt. Diese wird der RBS bis zum nächsten Audit beheben sowie Vor- schläge für Verbesserungen prüfen und wo sinnvoll umsetzen.

Betrieb und Technik Bahn

Die vierzehn neuen Züge, welche ab Ende 2018 die Mandarinli auf der Linie S7 ablösen werden, produziert Stadler Bussnang AG. Sie werden speziell auf die Bedürfnisse des RBS und seiner Fahrgäste zugeschnitten. Dabei fliessen auch die Anliegen der Fahrgäste aus der Online-Umfrage mit ein.

Die neue S7 kommt von Stadler

Die vierzehn neuen Züge, welche ab Ende 2018 auf der Linie S7 zwischen Worb und Bern die vierzigjährigen Mandarinli ablösen werden, produziert Stadler Bussnang AG. Sie hat sich im öffentlichen Ausschreibungsverfahren gegen einen anderen Hersteller durchgesetzt. RBS und Stadler haben das umfangreiche Vertragswerk am 29. Juni 2016 unterzeichnet. Die neuen Züge werden speziell auf die Bedürfnisse des RBS und seiner Fahrgäste zugeschnitten. Dabei fliessen auch die Anliegen der Fahrgäste aus der Online-Umfrage mit ein. Die klimatisierten Züge sind auf ihrer gesamten Länge von sechzig Metern durchgängig begehbar und bestehen erstmals aus vier Wagen mit je zwei Türen. Dank den acht Türen pro Zug und dem grösseren Stehplatzanteil können die Fahrgäste schneller ein- und aussteigen. Dies ist auf der stark frequentierten Linie S7 besonders von Vorteil. Angeboten werden voraussichtlich 130 Sitzplätze sowie bis zu 350 Stehplätze. Die Züge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von hundert Kilometern pro Stunde ausgelegt. In der zweiten Jahreshälfte 2016 haben beide Partner das Innen- und Aussen-design weiterentwickelt sowie die technischen Konzepte für Fahrwerk, Antrieb und Bremssystem bereinigt. Der Baustart ist auf September 2017 vorgesehen. Vorher werden Fahrgastraum und Führerstand aufgrund einer Maquette optimiert. Das erste Fahrzeug soll Ende 2018 im Einsatz sein. Voraussichtlich ab 2020 werden auf der Linie S7 nur noch neue Züge fahren. Seit sich die Fahrgäste in Umfragen zum Konzept des neuen Zuges äussern und Ideen und Wünsche einbringen konnten, sind die Klagen zu den Mandarinli rückläufig.

Barrierefreiheit neu auch in Deisswil

Seit 6. Oktober 2016 ist der neue Bahnhof Deisswil in Betrieb. Er liegt beim heutigen Bernapark, direkt vor dem Gebäude der ehemaligen Kartonfabrik. Das Perron ist 120 Meter lang und ermöglicht auf der ganzen Länge ein ebenerdiges Einsteigen in die Züge. Eine gläserne Wartehalle bietet Schutz vor Regen und Wind. Die Fahrgäste erreichen das Perron direkt von der Bernstrasse her. Zwei weitere Zugangsmöglichkeiten gibt es direkt vom Areal des Bernaparks. Damit sind die Wege für die meisten Fahrgäste kürzer, und das Überqueren der vielbefahrenen Bernstrasse entfällt. Sobald

das Bachbett der Worble verlegt ist, wird der RBS das Perron auf seine endgültige Breite von fünf Metern erweitern. Dann wird die Gemeinde auch über den Bau eines Perrondaches entscheiden. Verlegt wurde der Bahnhof, weil der alte weder dem Behindertengleichstellungsgesetz noch den heutigen Normen für die Sicherheitsabstände entsprach. Am alten Standort mit der engen Kurve wäre Abhilfe nicht möglich gewesen. Im Bernapark sollen Wohnungen und Arbeitsplätze für mehrere Hundert Personen entstehen, was zu mehr Fahrgästen führen wird. Der neue Bahnhof schafft hierzu die nötigen Kapazitäten und trägt zu einem attraktiven Erscheinungsbild bei.



Moosseedorf, 1916

Betrieb und Technik Bus

Der RBS und der Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU erneuern ihre Flotte: Zwischen 2017 und 2020 wird die Firma EvoBus (Schweiz) AG insgesamt 27 neue Busse liefern. Sieben Fahrzeuge werden auf dem RBS-Netz unterwegs sein, 20 Busse auf den BSU-Linien. Die Dieselfahrzeuge sind klimatisiert, mit Niederflureinstieg und Informationsmonitoren ausgestattet.

RBS erneuert Busflotte

Der RBS erneuert seine Busflotte mit sechs Gelenkbussen und einem Normbus. Der Busbetrieb Solothurn und Umgebung und der RBS haben gemeinsam 27 Fahrzeuge öffentlich ausgeschrieben. Den Zuschlag hat die Firma EvoBus (Schweiz) AG erhalten. Sie wird die Fahrzeuge der Marke Mercedes Citaro zwischen 2017 und 2020 liefern. So kann der RBS rund ein Drittel seiner alten Fahrzeuge ausmustern. Klimaanlage, Niederflureinstieg und Infomonitore sind eine Selbstverständlichkeit. Für den Antrieb sorgen Dieselmotoren der neusten Generation, welche die Euro-6-Norm erfüllen. Identische Fahrzeuge sind beim RBS seit 2013 erfolgreich im Einsatz, weshalb das bewährte Innenraumdesign kaum geändert wird. Im Rennen waren diesmal auch Diesel-Hybridbusse. Punkten konnten diese mit sparsamerem Dieserverbrauch; in der Gesamtheit überzeugten jedoch die Dieselfahrzeuge von EvoBus. Bewertet wurden neben der Wirtschaftlichkeit auch Konzept und Verarbeitungsqualität sowie Aspekte aus Sicht der Fahrgäste, des Fahrpersonals und der Umwelt.

Betrieb Linie 40 wird stabilisiert

Zu den Hauptverkehrszeiten fahren die Busse der Linie 40 im Raum Wankdorf regelmässig verspätet. Um die Pünktlichkeit zu verbessern, haben auf Initiative des RBS zwei Arbeitsgruppen Infrastrukturmassnahmen ausgearbeitet und betriebliche Optimierungen geprüft. Die erste Arbeitsgruppe unter der Leitung des Kantons hat unter dem Titel «Optimierung Verkehrssystem Raum Guisanplatz-Wankdorf» die Funktionalität des Verkehrsnetzes analysiert und kurz- bis langfristig umsetzbare Massnahmen definiert. Die Schwachstellenanalyse zeigt auf, wo Verkehrseingänge auftreten und wo Handlungsbedarf besteht. Ausgearbeitet wurde ein Set von rasch realisierbaren Massnahmen. Diese führen zwar punktuell zu einem verbesserten Verkehrsablauf, sie sind aber für das Gesamtsystem trotzdem nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Die Verkehrssituation wird sich in Zukunft nicht entspannen, weil im Raum Wankdorf mittelfristig zusätzliche Nutzungen angesiedelt werden sollen. Der Bericht zeigt auch auf, dass erst mit der Inbetriebnahme

des neuen Autobahnanschlusses Wankdorf mittelfristig neue Spielräume zum Entlasten des Guisanplatzes und der Papiermühlestrasse entstehen.

Parallel dazu hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland eine Variantenstudie in Auftrag gegeben, um die betrieblichen Möglichkeiten für die Linie 40 auszuloten. Eine Fahrgastbefragung hat ergeben, dass die Linie 40 eine Vielzahl von Transportbedürfnissen zu erfüllen hat, so dass keine der untersuchten Varianten alle Ansprüche unter einen Hut bringen kann. Als Bestvariante hat die eingesetzte Arbeitsgruppe eine Linientrennung beim Egghölzli vorgeschlagen, welche jedoch für viele Fahrgäste ein zusätzliches Umsteigen und damit eine Reisezeitverlängerung mit sich bringt. Die Machbarkeit einer solchen Variante muss zuerst noch erbracht werden, da die notwendige Infrastruktur noch nicht zur Verfügung steht. Deshalb ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 hin eine betriebliche Optimierung geplant: In der abendlichen Hauptverkehrszeit werden ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt und die Fahrzeit zwischen der Papiermühle und Muri verlängert. Dadurch können der Fahrplan der Linie 40 den tatsächlichen Verhältnissen angeglichen und Verspätungen reduziert werden. In einem gewissen Sinn bedeutet diese Massnahme aber auch Kapitulation vor dem Anspruch, ganztags den gleichen Fahrplan anzubieten.



Knoten Papiermühle wird saniert

Die stark belastete Kreuzung beim Bahnhof in der Papiermühle zählt zu den kompliziertesten Verkehrsknoten in der Agglomeration Bern. Mit dem Anstieg der Wohnbevölkerung, der Arbeitsplätze und des Durchgangsverkehrs sind Verkehrsüberlastungen und Staus in den Morgen- und Abendstunden Alltag. Nach mehrjährigem Planen setzen die Gemeinde Ittigen und der RBS das Sanierungsprojekt Knoten Papiermühle nun gemeinsam um. Baustart war im März 2016. Der gesamte Kreuzungsbereich wird umgestaltet und den Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen und des privaten Verkehrs angepasst. Zudem werden die Bahnsicherungs- und die Lichtsignalanlage auf den neusten technischen Stand gebracht. Damit die Anlage dem Behindertengleichstellungsgesetz entspricht, erhöht der RBS zusätzlich die Bushaltekanten und das Bahnperon Seite Worb auf der gesamten Länge. Ab Spätsommer 2017 ist die neue Verkehrsanlage wieder für alle Verkehrsteilnehmenden uneingeschränkt nutzbar. Das neue Verkehrskonzept verbessert in erster Linie die Sicherheit und optimiert überdies den Verkehrsablauf. Davon profitieren auch die Pendlerströme zu den Spitzenzeiten. Die Busse erhalten an den Lichtsignalanlagen weiterhin Priorität, um die Anschlüsse an die S7 zu ermöglichen.

Jegenstorf, um 1925



Planung und Zukunftsaussichten

Bald beginnt der Bau zum neuen, viergleisigen Tiefbahnhof, 17 Meter unter den SBB-Gleisen. Eine Gruppe aus Vertreterinnen und Vertreter der Anwohnenden, von Interessenverbänden, des Gewerbes sowie der Stadt Bern werden das Jahrhundertprojekt begleiten, zusammen mit Fachleuten des RBS und der SBB. Der Infopavillon im Bahnhof Bern ist ab Baustart mit einer erneuerten Ausstellung wieder für alle frei zugänglich.

Ausbau Bahnhof Bern

Der RBS baut bis zum Jahr 2025 einen neuen, viergleisigen Tiefbahnhof. Er kommt 17 Meter unter dem SBB-Bahnhof zu liegen und wird mit Rolltreppen, Liften und Treppen erschlossen. Zum Zeitpunkt der Produktion des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts fehlte noch die Baubewilligung. Hauptgrund für die Verzögerung waren ein paar wenige verbleibende Einsprachen, für die der RBS nach einer einvernehmlichen Lösung suchte. Zurzeit ist offen, ob dieses Ziel erreicht werden kann oder ob die Beschwerdeverfahren zu Verzögerungen führen werden. Die übrigen der insgesamt 26 Einsprachen konnten abschliessend bereinigt werden. Alle bezogen sich im Wesentlichen auf den Baustellenverkehr, die Baustelleninstallationen und den Baulärm, nicht aber gegen das Projekt selber. Die Zeit bis zum definitiven Baubeginn nutzen die Verantwortlichen für Vorbereitungsarbeiten wie Terminpläne erstellen oder Arbeiten planen und koordinieren. Zudem hat der RBS diverse Aufträge an externe Firmen öffentlich ausgeschrieben. Aufgegleist ist ebenfalls eine Begleitgruppe Zukunft Bahnhof Bern, bestehend aus Vertretungen der relevanten Interessengruppen. Ziel der Begleitgruppe ist, den Dialog zwischen interessierten Parteien und den Bauherren zu ermöglichen und das gegenseitige Verständnis zu fördern.

Für den Bau des neuen Bahnhofs sind drei Angriffspunkte vorgesehen: der Hirschenpark entlang der Tiefenastrasse unterhalb vom Bierhübeli, das Eilgut im Westen der Reitschule und die Laupenstrasse südwestlich vom Bahnhof. Vom Hirschenpark aus wird der Anstusstunnel zum neuen Bahnhof gebaut. Er wird rund ein Kilometer lang. Zudem wird im Hirschenpark ein Notausstieg entstehen. Im Gebiet Eilgut entstehen unterirdische Parkplätze für Bahnreisende, ein Notausstieg sowie unterirdische Räume für bahntechnische Anlagen. Der RBS-Bahnhof selber wird von der Laupenstrasse aus gebaut. Dazu ist eine Plattform für Lastwagentransporte über der Laupenstrasse erforderlich. Ebenso eine Bauinstallation auf Seite des Gleisfeldes, hinter den Häusern an der Laupenstrasse. Interessierte können sich auf «www.zukunftbahnhofbern.ch» informieren. Zu Baubeginn wird überdies der Infopavillon Zukunft Bahnhof Bern auf der Parkterrasse beim Bahnhof Bern mit einer erneuerten Ausstellung aufwarten.

Angebotsausbau zwischen Solothurn und Bern

In den nächsten zehn Jahren soll das Angebot für die Fahrgäste der Strecke Solothurn–Bern deutlich ausgebaut werden. Die S8 fährt voraussichtlich ab Dezember 2020 im Halbstundentakt bis Bätterkinden und der RE auch tagsüber im Viertelstundentakt zwischen Solothurn und Bern. Mit der verlängerten S8 erreichen Fahrgäste ab Bätterkinden ohne umzusteigen Orte wie das Shoppyland oder die Entwicklungsschwerpunkte Worblaufen und Zollikofen. Und dank kürzerer Fahrzeit bietet der RE in Bern und in Solothurn schlanke Anschlüsse auf den Fernverkehr. Ausserdem werden gemäss aktueller Planung ab 2025 auf der Linie RE 180 Meter lange Züge fahren. Dies bedeutet für die Fahrgäste fünfzig Prozent mehr Kapazität. Für diese Angebotsausbauten benötigt der RBS zusätzliche Züge, verschiedene Infrastrukturanpassungen und ein neues Depot. Denn die heutigen Abstellanlagen in Solothurn, Bern und Worblaufen sind bereits heute ausgelastet.

Der RBS hat lange nach dem geeigneten Ort für das neue Depot gesucht, war in Kontakt mit möglichen Standortgemeinden und Behörden und hat eine externe Variantenstudie in Auftrag gegeben. Insgesamt 24 Standorte entlang der Strecke Solothurn–Bern wurden untersucht mit dem Ziel, den in einer Gesamtbetrachtung besten Standort zu finden. Nun soll bis Ende 2023 am Standort «Leimgrube» in Bätterkinden ein neues Depot in Betrieb genommen werden. Die genaue Lage und Ausgestaltung des Depots in der «Leimgrube» und insbesondere die Zufahrt möchte der RBS zusammen mit Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinde, Direktbetroffenen und Kanton Bern in einer Projektbegleitgruppe erörtern.



Angebotskonzept 2018–2021

Nachdem der Grosse Rat des Kantons Bern den Angebotsbeschluss 2018–2021 und den Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr gutgeheissen hat, stehen für die kommenden Jahre zahlreiche Änderungen auf dem RBS-Netz an. Nicht weniger als zehn Angebotsanpassungen und acht Optionen hat der Kanton Bern für die Fahrplanperioden 2018 und 2019 angefragt. Wesentliche Angebotsverbesserungen sind unter anderem der Viertelstundentakt auf der Linie S7 am Mittag zwischen Bern und Bolligen ab 2019. Aber auch das neue Angebotskonzept für die RBS-Buslinien im Raum Bucheggberg, welches bereits auf den nächsten Fahrplanwechsel vorgesehen ist. Dazu gehören der integrale Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 8/898 zwischen Solothurn, Büren und Münchenbuchsee, die Ausdehnung der Betriebszeiten auf der Linie 871 (Jegenstorf–Messen) und die Integration der Linie 883 in die Linie 363, wodurch in den Hauptverkehrszeiten zwischen Bätterkinden und Lyss kein Umsteigen mehr nötig ist. Allerdings müssen gegenüber heute auch einige Nachteile in Kauf genommen werden. Denn als Vorgabe für das neue Konzept Lyss-Messen-Solothurn galt die Abgeltungsneutralität. So verkehren die Linie 898 nur noch bis Münchenbuchsee anstatt bis Zollikofen und die Linie 8 nur noch bis Solothurn Hauptbahnhof statt bis zum Amthausplatz.

Kundenfreundliche Bahnhofsanlagen

Beim geplanten Neubau des Bahnhofs Boll-Utzigen plant der RBS den Zugang zum Aussenperron in kundenfreundlicher Art ebenerdig über das Gleis zu erstellen; gesichert mit einer Barriere inklusive Hängegitter. Geltende Bestimmungen, insbesondere die Ausführungsbestimmungen zum Eisenbahngesetz, sehen aber wenn möglich eine Unter- oder Überführung vor. Der Forderung liegt die Idee zugrunde, dass mit räumlich getrennten Zugängen Personenunfälle vermieden werden können. Im konkreten Fall sprechen aber wichtige Gründe für einen gesicherten Zugang über die Gleise: Eine Unterführung stellt einen Umweg dar, der das Umsteigen auf den Bus um eine bis zwei Minuten verlängert. Zudem verlockt der Umweg durch eine Unterführung dazu, die Gleise illegal zu überschreiten, zumal die Umsteigezeit auf den Bus sehr knapp bemessen ist und beim RBS die Perronhöhe bloss 32 Zentimeter beträgt. Ein Sicherheitsgewinn ist deshalb fraglich. Unbestritten würde eine Unterführung die Anschlusssicherung zum Bus erschweren, weil der Sichtbezug fehlt. Damit würde die Kundenfreundlichkeit vermindert, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Der Bau und Unterhalt wäre zudem im siebenstelligen Bereich teuer.

Das Fallbeispiel illustriert, dass die in guter Absicht definierten Vorgaben den öffentlichen Verkehr zu verteuern drohen, bei gleichzeitig abnehmendem Kundennutzen.



Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Solothurn	Ersatz USV-Anlage Sicherungsanlagen, Oberbauernung Gleise 8 und 19, Ersatz Weiche 9
Lohn-Lüterkofen	Inbetriebnahme Gleichrichter Löffelhof, Inbetriebnahme neue Weichenheizungssteuerung, Sanierung Bahnübergang Löffelhof Gleis 100, Schienenwechsel Gleis 1
Bätterkinden	Inbetriebnahme neue Weichenheizungssteuerung, Ersatz USV-Anlage Sicherungsanlagen
Grafenried	Oberbauernung Gleise 3 und 118
Jegenstorf	Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk, Ersatz Weiche 1
Urtenen-Schönbühl	Sanierung Gebäudehülle Gleichrichter, Oberbauernung Gleis 1, Ersatz Perronbeleuchtung durch LED
Moosseedorf	Bielerunterführung: Ausführung Vorlos (Verlegung Kananisationsleitung in Hauptstrasse), Neubau Stromschienen Fahrleitung im Tunnel, Inbetriebnahme neue Weichenheizungssteuerung
Zollikofen	Ersatz USV-Anlage Sicherungsanlagen
Oberzollikofen	Oberbauernung Gleis B33
Worblaufen	Sanierung Perrondächer Gleise 1 und 6 inkl. Ersatz Perronbeleuchtung durch LED, Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk, Umsetzung Sicherheitskonzept Relaisräume Bahnhof Worblaufen, Sanierung Werkleitungsstollen, Oberbauernung Gleise A3 und A4, Ersatz Weiche 11, Oberbauernung Zufahrt ZM, Erweiterung Technikraum U1
Worblaufen Bus	Teilsanierung Zufahrt Busgarage RBS
Tiefenau	Abbruch alte Konsolenstützmauer sowie Neubau der Stützmauer inkl. Bohrpfählen in verschiedenen Abschnitten, Aufwertung Station Tiefenau (Ersatz Beleuchtung durch LED sowie Maler- und Instandsetzungsarbeiten)
Bern	Inbetriebnahme neue Fernsteuerung Stellwerk
Strecke Linie RE	Nachspanngewichtserhöhung Fahrleitung auf mehreren Abschnitten zwischen Solothurn und Jegenstorf
Melchenbühl	Absturzsicherung Aussenperron bei Treppe in Personenunterführung, Schienenwechsel Gleis 1
Gümligen	Ersatz Weichen 3 und 4 inkl. Oberbauernung rechtes Stationsgleis, Schienenwechsel Gleis 1
Rüfenacht	Oberbauernung Gleise 1 und 2
Langenloh	Oberbauernung Gleis 1, Sanierung Bahnübergang Bernstrasse
Ganze Strecke Linie 6	Ersatz USV-Anlage Sicherungsanlagen Gümligen
Worb	Einbau Deckbelag Güterstrasse, Türen Schalterraum automatisiert, Ersatz Stützmauer Bahnhofplatz, Ersatz Türe und Tor bei Gleichrichter, Ersatz Weiche 10 inkl. Oberbauernung Gleis 9/10, Inbetriebnahme Gleichrichter Worb (600 V, Linie 6), Sanierung Stützmauer beim Bahnhofplatz
Worboden	Inbetriebnahme Gleichrichter Worboden (1 250 V, S7), Sanierung Hallenboden Depotwerkstätte beim Gleis 61
Stettlen	Integrale Perronerhöhung Hausperron sowie weitere Nebenarbeiten, Ersatz Perronbeleuchtung durch LED
Deisswil	Verlegung Haltestelle Deisswil, Sanierung Holzoberbau Brücke Mühlibach, Sanierung Bahnübergang Bernstrasse, Oberbauernung Gleis 52

Bolligen	Sanierung Perronkante Hausperron sowie Teilersatz Beleuchtung durch LED, Ersatz Weiche 8, Oberbauernung Gleis 11 (Bolligen A)
Ittigen	Teilersatz Perronbeleuchtung durch LED
Papiermühle	Sanierung Bahnübergang Gleise 307 und 407, Ersatz Perronbeleuchtung durch LED
Steinibach	Integrale Perronerhöhung

Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXt 21–34	Erste Runde Drehgestellrevisionen (Baujahr 2009) abgeschlossen, Revisionen und Anpassungen an verschiedenen Aggregaten, Getriebesaniierung an Fahrzeugen 27–34 mit Firma Stadlerail
S-Bahn-Kompositionen Mandarinli 43–61	Sechs Kompositionen mit reduziertem Aufwand revidiert (wichtige Komponenten und 6 Drehgestelle gemäss BAV-Auflage)
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62–72	Abschluss der präventiven Wartung der Steuer- und Leistungselektronik, 11 Drehgestellrevisionen, Revisionen der Kompressoren
Tramzüge 81–89	13 Drehgestellrevisionen vorgenommen, teilweise abgelaufene Radreifen ersetzt
Dienstfahrzeuge	Erste Revision einer Diesellok der neuen Bauart (Tmf 167), Revision von 4 Rollböcken und verschiedenen Dienstwagen (zunehmender Aufwand infolge erhöhter Bautätigkeiten), 1:1-Ersatz der Aggregate auf Kranwagen X702
Diverses	Fremdaufträge: Letztmals Revisionen an Drehgestellen der FLP vorgenommen, erstmals grössere Arbeiten an insgesamt 8 Bernmobil-Tramfahrzeugen ausgeführt (Trittmuldensanierungen), 446 Radersatz-Reprofilierungen

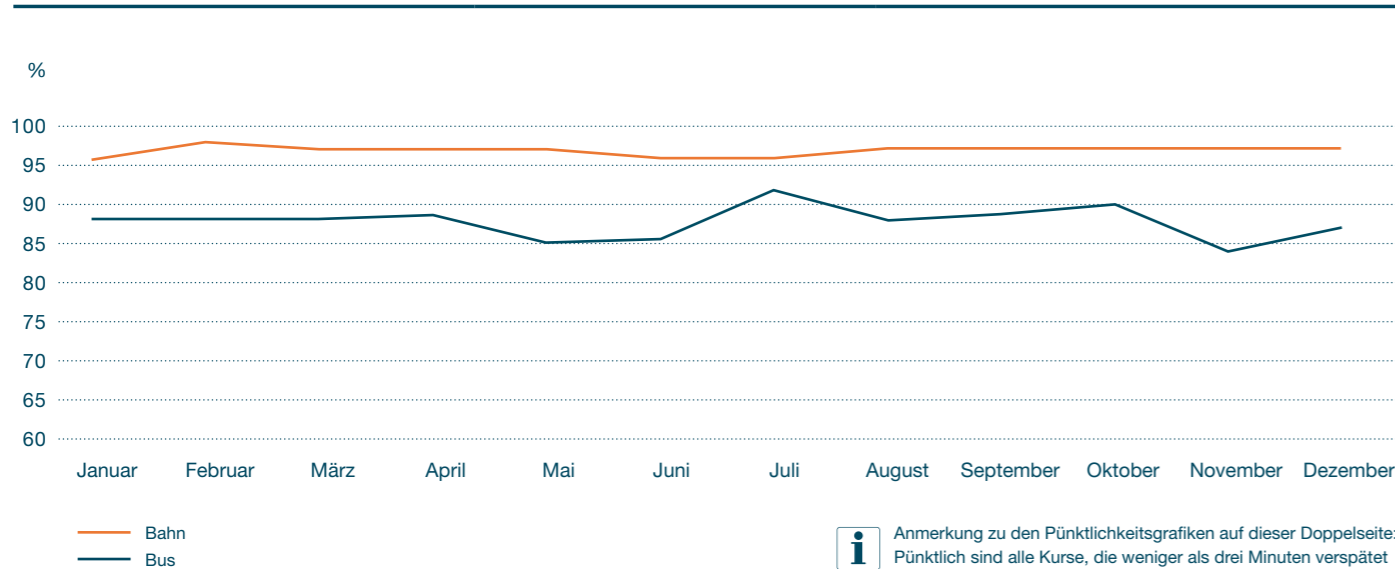
Betriebsqualität

Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
18.01.2016	Linie S7	Diverse Störungen	Zugausfälle, grosse Verspätungen
04.05.2016	Urtenen–Moosseedorf	Stellwerkstörung	Bahnersatz, grosse Verspätungen, Zugausfälle
25.05.2016	Lohn–Lüterkofen	Defekter Stromabnehmer	Kreuzungsgleis gesperrt, grosse Verspätungen
29.05.2016	Jegenstorf–Schönbühl	Defekte Fahrleitung (Gewitter)	Bahnersatzbetrieb bis 11.20 Uhr
02.06.2016	Bätterkinden	Defekter Stromabnehmer	Kreuzungsgleis gesperrt, grosse Verspätungen
02.06.2016	Jegenstorf–Schönbühl	Defekte Speiseleitung	Bahnersatzbetrieb 8.35–10.50 Uhr
06.06.2016	Tiefenau–Felsenau	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen
29.06.2016	Biberist–Lohn–Lüterkofen	Defekte Fahrleitung (Blitzschlag)	Bahnersatzbetrieb ab 23.30 Uhr
02.07.2016	Bern	Stellwerkstörung	Zugausfälle, grosse Verspätungen
17.07.2016	Fraubrunnen–Grafenried	Zug fährt in Heuballe	Zugausfälle
27.08.2016	Felsenau	Defekte Fahrleitung	Bahnersatzbetrieb 13.40–19.30 Uhr, Zugausfälle
28.08.2016	Worblaufen–Bern	Defekte Gleichrichteranlage	Einspurbetrieb
07.09.2016	Linie S7, Worblaufen	Diverse Störungen	Zugausfälle, grosse Verspätungen
10.09.2016	Felsenau–Wildpark	Defekte Fahrleitung	Einspurbetrieb, Zugausfälle
09.11.2016	Worb Dorf	Defekter Zug	Strecke blockiert, Zugausfälle
29.12.2016	Worblaufen–Tiefenau	Defekter Zug	Strecke blockiert, Einspurbetrieb
190 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

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



Buslinie 33



Buslinie 43



Buslinie 34



Buslinie 44



Buslinie 36



Buslinie 46



Buslinie 38



Buslinie 47



Buslinie 40



Buslinie 48

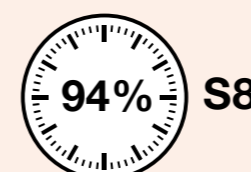


Buslinie 41

PÜNKTLICHKEIT BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



S7



S8



S9



RE

Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2013	2014 ¹	2015	2016	Ziel 2018 ²
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh/Btkm ³	61,1	57,3	57,9	56,6 ⁴	62,5
davon Anteil erneuerbare Energien	Prozent	29	35	k. A.	100	60
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	43,7	37,4	37,3	37,2	33,0
CO ₂ -Emissionen Bus ⁵	gCO ₂ /Pkm ⁶	194	172	167	162	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 Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

³ Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

⁴ Neue Berechnungsgrundlage Abgrenzung Linie 7/Tramlinie 6.

⁵ Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

⁶ Pkm: Personen-Kilometer.

Wirtschaftliches Handeln	Einheit	2013	2014 ¹	2015	2016	Ziel 2018 ²
Kostendeckungsgrad Bahn RPV ³	Prozent	77	70	73	72	> 70
Kostendeckungsgrad Bus	Prozent	53	46	48	45	> 45
Mittlere Sitzplatzauslastung Bahn ⁴	Prozent	27,7	26,9	26,9	27,2	28,0
Mittlere Sitzplatzauslastung Bus ⁴	Prozent	21,2	20,7	23,3	24	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 Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

³ Regionaler Personenverkehr RPV, inklusive Trassenpreis.

⁴ Personen-Kilometer pro Platz-Kilometer (Sitzplätze).

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2013	2014 ¹	2015	2016	Ziel 2018 ²
Schwere Bahn- und Busunfälle ³	Anzahl	2	3	1	3	0
Leichte Bahn- und Busunfälle ⁴	Anzahl	16	13	10	12	< 18 ⁵
	Anzahl/Mio. Pkm	0,09	0,07	0,05	0,06	< 0,1 ⁵
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ⁶	Punkte von 100	77	–	–	78	≥ 77
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	27	31	14	24	< 19 ⁷
	Ausfalltage/MA ⁸	1,0	0,5	0,9	1,3	< 0,8 ⁷
Grundausbildung Lernende	Anzahl	11 ⁹	10	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 Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

³ Personenschaden mit Todesfolge oder mehr als 24 Stunden hospitalisiert; ohne Suizide.

⁴ Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

⁵ minus 10 Prozent gegenüber Durchschnitt 2009–2012. Der Zielwert wird 2018 am Durchschnitt der Jahre 2015–2018 gemessen.

⁶ gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Diese Umfrage wird im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt.

⁷ minus 20 Prozent gegenüber Durchschnitt 2009–2012. Der Zielwert wird 2018 am Durchschnitt der Jahre 2015–2018 gemessen.

⁸ MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

⁹ Übernahme eines Lernenden aus einem anderen Betrieb.

Vorwort

Kaffee trinken ist eine emotionale Angelegenheit. Wohl auch deshalb ist die Wahl einer neuen Kaffeemaschine am Arbeitsplatz ein fröhliches bis angespanntes Thema, bei dem jeder und jede einen Diskussionsbeitrag leisten kann. Eigene Erfahrungen und Vorlieben werden feilgeboten, die Zuverlässigkeit dieses oder jenes Maschinentyps infrage gestellt, das Thema Putzen wird plötzlich relevant und am Ende werden auch noch ökologische Kriterien wie Art und Menge des Rohstoffes Kaffee und des Abfalles in die Runde geworfen.

Die Anschaffung einer Kaffeemaschine ist freilich kein unternehmensrelevantes Thema beim RBS. Die Diskussion zeigt aber exemplarisch auf, dass Zielkonflikte alltäglich und oftmals schwierig zu lösen sind. Und in den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit – Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Gesellschaft – gilt dies ganz besonders.

Weit prägender als Kaffeediskussionen war für den RBS die Beschaffung von neuen Bussen. Der Busbetrieb ist für rund sechzig Prozent der Treibhausgasemissionen beim RBS verantwortlich. Angesichts der Vision der CO₂-Neutralität müssten neue RBS-Busse selbstverständlich möglichst wenig fossilen Treibstoff verbrauchen, Hybridfahrzeuge etwa müssten die Nase vorne haben gegenüber herkömmlichen Dieselmotoren. Trotzdem hat sich der RBS für den Dieselantrieb ohne Hybrid entschieden, weil die Gesamtsicht – und damit sind wir wieder bei den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit und ihren Zielkonflikten – zu einem anderen Ergebnis geführt hat. Komfort für die Fahrgäste, Kosten, Fahrzeugkonzept, Chauffeur- und weitere Aspekte haben das Umweltargument ausgestochen. Und immerhin: Die neuen Busse verbrauchen ebenfalls rund zehn Prozent weniger Diesel als die ersetzten.

Bis 2030 prognostiziert der Kanton Bern für den öffentlichen Verkehr ein Wachstum von rund dreissig Prozent. Diese steigende Nachfrage bedingt einen weiteren Angebotsausbau und damit den Kauf weiterer Züge. So sind auch bei der Planung des neuen Depots, welches für dieses zusätzliche Rollmaterial gebaut werden muss, die Zielkonflikte vielfältig. Der Bau soll betrieblich sinnvoll und kostengünstig realisiert werden können, gleichzeitig möglichst kein Landwirtschaftsland verbrauchen und die Anwohnenden nicht beeinträchtigen. Die Verbesserungen für Viele in der Region stehen in einem Zielkonflikt mit Direktbetroffenen, welche negative Auswirkungen wie etwa Lärmemissionen befürchten. Einen Teil der Lösung sieht der RBS darin, die Betroffenen in einem Partizipationsprozess zur Ausgestaltung des Projektes einzubeziehen.

Werden auch umwelt- und gesellschaftsrelevante Aspekte möglichst früh in alle Geschäftstätigkeiten einbezogen, werden die Diskussionen zwar komplizierter und vielleicht auch emotionaler, die Entscheidungen aber breiter abgestützt, zukunftsfähiger und enkelverträglicher.



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 eingerechnet, da der RBS Eigentümer ist.

**CO₂-AUSSTOSS
BUSBETRIEB**



**Ausstoss CO₂
pro Jahr**

**Ausstoss CO₂ pro
Personen-
kilometer**

2013

2524 t

194 g

2014

3500 t

172 g

2015

3600 t

167 g

2016

3500 t

162 g

**TREIBHAUSGAS-
BILANZ RBS**

2013

59%

21%

13%

7%

Total t CO₂

4300

2014

67%

15%

12%

6%

Total t CO₂

5200

2015

68%

15%

11%

6%

Total t CO₂

5300



Busbetrieb



Gebäude



Bahnbetrieb



Mitarbeitenden-
verkehr

**Energie &
Emissionen**



**TRAKTIONS-
STROM**

- Kernenergie
- Erneuerbare Energien
- Kehricht, fossile Energien

69%

29%

2%

2013

65%

35%

0%

2014

100%

0% 0%

2016

**TREIBSTOFFBEDARF
BUSBETRIEB**



Diesel pro 100 km

2013

43,7 l

2014

37,4 l

2015

37,3 l

2016

37,2 l

**GESAMTENERGIE-
VERBRAUCH RBS**

Bahnbetrieb
19,6 GWh

Busbetrieb
11 GWh

Mitarbeitenden-
verkehr
1 GWh

Gebäude
5,8 GWh

37 330 000 kWh

Total

2015

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 in Wesentlichen durch die Nutzenden getragen werden. Eine angemessene Grunder-schliessung 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.

Wie wird Nachhaltigkeit «normal»?

Wie integriert man «Nachhaltigkeit» in die Unternehmensabläufe? Wie schärft man das Bewusstsein, dass Nachhaltigkeitsziele auch Unternehmensziele sein müssen? Solche Fragen haben den RBS im Berichtsjahr beschäftigt. Dabei gab es konkrete Umsetzungsschritte, so etwa beim Erarbeiten der Jahresziele: Jede Abteilung wird künftig in den Jahreszielen konkrete und möglichst messbare Ziele in den Dimensionen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaftlichkeit formulieren. Damit sollen nicht nur konkrete Massnahmen formuliert, sondern auch ein Lernprozess innerhalb des Unternehmens und der verschiedenen Abteilungen ausgelöst werden. Gleichzeitig werden eine Vereinheitlichung und damit auch eine Vereinfachung von Dokumenten angestrebt. Ziele und Kennzahlen aus der Nachhaltigkeitsstrategie sollen wo immer möglich in bestehende Unterlagen integriert werden. Und nicht zuletzt sollen sowohl die Erarbeitung wie auch die Zeithorizonte der Unternehmens- und der Nachhaltigkeitsstrategie parallel erfolgen. Der Weg zur vollständigen Integration von Nachhaltigkeitsaspekten ist lang und oftmals komplex, aber der RBS ist bestrebt, seine Nachhaltigkeitsleistung auch in dieser Hinsicht kontinuierlich zu verbessern.



Aktivitäten und Leistungen

Erfolgreiche ISO-Zertifizierung

Im Berichtsjahr hat der RBS das Rezertifizierungsaudit nach den Normen ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 und OHSAS 18001:2007 bestanden (vgl. auch Seite 11). SQS als auditierende Firma bestätigt, dass den Themen Umwelt und Arbeitssicherheit grosse Aufmerksamkeit geschenkt wird und Ziele klar definiert werden. Im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wurden die Einbindung der Unternehmensführung sowie der Gesundheitszirkel des Busbetriebes positiv hervorgehoben. Bemängelt hingegen wurde die fehlende Mehrjahresplanung bezüglich Umwelt, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, welche die Zielerreichung garantieren soll. Zudem wird das Konzept «Arbeitssicherheit» hinsichtlich der neuen ISO-Norm 45001 überarbeitet werden. Weiter muss dem Life-Cycle-Ansatz von allen Produkten und Dienstleistungen noch mehr Gewicht beigemessen werden.

Fazit nach einem Jahr Recyclingstationen

Seit September 2015 stehen insgesamt achtzehn Recyclingstationen an acht verschiedenen Bahnhöfen des RBS. Separat gesammelt werden PET-Flaschen, Aluminium und Papier. Die guten Erfahrungen aus dem Pilotprojekt führten rasch zum definitiven Entscheid: Es ist langfristig das Ziel des RBS, alle seine Bahnhöfe mit mindestens einer Recyclingstation auszustatten. Im Berichtsjahr wurden rund 4 700 Kilogramm Aluminium und 4 500 Kilogramm PET gesammelt und dem Recyclingprozess zugeführt. Das ist beim Alu gut viermal mehr und beim PET doppelt so viel wie 2015, also vor der Einführung der Recyclingstationen.

Ökologisches Handeln

RBS fährt mit hundert Prozent erneuerbarer Energie

Seit dem 1. Januar 2016 bezieht der RBS seinen Traktionsstrom aus hundert Prozent erneuerbaren Energien. Davon stammen rund zwei Drittel aus herkömmlicher Schweizer Wasserkraft. Das übrige Drittel besteht aus «naturemade star»-zertifiziertem Ökostrom, aus zertifizierten Wasserkraftwerken und von zertifizierten Solaranlagen in der Schweiz. Für den Betrieb seiner Züge benötigt der RBS jährlich gut 19 Millionen Kilowattstunden Traktionsstrom. Das entspricht dem Jahresverbrauch von knapp 4 000 Schweizer Haushalten. Bis Ende 2015 wurden sechzig bis siebzig Prozent des Traktionsstromes aus Atomkraftwerken bezogen, der Rest aus nicht zertifizierter Wasserkraft.

Nebst dem umweltfreundlichen Traktionsstrom für die Züge bezieht der RBS zudem auch für seine Werkstatt in Worb seit Anfang 2016 ausschliesslich Strom aus erneuerbaren Quellen. Die Gebäude (inkl. Werkstatt) des Busbetriebes in Worblaufen beziehen den Strom aus der eigenen Fotovoltaikanlage.

LED-Beleuchtung Bahnhöfe

Seit 2016 werden auf den RBS-Bahnhöfen die bestehenden Fluoreszenzleuchten sukzessive durch LED-Röhren ersetzt. Insgesamt wurden bisher fünf Bahnhöfe ganz und einer teilweise umgerüstet. Ziel ist mittelfristig der Ersatz der Fluoreszenzleuchten auf allen Bahnhöfen am RBS-Netz; bei Neubauten sind LED-Lampen seit 2016 Standard. Mit der Umrüstung der Leuchtmittel konnten 2016 insgesamt 22 000 Kilowattstunden oder 35 Prozent der Energie eingespart werden. Auf diversen Bahnhöfen wurden bereits früher Einzeleuchten ausserhalb des Perrondaches auf LED umgestellt.

Neue Busse – bewährte Dieseldieseltechnologie

Der RBS hat zusammen mit dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung insgesamt 27 neue Gelenk- und Normbusse der Marke Mercedes Citaro gekauft (vgl. auch Seite 14). Damit können ab 2018 ältere Fahrzeuge, welche noch nicht der Abgasnorm Euro-6 entsprechen, ersetzt und der Dieserverbrauch im Vergleich zu den abgelösten Fahrzeugen um über zehn Prozent gesenkt werden.

Der Auftrag wurde im offenen Verfahren nach GATT/WTO ausgeschrieben. Die Kriterien für die Bewertung umfassten die Bereiche Wirtschaftlichkeit, Fahrzeugkonzept und Ausführung, Fahrgast- und Chauffeuraspekte und Umweltverträglichkeit. Die Gewichtung der Umweltverträglichkeit lag bei zehn Prozent. Bewertet wurden Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen sowie Lärm. Zusätzlich wurden die Kosten – und damit der Verbrauch – vom Dieseltreibstoff für den Betrieb auch im Kriterium Wirtschaftlichkeit inkludiert. Der neben der herkömmlichen Dieselantriebstechnologie ebenfalls in der Ausschreibung zugelassene Hybridantrieb hätte einen zusätzlichen Minderverbrauch an Treibstoff von achtzehn Prozent beim Normbus und zehn Prozent beim Gelenkbus erreicht. Dieser Vorteil genügte jedoch in der Gesamtbetrachtung aller Kriterien nicht für den Zuschlag. Der RBS beobachtet die Entwicklung der neuen Antriebstechnologien, insbesondere der Elektromobilität, sehr genau. Die weitere Senkung des CO₂-Ausstosses bleibt ein wichtiges Unternehmensziel.



Wirtschaftliches Handeln

Mit dem Wechsel zum Fahrplan 2017 wurde national wie auch im Tarifverbund Libero eine Tarifierhöhung von durchschnittlich etwas über drei Prozent vorgenommen. Die höhere Beteiligung der Fahrgäste an den Kosten ist ein Auftrag der Stimmbürger. Im Rahmen der Finanzierungsvorlage für den Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur wurde entschieden, dass höhere Trasseengebühren für den Bahnverkehr auf die Fahrgäste zu überwälzen seien. Dieser Schritt zur besseren Eigenwirtschaftlichkeit steht selbstredend im Konflikt mit dem Anspruch, den Fahrgästen möglichst attraktive Fahrpreise anzubieten.

Ein grosser Hebel für langfristig finanziell tragbare öV-Leistungen sind gute Produktionsbedingungen. Das beinhaltet etwa, separate Fahrspuren für den Bus, funktionierende Arbeitsmittel oder auch produktive Angebotskonzepte ohne lange Standzeiten am Linienende, für die sich der RBS mit Ausdauer einsetzt. In dieser Absicht wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Verbesserungsvorschläge für das Buskonzept im Raum Lyss-Messen-Solothurn ausgearbeitet, die nun per Ende 2017 umgesetzt werden können. Mit gleicher Abgeltung wird ermöglicht, Taktverdichtungen auf den Linien mit dem grössten Potenzial anzubieten.

Die gleichen Überlegungen wurden auch in der Evaluation des neuen Depotstandortes für die Bahn und einer neuen Garage für den Busbetrieb eingebracht. Ob eine Abstellanlage zehn Kilometer näher oder weiter weg vom Linienende erstellt wird, kann für eine Bahn ohne Weiteres einen jährlich wiederkehrenden Kostenunterschied im sechsstelligen Bereich nach sich ziehen. Finanzielle Folgen der Standortentscheide sind deshalb neben räumlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Aspekten ebenfalls zu berücksichtigen, zumal die ungedeckten Kosten durch die öffentliche Hand übernommen werden.

Erfreulicherweise können in grösseren Projekten auch immer wieder Synergien mit Kooperationspartnern erzielt werden. Im Berichtsjahr konnte dank der gemeinsamen Beschaffung von neuen Bussen zusammen mit dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung das Volumen vervierfacht und ein entsprechend besserer Preis erzielt werden. Der Betrieb des Tramnetzes Bern wird schon seit 2011 in enger Kooperation mit BERNMOBIL erfolgreich geführt. Und im Rahmen von RAILplus – der Zusammenarbeitsplattform der Meter-spurbahnen – können in zahlreichen Projekten wiederkehrende Einsparungen erzielt werden. Beispiele dafür sind der Materialeinkauf, die Ausarbeitung von Stellungnahmen gegenüber Behörden oder die Durchführung von Qualitätskontrollen.

Soziales Handeln

Gesundheitscoach für das Buspersonal: Die ersten Erfahrungen sind positiv

Der Busbetrieb hat in den letzten Jahren sein betriebliches Gesundheitsmanagement, welches die Themenbereiche Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Gesundheitsförderung und Case-Management umfasst, weiterentwickelt. Seit Anfang 2016 sind in diesem Rahmen die «Gesundheitscoaches» im Einsatz: Sie beraten neue Mitarbeitende in der Einführungsphase zu gesundheitlichen Risiken und Möglichkeiten der Prävention. Beim bestehenden Personal geht es um persönliche Gesundheitsziele, welche formuliert werden können. Der Betrieb hilft auf verschiedenen Ebenen, die Ziele zu erreichen. Über sechzig Prozent der Mitarbeitenden haben sich bereits im ersten Jahr ein persönliches Gesundheitsziel gesetzt. Von diesen haben mehr als achtzig Prozent ihr Ziel ganz oder teilweise erreicht.

Aufgrund der guten Erfahrungen beim Busbetrieb wurde entschieden, den bereits etablierten Gesundheitszirkel des Busbetriebes (regelmässig stattfindende Workshops zum betrieblichen Gesundheitsmanagement) auf die gesamte Abteilung Produktion (über 30 % aller RBS-Mitarbeitenden) auszuweiten. Als erste Massnahme wird allen Mitarbeitenden dieser Abteilung ein Gesundheitscoach zur Verfügung gestellt. Auch in den anderen Abteilungen wurden Gesundheitsmassnahmen umgesetzt. Abteilungsübergreifend wurde etwa den Büroarbeitenden ein Ergonomiecheck geboten.

Mitarbeitenden-Umfrage

Ein unabhängiges Forschungsinstitut befragt alle drei Jahre im Auftrag der Geschäftsleitung des RBS die Mitarbeitenden, um die Arbeitszufriedenheit zu messen und Optimierungspotenzial zu finden. Die Rücklaufquote entsprach mit 66 Prozent dem gleichen Wert wie 2013. Insgesamt sind die Werte sehr zufriedenstellend: Die Arbeitszufriedenheit war mit 78 von 100 Punkten um einen Punkt besser als bei der letzten Umfrage. Das Engagement und die Verbundenheit mit dem Unternehmen wurden mit einem hohen Wert von 87 Punkten bewertet. Im Quervergleich am tiefsten beurteilt, und damit im Fokus der zukünftigen Verbesserungsmassnahmen, ist die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Abteilungen.

Planung Depotneubau: nachhaltiges Kriterienset bei der Standortwahl

Der RBS möchte per Ende 2023 ein neues Depot mit Platz für sechzehn Züge in Betrieb nehmen (vgl. auch Seite 18). Für den Bau werden rund drei Hektaren Land benötigt, langfristig soll eine Erweiterung um eine Hektare möglich sein. Um neben betrieblichen und finanziellen Kriterien auch ökologische und gesellschaftliche Aspekte in die Standortwahl einfliessen zu lassen, hat der RBS im Berichtsjahr eine externe Firma beauftragt, betrieblich mögliche Standorte mit Kriterien wie Landschaftsbild, Zersiedelung, Umwelt, Lärm und Raumplanung zu ergänzen. Erst mit dieser Gesamtbeurteilung fiel der RBS-interne Entscheid zugunsten des Standorts «Leimgrube» in Bätterkinden. Im Wissen, dass der Bau eines Eisenbahndepots besonders in einer ländlichen Umgebung Auswirkungen auf die Anwohnenden hat, will der RBS ab 2017 betroffene Personen und Organisationen zu einem Partizipationsprozess einladen. Die Standortwahl selber ist nicht Gegenstand dieses Prozesses, da es dazu bereits gesetzlich festgelegte Mitwirkungsverfahren gibt. Hingegen sollen Fragen der Anbindung, der Ausgestaltung des Depots sowie des Aussenraumes gemeinsam diskutiert werden. Damit soll gewährleistet werden, dass das Depot möglichst gut in das bestehende Ortsbild und in die Landschaft eingebettet wird.

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 der Vereinigung konzessionierter bernischer Bus-Unternehmungen KBU; 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 «Klimaplattform der Wirtschaft der Stadt Bern» und im «Forum Ittigen: KLIMABEWUSST» zu nennen.

Der RBS beteiligte sich 2016 zum fünften Mal an der Aktion «Bike to Work». Mitgeradelt sind dieses Jahr vierzig RBS-Mitarbeitende, aufgeteilt in Viererteams. Sie haben für den Arbeitsweg mit dem Velo an insgesamt 544 Tagen total 7 430 Kilometer zurückgelegt – manchmal in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr oder in Einzelfällen auch zu Fuss. Erfreulich an der Aktion im Berichtsjahr war einerseits die Tatsache, dass nach einem tiefen Wert im 2015 – damals machten nur vier Teams mit – wieder zehn Teams am Start waren. Andererseits bestätigt sich beim RBS der schweizweite Trend, dass die Aktion auch langfristig Arbeitnehmende aufs Velo bringt: Ausgelöst durch Bike to work haben einzelne Mitarbeitende für den Arbeitsweg vom Auto aufs (E-)Bike gewechselt.

Ausblick

Energiemanagement

Im Rahmen der Umsetzung des kantonalbernischen Energiegesetzes wird der RBS 2017 eine Zielvereinbarung mit dem Kanton abschliessen. Darin enthalten sind die Energieeffizienzziele, welche der RBS in den nächsten Jahren erreichen muss. Im Berichtsjahr wurden bezüglich Energiemanagement wichtige Grundlagen erarbeitet: genaue Analysen der Energiedaten und -flüsse der relevanten Verbraucher, Definition derjenigen Gebäude und Infrastrukturen, welche in der Zielvereinbarung aufgenommen werden sollen, sowie Evaluation von Werkzeugen, welche die kontinuierliche Verbrauchsüberwachung und -steuerung ermöglichen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um das Energiemanagement in Zukunft effizient steuern zu können.

Busbetrieb: Testversuch mit Chauffeur-Informationssystem

Gesunde Mitarbeitende, weniger (Bagatell-)Unfälle und eine Senkung des Dieserverbrauchs: Das Erreichen dieser Ziele soll durch ein Chauffeur-Informationssystem in den Linienbussen gefördert werden. Auf einer gut lesbaren, auf den «Ampelfarben» basierenden Anzeige werden den Fahrerinnen und Fahrern Informationen zu Drehzahl, Beschleunigung, Verzögerung, Geschwindigkeit, Leerlauf und Verbrauch gegeben. Nach der Fahrt werden die Angaben mittels einer App sichtbar gemacht. Die Fahrerinnen und Fahrer können ihre persönlichen Werte vergleichen und ihren Fahrstil analysieren und wo nötig verbessern. Die Führungskräfte, welche Einsicht in die Daten haben, können die Daten in den regelmässigen Gesprächen mit den Mitarbeitenden beurteilen und Verbesserungspotenzial ausloten. So soll ein stressfreieres, vorausschauendes und ressourcensparendes Fahren gefördert werden. Seit Frühling 2017 sind zwei Fahrzeuge testmässig mit dem Informationssystem ausgerüstet. Bei einem positiven Verlauf sollen mittelfristig alle Linienbusse mit diesem Gerät ergänzt werden.



Solothurn, 1953

Finanzbericht

Lagebericht

Geschäftsverlauf

Der Jahresgewinn ist gegenüber dem Vorjahr um rund 0,9 Millionen Franken gesunken. Wird jedoch die Einzahlung in das Vorsorgewerk der Pensionskasse von 1,3 Millionen Franken beim Ergebnisvergleich berücksichtigt, konnte das Resultat verbessert werden. Die Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Millionen Franken gestiegen. Die grösste Zunahme mit nahezu 0,9 Millionen Franken ist bei den Verkehrserträgen zu verzeichnen, dies im Wesentlichen dank höherer Anteile aus dem Generalabonnement. Unter andere betriebliche Erträge konnte der RBS von einer Überschussbeteiligung des Sachversicherers und von einer Rückerstattung von in den Vorjahren zu viel verrechneten Infrastrukturbeiträgen profitieren. Wegen der intensiven Bautätigkeit haben auch die Eigenleistungen zugenommen. Auf der Kostenseite haben sich der Stromeinkauf auf dem freien Markt und der nach wie vor günstige Dieselpreis vorteilhaft ausgewirkt. Im Personalaufwand ist eine Einzahlung in die Wertschwankungsreserve des Vorsorgewerkes enthalten. Die Unterhaltskosten (Leistungen durch Dritte) für das Rollmaterial und die Infrastrukturausrüstungen sind hingegen markant gewachsen, sind doch über siebzig Prozent der Bahnflotte zwischen 24 und 43 Jahre im Einsatz und folglich störungsanfälliger und wartungsintensiver. Die Abschreibungszunahme ist auf die Anschaffung von technischen Innovationen (Soft- und Hardware) mit kürzeren Nutzungsdauern zurückzuführen.

Die flüssigen Mittel haben gegenüber dem Vorjahr wiederum stark abgenommen, weil ein Teil der Rollmaterialanzahlung über 23 Millionen Franken aus Eigenmitteln beglichen wurde. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich fast verdoppelt, weil die letzte Tranche der Bundesdarlehen auf Wunsch des RBS erst Anfang 2017 überwiesen wurde. Das Darlehen an den Busbetrieb Solothurn und Umgebung konnte teilweise amortisiert werden. Die Nettowerte der Sachanlagen sind aufgrund der grossen Investitionstätigkeit gestiegen.

2017 ist ein Darlehen über fünf Millionen Franken zurückzuzahlen. Die passiven Rechnungsabgrenzungen gingen zurück, weil Abgrenzungen für Fahrausweisabonnemente aufgelöst werden mussten. Die erste Anzahlung für das neue Rollmaterial wurde teilweise durch ein neues Darlehen finanziert. Der Zeitpunkt für diese Fremdkapitalaufnahme war ausgesprochen vorteilhaft: Der RBS bezahlt 0,15 Prozent Zins über die ganze Laufzeit von zwölf Jahren. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand umfassen bedingt rückzahlbare Darlehen für Infrastrukturprojekte, die gegenüber dem Vorjahr um rund 22 Millionen Franken zuge-

nommen haben, und (unverzinsliche) rückzahlbare Darlehen, die um fünf Millionen Franken amortisiert wurden. Die gesetzlichen Gewinnreserven sind um 1,8 Millionen Franken gestiegen, während die freiwilligen Gewinnreserven um den Verlust aus den nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften von 0,1 Millionen Franken abgenommen haben. Der Eigenkapitalanteil beträgt noch 14,7 Prozent, das sind 0,9 Prozent-Punkte weniger als im Vorjahr.

Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Der Personalbestand hat im Jahresdurchschnitt auf 422 Vollzeitstellen zugenommen, das sind zwei Vollzeitstellen mehr als im Vorjahr.

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.

Bestell- und Auftragslage

Mit den Bestellern (Bundesamt für Verkehr BAV, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern sowie Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn) wurden im Sommer 2015 die Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr und den Ortsverkehr für die Jahre 2016 und 2017 vereinbart. Die Offerten für die Fahrplanjahre 2018/19 sind den Bestellern bis Ende April 2017 zu unterbreiten; es werden wiederum grundsätzlich tiefere ungedeckte Kosten erwartet, die durch die Besteller abzugelten sind.

Die Leistungsvereinbarung für die Infrastruktur 2017–2020 wurde mit dem BAV bereinigt und unterzeichnet. Der RBS kann über 152,5 Millionen Franken in den Substanzerhalt seiner Infrastruktur investieren. Zusätzlich stehen für das Projekt Ausbau Bahnhof Bern in dieser Periode über 230 Millionen Franken zur Verfügung. Für sogenannte Infrastruktur-Ausbauten im Rahmen des Ausbauschrittes AS2025 wurden zwei Umsetzungsvereinbarungen mit dem BAV abgeschlossen. Die Projekte im Umfang von 47 Millionen Franken betreffen die Stecke Bern–Solothurn und sollen bis Ende 2021 realisiert werden.



Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

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

Aussergewöhnliche Ereignisse

2016 sind keine aussergewöhnlichen Ereignisse zu verzeichnen.

Zukunftsaussichten

Der RBS beurteilt seine Zukunftsaussichten positiv. Die Nachfrage sowohl im Bahn- als auch im Busbereich steigt kontinuierlich. Massnahmen zur Beseitigung der bestehenden Kapazitätsengpässe konnten 2016 in Angriff genommen werden, mit dem Bau der Doppelspur Zollikofen–Moosseedorf konnte begonnen werden und das neue Rollmaterial für die Linie S7 ist bestellt.

Die Plangenehmigungsverfügung für das Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS wird im zweiten Quartal 2017 erwartet. Möglicherweise wird darin ein Teilbereich ausgenommen, der mit letzten verbleibenden Einsprechern noch zu bereinigen ist.

Sorgen bereitet dem RBS der Mangel an Bauingenieuren auf dem Arbeitsmarkt. Eine Aufstockung des Infrastruktur-Ingenieurteams wäre dringend notwendig.

Arealentwicklung auf RBS-Grundstücken: Es sollen zirka 13000 Quadratmeter zusätzlicher Wohn- und Arbeitsraum am Bahnhof Worblaufen Ost geschaffen werden. Eine Jury hat sich in einem Workshopverfahren für die Lösung von Holzer Kobler Architekten entschieden. Darauf aufbauend soll in den nächsten Monaten ein Richtprojekt erarbeitet werden.

Grafenried, um 1925



Erfolgsrechnung

Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	Erläuterung	2016	2015
Verkehrsertrag		43 115	42 260
Abgeltung	(1)	41 238	40 359
Leistungen für Dritte	(2)	9 282	8 997
Andere betriebliche Erträge	(3)	8 299	7 669
Eigenleistungen		4 307	4 047
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		106 241	103 332
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		2 337	2 446
Personalaufwand	(4) (5)	47 290	45 027
Betriebsleistungen Dritter		4 394	4 075
Energie		4 398	4 988
Andere betriebliche Aufwendungen	(6)	15 712	14 897
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(7)	1 883	1 905
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(8)	26 884	26 103
Total Betriebsaufwand		102 898	99 442
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		3 343	3 890
Finanzaufwand	(9)	2 272	2 286
Finanzertrag	(10)	54	100
Finanzergebnis		-2 218	-2 186
Ordentliches Ergebnis		1 125	1 704
Gewinn vor Ertragssteuern		1 125	1 704
Direkte Steuern/ Ertragssteuern (bzw. Rückerstattung)		70	-36
Jahresgewinn		1 054	1 740

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 52 und folgende.

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2016	31.12.2015
Flüssige Mittel	(11)	21 664	30 062
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(12)	11 385	10 502
Übrige kurzfristige Forderungen	(13)	9 021	34
Vorräte	(14)	3 858	4 022
Aktive Rechnungsabgrenzungen		596	604
Total Umlaufvermögen		46 524	45 225
Finanzanlagen	(15)	3 168	5 248
Sachanlagen	(16) (17) (25)	491 998	452 958
Total Anlagevermögen		495 166	458 206
Total Aktiven		541 690	503 431
Passiven in TCHF			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		15 512	10 301
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(18)	5 000	0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(19)	4 594	4 782
Passive Rechnungsabgrenzungen	(20)	11 949	11 863
Kurzfristige Rückstellungen	(21)	3 119	3 288
Total kurzfristiges Fremdkapital		40 174	30 234
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(22)	120 000	110 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	300 735	283 247
Langfristige Rückstellungen	(21)	1 035	1 259
Total langfristiges Fremdkapital		421 770	394 506
Total Fremdkapital		461 945	424 740
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(24)	41 923	40 099
Freiwillige Gewinnreserven		10 893	10 978
Eigene Aktien		-13	-13
Bilanzgewinn		1 054	1 740
Total Eigenkapital		79 745	78 691
Total Passiven		541 690	503 431

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 52 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2016	2015
Jahresgewinn	1 054	1 740
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	26 884	26 103
Veränderungen Rückstellungen	-393	-870
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-2	-2
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	1 883	1 905
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	0	54
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 098	-2 153
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	27 329	26 777
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-883	-5 699
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen ¹	13	-13
Veränderung Vorräte	164	80
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	8	-263
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5 211	764
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-188	155
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	87	-745
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	31 741	21 056
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-68 120	-34 214
Beiträge Dritter für Sachanlagen	312	827
Veräusserung von Sachanlagen	2	2
Investitionen in Finanzanlagen	0	-2 249
Veräusserung von Finanzanlagen	0	25
Teilrückzahlung Finanzanlagen	2 080	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-65 726	-35 609
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen ¹	13 030	18 133
Aufnahme verzinsliches Darlehen	15 000	0
Amortisation verzinsliches Darlehen	0	-10 000
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 444	-2 444
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	25 586	5 689
Veränderung flüssige Mittel	-8 398	-8 863
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	30 062	38 925
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	21 664	30 062
Veränderung flüssige Mittel	-8 398	-8 863

¹ Die sonstigen kurzfristigen Forderungen enthalten nicht liquiditätswirksame Positionen von CHF 9,0 Mio.

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche ¹ Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 15	22 400	3 488	40 099	10 978	-12	76 951	9 142
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	-	-1	-	-
Jahresgewinn 2015	0	0	1 825	-85	0	1 740	1 825
Eigenkapital per 31. 12. 15	22 400	3 488	41 923	10 893	-13	78 691	10 967
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	-	-	-	-
Jahresgewinn 2016	0	0	768	286	0	1 054	768
Eigenkapital per 31. 12. 16	22 400	3 488	42 692	11 179	-13	79 745	11 735

¹ Siehe auch Seite 59, Ziffer 24.

² Siehe auch Seite 61.

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

31. 12. 2016: 44 367

31. 12. 2015: 43 599

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 Verschleisstteile 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
Schienefahrzeuge	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	31.12.2016	31.12.2015
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus	24 748	24 649
Infrastruktur Bahn ¹	16 490	15 710
Total Abgeltung	41 238	40 359

¹ Für Abschreibungen der Anlagenzugänge (siehe auch Ziffer 16).

2 Leistungen für Dritte in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Leistungen für BSU	886	855
Leistungen für Dritte	8 396	8 141
Total Leistungen für Dritte	9 282	8 997

3 Andere betriebliche Erträge in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Pacht und Mieten	3 514	3 558
Trassenerlös aus Netzzugang	1 070	1 106
Vergütungen und Versicherungsleistungen	218	122
Gewinne aus Anlagenabgängen	2	2
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren ¹	3 495	2 879
Total andere betriebliche Erträge	8 299	7 669

¹ 2016: Überschussbeteiligung der Mobiliar-Versicherung und Rückerstattung zu viel verrechnete Infrastrukturmieten (SBB).

4 Personalaufwand in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Gehälter und Löhne	34 705	33 798
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 682	4 688
Personalversicherungen	7 435	7 208
Sonderzahlung zugunsten des Vorsorgewerks RBS	1 300	0
Leistungen der Personalversicherungen	-1 018	-964
Personalmiete	186	297
Total Personalaufwand	47 290	45 027

5 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Bis zu einem Deckungsgrad von 113,2 Prozent werden Wertschwankungsréserven gebildet. Der Deckungsgrad beträgt zirka 115 Prozent.

	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015	2016 ¹	2015
Sammelstiftung Symova	-	-	-	3 759	5 059

¹ Inklusive Sonderzahlung (siehe Ziffer 4).

Der Stiftungsrat hat 2016 beschlossen, den technischen Zinssatz im Jahr 2017 von 2,75 Prozent auf 2 Prozent zu senken. Gleichzeitig müssen auch die Umwandlungssätze reduziert werden. Es sind flankierende Massnahmen zur Wahrung des Leistungsniveaus vorgesehen, die im Jahr 2017 eine Reduktion des Deckungsgrades um zirka 9 Prozentpunkte bewirken.

Per 31.12.2016 besteht kein wirtschaftlicher Nutzen im Sinne von Swiss GAAP FER.

6 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 787	1 771
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 241	3 222
Allgemeiner Aufwand ¹	1 665	1 867
Versicherungen und Schadenersatz	551	825
Marketing	635	413
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	255	252
Pacht und Miete	452	489
Unterhalt und Kleinanschaffungen ²	7 126	6 059
Total andere betriebliche Aufwendungen	15 712	14 897

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

² Rollmaterial-Unterhalt: Sanierung Stromrichter, generell höhere Instandhaltungskosten.

7 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
NAI Sparte Infrastruktur ¹	1 588	977
NAI übrige Sparten	295	928
Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	1 883	1 905

¹ Zahlreicher Investitionsprojekte mit hohem Anteil NAI wie zum Beispiel Sanierungen und Umgestaltungen Publikumsanlagen.

8 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Abschreibungen Sparte Infrastruktur ¹	9 519	9 242
Abschreibungen übrige Sparten	17 365	16 861
Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	26 884	26 103

¹ Anlagenzugänge (siehe Ziffer 16).

9 Finanzaufwand in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Zinsaufwand und Finanzierungskosten ¹	2 272	2 286
Total Finanzaufwand	2 272	2 286

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

10 Finanzertrag in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Dividenden	2	37
Zinserträge Darlehen	51	51
Zinserträge flüssige Mittel	1	11
Total Finanzertrag	54	100

11 Flüssige Mittel in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	298	266
Postfinance		
frei verfügbare Mittel	2 455	3 873
zweckgebundene Mittel ¹	5 798	4 793
Banken		
frei verfügbare Mittel	11 155	7 427
zweckgebundene Mittel ¹	1 957	13 704
Total flüssige Mittel	21 664	30 062

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

12 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4 699	7 240
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	6 687	3 263
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11 385	10 502

13 Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	8	4
Forderungen gegenüber Mitarbeitenden	2	4
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (Darlehen ¹ , MWST, Verrechnungssteuer)	9 010	26
Total übrige kurzfristige Forderungen	9 021	34

¹ Letzte Tranche Infrastruktur-Darlehen des Bundes, erst Anfang 2017 überwiesen.

14 Vorräte in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Material Schienenfahrzeuge	7 317	7 430
Übriges Material Bahn und Bus	1 489	1 598
Wertberichtigung ¹	-5 016	-5 036
Angefangene Arbeiten	69	30
Total Vorräte	3 858	4 022

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

15 Finanzanlagen in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Aktien nicht kotierter Unternehmen ¹	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU ²	2 780	4 860
Total Finanzanlagen	3 168	5 248

¹ Beteiligung an Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG (15,15 % an Kapital und Stimmen), Beteiligung an Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG (11 % an Kapital und Stimmen).

² Darlehen gemäss vertraglicher Vereinbarung.

16 Sachanlagen in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen Sparte Infrastruktur	434 670	417 795
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	53 260	31 525
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-238 696	-229 845
Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur	249 233	219 475
Sachanlagen übrige Sparten	466 512	467 029
Anlagen im Bau übrige Sparten	2 704	1 730
Anzahlungen Anlagen im Bau übrige Sparten	23 212	0
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparten	-249 663	-235 276
Buchwert Sachanlagen übrige Sparten	242 765	233 482
Total Sachanlagen	491 998	452 958

Grössere Anlagenzugänge in der Sparte Infrastruktur wie neues Leitsystem, Traktionsstromanlagen, Erneuerung Oberbau Publikumsanlagen.

17 Sachanlagen in TCHF

	Grundstücke und Bauten	Fahrbahn	Antriebs-, Sicherungs-, Telekomanlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen ²	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswert 2015							
Stand 1. 1. 2015	141 679	209 175	123 049	359 756	26 073	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	131 942	362 421	26 321	33 254	918 079
Kumulierte Wertberichtigung 2015							
Stand 1. 1. 2015	61 019	94 880	91 463	175 549	17 128	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	64 431	97 067	96 104	189 119	18 400	0	465 121
Nettobuchwert 2015							
Nettobuchwert 1. 1. 2015	80 659	114 296	31 586	184 207	8 944	27 887	447 579
Nettobuchwert 31. 12. 2015	84 750	117 892	35 838	173 302	7 921	33 254	452 958

Anschaffungswert 2016

Stand 1. 1. 2016	149 181	214 959	131 942	362 421	26 321	33 254	918 079
Zugänge 2016	0	0	0	133	0	67 987	68 120
Abgänge 2016	-270	-560	0	-2 324	-522	-1 883	-5 559
Umgliederungen 2016	3 950	4 680	9 070	1 200	1 152	-20 052	0
Investitionsbeiträge 2016	-151	0	0	0	0	-131	-282
Stand 31. 12. 2016	152 709	219 079	141 012	361 430	26 951	79 176	980 357

Kumulierte Wertberichtigung 2016

Stand 1. 1. 2016	64 431	97 067	96 104	189 119	18 400	0	465 121
Zugänge 2016	3 347	3 672	4 058	14 069	1 739	0	26 884
Abgänge 2016	-270	-560	0	-2 324	-522	0	-3 676
Umgliederungen 2016	0	0	30	0	0	0	30
Investitionsbeiträge 2016	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31. 12. 2016	67 507	100 179	100 191	200 863	19 617	0	488 359

Nettobuchwert 2016

Nettobuchwert 1. 1. 2016	84 750	117 892	35 838	173 302	7 921	33 254	452 958
Nettobuchwert 31. 12. 2016	85 202	118 900	40 821	160 566	7 334	79 176	491 998

¹ Nettobuchwert der Schienenfahrzeuge TCHF 143 874

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 11 289

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (SW-Programme) für TCHF 541 bei Zugängen 2016 von TCHF 185 und Abgängen von TCHF 218.

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

18 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF

	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Rückzahlung Darlehen Postfinance am 31.7. 2017	5 000	0
Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	5 000	0

19 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF

	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand		
Anteil Bund	2 098	2 098
Anteil Kanton Bern	2 039	2 039
Anteil Kanton Solothurn	405	405
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	0	29
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	52	211
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	4 594	4 782

20 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF

	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	9 949	10 130
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	1 088	1 106
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	912	627
Total passive Rechnungsabgrenzungen	11 949	11 863

21 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF

	Deckungskapital Rentenzuschüsse für			Total
	Übrige ¹	Pensionierte ²	Personalgut- haben ³	
Buchwert am 1. 1. 2015	604	929	3 883	5 417
Bildung	0	0	0	0
Verwendung	399	151	320	869
Buchwert am 31. 12. 2015 / 1. 1. 2016	205	778	3 563	4 547
davon kurzfristig	103	126	3 060	3 288
davon langfristig	103	652	504	1 259
Bildung	0	0	0	0
Verwendung	132	98	162	392
Buchwert am 31. 12. 2016	73	680	3 401	4 154
davon kurzfristig	73	112	2 934	3 119
davon langfristig	0	568	467	1 035

¹ Rückstellung für ein Dieseltermingeschäft für die Jahre 2014–17.

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	31.12.2016	31.12.2015
Fälligkeiten innerhalb von einem bis fünf Jahren	45 000	30 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	75 000	80 000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	120 000	110 000

Siehe auch Seite 61.

23 Übrige langfristige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Bedingt rückzahlbar		
Anteil Bund ¹	138 200	116 170
Anteil Kanton Bern ¹	109 268	109 268
Anteil Kanton Solothurn ¹	18 704	18 704
Rückzahlbar		
Anteil Bund ²	16 023	18 121
Anteil Kanton Bern ²	15 163	17 202
Anteil Kanton Solothurn ²	3 377	3 782
Total übrige langfristige Verbindlichkeiten	300 735	283 247

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 Finanzverbindlichkeiten, Ziffer 19.

Nahestehende Personen, wesentliche Transaktionen in TCHF ¹	2016	2015
Abgeltungen Kanton Bern		
Abgeltung Infrastruktur	0	6 151
Abgeltung Regionaler Personen- und Ortsverkehr	14 956	13 424
Total Abgeltungen Kanton Bern	14 956	19 575
Investitionsbeiträge Kanton Bern		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Infrastruktur-Investitionen	0	7 102
À fonds perdu Beiträge an Bahnübergänge	30	28
Total Investitionsbeiträge Kanton Bern	30	7 130
Abgeltungen Bund		
Abgeltung Infrastruktur	16 490	8 646
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	9 532	9 740
Total Abgeltungen Bund	26 022	18 386
Investitionsbeiträge Bund		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Infrastruktur-Investitionen	22 030	10 292
Total Investitionsbeiträge Bund	22 030	10 292

¹ Als Nahestehende gelten die Hauptaktionäre Kanton Bern (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination) und der Bund (Bundesamt für Verkehr). Diese decken hauptsächlich die ungedeckten Kosten des bestellten Regional- und Ortsverkehrs ab und gewähren unverzinsliche Darlehen für Infrastrukturinvestitionen.

24 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	-4 566	-5 238
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	14 089	13 651
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	1 444	729
Abschreibungsreserve	21 903	21 903
Reserve aus Restatement	9 053	9 053
Total gesetzliche Gewinnreserven ¹	41 923	40 099

¹ Vor Zuschreibung Jahresergebnis 2016.

25 Investitionsrechnung Infrastruktur 2016 in TCHF gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

Kosten (Leistungen) vom 1.1. – 31.12.2016	Fremd- leistungen	Eigen- leistungen	Total	Erfolgs- rechnung	Anlagen- rechnung	Anlagen im Bau	Total
Ausbau Bahnhof Bern RBS	2 954	336	3 290	–	–	3 290	3 290
Doppelspur ¹	3 863	116	3 978	–	–	3 978	3 978
Stationsausbauten	6 487	734	7 221	472	3 600	3 149	7 221
Totalum- und Kunstbauten	14 611	1 734	16 346	613	8 275	7 458	16 346
Neues Leitsystem ²	2 527	390	2 917	10	4 620	-1 713	2 917
Mobilien ³	6812	332	7 144	525	1 047	5 573	7 144
Total	37 254	3 642	40 896	1 619	17 542	21 735	40 896

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 31.12.2016 insgesamt sechs Transportunternehmungen angeschlossen.

Brandversicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	163 340	154 112
Fahrzeuge (Mobiliar)	418 717	416 269
Übriges (Mobiliar)	184 566	169 570

Haftpflichtversicherung in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
VVST, Zürich und Mobiliar Versicherungs-Gesellschaften, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
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
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
2016–2028, Zinssatz 0,15 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	–
Total Kassascheine (Privatplatzierungen)	125 000	110 000

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2016	31.12.2015
Entwicklungsvertrag Lebenszyklusverlängerung ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit bis 2020, restlichen Gesamtbetrag (Festpreis) über Laufzeit	5 086	9 686
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	19 600	19 950
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation Switzerland AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 576	1 729
Wartungsvertrag Stromrichter NExT mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mindestens Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 595	–
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit bis Dezember 2023 beziehungsweise 2025	3 047	3 424
Kontrakt für Dieseltreibstoff für die Periode 2015–2017	529	1 189

Eigene Aktien in TCHF	31.12.2016		31.12.2015	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	299	10	296	10
Inhaberaktien à CHF 300	65	3	65	3

Im Berichtsjahr wurden 4 eigene Aktien zum Preis von CHF 10 gekauft sowie 1 Aktie unentgeltlich abgegeben.

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 2017 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2016	2015
Christian Albrecht (ab Juni 2016)	3 800	-
Renate Amstutz, Vizepräsidentin (bis Juni 2016)	4 240	6 700
Kurt Fluri, Präsident	10 800	11 600
Dr. Andreas Flury, Vizepräsident (ab Juni 2016)	8 460	7 800
Beat Giauque	6 600	6 200
Marius Grossrieder	7 400	7 400
Ursula Meichle	6 600	6 200
Dr. Severin Rangosch	6 600	4 000
Hans Schatzmann	6 600	6 600
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	61 100	56 500

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2016	2015
Revisionsdienstleistungen	36 100	36 100
Total Honorar der Revisionsstelle	36 100	36 100

Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 28. März 2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Verwendung des Bilanzgewinnes in TCHF	2016	2015
Bilanzgewinn	1 054	1 740
Zuweisung/Entnahme an/aus Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	-179	-672
Zuweisung an Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-1 267	-438
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-622	-715
Entnahme aus Reserve nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	1 014	85

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 46 bis 62) für das am 31. Dezember 2016 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 2016 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 62) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 28. April 2017

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

«100 Jahre Solothurn–Bern»

Druck

Rickli + Wyss AG, Bern
www.rivy-di.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

18 550 000 Bahnreisende

7 760 000 Busreisende

422 Mitarbeitende

2 858 000 Zugkilometer

2 948 000 Buskilometer

37,3 Endenergieverbrauch in GWh

4,01 Effektive Lohnspanne