

Geschäftsbericht 2010



Bitte wählen Sie die Reise aus.

Einzel-Messungen

Bern RBS 20:22 (2203)	-	20:30 Zollikofen
Zollikofen 20:47 (36503)	-	20:57 Münchenbuchsee
Münchenbuchsee, Hüsliermoos 20:57	-	21:15 Zollikofen
Zollikofen 21:15 (2211)	-	21:20 Schönbrunn RBS
Schönbrunn RBS 21:37 (38519)	-	21:50
Wärtschi BE 21:50 (38520)	-	21:58

Herausgeber

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG RBS

Tiefenastrasse 2

Postfach 119

3048 Worblaufen

Telefon 031 925 55 55

Fax 031 925 55 66

info@rbs.ch

www.rbs.ch

Redaktion und Gestaltung

RBS

Bilder: Qualitäts-Reporting für mehr Sicherheit, Sauberkeit und Pünktlichkeit

MEDIAparx AG, Bern/www.mediapax.ch

Druck

Mastra Druck AG, Urtenen-Schönbühl

© copyright RBS



Forest Stewardship Council - Setzt den Standard für eine verantwortungsvolle Waldbewirtschaftung.
FSC zertifizierte Produkte sind speziell gekennzeichnet
SOS-COC-100241 ©1996 Forest Stewardship Council A.C.

Inhalt

Jahresbericht	Organisation	02
	Bericht des Verwaltungsrates	03
	Wichtige Zahlen	04
	Bericht der Geschäftsleitung	05
	Verkehr und Marketing	06
	Organisation und Personal	08
	Betrieb und Technik Bahn	12
	Betrieb und Technik Bus	16
	Planung und Zukunftsaussichten	18
	Finanzen	20
Jahresrechnung	Erfolgsrechnung	22
	Bilanz	23
	Geldflussrechnung	24
	Eigenkapitalnachweis	25
	Anhang zur Jahresrechnung	26
	Erläuterungen zur Jahresrechnung	28
	Weitere Angaben zur Jahresrechnung	35
	Bericht der Revisionsstelle	36

Organisation

Stand 31. Dezember 2010

Verwaltungsrat

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

¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet

² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet

³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet

Revisionsstelle

GFELLER + PARTNER AG, Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal

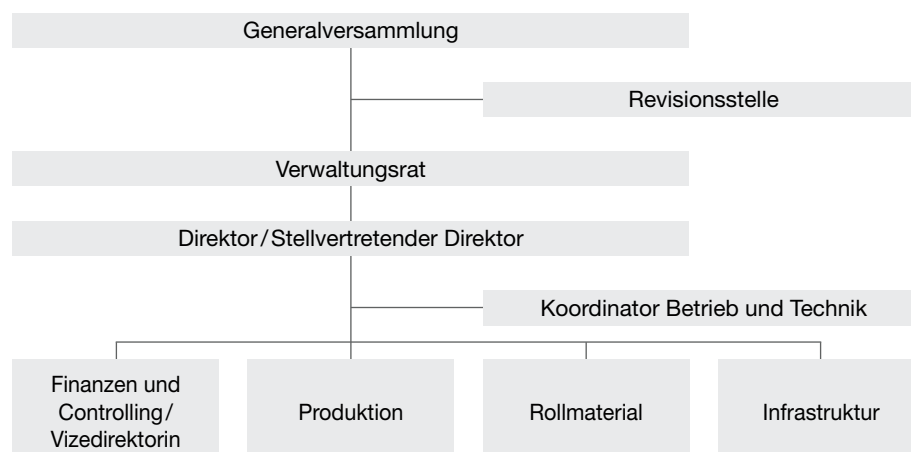
Geschäftsleitung

Direktor	Hans Amacker, Lohn-Ammannsegg (bis 31. Januar 2011) Fabian Schmid, Gwatt/Thun (ab 1. Juni 2011)
Stellvertretender Direktor	Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl
Finanzen und Controlling / Vizedirektorin	Ursula Gasser, Mattstetten

Erweiterte Geschäftsleitung

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

Organigramm



Bericht des Verwaltungsrates



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Auch das RBS-Jahr 2010 gehört zu den erfreulichen. Dank mehr Fahrgästen und einer unverminderten Ausgabendisziplin dürfen wir Ihnen ein ausgezeichnetes Rechnungsergebnis präsentieren. Dazu ist es gelungen, weitere Schritte zu tun, um unseren Fahrgästen ein besseres Fahrplanangebot und einen erhöhten Fahrkomfort zu bieten. Mit der neuen Doppelspur zwischen Fraubrunnen und Grafenried konnte ein weiterer Meilenstein gesetzt werden. Beim Rollmaterial hat der RBS weitere Verbesserungen eingeleitet. So hat er begonnen, schrittweise alle LaPrima aufzufrischen und mit einer Klimaanlage zu versehen. Zwei dieser Niederflurzüge der ersten Stunde fahren neu als Seconda mit Multifunktionsabteil auf der S9. Die aufgefrischten Züge ergänzen die NExT in idealer Weise. Ferner hat der RBS alle blau-roten Tramwagen mit einem behindertengerechten Niederflurteil nachgerüstet, rechtzeitig auf die Betriebsübergabe an BERNMOBIL. Die Weiterfahrt als Linie 6 ins Fischermätteli erfolgte indes nicht ohne Nebengeräusche: Das Quietschen des Überlandtrams in den engen Kurven der Innenstadt sorgte mitunter für rote Köpfe. Neue Räder werden bis November 2011 Abhilfe schaffen. Und schliesslich durften wir zwei überschwere neue «Mitarbeiter» in Empfang nehmen – Max und Moritz: Die zwei Dieseltraktoren sind bestimmt für das Führen von Bau- und Arbeitszügen und dienen den weiteren Infrastrukturausbauten.

Auch beim Tiefbahnhof einen Schritt weiter

Der Bahnhof Bern RBS platzt aus allen Nähten – jedenfalls dann, wenn Massen von Pendlerinnen und Pendlern aussteigen und zielstrebig Richtung Erdgeschoss drängen. Gut zu wissen, dass die Planungsarbeiten für einen Neu- oder Ausbau einen grossen Schritt weitergekommen sind. Im Projekt Zukunft Bahnhof Bern dürfte bis Mitte 2011 eine etappierbare Lösung für die Entwicklung des gesamten Bahnhofs vorliegen. Ein erster Ausbauschnitt soll dabei bis 2025 die missliche Lage des RBS-Bahnhofs beheben. Zwischenzeitlich will der RBS mit weiteren kleineren Massnahmen am bestehenden Tiefbahnhof die dringendsten Engpässe im Bereich der Zugänge und der Warteflächen entschärfen.

Weiterfahrt in die Zukunft

Nachhaltiges Wachstum, verbesserte Angebote, erhöhte Produktivität und zufriedene Kundschaft und Mitarbeitende: Diese Ziele hat sich der RBS längst auf die Fahne geschrieben. Mit dem neu eingeführten Qualitätsmesssystem, den Vorarbeiten zur ISO-Zertifizierung des Busbetriebes, der erneuten Personalumfrage und dem Mittel- und Langfristplan hat der RBS wichtige Instrumente geschaffen, um zum guten Bestehenden Sorge zu tragen und Notwendiges zu verbessern.

Ein grosser Dank

Dafür und für vieles andere mehr hat sich unser ehemaliger Direktor Hans Amacker mit seinem Team während achtzehn Jahren starkgemacht. Er hat das Unternehmen erfolgreich geführt, ist stets mit dem eigenen Beispiel vorangegangen und hat es verstanden, im Innern und gegen aussen für ein gutes Klima zu sorgen. Seit dem 1. Februar 2011 ist er nun Direktor der Rhätischen Bahn. Sein Nachfolger, Fabian Schmid, bisheriger Vorsitzender der Geschäftsleitung der PostAuto-Region Bern, tritt sein Amt am 1. Juni 2011 an. Der Verwaltungsrat dankt Hans Amacker herzlich und wünscht Fabian Schmid viel Geschick, Glück und Erfolg. Er dankt auch allen anderen, die sich für den RBS engagieren und ihn unterstützen: der Kundschaft, den Aktionärinnen und Aktionären, den Medien sowie den Behörden des Bundes, der Kantone Bern und Solothurn sowie der Gemeinden. Der erste und ganz spezielle Dank geht an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihren unermüdlichen Einsatz. Alle haben zum Erfolg beigetragen.

Peter Schmid



Wichtige Zahlen

	Einheit	2010	2009	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	98 551	90 524	9
Aufwand	Tausend CHF	97 292	89 690	8
Jahresgewinn	Tausend CHF	¹ 1 259	¹ 834	51
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	20,3	20,1	1
Reiseverkehr Bus ²	Millionen Personen	5,9	5,7	4
Personalbestand im Durchschnitt	Anzahl	398	392	2
Zugkilometer	Tausend km	3 346	3 177	5
Buskilometer ³	Tausend km	2 278	2 180	4
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12.	Anzahl	114	113	1
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ⁴	Anzahl	66	66	0

¹ nach ausserordentlichem Aufwand für Rückstellungen Pensionskasse

² ohne Postautolinien Worb

³ inklusive Postautolinien Worb

⁴ inklusive Dienstfahrzeuge Bahn

Bericht der Geschäftsleitung

2010 – ein herausforderndes Jahr mit wichtigen Meilensteinen und Weichenstellungen

Für die künftige Unternehmensentwicklung und Ausbauplanung stellt die neue, umfassende «Mittel- und Langfristplanung Bahn» die Planungsgrundlage für alle Beteiligten dar. Sie vermittelt Mitarbeitenden, Verwaltungsrat und Bestellern eine Gesamtsicht der Investitionsvorhaben inklusive der geschätzten Kosten im Zeitraum bis 2020.

Ein wesentlicher Bestandteil der Planungsprozesse ist die Zukunft des RBS-Bahnhofs Bern. Die Suche nach der optimalen Lösung, welche die Interessen der verschiedenen beteiligten Partner wie SBB oder Stadt Bern unter einen Hut bringt, verkehrstechnisch zukunftsgerichtet und letztlich auch finanzierbar sein wird, gestaltet sich aufwendig. Der RBS ist jedoch nach wie vor zuversichtlich, dass demnächst weitsichtige Entscheide gefällt werden.

Weitere Fortschritte hat der RBS bei der Qualität sowie der Sanierung der Pensionskasse erzielt: Der Aufbau des Qualitäts-Reportings (mehr dazu auf Seite 8) wird dazu beitragen, dass die Zufriedenheit der Bahn- und Busfahrgäste auf hohem Niveau bleibt. Und die dank zusätzlichen Mitteln der Unternehmung stark beschleunigte Sanierung der Vorsorgewerke bei der Pensionskasse wird von den Mitarbeitenden positiv wahrgenommen und geschätzt. Es hat sich auch im Nachhinein gezeigt, dass der Entscheid zum Verbleib in der Pensionskasse richtig war; die Verantwortlichen der Pensionskasse der ASCOOP beziehungsweise der neuen Sammelstiftung Symova haben – unter teils schwierigen Rahmenbedingungen – einen sehr guten Leistungsausweis erzielt.

Eine unerwartete Veränderung ergab sich im Sommer 2010, als unser bisheriger Direktor Hans Amacker zum neuen Direktor der Rhätischen Bahn gewählt wurde. Per Ende Januar 2011 hat er nach rund achtzehn Jahren erfolgreicher Tätigkeit den RBS verlassen. Hans Amacker hatte nach einer Berufslehre als Bauzeichner bei den SBB und nachträglicher Maturitätsprüfung ein ETH-Studium als Bauingenieur abgeschlossen. Nach Tätigkeiten als Assistent an der ETH im Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik und in einem Beratungsbüro begann er im Jahr 1992 beim RBS als Verkehrsplaner und Koordinator der Bereiche Betrieb und Technik. Bereits 1995 wurde er zum Mitglied der Geschäftsleitung beziehungsweise Vizedirektor ernannt. Im Jahr 2002 wählte ihn der RBS-Verwaltungsrat als Nachfolger von Peter Scheidegger zum Direktor. In diesen insgesamt achtzehn Jahren im Dienste des öffentlichen Verkehrs in den Regionen Solothurn und Bern hat Hans Amacker – zusammen mit einem motivierten Team – neben den Leitungsaufgaben zahlreiche grössere und kleinere Projekte aller Art erfolgreich umgesetzt: vom Erarbeiten von Angebotskonzepten für Bahn und Bus über verschiedene Fahrzeugbeschaffungen bis hin zur Einführung innovativer Techniken bei der Zugsicherung und der Fahrgastzählung. Permanente Anliegen waren Hans Amacker Themen wie der Erhalt eines hohen Sicherheitsbewusstseins in allen Bereichen und die Schaffung einer verstärkten Dienstleistungsqualität zugunsten der Kundschaft, dies immer auch unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte. Der RBS dankt Hans Amacker sehr für seinen unermüdlichen Einsatz und die erzielten Erfolge.

Verkehr und Marketing

Im Jahr 2010 reisten 26,2 Millionen Fahrgäste mit dem RBS – eine halbe Million mehr als im Jahr zuvor. Dies entspricht einem Plus von gut zwei Prozent. Der RBS will die Mobilität auch für künftige Generationen nachhaltig sichern. Um seine Rücksicht auf Mensch und Umwelt noch stärker zu positionieren, will der RBS im Jahr 2011 als Vollmitglied der Nachhaltigkeits-Charta des internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen beitreten.

RBS legt weiter zu

Der RBS zählte 2010 erneut mehr Fahrgäste. Insgesamt reisten 26,2 Millionen Fahrgäste mit dem RBS. Davon nutzten rund 20,3 Millionen die Bahn und 5,9 Millionen den Bus. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Plus von gut zwei Prozent. Mit 4,5 Prozent am meisten zugelegt hat dabei der Korridor zwischen Bern und Solothurn – nicht zuletzt dank verbessertem Angebot am Abend. Frequenzstärkste Linie der gesamten S-Bahn Bern ist nach wie vor die S7 durchs Worblental. Als Folge der Gesamterneuerung der Stadttangente Bern mit häufigen Rückstaus zwischen Steinibach und Zollikofen verzeichnete die oft verspätete Buslinie 36 einen leichten Fahrgastrückgang. Angesichts der wachsenden Mobilität sind der neue Tiefbahnhof und verbreiterte Perronaufgänge in Bern dringend nötig.

RBS will Charta umsetzen

Die UITP, der internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen, ruft seine Mitglieder auf, sich im Sinne der Nachhaltigkeit zu engagieren. Mit der «Charta für eine nachhaltige Entwicklung» zielt die UITP darauf, Massnahmen umzusetzen und zu fördern, die den Prinzipien sozialer Gerechtigkeit sowie umweltverträglicher und ökonomischer Transportsysteme entsprechen. Seit Jahrzehnten denkt und handelt der RBS langfristig, nimmt Verantwortung für künftige Generationen wahr und setzt alles daran, die Zukunft des Unternehmens zu sichern und die Mobilität nachhaltig zu entwickeln. Jüngste Beispiele sind die Vorarbeiten für die ISO-Zertifizierung des RBS-Busbetriebs, das Qualitäts-Reporting für eine bessere Dienstleistungsqualität oder Kurz- und Langzeittests mit Hybridbussen. Nachhaltigkeit war für den RBS schon immer eine Selbstverständlichkeit. Ungeachtet

dessen will er die Nachhaltigkeit noch stärker positionieren. Sie ist daher neu auch im Leitbild verankert. Nun will der RBS noch einen Schritt weitergehen: 2010 hat er die Auflagen für die UITP-Charta umgesetzt. In den Bereichen Ökonomie und Finanzen, Umwelt und Energie, Gesellschaft und Unternehmensführung verpflichtet sich der RBS damit zu nachhaltigem Handeln und zur Einhaltung der UITP-Vorschriften. 2011 soll der RBS als erstes Bahnunternehmen der Schweiz offiziell als Vollmitglied dieser Charta aufgenommen werden.

Neuer Webauftritt

Der RBS fährt mit aufgefrischem und neuem Rollmaterial in die Zukunft. Aber auch mit seinem neuen Webauftritt kommt er seit Dezember 2010 frischer daher. Die neue Website www.rbs.ch führt Fahrgäste und Interessierte einfach und rasch zur gewünschten Information. Ob Fragen zum Fahrplan, zum Betriebszustand oder zu offenen Stellen: Alles ist auf einen Blick ersichtlich oder lässt sich mit wenigen Klicks öffnen. Dafür sorgt eine überschaubare Inhaltsstruktur mit Schnellzugriffen auf zentrale Themen, verpackt in einem ansprechenden Design. Die neue Website richtet sich noch mehr nach den Bedürfnissen der Kundschaft und lässt sich intuitiv bedienen. Dabei hat der RBS das Rad nicht neu erfunden. Vielmehr hat er auf Bestehendes und Bewährtes gesetzt und wo nötig optimiert – aufbauend auf dem bisherigen Nutzungsprofil. Ganz im Zeichen der Zeit können Reisende neu auch von unterwegs mit ihren Mobilgeräten wichtige Informationen über Betriebszustand, Kundenservice oder Fundbüro abrufen. Der RBS freut sich auf viele Begegnungen im realen und virtuellen (Strecken-)Netz.

Ein witziger Werbespot

Der RBS hat die S9 aufgefrischt. Und das in Rekordzeit. Diese Botschaft vermittelt ein witziger Werbespot. Die Werkstatt Worbboden verwandelte sich dazu während zweier Tage in ein Filmstudio. Das gesamte Werkstattteam war am Dreh über die aufgefrischten Züge Seconda beteiligt. Zu Beginn des Kurzfilms fährt die graue LaPrima in die Werkstatt. Flink bringen ein gutes Dutzend Mitarbeiter Arbeitsgeräte zum Zug, während der Lokführer genüsslich ins Znünbrot beisst und sitzen bleibt. In schneller Schnittfolge lösen Arbeiter Schrauben, tragen Sitze hinaus und entfernen Fenster. Es wird gedreht, geschweisst, geschraubt und gespritzt. Und schon montieren die Arbeiter Rückspiegel, dichten Fenster ab, polieren und kontrollieren. Der Lokführer hat noch nicht mal die Hälfte des Znünbrots verschlungen, hält der Werkstattchef schon den Daumen hoch. Der Lokführer setzt die orange Seconda in Bewegung, beobachtet von zufriedenen Gesichtern des Werkstattteams. Einer von ihnen verpeist den Rest seines Znünbrots ... Aber schauen Sie selbst – auf der CD im Umschlag.

Ein Haarschnitt für wenige Franken

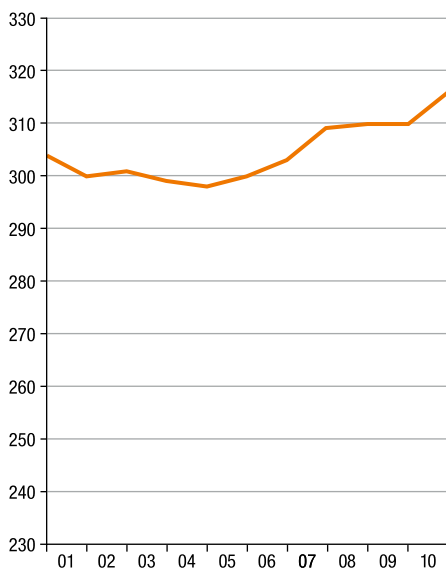
Stolz betrachteten die kleinsten Gäste ihre neue Frisur im Spiegelbild. Für einmal war der Chinderbahnhof der S-Bahn Bern in der RBS-Wartehalle Treffpunkt zum Haarschneiden. Einen Franken kostete der Schnitt pro Altersjahr. Kein Wunder waren beide Termine im Mai und Juli 2010 schon früh ausgebucht. Mit diesem Coiffeur-Angebot hat der Chinderbahnhof einen regen Ansturm entfacht und musste gar eine Warteliste führen. Einige der jungen Kundinnen und Kunden hatten überhaupt noch nie Kontakt mit Schere und Coiffeuse. Gleich büschelweise flogen die Locken zwischen Holzisenbahn, Kinderrutsche und Legoklötzchen. Die einen verzogen keine Miene und fanden's toll, andere liessen wild Hände und Beine durch die Luft sausen. Doch Tränen flossen in der vertrauten Umgebung kaum.



Organisation und Personal

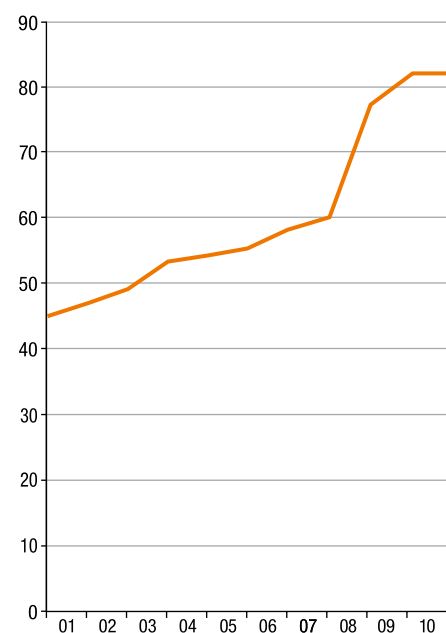
Der RBS hat 2010 ein Qualitäts-Reporting eingeführt. Mit diesem Instrument misst und optimiert er laufend seine Dienstleistungsqualität. Die Personalbefragung im gleichen Jahr hat gezeigt: Das Barometer zeigt auf ein gutes Klima. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des RBS identifizieren sich stark mit dem Unternehmen und sie sind insgesamt mit der Arbeitssituation zufrieden. Der RBS will auf Basis dieser Resultate Stärken weiterentwickeln und Defizite stetig überprüfen und abbauen.

Personalbestand Bahn



Personalbestand Bus

(ab 2008 inklusive Postautobetrieb Worb)



Qualität messen und verbessern

«Wenn wir aufhören, besser zu werden, haben wir aufgehört, gut zu sein.» Dieses Zitat von Oliver Cromwell gilt als Leitsatz für das Qualitäts-Reporting, welches der RBS im Sommer 2010 eingeführt hat. Damit will der RBS seine Dienstleistungsqualität messen und laufend optimieren. Im Mai hat er über zweihundert Mitarbeitende auf das neue System geschult. Der Fokus der Messungen liegt vorerst bei der Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit. Massgebend für das Erfassen der Pünktlichkeit sind alle Zugankünfte in Bern sowie alle Anschlüsse zwischen Bahn und Bus. Die Pünktlichkeit lässt sich vergleichsweise einfach messen: Entweder hat der Anschluss geklappt oder nicht und ist der Zug pünktlich oder verspätet eingefahren. Schwieriger ist das Messen der Sicherheit und Sauberkeit. Denn nicht jeden Zustand, jedes Objekt beurteilen alle Personen gleich. Für die einen ist es noch sicher oder sauber und für die anderen bereits ein Problem. Abhilfe schaffen sollen daher Resultate aus unterschiedlichen Blickwinkeln: RBS-Mitarbeitende und Fachpersonen externer Reinigungs- und Sicherheitsdienste erfassen aus ihrer Sicht positive und negative Fakten wie verbale Angriffe oder verschmierte Scheiben und beantworten Fragen nach dem subjektiven Empfinden. Seit Anfang 2011 liefern zudem ausgebildete Testpersonen wichtige Resultate aus Sicht des Fahrgastes. Dafür zuständig ist die Firma ETC Transport Consultants aus Berlin. Diese ist auch bei den SBB für die Qualitätsmessungen verantwortlich und berät das Bundesamt für Verkehr bei der schweizweiten Einführung von Qualitätsstandards. Aufgrund der Messresultate leitet der RBS wo nötig und möglich gezielte Verbesserungsmassnahmen ein. Das Qualitäts-Reporting soll dazu beitragen, die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit weiter zu erhöhen sowie die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

21



Neustart für die soziale Sicherheit

Trotz guter Arbeit seit 2003 auf dem Sanierungspfad blieben düstere Wolken der Vergangenheit über der Pensionskasse der ASCOOP hängen. Daher hat der RBS massgeblich mitgeholfen, für die Branchen des öffentlichen Verkehrs und des Tourismus per 1. Juli 2010 die neue unabhängige Sammelstiftung Symova zu gründen. Das Personal des RBS hat dem Wechsel von der ASCOOP zur Symova mit überwältigender Mehrheit zugestimmt. Der Sammelstiftung Symova sind etwa sechzig Unternehmen mit rund 6500 aktiven Versicherten und 3400 Rentnerinnen und Rentnern angeschlossen. Mit einem verwalteten Vermögen von über 1,8 Milliarden Franken gehört sie zu den grösseren Vorsorgeeinrichtungen der Schweiz. Der Symova beitreten können nur Unternehmen, die bei ihrem Vorsorgewerk einen hundertprozentigen Deckungsgrad aufweisen können oder sich verpflichten, die Sanierung bis spätestens 2020 verbindlich zu vollziehen. Der bisherige Vorsorgeplan der früheren Pensionskasse wird nahtlos weitergeführt. Die Symova führt für alle Unternehmen ein eigenes Vorsorgewerk mit individuellem Deckungsgrad. Dank guter Entwicklung der Finanzmärkte und geschickter Anlagepolitik mit einem hohen Immobilienanteil und Währungsabsicherungen hat sich das Vermögen positiv entwickelt: Die Gesamtperformance der Symova lag Ende Dezember 2010 mit einem Plus von 4,8 Prozent über dem schweizerischen Durchschnitt. Dank ausserordentlicher Sanierungsbeiträge hat sich der Deckungsgrad der Vorsorgewerke RBS per 31. Dezember 2010 bei der Bahn von 86,1 (31.12.2009) auf 90,5 Prozent und beim Bus von 89,1 auf 94,6 Prozent erhöht. Die Deckungsgrade liegen damit weiterhin klar über dem verbindlichen Sanierungspfad. Weitere Einlagen in die Vorsorgewerke hat der Verwaltungsrat zudem aufgrund des guten Rechnungsabschlusses 2010 beschlossen. Damit wird der Deckungsgrad beim Vorsorgewerk Bahn bei rund 94 Prozent liegen, während das Vorsorgewerk Bus gar vollständig ausfinanziert wird.

Stark mit dem RBS verbunden

Insgesamt sind die Mitarbeitenden des RBS mit ihrer Arbeitssituation zufrieden und sie identifizieren sich stark mit dem Unternehmen. Dies geht aus der Personalumfrage 2010 hervor, welche das Personal- und Marktforschungsunternehmen Empiricon aus Bern im Auftrag des RBS durchgeführt hat. An der Befragung teilgenommen haben 235 Mitarbeitende, was einer Rücklaufquote von 57 Prozent entspricht. Mit 75 von 100 möglichen Punkten liegt die Arbeitszufriedenheit klar im grünen Bereich. Der Wert für das Zugehörigkeitsgefühl zum Arbeitgeber erreichte gar 84 Punkte. Die höchsten Einzelwerte verzeichnet der RBS bei der Kundenorientiertheit, gefolgt vom Arbeitsinhalt, dem Arbeitsplatz und dem Arbeitsklima. Siebzig Prozent der Mitarbeitenden sind mit ihrer Arbeitssituation sehr oder grösstenteils zufrieden, 24 Prozent eher zufrieden. Nur gerade sechs Prozent sind eher oder grösstenteils unzufrieden. Insbesondere Fragen zur Aus- und Weiterbildung, Partizipation und Arbeitsorganisation haben einzelne Organisationsbereiche sehr unterschiedlich bewertet. Der RBS will diese Divergenzen genau analysieren und die wertvollen Erkenntnisse aus der Befragung im Rahmen kontinuierlicher Verbesserungsmassnahmen umsetzen.

Generalversammlung

Austragungsort der Generalversammlung RBS vom 22. Juni 2010 war der Mattenhofsaal in Gümligen. Und dies aus gutem Grund: 2010 trug der RBS letztmals die unternehmerische Gesamtverantwortung für die Tramlinie G, welche nun unter der Ägide von BERNMOBIL als Tramlinie 6 bis ins Fischermätteli verkehrt. «Das wird dem Blauen Bähnli einen weiteren Wachstumsschub verleihen», mutmasste Verwaltungsratspräsident Peter Schmid. Denn die Weiterfahrt bis zum Bahnhof war schon seit Jahrzehnten ein grosses Anliegen. Die 104 Aktionärinnen und Aktionäre stimmten den statutarischen Geschäften zu und unterstrichen mit Applaus den Dank des Präsidenten an den scheidenden Verwaltungsrat Hans-Kaspar Dick. Dessen Mandat endete aufgrund der Altersbeschränkung mit der Generalversammlung. Hans-Kaspar Dick hatte das Geschick des RBS mit seiner Erfahrung, Kompetenz und Offenheit während sechs Jahren mitbestimmt. Als Nachfolger wählte die Aktionärsschaft Dr. Andreas Flury für den Rest der laufenden Amtsdauer. Auch er ist ein ausgewiesener Kenner der Branche öffentlicher Verkehr und ist seit 2002 Direktor der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG. Zum Schluss berichtete Peter Scheidegger, ehemaliger Direktor RBS, über Erfahrungen und Erkenntnisse als Berater für die Planung eines S-Bahn-Systems in der chinesischen Stadt Kunming.



34

Tiefenau/Felsenau/Hirzenfeld
ab 21.00 Uhr Bahnersatz

Gewerbezone
Hubelgut
Sportplatz



Nächster Zug
nach Bern
Gleis 1356



Betrieb und Technik Bahn

Neu in Orange und klimatisiert. So präsentieren sich die nach und nach aufgefrischten LaPrima – zwei von ihnen als Seconda mit einem Multifunktionsabteil. Aufgewertet hat der RBS mit einem Niederflurteil auch seine Tramfahrzeuge. Damit die Überlandtrams auf der Fahrt ins Fischermätteli in den engen Kurven Berns nicht mehr lärmen, erhalten alle Fahrzeuge neue Räder. Vorübergehend endet die Linie aber provisorisch wieder am Zytglogge.

Fahrgäste fahren gut mit dem RBS

Der RBS modernisiert seine Fahrzeugflotte Schlag auf Schlag. Kaum rollten die neuen Niederflur-Express-Triebzüge NEXt, folgte der nächste Schritt: Die knapp zwanzigjährigen grauen Niederflurzüge der ersten Stunde werden schrittweise bis 2012 wieder flott gemacht, orange lackiert und klimatisiert. Die erste aufgefrischte orange LaPrima mit Erstklassabteil ist seit Herbst 2010 im Einsatz. Zwei dieser Züge pendeln bereits seit Anfang Februar und Mitte Juni 2010 neu als Seconda zwischen Unterzollikofen und Bern. Seconda werden die Züge genannt, weil ihr früheres Erstklassabteil einem grossen Multifunktionsabteil im U-Bahn-Look gewichen ist – bislang ein schweizerisches Novum. Zwischen den seitlich angeordneten Klappsitzen bietet die grosse Stehfläche ungewöhnlich viel Platz für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder und schweres Gepäck. Das freut nicht zuletzt körperlich Behinderte des Schulungs- und Wohnheims Rossfeld.

Daneben hat der RBS die blauen Tramzüge der heutigen Linie 6 bis zum Fahrplanwechsel 2010 mit einem Niederflur-Wagen nachgerüstet. Finanziert haben diese sogenannten Sänften der Bund und der Kanton Bern aus Mitteln des Behinderten-Gleichstellungsfonds. RBS-Kundinnen und -Kunden finden somit an jedem Schienen- oder Strassenfahrzeug mindestens einen Niederflur-Einstieg. 2013 werden acht zusätzliche NEXt die Fahrzeugflotte ergänzen. Sie ermöglichen kurz- und mittelfristig weitere Leistungsausbauten aufgrund der stetig wachsenden Nachfrage.

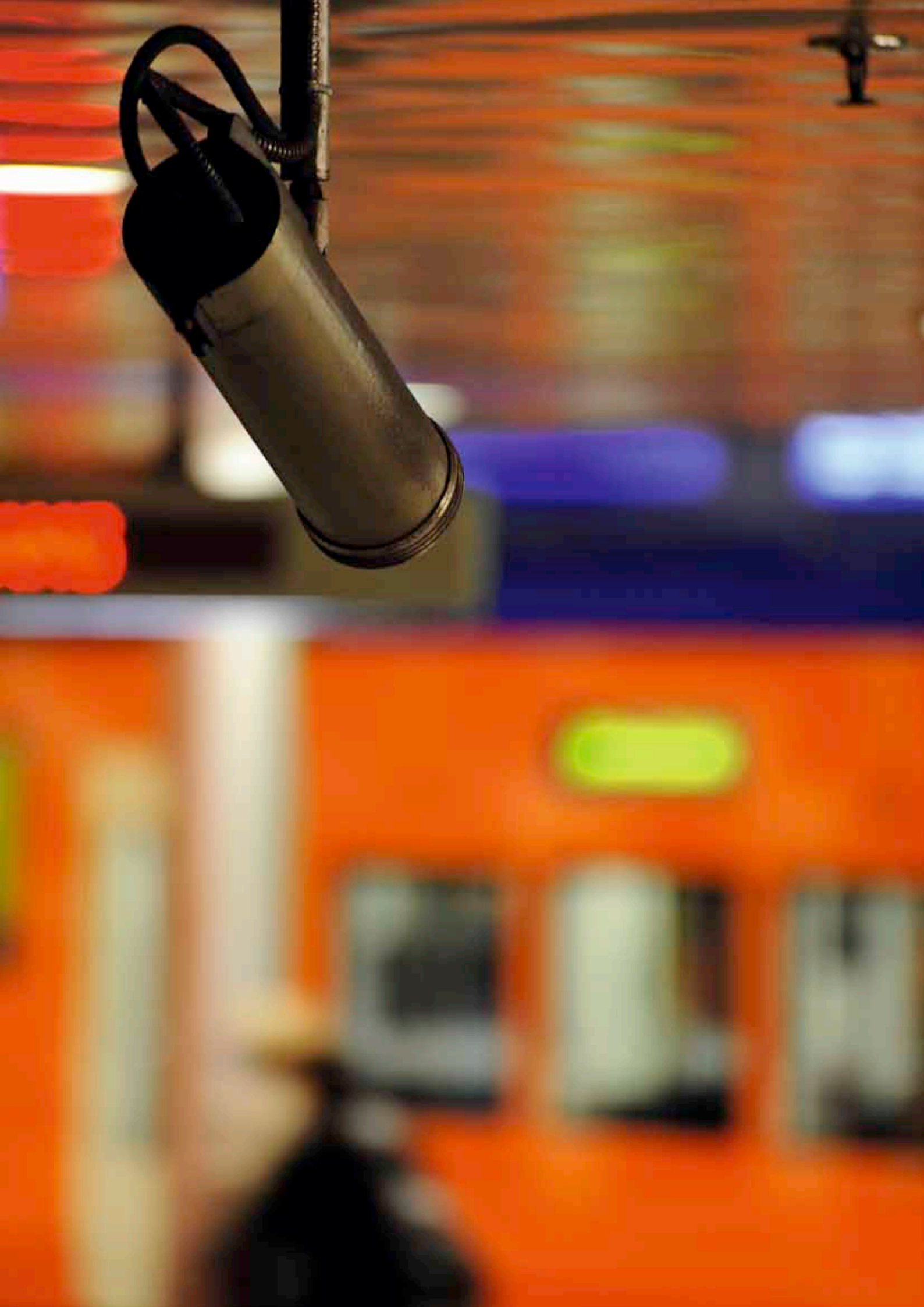
Direktfahrt in die Innenstadt verzögert

Beim Zytglogge sitzen bleiben und durch Berns Gassen bis zum Bahnhof fahren: Dies war schon seit langem Wunsch vieler Pendlerinnen und Pendler aus dem Raum Muri, Gümligen und Worb. Mit dem Zusammenlegen der RBS-Linie G und einem Teil der Linie 5 von BERNMOBIL war dies von Dezember 2010 bis Anfang April 2011 Tatsache: Die neu entstandene Linie 6 fuhr ab Worb direkt an den Bahnhof Bern und weiter ins Fischermätteli. Allerdings nicht ohne Nebengeräusche: Das Quietschen des Überlandtrams in den engen

Kurven der Innenstadt, im Mattenhof und im Fischermätteli sorgte bei der örtlichen Bevölkerung von Beginn weg für grossen Unmut. So hat die neu für den Betrieb verantwortliche BERNMOBIL in Absprache mit dem RBS, dem Kanton und der Stadt Bern Anfang März 2011 beschlossen, die Linie 6 vorübergehend auch tagsüber am Zytglogge wieder zu trennen. Denn die Akzeptanz für die bereits im Februar 2011 eingeleitete Trennung am Abend und Sonntagmorgen hatte sich als ungenügend erwiesen.

Nach Jahren aufwendiger Projekte und Versuche scheint der RBS Anfang 2011 endlich die Lösung für das Lärmproblem gefunden zu haben. Komplett neue Räder dämmen das Quietschen der blauen Trams. Tests an einem Versuchsfahrzeug haben gezeigt: Die Lärmemission wird mit den neuen Rädern hör- und messbar reduziert und ist vergleichbar mit den städtischen Combinos. Allerdings erlauben die Lieferfristen des Radherstellers einen Abschluss der Sanierungsarbeiten erst auf circa November 2011. Spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 soll der durchgehende Betrieb der Linie 6 wieder möglich sein.

Im Hinblick auf die neuen Aufgaben schulten BERNMOBIL und RBS gegenseitig fünfzig respektive dreissig Lok- und Tramführer in Vorschriften, Fahrzeuge und Streckenkenntnis. Eine grundlegende Änderung ergab sich für das Personal von BERNMOBIL: Ab Muri endet nämlich die «Fahrt auf Sicht» und das Tram nach Worb wird signaltechnisch zur Eisenbahn. Auch bei der Infrastruktur machte das Neukonzept Anpassungen nötig: Bei der Haltestelle Scheyenholz in Rüfenacht baute der RBS unter anderem ein zweites Perron, damit die Fahrgäste in beiden Fahrrichtungen ein- und aussteigen können. Denn im Gegensatz zum RBS haben städtische Trams nur auf der rechten Seite Türen und nur eine Führerkabine. Deshalb ist später beim Siloah in Gümligen auch eine Wendeschleife erforderlich. Ohne sie können BERNMOBIL-Trams bei Störungen zwischen dem Burgernziel und Worb nirgends wenden. An den Besitzverhältnissen der Infrastruktur hat sich übrigens nichts geändert.



Mogen geschlossen



Grosser Bahnhof für die Doppelspur

Nach nur anderthalb Jahren Bauzeit weihte der RBS am 28. Oktober 2010 mit den Baubeteiligten die neue Doppelspur zwischen Fraubrunnen und Grafenried ein. Die Doppelspur erleichtert das Kreuzen der Züge auf der Strecke zwischen Solothurn und Bern und ist Basis für einen dichteren Fahrplan. Zwei Tage nach dem Aufrichtefest nahm die Dorfbevölkerung an der Eröffnung des Bahnhofplatzes Fraubrunnen teil. Es gab viel Lob, Risotto und gespannte Blicke beim Enthüllen der Brunnenskulptur. Mehr als dreihundert Augenpaare richteten sich auf das bronzene, spiralförmige Kunstwerk von Christine Freudiger, über welches Wasser fliesst. Geändert hat sich auf dem Bahnhofgebiet aber auch sonst einiges: ein schützendes Dach über dem Gleisperron und bei der Bushaltestelle, mehr Kurz- und Veloabstellplätze. Zudem präsentiert sich der grosszügige, schlicht gestaltete neue Bahnhofplatz als künftiger Ort der Begegnung. «Auf ihm könnte auch mal ein Märli stattfinden», so Gemeinderatspräsidentin Regula Furrer-Giezendanner. Nun ist der Bahnhof Fraubrunnen als letzte Anlage auf dem gesamten Bahnnetz des RBS auch behindertengerecht. Als nächstes Grossprojekt steht der Ausbau der Doppelspur in Biberist an. Baustart ist voraussichtlich 2012.

Zwei schwergewichtige Mitarbeiter

Der RBS hat zwei neue, starke Mitarbeiter: Die Dieseltraktoren heissen Max und Moritz, angelehnt an die beiden Lausbuben aus der Bildgeschichte von Wilhelm Busch. Die offizielle Bezeichnung der kleinen Lokomotiven lautet weit nüchterner Tmf 2/2, Nummer 167 und 168. Gebaut hat sie die deutsche Firma Schöma in Diepholz im Bundesland Niedersachsen. Sie sind 8,5 Meter lang, wiegen je 28 Tonnen und gehören seit Anfang Juli 2010 zum Team der Dienstfahrzeuge. Eingesetzt werden Max und Moritz hauptsächlich zum Führen von Bau- und Arbeitszügen. So zum Beispiel beim Doppelspurausbau zwischen Fraubrunnen und Grafenried. Die beiden modernen Dieseltraktoren verfügen über grosse Puffer für den Betrieb mit Normalspurwagen auf Rollböcken und auf dem Dreischienengleis. Max und Moritz lassen sich bei Bedarf über Funk fernsteuern und können gekoppelt in Doppeltraktion verkehren. Mit Max und Moritz verfügt der RBS nun über insgesamt vier solcher Lokomotiven.

Eine Wellenlänge voraus

Der RBS hat im Sommer 2010 die Infrastruktur für ein neues Funksystem aufgebaut und im Oktober provisorisch in Betrieb genommen. Defekte Komponenten des über 15-jährigen Bahnfunks konnten nämlich nur noch begrenzt repariert werden. Ersatzteile und Software-Support fehlten gänzlich – auch das Material zum Ausrüsten neuer Fahrzeuge. Grund: Der Lieferant des heutigen Bahnfunks existiert schon seit Jahren nicht mehr. Systemlieferant und Generalunternehmer des neuen Funk- und Kundeninformationssystems ist die Ittiger Firma Comlab AG. Sie ist ein weltweit tätiges Unternehmen für Hochfrequenztechnik und hat in der Schweiz unter anderem den Lötschberg-Basistunnel, den Gotthard-Scheiteltunnel inklusive deren Nord- und Südrampen sowie die S-Bahn Zürich mit Funkanlagen ausgerüstet. Um technische Schnittstellen zu optimieren, hatte der RBS gleichzeitig mit dem Funk- auch das Kundeninformationssystem ausgeschrieben. Die Betriebsleitstelle verwendet damit für Lautsprecherdurchsagen auf Bahnhöfen seit Sommer 2009 überwiegend vorbereitete Informationen ab Datenspeicher. Dies erhöht die Verständlichkeit und erleichtert das Störungsmanagement.

Das neue Funksystem basiert auf dem Standard «Terrestrial Trunked Radio», kurz TETRA genannt. TETRA ist eine universelle Plattform für unterschiedliche Mobilfunkdienste. Damit kann jedes Endgerät eingesetzt werden, welches diese Normen erfüllt. Gleichzeitig mit dem neuen Funksystem hat der RBS den Schanzentunnel mit dem nationalen Sicherheitsfunknetz POLYCOM ausgerüstet. Sicherheits- und Rettungsorganisationen wie Feuerwehr, Polizei oder Sanität können nun uneingeschränkt miteinander kommunizieren.

Betrieb und Technik Bus

Mit der Zertifizierung der Managementsysteme bei Qualität, Umwelt und Sicherheit will der RBS unter anderem seinen guten Ruf in der breiten Öffentlichkeit pflegen und seine Marktvorteile festigen. Dies auch im Hinblick auf weitere verkehrsplanerische Schritte, um die Fahrplanstabilität trotz steigendem Verkehrsaufkommen zu verbessern. Denn dazu sind Politik und RBS gleichermassen gefordert.

Busbetrieb auf dem Prüfstand

Bis Mitte 2011 will sich der Busbetrieb RBS beim Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagement nach internationalen Normen qualifizieren lassen. Die Zertifikate ISO 9001 und 14001 sowie OHSAS 18001 sollen dem Busbetrieb helfen, sich mit einem positiven Image zu positionieren und seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Ziel ist gleichzeitig auch, das Arbeitsklima sowie die Motivation, Sicherheit und Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu erhöhen. Dazu braucht es klare Arbeitsabläufe und Verantwortlichkeiten. Das Projekt lief bereits 2010 auf Hochtouren. Denn auf dem Weg zu den Labels mussten Verantwortliche bestimmt und beispielsweise sämtliche relevanten Prozesse skizziert, strukturiert und für die Mitarbeitenden mit Vorlagen und Checklisten dokumentiert werden. So wird der Busbetrieb kontinuierlich noch effizienter arbeiten und Fehler minimieren können. Nebst regelmässigen internen Audits werden jährliche Audits durch die Zertifizierungsgesellschaft SQS sicherstellen, dass der Betrieb das Qualitätsmanagementsystem (ISO 9001) tatsächlich lebt und einhält.

Mit dem Umweltmanagementsystem (ISO 14001) legt der RBS Zeugnis ab über die Umweltauswirkungen und verpflichtet sich, diese jährlich zu verbessern. Mit dem Sicherheitsmanagement (OHSAS 18001) sollen zudem kontinuierlich die Arbeitssicherheit und der Gesundheitsschutz verbessert werden. Der RBS beabsichtigt, nach dem Bus- auch den Bahnbetrieb zertifizieren zu lassen.

Der Ökobus im Langzeittest

Im Rahmen seiner Umweltstrategie testete der RBS schon 2009 einen Hybridbus und zog aus dem dreitägigen Versuch eine erste positive Bilanz: Der Treibstoffverbrauch lag um zwanzig Prozent tiefer als bei konventionellen Bussen. Erfüllt jedoch die Hybridtechnik die hohen ökologischen und wirtschaftlichen Erwartungen auch auf lange Sicht? Dieser Frage will der RBS mit einem Langzeittest im Alltagsbetrieb auf den Grund gehen. Dazu hat er bei Volvo für drei Jahre einen Hybridbus geleast und diesen 2010 an der Herbstmesse Solothurn der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Der Volvo-Hybridbus verfügt über einen vergleichsweise kleinen Diesel- sowie über einen Elektromotor. Beide können das Fahrzeug unabhängig voneinander oder bei Bedarf auch gemeinsam antreiben. Beim Halt an Bushaltestellen oder Ampeln stellt der Dieselmotor automatisch ab. Der Bus startet dann leise, kraftvoll und abgasfrei mit dem Elektromotor. Zugeschaltet wird das Dieselaggregat erst wieder ab Tempo fünfzehn bis zwanzig. Wenn der Bus bremst, gelangt die Bremsenergie in die Lithium-Ionen-Batterie und wird dort gespeichert.

Beim laufenden Feldversuch sind Wartungs- und Beschaffungskosten – Hybridbusse sind zurzeit rund 25 bis 30 Prozent teurer als reine Dieselmotoren – sowie Störungen und Treibstoffverbrauch ebenso zentrale Themen wie die Fahrleistung in der hügeligen Agglomeration. Wie schnell entleert sich der Elektrospeicher? Wie zügig kann das Dieselaggregat auch ohne Elektroantrieb nach einem Halt im Aespliz oder beim Stern in Bolligen bergauf beschleunigen? Alle Testergebnisse werden den Grundsatzentscheid für die Ausschreibung neuer Busse im Jahr 2012 massgeblich beeinflussen.



Stadttangente verschärft Situation

Das hohe Verkehrsaufkommen rund um Bern mit teils zähflüssigem Kolonnenverkehr bleibt Dauerthema: Die RBS-Busse kommen während der Stosszeiten oft nur schleppend voran, sind verspätet oder verpassen gar Anschlüsse. Der Grossumbau beim Wankdorfplatz und die Erneuerung der Stadttangente verschärfen die Situation zusätzlich. Wegen der Reduktion der Fahrspuren auf dem Felsenauviadukt wählen Automobilisten auch Ausweichrouten. Davon betroffen sind namentlich die Busse der Linie 36 zwischen Breitenrain und Münchenbuchsee. Denn der Strassenabschnitt zwischen Steinibach und Zollikofen lag schon vor Baubeginn nahe an seiner Auslastungsgrenze. Gleich zu Beginn der ersten Intensivbauphase im März 2010 verkehrte daher während der Abendspitze ein Zusatzbus im regulären Betrieb. Trotzdem verpassten Bahnreisende beim Bahnhof Zollikofen häufig den Bus Richtung Münchenbuchsee; zahlreiche Reklamationen waren die Folge. Alternativ fährt seit April 2010 bei Bedarf am Bahnhof Zollikofen ein zusätzlicher Bus. Er soll die pünktliche Abfahrt in Zollikofen Richtung Münchenbuchsee gewähren. Dieses Konzept bewährt sich, insbesondere für die Fahrgäste im Raum Zollikofen und Münchenbuchsee. Handlungsbedarf für die zweite Intensivbauphase der Stadttangente ergab sich zudem bei der Buslinie 40: Aufgrund der Verkehrszunahme auf der Laubeggstrasse verspäteten sich die Busse in Fahrtrichtung Freudenbergplatz während der Abendspitze teils erheblich. Eine 250 Meter lange Busspur in der Laubeggstrasse vor der Schosshaldenkreuzung und die Optimierung der Lichtsignalanlage beim Schulhaus Laubegg sorgen nun für mehr Pünktlichkeit zwischen Kappelisacker und Allmendingen.

Bis zum Abschluss der Bauarbeiten in der Stadt Bern Ende 2012 bleibt die Verkehrssituation aber heikel, insbesondere auf der Ortsdurchfahrt Zollikofen. Darüber hinaus ist auch nach 2012 vor allem bei der Buslinie 44 im Gebiet Ostermundigen kaum mit einer baldigen Besserung zu rechnen. Weitere verkehrsplanerische Massnahmen sind dringend nötig. Das neu eingeführte Qualitäts-Reporting hilft dabei, problematische Situationen detailliert zu erfassen und zu gewichten.

Planung und Zukunftsaussichten

Mit der Mittel- und Langfristplanung stellt der RBS die technische (Weiter-)Entwicklung seines Bahnsystems auf eine neue Grundlage und schafft damit einen aufwärts kompatiblen Planungsansatz für die Verhandlungs- und Budgetsicherheit.

Planungsinstrument für die Zukunft

In knapp einjähriger interner Arbeit hat der RBS ein neues Planungsinstrument geschaffen, welches die baulich-technische Entwicklung seines Bahnsystems für die kommenden Jahre koordiniert: die Mittel- und Langfristplanung.

Basierend auf einem nachfrageorientierten Angebotsausbau sind die sich daraus ableitenden Massnahmen unter Berücksichtigung des Substanzerhalts zusammengetragen und koordiniert aktualisiert worden.

Der Aufbau dieses neuen Planungsinstrumentes ist dabei so gestaltet, dass eine periodische Überarbeitung koordiniert stattfinden kann; damit soll insbesondere nicht absehbaren Entwicklungen im politischen, ökonomischen oder technischen Umfeld Rechnung getragen werden. Auch lässt sich so eine Aufwärtskompatibilität zu langfristigen Vorhaben sicherstellen, wie sie beispielsweise im Kontext des weitreichenden Projektes Zukunft Bahnhof Bern zu erwarten sind.

Mit der Mittel- und Langfristplanung verfügt der RBS über ein verlässliches Instrument für die weitere Detailplanung: Mit ihm lassen sich einerseits rechtzeitig Einzelprojekte im Rahmen des ordentlichen Budgets auslösen, andererseits gestattet der langfristige Blick auf die weitere Entwicklung des Bahnsystems auch Planungs-, Verhandlungs- und Budgetsicherheit – für den RBS und seine Partner. Die Mittel- und Langfristplanung unterstützt somit den RBS in seinem Bestreben, das Angebot im dynamischen Markt des Agglomerationsverkehrs zu verbessern und weiter zu wachsen.



Der RBS hat 2010 das gute Vorjahresergebnis nochmals übertroffen, was weitere namhafte Schritte auf dem Sanierungspfad der Pensionskasse erlaubt. Damit rückt die vorzeitige vollständige Ausfinanzierung in Griffnähe.

Erfolgsrechnung

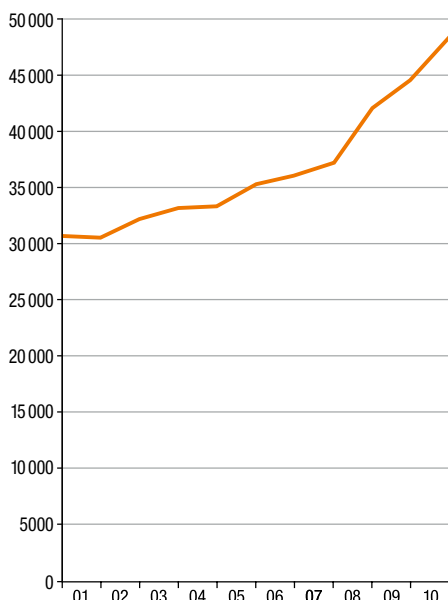
Der Betriebsertrag hat gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent zugenommen. Dies vor allem dank dem gesamtschweizerischen Verkehrszuwachs, welcher dem RBS zwei Millionen Franken höhere Verkehrserträge beschert hat. Besonders auffällig ist die Zunahme der Eigenleistungen: Die Abteilung Infrastruktur hat zusätzliche Leistungen für die Bauvorhaben erbracht, insbesondere auf der Strecke zwischen Solothurn und Bern. Einen Teil dazu beitragen hat auch die Abteilung Rollmaterial mit der Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge und der Optimierung der bestehenden Flotte im Sinne wertvermehrender Investitionen. Ausserdem konnte der RBS mehr Leistungen für Dritte verkaufen. Für die Investitionsfolgekosten der neuen Triebzüge und für höhere Abschreibungen auf Infrastrukturinvestitionen erhielt er zusätzliche Abgeltungsmittel der öffentlichen Hand.

Der um 1,6 Millionen Franken höhere Personalaufwand gründet auf dem aufgestockten Personalbestand um rund acht Vollzeitstellen, einer Zunahme der Mitarbeiterguthaben für nicht bezogene Ferien und Überzeitarbeit und einer Jahresendprämie für alle Mitarbeitenden. Dank dem guten Rechnungsergebnis konnte der RBS die Einlage in das Vorsorgewerk bei der Sammelstiftung Symova gegenüber dem Vorjahr nochmals erhöhen. Die zusätzlichen Abschreibungen resultieren aus den Investitionen in neue Züge und Infrastrukturausbauten. Der Finanzaufwand hat wegen der Verzinsung der zusätzlichen Darlehen um gut eine Million Franken zugenommen.

Insgesamt resultiert ein Jahresgewinn von 1,26 Millionen Franken.

Verkehrsertrag in TCHF

(ab 2008: neuer Verteilschlüssel Libero-Tarifverbund)



Bilanz

Der Bestand an flüssigen Mitteln hat per Ende Jahr um siebzehn Millionen Franken zugenommen. Diese Mittel sind teilweise zweckgebunden. Die sonstigen Forderungen reduzierten sich um 11,3 Millionen Franken, weil die Subvenienten ihre Investitionsbeiträge noch im Dezember 2010 überwiesen haben. Im Vorjahr trafen die Zahlungen teilweise erst im Januar ein.

Durch den Abschluss grosser Investitionsvorhaben reduzierten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen deutlich. Die passive Rechnungsabgrenzung stieg, weil einerseits mehr Verkehrserträge gegenüber dem Vorjahr abgegrenzt werden mussten, ausgelöst durch Hamsterkäufe bei gewissen Fahrausweisen vor der Preiserhöhung im Dezember 2010. Andererseits ist die vorgesehene Zahlung in das Vorsorgewerk bei der Pensionskasse enthalten, die im ausserordentlichen Vorsorgeaufwand verbucht wurde. Der RBS hat von der öffentlichen Hand 11,9 Millionen Franken Investitionsbeiträge erhalten, gewährt als bedingt rückzahlbare Darlehen. Für weitere dreissig Millionen Franken konnte der RBS Kassascheindarlehen aufnehmen, während er den Subvenienten 5,4 Millionen Franken plangemäss zurückzahlte.

Das Eigenkapital hat um 1,3 Millionen Franken auf 72,6 Millionen Franken zugenommen, das sind 17,8 Prozent der Bilanzsumme.



Erfolgsrechnung

Betriebsertrag in TCHF		Erläuterung	2010	2009
Verkehrsertrag			46 794	44 739
Abgeltung		1)	35 906	32 190
Leistungen für Dritte			4 476	4 092
Übrige Erträge		2)	6 386	6 207
Eigenleistungen			4 812	3 099
Total Betriebsertrag			98 374	90 327
Betriebsaufwand in TCHF				
Materialaufwand			3 349	2 937
Personalaufwand		3) 6)	41 663	40 028
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand		4)	5 344	4 200
Betriebsleistungen Dritter			4 209	3 927
Energie			4 673	4 502
Sonstiger Betriebsaufwand		5)	13 818	14 453
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen			3 028	2 195
Abschreibungen		7)	19 844	17 151
Total Betriebsaufwand			95 928	89 393
Ergebnis in TCHF				
Betriebsergebnis			2 446	934
Finanzaufwand		8)	1 364	297
Finanzertrag		9)	177	197
Finanzergebnis			-1 187	-100
Jahresgewinn			1 259	834

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 28 und folgende

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2010	31.12.2009
Flüssige Mittel	11)	29 298	12 262
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2 443	1 646
Sonstige Forderungen	10)	520	11 843
Materialvorräte und Ersatzteile	12)	4 672	4 235
Aktive Rechnungsabgrenzung		546	497
Total Umlaufvermögen		37 479	30 483
Finanzanlagen	14)	3 794	3 393
Sachanlagen	13) 15)	365 816	351 141
Fahrzeuge in Leasing	13) 15)	1 583	1 794
Total Anlagevermögen		371 193	356 328
Total Aktiven		408 672	386 811
Passiven in TCHF			
Finanzverbindlichkeiten	16)	5 424	10 422
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17)	7 961	22 915
Sonstige Verbindlichkeiten	18)	829	73
Passive Rechnungsabgrenzung	19)	21 061	17 641
Rückstellungen	20)	4 986	4 347
Total kurzfristiges Fremdkapital		40 261	55 398
Bedingt rückzahlbare Darlehen	21)	176 100	164 152
Rückzahlbare Darlehen	22)	113 186	88 427
Leasingdarlehen	23)	1 469	1 660
Rückstellungen	20)	5 044	5 821
Total langfristiges Fremdkapital		295 799	260 060
Total Fremdkapital		336 060	315 458
Aktienkapital		22 400	22 400
Kapitalreserven		3 488	3 488
Eigene Aktien		-11	-11
Gewinnreserven	24)	45 476	44 642
Bilanzgewinn		1 259	834
Total Eigenkapital		72 612	71 353
Total Passiven		408 672	386 811

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 28 und folgende

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF		
	2010	2009
Jahresgewinn	1 259	834
Abschreibungen auf Sachanlagen	19 844	17 151
Veränderungen Rückstellungen	-138	-10 142
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-199	-12
Aktivierete Eigenleistungen auf Sachanlagen	-4 812	-3 099
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	3 028	2 195
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	9	47
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 583	-4 778
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	16 408	2 196
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-797	314
Veränderung sonstige Forderungen	11 324	-5 699
Veränderung Vorräte	-897	-1 136
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-49	58
Veränderung Verbindlichkeiten Lieferungen u. Leistungen	-14 954	12 404
Veränderung sonstiger Verbindlichkeiten	756	-1 365
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	3 420	5 209
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	15 211	11 981
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen	-36 562	-67 619
Beiträge Dritter für Sachanlagen	4 201	3 860
Veräusserung von Sachanlagen	486	12
Investitionen in Finanzanlagen	-401	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-32 276	-63 747
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	11 949	14 325
Aufnahme rückzahlbare Darlehen	30 000	25 000
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-7 659	-464
Amortisation Leasingverbindlichkeiten	-189	-180
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	34 101	38 681
Veränderung flüssige Mittel	17 037	-13 085
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	12 262	25 347
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	29 298	12 262
Veränderung flüssige Mittel	17 037	-13 085

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien ¹	Gewinnreserven ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 2009	22 400	3 488	-10	44 642	70 519	2 200
Erwerb eigener Aktien	0	0	-1	0	-1	0
Jahresgewinn 2009	0	0	0	834	834	242
Eigenkapital per 31. 12. 2009	22 400	3 488	-11	45 476	71 352	2 442
Erwerb eigener Aktien	0	0	0	0	0	0
Jahresgewinn 2010	0	0	0	1 259	1 259	1 248
Eigenkapital per 31. 12. 2010	22 400	3 488	-11	46 735	72 611	3 690

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

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.–

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.–

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.–

¹ Siehe auch Seite 34.

² Siehe auch Seite 33, Ziffer 24.

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 30 ersichtlich (Finanzanlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

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

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

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

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

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 REVO 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 (max. 10 Jahre) abgeschrieben werden.

Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

Passive Rechnungsabgrenzungen

Passive Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Bei den Ertragsabgrenzungen werden General-, Halbtax- und Jahresabonnemente sowie Mehrfahrtenkarten erfasst, jedoch keine Einzelbillette und Tageskarten.

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

Gemäss Artikel 56 Buchstabe d des Bundesgesetzes über die direkten Steuern vom 14. Dezember 1999 (DBG; SR 642.11) sind konzessionierte Transportunternehmen, die von verkehrspolitischer Bedeutung sind und im Steuerjahr keinen Reingewinn erzielt oder im Steuerjahr und den zwei vorangegangenen Jahren keine Dividende ausgeschüttet haben, von der Steuerpflicht befreit. Diese Befreiung ist für den RBS anwendbar, da sowohl der Kanton Bern wie auch der Kanton Solothurn die entsprechenden Richtlinien des Steuerharmonisierungsgesetzes (StHG; SR 624.14) umgesetzt haben.

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

1) Abgeltung in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus	19 062	16 674
Infrastruktur Bahn	16 845	15 516
Total Abgeltung	35 906	32 190
Zusätzliche Abgeltung Regionaler Personenverkehr für Investitionsfolgekosten der neuen Triebzüge Typ RABe 4/12 NEXt und Infrastruktur für Abschreibungen auf Neuinvestitionen.		
2) Übrige Erträge in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Pacht und Mieten	3 502	3 731
Vergütungen und Versicherungsleistungen	92	142
Gewinne aus Anlagenabgängen	199	12
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 593	2 322
Total übrige Erträge	6 386	6 207
3) Personalaufwand in TCHF ¹	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Gehälter und Löhne	31 844	30 740
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 329	3 996
Personalversicherungen	6 078	6 018
Leistungen der Personalversicherungen	-975	-1 081
Personalmiete	387	355
Total Personalaufwand	41 663	40 028
¹ Zunahme Mitarbeiterbestand und Rückstellungen für Mitarbeiterguthaben (Überzeit, Ferien, Ruhe- und Ausgleichstage).		
4) Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand ¹	5 344	4 200
Total ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	5 344	4 200
¹ Abgrenzung von CHF 5,3 Millionen im Jahr 2010 und CHF 4,2 Millionen im Jahr 2009 für Einzahlung in die Pensionskasse Symova (2010) beziehungsweise ASCOOP (2009) zur Reduktion der Deckungslücke.		
5) Sonstiger Betriebsaufwand in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Steuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 504	1 375
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 662	3 593
Allgemeiner Aufwand ¹	1 624	1 605
Versicherungen und Schadenersatz	727	665
Marketing ²	656	1 076
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	249	269
Pacht und Miete	695	729
Unterhalt und Kleinanschaffungen	4 700	5 142
Total sonstiger Betriebsaufwand	13 818	14 453

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

² Aufwendungen für Einführungsmarketing neue Triebzüge von 2009 entfallen.

6) Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk weist per Ende 2010 eine Unterdeckung aus, der Deckungsgrad beträgt ungefähr 91 Prozent (Vorjahr 87 Prozent).

	Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil des RBS		Veränderung	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand ³	
		31.12.2010 ¹	31.12.2010 ²			31.12.2009	2010
Sammelstiftung Symova	12 786	-3 638	-3 935	-297	2 959	8 064	6 963

¹ Unterdeckung gemäss ungeprüften Abschlusszahlen Sammelstiftung Symova vom 23.3.2011.

² Gemäss Anhang zum Anschlussvertrag Sammelstiftung Symova vom März 2010 werden die Vorsorgewerke verpflichtet, linear ansteigende Zieldeckungsgrade per Stichtag zu erreichen. Ende 2010 beträgt der Soll-Deckungsgrad 82,94 Prozent.

³ Inklusive ausserordentlicher Vorsorgeaufwand.

Seit 2008: 17 Mitarbeitende (Busbetrieb Worb) sind bei der Pensionskasse POST versichert. Sämtliche Kosten für die Vorsorgeeinrichtung vergütet PostAuto. Eine Sanierungsverpflichtung an einer allfälligen Unterdeckung der Pensionskasse besteht nicht.

7) Abschreibungen in TCHF

	31.12.2010	31.12.2009
Abschreibungen Sparte Infrastruktur ¹	7 264	–
Abschreibungen übrige Sparten	12 581	–
Total Abschreibungen	19 844	17 151

¹ Gesetzliche Offenlegungspflicht für konzessionierte Transportunternehmungen ab Rechnungsjahr 2010.

8) Finanzaufwand in TCHF

	31.12.2010	31.12.2009
Zinsaufwand ¹	1 364	297
Total Finanzaufwand	1 364	297

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

9) Finanzertrag in TCHF

	31.12.2010	31.12.2009
Dividenden	16	19
Zinserträge Darlehen	101	66
Zinserträge flüssige Mittel ¹	59	113
Total Finanzertrag	177	198

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

10) Sonstige Forderungen in TCHF

	31.12.2010	31.12.2009
Forderungen gegenüber Kinderbahnhof Bern	20	20
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	468	171
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MWST, Verrechnungssteuer)	32	71
Sonstige Forderungen ¹	0	11 581
Total sonstige Forderungen	520	11 843

¹ Davon CHF 8,85 Millionen Forderungen per 31.12.2009 gegenüber dem Bund sowie den Kantonen Bern und Solothurn aus Investitionsvereinbarungen.

11) Flüssige Mittel in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	380	415
Post	10 180	800
Banken		
frei verfügbare Mittel	5 913	4 098
zweckgebundene Mittel ¹	9 758	4 053
Festgelder bis 90 Tage	0	0
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	1 667	1 580
Geldtransfer ²	1 400	1 315
Total flüssige Mittel	29 298	12 261

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende 2010 für Infrastruktur-Investitionen.

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

12) Materialvorräte und Ersatzteile in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Material Schienenfahrzeuge	7 350	6 531
Übriges Material Bahn und Bus	1 722	1 618
Wertberichtigung	-4 447	-3 946
Angefangene Arbeiten	47	33
Total Materialvorräte und Ersatzteile	4 672	4 235

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

13) Sachanlagen inklusive Fahrzeuge in Leasing in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Sachanlagen Sparte Infrastruktur ¹	336 952	–
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	14 094	–
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-189 940	–
Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur	161 106	–
Sachanlagen übrige Sparten	386 882	–
Anlagen im Bau übrige Sparten	2 587	–
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparte	-183 176	–
Buchwert Sachanlagen übrige Sparte	206 293	–
Total Sachanlagen inklusive Fahrzeuge in Leasing	367 399	352 934

¹ Gesetzliche Offenlegungspflicht für konzessionierte Transportunternehmen ab Rechnungsjahr 2010.

14) Finanzanlagen in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Beteiligung an Bahn + Bus Beratung AG 3B	25	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen	369	368
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	3 400	3 000
Total Finanzanlagen	3 794	3 393

Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU gemäss vertraglicher Vereinbarung.

15) Sachanlagen in TCHF

	Grundstücke und Bauten	Oberbau und Unterbau	Fahrleitungen; Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen inkl. feste Ein- richtungen ²	Anlagen im Bau ³	Total
Anschaffungswert							
Stand 1. 1. 2010	122 656	169 772	98 831	257 287	24 900	27 814	701 261
Zugänge 2010	146	252	0	239	21	41 114	41 772
Abgänge 2010	-2 608	-808	0	-1 221	-1 281	-3 068	-8 986
Umgliederungen	3 161	10 278	5 294	32 987	3 927	-55 647	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	6 467	6 467
Stand 31. 12. 2010	123 356	179 494	104 125	289 293	27 567	16 681	740 515
Kumulierte Wertberichtigung							
Stand 1. 1. 2010	45 445	82 203	74 995	130 417	15 267	0	348 327
Zugänge 2010 ⁴	2 267	2 828	3 370	9 627	1 590	0	19 682
Abgänge 2010	-2 608	-808	0	-1 221	-1 281	0	-5 918
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	106	396	0	10 523	0	0	11 025
Stand 31. 12. 2010	45 210	84 619	78 366	149 345	15 576	0	373 116
Nettobuchwert							
Nettobuchwert 1. 1. 2010	77 212	87 569	23 836	126 870	9 633	27 814	352 934
Nettobuchwert 31. 12. 2010	78 146	94 875	25 760	139 947	11 991	16 681	367 399

¹ Nettobuchwerte der Schienenfahrzeuge TCHF 127 758.

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 7 567, davon Fahrzeuge in Leasing TCHF 1 583. Siehe auch Ziffer 23.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (Software-Programme) für TCHF 1 223 bei Zugängen 2010 von TCHF 117.

³ Die Anlagen im Bau enthalten Anzahlungen im Wert von TCHF 14 107 vor allem für neues Rollmaterial.

⁴ Planmässige Abschreibungen ohne Wertberichtigung Ersatzteile im Umlaufvermögen TCHF 460 plus Restbuchwerte verkaufte Anlagen TCHF 298.

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

16) Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig) in TCHF

31. 12. 2010 31. 12. 2009

Fester Vorschuss von PostFinance	0	5 000
Kurzfristige Finanzverbindlichkeit ¹	5 424	5 422
Total Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig)	5 424	10 422

¹ Kurzfristige Anteile: Darlehen TCHF 5 242 und Leasing TCHF 182 (siehe auch Ziffer 23).

17) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Verbindlichkeiten Bahn ¹	7 179	20 817
Verbindlichkeiten Bus	406	1 895
Verbindlichkeiten Liegenschaften	376	203
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7 961	22 915

¹ Offene Rechnungen per Ende 2009 für Rollmaterialbeschaffung von CHF 7,1 Millionen und Infrastrukturbauten.

18) Sonstige Verbindlichkeiten in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	51	64
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	778	8
Total sonstige Verbindlichkeiten	829	73

19) Passive Rechnungsabgrenzung in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Einlage in Pensionskasse (Reduktion Deckungslücke)	5 344	4 200
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	14 400	13 000
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	737	127
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	580	314
Total passive Rechnungsabgrenzung	21 061	17 641

20) Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapital					Total
	Vorsorgeverpflichtungen ¹	Rentenzuschüsse für Pensionierte	Personalmassnahmen ²	Umstrukturierungen	Sonstige Rückstellungen	
Buchwert am 1. 1. 2010	3 935	1 620	4 189	124	300	10 168
davon kurzfristig	394	236	3 664	53	0	4 347
davon langfristig	3 541	1 384	525	71	300	5 821
Bildung	0	0	512	0	0	512
Verwendung	297	145	153	55	0	650
Buchwert am 31. 12. 2010	3 638	1 475	4 547	69	300	10 030
davon kurzfristig	404	223	4 003	56	300	4 986
davon langfristig	3 234	1 252	544	14	0	5 044

¹ Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge während der ab 1. 1. 2006 vorgesehenen Sanierungsdauer von 15 Jahren, diskontiert mit 2 Prozent.

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

21) Bedingt rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Anteil Bund	83 901	78 959
Anteil Kanton Bern	78 866	72 801
Anteil Kanton Solothurn	13 333	12 392
Total bedingt rückzahlbare Darlehen	176 101	164 152

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

22) Rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Anteil Bund ¹	29 694	32 277
Anteil Kanton Bern ¹	27 604	29 799
Anteil Kanton Solothurn ¹	5 887	6 351
Schuldscheindarlehen ²	50 000	20 000
Total rückzahlbare Darlehen	113 186	88 427

¹ Rückzahlung der vorwiegend für Rollmaterial gewährten Darlehen der öffentlichen Hand über vorgesehene Nutzungsdauer, kurzfristiger Anteil unter Finanzverbindlichkeiten, Ziffer 16.

² Siehe auch Seite 34.

23) Leasingdarlehen in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Leasingdarlehen PostAuto	1 469	1 660
Total Leasingdarlehen	1 469	1 660

Der RBS hat für die Betriebsführung des Postautobetriebes Region Worb von PostAuto per 1. 1. 2008 acht Linienbusse im Wert von CHF 2,2 Millionen im Finanzierungsleasing übernommen. Die Leasingverträge wurden mit unterschiedlichen Laufzeiten von 8–12 Jahren abgeschlossen. Die Amortisation der Fahrzeuge erfolgt im Gleichschritt zur Tilgung der Leasingsschuld. Der kurzfristige Anteil der Leasingsschuld ist unter den sonstigen Finanzverbindlichkeiten bilanziert; siehe auch Ziffer 16. Im Fall einer vorzeitigen Vertragsauflösung (erstmalig möglich per Ende 2011) werden die Fahrzeuge gegen Verrechnung der dannzumaligen Leasingrestschuld von PostAuto zurückgenommen.

24) Gewinnreserven in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	2 441	2 200
Abschreibungsreserve	22 879	22 867
Reserve für nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	11 091	10 510
Reserve für Aktien im Eigenbestand	11	11
Reserve aus Restatement	9 054	9 054
Total Gewinnreserven ¹	45 476	44 642

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2010.

Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter

Solidarhaftung

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

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

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

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

Rail-Software-Pool RSP: Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31. 12. 2010 insgesamt sieben Transportunternehmungen angeschlossen.

Kinderbahnhof Bern: Zweck dieser einfachen Gesellschaft mit der BLS ist der Betrieb eines Kinderhütendienstes im Bahnhof Bern.

Verpfändete Aktiven

Die Leasingfahrzeuge befinden sich im Eigentum des Leasinggebers.

Brandversicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	140 845	141 518
Fahrzeuge (Mobiliar)	366 338	345 968
Übriges (Mobiliar)	146 160	136 928

Haftpflichtversicherungen in TCHF	31. 12. 2010	31. 12. 2009
VVST, Zürich	100 000	100 000

Aufgenommene Anleihen in TCHF ¹	31. 12. 2010	31. 12. 2009
2009–2013, Zinssatz 2,05 Prozent, PostFinance	5 000	5 000
2009–2017, Zinssatz 3,25 Prozent, PostFinance	5 000	5 000
2009–2019, Zinssatz 2,67 Prozent, Deutsche Bank AG	10 000	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 Prozent, Pensionskasse POST	10 000	–
2010–2021, Zinssatz 2,75 Prozent, ZKB	10 000	–
2010–2015, Zinssatz 1,75 Prozent, ZKB	10 000	–

¹ Kassascheine (Privatplatzierungen)

Eigene Aktien in TCHF	31. 12. 2010		31. 12. 2009	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	249	9	244	9
Inhaberaktien à CHF 300	41	2	41	2

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 3. Mai 2011 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2010	2009
Renate Amstutz	8 600	7 000
Dr. Thomas Bachmann	7 800	7 800
Hans-Kaspar Dick	3 700	6 200
Kurt Fluri, Vizepräsident	8 700	7 500
Dr. Andreas Flury	2 500	–
Ursula Meichle	7 000	7 000
Theres Roder	7 400	7 800
Dr. René Rudolf	8 600	7 000
Peter Schmid, Präsident	12 400	10 800
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	66 700	61 100

Risikomanagement

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Gemäss Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat diese geprüft und mit Schreiben vom 28. März 2011 genehmigt.

Verwendung des Bilanzgewinnes / -verlustes in TCHF	2010	2009
Bilanzgewinn	1 259	834
Zuweisung an/Entnahme aus Abschreibungsreserven	-11	-12
Zuweisung an Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	-1 248	-242
Zur Verfügung der Generalversammlung	0	580

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang, Seiten 22 bis 35) des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2010 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 und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

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

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

Bern, 5. April 2011

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
(Mandatsleiter)

André Jordi, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Technische Kennzahlen

Stand 31. Dezember 2010

RBS Bahn	
Eigentumslänge in Kilometer	53,9
Linienlänge in Kilometer	77,4
Grösste Neigung in Promillen	45
Anzahl Haltestellen	45
Fahrdrachtspannung in Volt	
– Bern Egghölzli–Worb Dorf	600
– übrige Linien	1250
RBS Busbetrieb	
Betriebslänge in Kilometer	61,6
Linienlänge in Kilometer	69,9
Anzahl Haltestellen	122
Exklusive PostAuto-Linien Region Worb	

