

Geschäftsbericht 2008



Herausgeber

Regionalverkehr Bern-Solothurn 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

MEDIAparx AG, Bern / www.mediaparx.ch

Severin Nowacki, Bern / www.nowacki.ch (Seiten 3 und 5)

Druck

Gerteis AG, Zollikofen

Inhalt

Jahresbericht	Organisation	02
	Bericht des Verwaltungsrates	03
	Wichtige Zahlen	04
	Bericht des Direktors	05
	Verkehr und Marketing	06
	Organisation und Personal	08
	Betrieb und Technik Bahn	12
	Betrieb und Technik Bus	14
	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 2008

Verwaltungsrat

Peter Schmid, Münchenbuchsee, Präsident
 Kurt Fluri, Solothurn, Vizepräsident ¹
 Renate Amstutz, Bern ²
 Dr. Thomas Bachmann, Stettlen
 Hans-Kaspar Dick, Münchenbuchsee
 Ursula Meichle, Rüfenacht
 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

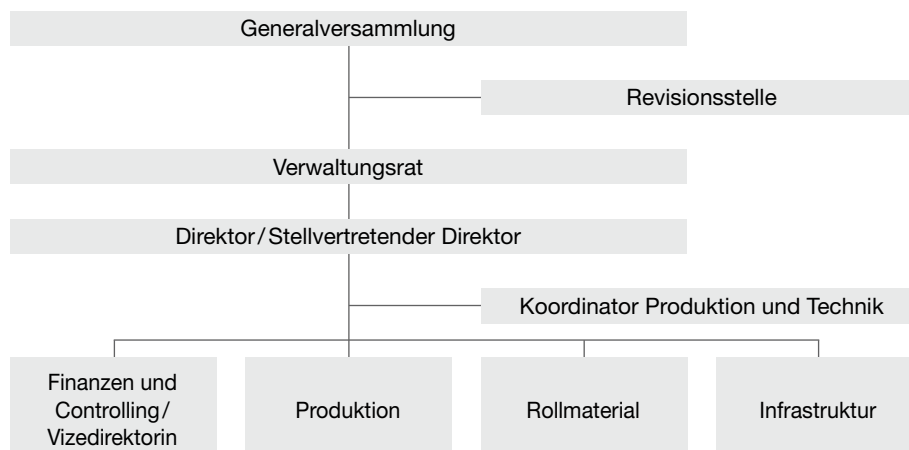
Direktor	Hans Amacker, Lohn-Ammannsegg
Stellvertretender Direktor	Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl
Finanzen und Controlling / Vizedirektorin	Ursula Gasser, Mattstetten

Erweiterte

Geschäftsleitung

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

Organigramm



Bericht des Verwaltungsrates



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Das Wachstum bei den Fahrgastzahlen des RBS ist ungebremst: 25,6 Millionen Fahrgäste waren im vergangenen Jahr mit Zug, Tram und Bus unterwegs. Das sind gut eine Million mehr als 2007 und entspricht einem weiteren Höchststand. Der RBS weist auch ein gutes finanzielles Betriebsergebnis aus. Dies trotz der weltweit angespannten Grosswetterlage. Und selbst der strenge Winter vermochte das pünktliche Verkehren der Züge kaum zu beeinflussen.

Vorgesehener Deckungsgrad der Pensionskasse nur mit Rückstellungen erreicht

Sorgen bereitet dem RBS indes die Entwicklung seines Vorsorgewerks bei der Pensionskasse: Wie alle anderen Vorsorgewerke wurde die ASCOOP von der Krise hart getroffen. Die Performance auf ihren Vermögensanlagen war per Ende 2008 mit minus 10,6 Prozent zwar klar besser als der Durchschnitt der schweizerischen Pensionskassen, lag aber weit unter den gesteckten Zielen. So musste der RBS in der Rechnung 2008 fast zehn Millionen Franken zurückstellen. Dies, um den vorgesehenen Deckungsgrad entsprechend dem Sanierungspfad bei seinen Vorsorgewerken von Bahn und Bus per Ende Jahr zu erreichen. Bleibt zu hoffen, dass die öffentliche Hand die ASCOOP respektive deren Versicherte in irgendeiner Form unterstützt und ihre mitverschuldeten Altlasten mitträgt. Nur so bleibt die Wettbewerbsfähigkeit unter allen Anbietern des öffentlichen Verkehrs erhalten.

Dynamisches Wachstum beim Agglomerationsverkehr

Im Gegensatz zu anderen Teilen der Wirtschaft, insbesondere der Exportindustrie, befindet sich der öffentliche Verkehr immer noch in einer erfreulichen Entwicklung. Dabei kommt dem Agglomerationsverkehr auch künftig eine herausragende Bedeutung zu. Unabhängig von der generellen Wirtschaftsentwicklung dürften der knappe Siedlungsraum und das stark belastete Strassennetz weiterhin für einen wachsenden öffentlichen Verkehr im Umfeld der Städte sorgen. Die weiterhin knappen Finanzmittel der öffentlichen Hand werden uns aber vermehrt zu Sparrunden und zusätzlichen Produktivitätssteigerungen zwingen. Dabei dürfen aber bei der Angebotsqualität keine Abstriche gemacht werden.

Ein Dank für die gute Zusammenarbeit

Der Verwaltungsrat dankt allen, die den RBS unterstützen und ihm die Treue halten: Der Kundschaft, den Aktionärinnen und Aktionären, den Medien sowie den Behörden von Bund, der Kantone Bern und Solothurn sowie der Gemeinden. Speziell dankt der Verwaltungsrat allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des RBS. Sie haben erstklassig gearbeitet und besonders im Zuge der Euro 2008 durch kompetentes und freundliches Auftreten bei der breiten Bevölkerung viel zusätzliche Sympathie erlangt.

Peter Schmid



Wichtige Zahlen

	Einheit	2008	2007	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	85 840	79 208	8
Aufwand	Tausend CHF	93 004	78 577	18
Jahresverlust/-gewinn Unternehmen	Tausend CHF	¹ - 7 260	631	¹ - 1 251
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	20,3	19,5	4
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	5,3	5,0	7
Personalbestand im Durchschnitt	Anzahl	387	369	5
Zugkilometer Bahn	Tausend km	3 121	3 025	3
Wagenkilometer Bus ²	Tausend km	2 182	1 600	36
Fahrzeugbestand Bahn 31.12. ³	Anzahl	110	123	- 11
Fahrzeugbestand Bus 31.12. ⁴	Anzahl	65	65	0

¹ inklusive ausserordentlicher Aufwand für Rückstellungen Pensionskasse (CHF 9,6 Millionen)

² inklusive Postautobetrieb Worb ab 2008

³ 13 Rollböcke per 2008 an BAM verkauft

⁴ inklusive Dienstfahrzeuge Bahn

Bericht des Direktors



Alles im grünen Bereich?

Mit Blick auf das Titelblatt des Geschäftsberichts drängt sich diese Frage geradezu auf. Verständlich auch, dass die dazugehörige Antwort zweiteilig daherkommt. Einerseits mit der echt «grünen» Betrachtungsweise in Bezug auf die Umweltverantwortung der Unternehmung RBS. Und zweitens natürlich mit der Frage, diesmal symbolisch gemeint, nach der Befindlichkeit des RBS bei der Wirtschaftlichkeit und der Dienstleistungsqualität seines Angebotes. Befinden sich auch diese im grünen Bereich?

Zur Umwelt: Bahn und Bus sind – richtig eingesetzt – an und für sich schon umweltfreundliche Verkehrsmittel. Dazu gehört auch der RBS mit seinen intensiv genutzten Zügen und Buskursen. Die spezifischen Umweltimmissionen, der geringe Energieverbrauch und die vorwiegend langlebigen Anlagen und Produktionsmittel helfen mit, der Umwelt Sorge zu tragen. Der RBS hat bereits 2006 die wichtigsten Produktionsprozesse untersucht und in einer Relevanzanalyse beurteilt. Besteht angesichts dieser günstigen Voraussetzungen beim öffentlichen Verkehr in Sachen Umwelt überhaupt noch Handlungsbedarf? Selbstverständlich. Der RBS hat sich nicht nur zum Ziel gesetzt, sich mit den wichtigsten Parametern wie Strom- und Dieserverbrauch auseinanderzusetzen. Vielmehr schenkt er auch den vielen – oft kleinen und nicht immer quantifizierbaren – umweltrelevanten Details bei der täglichen Arbeit die geforderte Beachtung. Das Thema der Bilder in diesem Geschäftsbericht widmet sich denn auch dem Engagement des RBS im Natur- und Umweltschutz. Vieles ist in unserer Unternehmung bereits im grünen Bereich. Ein umfassender Schutz der Umwelt ist und bleibt aber eine Daueraufgabe und beschränkt sich nicht auf publicityträchtige Einzelaktionen. Die schwierige wirtschaftliche Umfeldsituation macht daraus aber eine doppelte Herausforderung.

Und die Antwort zur zweiten, eingangs gestellten Frage nach Wirtschaftlichkeit und Dienstleistungsqualität unserer Leistungen im vergangenen Jahr? Eindeutig im grünen Bereich sind die Zahlen der Betriebsrechnung 2008. Ein präzises Kostenbudget und eine sehr erfreuliche Ertragsentwicklung haben bei Bahn und Bus zu einem soliden Betriebsgewinn von 1,8 Millionen Franken geführt. Diese gute Ausgangslage ist Ansporn, um die anstehenden, grossen betrieblichen und technischen Herausforderungen für den RBS anzupacken. Selbst wenn vorübergehend die Nachfrage etwas weniger stark zunehmen sollte, werden wir den massiven Kapazitätsengpässen in Bern und auf einzelnen Streckenabschnitten mit intelligenten Massnahmen begegnen müssen. Dazu gehören nicht nur langfristige Perspektiven wie der Ausbau des Bahnhofes Bern. Wir müssen auch in den nächsten drei bis acht Jahren wirksame Massnahmen realisieren. Dies wird nicht einfach sein, da in Bern RBS bereits heute etliche, für schweizerische Verhältnisse ungewohnte Lenkungsmaßnahmen ergriffen wurden. Nicht nur müssen wir die Sicherheit für unsere Fahrgäste gewährleisten, sondern wir sind auch bestrebt, für unsere Kundinnen und Kunden trotz hoher Verkehrsdichte ein vernünftiges Komfortniveau aufrecht erhalten zu können. Es darf nicht vergessen werden, dass wir immer auch in Konkurrenz zum Auto stehen. Wir setzen deshalb alles daran, auch dabei im grünen Bereich zu bleiben.

Hans Amacker

Verkehr und Marketing

Im Jahr 2008 reisten 25,6 Millionen Fahrgäste mit dem RBS – gut eine Million mehr als im Vorjahr. Diesen Aufwärtstrend widerspiegeln auch die Frequenzen im unterirdischen Bahnhof Bern: An Spitzentagen bewältigt er mittlerweile 54 000 Personen und ist damit der achtgrösste Bahnhof der Schweiz. Gebaut wurde der Bahnhof ursprünglich für weniger als einen Drittel der heutigen Reisenden. Kurzfristige Massnahmen wie Personenschleusen entschärfen die Situation. Für das wachsende Mobilitätsbedürfnis ist ein neuer Tiefbahnhof aber unerlässlich.

Über eine Million mehr Fahrgäste

Der RBS verzeichnete 2008 erneut ein kräftiges Wachstum: 25,6 Millionen Fahrgäste fuhren im vergangenen Jahr Zug, Tram und Bus – 2007 waren es noch 24,5 Millionen. Die Bahnlinien des RBS inklusive der Tramlinie G nutzten insgesamt 20,3 Millionen Fahrgäste, das Busangebot 5,3 Millionen. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs von 3,6 Prozent bei der Bahn und 7,1 Prozent beim Bus. Die Pendlerinnen und Pendler haben den neu am Abend eingeführten Siebeneinhalb-Minuten-Takt zwischen Bern und Bolligen auf Anhieb rege genutzt. Mit ein Grund, dass die Fahrgastzahlen auf der S7 um über fünf Prozent anstiegen. Ein überdurchschnittliches Wachstum von über fünf Prozent verzeichnete auch der Korridor zwischen Bern und Solothurn. Ebenso erfreulich sind die Verkehrszählungen an Dezember-Tagen im Bahnhof Bern RBS: Während bislang täglich 50 000 Personen an Spitzentagen den unterirdischen Bahnhof frequentierten, sind es mittlerweile 54 000 Personen. Allerdings wird dadurch der Platz immer knapper. Deshalb hat der RBS die Ausgangstore des Warteraumsystems durch neue Personenschleusen ersetzt, wie sie bei ausländischen U-Bahnen im Einsatz sind, und neue Informationsbildschirme installiert. Weitere Möglichkeiten zur Bewältigung der grossen Fahrgastmengen werden zurzeit geprüft. Ohne künftigen Ausbau des Tiefbahnhofs ist die wachsende Mobilität indes mittel- und langfristig nicht zu bewältigen.

Welcome to Bern

Für seine besondere Gastfreundschaft und Servicequalität im Rahmen der Euro 2008 ehrten die Host City Bern und Bern Tourismus den RBS. Und nicht nur dies: Ausgezeichnet wurde er gleichzeitig auch für die originellste Aktion in Bern rund um dieses drittgrösste Sportereignis der Welt: den Oranje-Bus; ein Linienbus, der als oranger «Holländer-Bus» unterwegs war. Denn die niederländischen Oranjes spielten gleich dreimal an der Euro 2008 im bernischen Stade de Suisse – gegen Italien, Frankreich und Rumänien. Und so erntete der im Gebiet des Stadions fahrende «Holländer-Bus» viel Lob und Sympathie: «Welkom Oranje! Oranje – auch wir» war der Slogan des bis ins Detail verzierten Fahrzeuges. Sogar die vier Räder kamen optisch echten Fussbällen gleich. Zahlreiche weitere Marketingmassnahmen wie Schriftzüge an Fahrzeugen, Torwand beim Verkaufsschalter in Bern oder kleine Geschenke unterstrichen die Gastfreundschaft des RBS. Das zeitlich erweiterte Verkehrsangebot während der dreiwöchigen Euro 2008 hat sich bewährt und der Zug- und Busverkehr rollte reibungslos. Fast alle Züge wurden zudem verstärkt. Und während den Holländer- und Schweizer-Spieltagen sowie beim Match Schweiz–Türkei im St. Jakob-Park Basel verkehrten jeweils Zusatzzüge und Zusatzbusse. Nacht für Nacht brachten anschliessend die Moonliner-Busse Spätheimkehrer sicher nach Hause. Während der Euro 2008 strömte nahezu eine Million Fans in die Berner Innenstadt zu den Fanmeilen mit Public-Viewing-Zonen, und Hunderttausend pilgerten ins Stade de Suisse. Fast alle reisten mit dem öffentlichen Verkehr in die Host City Bern. Unvergessen bleiben die 200 000 angereisten orangenen Fans, die in Bern für eine grossartige Stimmung sorgten. Der RBS und sein Personal haben mit den Sondereinsätzen, der Flexibilität und der Einsatzbereitschaft das Ziel erreicht: nämlich freundlich und kompetent aufzutreten, professionell zu kommunizieren und sowohl die Stammkundschaft wie auch die in- und ausländischen Fussballfans sicher und zuverlässig zu transportieren.

Wir bewegen Solothurn

Als öffentliches Verkehrsunternehmen präsent sein, Fragen beantworten und den Libero-Tarifverbund erklären und bekannter machen: Dies war das Ziel des Gemeinschaftsstandes an der Herbstmesse Solothurn (HESO) 2008 unter dem Motto: Wir bewegen Solothurn. Der RBS, die BLS und der Libero-Tarifverbund teilten sich dazu einen fiktiv aufgebauten Bahnhof mit zwei Gleisen, einem Ticketschalter und einem Veloständer. Der Stand war umgeben von grossflächigen, echt anmutenden Solothurner Bildern.

Später einmal Lokführer werden – immer noch ein Traum vieler Jugendlicher? Der RBS-Loksimulator auf Gleis eins jedenfalls war Magnetpunkt für Gross und Klein. Betreut wurde er von Spezialisten des RBS und der Berner Fachhochschule für Technik und Informatik Biel. Auf Gleis zwei machte die BLS die Besucherinnen und Besucher gluschtig auf verschiedene Ausflugsziele. Viele Fragen rund um den Tarifverbund Libero beantworteten die Aussteller am Ticketschalter und präsentierten erstmals dem breiten Publikum ein

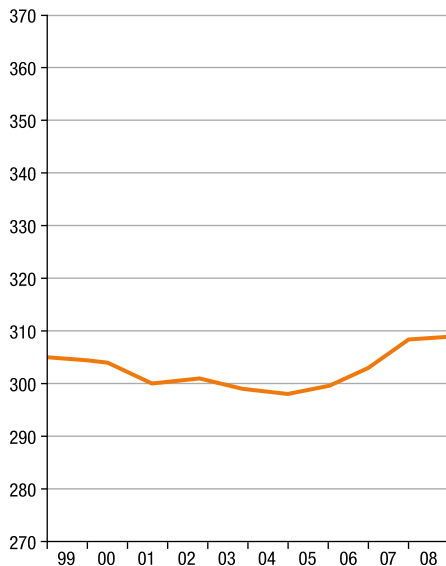
Testgerät der neusten Billettautomaten-Generation. Vor der Kulisse der Innenstadt beim Veloständer probierten Interessierte das S-Bike aus und konnten mit etwas Glück gleich eines gewinnen. Draussen vor der Reithalle neben dem Haupteingang stand eine weitere Attraktion: Ein über die gesamte Aussenfläche mit allen Haltestellen des BSU-Liniennetzes gekennzeichnete Bus machte auf das deutlich ausgebaute BSU-Angebot ab Fahrplanwechsel 2008 aufmerksam. Beste Voraussetzungen für Neukunden – als Umsteigende auch für den RBS!



Organisation und Personal

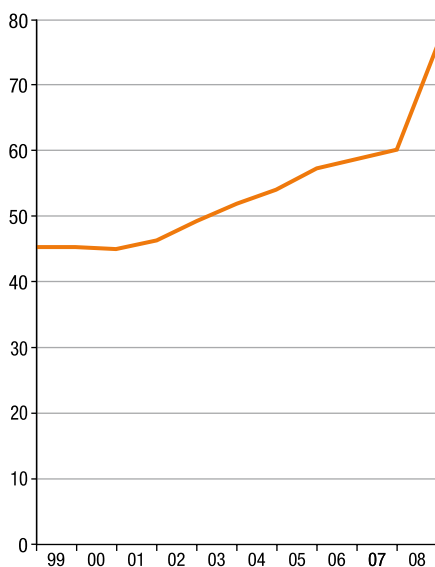
**Die Krise hat auch die Pensionskasse des RBS hart getroffen.
Der Deckungsgrad lag Ende 2008 mit rund 73 Prozent unter dem vorgegebenen
Wert von knapp 80 Prozent.**

Personalbestand Bahn



Personalbestand Bus

(ab 2008 inklusive Postautobetrieb Worb)



Im Moment weit vom Sanierungskurs entfernt

Wegen ihrer Schieflage hat die Pensionskasse ASCOOP im Jahre 2006 unter anderem den Wechsel vom Leistungsprimat zum Beitragsprimat und von der Gemeinschaftsstiftung zur Sammelstiftung vollzogen und einen umfassenden Sanierungsplan beschlossen. Seither verfügt jede angeschlossene Unternehmung über ein separates Vorsorgewerk mit einem eigenen Deckungsgrad. Als Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ist die ASCOOP – wie viele andere Pensionskassen auch – erneut in eine schwierige Situation geraten: Während die Deckungsgrade dank zusätzlichen Sanierungsbeiträgen aus der Rechnung 2007 bei den Vorsorgewerken von RBS Bahn und Bus per 1. Januar 2008 noch bei über achtzig Prozent lagen, entwickelte sich das Vermögen negativ: Die auf den Vermögensanlagen erzielte Rendite lag Ende 2008 bei -10,6 Prozent. Die Deckungsgrade stürzten bei der Bahn auf 73 Prozent und beim Bus auf 77 Prozent ab, was in etwa der Ausgangsbasis am 1. Januar 2006 entspricht. Die schon seit längerem diskutierte Mithilfe der öffentlichen Hand bei der Sanierung ist daher unerlässlich und noch dringender geworden.



Generalversammlung mit historischem Hintergrund

Erstmals seit siebzehn Jahren fand die RBS-Generalversammlung am 20. Juni 2008 wieder im Kirchgemeindehaus Moosseedorf statt. Damals hatte der RBS die neue, über anderthalb Kilometer lange Umfahrungslinie Moosseedorf eröffnet, welche die eingleisige Parallelfahrt zur Staatsstrasse mitten durchs Dorf mit ihren ungesicherten Bahnübergängen ablöste. Und als Novum durften damals die Perrons des neuen Bahnhofs laut Aufsichtsbehörde erstmals für das ebenerdige Einsteigen in die künftigen Niederflurwagen erhöht gebaut werden.

Nach dem Grusswort von Peter Bill, Gemeinderatspräsident von Moosseedorf, verwies Verwaltungsratspräsident Peter Schmid unter anderem auf die neue Rechnungslegung nach den Standards von Swiss GAAP FER. Damit hat der RBS als eines der ersten Schweizer Bahnunternehmen den Rechnungsabschluss auf dieser Basis umgesetzt – ein wichtiger Schritt hin zu mehr Transparenz. Wohl verlangt diese Neuerung einen Beschluss der Generalversammlung, wie der Bilanzgewinn zu verwenden ist. Solange aber ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Abgeltungen von Bund und Kantonen bezieht, sind die Gewinne laut Eisenbahngesetzes zwingend den entsprechenden Reserven zuzuweisen, was den Spielraum einschränkt. Die 79 Aktionärinnen und Aktionäre beschlossen einstimmig, den verbleibenden Bilanzgewinn aus dem Liegenschaftsgeschäft den Reserven nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften zuzuweisen. Damit konnten die Liquidität für anstehende Grossinvestitionen erhalten und das Eigenkapital gestärkt werden. Ferner stimmten die Aktionäre den übrigen statutarischen Geschäften zu. Zum Schluss sprach Gastreferent Ulrich Sinzig, Präsident von RAILplus, über die Neuordnung der Bahnlandschaft Schweiz. Dies aus der Sicht von RAILplus, einer AG der wichtigsten Meterspurbahnen.

Wer ist der freundlichste Mensch der Schweiz?

8. Februar 2008 im Fernsehen SF1: «Leben live» sucht den freundlichsten Menschen der Schweiz. Benedikt Weibel, ehemaliger SBB-Chef, antwortet auf die Frage von Moderatorin Fabienne Pfammatter, wen er persönlich nominieren würde: «Mir kommt jetzt einfach der Tramchauffeur des Blauen Bähnli von heute Morgen in den Sinn (...).» Dieser wünschte beim Ankommen in der Endstation Bern Zytglogge allen einen schönen Tag und ein schönes Wochenende. Daraufhin hätten sich alle Gesichter plötzlich entspannt. «Ich glaube, man geht (dadurch) anders in den Tag. Ich würde diesem Tramchauffeur den Titel verleihen.» Diese Episode am Fernsehen und anderes Lob bestärken die Belegschaft in ihrem generell freundlichen Verhalten. Ein anderes Beispiel: Nach dem ersten Wintereinbruch im Dezember 2008 mit widrigsten Strassenverhältnissen bedankte sich ein Busfahrgast mit einem «dicken Lob an die tollen Fahrer»: Die Chauffeure hätten sich sehr kundenfreundlich und umsichtig verhalten und sich fortwährend nach weiteren Anschlusswünschen erkundigt und diese per Funk sichergestellt. Nie habe ein Chauffeur die Nerven verloren, sondern bei Zielankunft gar einen schönen Tag gewünscht. «Ich habe mich in den RBS-Bussen richtig wohlfühlt (...).» Derlei Briefe und E-Mails erhält der RBS regelmässig.



Nachhaltigkeit heisst Zukunft gestalten

Nachhaltigkeitsdenken entstammt ursprünglich der Forstwirtschaft und hatte das Ziel, Raubbau zu verhindern. Heute ist Nachhaltigkeit Ausdruck komplexer Mechanismen geworden, deren Definition und Ziele in der Gesellschaft kontrovers diskutiert werden. Der RBS versteht unter Nachhaltigkeit ein ausgewogenes Verhältnis im Spannungsfeld zwischen dem Schutz der Umwelt, sozialer Verantwortung und Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte. Er will damit Verantwortung für künftige Generationen übernehmen und die Zukunft des Unternehmens sichern. Zwar handelt der RBS schon seit geraumer Zeit in diesem Sinne: Er plant, baut und betreibt Anlagen und Systeme, die ausschliesslich diesem Zweck dienen. Obschon der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ohnehin ökologischer und ökonomischer wirtschaftet; im Vergleich zu anderen Transportunternehmen darf sich der RBS in dieser Hinsicht sehen lassen. Ungeachtet dessen will der RBS künftig der Nachhaltigkeit ein neues Gesicht verleihen und die Belegschaft vermehrt sensibilisieren. Das diesjährige Bildkonzept des Geschäftsberichtes ist ein Auftakt dazu.

Weitere IT-Anwendungen entlasten Administration

Der RBS ist innovativ und darauf bedacht, auch komplexe betriebliche, technische und administrative Abläufe effizient zu verrichten. Allein im Jahr 2008 hat er die beiden Computerprogramme DIVA und KUA eingeführt, welche sich unter anderem nahtlos in die Branchensoftware RSP einfügen. RSP steht für Rail-Software-Pool, ein Zusammenschluss von sieben Privatbahnen. DIVA ist die Abkürzung für Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem. Es reformiert die Disposition von Fahrzeugen und Fahrpersonal und das Erstellen von Fahrplänen. Selbst für das offizielle Kursbuch der Schweiz und den Online-Fahrplan der SBB dienen die erfassten Daten. Ein Beispiel: Was früher drei Dienstplanverantwortliche in mühseliger Handarbeit erstellt haben, erledigt heute ein Mitarbeiter der Disposition zentral in Word. Wichtig ist beim Erstellen der Dienstpläne auch das Einhalten des Arbeitszeit-Gesetzes. Hier beweist DIVA seine vielfältigen Überwachungsfunktionen und zeigt Regelverstösse unvermittelt an.

Für Kundenanliegen wiederum ist das Software-Tool mit dem Kürzel KUA geschaffen: Mit ihm lassen sich die Kundenanliegen in verschiedene Hauptkategorien wie Angebot oder Lob erfassen und Linien, Haltepunkten, Verkaufsstellen oder Fahrzeugtypen zuordnen. Die elektronisch erfassten Dossiers werden alsdann den Fachstellen unterbreitet mit dem Ziel: Innerhalb von fünf Arbeitstagen sollen die Kundin oder der Kunde eine detaillierte Antwort erhalten. Die Fristen werden automatisch überwacht und jeder Arbeitsschritt protokolliert. Das Programm verfügt über allerlei Such- und Auswertungsfunktionen und ist mit dem Software-Tool «Reisen ohne gültigen Fahrausweis» verknüpft.

Betrieb und Technik Bahn

Für seine Fahrgäste aus Fraubrunnen und Jegenstorf setzte der RBS im letzten Winterhalbjahr einen zusätzlichen Zug ein. Die oftmals schon in Fraubrunnen überfüllten RE-Züge aus Solothurn wurden so in der Spitzenzeit entlastet. Auch dank den gerodeten Sicherheitsstreifen in Waldgebieten konnten die Kundinnen und Kunden meist auf die gängige Pünktlichkeit der Züge zählen; dies trotz viel Schnee, Eis und Kälte. Übers ganze Jahr erreichten 94 Prozent aller Züge den Bahnhof Bern pünktlich oder höchstens um zwei bis vier Minuten verspätet.

Verkehrsangebot erweitert

Besonders im Winterhalbjahr fanden Fahrgäste aus Fraubrunnen und Jegenstorf in den RE-Zügen nach Bern morgens zwischen sieben und acht häufig kaum noch Platz. Deshalb hat der RBS nach den Herbstferien 2008 den «Fraubrunnen-Express» eingeführt, der bis Anfang April 2009 nach sieben Uhr morgens als Entlastungszug mit Halt in Jegenstorf und Worblaufen bis nach Bern fuhr. Dieses Zusatzangebot wurde von Beginn weg rege genutzt und entlastete die Züge auf der Linie RE spürbar. Weiter verbessert hat der RBS sein Angebot auch auf der S-Bahn und der Tramlinie G: Seit Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 fährt die S7 in der Abendspitze bis 18.45 Uhr alle siebeneinhalb Minuten zwischen Bern und Bolligen. Und bei der S8 gilt der Viertelstunden-Takt zwischen Bern und Jegenstorf neu auch an Sonn- und Feiertagen von 13 bis 20 Uhr. Auf der Linie G fährt zudem allabendlich ein Tram ab Zytglogge jeweils nach Mitternacht. Der RBS ist bestrebt, sein Verkehrsangebot laufend den Bedürfnissen seiner Fahrgäste anzupassen. Dazu braucht es aber langfristig weitere Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur.

Baustelle als Schaustelle

Schaulustige, geladene Gäste und ein Lokalfernsehen beobachteten am 9. Oktober 2008 das Einschieben der neuen Eisenbahnbrücke in Biberist. Im Zeitlupentempo schoben Spezialisten die 240 Tonnen schwere Brücke mit einer Schiebehdraulik Millimeter für Millimeter an ihren endgültigen Standort. Dort, unmittelbar bei der Haltestelle Bleichenberg in Biberist, überqueren die RBS-Züge das Trasse der BLS. Die alte Brücke wurde 1914 gebaut, zeitweilig unterbrochen durch die Mobilmachung des Ersten Weltkriegs. Dabei hatte auch die Qualität gelitten. Trotz periodischem Unterhalt musste die Brücke nun wegen zunehmender Anforderung an die Tragfähigkeit ersetzt werden. Um den Bahnbetrieb bis zum Abbruch aufrechtzuerhalten, liess der RBS die neue Brücke ab Mitte Juni 2008 neben der alten bauen und während den Herbstferien 2008 einschieben. Die Fundamente sind so vorbereitet, dass die Brückenplatte später für ein zweites Gleis erweitert werden kann.



Pünktlich und zuverlässig

Die Pendler und Gelegenheitsfahrgäste können weiterhin auf die schon fast sprichwörtliche Pünktlichkeit der RBS-Züge zählen: Im letzten Jahr erreichten 94 Prozent der 84 000 Züge den unterirdischen Bahnhof in Bern rechtzeitig oder höchstens um zwei bis vier Minuten verspätet. Je nach Linie und Monat unterscheiden sich die Resultate zum Teil erheblich. Gegenüber dem Vorjahr hat beispielsweise die Verspätungsanfälligkeit im Juli stark zugenommen. Verantwortlich dafür war der Weichenumbau bei der Tiefenaubrücke in Worblafen mit gesperrter Bahnstrecke bis nach Bern. Auch der Dezember war punkto Verspätung schlechter als im Vergleichsmonat 2007. Grund dazu waren vermehrte Fahrzeug- und Türstörungen, oft als Folge von Schnee und Kälte. Demgegenüber präsentierte sich der November auffallend besser als im 2007, weil damals eine Langsamfahrstelle im Bereich Tiefenau und Felsenau die Pünktlichkeit beeinträchtigte. Die Ergebnisse ausserhalb der Norm lassen sich also klar zuordnen. In den meisten Monaten lagen die Gesamtverspätungen 2008 unterhalb des Vorjahresvergleichs und insgesamt leicht besser als 2007. Und dies ungeachtet der rund 2000 zusätzlichen Zugfahrten. Erfreulich auch, dass trotz älter werdender Fahrzeugflotte die Anzahl Störungen der Züge auf gleichem Niveau blieb. Wirkung gezeigt haben auch die gerodeten Sicherheitsstreifen in Waldgebieten: Kein Baum hat dort infolge Schneelast oder Windböen den Betrieb lahm gelegt.

Akustische Türöffner für Sehbehinderte

Das Tram wartet. Wir gehen zur nächsten Türe, drücken die Taste zum Öffnen und treten ein. Aber wie gehen Sehbehinderte vor – insbesondere dann, wenn nicht gleichzeitig Mitreisende zugegen sind? Oft bleibt für sie nur das Suchen und Abtasten, mitunter verbunden mit schmutzigen Händen. Im Rahmen von Revisionsarbeiten der Tramfahrzeuge mit gleichzeitigem Ersatz der veralteten Türsteuerung bestückt die Depotwerkstätte Worb die vordersten und hintersten Türöffner mit «Sound-Modulen». Diese sollen Sehbehinderten das Auffinden von Tasten und Türen auf der Linie G erleichtern. Fachstellen und Betroffene haben das neu entwickelte Produkt auf Einladung des RBS unter realen Voraussetzungen getestet. Bald wird das letzte der neun Tramfahrzeuge die Werkstätte mit dem neuen akustischen Türöffner verlassen. Sehbehinderten wird so das Reisen insbesondere während den Randzeiten erleichtert. Für die anderen RBS-Bahnlinien ist dieses Pilotprojekt zurzeit kein Thema: Die Fahrzeuge halten grundsätzlich immer an denselben Stellen. Im Übrigen bleibt abzuwarten, wie die Bevölkerung auf das Tonsignal reagiert.

Betrieb und Technik Bus

Zähflüssiger, stockender Kolonnenverkehr während den Hauptverkehrszeiten setzt dem RBS-Busbetrieb arg zu und führt oft zu Verspätungen oder verpassten Anschlüssen. Tendenz zunehmend. Am meisten betroffen sind die Buslinien in Ostermundigen, der Papiermühle und im Berner Nordquartier. Ein Lichtblick ist der neue Wankdorfplatz mit Bauende 2012. Dennoch sind weitere Schritte in der Verkehrsplanung erforderlich.

Fahrplanstabilität während Hauptverkehrszeit gefährdet

Ein Dauerthema: Der Busfahrplan lässt sich oft nicht mehr einhalten und die Anzahl verpasster Bahnanschlüsse oder gar Kursausfälle nimmt zu. 2008 ereigneten sich beim Busbetrieb RBS an Werktagen im Schnitt zwei Betriebsstörungen, verbunden mit negativen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Mit vierzig Prozent aller Betriebsstörungen am meisten betroffen war die Buslinie 44 im Gebiet Ostermundigen, gefolgt von der Linie 40 im Raum Papiermühle und im Berner Nordquartier. Anfällig auf Verspätungen sind in diesem Quartier auch die Buskurse der Linien 36 und 41. Grund dafür ist in erster Linie das hohe Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsachsen. Das überlastete Nationalstrassennetz verschärft die Situation zusätzlich. Mitverantwortlich sind auch Grossveranstaltungen, Baustellen und Rückstaus vor Bahnschranken. Während den Hauptverkehrszeiten morgens und abends kam es in achtzig Prozent der Fälle zu Verspätungen von sechs bis fünfzehn Minuten – in einigen Fällen auch mehr. Neunzig Prozent der Betriebsstörungen pendelten sich erst nach anderthalb Stunden wieder ein.

Diese Erkenntnisse reflektiert auch der Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2008 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Bern: Laut dieser vom Amt für öffentlichen Verkehr initiierten Umfrage ist die Zufriedenheit der Fahrgäste sehr hoch und im Vergleich zu früher konstant. Der Fahrplan an sich erhielt sogar eine Note über fünf. Kritischer und um zwei Prozentpunkte schlechter als zwei Jahre zuvor wurden indes die Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten bewertet. Nebst einer repräsentativen Telefonumfrage haben über viertausend Personen via Internet ein Formular ausgefüllt. Dabei standen verpasste Anschlüsse im Mittelpunkt der Kritiken.

Zurzeit entsteht ein neuer Wankdorfplatz mit unterirdischem Kreislauf für den privaten Autoverkehr. Oben werden Tram, Bus, Velo und Fussgänger das Strassenbild dominieren. Damit der neue Platz

vom Autobahn-Zubringerverkehr entlastet werden kann, entsteht am Schermenweg ein zusätzlicher Autobahnanschluss von und nach Zürich. Hier gelangt der Verkehr aus Ostermundigen und dem Worblental direkt auf die Autobahn und umgekehrt. Dank dem neuen Wankdorfplatz und der gezielten Förderung des öV kann der wachsende Verkehr künftig besser bewältigt werden. Die Bauarbeiten dauern bis Ende 2012. Um das Problem auch in den übrigen Gebieten in den Griff zu bekommen, sind weitere verkehrsplanerische Schritte erforderlich. Gefordert sind alle – die Behörden, die Politiker, das Stimmvolk und der RBS.



VDO KIENZLE



24.8
L/100km



>0<





Bioreakter

DLK TECHNOLOGIES SA

Jambé - Ducommun 6a CH-2400 Le Locle

Tel ++ (0)32 930 50 50 Fax ++41 (0)32 930 50 50

Http://www.dlk

Traitement de l'eau
Wasserreinigung

Wasserreinigung

Auch in Bussen topmoderne Verkaufssysteme

Eine Mehrfahrtenkarte von Mattstetten nach Niederbipp? Seit dem Fahrplanwechsel von 2008 kann jede Busfahrerin und jeder Busfahrer ein solches Ticket ohne aufwendiges Berechnen ausstellen. Möglich machen das die neuen Verkaufsgeräte, welche im Rahmen der Verkaufssysteme S-POS zusammen mit BLS, BERNMOBIL und BSU beschafft werden. Mit den im Zahlisch integrierten Verkaufsgeräten lassen sich ausser Abonnementen sämtliche Fahrkarten innerhalb des Tarifverbundes Libero und jene der MOONLINER-Nachtbusse ausstellen und ab Papierrolle drucken. Für die dickeren und breiteren Mehrfahrten- und Tageskarten wurde ein zusätzlicher Drucker installiert. Über die Handy-Mobilfunktechnologie GPRS sind alle Geräte mit einem Zentralrechner der BLS verbunden. So lassen sich bequem Preis- und Sortimentsanpassungen vornehmen oder Abrechnungsdaten, Statistiken und weitere Funktionen abrufen. Dies vereinfacht den administrativen und technischen Aufwand erheblich.

Bessereres Fahrplanangebot

Seit nunmehr 25 Jahren pendelt der Bus der Linie 38 zwischen dem Bahnhof Schönbühl RBS und Bärswil – seit Dezember 2004 gar bis Mattstetten. Denn der gleichnamige Bahnhof wird seit diesem Zeitpunkt von den S-Bahn-Zügen nicht mehr bedient. Zum Wohl der meisten Fahrgäste hat der RBS das Betriebskonzept der Linie 38 auf

den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 nochmals verbessert: Für die Bewohnerinnen und Bewohner von Bärswil bestehen während den Hauptverkehrszeiten dank der neuen Haltestelle Mätteli viertelstündliche Fahrgelegenheiten zwischen Schönbühl und Bärswil. Weitere Vorteile des neuen Konzepts sind sowohl die verbesserte Merkbarkeit des Fahrplans als auch die optimalen Anschlüsse an die S8 von und nach Bern. Der grossen Nachfrage wegen verkehren nun anstelle der Midibusse neu Normbusse mit grösserem Platzangebot.

Von mehr Buskursen profitieren am späten Samstagnachmittag auch die Fahrgäste der Linie 40 zwischen Breitenrain und Egghölzli sowie bereits seit 11. August 2008 jene der Buslinie 36: Dort fahren zwischen dem Wankdorf und Zollikofen die Busse auch mittags im Viertelstundentakt.

Planung und Zukunftsaussichten

Mit dem Jahrhundertprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» sollen die Engpässe im Bahnhof Bern behoben werden. In einem ersten Ausbauschnitt ist ab 2014 oder 2015 der Bau eines neuen Tiefbahnhofs für den RBS sowie ein neuer Bahnhofzugang im Westen vorgesehen. Das Leitorgan hat die entsprechende Machbarkeitsstudie verabschiedet und der Öffentlichkeit im November 2008 vorgestellt.

ZBB ist auf gutem Weg

Mehr Züge, dichtere Fahrpläne, kürzere Umsteigewege, Tageslicht und mehr Platz: Von diesen Vorzügen sollen die Bahnreisenden der-einst profitieren können. Durch neue Zugänge und den Bahnhofsaus-bau gewinnen auch das Bahnhofumfeld und die ganze Stadt Bern an Attraktivität. Das sind die Ziele des Projektes «Zukunft Bahnhof Bern» mit dem Kürzel «ZBB». Das Leitorgan hat unter dem Vorsitz von Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer die Machbarkeits-studie verabschiedet und im November 2008 der Öffentlichkeit vor-gestellt. Ziel des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» ist es, die beste-henden Engpässe zu beheben und die Kapazitäten bei den Zufahrten zum Bahnhof, auf den Perrons und in den Bahnhofsräumen für die kommenden Generationen sicherzustellen. Langfristige Ausbauop-tionen wie beispielsweise der Bau eines SBB-Tiefbahnhofs werden bereits berücksichtigt. «ZBB» ist ein Jahrhundertprojekt und besteht aus mehreren etappierbaren Elementen. Wichtigste Elemente des ersten Ausbauschnitts sind ein neuer RBS-Tiefbahnhof, eine neue Westpassage und ein neuer Zugang West.

Der heutige RBS-Bahnhof platzt aus allen Nähten. Ursprünglich für 16000 Passagiere pro Tag angelegt, bewältigt er heute an Spit-zentagen deren 54000 und ist damit der achtgrösste Bahnhof der Schweiz. Der neue RBS-Tiefbahnhof soll 18 Meter unterhalb des bestehenden RBS-Bahnhofs liegen, ausgerichtet von Ost nach West. In einer späteren Ausbauphase kann parallel daneben ein SBB-Tief-bahnhof für die normalspurige S-Bahn erstellt werden. Sämtliche Zugänge und Verbindungen werden bereits im ersten Ausbauschnitt darauf abgestimmt. Der neue RBS-Tiefbahnhof mit vier Gleisen er-möglicht längere Züge und einen verdichteten Fahrplan. Er weist eine dreimal grössere Gesamtleistung aus, unter anderem durch längere Perrons. Das Projekt schafft genügend Raum für die Passa-giere und verbindet den RBS-Tiefbahnhof über Rolltreppen mit den SBB-Perrons. Auch wird eine bessere Anbindung ans städtische ÖV-Netz gewährleistet.

Die Machbarkeit des gesamten Projektes ist nun nachgewiesen. Das Leitorgan «ZBB» hat zusätzlich Experten der ETH diverse Fragen im Zusammenhang mit der Realisierbarkeit gestellt. Das Gutachten mit den Antworten wird im Frühsommer 2009 erwartet. Als nächste Schritte vorgesehen sind das Vorprojekt für den ersten Ausbauschnitt und Abklärungen von Finanzierungsfragen. 2014/2015 ist geplant, mit der ersten Etappe zu beginnen, um dann nach acht bis zehn Jahren Bauzeit in den neuen RBS-Tiefbahnhof einfahren zu können. In einem zweiten Ausbauschnitt kann ein neuer Tiefbahnhof SBB realisiert werden. Nach heutiger Einschätzung besteht für diesen frühestens nach 2030 ein Bedarf.



Das gute ordentliche Jahresergebnis wird durch den ausserordentlichen Vorsorgeaufwand getrübt. Es mussten Rückstellungen für die Deckungslücke bei der Pensionskasse in der Höhe von gegen zehn Millionen Franken gebildet werden.

Erfolgsrechnung

Im Berichtsjahr fiel das Rechnungsergebnis mit einem Verlust von 7,3 Millionen Franken bedeutend schlechter aus als im Vorjahr. Grundsätzlich wurde aber gut gearbeitet, nahmen die Erträge doch mehr zu als der ordentliche Aufwand. Dies vor allem dank der um 5,2 Millionen Franken (14 Prozent) gestiegenen Verkehrserträge. Ein wesentlicher Teil dieser Zunahme beruht auf dem neuen Einnahmenverteilungsschlüssel im Libero-Tarifverbund, der dem RBS ein Plus von rund 3 Millionen Franken brachte. Der gesamte Betriebsertrag hat um 7,0 Millionen Franken auf 85,3 Millionen Franken zugenommen. Die Leistungen für Dritte umfassen 2008 neu die Entschädigungen von PostAuto Region Bern für die Führung des Postauto-Betriebes Region Worb.

Der ordentliche Personalaufwand nahm 2008 gegenüber 2007 um 2,8 Millionen Franken zu, weil der RBS durchschnittlich 18 Mitarbeitende mehr beschäftigte als im Vorjahr, generelle und individuelle Lohnerhöhungen gewährt wurden sowie Rückstellungen für Mitarbeiterguthaben gebildet werden mussten.

Über den ausserordentlichen Vorsorgeaufwand wurden Rückstellungen in der Höhe von 9,6 Millionen Franken zugunsten des Vorsorgewerks bei der Pensionskasse ASCOOP gebucht, da der Stiftungsrat der ASCOOP im Sommer 2008 verbindliche Solldeckungsgrade zur Sicherstellung des Sanierungspfades beschlossen hat. Das Vorsorgewerk wies Ende 2008 eine massive Unterdeckung auf. Die Verbuchungspraxis der Provisionsaufwendungen für den Verkauf von Fahrausweisen wurde von der Abrechnungsstelle SBB geändert; sie macht 2 Millionen Franken der Zunahme von 3,1 Millionen Franken

des sonstigen Betriebsaufwandes aus. Die Provisionserträge haben sich in ähnlichem Umfang erhöht und sind in den übrigen Erträgen enthalten, so dass diese Praxisänderung ergebnisneutral ist.

Bilanz

Die flüssigen Mittel reduzierten sich um 8,4 Millionen auf 25,3 Millionen Franken, da die Liquiditätsreserven während der letzten zwei Jahre sukzessive in Sachanlagen, das heisst neues Rollmaterial und Werkstattausbauten, investiert wurden. Beschaffungen und Bauvorhaben für die Sparte «Regionaler Personenverkehr» werden nicht mehr durch Investitionsdarlehen der Besteller Bund und Kantone Bern und Solothurn subventioniert, sondern müssen durch die Unternehmen selber oder durch Kapitalaufnahme finanziert werden.

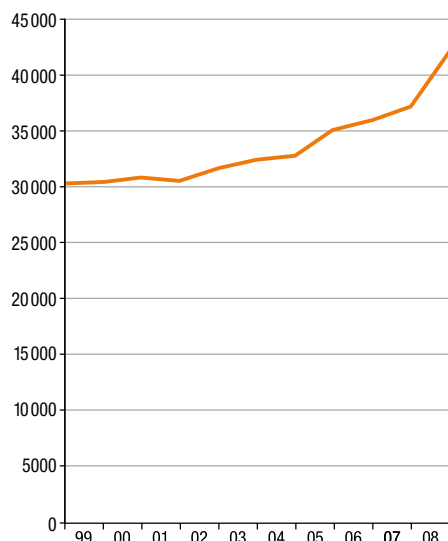
In den sonstigen Forderungen sind Rechnungen für Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand an Infrastrukturbauten von rund 5,1 Millionen Franken enthalten.

Bei den bedingt rückzahlbaren und rückzahlbaren Darlehen handelt es sich ausschliesslich um Darlehen der Besteller. Zusätzliche bedingt rückzahlbare Darlehen wurden für Infrastrukturvorhaben (Doppelspurausbauten usw.) gewährt, die 2008 realisiert wurden.

Der Rückgang des Eigenkapitals um 3 Prozent auf 70,5 Millionen Franken resultiert aus dem Jahresverlust. Der Eigenkapitalanteil beträgt somit noch 20 Prozent der Bilanzsumme.

Verkehrsertrag in TCHF

(ab 2008: neuer Verteilschlüssel Libero-Tarifverbund)





Erfolgsrechnung

Betriebsertrag in TCHF		Erläuterung	2008	2007
Verkehrsertrag	1)		42 349	37 125
Abgeltung	2)		30 210	31 043
Leistungen für Dritte			4 164	1 987
Übrige Erträge	3)		6 364	4 396
Eigenleistungen			2 190	3 679
Total Betriebsertrag			85 277	78 230
Betriebsaufwand in TCHF				
Materialaufwand			3 045	2 395
Personalaufwand	4) 6)		40 072	37 237
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	5)		9 620	3 000
Betriebsleistungen Dritter			3 944	4 006
Energie			4 578	3 740
Sonstiger Betriebsaufwand	7)		13 051	9 945
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen			2 414	2 919
Abschreibungen	14)		16 280	15 335
Total Betriebsaufwand			93 004	78 577
Ergebnis in TCHF				
Betriebsergebnis			- 7 727	- 347
Finanzaufwand			96	-
Finanzertrag	8)		563	978
Finanzergebnis			467	978
Jahresverlust/ -gewinn			- 7 260	631

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 28 und folgende

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Flüssige Mittel	9)	25 346	33 795
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10)	1 960	909
Sonstige Forderungen	11)	6 095	394
Materialvorräte und Ersatzteile	12)	3 172	2 340
Aktive Rechnungsabgrenzung		555	990
Total Umlaufvermögen		37 128	38 428
Sachanlagen (ohne Anlagen in Leasing)	14)	303 444	295 830
Fahrzeuge in Leasing		2 004	0
Finanzanlagen	13)	3 393	3 093
Total Anlagevermögen		308 841	298 923
Total Aktiven		345 969	337 351
Passiven in TCHF			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15)	10 512	8 737
Sonstige Verbindlichkeiten	16)	1 597	817
Passive Rechnungsabgrenzung	17)	12 431	13 786
Rückstellungen	18)	4 345	2 960
Total kurzfristiges Fremdkapital		28 885	26 300
Bedingt rückzahlbare Darlehen	19)	149 827	141 651
Rückzahlbare Darlehen	20)	78 911	84 153
Leasingdarlehen	21)	1 861	0
Rückstellungen	18)	15 965	7 467
Total langfristiges Fremdkapital		246 564	233 271
Total Fremdkapital		275 449	259 571
Aktienkapital		22 400	22 400
Kapitalreserven		3 488	3 488
Eigene Aktien		- 10	- 10
Gewinnreserven	22)	51 902	51 271
Bilanzverlust/-gewinn		- 7 260	631
Total Eigenkapital		70 520	77 780
Total Passiven		345 969	337 351

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 28 und folgende

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF		
	2008	2007
Jahresverlust / -gewinn	- 7 260	631
Abschreibungen auf Sachanlagen	15 867	15 335
Veränderungen Rückstellungen	9 883	- 1 275
Gewinn aus Veräußerung von Anlagevermögen	- 67	- 34
Aktivierete Eigenleistungen auf Sachanlagen	- 2 190	- 3 679
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	2 414	2 919
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	264	384
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	- 4 778	- 4 778
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	14 133	9 503
Veränderung Festgeldanlagen	0	22 000
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	- 1 050	1 885
Veränderung sonstige Forderungen	- 5 699	983
Veränderung Vorräte	- 832	487
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	435	- 613
Veränderung Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	1 774	- 3 677
Veränderung sonstiger Verbindlichkeiten	938	425
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	- 1 355	- 829
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	8 344	30 164
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen	- 27 898	- 35 178
Beiträge Dritter für Sachanlagen	3 823	340
Veräußerung von Sachanlagen	67	34
Investitionen in Finanzanlagen	- 800	- 270
Teilrückzahlung Finanzanlagen	500	1 000
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 24 308	- 34 074
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	8 176	3 932
Amortisation rückzahlbare Darlehen	- 464	- 464
Amortisation Leasingverbindlichkeiten	- 196	0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	7 516	3 468
Veränderung flüssige Mittel	- 8 448	- 442
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1.1.	33 795	34 237
Bestand flüssige Mittel am 31.12.	25 347	33 795
Veränderung flüssige Mittel	- 8 448	- 442

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien ¹	Gewinnreserven ²	Total	Davon Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 2007	22 400	3 488	-9	51 271	77 150	355
Erwerb eigener Aktien	0	0	-1	0	-1	0
Jahresgewinn 2007	0	0	0	631	631	88
Eigenkapital per 31. 12. 2007	22 400	3 488	-10	51 902	77 780	443
Jahresverlust 2008	0	0	0	-7 260	-7 260	1 757
Eigenkapital per 31. 12. 2008	22 400	3 488	-10	44 642	70 520	2 200

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 Ziffer 22.

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. Sie 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

Vorgesehene Nutzungsdauer	Jahre
Schutzbauten, Tunnels, Brücken, Perrons, Strassen etc.	67
Oberbau	33
Gebäude	50
Feste Einrichtungen	10–20
Elektrische Zugförderung	25
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	14–20
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.

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 Unternehmen (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 (EDV-Software und Lizenzen), welche linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer (max. 5 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 erfasst, jedoch keine Mehrfahrtenkarten, 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) Verkehrsertrag in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Personenverkehr Bahn	37 145	32 535
Personenverkehr Bus	5 204	4 590
Total Verkehrsertrag	42 349	37 125

2) Abgeltung in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Regionaler Personenverkehr Bahn (Bund und Kantone)	10 660	12 127
Regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr Bus (Bund, Kanton und Gemeinden)	4 863	4 767
Infrastruktur Bahn	14 687	14 065
Trassenpreissubvention Güterverkehr ¹	0	85
Total Abgeltung	30 210	31 044

¹ Leistungen im Güterverkehr werden durch SBB erbracht. Trassenpreissubventionen durch Bund wurden bis Ende 2007 gewährt.

3) Übrige Erträge in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Pacht und Mieten	4 024	3 658
Vergütungen und Versicherungsleistungen	182	88
Gewinne aus Anlagenabgängen	67	34
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren ¹	2 091	617
Total übrige Erträge	6 364	4 396

¹ Die Zunahme des Provisionsertrages ist auf eine Änderung der Verbuchungspraxis der Abrechnungsstelle zurückzuführen. Neu werden alle Provisionen brutto verbucht. Siehe auch Ziffer 7.

4) Personalaufwand in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Gehälter und Löhne	30 627	28 586
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 161	3 646
Personalversicherungen	6 208	5 795
Leistungen der Personalversicherungen	-924	-790
Total Personalaufwand	40 072	37 237

5) Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand ¹	9 620	3 000

Total ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	9 620	3 000
---	--------------	--------------

¹ Bildung einer Rückstellung für den Differenzfehlbetrag zum Soldeckungsgrad per Ende 2008 des Vorsorgewerks. Der verbindliche Soldeckungsgrad wurde vom Stiftungsrat der ASCOOP im Sommer 2008 zur Sicherstellung des Sanierungspfades beschlossen. Mitte 2010 muss der Differenzfehlbetrag per Ende 2009 (erstmalig) in das Vorsorgewerk einbezahlt werden, siehe auch Ziffer 6.

6) Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Pensionskasse der ASCOOP versichert. Das Vorsorgewerk weist per Ende 2008 eine massive Unterdeckung aus, der geschätzte Deckungsgrad beträgt ca. 73 Prozent.

	Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand ³		
	31.12.2008 ¹	31.12.2008 ²	31.12.2007		2008	2007	
Vorsorgeeinrichtung ASCOOP	-38070	-13781	-4037	9744	2888	12632	5873

¹ Geschätzte Unterdeckung gemäss Schreiben ASCOOP vom 14. 1. 2009.

² Gemäss Beschluss des Stiftungsrates ASCOOP vom Juni 2008 werden die Vorsorgewerke verpflichtet, linear ansteigende Zieldeckungsgrade per Stichtag zu erreichen. Ende 2008 beträgt der Soll-Deckungsgrad 79,52 Prozent. Der Fehlbetrag zwischen dem effektiven Deckungsgrad und dem Solldeckungsgrad wurde per 31. 12. 2008 zurückgestellt.

³ Personalaufwand inkl. a.o. Vorsorgeaufwand.

Ab 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) Sonstiger Betriebsaufwand in TCHF

	31.12.2008	31.12.2007
Steuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1288	1295
Entschädigungen, Honorare und Provisionen ¹	3188	1183
Allgemeiner Aufwand ²	1362	1208
Versicherungen und Schadenersatz	674	634
Marketing	680	564
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	203	162
Pacht und Miete	756	663
Unterhalt und Kleinanschaffungen	4900	4236
Total sonstiger Betriebsaufwand	13051	9945

¹ Die Zunahme des Provisionsaufwandes ist auf eine Änderung der Verbuchungspraxis der Abrechnungsstelle zurückzuführen. Neu werden alle Provisionen brutto verbucht. Siehe auch Ziffer 3.

² Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

8) Finanzertrag in TCHF

	31.12.2008	31.12.2007
Dividenden	16	2
Zinserträge Darlehen	58	96
Zinserträge flüssige Mittel ¹	489	880

Total Finanzertrag **563** **978**

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

9) Flüssige Mittel in TCHF	31.12.2008	31.12.2007
Kasse, Verkaufsstellen, Billettautomaten	283	350
Post	12 344	7 609
Banken		
frei verfügbare Mittel	7 068	15 469
zweckgebundene Mittel ¹	2 270	4 415
Festgelder bis 90 Tage ²	500	4 000
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	1 409	976
Geldtransfer	1 472	976
Total flüssige Mittel	25 346	33 795

¹ Investitionsbeiträge Bund und Kantone

² Zweckgebundene Mittel per 31.12.2008 für Investitionen in Infrastruktur

10) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31.12.2008	31.12.2007
Forderungen Bahn	1 751	767
Forderungen Bus	205	137
Forderungen Liegenschaften	4	5
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 960	909

11) Sonstige Forderungen in TCHF	31.12.2008	31.12.2007
Forderungen gegenüber Kinderbahnhof Bern	20	48
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MwSt, Verrechnungssteuer)	58	154
Sonstige Forderungen ¹	6 017	193
Total sonstige Forderungen	6 095	395

¹ Davon CHF 5,1 Millionen Forderungen gegenüber Bund sowie den Kantonen Bern und Solothurn aus Investitionsvereinbarungen.

12) Materialvorräte und Ersatzteile in TCHF	31.12.2008	31.12.2007
Material Schienenfahrzeuge	5 812	4 957
Übriges Material Bahn und Bus	1 221	747
Wertberichtigung ¹	-3 874	-3 371
Angefangene Arbeiten	13	7
Total Materialvorräte und Ersatzteile	3 172	2 340

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

13) Finanzanlagen in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Beteiligung an 3B AG	25	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen	368	368
Darlehen an BSU ¹	3 000	2 200
Darlehen an Park + Ride AG	0	500
Total Finanzanlagen	3 393	3 093

¹ Erhöhung des Darlehens an Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) gemäss vertraglicher Vereinbarung.
Der Geldzufluss aus Zinseinnahmen beträgt TCHF 58.

14) Anlagespiegel mit Abschreibungen 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. 2008	104 004	137 071	88 176	214 109	21 419	43 041	607 820
Zugänge 2008	3 145	22 009	3 038	3 282	1 601	31 501	64 575
Abgänge 2008	0	143	5	708	398	43 875	45 129
Umgliederungen	0	0	0	0	0	+4 785	+4 785
Investitionsbeiträge	250	3 618	4 700	38	0	0	8 606
Stand 31. 12. 2008	107 399	162 555	95 909	216 721	22 622	35 452	640 658
Kumulierte Wertberichtigung							
Stand 1. 1. 2008	41 541	74 137	63 413	117 876	15 023	0	311 991
Zugänge 2008 ⁴	1 673	2 481	3 402	7 221	1 091	0	15 867
Abgänge 2008	0	143	5	708	398	0	1 254
Investitionsbeiträge	250	3 618	4 700	38	0	0	8 606
Stand 31. 12. 2008	43 464	80 093	71 510	124 428	15 715	0	335 210
Nettobuchwert							
Nettobuchwert 1. 1. 2008	62 463	62 934	24 763	96 233	6 397	43 041	295 830
Nettobuchwert 31. 12. 2008	63 935	82 462	24 399	92 293	6 907	35 452	305 448

¹ Nettobuchwerte der Schienenfahrzeuge CHF 84 Millionen und Strassenfahrzeuge CHF 8,3 Millionen, davon Fahrzeuge in Leasing CHF 2 Millionen. Siehe auch Ziffer 21.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (SW-Programme) zum Anschaffungswert von TCHF 834 bzw. zum Nettobuchwert von TCHF 693 per 31. 12. 2008.

³ Die Anlagen im Bau enthalten Anzahlungen im Wert von TCHF 13 593 für neues Rollmaterial und TCHF 2 106 für verschiedene Investitionen (Funk, Klimatisierung Züge etc.).

⁴ Planmässige Abschreibungen (ohne Wertberichtigung Ersatzteile im Umlaufvermögen von TCHF 413).

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

15) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Verbindlichkeiten Bahn	9 797	8 126
Verbindlichkeiten Bus	489	537
Verbindlichkeiten Liegenschaften	226	74
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10 512	8 737

16) Sonstige Verbindlichkeiten in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Verbindlichkeiten gegenüber BSU ¹	866	817
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten ²	159	0
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	272	0
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	300	0
Total Sonstige Verbindlichkeiten	1 597	817

¹ Verbindlichkeiten gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU).

² Kurzfristiger Anteil der Leasingschuld; siehe auch Ziffer 21.

17) Passive Rechnungsabgrenzung in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Einlage in Pensionskasse (Reduktion Deckungslücke)	0	3 000
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo, Jahresabonnemente)	12 200	10 400
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	231	386
Total passive Rechnungsabgrenzung	12 431	13 786

18) Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapital					Total
	Vorsorgeverpflichtungen ¹	Rentenzuschüsse für Pensionierte	Personalmassnahmen ²	Umstrukturierungen	Sonstige Rückstellungen	
Buchwert am 1. 1. 2008	4 037	2 140	3 530	420	300	10 427
davon kurzfristig	0	0	2 960	0	0	2 960
davon langfristig	4 037	2 140	570	420	300	7 467
Bildung	9 794	0	609	0	0	10 403
Verwendung	50	230	1	239	0	520
Buchwert am 31. 12. 2008	13 781	1 910	4 138	181	300	20 310
davon kurzfristig	385	266	3 539	55	100	4 345
davon langfristig	13 396	1 644	599	126	200	15 965

¹ Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge (1,8 Prämienprozente) während der ab 1.1.2006 vorgesehenen Sanierungsdauer von 15 Jahren, diskontiert mit 2 Prozent. Erhöhung 2008 um 9,8 Millionen zur Erreichung des Zieldeckungsgrades. Details unter Ziffer 6.

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

19) Bedingt rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Anteil Bund	71 242	67 084
Anteil Kanton Bern	67 479	63 758
Anteil Kanton Solothurn	11 106	10 810

Total bedingt rückzahlbare Darlehen **149 827** **141 651**

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

20) Rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Anteil Bund	37 442	40 025
Anteil Kanton Bern	34 189	36 383
Anteil Kanton Solothurn	7 280	7 744

Total rückzahlbare Darlehen **78 911** **84 153**

Rückzahlung der vorwiegend für Rollmaterial gewährten Darlehen über vorgesehene Nutzungsdauer.

21) Leasingdarlehen in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Leasingdarlehen PostAuto	1 861	0

Total Leasingdarlehen **1 861** **0**

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 Leasingschuld. Der kurzfristige Anteil der Leasingschuld ist unter den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten 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.

22) Gewinnreserven in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Reserve Bahn aus abgeltungsberechtigtem Verkehr (EBG Art. 64)	268	184
Reserve Bus aus abgeltungsberechtigtem Verkehr (EBG Art. 64)	339	257
Reserve Bus aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	- 164	- 86
Reserve für entbehrliche Liegenschaften	9 974	9 465
Abschreibungsreserve Bahn Infrastruktur	19 801	19 801
Abschreibungsreserve Bahn regionaler Personenverkehr	9 780	9 757
Abschreibungsreserve Bus	2 839	2 829
Reserve für Aktien im Eigenbestand	10	9
Reserve aus Restatement	9 055	9 055

Total Gewinnreserven ¹ **51 902** **51 271**

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2008

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, innerhalb des Verbundgebiets dem Fahrgast die freie Wahl der Verkehrsmittel mit einem einheitlichen und transparenten Tarifsysteem 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. 2008 insgesamt sieben Transportunternehmungen angeschlossen.

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

Verpfändete Aktiven

Der RBS hat keine Aktiven verpfändet.

Brandversicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Gebäude	140 092	139 573
Fahrzeuge	283 804	279 505
Übriges	130 661	119 735

Eigene Aktien in TCHF	31. 12. 2008		31. 12. 2007	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150.–	244	9	242	9
Inhaberaktien à CHF 300.–	21	1	20	1

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 6. Mai 2009 vom Verwaltungsrat genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse eingetreten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2008	2007
Renate Amstutz	6 600	4 500
Dr. Thomas Bachmann	7 000	5 750
Hans-Kaspar Dick	7 000	5 000
Kurt Fluri, Vizepräsident	6 700	5 500
Ursula Meichle	6 600	5 000
Theres Roder	7 000	5 000
Dr. René Rudolf	7 000	5 250
Peter Schmid, Präsident	10 400	8 250
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	58 300	44 250

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.

Verwendung des Bilanzverlustes / -gewinnes in TCHF	2008	2007
Bilanzverlust / -gewinn	- 7 260	631
Entnahme aus / Zuweisung an Abschreibungsreserven ¹	9 553	- 34
Zuweisung an Reserve für Fehlbetragsdeckung	- 1 757	- 88
Zur Verfügung der Generalversammlung	536	509

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den verbleibenden Bilanzgewinn an folgende Reserven zuzuweisen:

Nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	536	509
--	------------	------------

¹ In Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr

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 2008 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 2008 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.

Wir empfehlen die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung per 31. Dezember 2008 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Artikel 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) geprüft und mit Schreiben vom 31. März 2009 ohne Einschränkung genehmigt.

Bern, 10. April 2009

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
(Mandatsleiter)

André Jordi, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Technische Kennzahlen

Stand 31. Dezember 2008

RBS Bahn	
Eigentumslänge in Kilometer	53,9
Betriebslänge in Kilometer	56,5
– davon Doppelspur in Kilometer	20,9
– davon Dreischiengleis in Kilometer	7,2
Gleislänge in Kilometer	96,5
Grösstes Gefälle in Promillen	45
Anzahl Stationen und Haltestellen	43
Anzahl Tunnels (inkl. Überdeckung Worblaufen)	6
Anzahl Brücken	44
Anzahl Privatanschlussgleise	3
Fahrdrahtspannung in Volt	
– Zytglogge–Worb Dorf	600
– übrige Linien	1 250
RBS Busbetrieb	
Betriebslänge in Kilometer ¹	61,6
Linienlänge in Kilometer ²	69,9
Anzahl Haltestellen	127

¹ ohne Gemeinschaftsstrecken und Buslinien Solothurn–Lohn–Bätterkinden / Bolligen–Ferenberg

² ohne Buslinie Solothurn–Lohn–Bätterkinden

