

Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht

2013

Inhalt

Jahresbericht

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

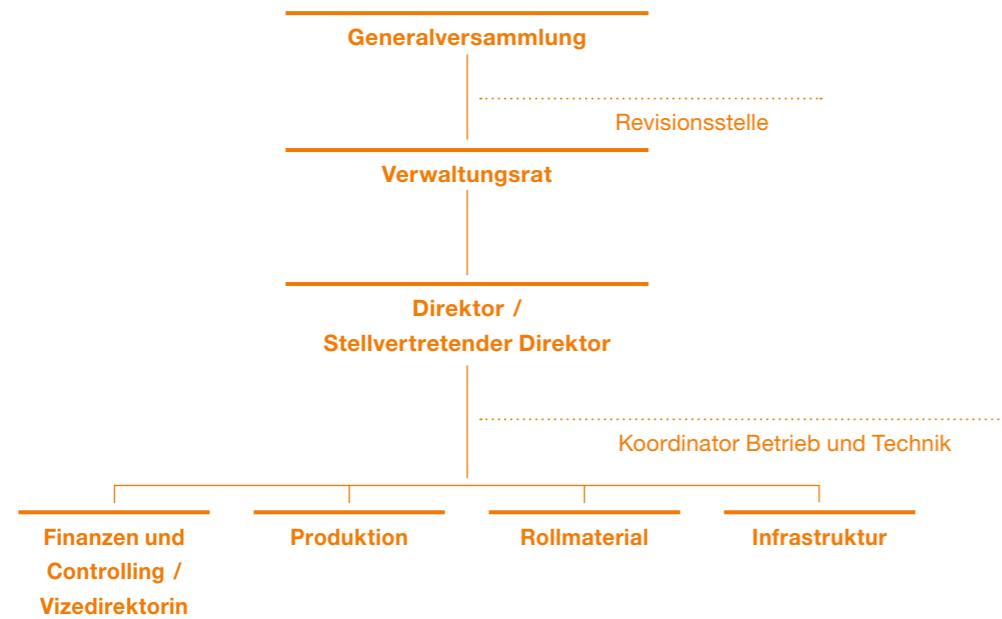
Nachhaltigkeitsbericht

- 24 Kennzahlen und Zielwerte
- 25 Vorwort
- 26 Nachhaltigkeitsstrategie
- 28 Aktivitäten und Leistungen
- 34 Engagement und Ausblick

Finanzbericht

- 38 Übersicht
- 40 Erfolgsrechnung
- 41 Bilanz
- 42 Geldflussrechnung
- 43 Eigenkapitalnachweis
- 44 Anhang zur Jahresrechnung
- 46 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 53 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 55 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 56 Bericht der Revisionsstelle

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2013

Verwaltungsrat	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident ¹ Renate Amstutz, Bern, Vizepräsidentin ² Dr. Andreas Flury, Otelfingen Beat Giauque, Ittigen Marius Grossrieder, Ittigen Ursula Meichle, Köniz Theres Roder, Muri bei Bern ³ Hans Schatzmann, Wangen an der Aare	¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet ² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet ³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet
Revisionsstelle	GFELLER + PARTNER AG Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal	
Direktion und Geschäftsleitung	Dr. Fabian Schmid, Gwatt (Thun) Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl Ursula Gasser, Mattstetten Armin Beyeler, Bern Felix Hofer, Jens Ulrich Reinert, Bern Ueli Schumacher, Detligen	Direktor Stellvertretender Direktor Vizedirektorin/Leiterin Finanzen und Controlling Leiter Infrastruktur Leiter Rollmaterial Koordinator Betrieb und Technik Leiter Produktion

Bericht des Verwaltungsrates

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre



Der Fahrplanausbau zwischen Solothurn und Bern sowie die Erweiterung des Busnetzes im nordwestlichen Einzugsgebiet des RBS bildeten den Abschluss der wichtigen Ereignisse im Geschäftsjahr 2013. Gekrönt wurde dieses erfolgreiche Jahr von den erfreulichen Zahlen zur Jahresrechnung und zu den Personenfrequenzen. Zu den weiteren Höhepunkten 2013 gehörten die Inbetriebnahme von acht weiteren Triebzügen vom Typ NEXt sowie der umgebauten S-Bahn-Züge Secunda, die Eröffnung der Doppelspur in Biberist, aber auch die neue Publikumsanlage in Oberzollkofen.

Wegweisend und erfreulich waren auch die politischen Entscheide: Das deutliche Ja von Volk und Ständen zur Bahnvorlage FABI, die Kantonsbeschlüsse von Bern und Solothurn zu Investitionsrahmenkredit und Leistungsvereinbarung sowie die bundesrätliche Zustimmung zum Beschluss der Agglomerationsprogramme sind wichtige Entscheide und Signale für ein starkes öffentliches Verkehrssystem des RBS und der ganzen Schweiz: Im Bahninfrastrukturfonds sind im Ausbauschnitt 2025 130 Millionen Franken für Ausbauprojekte des RBS im Korridor Bern–Solothurn vorgesehen. Und mit dem gutgeheissenen Investitionsrahmenkredit hat der Grosse Rat des Kantons Bern den Kantonsbeitrag zum Ausbau des Bahnhofs Bern gesichert. Erfreulich ist auch, dass der Bundesrat den neuen RBS-Bahnhof Bern im Rahmen des Agglomerationsprogramms prioritär umsetzen will. Das nationale Parlament wird voraussichtlich Ende 2014 über die Mittelfreigabe dieser Botschaft beschliessen. Auch seitens des RBS liegt das Bahnhofprojekt auf Kurs: Mitte September 2013 hat die Planergemeinschaft das Bauprojekt in Angriff genommen mit dem Ziel, dieses bis Ende 2014 dem Bundesamt für Verkehr einzureichen. Der Baubeginn für den neuen RBS-Bahnhof ist für 2017 geplant, die Eröffnung für das Jahr 2025.

Das Jahr 2013 war aber auch geprägt vom Erfolg des Worblentalfestes zum 100-Jahr-Jubiläum der Worblentalbahn. Mit diesem Grossanlass und dem Auftritt an der BEA konnte sich der RBS kundennah präsentieren und viel Sympathie gewinnen. Dass die Fahrgäste mit dem RBS zufrieden sind, zeigte auch die Kundenzufriedenheitsumfrage: Die Fahrgäste nehmen den RBS als zuverlässiges, einfach zu nutzendes und kundenfreundliches Unternehmen wahr. Dazu trägt auch das Qualitätsgütesiegel bei, welches der RBS 2013 als Gesamtunternehmen in den Bereichen Qualitätsmanagement, Umweltmanagement, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erlangt hat.

Der Verwaltungsrat dankt allen, die sich für den RBS einsetzen und ihm die Treue halten: den Kundinnen und Kunden, den Aktionärinnen und Aktionären, den Medienschaffenden sowie den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden. Ein besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche sich stark mit dem RBS identifizieren und sich jeden Tag aufs Neue dafür einsetzen, dass die Fahrgäste sicher, entspannt und pünktlich ankommen.

Kurt Fluri

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2013	2012	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	96 816	94 117	2,9
Aufwand	Tausend CHF	94 859	91 911	3,2
Jahresgewinn / -verlust	Tausend CHF	1 854	2 114	-12,3
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	18,15	17,94	1,2
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	6,04	5,94	1,7
Personalbestand im Durchschnitt	Anzahl	390	393	-0,8
Zugkilometer	Tausend km	2 764	2 740	0,9
Buskilometer	Tausend km	1 734	1 709	1,5
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12.	Anzahl	115	111	3,6
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ¹	Anzahl	84	71	18,3
Effektive Lohnspanne	Faktor	3,62	3,51	3,1
Traktionsstrom	Tausend kWh	17 828	17 419	2,3
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	755	760	-0,7

¹ inklusive Dienstfahrzeuge

Bericht des Direktors



Der RBS darf auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Das Fahrplanangebot auf der RE-Strecke Solothurn–Bern sowie auf der S8 konnte deutlich ausgebaut werden. Möglich wurde dies dank der erfolgreichen Inbetriebnahme des nun behindertengerechten, neuen Bahnhofs Biberist mit langer Doppelspur sowie der zweiten Serie unserer NEXt-Züge. Der Busbetrieb seinerseits konnte ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 im Raum Lyss-Messen-Solothurn die Verantwortung für weitere zwölf Linien übernehmen. Selbst ohne dieses zusätzliche Fahrplanangebot stieg die Zahl der Fahrgäste auch 2013 weiter an. Dies bestätigt unser mittelfristiges Ziel, die heutigen Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Dass dies nötig ist, hat auch die durchgeführte Kundenumfrage bestätigt: Die RBS-Kunden sind zufrieden bis sehr zufrieden mit Angebot und Qualität – die Platzverhältnisse in den Fahrzeugen und vor allem im Bahnhof Bern werden aber bemängelt.

Der Blick in die Vergangenheit zeigt, dass einzelne wichtige Themen über einen längeren Zeitraum im Fokus der Unternehmung stehen können, aktuell beispielsweise die Kapazitätsengpässe. Solche Themen sind geprägt von politischen Rahmenbedingungen, gesellschaftlichen Strömungen und auch der Situation der Unternehmung. Wichtige Themen, die den RBS respektive dessen Vorgängerunternehmen geprägt haben, waren:

- in den 1960er-Jahren die finanzielle Sicherung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen.
- in den 1970er-Jahren die mehrheitliche Verlegung der Bahn weg von der Strasse auf ein Eigenrassee.
- in den 1980er-Jahren die Überwindung der damaligen Kapazitätsengpässe mittels Doppelspuren und neuem Rollmaterial.
- in den 1990er-Jahren das Sparen und die Effizienzsteigerung.
- in den 2000er-Jahren die Pflege der Qualität und des Reisekomforts.

Als eigentliches Dauerthema haben sich die knappen öffentlichen Finanzen entpuppt. Es gilt abzuwägen zwischen Investieren und Sparen, zwischen Unterhalt und Ausbau und zwischen kurzfristigen Marketingversprechen und dem langfristig möglichen Servicelevel.

Ganz allgemein ist festzustellen, dass der Aspekt der Nachhaltigkeit stark an Bedeutung gewonnen hat und uns als Schlüsselthema die nächsten Jahre begleiten wird. Entsprechende Erwartungen von Fahrgästen, Mitarbeitenden und der Gesellschaft sind für den RBS und die gesamte Branche des öffentlichen Verkehrs gut spürbar: Das ist zum einen das Spannungsfeld zwischen Sorge um öffentliche Finanzen, Forderung nach Kostentransparenz und Nutzerfinanzierung bei gleichzeitiger Unzufriedenheit mit dem Tarifniveau und steigenden Billettpreisen und dem Wunsch nach Qualitätsverbesserungen. Dazu kommt der Anspruch, einen Beitrag zur Energiewende zu leisten, und der Wunsch nach maximaler Transparenz und Mitsprachemöglichkeit durch den Steuerzahler.

Der RBS will sich mit all diesen Aspekten bewusst auseinandersetzen; sie sind Teil der Rahmenbedingungen des öffentlichen Verkehrs. Der RBS-Jahresbericht heisst deshalb neu Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht.

Die Schweizer Bevölkerung hat kürzlich entschieden, einen zeitlich unbefristeten Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung von Unterhalt und Ausbau von Bahnanlagen zu schaffen. Sie hat damit (einmal mehr!) deutlich signalisiert, dass sie nicht nur Forderungen an die Transportunternehmen stellt, sondern auch gewillt ist, finanzielle Mittel bereitzustellen, um das einzigartige öV-System leistungsfähig und attraktiv zu halten. Auch der RBS ist bereit, seinen Beitrag dazu zu leisten.

Fabian Schmid

Verkehr und Marketing

24,2 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2013 mit dem RBS unterwegs. Das sind 300 000 mehr als im Jahr zuvor. Ein Grundstein für diesen Erfolg ist die Worblentalbahn, eine Vorgängerbahn des RBS: Am 25. August 2013 feierte der RBS deren hundertjähriges Bestehen mit einem Grossanlass.

Über 24 Millionen Fahrgäste

Immer mehr Fahrgäste nutzen das Bahn- und Busangebot des RBS: 2013 waren es insgesamt 24,2 Millionen. Das sind 300 000 Personen mehr als im Jahr zuvor und entspricht einem Plus von 1,3 Prozent. 18,15 Millionen reisten mit der Bahn, 6,04 Millionen mit dem Bus. Bei Letzterem ist der Anstieg mit 1,7 Prozent leicht höher als bei der Bahn (1,2 Prozent) – ein Trend, der bereits in den letzten Jahren zu beobachten war. Nach wie vor ist die S7 nach Worb die mit Abstand stärkste S-Bahn-Linie im Kanton Bern, gefolgt von der S8 nach Jegenstorf und der S1 im Aaretal. An Spitzentagen drängen bis zu 60 000 Reisende durch den unterirdischen Bahnhof des RBS. Die Kapazitätsgrenze des RBS-Bahnhofs Bern ist damit praktisch erreicht und die betriebliche Leistungsfähigkeit mit dem Fahrplankonzept 2014 punkto Anzahl und Länge der Züge vollumfänglich ausgeschöpft. Um die steigende Verkehrsnachfrage auch in Zukunft bewältigen zu können, ist der geplante Neubau des RBS-Bahnhofs unerlässlich. Denn der Kanton Bern rechnet für die Gesamtregion Bern bis ins Jahr 2030 mit einem Nachfragewachstum von bis zu fünfzig Prozent.

100 Jahre Worblentalbahn

«Der RBS ist ein soziales Netzwerk, das Menschen miteinander verbindet. Seit hundert Jahren zwischen Bern und Worb.» Unter diesem Motto feierte der RBS am 25. August 2013 den hundertsten Geburtstag der Worblentalbahn, der heutigen Linie S7. Auf diesen Tag genau vor hundert Jahren pendelten erstmals täglich elf Zugspare ab Worb Dorf bis zur vorläufigen Endstation Papiermühlestrasse, dem heutigen Guisanplatz in Bern. Nach Worblaufen bestand von Beginn an eine für den Güterverkehr wichtige Verbindungsstrecke zur Bern-Zollikofen-Bahn.

Trotz Ausbruch des Ersten Weltkriegs zählte die Worblentalbahn 1914 auf ihrer dreizehn Kilometer langen Strecke über 200 000 Reisende. In den Folgejahren stiegen die Passagierzahlen kontinuierlich an und erreichten zehn Jahre später knapp das Vierfache. Vorteilhaft entwickelte sich auch der Güterverkehr, bis er 1975 als Folge der Rezession zusammenbrach. Ende 2012 wurde er schliesslich eingestellt.

Ab 4. Juli 1915 verkehrte die Worblentalbahn über die Tramgleise der Städtischen Strassenbahn direkt ins Zentrum von Bern auf den Kornhausplatz. 1927 fusionierten die Worblentalbahn und die Bern-Worb-Bahn zu den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen. Und diese wiederum schlossen sich 1984 mit der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn zum heutigen RBS zusammen.

Während des Zweiten Weltkriegs erlebte die Bahn einen erneuten Verkehrszuwachs. Diesem waren jedoch Anlagen und Fahrzeuge kaum gewachsen und sie mussten ausgebaut und modernisiert werden. Als eine der ersten Bahnen in der Schweiz führten die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen 1964 den Taktfahrplan mit einem 25-/35-Minutenbetrieb ein.

Der wachsende Individualverkehr erschwerte die Fahrt durch die Stadt Bern zusehends, und das Manöver auf dem Kornhausplatz wurde immer umständlicher.

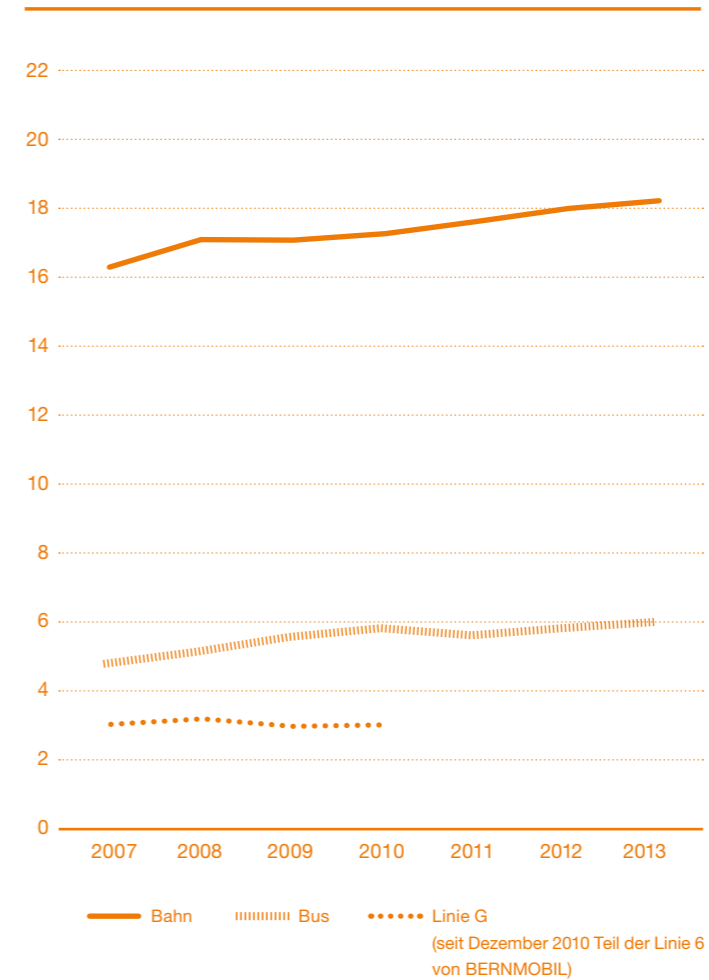
Ein wichtiger Meilenstein für ein zukunftsgerichtetes S-Bahn-Angebot in der Region Bern war dann der 26. Mai 1974: Der Endpunkt am Kornhausplatz wurde in den neuen unterirdischen Bahnhof der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn verlegt und die Linie von hier aus über Worblaufen ins Worblental geführt. Das neue Fahrplankonzept «Plan 74» brachte dem Worblental den integralen Taktfahrplan mit abgestimmten Bahn- und Busanschlüssen. Und so stiegen die jährlichen Personenfrequenzen von damals gut zwei Millionen auf heute über sieben Millionen an: Pro Tag fahren heute durchschnittlich 23 000 Passagiere mit den orangenen Zügen durchs Worblental.

Diese Erfolgsgeschichte feierte der RBS am Jubiläumstag gemeinsam mit den Gemeinden und der örtlichen Bevölkerung. 25 000 Personen vergnügten sich an den sechs Festplätzen der Gemeinden, des Bernaparks und des RBS entlang der S7. Unter anderem gab es in Ittigen und Boll-Utzigen den ganzen Tag Musik und Tanz, in Bolligen fanden der Kirchengottesdienst und ein Show-Schwingen der Junioren für einmal am Bahnhof statt, und in Deisswil war auf einem Rundgang zu erfahren, was aus der ehemaligen Kartonfabrik geworden ist. Darüber hinaus herrschte bei der alten Müli Deisswil echtes Open-Air-Feeling, und in der RBS-Werkstätte Worboden übte man sich im Schweißen oder fuhr mit dem Schienenvelo um die Wette. An der offiziellen Jubiläumsfeier in Worb

waren die bernische Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Berns Stadtpräsident Alexander Tschäppät und alle Worblentaler Gemeindepräsidenten zu Gast. Zudem begeisterten der aus Boll stammende Broadway-Star Giuseppe Bausilio und Francine Jordi die Feiernenden. Der eigentliche Star war jedoch «Ds Blaue Bähnli» selbst, welches der gleichnamige Verein für Fahrten zum hundertjährigen Jubiläum hergerichtet hatte. Bei der Eröffnung der Worblentalbahn am 23. August 1913 hatte dieser Triebwagen einen der Eröffnungszüge gezogen. Auch damals herrschte in der ganzen Talschaft Feststimmung, und die Kinder hatten sogar einen Tag schulfrei bekommen.

Anzahl beförderte Personen

in Millionen

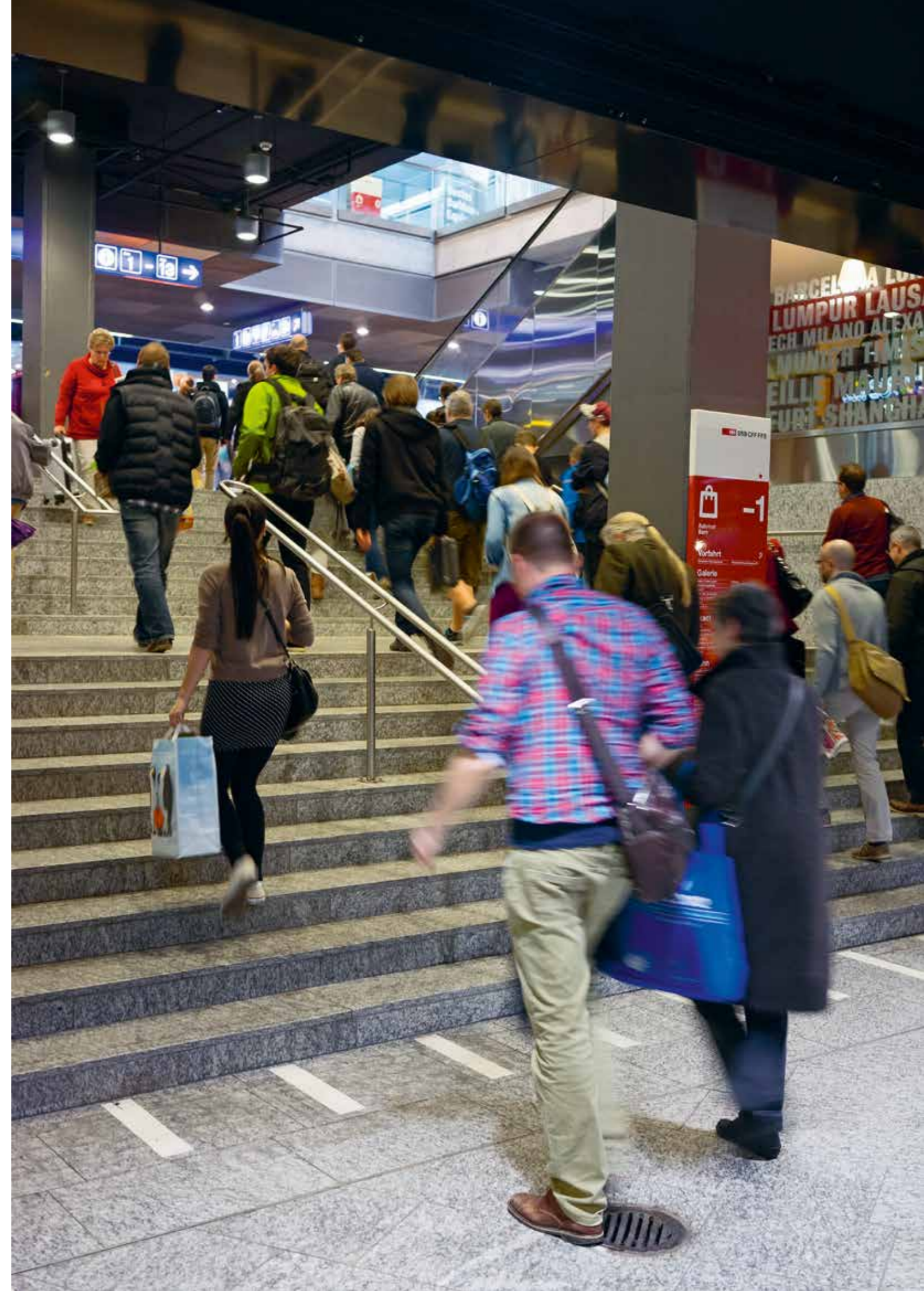


Qualitäts-Reporting

Das Qualitäts-Reporting mit Fokus auf Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit hat sich etabliert und ist Basis für einen hohen Fahrgastnutzen. Der RBS kann aufgrund seiner systematisch erhobenen Daten bei Bedarf und nach Möglichkeit rasch auf Ereignisse oder veränderte Rahmenbedingungen reagieren und damit seine Qualität kontinuierlich verbessern. Auch die Tools dazu werden laufend optimiert. So erfasst und übermittelt das Lokpersonal seit Sommer 2013 die Sauberkeits- und Sicherheitsmessungen elektronisch mit einer eigens dafür entwickelten App. Damit lassen sich Aufwand und Papierverbrauch reduzieren und gleichzeitig die Meldeprozesse beschleunigen. Dieses Verfahren soll bald auf weitere Personalkategorien ausgedehnt werden. Neu ist auch, dass aus der zentralen Datenbank für das Qualitäts-Reporting der tägliche Betriebsbericht automatisch generiert und vereinheitlicht wird. Damit lassen sich Störungen im Bahn- und Busbetrieb nach Linie, Strecke, Fahrzeug oder Ursache auswerten.

Laut dem Qualitäts-Reporting konnte der RBS seine Pünktlichkeit im Jahr 2013 auf hohem Niveau halten. Von den täglich über 250 Zügen erreichten 97,9 Prozent (Vorjahr 98,0 Prozent) den Bahnhof Bern pünktlich oder um weniger als drei Minuten verspätet. Ein Ereignis mit ungewöhntem Ausmass ereignete sich am 27. Dezember 2013: Stark vereiste Fahrleitungen führten auf dem ganzen Bahnnetz zu erheblichen Verspätungen – über fünfzig Züge fielen aus. Bemerkenswert ist punkto Pünktlichkeit die gegenseitige Abhängigkeit der Linien S8 und RE: Kommt es bei einer Linie zu Verspätungen, übertragen sich diese meist auch auf die andere Linie. Betroffen davon ist aber auch die S7.

Bei der Sicherheit lagen die Werte im Berichtsjahr insgesamt auf Vorjahresniveau, bei der Sauberkeit erreichte der RBS im Vergleich zum Vorjahr generell höhere Werte.



Die 2013 verbreiterte Zugangstreppe im Bahnhof Bern RBS schafft nur kurzfristig Abhilfe. Die Hälfte der Fahrgäste ist laut einer Umfrage mit den gesamthaft engen Platzverhältnissen im Bahnhof Bern RBS unzufrieden.

Organisation und Personal

Der RBS ist ein attraktiver Arbeitgeber, wie die Personalumfrage von 2013 erneut zeigt. Dazu tragen auch die positiven Ergebnisse der Vorsorgewerke bei. Neu verfügt nun das Gesamtunternehmen über ein zertifiziertes Managementsystem. Es unterstützt das Personal bei der täglichen Arbeit und fördert die schlanke Geschäftsorganisation und die hohe Produktivität.

Personeller Wechsel im Verwaltungsrat

Die RBS-Generalversammlung tagte am 26. Juni 2013 im Hotel Linden in Stettlen. Dieser Austragungsort war Anknüpfungspunkt an das 100-Jahr-Jubiläum der Worblentalbahn: Sie wurde im Januar 1911 im Ziegelhüsi zu Deisswil gegründet. Nach dem Grusswort von Lorenz Hess, Gemeindepräsident von Stettlen, gab Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission einen Überblick über den aktuellen Stand zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des neuen RBS-Bahnhofs Bern. Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 65 Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu und beschlossen, den Bilanzgewinn aus nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften an das Vorsorgewerk Bahn bei der Pensionskasse zu überweisen. Wegen der statutarischen Altersgrenze verabschiedete die Aktionärsschaft die beiden Verwaltungsräte Dr. Thomas Bachmann und Dr. René Rudolf mit einem herzlichen Dank für ihre Verdienste. Als Nachfolger für die neue vierjährige Amtsdauer wurden Marius Grossrieder aus Ittigen und Hans Schatzmann aus Wangen an der Aare gewählt. Die Aktionärinnen und Aktionäre bestätigten zudem die drei übrigen Verwaltungsräte in ihrem Amt. Die Vertretungen der Kantone Bern und Solothurn sowie der Stadt Bern werden von den zuständigen Organen direkt und nach deren unabhängig laufenden Amtsperioden abgeordnet. Gutgeheissen hat die Aktionärsversammlung zudem die Wiederwahl der Revisionsstelle Gfeller + Partner AG für die Amtsdauer 2013 bis 2016. Zum Schluss sprach Gastreferent Hans Kaspar Schiesser, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Verband öffentlicher Verkehr, über die Zukunft der Mobilität.

Erfreuliche Resultate bei der Personalbefragung

Insgesamt sind die Mitarbeitenden des RBS mit ihrer Arbeitssituation zufrieden. Sie identifizieren sich stark mit dem Unternehmen, ihre Leistungsbereitschaft ist gross und die Fluktuationsneigung gering. Dies geht aus der Personalumfrage 2013 hervor, welche das unabhängige Beratungs- und Forschungsunternehmen Empiricon aus Bern zum zweiten Mal im Auftrag des RBS durchgeführt hat. Zwei Drittel der Belegschaft haben sich an der Befragung beteiligt. Diese Rücklaufquote und die Resultate sind erfreulich: Die Arbeitszufriedenheit hat sich mit 77 von 100 möglichen Punkten gegenüber 2010 um zwei Punkte verbessert. Der Wert für das Zugehörigkeitsgefühl zum Arbeitgeber erreichte gar 85 Punkte, einen Punkt mehr als 2010. Signifikante Unterschiede zwischen den beiden Messzeitpunkten zeigten sich bei den Themengebieten Geschäftsleitung, Sozial- und Führungskompetenz. Deren Werte haben sich gar um sechs Punkte beziehungsweise um fünf und drei Punkte verbessert. Die Führungsentwicklungskurse, das Führungsleitbild und die Unterstützung bei der Teamentwicklung haben sich offensichtlich bewährt. Die höchsten Werte verzeichnet der RBS bei der Kundenorientierung, gefolgt vom Arbeitsinhalt, der Geschäftsleitung und dem Arbeitsklima. 78 Prozent der Mitarbeitenden sind mit ihrer Arbeitssituation sehr oder grösstenteils zufrieden. 2010 waren es noch siebzig Prozent. Insbesondere Fragen zur Partizipation und zum Arbeitsinhalt haben einzelne Organisationsbereiche sehr unterschiedlich bewertet. Generell lagen jedoch die Resultate der einzelnen Bereiche näher beieinander als noch drei Jahre zuvor. Der RBS hat die Resultate genau analysiert: Verbesserungspotenzial besteht insbesondere in der Pflege der Feedbackkultur.

Qualitätsgütesiegel für den gesamten RBS

Seit September 2013 ist der RBS als Gesamtunternehmen nach den ISO-Normen 9001 und 14001 sowie OHSAS 18001 zertifiziert. Der Busbetrieb hatte diese Gütesiegel bereits 2011 erlangt. Nun werden dem gesamten RBS von offizieller Stelle zeitgemässe Standards in den Bereichen Qualitätsmanagement, Umweltmanagement, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz attestiert. Dazu hat die unabhängige Zertifizierungsgesellschaft SQS den RBS Ende August 2013 in allen Bereichen durchleuchtet und sämtliche relevanten Abläufe und Prozesse überprüft. Besonders aufgefallen sind

den Auditoren die Ordnung und Sauberkeit im gesamten Unternehmen, das Engagement der Geschäftsleitung sowie die Offenheit der Mitarbeitenden gegenüber Veränderungen. Herzstück des Managementsystems ist das elektronisch gestützte Infoportal, worin sämtliche wichtige Arbeitsabläufe abgebildet und zahlreiche Unterlagen für die tägliche Arbeit hinterlegt sind. Die notwendigen Prozesse und Nachweise für die Zertifizierung konnte der RBS, zusammen mit einem externen Coach, innerhalb nur eines Jahres erarbeiten – dank bereits bestehender hoher Qualitätsstandards und dem engagierten Mitwirken aller Beteiligten. Mit dem neuen Managementsystem kann der RBS seine Produktivität, Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit ständig weiterentwickeln und verbessern und sich im anspruchsvollen Marktumfeld erfolgreich positionieren.

Symova weiterhin auf Kurs

Die Pensionskasse Symova konnte ihre finanzielle Situation weiterhin stärken: Die Anlagerendite für das Jahr 2013 betrug erfreuliche 6,7 Prozent. Deshalb und auch dank einer weiteren Einlage des RBS von 1,5 Millionen Franken auf Kosten der Rechnung 2013 in das Vorsorgewerk der Bahn verfügen beide RBS-Vorsorgewerke auch per Ende 2013 über einen Deckungsgrad von deutlich über hundert Prozent.

Darüber hinaus haben der Stiftungsrat der Symova und die RBS-Vorsorgekommission 2013 wichtige Entscheide für die solide Weiterentwicklung der Vorsorgewerke und die Rentenperspektiven getroffen: Per 1. Januar 2014 wurde der technische Zins von 3,5 auf 2,75 Prozent gesenkt, um den reduzierten Renditeerwartungen zu begegnen. Damit verbunden ist die weitere Reduktion des Rentenumwandlungssatzes. Als flankierende Massnahmen zur Verhinderung von künftigen Rentensenkungen wurde zum einen für alle Versicherten eine Gutschrift auf dem individuellen Alterskapital zulasten des Vorsorgevermögens beschlossen. Zusätzlich werden ab 2014 die Sparbeiträge erhöht. Damit wird mehr Alterskapital angespart, und die Renten fallen entsprechend höher aus.

Betrieb und Technik Bahn

Mit der Inbetriebnahme der Doppelspur in Biberist konnte der RBS auf den Fahrplanwechsel 2013 sein Bahnangebot insbesondere zwischen Solothurn und Bern weiter ausbauen. Als Folge davon profitieren die Fahrgäste von mehr Zügen mit mehr Sitzplätzen und verbesserten Anschlüssen.

Inbetriebnahme Doppelspur in Biberist

Die Inbetriebnahme der Doppelspur in Biberist war Kernstück und letztes Puzzleteil der Infrastruktur, um den Viertelstundentakt auf der Linie RE ab Fahrplanwechsel 2013 überhaupt erst zu ermöglichen. Sie beginnt nördlich des Bahnhofs Biberist und führt auf einer Länge von knapp zwei Kilometern bis zur Gemeindegrenze zu Lohn-Ammannsegg. Früher war das Kreuzen der Züge ausschliesslich auf den Bahnhofsbereich beschränkt. Nun ist dies auf dem ganzen Doppelspurabschnitt möglich, was den Zugverkehr verflüssigt und damit den Fahrplan stabilisiert. Gleiches gilt für die früher erstellte und für den Fahrplanausbau ebenfalls erforderliche Doppelspur zwischen Fraubrunnen und Grafenried.

Der neue Bahnhof Biberist verfügt über zwei Aussenperrons von gut 130 Meter Länge, verbunden mit einer Personenunterführung. Ausserdem bietet er mehr Velo- und Autoabstellplätze sowie einen Warteraum und eine WC-Anlage. Alle Anlagen sind auch für Reisende mit Rollstuhl, Kinderwagen oder schwerem Gepäck bequem zu erreichen. Mit dem Neubau konnte der RBS gleichzeitig veraltete Bahnübergänge sanieren, teilweise aufheben und damit die Sicherheit beim Bahnhof und entlang der Strecke erhöhen. In besonderem Masse gilt dies auch für den Langsamverkehr. Die Gesamtbauphase erstreckte sich über ein Jahr, die Doppelspur konnte am 30. September 2013 eröffnet werden.

Neue Personenunterführung in Oberzollikofen

Am 13. August 2013 eröffnete der RBS beim Bahnhof Oberzollikofen die neu erstellte Personenunterführung. Sie führt unter den SBB-Gleisen hindurch direkt ins östlich gelegene Areal Meielen mit dem neuen Verwaltungsgebäude des Bundesamtes für Informatik und Telekommunikation. Hier arbeiten seit Oktober 2013 rund siebenhundert Mitarbeitende. Weitere Gebäude sind geplant. Denn das Areal Meielen gehört zum Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Zollikofen-Münchenbuchsee. Während der einjährigen Bauzeit hat der RBS auch den Bahnhof neu gestaltet: Die Pendlerinnen und Pendler erreichen den Perron mit neuer Warthalle und modernem Glasdach über zwei neue Treppen oder den gläsernen Lift. Die helle und breite Personenunterführung mit freier Sicht zum Ausgang ist so dimensioniert, dass sie ein Mehrfaches an Personen aufnehmen kann. Die ganze Anlage ist damit auch für künftige Pendlerströme bestens gerüstet.

Neues Fahrplankonzept

Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 hat der RBS sein Bahnangebot vor allem zwischen Solothurn und Bern weiter ausgebaut. Der Angebotsausbau bringt mehr Züge mit mehr Sitzplätzen und verbesserte Anschlüsse. So verkehrt der Regionalexpress zwischen Solothurn und Bern (RE) während der Spitzenzeiten morgens und abends neu in beiden Richtungen im 15-Minuten-Takt. Damit profitieren die Fahrgäste in Solothurn von besseren Anschlüssen auf die Fernzüge der SBB und in Jegenstorf auf die S8. Letztere verkehrt neu viertelstündlich zwischen Jegenstorf und Bern.

Auf der Linie RE sind ausschliesslich die neusten Züge des Typs NEXt im Einsatz. Auf der S8 verkehren seit Mitte Oktober 2013 nur noch die Seconda-Züge: Die RBS-Werkstatt in Worb hat diese knapp zwanzigjährigen Fahrzeuge rundum erneuert und mit Multifunktionsabteil und Klimaanlage versehen. Diese früher als «La Prima» bezeichneten Kompositionen lösten die bald 40-jährigen Mandarinli ab. Die aufgefrischten Seconda-Züge bieten gegenüber den bisherigen Mandarinli deutlich mehr Komfort, Niederflureinstieg bei jeder Tür und zwanzig Prozent mehr Platz. Ab 2018 sollen auch die restlichen Mandarinli auf der S7 schrittweise abgelöst werden. Ein früherer Ersatz kann weder wirtschaftlich gerechtfertigt noch finanziert werden. Wann immer möglich setzt der RBS die Seconda-Züge auch auf der Linie S7 ein, etwa an Wochenenden oder als Einsatzzügen zwischen Bern und Bolligen.

Möglich wurde dieser Fahrplanausbau einerseits durch die Beschaffung acht zusätzlicher NEXt, welche im Verlauf des Jahres 2013 in Betrieb genommen werden konnten. Infrastrukturelle Voraussetzung für dieses bessere Angebot waren andererseits jedoch auch der im Herbst 2013 fertiggestellte Doppelspurabschnitt in Biberist sowie die bereits früher erstellte Doppelspur zwischen Fraubrunnen und Grafenried. Ein Nadelöhr besteht vorerst noch beim eingleisigen Streckenabschnitt nördlich von Zollikofen, dort wo die RBS-Züge die SBB-Gleise Richtung Biel unterqueren. Ein entsprechendes Ausbauprojekt ist in Arbeit.

Helle und übersichtliche Publikumsanlagen wie die neue Unterführung in Oberzollikofen erhöhen das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste.



Betrieb und Technik Bus

Der RBS ist gewachsen: Er übernahm per Fahrplanwechsel 2013 in der Region Lyss und Bucheggberg elf Postautolinien und führte in Jegenstorf einen Ortsbus ein. Dazu und für den Ersatz alter Fahrzeuge hat der RBS neue Busse beschafft. Sie zeichnen sich durch einen tiefen Treibstoffverbrauch und durch ein modernes Ausstattungskonzept aus.

Zwölf neue RBS-Buslinien

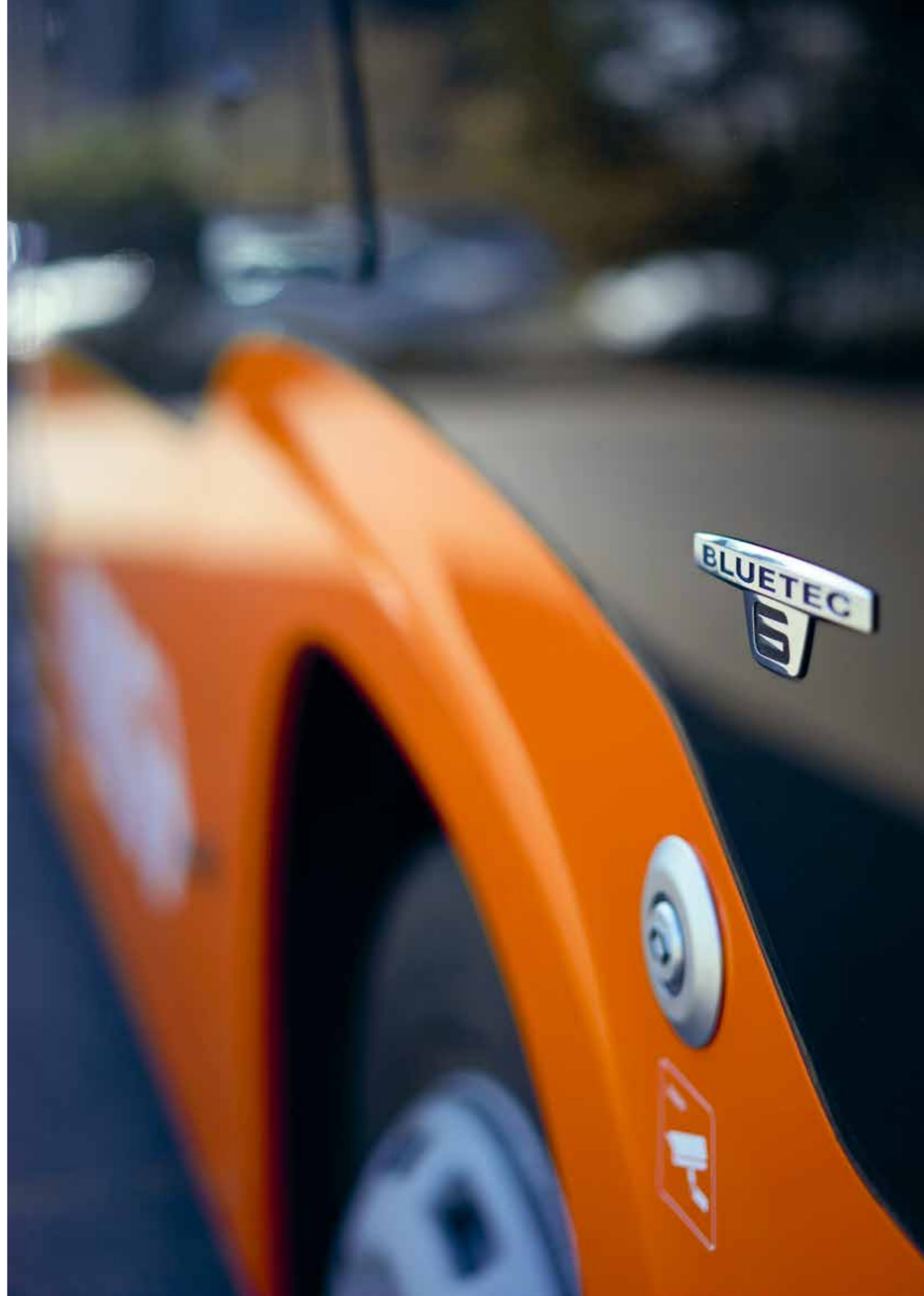
Der RBS übernahm am 15. Dezember 2013 in der Region Lyss und Bucheggberg elf Buslinien von PostAuto Region Bern und führte in Jegenstorf einen neuen Ortsbus ein. Die Kantone Bern und Solothurn sowie der Bund hatten dem RBS nach einer öffentlichen Ausschreibung den entsprechenden Zuschlag erteilt. Damit ist das Unternehmen auf einen Schlag um 26 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zwölf Buslinien, zwölf Busse und rund 800 000 Fahrgäste gewachsen. Mehr als die Hälfte des neuen Fahrpersonals wechselte im Rahmen der kantonalen Rahmen-Gesamtarbeitsverträge vom bisherigen Betreiber PostAuto zum RBS. Die Fahrgäste profitieren beim Neukonzept von optimierten Anschlüssen in Zollikofen, Jegenstorf, Bätterkinden, Lohn-Lüterkofen und Solothurn. Dies in erster Linie dank der zentralen Betriebsleitstelle in Worblaufen, welche die Umsteigesituationen zwischen Bahn und Bus besser überwachen und koordinieren kann. Für mehr Komfort sorgen zudem die fabrikneuen Fahrzeuge, welche auf den zwölf Linien fahren. Ausgangspunkt für Busse und Fahrpersonal sind die beiden neuen Garagenstandorte in Arch und Waltwil. Mit dem Betrieb der zwölf neuen Buslinien konnte der RBS in seinem Einzugsgebiet wachsen und damit die strategisch wichtige Transportkette zwischen Bahn und Bus weiter optimieren.

Grosse gemeinsame Busbeschaffung

2013 bestellten der RBS und der Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU gemeinsam insgesamt 36 neue Busse. Allein der RBS erhielt von Dezember 2013 bis April 2014 zwanzig neue Fahrzeuge, welche hauptsächlich auf den zwölf neuen Linien im Grossraum Lyss-Bucheggberg eingesetzt werden. Aber auch auf dem übrigen Netz des RBS kommen die Fahrzeuge zum Einsatz und ersetzen alte Fahrzeuge. Die neuen Busse warten mit Klimaanlage und zur Fahrgastinformation mit Doppelmonitoren auf. Der eine Monitor orientiert fortlaufend über die nächste Haltestelle und den weiteren Streckenverlauf, während der andere Nachrichten, Werbung, aber auch betriebliche Informationen publiziert. Diese Doppelmonitore wurden nach und nach auch in den bestehenden Fahrzeugen nachgerüstet. RBS und BSU führen die schrittweise Erneuerung ihrer Busflotte im Herbst 2014 fort.

Zugelassen waren beim gemeinsamen Offertverfahren ausschliesslich Fahrzeuge, welche die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Die Hersteller hatten jedoch bei der Antriebstechnik freie Hand: Sie konnten Fahrzeuge mit konventionellem Dieselantrieb offerieren, aber auch Hybridfahrzeuge mit diesel-elektrischer Antriebstechnik. Eingegangen sind indes nur Angebote mit konventioneller Dieselmotortechnik. Den Zuschlag erhalten hat die Firma Evobus. Ihre Produkte der Marke Mercedes konnten über die ganze Linie punkten, von der Wirtschaftlichkeit über qualitative Aspekte bis hin zum innovativen Energiemanagement mit tiefem Treibstoffverbrauch. Das gemeinsame Beschaffungsprojekt nutzt unternehmensübergreifende Synergien, von denen Besteller und die beiden Unternehmen und letztlich auch die Fahrgäste profitieren.

Der RBS misst den ökologischen Bewertungs-Kriterien bei der Beschaffung neuer Busse eine hohe Bedeutung bei. Die Erfüllung der neusten Euro-6-Norm war bei der Evaluation von 36 neuen Bussen zwingend.



Planung und Zukunftsaussichten

Das Projekt zum Ausbau des Bahnhofs Bern RBS hat mit dem zugesicherten Berner Kantonsbeitrag eine wichtige Hürde überwunden. Darüber hinaus will der Bundesrat das Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms prioritär umsetzen. Verläuft alles nach Plan, kann ab 2017 gebaut und der neue Bahnhof 2025 eröffnet werden.

Ausbau Bahnhof Bern RBS

Den RBS-Bahnhof in Bern passieren heute bis zu 60 000 Passagiere täglich. Das ist fast das Vierfache dessen, wofür er bei der Eröffnung vor bald fünfzig Jahren ausgelegt war. Der RBS rechnet bis 2030 gar mit einem weiteren Anstieg auf 70 000. Der kürzlich vergrösserte Warteraum und die verbreiterte Zugangstreppe schaffen nur kurzfristig Abhilfe. Um auch die künftigen Pendlerströme bewältigen zu können, soll bis 2025 ein neuer RBS-Bahnhof unter demjenigen der SBB gebaut werden. Denn mit dem Angebotskonzept 2014 wird die betriebliche Leistungsfähigkeit des Knotens Bern RBS in der morgendlichen Hauptverkehrszeit hinsichtlich Anzahl und Länge der Züge vollumfänglich ausgeschöpft.

Im Frühjahr 2013 konnte die Planergemeinschaft das Vorprojekt für den neuen RBS-Bahnhof Bern fristgerecht abschliessen. Das Planerteam setzte sich aus Emch+Berger AG, Bern, B+S AG, Bern, Basler & Hofmann AG Ingenieure, Zürich, und Theo Hotz Partner AG, Zürich, zusammen. Diese Partner haben auch die öffentliche Ausschreibung für das Bauprojekt gewonnen.

Im Sommer sind wichtige Vorentscheide für die Finanzierung gefallen: Der Grosse Rat des Kantons Bern hat den Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr gutgeheissen und so den Berner Kantonsbeitrag gesichert. Ferner hat der Bundesrat den Beschluss zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung verabschiedet und dabei den neuen RBS-Bahnhof Bern als A-Projekt eingestuft. Als solches attestierte der Bundesrat diesem ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, welches prioritär umgesetzt werden soll. Die Vernehmlassung zur Verteilung der Bundesgelder dauerte bis Ende Oktober 2013. Das Bundesparlament wird voraussichtlich Ende 2014 über die Mittelfreigabe der Botschaft des Bundesrates über die Agglomerationsprogramme beschliessen.

Die Planergemeinschaft konnte Mitte September 2013 mit dem Bauprojekt starten. Als Basis für die weiteren Projektierungsarbeiten erfolgten im Bahnhof Bern bis im Februar 2014 zusätzliche Sondierbohrungen. Ziel dieser Zusatzabklärungen war, vertiefte Ergebnisse zum Tragverhalten des Baugrundes zu erhalten. Damit können Baurisiken reduziert werden. Seit Anfang 2014 ist im Auftrag des RBS zusätzlich ein externer Umweltplaner involviert, welcher die

Koordination zur Umweltfachstelle der SBB sicherstellt. Der RBS will das Bauprojekt – abgestimmt mit den SBB – bis Ende 2014 oder Anfang 2015 dem Bundesamt für Verkehr zum Plangenehmigungsverfahren vorlegen. Das ganze Verfahren wird rund eineinhalb Jahre dauern. Der Baubeginn für den neuen RBS-Bahnhof ist für 2017 geplant, die Eröffnung für das Jahr 2025.

Zeitgleich mit dem Neubau des RBS-Bahnhofs wollen auch die SBB im Rahmen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» ihre Publikumsanlagen anpassen und erweitern. Das Kernstück ist die neue Westpassage mit zusätzlichem Hauptzugang beim Bubenbergzentrum. Sie verbindet den neuen RBS-Bahnhof mit den SBB-Perrons und schafft kurze Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Mit dem neuen Westzugang wird der Bahnhof Bern über zwei gleichwertige Hauptzugänge verfügen, einmal ausgerichtet auf den Bahnhofplatz und einmal auf den Hirschengraben. Die Ausgestaltung der Westpassage wird den umliegenden Raum beim Bubenbergzentrum grundlegend verändern und seitens der Stadt Bern noch weitere Planungs- und Finanzierungsbeschlüsse erfordern.

Teilweise zusammen mit den Projektpartnern hat der RBS verschiedene Gelegenheiten genutzt, um das Bahnhofprojekt Behörden, Politikern und der breiten Öffentlichkeit detailliert vorzustellen: Anfangen mit dem öffentlichen Informationsanlass im Berner Kornhausforum 2012, dem Stand und den Referaten an der BEA 2013 bis hin zu Anlässen mit Politikerinnen und Politikern auf allen politischen Ebenen. Der RBS ist erfreut, dass das zukunftsweisende Ausbauprojekt Bahnhof Bern RBS und das öffentliche Verkehrssystem als Ganzes auf breite Zustimmung stösst. Denn der Neubau des RBS-Bahnhofs hilft mit, die Verkehrsprobleme im Grossraum Bern zu lösen. Nicht nur auf der Schiene, sondern letztlich auch auf der Strasse.

Neuer Bahnhof Biberist. Erhöhte Perrons sorgen für einen ebenerdigen Einstieg und die sparsame LED-Beleuchtung für helles und punktgenaues Licht, ohne die Anwohner mit Streulicht zu behelligen.



Doppelspur Moosseedorf–Zollikofen

Der letzte Einspurabschnitt zwischen Jegenstorf und Bern liegt zwischen Moosseedorf und Zollikofen. Auf diesem Streckenabschnitt fahren werktags rund 220 Züge mit über 17 000 Fahrgästen. Der 650 Meter lange Einspurabschnitt bildet vor allem in der Spitzenstunde mit achtzehn Zügen einen Engpass: Täglich kommt es vor diesem Nadelöhr durch das Abwarten auf Gegenzüge zu Verspätungen; der Dispositionsaufwand der Leitstelle ist gross. Mit dem vorgesehenen Ausbau auf Doppelspur können die fahrplan-technischen Randbedingungen entspannt und die theoretische Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Jegenstorf und Worblaufen von heute maximal zehn auf neu zwanzig Zugspare pro Stunde verdoppelt werden. Ferner lässt sich die Fahrzeit dank höherer Geschwindigkeit im betroffenen Streckenabschnitt um knapp eine Minute reduzieren. Das eigentliche Kernstück der neuen Doppelspur ist eine rund 75 Meter lange, im Tagbau erstellte Unterführung. Sie unterquert das SBB-Trasse zwischen Bern und Biel. Das Bauvorhaben soll unter Betrieb von Bahn und Strasse (drei Bahnstrecken, eine Kantonsstrasse) erfolgen. Dieser Umstand und die engen Platzverhältnisse mit erschwelter Zugänglichkeit gestalten die Bauarbeiten als sehr anspruchsvoll. Der Baustart für die neue Doppelspur soll im März 2016 erfolgen, die Inbetriebnahme ist auf Dezember 2018 geplant. Die Gesamtkosten betragen rund vierzig Millionen Franken. Der Ausbau ist Teil des Angebotskonzepts 2014 und eine Massnahme des Projekts «2. Teilergänzung S-Bahn-Bern».

Technische Innovationen

Für mehr Sicherheit bei Publikumsanlagen, zum Schutz vor Vandalen und als Unterstützung beim Abwickeln des Betriebes will der RBS seine stationäre Videoüberwachung ausdehnen und vereinheitlichen. Eine zentrale Rolle nehmen dabei der Überblick und damit die Sicherheit im Perronbereich und entlang des Zuges ein. Nebst der Leitstelle soll neu auch das Lokpersonal aufgrund von Videobildern die Situation entlang des ganzen Zuges überblicken können. Denn die Sicht im Rückspiegel ist je nach Örtlichkeit und Zuglänge eingeschränkt. Um den Installationsaufwand und die Anzahl Kameras zu optimieren, testet der RBS in einem Pilotversuch seit 2013 das System «SiTrail». Dieses überträgt gleichzeitig Videobilder per Kabel an die Leitstelle und drahtlos auf den Führerstand. Für das Lokpersonal stellt «SiTrail» eine Art «elektronischen Rückspiegel» dar, welcher Videobilder vom Perron und den ein- und aussteigenden Fahrgästen auf einem Monitor im Fahrzeug darstellt. Alle Bilder werden aufgezeichnet und gemäss den geltenden Datenschutzrichtlinien aufbewahrt. Nach Ablauf der rund einjährigen Probezeit werden die Ergebnisse ausgewertet. Das Projekt soll etappenweise realisiert werden.

Eine technische Innovation auf anderem Gebiet testet der RBS derzeit hinsichtlich des Problems Kurvenquietschen. Diese Problematik hat beim RBS eine mehrjährige Geschichte, welche ursprünglich

vor allem die Tramfahrzeuge der Linie 6 und insbesondere deren Verlängerung ins Fischermätteli betraf. Dort schafften letztlich neue Räder für Abhilfe. In den letzten Jahren hat sich das Problem Kurvenquietschen auf andere Streckenabschnitte und Fahrzeuge verlagert, vorab auf die über dreissigjährigen Mandarinli und die neuen NEXT. Allerdings gibt es keine allgemeingültigen Ursachen und Lösungen. Nun laufen Versuche mit Vorrichtungen an Bord der Fahrzeuge, welche auf den Meter genau die entsprechenden Schienenköpfe schmieren: Bei vier Fahrzeugen der acht neusten NEXT wird der Vorgang automatisch über die elektronische Wegmessung ausgelöst. Einen anderen Ansatz verfolgt ein Prototyp auf einem Fahrzeug der Mandarinli-Flotte: Hier lösen elektromagnetische Wellen den Schmiervorgang aus. Dazu sind im entsprechenden Gleisabschnitt auf den Schwellen Transponder angebracht. Die entsprechende Steuerung hat ein Werkstattmitarbeiter im Rahmen einer Diplomarbeit entwickelt. Nun gilt es, die Wirksamkeit beider Systeme nachzuweisen respektive zu erhärten. Erste positive Eindrücke liegen vor.

Bequeme und kurze Umsteigesituationen zwischen Bahn und Bus wie hier in Zollikofen erhöhen den Kundennutzen und sind für den RBS auch von strategischer Bedeutung.



Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort	Ausgeführte Arbeiten
Biberist	Ausbau auf Doppelspur (1 800 Meter), Verlegung Bahnhof Biberist (Fertigstellung 2014.)
Lohn-Lüterkofen	Renovation Bahnhofgebäude, Sanierung Perronkante
Bätterkinden	Erneuerung Weiche 4, Sanierung Bahnübergang Bahnhofstrasse
Büren zum Hof	Oberbauerneuerung (350 Meter)
Grafenried	Gleichrichter: Umbau Hochspannungsanlage
Jegenstorf	Verbreiterung und Erhöhung Aussenperron, Sanierung Bahnübergang Solothurnstrasse, Umbau Isolierungen
Urtenen	Erhöhung Hausperron für ebenerdigen Einstieg (Aussenperron folgt im 2014)
Moosseedorf	Neugestaltung Bahnhofplatz, Erneuerung Weichen 31–34
Zollikofen	Substanzerhaltung Weiche 1
Oberzollikofen	Erweiterung Personenunterführung, Neubau Lift und Anpassung Perronmöbel inklusive Überdachung
Worblaufen	Umgestaltung Bahnhofplatz, Oberbauerneuerung Gleis 11 und Zweispurweiche 1, Ausbau Waschanlage Depot 1 (Fertigstellung 2014), Einbau Photovoltaik Busgarage inklusive Dachsanierung (Bürotrakt)
Bern RBS	Erweiterung Warteflächen, Verbreiterung Zugangstreppe, Sondierbohrungen Ausbau Bahnhof Bern
Siloah	Umbau Weichen 1 und 2, Ausbau Gümligen–Siloah, Neubau Wendeschleife und Aufhebung Bahnübergang (Fertigstellung 2014)
Rüfenacht	Erneuerung Weiche 2
Langenloh	Langenloh–Worb Dorf: Oberbauerneuerung und Schadenbehebung Unterbau infolge Hochwasser inklusive Fahrleitungsanlage (km 8.1–9.0)
Worb Dorf	Einbau Brücke Linie 6 durch Kanton/OIK II (Umfahrungsstrasse), Anpassungen Bahnhofshalle, Sanierung Gebäudefassade Bahnhofplatz 15
Bolligen	Fahrleitungssanierung
Ittigen	Oberbauerneuerung Ittigen–BKW (linkes Gleis)

Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NExT 21–34	Inbetriebsetzung der letzten sieben Kompositionen (Nummer 28–34) aus der Nachbestellung
S-Bahn-Kompositionen Mandarinli 41–61	Ausrangierung von fünf Be 4/8 (41, 42, 45, 46 und 48), vier Kastenrevisionen mit Einbau Videoüberwachung, zwanzig Drehgestell-Revisionen
S-Bahn-Kompositionen Secondas 62–72	Abschluss des Umbau- und Aufwertungsprogramms mit einer letzten Kastenrevision, zehn Drehgestellrevisionen
Dienstfahrzeuge	Revision Diesellok Tmf 165 und Materialwagen G 513
Historische Fahrzeuge	Wiederinbetriebsetzung «Blaues Bähnli» VBW 36
Diverses	Verschiedene Reparaturen und Fremdaufträge sowie 473 Radsatzreprofilierungen

Betriebsqualität

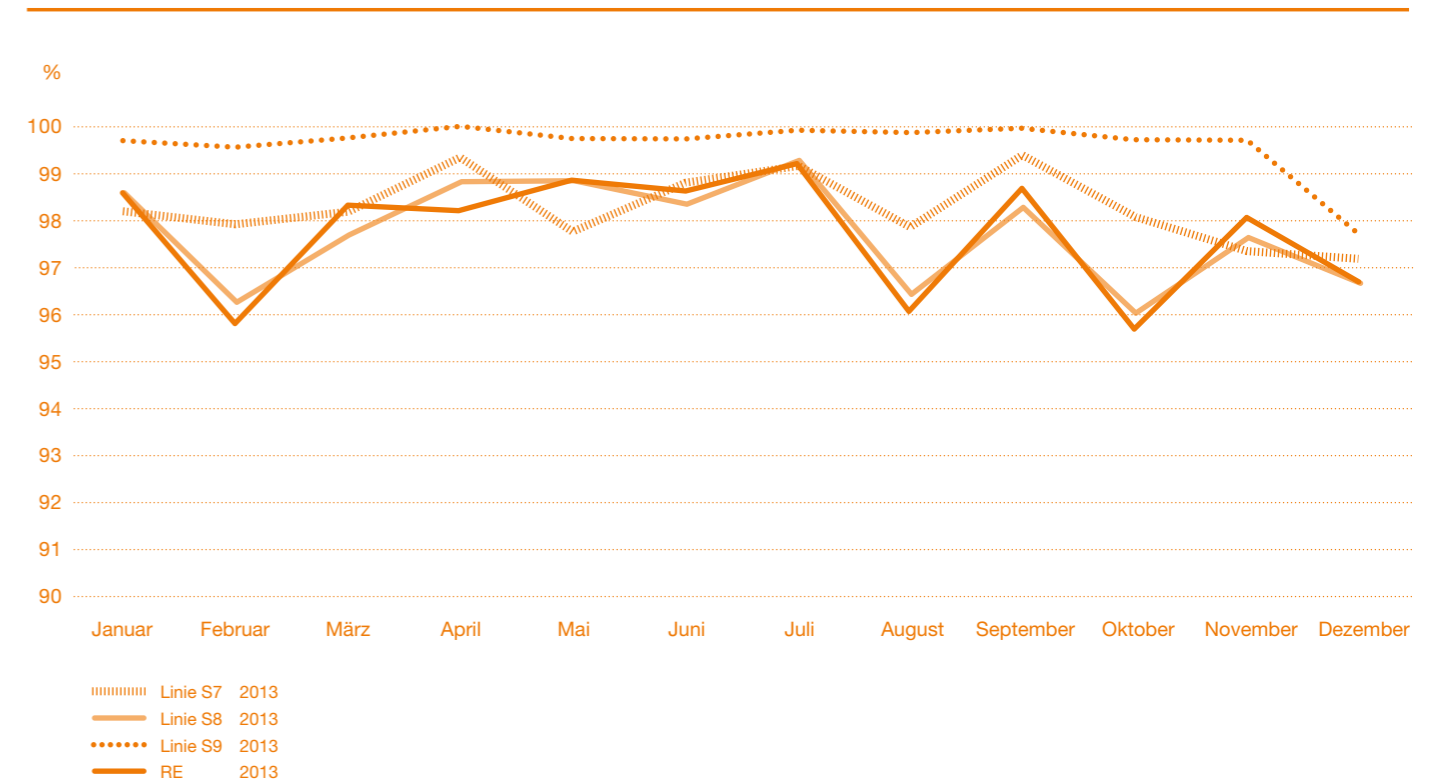
Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
11.02.2013	Bern Felsenau	Herunterhängende Abdeckung	Mittlere Verspätungen auf allen Linien
26.02.2013	Fraubrunnen/Hambüelwald	Fahrleitungsstörung	Grosse Verspätungen, Bahnersatzbetrieb
18.03.2013	Bern RBS	Fahrzeugstörung (Türen)	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
18.05.2013	Jegenstorf	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen
23.05.2013	Papiermühle	Lastwagen beschädigte Fahrleitung	Bahnersatzbetrieb Bolligen–Worblaufen
27.06.2013	Unterschollikon–Worblaufen	Verkehrsunfall auf Strasse	Zugsausfälle, Buslinie 36 unterbrochen
30.08.2013	Boll-Utzigen	Kollision Zug mit PW	Grosse Verspätung
23.12.2013	Schanzentunnel	Stellwerkstörung	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
27.12.2013	Alle Bahnlinien	Stark vereiste Fahrleitungen (Raureif)	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
123 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung Wankdorf/Zollikofen	Kursausfälle, grosse Verspätungen

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

Pünktlichkeit

Pünktlich sind alle Züge, die mit weniger als 3 Minuten Verspätung in Bern ankommen



Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2010	2011	2012	2013	Ziel 2018
Strombezug Bahn (Traktion)	kWh/Btkm	k. A.	0,06	0,06	k. A.	0,05 ¹
davon Anteil erneuerbare Energien	Prozent	k. A.	k. A.	31	k. A. ²	60 ³
Dieselvebrauch Bus	l/100 km	43,6	43,4	44,5	43,7	39,0 ⁴
CO ₂ -Emissionen Bus ⁵	CO ₂ /Pkm	191	195	191	194	180

¹ minus 2 Prozent gegenüber 2011.

² Daten liegen erst im zweiten Quartal 2014 vor.

³ plus 29 Prozent gegenüber 2012.

⁴ minus 10 Prozent gegenüber 2011.

⁵ neuer Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

Wirtschaftliches Handeln	Einheit	2010	2011	2012	2013	Ziel 2018
Kostendeckungsgrad Bahn RPV ¹	Prozent	68	73	64	77	> 70
Kostendeckungsgrad Bus	Prozent	55	57	53	48	> 45 ²
Mittlere Sitzplatzauslastung Bahn ³	Prozent	k. A.	26,9	27,1	27,7	28,0
Mittlere Sitzplatzauslastung Bus ³	Prozent	24,0	20,8	21,5	21,2	21,3

¹ Regionaler Personenverkehr RPV, inklusive Trasseekosten.

² Die neu vom RBS betriebenen Linien im Raum Lyss–Bucheggberg ergänzen das bestehende RBS-Angebot und sind wichtige Zubringer für den RBS-Bahnbetrieb. Der Kostendeckungsgrad ist jedoch geringer als bei den übrigen RBS-Linien, was sich negativ auf den Gesamtkostendeckungsgrad auswirken wird.

³ Pkm/Platz-km (Sitzplätze).

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2010	2011	2012	2013	Ziel 2018
Schwere Bahn- und Busunfälle ¹	Anzahl	1	2	2	2	0
Leichte Bahn- und Busunfälle ²	Anzahl/Mio. Pkm	0,08	0,14	0,12	0,09	< 0,1 ³
	Anzahl	14	26	22	16	< 18 ³
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ⁴	Punkte von 100	75	–	–	77	≥ 77 ⁵
Betriebsunfälle Mitarbeitende	Ausfalltage/MA ⁶	1,2	0,9	0,5	1,0	< 0,8 ⁷
	Anzahl	29	33	15	27	< 19 ⁷
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	10	11 ⁸	10

¹ Personenschaden mit Todesfolge oder mehr als 24 Stunden hospitalisiert; ohne Suizide.

² Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

³ minus 10 Prozent gegenüber Durchschnitt 2009–2012. Der Zielwert wird 2018 am Durchschnitt der Jahre 2015–2018 gemessen.

⁴ gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Diese Umfrage wird im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt.

⁵ Wert 2013 halten.

⁶ MA: Mitarbeitende

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

⁸ Übernahme eines Lernenden aus einem anderen Betrieb.

Vorwort

Der Anspruch, «enkelverträglich» zu handeln wird zu Recht an öffentliche und private Unternehmen gestellt. Gleichzeitig besteht kein allgemeingültiger Konsens, was darunter zu verstehen sei, welche Ziele dies nach sich zieht und wie diese zu erreichen sind.

Die Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistungen ist eine von insgesamt neun Stossrichtungen der Unternehmensstrategie 2012–2018. Der RBS hat sich intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt und seine Vision und Strategie festgehalten. Ein neues Thema ist die Nachhaltigkeit für den RBS zwar nicht, aber der Beginn einer bewussteren Auseinandersetzung mit den damit verbundenen Fragestellungen, dem Aufbruch hin zu einem im Grundsatz unbestrittenen Zielzustand – einer lebenswerten Wohlfahrtsgesellschaft. Der Nachhaltigkeitsbericht soll aufzeigen, wie der RBS mit den damit verbundenen Herausforderungen, Etappenzielen und auch Zielkonflikten umgeht.



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor

Abgrenzung und Datengrundlage

Berücksichtigt werden in diesem Bericht alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien, Rollmaterial, Beschaffung und die administrativen Bereiche. Da einige Kennzahlen zum Teil erst ab dem Berichtsjahr erfasst werden, liegen nicht überall verlässliche Daten vor (keine Angaben beziehungsweise «k. A.»).

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

Die Angaben zur Treibhausgasbilanz und zum Energieverbrauch stammen aus dem Jahr 2012; fehlende Datengrundlagen (insbesondere die Stromkennzeichnung) lassen noch keine Resultate für das Jahr 2013 zu.

Nachhaltigkeitsstrategie

Mit der integrierten Berichterstattung – der Nachhaltigkeitsbericht als integraler Bestandteil des Geschäftsberichtes – folgt der RBS seiner Unternehmensstrategie: Sowohl die ökonomische wie auch die ökologische und die soziale Dimension des Wirtschaftens werden in allen Entscheidungen und Handlungen berücksichtigt. Zielkonflikte werden offen dargelegt. Der RBS engagiert sich, soweit es technisch und organisatorisch machbar und wirtschaftlich tragbar ist.

Im November hat der Verwaltungsrat die Nachhaltigkeitsstrategie genehmigt. Das Strategiepapier wurde zuvor in intensiven Diskussionen in der Geschäftsleitung entwickelt und verabschiedet. Es beinhaltet neben einer Vision und grundsätzlichen Überlegungen auch konkrete Kennzahlen mit entsprechenden Zielwerten.

Die Vision des RBS lautet:

- maximale Energieeffizienz,
- CO₂-Neutralität,
- 100 Prozent erneuerbare Energie (Strom),
- Unfallfreiheit (Betriebs- und Nicht-Betriebsunfälle Mitarbeitende, Bus- und Bahnbetriebsunfälle mit Personenschaden),
- maximale Eigenwirtschaftlichkeit.

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

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

Ziel des RBS ist es, sozial erwünschte Effekte zu ermöglichen und zu fördern beziehungsweise sozial unerwünschte Nebenwirkungen aus seiner Geschäftstätigkeit auf ein Minimum zu beschränken. Das bedeutet zum Beispiel, Vorschläge und Anliegen der Mitarbeitenden nach Möglichkeit zu berücksichtigen, die Sicherheit für Fahrgäste und übrige Verkehrsteilnehmende zu maximieren, negative Effekte auf Nachbarn und Anstösser möglichst gering zu halten, Beiträge an gesellschaftlich erwünschte Entwicklungen zu leisten und in gesellschaftlichen Fragestellungen mit Bezug zum RBS Position zu beziehen und nach Möglichkeit Massnahmen zu ergreifen.

Die neue Fotovoltaikanlage auf dem Dach der Busgarage in Worblausen symbolisiert die Vision des RBS für eine maximale Energieeffizienz und für Strom aus erneuerbaren Energien.



Aktivitäten und Leistungen

Um der Vision des RBS einen Schritt näherzukommen, standen und stehen kurzfristig zwei Aspekte im Vordergrund. Es gilt, alle Mitarbeitenden über Vision, Strategie und Zielsetzungen zu informieren und zu sensibilisieren. Ein erster Schritt hierzu wurde an der Kader-tagung anfangs 2014 gemacht, wo die Nachhaltigkeitsstrategie im Mittelpunkt stand.

Im Weiteren geht es darum, Transparenz zu schaffen. In ökonomischer Hinsicht besteht bereits ein hohes Mass an Wissen. In den sozialen und umweltseitigen Dimensionen besteht Verbesserungspotenzial. Wo fallen etwa die Umweltauswirkungen an? Wo besteht Handlungsbedarf, wo sind die grössten Wirkungen zu erzielen? In einer nach internationalen Standards (namentlich Greenhouse Gas Protocol für Unternehmensklimabilanzen, ISO 14064-1 bzw. SN EN 16258) erstellten Treibhausgasbilanz hat der RBS 2013 aufschlüsseln lassen, wie viel Treibhausgase das gesamte Unternehmen 2012 ausgestossen hat und woher diese Emissionen stammen. Damit kann der RBS seinen «Corporate Carbon Footprint» ausweisen und die einzelnen Geschäftsbereiche und Aktivitäten konkret auf Verbesserungspotentiale hin analysieren. Da mit der Klimabilanz ein entsprechendes Berechnungswerkzeug ausgearbeitet wurde, ist es möglich, laufend alle Emissionen zu erfassen und den Senkungspfad auch in Zukunft zu überprüfen.

Ein weiterer Meilenstein wurde 2013 erreicht: Nach dem Busbetrieb wurde auch der Bahnbetrieb und somit die Gesamtunternehmung nach ISO 9001 (Qualität), 14001 (Umwelt) und OHSAS 8001 (Arbeitssicherheit) zertifiziert. Mit dem Erlangen des ISO 14001-Zertifikates hat der RBS sein Umweltmanagementsystem erfolgreich einer externen Überprüfung unterzogen und verpflichtet sich, seine Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

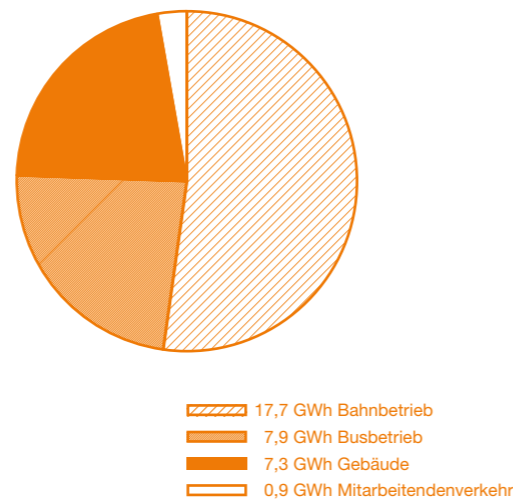
Ökologisches Handeln

Umstieg auf erneuerbare Energien

Der Endenergieverbrauch des RBS lag 2012 bei rund 33,8 Gigawattstunden. 21 Gigawattstunden oder 63 Prozent fielen auf den Stromverbrauch, 8,1 Gigawattstunden oder 24 Prozent auf den Dieserverbrauch. Mit über 17 Gigawattstunden ist der Anteil Traktionsstrom – und somit der Bahnbetrieb – klar der grösste Brocken im Stromverbrauch.

Endenergieverbrauch

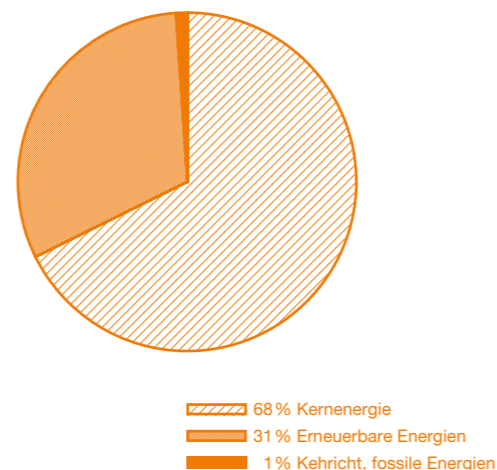
33,8 GWh total



Daten von 2012; jene von 2013 liegen erst Mitte 2014 vor.

Energiemix Traktionsstrom

17 GWh total



Daten von 2012; jene von 2013 liegen erst Mitte 2014 vor.
Erneuerbare Energien: vor allem aus Schweizer Wasserkraft sowie ein kleiner Teil neue erneuerbare Energien.

Bundesrat und eidgenössisches Parlament haben den Atomausstieg beschlossen. Ein Kernziel des Bundesamtes für Verkehr BAV lautet: «Die Transportunternehmen werden zentrale Akteure der Energiestrategie 2050 im öV.» Mit verschiedenen Massnahmen will der RBS seinen konkreten Beitrag zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 leisten.

Seit Ende November 2013 ist auf dem Dach der RBS-Busgarage in Worblaufen eine Fotovoltaikanlage in Betrieb. Die Anlage wurde im Rahmen der Dachsanierung auf einer Fläche von insgesamt 630 Quadratmeter installiert. Pro Jahr sollen so rund 96000 Kilowattstunden Strom produziert werden, was ungefähr dem Jahresstrombedarf der Busgarage entspricht. Die produzierte Strommenge wird in das Netz der BKW eingespielen.

Der RBS überprüft in den nächsten Monaten seine Liegenschaften und Infrastrukturanlagen bezüglich des Potenzials für Fotovoltaik und wird nach Möglichkeit weitere solche Anlagen bauen und betreiben.

Bezüglich der Zusammenstellung des Traktionsstroms hat der RBS einen ersten Schritt gemacht. Ab 2014 liefert das Stromunternehmen AEK, welches für rund zehn Prozent des Stromverbrauchs bei der Bahn verantwortlich ist, ausschliesslich erneuerbare Energien (mehrheitlich aus Schweizer Wasserkraft).

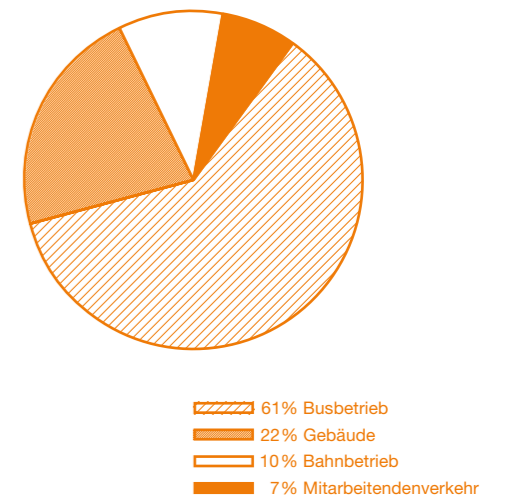
Resultate Treibhausgasbilanz

Der Klimawandel zählt zu den grössten Umweltproblemen unserer Zeit. Bereits geringe Temperaturzunahmen haben grosse negative Folgewirkungen für Menschen, Tiere und Pflanzen. Die Schweiz als Alpenland ist ganz besonders sensibel und deshalb stark betroffen vom Klimawandel. An der UN-Klimakonferenz 2010 wurde das Zwei-Grad-Ziel fixiert, das heisst, eine Erwärmung des globalen Klimas um mehr als zwei Grad Celsius soll vermieden werden. Um dies zu erreichen, sind grosse Anstrengungen nötig. Nicht zuletzt deshalb setzt der RBS einen Schwerpunkt in der Reduktion von Treibhausgasen, insbesondere von CO₂.

Der RBS emittierte im Jahr 2012 insgesamt rund 4300 Tonnen Treibhausgase. Mit einem Ausstoss von 2500 Tonnen CO₂ ist der Busbetrieb mit seinen Dieselfahrzeugen hier der Hauptverursacher. Bahn- und Busverkehr sind für 71 Prozent der Gesamt-Emissionen verantwortlich, 22 Prozent stammen von den Gebäuden und Infrastrukturanlagen. Die Arbeitswege und Dienstreisen (inklusive die Strecken des Fahrpersonals zwischen Dienstort und Übernahme des entsprechenden Fahrzeugs) der Mitarbeitenden machen lediglich sieben Prozent aus.

Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalenten (CO₂e)

4300 t total

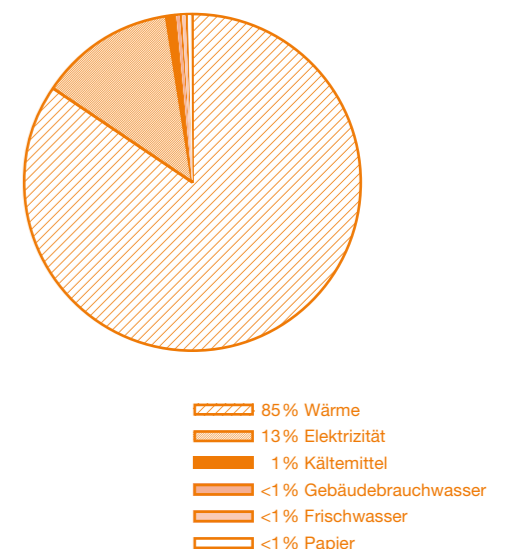


Daten von 2012; jene von 2013 liegen erst Mitte 2014 vor.

Der RBS besitzt nebst einer Anzahl Liegenschaften (Bürogebäude, Bahnhöfe, Werkstätten, Depots und Wohnhäuser) auch Infrastrukturanlagen wie etwa Weichenheizungen. 85 Prozent der Treibhausgasemissionen im Gebäude- und Infrastrukturbereich fallen auf die Wärmeproduktion, dreizehn Prozent auf die Elektrizität (Produktion der Energie). Das grösste Verbesserungspotenzial liegt hier auf dem Ersatz von Heizsystemen.

Treibhausgasemissionen Geschäftsbereich Gebäude

963 t CO₂e total



Daten von 2012; jene von 2013 liegen erst Mitte 2014 vor.

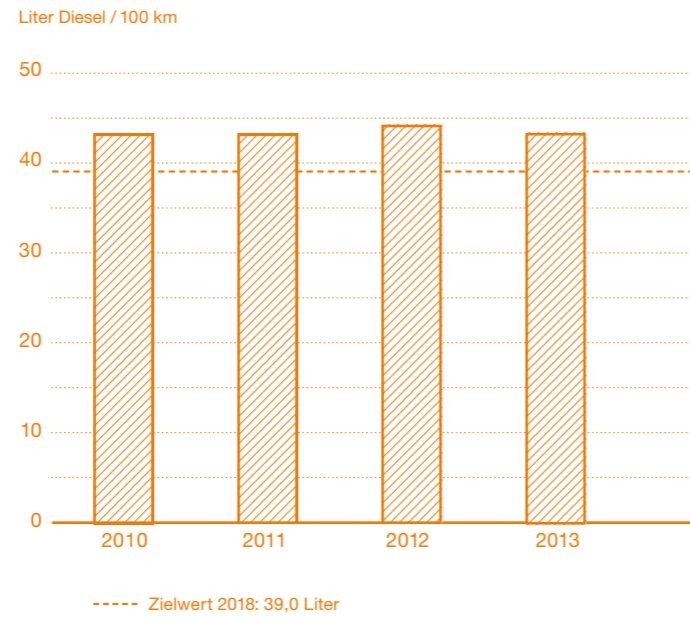
Neue Busse

Die Erneuerung der Fahrzeugflotte ist für eine Transportunternehmung die grosse Chance, ihre Umweltauswirkungen, namentlich den CO₂-Ausstoss, zu verringern. Dabei ist die Auswahl und Gewichtung der Kriterien bei der Ausschreibung für eine Neubeschaffung zentral. Der RBS hat bei der Ausschreibung für die neuen Busse zwar bewusst auf die Festlegung der Antriebstechnologie verzichtet (siehe auch Seite 14). Hingegen wurden die ökologischen Kriterien mit rund 25 Prozent bewertet, und die Erfüllung der neusten Euro-6-Abgasnorm war zwingend.

Die Fahrzeuge der Firma Evobus erfüllten die vorgegebenen Kriterien am besten. Erste Resultate bezüglich des Treibstoffverbrauchs stimmen optimistisch und bestätigen die Angaben des Herstellers. Es konnten bis zu fünfzehn Prozent Einsparungen beim Dieserverbrauch gemessen werden. Aussagekräftige Ergebnisse werden Ende 2014 vorliegen.

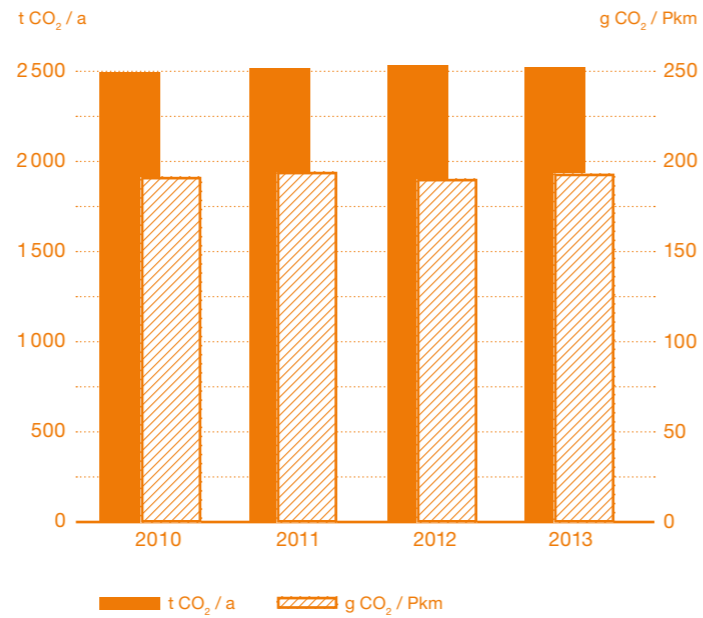
Bereits 2009 hatte der RBS für drei Tage einen Hybridbus getestet und aus dem Versuch eine erste positive Bilanz gezogen: Der Treibstoffverbrauch lag um zwanzig Prozent tiefer als bei konventionellen Bussen. Erfüllt die Hybridtechnik die hohen ökologischen und wirtschaftlichen Erwartungen jedoch auch auf lange Sicht? Dieser Frage wollte der RBS mit einem Langzeittest im Alltagsbetrieb auf den Grund gehen. Dazu hat er für drei Jahre einen Hybridbus gemietet – seit Anfang Mai 2011 ist dieser auf dem RBS-Busnetz unterwegs. Der Test läuft im Herbst 2014 aus. Auch diese Testreihe ist hinsichtlich des Dieserverbrauchs zufriedenstellend, es konnten über 25 Prozent Einsparungen erzielt werden. Allerdings wurden andere Kriterien nicht zur Zufriedenheit erfüllt, insbesondere die betrieblichen Anforderungen. So lag etwa die Verfügbarkeit des Hybrid-Busses deutlich unter derjenigen der konventionellen Diesbusse. Das heisst, für einen stabilen Fahrbetrieb müsste der RBS zusätzliche «Ersatz-Fahrzeuge» anschaffen, zu entsprechenden Mehrkosten. Aus diesem Grunde hat der RBS bei der neusten Ausschreibung auf die zwingende Forderung eines Hybridantriebs verzichtet, diesen aber auch nicht ausgeschlossen. Entsprechende Angebote gingen allerdings nicht ein.

Durchschnittlicher spezifischer Treibstoffverbrauch



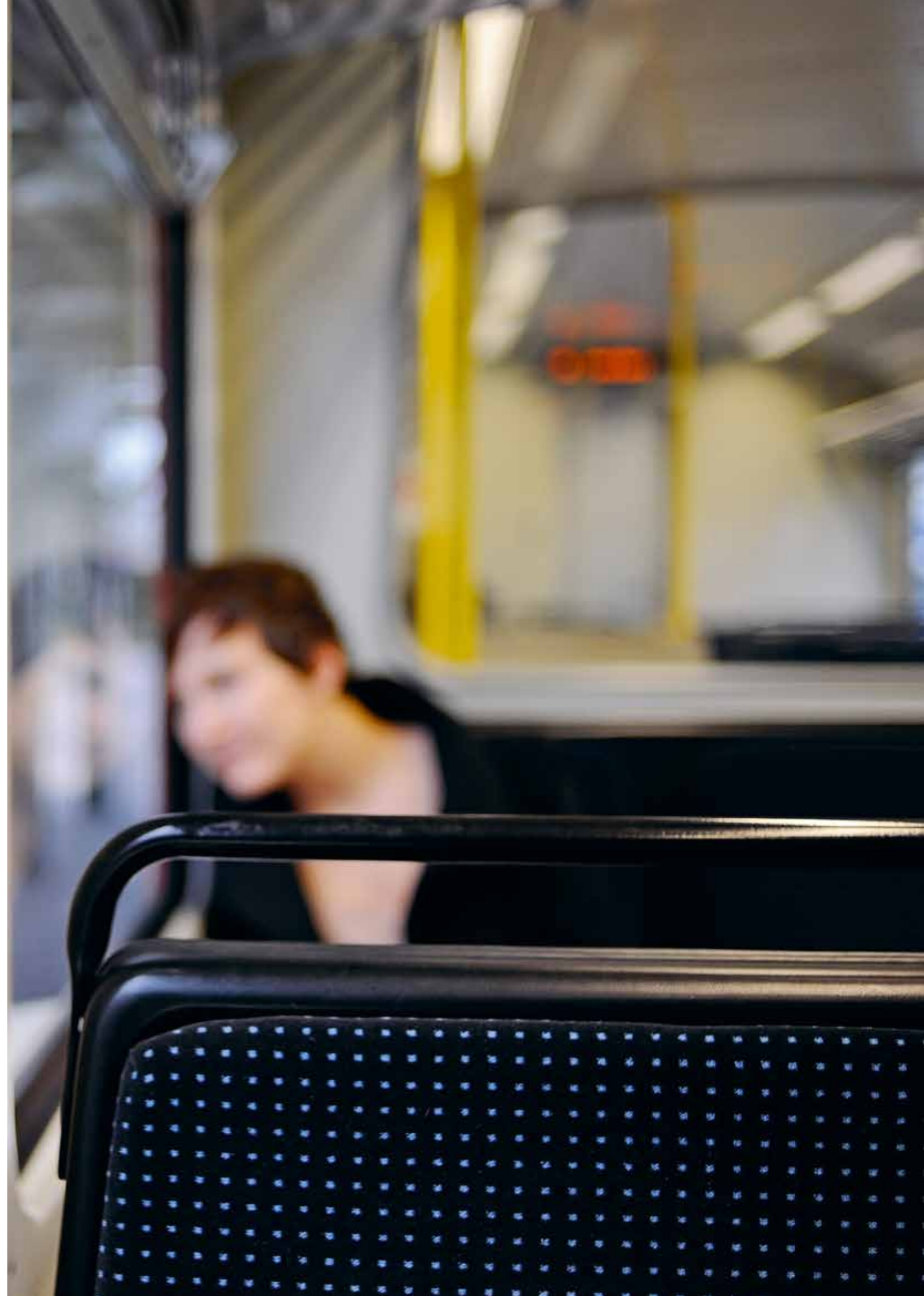
Der spezifische Treibstoffverbrauch konnte 2013 gegenüber dem Vorjahr wieder leicht gesenkt werden.

Emissionen Busbetrieb (Fahrleistung)



Berechnungsgrundlage gemäss SN EN 16258.

Der RBS hilft ankommen. Sicher, pünktlich und entspannt.



Wirtschaftliches Handeln

Angebotsoptimierung

Bestmöglicher Kundennutzen zu möglichst kostengünstigen Konditionen: Dies ist das Ziel des RBS mit seiner stetigen Angebotsplanung und -optimierung. Ein erfolgreiches Beispiel hierfür ist die Buslinie 40, Kappelisacker–Allmendingen/Sonnenfeld. Im Dezember 2012 wurde die Fahrzeit zwischen den Haltestellen Guisanplatz und Rosengarten verkürzt, indem der Bus direkt via Papiermühlestrasse anstatt durch den Breitenrain fährt. Die Fahrgäste im Breitenrain können auf die Buslinie 41 oder die verlängerte Tramlinie 9 ausweichen. Damit konnte auf der Linie 40 ein Fahrzeug eingespart und die Kosten entsprechend gesenkt werden. Im ersten Betriebsjahr wurde ein leichtes Wachstum bei den Fahrgastzahlen der Linie 40 verzeichnet; die Vorteile der Angebotsänderungen überwiegen demnach.

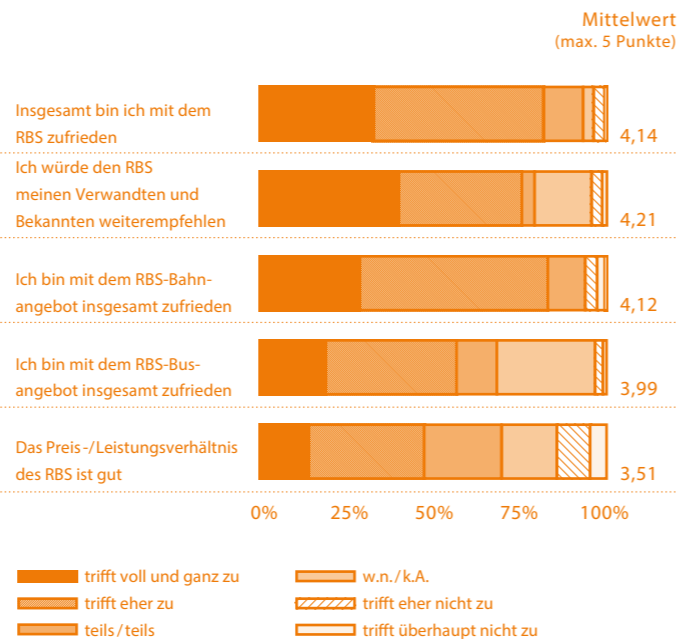
Soziales Handeln

Hohe Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste

Die Gesamtzufriedenheit der RBS-Fahrgäste liegt bei hohen 4,1 Punkten (von maximal 5 Punkten). Damit ist dieses Resultat praktisch gleich gut wie vor vier Jahren (4,2 Punkte). Die Fahrgäste nehmen den RBS als sympathisches und kundenfreundliches Transportunternehmen wahr. Besonders geschätzt werden das dichte Fahrplanangebot sowie die Freundlichkeit und Kompetenz des Personals. Weiter wird das Angebot des RBS als zuverlässig, einfach nutzbar und qualitativ hoch beschrieben. Andererseits wird der RBS auch als wenig fortschrittlich, wenig modern und etwas anonym beurteilt.

Mit deutlichem Abstand am schlechtesten bewertet wurde – nicht unerwartet – die Situation im Bahnhof Bern. Ursache sind die engen Platzverhältnisse, mit denen fast die Hälfte der Fahrgäste eher oder sogar sehr unzufrieden ist. Der Handlungsbedarf ist seit Längerem bekannt und der RBS setzt alles daran, den neuen RBS-Bahnhof Bern so rasch wie möglich bauen zu können (siehe auch Seite 16). Bei den übrigen Bahnhöfen und besonders auch bei den Bushaltestellen fordern die Fahrgäste mehr Schutz vor Wind und Wetter. Erfreulich ist hingegen, dass sich die Fahrgäste an den RBS-Bahnhöfen tagsüber sehr sicher und auch abends immer noch sicher fühlen.

Kundenzufriedenheit



Mobilität für alle

Mobilität für alle – das ist seit Langem ein wichtiger Grundsatz des RBS. Mit seinem Niederflurangebot – die Kombination von Niederflurwagen und erhöhten Perrons – macht der RBS das Ein- und Aussteigen einfacher. Beim RBS sind alle Fahrzeuge (Züge, Tram und Busse) mit mindestens einem Niederflureinstieg ausgerüstet, auf den Bahnstrecken RE, S8 und S9 kann auf praktisch allen Stationen durchgehend an allen Türen ebenerdig eingestiegen werden. Ein barrierefreier Zugang zu allen Stationen ist ebenfalls sichergestellt. Für den Bus sind die Voraussetzungen komplizierter: Zuständig für die Infrastruktur an Bushaltestellen (mit Ausnahme der Kundeninformationssysteme) ist der Strasseneigentümer, in den meisten Fällen die Gemeinden. Der RBS steht den Strasseneigentümern beratend zur Seite, weist diese auf die gesetzlichen Bestimmungen hin und hilft, Verbesserungen umzusetzen.

Im Rahmen von Fahrzeugbeschaffungen achtet der RBS auf möglichst hohen Kundennutzen, insbesondere auf breite, möglichst tiefe Einstiege sowie einen grossen Niederflurbereich im Fahrzeug.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt, dass Kundeninformationssysteme und Billettautomaten für Sprach-, Hör- oder Sehbehinderte ohne Einschränkungen nutzbar sind. Hier besteht Handlungsbedarf. Die Billettautomaten sind zwar für Sehbehinderte mit einer Vergrösserungsfunktion ausgerüstet, sie verfügen jedoch nicht über eine Sprachbedienung. Bei den Billettautomaten wird die Neubeschaffung mit Partnern koordiniert. Die Geräte sind teuer und haben eine lange Lebensdauer, ein Ersatz

muss also auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen. Ebenfalls wird in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL eine Ersatzbeschaffung der heutigen dynamischen Fahrgastinformationssysteme (Buslinien und Linie 6) vorbereitet. Die neuen Anlagen werden mit einer «Text-to-Speech»-Funktion ausgestattet sein. Im Jahr 2016 sollen die ersten Geräte eingesetzt werden. Auf dem RBS-Bahnnetz ist die Beschaffung von optischen Anzeigen auf den Perrons in Vorbereitung.

Kontinuierliches Lernen

Kundenanliegen ernst nehmen, Schwachstellen verbessern, aus Fehlern lernen: Die kontinuierliche Verbesserung im Bus- und Bahnbetrieb ist dem RBS ein zentrales Anliegen. Er hat deshalb seine Abläufe entsprechend ausgestaltet. So wird beispielsweise jede einzelne Reklamation oder Anmerkung eines Fahrgastes, welche sich auf eine bestimmte Fahrt respektive einen Mitarbeitenden bezieht, mit der entsprechenden Person besprochen und Verbesserungspotenziale diskutiert. Die Rückmeldung an die Kundin oder den Kunden, etwa ein Entschuldigungsschreiben, geht gleichzeitig an den betroffenen Mitarbeitenden. So wird einerseits sichergestellt, dass beide Seiten – Kunden und Mitarbeitende – zu einem Vorfall Stellung beziehen können. Andererseits soll damit eine Kultur gepflegt werden, welche mit Fehlern transparent umgeht und diese als Motivation zur ständigen Verbesserung nutzt. Das monatliche Qualitätsreporting hilft zudem, langfristige und umfassende Analysen zu erstellen (siehe auch Seite 8).

Engagement und Ausblick

Engagement

Der RBS arbeitet in diversen Organisationen mit; das Engagement reicht von der schlichten Bezahlung des Mitgliederbeitrages bis hin zu umfangreichen Vorstandstätigkeiten. Die Mitgliedschaften können folgendermassen unterschieden werden: in branchen- und berufsspezifische Organisationen wie etwa dem Verband des öffentlichen Verkehrs VöV oder RAILplus, die Interessengemeinschaft der schweizerischen Meterspurbahnen; hier engagiert sich der RBS für die Weiterentwicklung der Branche und für das Nutzen von Synergien. Andererseits ist der RBS aktiv in Organisationen, welche einem gesamtgesellschaftlichen Zweck dienen. Hier ist unter anderem die Mitgliedschaft in der «Klimaplattform der Wirtschaft der Stadt Bern» und im «Forum Ittigen: KLIMABEWUSST» zu nennen. Zudem beteiligte sich der RBS 2013 zum zweiten Mal an der Aktion «Bike to Work». Insgesamt vierzig Mitarbeitende legten in einem Monat 7533 Kilometer Arbeitsweg mit dem Velo zurück.

Ausblick

Aufbauend auf der Nachhaltigkeitsstrategie, der Treibhausgasbilanz und der Relevanzmatrix über die Umweltauswirkungen ist der RBS am Aufbau eines Massnahmenplans. Dieser wird im ersten Halbjahr 2014 von der Geschäftsleitung diskutiert und verabschiedet. Unkomplizierte Massnahmen wie etwa technische Optimierungen in Werkstätten sollen kurzfristig umgesetzt werden, andere, tiefergreifende Massnahmen mittel- bis langfristig.

Um mehr Transparenz bezüglich Stromverbrauch von Subsystemen wie Heizung, Klimaanlage und Licht beim Rollmaterial zu erhalten, wird ab 2014 in einigen NEX-T-Zügen eine Verbrauchsmessung dieser Teilsysteme durchgeführt. Die Ergebnisse sollen dazu führen, mehr Wissen über den effektiven Stromverbrauch zu erhalten und somit die entsprechenden Massnahmen ergreifen zu können. Dies schafft auch eine wichtige Grundlage hinsichtlich der Ausschreibung für den Ersatz der ältesten Fahrzeuge, der Mandarinli.

Die Thematik der Beschaffung mit der gesamten Lieferkette wird ab 2015 systematisch angegangen. Bisher wurden vereinzelte Produkte bereits mit dem Nachhaltigkeitsfokus kritisch diskutiert, es fehlen aber eine systematische Herangehensweise sowie klare Kriterien. Insbesondere auf die Berufskleidung, aber auch auf Baumaterialien muss ein besonderes Augenmerk gerichtet werden. Auch hier wird den RBS der Zielkonflikt zwischen Kosten, Qualität und sozialen und ökologischen Kriterien beschäftigen.

Bereits 2012 wurde ein Inventar der RBS-Grundstücke bezüglich ihres Naturschutzwertes erstellt. Eine Fortsetzung findet das Projekt in der Entwicklung eines amphibienfreundlichen Kabelkanals, welche die Durchlässigkeit von Bahninfrastrukturen für wandernde Kleintiere erhöht. Mit dem Bundesamt für Umwelt BAFU, Créabéton, der Koordinationsstelle für Amphibien und Reptilien Schweiz karch und B+S Ingenieure als Partnern will der RBS eine praxisnahe und kostengünstige Lösung mitentwickeln.

Das Pflegen der Natur im Bereich der Bahntrassees ist dem RBS seit jeher ein grosses Anliegen.



Finanzbericht

Übersicht

Dank Mehrerträgen verzeichnet der RBS wiederum ein positives Jahresergebnis.

Erfolgsrechnung

Ein Teil der Verkehrserträge aus General-, Halbtax-, Jahresabonnements und Mehrfahrtenkarten muss jeweils auf die folgenden Gültigkeitsperioden dieser Fahrausweise abgegrenzt werden. Der RBS hat 2013 die monatliche (exaktere) Berechnung dieser Abgrenzungen eingeführt und festgestellt, dass ein etwas tieferer Anteil für Fahrten des Folgejahres auf die neue Rechnung übertragen werden muss. Vor allem dieser Effekt führte zu der ausgewiesenen Verkehrsertragszunahme. Dank der regen Bau- und Beschaffungstätigkeit wurden markant mehr Eigenleistungen als im Vorjahr für die Investitionsrechnung erbracht. Dies unter anderem für den Ausbau der Station Biberist und für Fahrzeugrevisionen. Ausserdem haben die Besteller dem RBS für Investitionsfolgekosten (zweite Tranche Rollmaterial NEXt) eine höhere Abgeltung zugestanden.

Der Betriebsaufwand verändert sich gegenüber dem Vorjahr kaum, allerdings mit zwei Ausnahmen: Unter dem Titel ausserordentlicher Vorsorgeaufwand ist eine Einzahlung in die Wertschwankungsreserve des Vorsorgewerkes bei der Pensionskasse Symova enthalten, während im sonstigen Betriebsaufwand ein Verlust aus der Betriebsmittelübernahme des neuen Liniennetzes ausgewiesen ist. Die etwas gestiegenen Abschreibungen wurden durch tiefere nicht aktivierbare Investitionskosten ausgeglichen. Das zusätzlich aufgenommene Fremdkapital (weitergehende Erläuterungen dazu im nächsten Abschnitt) hat den grösseren Finanzaufwand verursacht.

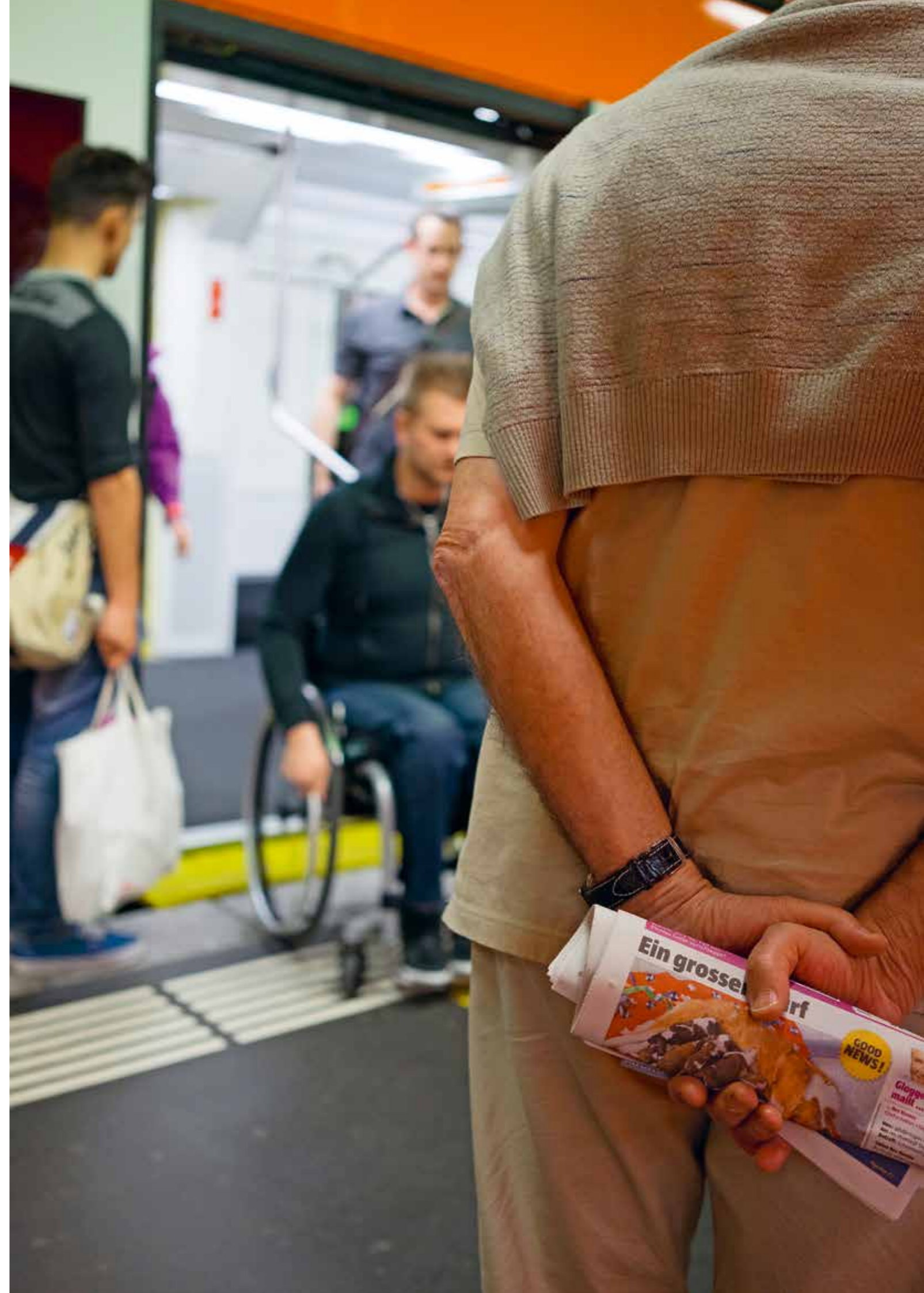
Bilanz

Dem etwas tieferen Bestand an flüssigen Mittel per Ende Jahr stehen höhere Forderungen gegenüber. Die zweckgebundenen Guthaben bei Geldinstituten wurden reduziert, während im Dezember 2013 weitere zehn Millionen Franken zur Zahlung der letzten Rechnungen für das neue Rollmaterial aufgenommen wurden. Um die neuen Züge finanzieren zu können, mussten 2013 insgesamt sechzig Millionen Franken neue Darlehen (in Form von Kassascheinen) aufgenommen werden. Da die Zinsen an den Kapitalmärkten immer noch sehr tief sind, wurden Darlehen mit langen (25 Jahre) und mittleren (zehn beziehungsweise zwölf Jahre) Laufzeiten gewählt. Dank der Solidarbürgschaft der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die seit 2011 für genehmigte Betriebsmittelbeschaffungen im regionalen Personenverkehr beansprucht werden kann, sind besonders vorteilhafte Zinskonditionen erhältlich. Ein Kassaschein über fünf Millionen Franken aus dem Jahr 2009 konnte andererseits amortisiert werden. Die verzinslichen Darlehen stiegen im Jahr 2013 somit auf total 115 Millionen Franken. Derart hohe Schulden hatte der RBS noch nie. Dank den vorteilhaften Konditionen an den Kapitalmärkten sind die Zinslasten aber (noch) gut tragbar. Seitdem die öffentliche Hand keine unverzinslichen, rückzahlbaren Darlehen für Rollmaterialbeschaffungen mehr gewährt, hat die Verschuldung der Schweizer Privatbahnen generell stark zugenommen.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2013–2016 mit dem Bund sowie den Kantonen Bern und Solothurn wurden dem RBS bedingt rückzahlbare Darlehen für Infrastruktur-Investitionen gewährt. Besonders intensiv waren die Bautätigkeiten für das Projekt Ausbau Biberist sowie auf verschiedenen Abschnitten der Strecke Worb–Egghölzli.

Wegen der stark gestiegenen Bilanzsumme nahm der Eigenkapitalanteil von 17,6 Prozent auf 15,6 Prozent ab.

Mobilität für alle ist seit langem ein wichtiger Grundsatz des RBS. Heute sind beim RBS alle Bahn- und Busfahrzeuge mit mindestens einem Niederflureinstieg ausgerüstet.



Erfolgsrechnung

Betriebsertag in TCHF	Erläuterung	2013	2012
Verkehrsertrag		41 355	40 284
Abgeltung	(1)	34 220	33 890
Leistungen für Dritte	(2)	8 430	8 421
Andere betriebliche Erträge	(3)	7 484	7 650
Eigenleistungen		5 213	3 797
Total Betriebsertrag		96 702	94 042
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		2 666	2 817
Personalaufwand	(4) (5)	43 327	41 725
Betriebsleistungen Dritter		3 337	3 249
Energie		4 652	4 544
Andere betriebliche Aufwendungen	(6)	14 239	13 358
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		2 871	3 467
Abschreibungen auf Sachanlagen	(7)	21 834	21 273
Total Betriebsaufwand		92 926	90 433
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		3 776	3 609
Finanzaufwand	(8)	1 933	1 478
Finanzertrag	(9)	114	75
Finanzergebnis		-1 819	-1 404
Ordentliches Ergebnis		1 956	2 204
Gewinn vor Ertragssteuern		1 956	2 204
Ertragssteuern		102	90
Jahresgewinn		1 854	2 114

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 46 und folgende.

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2013	31.12.2012
Flüssige Mittel	(10)	29 276	33 956
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(11)	5 159	3 137
Sonstige kurzfristige Forderungen	(12)	2 157	52
Vorräte	(13)	4 025	3 698
Rechnungsabgrenzungen		447	213
Total Umlaufvermögen		41 064	41 056
Sachanlagen	(15) (16)	438 668	377 502
Finanzanlagen	(14)	3 214	2 194
Total Anlagevermögen		441 882	379 696
Total Aktiven		482 946	420 752
Passiven in TCHF			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(17)	4 597	9 811
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		13 174	13 091
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	(18)	13	325
Rechnungsabgrenzungen	(19)	13 071	13 308
Kurzfristige Rückstellungen	(20)	3 515	3 647
Total kurzfristiges Fremdkapital		34 370	40 182
Bedingt rückzahlbare Darlehen	(21)	208 058	196 758
Rückzahlbare Darlehen	(22)	163 535	108 132
Langfristige Rückstellungen	(20)	1 518	1 509
Total langfristiges Fremdkapital		373 110	306 399
Total Fremdkapital		407 480	346 581
Aktienkapital		22 400	22 400
Kapitalreserven		3 488	3 488
Eigene Aktien		-12	-12
Gewinnreserven	(23)	47 737	46 181
Bilanzgewinn		1 854	2 114
Total Eigenkapital		75 466	74 171
Total Passiven		482 946	420 752

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 46 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2013	2012
Jahresgewinn	1 854	2 114
Abschreibungen auf Sachanlagen	21 834	21 183
Veränderungen Rückstellungen	-123	-4 694
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-3	-860
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	2 871	3 467
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	-50	-46
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 296	-2 583
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	24 087	18 581
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2 022	-523
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	-2 105	-7
Veränderung Vorräte	-279	78
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	-234	178
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	83	6 751
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-312	-298
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-237	-4 103
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	18 981	20 657
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen	-86 907	-28 182
Beiträge Dritter für Sachanlagen	1 036	700
Veräusserung von Sachanlagen	3	874
Investitionen in Finanzanlagen	-1 020	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-86 888	-26 608
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	11 300	11 285
Aufnahme rückzahlbare Darlehen	60 000	0
Einzahlung in Wertschwankungsreserve PK Symova ¹	-558	0
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-7 516	-2 659
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	63 226	8 626
Veränderung flüssige Mittel	-4 680	2 676
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	33 956	31 280
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	29 276	33 956
Veränderung flüssige Mittel	-4 680	2 676

¹ Gemäss Verwendung Bilanzgewinn Vorjahr, siehe Seite 55.

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien ¹	Einbehaltene Gewinne ²	Neubewertungsreserve	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1.1.12	22 400	3 488	-12	37 128	9 053	72 057	3 465
Jahresgewinn 2012	0	0	0	2 114	0	2 114	1 556
Eigenkapital per 31.12.12	22 400	3 488	-12	39 243	9 053	74 171	5 021
Ausschüttung z. G. PK	0	0	0	-558	0	-558	0
Jahresgewinn 2013	0	0	0	1 854	0	1 854	1 616
Eigenkapital per 31.12.13	22 400	3 488	-12	40 539	9 053	75 466	6 637

¹ Siehe auch Seite 54.

² Siehe auch Seite 52, Ziffer 23.

Gesamtbetrag der nicht ausschüttbaren gesetzlichen und statutarischen Reserven in TCHF:

31.12.2013: 40 462

31.12.2012: 38 907

Das Aktienkapital von TCHF 22 400 besteht aus folgenden voll einbezahlten

Inhaberaktien:

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.-

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.-

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.-

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

Die 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 48 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 sowie Geldmarktpapiere mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten. Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

Aktive Rechnungsabgrenzung

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

Finanzanlagen

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

Sachanlagen

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

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

Vorgesehene Nutzungsdauer	Jahre
Schutzbauten, Tunnels, Brücken, Perrons, Strassen etc.	67
Oberbau	33
Gebäude	50
Feste Einrichtungen	10–20
Antriebs- und Stromversorgungsanlagen	14–25
Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen	10–20
Schienefahrzeuge	20–33
Strassenfahrzeuge	8–14
Mobiliar, Geräte und Werkzeuge	10–20
Informatik- und Überwachungs-ausrüstungen	4–10

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

Immaterielle Anlagen

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

Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

Passive Rechnungsabgrenzungen

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

Langfristige Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten umfassen Darlehen der öffentlichen Hand und von Dritten mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr. Bei den Darlehen der öffentlichen Hand handelt es sich im Wesentlichen um Investitionsbeiträge nach Artikel 56 Eisenbahngesetz.

Steuern

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

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Abgeltung in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus ¹	18 550	16 918
Infrastruktur Bahn	15 670	16 972
Total Abgeltung	34 220	33 890

¹ Mehrabgeltung für Pro-rata-Abschreibungen und Zinsaufwand neues Rollmaterial (NEXT 27–34).

2 Leistungen für Dritte in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Leistungen für BSU	588	514
Leistungen für Dritte	7 842	7 907
Total Leistungen für Dritte	8 430	8 421

3 Andere betriebliche Erträge in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Pacht und Mieten	3 427	3 243
Trassenerlös aus Netzzugang	981	755
Vergütungen und Versicherungsleistungen	126	119
Gewinne aus Anlagenabgängen ¹	3	860
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 948	2 673
Total andere betriebliche Erträge	7 484	7 650

¹ Gewinn aus Liegenschaftsverkauf im 2012.

4 Personalaufwand in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Gehälter und Löhne	31 778	31 726
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 518	4 443
Personalversicherungen	6 381	6 439
Einzahlung in Wertschwankungsreserven des Vorsorgewerkes	1 500	–
Leistungen der Personalversicherungen	-1 075	-897
Personalmiete	225	14
Total Personalaufwand	43 327	41 725

5 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Der Deckungsgrad beträgt 105 %.

	Überdeckung	Wirtschaftlicher Anteil des RBS		Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31.12.2013 ¹	31.12.2013	31.12.2012			2013 ²	2012
Sammelstiftung Symova	7 890	–	–	–	3 007	4 507	3 106

¹ Überdeckung gemäss provisorischen Angaben.

² Inklusive Einlage in Wertschwankungsreserve.

6 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Steuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 644	1 530
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 071	3 104
Allgemeiner Aufwand ¹	1 436	1 454
Versicherungen und Schadenersatz	745	752
Marketing	749	620
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	256	257
Pacht und Miete	452	448
Verlust aus Betriebsmittelübernahme für neues Liniennetz ²	987	0
Unterhalt und Kleinanschaffungen	4 900	5 192
Total andere betriebliche Aufwendungen	14 239	13 358

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

² Vom bisherigen Konzessionär mussten Linienbusse zum Buchwert übernommen werden, die mit Verlust verkauft wurden.

7 Abschreibungen auf Sachanlagen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	8 197	7 550
Abschreibungen übrige Sparten	13 637	13 723
Total Abschreibungen auf Sachanlagen	21 834	21 273

8 Finanzaufwand in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Zinsaufwand und Finanzierungskosten ¹	1 933	1 478
Total Finanzaufwand	1 933	1 478

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

9 Finanzertrag in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Dividenden	3	3
Buchgewinn abgeschriebene Beteiligung	41	0
Zinserträge Darlehen	50	48
Zinserträge flüssige Mittel	21	24
Total Finanzertrag	114	75

10 Flüssige Mittel in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	299	427
Postfinance		
frei verfügbare Mittel	7 813	3 458
zweckgebundene Mittel ¹	2 763	10 000
Banken		
frei verfügbare Mittel	6 290	7 699
zweckgebundene Mittel ¹	12 111	12 371
Total flüssige Mittel	29 276	33 956

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

11 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 641	1 442
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	1 518	1 694
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5 159	3 137

12 Sonstige kurzfristige Forderungen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	5	38
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MWST, Verrechnungssteuer)	2 152	14
Total sonstige kurzfristige Forderungen	2 157	52

13 Vorräte in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Material Schienenfahrzeuge	6 980	7 025
Übriges Material Bahn und Bus	1 825	1 508
Wertberichtigung ¹	-4 829	-4 878
Angefangene Arbeiten	48	44
Total Vorräte	4 025	3 698

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

14 Finanzanlagen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Beteiligung an Bahn + Bus Beratung AG 3B	25	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen	369	369
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU ¹	2 820	1 800
Total Finanzanlagen	3 214	2 194

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

15 Sachanlagen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen Sparte Infrastruktur	380 363	362 455
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	18 984	11 433
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-212 511	-204 262
Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur	186 837	169 626
Sachanlagen übrige Sparten	454 630	392 776
Anlagen im Bau übrige Sparten	5 076	18 181
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparte	-207 874	-203 081
Buchwert Sachanlagen übrige Sparte	251 831	207 876
Total Sachlagen	438 668	377 502

16 Sachanlagen in TCHF

	Grundstücke und Bauten	Fahrwege	Antriebs-, Sicherungs-, Telekomanlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen ²	Anlagen im Bau ³	Total
Anschaffungswert							
Stand 1. 1. 2012	132 895	188 177	110 360	288 318	23 359	20 779	763 888
Zugänge 2012	0	0	0	69	0	28 113	28 182
Abgänge 2012	-1 060	-1 270	-15	-342	-907	-3 467	-7 061
Umgliederungen	3 902	3 945	2 491	3 418	1 891	-15 647	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	-164	-164
Stand 31. 12. 2012	135 737	190 851	112 836	291 464	24 343	29 614	784 845
Stand 1. 1. 2013	135 737	190 851	112 836	291 464	24 343	29 614	784 845
Zugänge 2013	0	0	0	159	0	86 748	86 907
Abgänge 2013	0	-449	0	-8 611	-301	-2 871	-12 232
Umgliederungen	3 018	9 693	5 828	69 739	686	-88 964	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	-467	-467
Stand 31. 12. 2013	138 755	200 095	118 664	352 751	24 728	24 060	859 053

Kumulierte Wertberichtigung

Stand 1. 1. 2012	53 099	86 888	79 882	155 738	13 732	0	389 340
Zugänge 2012	3 082	2 979	3 532	10 121	1 470	0	21 183
Abgänge 2012	-1 046	-1 420	0	-342	-907	0	-3 715
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	18	155	363	0	0	0	536
Stand 31. 12. 2012	55 153	88 602	83 776	165 517	14 295	0	407 344
Stand 1. 1. 2013	55 153	88 602	83 776	165 517	14 295	0	407 344
Zugänge 2013	2 727	3 158	3 735	10 638	1 575	0	21 834
Abgänge 2013	0	-449	0	-8 611	-301	0	-9 361
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	0	240	329	0	0	0	569
Stand 31. 12. 2013	57 880	91 551	87 841	167 544	15 569	0	420 385

Nettobuchwert

Nettobuchwert 1. 1. 2012	79 796	101 288	30 478	132 580	9 627	20 779	374 548
Nettobuchwert 31. 12. 2012	80 584	102 249	29 059	125 947	10 049	29 614	377 502
Nettobuchwert 1. 1. 2013	80 584	102 249	29 059	125 947	10 049	29 614	377 502
Nettobuchwert 31. 12. 2013	80 875	108 544	30 823	185 207	9 159	24 060	438 668

¹ Nettobuchwert der Schienenfahrzeuge TCHF 179332

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 5874.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (SW-Programme) für TCHF 2271 bei Zugängen 2013 von TCHF135.

³ Die Anlagen im Bau enthalten Anzahlungen im Wert von TCHF 1 128.

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

17 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in TCHF

	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Kassaschein PostFinance Rückzahlung im Juli 2013	0	5 000
Kurzfristige Finanzverbindlichkeit ¹	4 597	4 811
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	4 597	9 811

¹ Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand.

18 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF

	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	4	28
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	9	297
Total sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	13	325

19 Rechnungsabgrenzungen in TCHF

	31. 12. 2013	31. 12. 2012
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	11 037	11 371
Marchzinsen Darlehen mit unterjähriger Fälligkeit	1 199	892
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	836	1 045
Total Rechnungsabgrenzungen	13 071	13 308

20 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF

	Vorsorgever- pflichtungen ¹	Deckungskapi- tal Rentenzu- schüsse für Pensionierte ²	Personalgut- haben ³	Umstrukturi- erungen	Total
Buchwert am 1. 1. 2012	4 057	1 275	4 441	76	9 849
davon kurzfristig	358	194	3 922	54	4 528
davon langfristig	3 699	1 081	519	22	5 321
Bildung	0	0	17	0	17
Verwendung	4 057	161	441	52	4 711
Buchwert am 31. 12. 2012	0	1 114	4 018	24	5 156
Buchwert am 1. 1. 2013	0	1 114	4 018	24	5 156
davon kurzfristig	0	176	3 447	24	3 647
davon langfristig	0	938	571	0	1 509
Bildung	0	0	362	0	362
Verwendung	0	87	375	24	486
Buchwert am 31. 12. 2013	0	1 027	4 005	0	5 032
davon kurzfristig	0	159	3 355	0	3 515
davon langfristig	0	868	650	0	1 518

¹ Das Vorsorgewerk konnte auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert werden, deshalb fallen keine Sanierungsbeiträge mehr an.

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

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

21 Bedingt rückzahlbare Darlehen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Anteil Bund	99 602	95 754
Anteil Kanton Bern	92 260	86 118
Anteil Kanton Solothurn	16 196	14 885
Total bedingt rückzahlbare Darlehen	208 058	196 758

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

22 Rückzahlbare Darlehen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Anteil Bund ¹	22 663	24 816
Anteil Kanton Bern ¹	21 279	23 318
Anteil Kanton Solothurn ¹	4 593	4 998
Darlehen (Kassascheine) ²	115 000	55 000
Total rückzahlbare Darlehen	163 535	108 132

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

² Siehe auch Seite 54.

23 Gewinnreserven in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	-5 741	-7 892
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	10 779	11 473
Reserve aus übrigen abgeltungsberechtigtem Verkehr	-17	-116
Abschreibungsreserve	22 890	22 890
Reserve für nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	10 762	10 762
Reserve für Aktien im Eigenbestand	12	12
Reserve aus Restatement	9 053	9 053
Total Gewinnreserven ¹	47 737	46 181

¹ Vor Zuschreibung Jahresergebnis 2013.

24 **Investitionsrechnung Infrastruktur 2013 in TCHF** gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

Kosten (Leistungen) vom 1.1. – 31.12.2013

	Fremd- leistungen	Eigen- leistungen	Total	Erfolgs- rechnung	Anlagen- rechnung	Anlagen im Bau	Total
Grossprojekte ¹	2 112	88	2 200	1 360	0	840	2 200
Stationsausbauten	4 279	210	4 490	480	3 902	108	4 490
Totalum- und Kunstbauten	16 486	2 403	18 889	623	13 604	4 663	18 889
Neues Leitsystem	1 414	53	1 467	0	0	1 467	1 467
Mobilien inklusive Dienstfahrzeuge	877	287	1 164	333	358	473	1 164
Total	25 168	3 043	28 210	2 795	17 864	7 551	28 210

¹ Vorprojekte Tiefbahnhof RBS Bern und Doppelspur Bielerunterführung Moosseedorf–Zollikofen.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung gemäss Artikel 663b OR

Solidarhaftung

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

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

S-Bahn Bern: Zweck der gemeinsamen Gesellschaft mit der BLS ist die Förderung der Kommunikation der S-Bahn Bern und die 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 neun weiteren Transportunternehmungen bildet der RBS die Nachtliniengesellschaft. Diese bezweckt die Koordination öffentlicher Verkehrslinien mit Bussen ab Mitternacht in der Region Bern, Solothurn, Biel, Thun und Berner Oberland ausserhalb des Grundangebotes. Die Gesellschaft beauftragt ihre Gesellschafter mit der Durchführung des Nachtlinienbetriebs, organisiert die Finanzierung und den Marktauftritt und ist Ansprechpartnerin gegenüber Dritten.

Rail-Software-Pool RSP: Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31.12.2013 insgesamt sieben Transportunternehmungen angeschlossen.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Sach- und Brandversicherungswerte in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	142 387	142 271
Fahrzeuge (Mobiliar)	409 166	363 146
Übriges (Mobiliar)	158 759	151 022

Haftpflichtversicherung in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
VVST und Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
2009–2013, Zinssatz 2,05 %, PostFinance	0	5 000
2009–2017, Zinssatz 3,25 %, PostFinance	5 000	5 000
2009–2019, Zinssatz 2,67 %, Deutsche Bank AG	10 000	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse POST	10 000	10 000
2010–2021, Zinssatz 2,75 %, ZKB	10 000	10 000
2010–2015, Zinssatz 1,75 %, ZKB	10 000	10 000
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2013–2038, Zinssatz 1,67 %, ZKB	30 000	0
2013–2026, Zinssatz 1,78 %, Basler Leben AG	20 000	0
2013–2023, Zinssatz 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	0

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2013	31.12.2012
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation Switzerland AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	2 058	0
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit bis Dezember 2023 beziehungsweise 2025	3 921	0

Eigene Aktien in TCHF	31.12.2013		31.12.2012	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	273	9	252	9
Inhaberaktien à CHF 300	63	3	58	3

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, welche die Darstellung, Bewertung oder Offenlegung der vorliegenden Jahresrechnung beeinflussen würden.

Die Jahresrechnung wurde am 1. Mai 2014 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2013	2012
Renate Amstutz, Vizepräsidentin	8 300	8 450
Dr. Thomas Bachmann (bis Generalversammlung 2013)	4 500	7 800
Kurt Fluri, Präsident	12 400	10 350
Andreas Flury	7 400	8 600
Beat Giauque	7 000	2 900
Marius Grossrieder (ab Generalversammlung 2013)	2 900	–
Ursula Meichle	7 400	7 000
Theres Roder	7 400	7 400
Dr. René Rudolf (bis Generalversammlung 2013)	3 300	7 000
Hans Schatzmann (ab Generalversammlung 2013)	3 300	–
Peter Schmid, Präsident (bis Generalversammlung 2012)	–	6 800
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	63 900	66 300

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 BAV

Gemäss Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat diese geprüft und mit Schreiben vom 31.3.2014 genehmigt.

Verwendung des Bilanzgewinnes in TCHF	2013	2012
Bilanzgewinn	1 854	2 114
Zuweisung an Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	-1 029	-2 151
Zuweisung/Entnahme aus Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-1 163	694
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-411	-99
Entnahme aus Abschreibungsreserve	987	0
Zur Verfügung der Generalversammlung	238	558

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung den verbleibenden Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

	2013	2012
Zuweisung an Reserve nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	-238	0
Überweisung an Pensionskasse Symova zugunsten Vorsorgewerk RBS	0	-558

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 40 bis 55) für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz RAG und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes (Seite 55) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 3. April 2014

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

André Jordi
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Impressum

Herausgeberin

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen
www.rbs.ch

Redaktion und Gestaltung

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen
www.rbs.ch

Bilder

Nachhaltigkeit in all seinen Facetten.
MediaparX AG, Bern
www.mediaparx.ch

Druck

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

© Copyright RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Tiefenastrasse 2, Postfach 119, 3048 Worblaufen
Telefon +41 31 925 55 55, Fax +41 31 925 55 66
info@rbs.ch, www.rbs.ch



No. 01-13-266674 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership



RBS – Zahlen

18 150 000

Bahnreisende

6 040 000

Busreisende

390

Mitarbeitende

2 764 000

Zugkilometer

1 734 000

Buskilometer

33,8

Endenergieverbrauch in GWh

3,62

Effektive Lohnspanne