

**Geschäfts- und  
Nachhaltigkeitsbericht**

**2017**

# Inhalt

## Jahresbericht

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

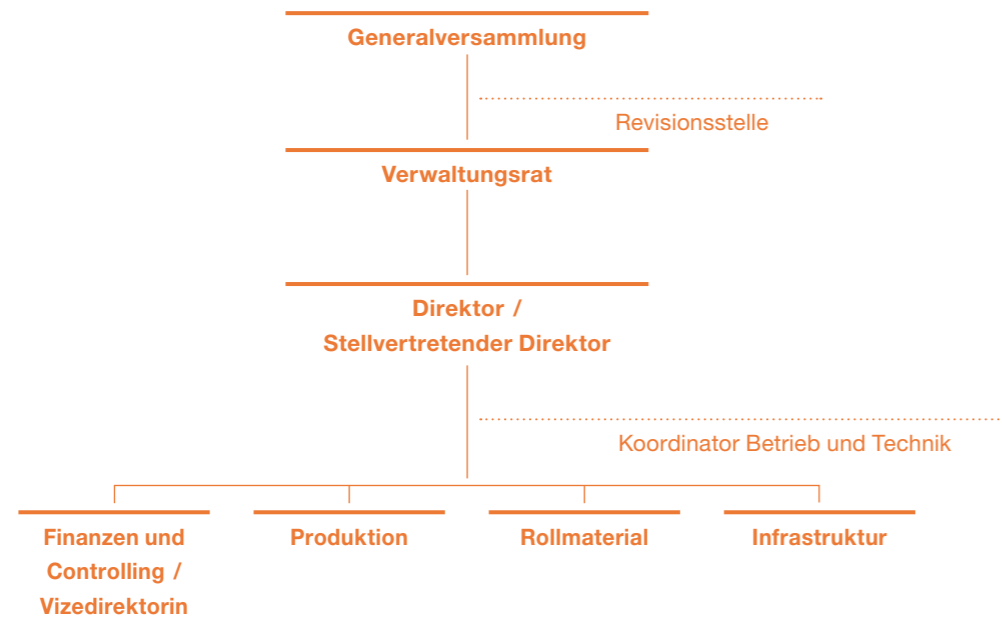
## Nachhaltigkeitsbericht

- 24 Kennzahlen und Zielwerte
- 25 Vorwort
- 28 Strategie und Organisation
- 30 Aktivitäten und Leistungen
- 34 Engagement und Ausblick

## Finanzbericht

- 38 Lagebericht
- 42 Erfolgsrechnung
- 43 Bilanz
- 44 Geldflussrechnung
- 45 Eigenkapitalnachweis
- 46 Anhang zur Jahresrechnung
- 48 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 57 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 59 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 60 Bericht der Revisionsstelle

# Organigramm



# Organisation Stand 31. Dezember 2017

<b>Verwaltungsrat</b>	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident <sup>1</sup> Dr. Andreas Flury, Otelfingen, Vizepräsident Christian Albrecht, Kiesen <sup>2</sup> Beat Giauque, Ittigen Marius Grossrieder, Münsingen Ursula Meichle, Köniz Dr. Severin Rangosch, Bremgarten AG <sup>3</sup> Hans Schatzmann, Wangen an der Aare	<sup>1</sup> vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet <sup>2</sup> vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet <sup>3</sup> vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet
<b>Revisionsstelle</b>	GFELLER + PARTNER AG Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal	
<b>Direktion und Geschäftsleitung</b>	Dr. Fabian Schmid, Gwatt (Thun) Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl Ursula Gasser, Mattstetten Felix Hofer, Jens Ulrich Reinert, Bern Ueli Schumacher, Detligen Daniel Spring, Rubigen	Direktor Stellvertretender Direktor Vizedirektorin/Leiterin Finanzen und Controlling Leiter Rollmaterial Koordinator Betrieb und Technik Leiter Produktion Leiter Infrastruktur

# Bericht des Verwaltungsrates



Im Berichtsjahr konnte der RBS einige Weichen für die Zukunft stellen. Nach jahrelangem Planen starteten im Sommer 2017 die Vorbereitungsarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Bern. In rund sieben Jahren soll der neue Tiefbahnhof in Betrieb gehen und den zu klein gewordenen RBS-Bahnhof ersetzen. Mit einem grossen Spatenstich-Fest durfte der RBS diesen Meilenstein feiern, zusammen mit allen Partnern, der Politik und vor allem mit der von den Baustellen betroffenen Quartierbevölkerung.

Für das angestrebte Bahndepot in Bätterkinden wurde der gewünschte Standort als Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat damit den Standort im Grundsatz gutgeheissen, gleichzeitig aber auch signalisiert, dass auf Fragen konkrete Antworten geliefert werden müssen. Gemeinsam mit einer Begleitgruppe werden diese nun diskutiert. Auch in Jegenstorf war die Meinung der Bevölkerung gefragt. Im Hinblick auf die künftig längeren Züge stellt sich die Frage, ob der Bahnhof am heutigen Standort ausgebaut oder weiter nördlich neu gebaut werden soll. Ähnlich gestaltet sich die Ausgangslage in Solothurn. Hier soll anlässlich der Perronverlängerung der veraltete Gestaltungsplan für die Umgebung überarbeitet werden.

Mit diesen Projekten pflegt der RBS seine Kernaufgabe, auch in Zukunft einen stabilen Bahn- und Busbetrieb sicherzustellen – auch wenn aktuell Schlagworte wie SmartRail 4.0, selbstfahrende Autos und Busse oder automatisches Ticketing in aller Munde sind. Zu diesen Kernaufgaben gehören der Unterhalt der Anlagen und das rechtzeitige Vorbereiten notwendiger Fahrplanausbauten. Gerade bei der Bahn dauert die entsprechende Vorlaufzeit unter Umständen Jahre. Mit den zahlreichen und anspruchsvollen Bauprojekten erhält der RBS die Möglichkeit, die Bahn leistungsfähiger zu machen. Denn die Kapazitätsreserven sind inzwischen praktisch aufgebraucht.

Dennoch setzt der RBS auch auf neue Technologien. Er rüstete beispielsweise in den vergangenen Jahren wichtige Bushaltestellen mit neuen Abfahrtsanzeigern aus und will diese 2018 auch an den Bahnhöfen installieren. Viel weitreichender sind die eingeführten Systeme, welche die in Echtzeit dargestellten Abfahrtszeiten für die Fahrgäste berechnen und vor allem mithelfen, Störungen im Betrieb rascher abzubauen und die Kapazität des Netzes zu erhöhen. Auf den Strassen sind die Transportunternehmen jedoch auf die Kooperation zwischen Gemeinden, Kanton und Planungsinstanzen angewiesen. So soll im Raum Bern Nord in den kommenden Jahren ein Verkehrsmanagementsystem aufgebaut werden. Mit Dosierungsstellen für den Strassenverkehr, aktiv bewirtschafteten Staustrecken (ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs) und einer permanenten Verkehrsüberwachung soll versucht werden, den öffentlichen Verkehr auch auf den Busachsen attraktiv zu halten. Dass dies nötig ist, zeigt die Tatsache, dass auch im Berichtsjahr Verspätungen auf Abschnitten einzelner Buslinien zur Tagesordnung gehören.

Trotz anspruchsvollem Umfeld resultierte erneut ein Einnahmenüberschuss. Der RBS hat die positive Ausgangslage genutzt, um wiederum eine Einlage in das Vorsorgewerk bei der Pensionskasse Symova zu leisten. Damit, und vor allem auch dank des hervorragenden Anlageergebnisses der Pensionskasse, konnten die Kosten für die rentenerhaltenden Massnahmen wegen der per Ende Jahr vorgenommenen Reduktion beim Umwandlungssatz über das Vorsorgevermögen weitgehend finanziert werden. Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks des RBS sank nur geringfügig.

Der Verwaltungsrat dankt den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden für die konstruktive Zusammenarbeit. Diese ist insbesondere bei den grossen Bauprojekten sehr wertvoll. Ein spezieller Dank geht an die Mitarbeitenden. Sie stehen täglich für ein pünktliches und sicheres Angebot ein und prägen das Gesicht des Unternehmens.

Kurt Fluri, Präsident des Verwaltungsrates

## Der RBS in Zahlen

	Einheit	2017	2016	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	109 126	106 295	2,7
Aufwand	Tausend CHF	107 445	105 170	2,2
Jahresgewinn	Tausend CHF	1 677	1 054	59,1
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	18,60	18,55	0,3
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	7,70	7,76	-0,8
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	425	422	0,7
Zugkilometer	Tausend km	2 840	2 858	-0,6
Buskilometer	Tausend km	3 005	2 948	1,9
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12. <sup>1</sup>	Anzahl	48	48	0,0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. <sup>1</sup>	Anzahl	43	43	0,0
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/ tiefster Lohn)	Faktor	4,10	4,01	2,2
Traktionsstrom <sup>2</sup>	Tausend kWh	19 342	18 982	1,9
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 119	1 102	1,5

<sup>1</sup> ohne Dienstfahrzeuge

<sup>2</sup> neue Berechnungsgrundlage Abgrenzung Linie 7/Tramlinie 6

## Lagebericht des Direktors



Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 setzte der RBS im Raum Bucheggberg ein neues Buskonzept um. Betroffen waren insgesamt zehn Buslinien. Das Ziel war, Standzeiten zu verringern, Parallelfahrten zu reduzieren und die Linien neu zu strukturieren, damit ohne zusätzliche Fahrzeuge möglichst viele Fahrplankurse gefahren werden können. Sehr schwach frequentierte Linien wurden zusammengelegt und in einem Fall (Bätterkinden–Krälligen–Lohn) sogar ganz aufgegeben. Solche Schritte sind nicht einfach. Denn implizit ist damit auch immer die Frage verbunden, wie weit der Service public gehen soll. Aus Sicht des RBS bewährt sich das neue Konzept, können doch damit die Hauptlinien häufiger und abends länger bedient werden.

Mit dem Fokus auf die Mobilitätsbedürfnisse soll nicht zuletzt auch die Auslastung der Busse und Züge gestärkt werden. Der RBS verzeichnete nämlich in der Bussparte im Jahr 2017 ausnahmsweise einen marginalen Rückgang der transportierten Fahrgäste. Die Ursachen dafür sind einerseits zahlreiche Baustellen, welche zu Umwegen und längeren Reisezeiten führten, andererseits auch die überlasteten Strassen im Osten Berns. Der Rückgang der Anzahl Fahrgäste beim Bus konnte durch den Zuwachs bei der Bahn kompensiert werden.

Auf dem Bahnnetz standen im Berichtsjahr zahlreiche Arbeiten an. Der Ausbau des Einspurabschnittes zwischen Zollikofen und Moosseedorf schreitet plangemäss voran. Die Arbeiten sind wegen der sehr engen räumlichen Verhältnisse höchst anspruchsvoll. Für die Fahrgäste sind die Baustellen zuweilen spürbar, da sich in Einzelfällen Betriebsunterbrüche und damit Bahnersatzangebote nicht verhindern lassen.

Mit seinem Stromverbrauch in den Depots und allen anderen Gebäuden gilt der RBS als Grossverbraucher. Die kantonale Energiegesetzgebung sieht vor, dass Grossverbraucher eine Zielvereinbarung zum Energiesparen abschliessen müssen. Dies hat der RBS im Berichtsjahr gemacht und sich verpflichtet, bis 2023 den Energieverbrauch um rund dreizehn Prozent zu senken. Es wurde deshalb ein Strauss von Massnahmen ins Auge gefasst, mit welchen dieses Ziel erreicht werden soll. Am Standort Worblaufen ist als grösstes Einzelprojekt vorgesehen, das bald fünfzigjährige Metrohaus zu sanieren. Nebst mehr Energieeffizienz ermöglicht das Vorhaben, Worblaufen als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt der ersten Stunde aufzufrischen und zusätzliche Wohn- und Arbeitsfläche zu erstellen. Der Standort ist mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen und eignet sich daher für verkehrsentensive Nutzungen. Der RBS profitiert damit nicht nur vom Ziel, die Siedlungsfläche nach innen zu verdichten, sondern er kann auch selber einen Teil dazu beitragen.

Mit den Transportunternehmen der Branche pflegt der RBS einen intensiven Austausch und zahlreiche Kooperationen. Gemeinsam mit sechs weiteren Bahn- und Busunternehmen der Region hat er Ende 2017 einen Webshop zum Verkauf von Abonnements eröffnet. Auf dem Platz Bern konnte die partnerschaftliche Zusammenarbeit insbesondere mit BERNMOBIL und der BLS intensiviert werden. Neu übernimmt der RBS im Auftrag von BERNMOBIL Revisionsarbeiten an den Combino-Trams. Dies hilft, die Werkstätte im Worboden noch besser auszulasten, und BERNMOBIL kann bis auf weiteres darauf verzichten, selber in neue Unterhaltsanlagen zu investieren. Mit der BLS pflegt der RBS weiterhin die Kooperation zur Vermarktung der S-Bahn Bern. Weitere Aufgaben werden gemeinsam mit den Partnern des Libero-Tarifverbundes oder auch national in der Vereinigung Schweizer Schmalspurbahnen RAILplus bearbeitet.

Gemeinsam mit Partnerbetrieben gelöste Aufgaben zeigen exemplarisch auf, dass sich die Mobilitätswünsche der Bevölkerung nur gemeinsam erfüllen lassen. Der RBS ist zuversichtlich, dass die Branche auch in Zukunft die anstehenden Probleme lösen wird und der RBS seinen Teil dazu beitragen kann.

Fabian Schmid, Direktor

## Verkehr und Marketing

2017 hat der RBS 26,3 Millionen Fahrgäste transportiert. Mit 18,6 Millionen Fahrgästen bei der Bahn verzeichnet er ein Plus von 0,3 Prozent und beim Bus mit 7,7 Millionen Fahrgästen ausnahmsweise einen Rückgang von 0,8 Prozent.

### 26,3 Millionen Fahrgäste

2017 transportierten die Züge und Busse des RBS insgesamt 26,3 Millionen Fahrgäste. Damit bleibt die Fahrgastzahl gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. 18,6 Millionen reisten mit der Bahn. Das sind 50 000 Fahrgäste oder 0,3 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Beim Bus weist der RBS mit 7,7 Millionen Fahrgästen einen Rückgang von 60 000 Fahrgästen aus. Dies entspricht einem Minus von 0,8 Prozent. Der Grund dafür liegt bei der Verspätungsanfälligkeit beim Bus: Während im Durchschnitt 97 Prozent der Züge weniger als drei Minuten verspätet ankommen, liegt der Wert beim Bus mit 85 Prozent gar um drei Prozentpunkte tiefer als im Vorjahr. Verantwortlich dafür sind die vielenorts überlasteten Strassen sowie Baustellen, welche teilweise während Monaten den Busfahrplan beeinträchtigt haben. Übergeordnete Projekte sollen künftig die Verkehrssituation auf den Strassen rund um Bern verflüssigen. Der RBS erhofft sich dadurch langfristig eine verbesserte Pünktlichkeit seiner Buslinien.

### Neue Anzeigen mit «Text-to-speech»

Bald verfügen alle Bahnhöfe des RBS über Abfahrtsanzeiger mit Echtzeitdaten. Laut Gesetz müssen Informationen zugunsten Sehbehinderter auch akustisch vermittelt werden. Weil aber die RBS-Bahnhöfe mehrheitlich in dicht besiedeltem Gebiet liegen, wären Klagen von Anwohnerinnen und Anwohnern unvermeidlich. Denn im unteren Worblental oder auch in Jegenstorf fährt praktisch alle drei Minuten ein Zug, was jedes Mal eine Lautsprecherdurchsage zur Folge hätte. Deshalb setzt der RBS als erste Bahn der Schweiz auf das System «Text-to-speech», welches bisher nur bei Tram und Bus eingesetzt wurde: Durch Drücken der entsprechenden Taste können sich Sehbehinderte den Text vorlesen lassen. Wie und wo die Tasten am besten installiert werden, hat der RBS in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr und dem Dachverband der Behindertenorganisationen im Vorfeld einer Testinstallation abgeklärt. Im Sommer 2017 konnten dann Personen aus verschiedenen Behindertenorganisationen die «Text-to-speech-Taste» sowie die Monitore unter verschiedenen Rahmenbedingungen wie Neigungswinkel oder Montagehöhe testen, beurteilen und Verbesserungsvorschläge einbringen.

### Neuer Libero-Webshop

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 betreiben der RBS und sechs weitere Transportunternehmen gemeinsam den neuen Libero-Webshop. Dort können die Kundinnen und Kunden das Libero-Jahres-Abo und seit 1. März 2018 auch das Libero-Monats-Abo online kaufen beziehungsweise erneuern. Diese Abos sind neu auf dem SwissPass erhältlich. Dieser ersetzt somit die früheren blauen Libero-Karten. Selbstverständlich können die Abonnemente nach wie vor auch an den Verkaufsstellen des RBS und der übrigen Libero-Partner gekauft und erneuert werden.

### BEFÖRDERTE PERSONEN BAHN



2014



2015



2016



2017

### BEFÖRDERTE PERSONEN BUS



2014



2015



2016



2017

## Fahrgäste

26,30

Mio. Fahrgäste  
im Jahr 2017

86 000

Personen/Tag  
(an Werktagen)



## Täglich viertausend Personen auf Social Media

Seit August 2014 ist der RBS auf Twitter und Facebook aktiv und pflegt einen eigenen Blog. Anfang 2016 kam mit Instagram im Rahmen von «100 Jahre Bahnverbindung Solothurn–Bern» ein zusätzlicher Kanal hinzu. Heute sind die sozialen Medien ein wichtiger und integraler Bestandteil der täglichen Kommunikation des RBS.

Seit dem Start verfasste das Kommunikationsteam über dreitausend Tweets, die Hälfte davon waren Antworten auf Fragen oder Anregungen der Kundschaft. Diese Tweets sahen Kundinnen und Kunden und weitere Interessierte mehr als 1,5 Millionen Mal an. Das ist nur etwas weniger als auf Facebook, wo insgesamt achthundert Facebook-Posts 1,8 Millionen Mal angeschaut wurden. Im Schnitt sehen sich nahezu viertausend Personen pro Tag die Nachrichten des RBS auf den sozialen Netzwerken an.

2017 waren in den sozialen Medien das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB), die neue S7 und der Fahrplanausbau prägende Themen. Diskutiert wurde auch Betriebliches wie der zweifache Blitzschlag innerhalb dreier Tage. Die Präsenz in den sozialen Medien beeinflusst auch die traditionelle Medienlandschaft: Oftmals wird aufgrund eines Störungs-Tweets berichtet und dieser in die Online-Berichterstattung eingebunden. Dazu beitragen dürfte auch, dass die Störungskommunikation beim RBS zeitnah und in Umgangssprache erfolgt.

Viel beachtet werden auch die Beiträge auf Instagram. Dort geben beispielsweise ein Lokführer und ein Mitarbeiter des Reinigungsdienstes regelmässig Einblicke in ihre Arbeit; auch wird die Bautätigkeit auf den ZBB-Installationsplätzen begleitet.

Samstag, 28. Oktober 2017. Der RBS feierte den Spatenstich für den Um- und Ausbau des Bahnhofs Bern mit einem grossen Fest und zahlreichen Attraktionen für Gross und Klein.





## Organisation und Personal

**Dank guter Rendite der Pensionskasse Simova und einer erneuten Einlage des RBS in sein Vorsorgewerk liegt dessen Deckungsgrad weiterhin deutlich über hundert Prozent.**

### Pensionskasse: Deckungsgrad gehalten

Das Vermögen der Pensionskasse Symova hat sich auch im Anlagejahr 2017 sehr gut entwickelt: Die Kasse erwirtschaftete eine Rendite von 7,5 Prozent. Deshalb und dank einer erneuten ausserordentlichen Einlage des RBS in sein Vorsorgewerk liegt dessen Deckungsgrad weiterhin deutlich über hundert Prozent. Berücksichtigt sind dabei die Auswirkungen als Folge der Reduktion des technischen Zinses und der Umwandlungssätze sowie der flankierenden, rentenerhaltenden Massnahmen zulasten des Vorsorgevermögens mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf den Deckungsgrad. Insgesamt präsentiert sich die Ausgangslage für die nächsten Jahre positiv.

### Generalversammlung: bisheriger Verwaltungsrat bestätigt

Die Generalversammlung RBS tagte am 28. Juni 2017 im Reberhaus in Bolligen. Das Grusswort hielt Katharina Zuber, Gemeindepräsidentin von Bolligen. Anschliessend orientierte Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission über die aktuelle Lage der schweizerischen Verkehrspolitik, namentlich über die Ausbauschritte 2025 und 2030 des Schweizer Bahnnetzes. Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 47 Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu. Sie bestätigten zudem die bisherigen Mitglieder für die neue vierjährige Amtsdauer des Verwaltungsrates. Es sind dies Andreas Flury, Beat Giauque, Marius Grossrieder, Ursula Meichle und Hans Schatzmann. Die Vertretungen der Kantone Bern und Solothurn sowie der Stadt Bern werden von den zuständigen kantonalen und kommunalen Organen direkt und nach deren unabhängig laufenden Amtsperioden abgeordnet. Zum Schluss sprach Gastreferentin Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Vorsteherin der Bernischen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, zum Thema «Verkehrspolitische Herausforderungen im Kanton Bern».

Die Baustelle Hirschenpark liegt unterhalb vom Bierhübeli. Von hier aus wird dereinst der Zufahrtstunnel in Richtung des neuen Tiefbahnhofs gegraben. Dazu mussten vorerst vierzig Bäume gefällt werden (im Bild). Der Park wird nach Bauabschluss wieder aufgeforstet.





## Betrieb und Technik Bahn

**Seit Januar 2017 baut der RBS die Bahnlinie zwischen Moosseedorf und Zollikofen zu einer Doppelspur aus. Der Einbau einer 42 Tonnen schweren Hilfsbrücke in die SBB-Gleisanlage bildete anfangs Oktober 2017 einen ersten Meilenstein im Bauprojekt.**

### Doppelspur Moosseedorf–Zollikofen

Zwischen Jegenstorf und Bern fahren die Züge weitestgehend auf Doppelspur. Eine Ausnahme bildet das rund 700 Meter lange, ein-spurige Teilstück zwischen Moosseedorf und Zollikofen. Hier stösst der RBS an seine Kapazitätsgrenzen: Das Abwarten von Gegenzügen verspätet den Zugverkehr, was sich während der Spitzenzeiten auf das ganze Netz auswirkt. Zudem verursacht das Nadelöhr täglich einen hohen Dispositionsaufwand. Dieses Teilstück wird deshalb seit Januar 2017 zu einer Doppelspur ausgebaut. Die Vorarbeiten dazu begannen bereits 2016. Das Kernstück ist eine rund 75 Meter lange RBS-Unterführung. Sie wird im Tagbau erstellt und unterquert das Trasse der SBB-Linie zwischen Bern und Biel. Die Bauarbeiten erfolgen auf sehr engen Platzverhältnissen und unter laufendem Betrieb von Bahn und Strasse. Um Platz für die zukünftige Gleisanlage zu schaffen, hat der RBS südlich der Baustelle entlang der SBB-Bahnlinie eine achtzig Meter lange Stützmauer erstellt; eine weitere folgt ab 2018 weiter nördlich. Der Einbau einer Hilfsbrücke in die SBB-Gleisanlage bildete anfangs Oktober 2017 einen ersten Meilenstein im Bauprojekt. Sie stellt den Bahnbetrieb der SBB sicher und ermöglicht den Baufortschritt der RBS-Bahnunterführung. Später werden zwei weitere Hilfsbrücken folgen. Alle drei Brücken müssen bis zum Bauabschluss mehrmals verschoben werden. Die neue Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen kommt im Dezember 2019 in Betrieb. Sie wird die Betriebsstabilität erhöhen und dafür sorgen, dass der RBS dereinst noch pünktlicher und sicherer fahren kann.

### Fortschritt bei Fernsteuerung und Leittechnik

Derzeit beschafft der RBS für seine Bahnlinien eine neuartige und intelligente Betriebsleittechnik. Lieferantin ist die Firma PSI AG aus Berlin. Dieses Leitsystem wird künftig alle Stellwerke und Züge von Worblaufen aus steuern. Dabei erfasst es fortlaufend die Position der Züge, berechnet den weiteren Fahrverlauf und ist in der Lage, Dispositionsmaßnahmen vorzuschlagen und durchzuführen. Darüber hinaus überwacht und sichert das Leitsystem Bahnanschlüsse, lenkt den Fahrgastfluss im Bahnhof Bern und bildet die Grundlage für die Versorgung der Fahrgäste mit Echtzeitinformationen.

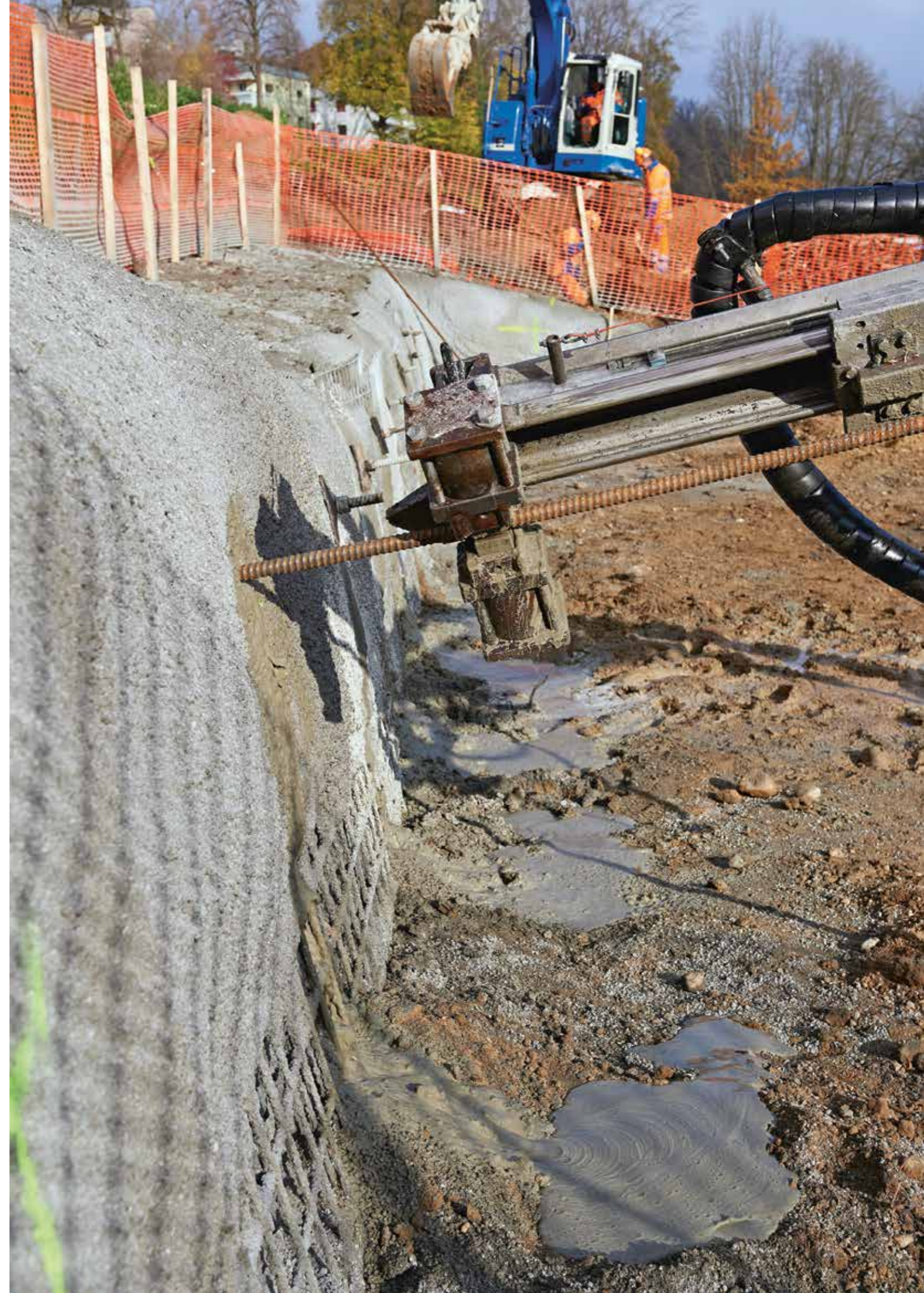
Voraussetzung dazu ist die neue Fernsteuerung. Sie ersetzt beim RBS seit 2013 schrittweise das alte System der 1970er-Jahre. Bereits Ende 2017 war es möglich, die meisten Stellwerke am Bildschirmarbeitsplatz in Worblaufen fernzusteuern. Einzig die Stellwerke in Stettlen, Boll-Utzigen und Worb Dorf sowie in Zollikofen waren noch nicht so weit. Jenes in Zollikofen wird im Rahmen der aktuellen Arbeiten zur neuen Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen erneuert. Als letzter Schritt wird das Stellwerk in Worb im Zusammenhang mit dem geplanten Stellwerkersatz nachgerüstet.

Fortlaufend wurde auch die neue Leittechnik weiterentwickelt und getestet – im April 2017 erstmals unter realen Bedingungen. Diese nächtlichen Tests ausserhalb der Betriebszeit verliefen grundsätzlich positiv. Noch sind weitere Nacharbeiten und Tests erforderlich. Der RBS wird die neue Leittechnik voraussichtlich 2018 schrittweise in Betrieb nehmen können.

### Bahnhof Ittigen fit für die Zukunft

Der Bahnhof Ittigen wurde rundum erneuert und behindertenrecht gebaut. Dank neuem Aussenperron und erhöhtem Hausperron können die Fahrgäste auf der ganzen Anlage stufenfrei in die neuen Züge einsteigen. Ein Warteraum aus Glas schützt vor Wind und Wetter. Der alte Zwischenperron war schmal, nur einseitig zugänglich und ausschliesslich zum Aussteigen bestimmt. Nun ermöglicht der neue Aussenperron den richtungsgetrenten Fahrbetrieb. Gleichzeitig mit dem Umbau hat der RBS im Herbst 2017 mehrere Gleise und Weichen erneuert und die Gleisgeometrie angepasst. Damit sind die Voraussetzungen für weitere Angebotsverbesserungen erfüllt – etwa für den Siebeneinhalb-Minuten-Takt während der Mittagsspitze.

Baustelle Hirschenpark: Hier werden Versuchsanker in einem Hang angebracht. Sie werden die spätere Baugrube stabilisieren.





## Betrieb und Technik Bus

**Im Dreieck Lyss, Solothurn und Zollikofen profitiert der Grossteil der Busfahrgäste von einem verbesserten Angebot. Dazu hat der RBS Takte verdichtet, Betriebszeiten verlängert und punktuell Reisezeiten verkürzt.**

### Neues Angebotskonzept im Raum Bucheggberg

Der Grossteil der Busfahrgäste im Raum Lyss, Messen und Bucheggberg profitiert seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 von einem verbesserten Angebotskonzept. Dazu hat der RBS unter anderem Takte verdichtet, Betriebszeiten ausgedehnt und punktuell Reisezeiten verkürzt. Auslöser waren die Erfahrungswerte seit der Übernahme der Buslinien im Jahr 2013. Das neue Angebotskonzept entstand unter Einbezug der Kantone Bern und Solothurn sowie der beteiligten Regionalkonferenzen und Gemeinden. Die geforderte Kostenneutralität hatte auch Abstriche zur Folge. So mussten beispielsweise die Linie 881 zwischen Bätterkinden und Lohn-Lüterkofen eingestellt und die Linien 8 und 898 mit neuen Endhalten in Solothurn und Münchenbuchsee verkürzt werden. Nach dem Fahrplanwechsel zeigte sich beim Bahnhof Münchenbuchsee morgens eine ungenügende Anschlussqualität zwischen der Buslinie 898 und der S-Bahn. Auf diesen Mangel hat der RBS in Absprache mit dem Besteller zeitnah reagiert: An Werktagen fährt der Bus der Linie 898 während der Morgenspitze ab Büren a. A. wieder bis zum Bahnhof Zollikofen. Dies verbessert die Anschlussqualität, bedingt aber den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges.

Von Fahrplananpassungen betroffen waren im Raum Bern auch die Buslinien 33, 38, 40 und 43. Letztere, der Ortsbus in Ittigen, verkehrt zudem neu direkt ab Bahnhof statt ab Talgutzentrum. So verkürzen sich die Fusswegdistanz und damit die Umsteigezeit zwischen dem neuen Aussenperron beim Bahnhof und dem Bus. Die Gemeinde und der RBS haben diese Lösung innert weniger Wochen realisiert.

### Verschlechterte Fahrplanstabilität

Die Pünktlichkeit der RBS-Buslinien hat sich im Raum Bern weiter verschlechtert: Rund siebzehn Prozent der insgesamt drei Millionen Haltestellenabfahrten waren mehr als drei Minuten verspätet. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Minus von drei Prozentpunkten. Grund für diese Verspätungen waren insbesondere Baustellen, Staus und stockender Kolonnenverkehr. Spitzenreiter in der Verspätungsstatistik sind die Linien 40, 41 und 44. Deren Betriebsstabilität hängt stark vom Verkehrsaufkommen im Raum Wankdorf ab. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat deshalb

das Angebotskonzept überprüfen lassen. Anschliessend hat der Kanton Bern beschlossen, während der Abendspitze auf der Linie 40 ein zusätzliches Fahrzeug einzusetzen und die Fahrzeit zwischen der Papiermühle und Muri zu verlängern. Häufig verspätet ist ebenfalls die Linie 33. Um die Situation zu stabilisieren, hat die Gemeinde Bremgarten einen Teil der bestehenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen wieder rückgängig gemacht. All diese Massnahmen wurden per Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 realisiert.

Massiv verschlechtert hat sich auch die Betriebsstabilität der Linien 46, 47 und 48. Verantwortlich dafür sind die Umgestaltungs- und Sanierungsarbeiten der Kantonsstrasse in der Gemeinde Bolligen. Die Situation dürfte sich erst nach Abschluss der Bauarbeiten Ende Oktober 2018 wieder entspannen.

Als Vorarbeiten für die Baustelle Hirschenpark werden beim Bierhübeli Werkleitungen verlegt (im Bild).





## Planung und Zukunftsaussichten

**Nach der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs in Bern sollen ab 2025 zwischen den Städten Solothurn und Bern längere Züge fahren. Dies hat auch grössere Aus- oder Neubauten in Solothurn, Lohn-Lüterkofen, Bätterkinden und Jegenstorf zur Folge.**

### Massnahmen für den Angebotsausbau 2025

Mit der Eröffnung des neuen Tiefbahnhofs in Bern sollen ab 2025 auf den Linien S7 und RE längere Züge fahren. Überall dort, wo der RegioExpress hält, sind deshalb längere Perrons erforderlich. Dies hat auch grössere Aus- oder Neubauten in Solothurn, Lohn-Lüterkofen, Bätterkinden und Jegenstorf zur Folge:

In Solothurn muss der Perron zulasten eines Teils des bestehenden Depots verlängert werden, inklusive Abstellmöglichkeiten für Teile der RE-Zugflotte. Ideal wäre deshalb, den Bahnhof nach dem Vorbild von Worb als Halle zu bauen. Die Stadt Solothurn hat dazu einen wettbewerbsähnlichen Studienauftrag erteilt. Das Siegerprojekt sieht vor, das Areal auf der Südseite des Bahnhofs städtebaulich aufzuwerten. Kernstück wäre ein neuer, autofreier Bahnhofplatz. In den nächsten Jahren werden diese und weitere Ideen konkretisiert.

Auch der Bahnhof Lohn-Lüterkofen wird weitgehend erneuert. Dies schliesst einen behindertengerechten Zugang, den Bau eines Perrondachs und verbesserte Umsteigewege zwischen Bahn und Bus mit ein.

In Bätterkinden ist der Bau eines neuen Depots erforderlich. Unter Einbezug verschiedener Partner und der Gemeinde hat der RBS die Grundlagen für die Depotplanung erarbeitet und bei einem unabhängigen Planungsbüro eine Studie in Auftrag gegeben. Im Juli 2017 hat der Regierungsrat des Kantons Bern den Eintrag des Standortes «Leimgrube» als Zwischenergebnis in den Richtplan genehmigt. Nun muss der RBS die vom Amt für Gemeinden und Raumordnung verlangten (Machbarkeits-)Nachweise erbringen. Dazu gehört auch der Einbezug der Projektbegleitgruppe. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde, der IG Bätterkinden und mit Alt-Regierungsstatthalter Markus Grossenbacher als Moderator der künftigen Projektbegleitgruppe hat der RBS einen Mitwirkungsanlass organisiert, zu dem die gesamte Bevölkerung von Bätterkinden eingeladen wurde. Diese sollte mitbestimmen können, wer in der Projektbegleitgruppe Einsitz nimmt und welche Themen dieses Gremium diskutieren soll. Die Projektbegleitgruppe hat ihre Tätigkeit Anfang 2018 aufgenommen.

In Jegenstorf soll der bestehende Bahnhof ausgebaut oder weiter nördlich Richtung Grafenried neu gebaut werden. Der RBS, die Einwohnergemeinde Jegenstorf und das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination sowie die Denkmalpflege des

Kantons Bern studierten mögliche Standorte. Im Fokus standen unter anderem die Lage zum Dorfzentrum oder die mögliche Siedlungsentwicklung, ebenso Erschliessungsfragen oder historische Baustrukturen. Schliesslich kristallisierten sich zwei Varianten heraus, welche technisch machbar sind und die Anforderungen an den zukünftigen Bahn- und Busbetrieb erfüllen. Gemeinde und RBS haben vereinbart, beide Varianten weiterzuverfolgen und sich gemeinsam für den einen oder anderen Standort zu entscheiden. Dabei werden auch die Resultate der öffentlichen Mitwirkung eine wichtige Rolle spielen.

Der Installationsplatz Eilgut liegt im Bereich der Abstellgleise SBB/BLS östlich des Bahnhofs Bern neben der Reitschule. Hier wird sich der neue Zufahrtstunnel in vier einzelne Tunnelröhren aufteilen, die zu den beiden Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs führen. Zudem entstehen hier unterirdische Dienstparkplätze, ein Notausstieg sowie Räume für bahntechnische Anlagen.





# Bau und Unterhalt

<b>Bauten und Anlagen</b>	
<b>Ort/Bezeichnung</b>	<b>Ausgeführte Arbeiten</b>
Solothurn	Ersatz Weichen 1, 2 und 21, Oberbauerneuerung Gleis 41
Lohn-Lüterkofen	Schwellenwechsel Gleis 100
Bätterkinden	Wiederinstandstellung Relaisraum nach Blitzschlag vom 1. 6. 2017
Jegenstorf	Sanierung Bahnübergang Bahnhofstrasse Gleise 2 und 3, Sanierung Bahnübergang Staatsstrasse Gleis 100, Ersatz Gleisfreimeldemittel, Verlegung Bushaltestelle
Urtenen-Schönbühl	Oberbauerneuerung Gleise 11 und 12
Moosseedorf	Ausführung Hauptlos Bielerunterführung (Installationen, Schutztunnel, Baugrubenabschlüsse, Stützmauer Süd, Einbau erste Hilfsbrücke, Bahnübergang für Baustellenerschliessung), Ersatz Weichenheizungs- und Beleuchtungssteuerung
Zollikofen	Vorbereitungsarbeiten Inbetriebnahme neue Fernsteuerung VBBa
Oberzollikofen	Oberbauerneuerung Gleise 126 und J1, Ersatz Weiche 31, Oberbauerneuerung Gleis 32
Worblaufen	Sanierung Werkleitungstollen, Sanierung Perrondach Gleis 2/3 inkl. Teilsanierung Metrohaus und Beleuchtungsersatz, Modernisierung der Brandmeldeanlage Depot 3, Ersatz LWL-Kabel Worblaufen–Bern, Sanierung Aarebrücke (Fundamentverstärkung mit Mikropfählen, Betonsanierung Hohlkasten, Sanierung Gehweg inkl. Geländer, Sanierung Brückenlager), Umbau Leitstelle Worblaufen mit neuen Arbeitsplätzen/Visualisierungssystem für sechs Arbeitsplätze, Leitsystem: Testphase mit Zuglenkung als Vorbereitung für die Inbetriebnahme, Ersatz Weiche 13, Ersatz LWL-Kabel Worb–Worblaufen–Bern
Tiefenau	Abschluss Baumeisterarbeiten der neuen Stützmauer (fundiert auf Bohrpfählen), Anpassungen an Fahrleitung und Sicherungsanlage im Bereich der neuen Stützmauer
Bern	Start Ausführung Ausbau Bahnhof Bern (Gewölbeverstärkung bestehender Schanzentunnel, FL-Vorarbeiten Schanzentunnel/Werkleitungsarbeiten und Gehwegumleitung im und rund um Hirschenpark, Vorarbeiten im Eilgutareal, Vorarbeiten Postparkunterfangung, Vorarbeiten Laupenstrasse gleisseitig)
Strecke Linie RE	Fahrleitung: Nachspanngewichtserhöhung Solothurn bis Jegenstorf
Melchenbühl	Oberbauerneuerung Gleise 1 und 2, Neubau Weiche 2
Gümligen	Bau Begegnungszone und Anpassung Perron Bern inkl. Neubau Wartehalle, Oberbauerneuerung Gleise 1 und 2 (Rillenschienen bei Station)
Siloah	Oberbauerneuerung Gleise 1 und 2
Siloah–Rüfenacht	Schienenwechsel (Einspur)
Langenloh	Ersatz Weichen 1 und 2
Ganze Strecke Linie 6	Teilersatz Funk, Erweiterung Datennetz UMUX/XMC, Ersatz LWL-Kabel Worb–Muri
Worb	Einbau automatische Flügeltüren Schalterhalle
Worbboden	Depotwerkstätte: Rückbau UFD-Anlage, Einbau Kranfahrbahn Gleis 72, Einbau 600 V Einspeisung für Trams
Bolligen	Oberbauerneuerung Abstellanlage Bolligen B sowie Neubau Weichen 3 und 4, Neubau Zentrales Stellwerk vom Typ Domino 69 in Bolligen als Ersatz der ASEGA-Anlagen in Bolligen B, Bolligen A und Ittigen inkl. Anpassung aller betroffenen Umsysteme (Kabelanlagen, Datennetz, FL-Fernsteuerung, Automatik etc.), Inbetriebnahme neue Fernsteuerung VBBa für die gesamten Anlagen Bolligen und Ittigen, Neubau Zweiradabstellanlage und Belagsarbeiten Bahnhofplatz
Ittigen	Bau Aussenperron und integrale Perronerhöhung Hausperron, Neubau Gleise 1 und 2 sowie der Weichen 32, 33 und 34, Fahrleitungsumbau Bahnhof Ittigen, Neubau Lichtsignalanlage inkl. Sicherungsanlagen am Bahnübergang
Papiermühle	Bahnübergang: Neubau Lichtsignalanlage inkl. Sicherungsanlagen, Perron Worb: Integrale Perronerhöhung sowie Perronmöblierungsanpassungen und Anpassung Technikraum
Energie Monitoring	Umsetzung Kantonale Zielvereinbarung (Elektrozähler Depot Worb, Wasseruhren und Zähler Ölheizung Metrohaus/Depot Worb)
Billetautomaten	Rechnerersatz
<b>Fahrzeuge</b>	
<b>Bezeichnung</b>	<b>Ausgeführte Arbeiten</b>
RE-Kompositionen NEXt 21–34	Verschiedene Systemoptimierungen (Kompressor, Klimageräte, Brandbekämpfungsanlage)
S-Bahn-Kompositionen Mandarinli 43–61	Letzte drei Kompositionen mit reduziertem Aufwand revidiert (sicherheitsrelevante Komponenten und 26 Drehgestelle gemäss BAV-Auflage), Abbruch einer weiteren Komposition
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62–72	Start mit einer neuen Revisionsrunde (bisher 2 Wagenkasten mit fälligen Komponenten in Arbeit), 6 Drehgestellrevisionen
Tramzüge 81–89	9 Drehgestellrevisionen vorgenommen, teilweise abgelaufene Radreifen ersetzt und Bremsgeräte revidiert
Dienstfahrzeuge	Revision der zweiten Diesellok der neuen Bauart (Tmf 168), Inbetriebnahme einer dritten Diesellok der neuen Bauart (Tmf169), Revision von 6 Dienstwagen und einem historischen Personenwagen, Übernahme von 5 Schotterwagen der SBB
Diverses	Fremdaufträge: verschiedene, unterschiedlich aufwendige Arbeiten an BERNMOBIL-Tramzügen (Reparaturen, Sanierungen und eine Neulackierung), 370 Radsatz-Reprofilierungen (ohne eigene Tramzüge Be 81–89, diese werden neu durch BERNMOBIL bearbeitet)



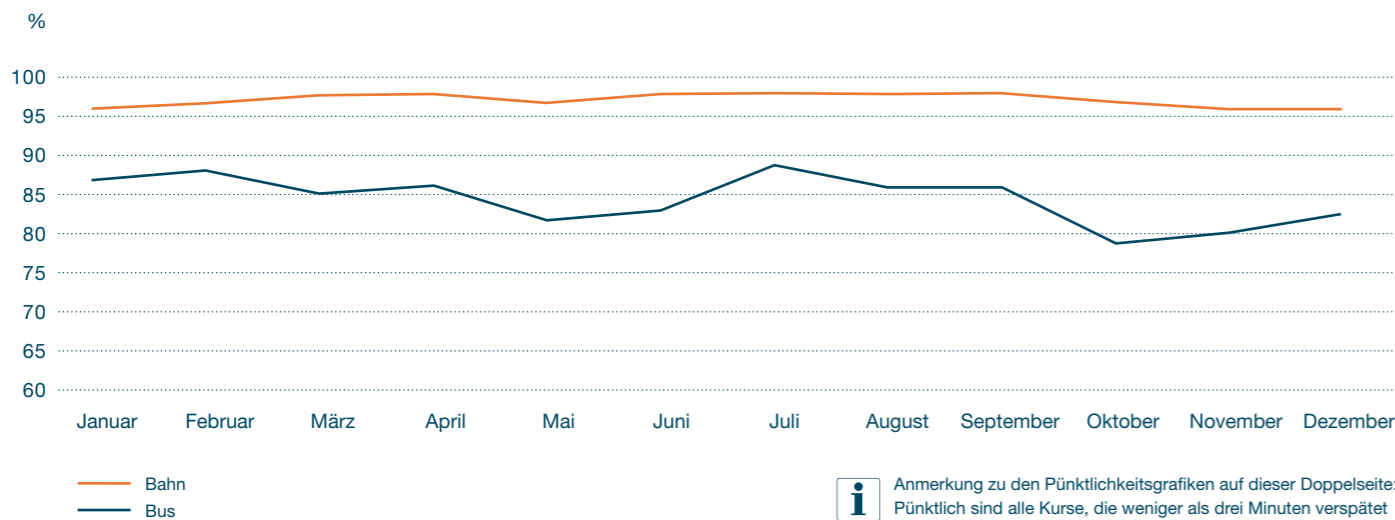
# Betriebsqualität

## Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
09.01.2017	Bolligen	Defekter Zug blockiert Gleis	Zugausfälle, grosse Verspätungen
05.02.2017	Felsenau	Defekte Fahrleitung	Einspurbetrieb, Bahnersatz Linie S9
13.03.2017	Worblaufen	Stellwerkstörung	Zugausfälle, grosse Verspätungen
15.05.2017	Tiefenau–Felsenau	Bauzug beschädigt Fahrleitung	Grosse Verspätungen nach 23 Uhr
16.05.2017	Worblaufen	Überhitzte Fahrleitung, Stromausfall	Zugausfälle, grosse Verspätungen
01.06.2017	Bätterkinden	Defektes Stellwerk (Blitzschlag)	Bahnersatz Solothurn–Fraubrunnen
03.06.2017	Worblaufen	Stromausfall (Blitzschlag)	Zugausfälle, grosse Verspätungen
19.07.2017	Felsenau	Defekter Bauzug blockiert Gleis	Einspurbetrieb, grosse Verspätungen
11.09.2017	Ittigen	Bagger beschädigt Fahrleitung	Zugausfälle, grosse Verspätungen (alle Linien)
14.10.2017	Bolligen	Defekter Zug blockiert Gleise	Bahnersatz
16.10.2017	Ittigen	Defekter Spurhalter	Bahnersatz für zwei Züge (Reparaturarbeiten)
28.11.2017	Ittigen	Defekte Weiche	Grosse Verspätungen
29.11.2017	Bätterkinden	Defekte Weiche	Grosse Verspätungen ab 22.00 Uhr
01.12.2017	Alle Bahnlinien	Diverse Störungen (Kälte, Schnee)	Grosse Verspätungen in der Morgenspitze
01.12.2017	Linie S7	Defekter Zug	Grosse Verspätungen in der Abendspitze
29.12.2017	Linien RE/S8	Weichenstörungen (Schneefall)	Grosse Verspätungen 20.30–21.30 Uhr
201 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

## Pünktlichkeit Bahn und Bus im Monatsverlauf



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

# Pünktlichkeit



aller **RBS-Busse** sind pünktlich



aller **RBS-Züge** sind pünktlich

## PÜNKTLICHKEIT BUSLINIEN IM RAUM BERN IM JAHRESDURCHSCHNITT



Buslinie 33



Buslinie 43



Buslinie 34



Buslinie 44

## PÜNKTLICHKEIT BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



S7



Buslinie 36



Buslinie 46



S8



Buslinie 38



Buslinie 47



S9



Buslinie 40



Buslinie 48



RE



Buslinie 41

# Nachhaltigkeitsbericht



## Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2014 <sup>1</sup>	2015	2016	2017	Ziel 2018 <sup>2</sup>
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh/Btkm <sup>3</sup>	57,3	57,9	56,6 <sup>4</sup>	58,3	62,5
davon Anteil erneuerbare Energien	Prozent	35	k. A.	100	100	60
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	37,4	37,3	37,8	38,1 <sup>5</sup>	33,0
CO <sub>2</sub> -Emissionen Bus <sup>6</sup>	gCO <sub>2</sub> /Pkm <sup>7</sup>	172	167	164	167	147

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

<sup>2</sup> Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

<sup>3</sup> Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

<sup>4</sup> Neue Berechnungsgrundlage Abgrenzung Linie 7/Tramlinie 6.

<sup>5</sup> Der Anstieg des Dieserverbrauchs ist auf einen veränderten Fahrzeug-Einsatz zurückzuführen (mehr Norm- statt Kleinbusse)

<sup>6</sup> Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

<sup>7</sup> Pkm: Personen-Kilometer.

Wirtschaftliches Handeln	Einheit	2014 <sup>1</sup>	2015	2016	2017	Ziel 2018 <sup>2</sup>
Kostendeckungsgrad Bahn RPV <sup>3</sup>	Prozent	70	73	72	76	> 70
Kostendeckungsgrad Bus	Prozent	46	48	45	45	> 45
Mittlere Sitzplatzauslastung Bahn <sup>4</sup>	Prozent	26,9	26,9	27,2	27,5	28,0
Mittlere Sitzplatzauslastung Bus <sup>4</sup>	Prozent	20,7	23,3	24	23,7	21,3

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

<sup>2</sup> Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

<sup>3</sup> Regionaler Personenverkehr RPV, inklusive Trassenpreis.

<sup>4</sup> Personen-Kilometer pro Platz-Kilometer (Sitzplätze).

Soziales / gesellschaftliches Handeln	Einheit	2014 <sup>1</sup>	2015	2016	2017	Ziel 2018 <sup>2</sup>
Schwere Bahn- und Busunfälle <sup>3</sup>	Anzahl	3	1	3	1	0
Leichte Bahn- und Busunfälle <sup>4</sup>	Anzahl	13	10	12	8	< 18 <sup>5</sup>
	Anzahl/Mio. Pkm	0,07	0,05	0,06	0,04	< 0,1 <sup>5</sup>
Attraktivität RBS als Arbeitgeber <sup>6</sup>	Punkte von 100	–	–	78	–	≥ 77
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	31	14	24	21	< 19 <sup>7</sup>
	Ausfalltage/MA <sup>8</sup>	0,5	0,9	1,3	1,3	< 0,8 <sup>7</sup>
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	10	10	10

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

<sup>2</sup> Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

<sup>3</sup> Personenschaden mit Todesfolge oder mehr als 24 Stunden hospitalisiert; ohne Suizide.

<sup>4</sup> Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

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

<sup>6</sup> gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Diese Umfrage wird im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt.

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

<sup>8</sup> MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

<sup>9</sup> Übernahme eines Lernenden aus einem anderen Betrieb.

## Vorwort

«Verbraucherinnen und Verbraucher beachten die nachstehenden Grundsätze: Jede Energie ist möglichst sparsam und effizient zu verwenden. Der Gesamtenergieverbrauch ist zu einem wesentlichen Anteil aus kosteneffizienten erneuerbaren Energien zu decken; dieser Anteil ist kontinuierlich zu erhöhen.» Dieser Auszug aus Artikel 5 des neuen Energiegesetzes des Bundes passt perfekt zur Vision des RBS – respektive die Vision passt gut zum Gesetz: maximale Energieeffizienz und Strom aus hundert Prozent erneuerbarer Energie. Die Energieeffizienz hat den RBS im Berichtsjahr stark beschäftigt. Unter anderem getrieben von der Zielvereinbarung zu mehr Energieeffizienz, welche der RBS mit dem Kanton Bern abgeschlossen hat, wurden Massnahmen in den grösseren Gebäuden diskutiert, geplant und teilweise bereits umgesetzt.

Auch die Mobilität auf der Strasse bewegt sich hin zur elektrischen Energie. Der RBS ist überzeugt, dass sich die Elektromobilität mittelfristig durchsetzen wird. Deshalb beobachtet er die Entwicklung aufmerksam, führt Gespräche mit Herstellern von Fahrzeugen und Ladesystemen und verfolgt praxisbezogene Beispiele im In- und Ausland. Die nächste grössere Busbeschaffung wird in rund fünf Jahren erfolgen. Es ist anzunehmen, dass dann zumal Elektrobusse die Nase vorn haben werden.



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor

### Abgrenzung und Datengrundlagen

Berücksichtigt werden in diesem Bericht alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien (inklusive vermieteter Objekte), Rollmaterial und die administrativen Bereiche. Für die Treibhausgasbilanz werden sowohl die direkten wie auch die indirekten Emissionen (sogenannte Scope 1 bis 3) erfasst. Der Traktionsstrom Worb-Egghölzli der Linie 6, welche von BERNMO-BIL betrieben wird, wird zu zwei Dritteln angerechnet. Die Infrastruktur zwischen Worb und Egghölzli wird vollständig eingerechnet, da der RBS Eigentümer ist. Die Datengrundlagen zur Treibhausgasbilanz und zum Energieverbrauch stammen aus dem Jahr 2016.





### CO<sub>2</sub>-AUSSTOSS FAHRBETRIEB BUS

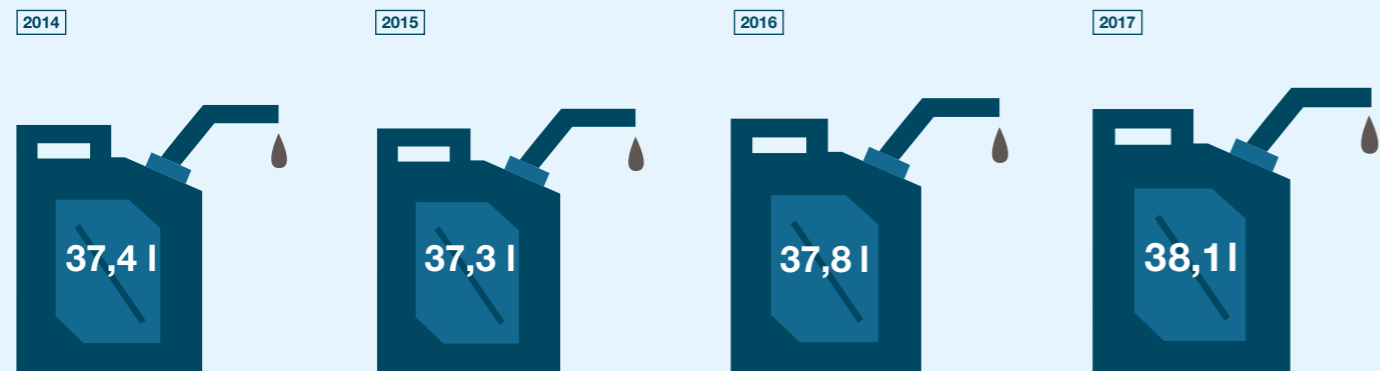


## Energie & Emissionen

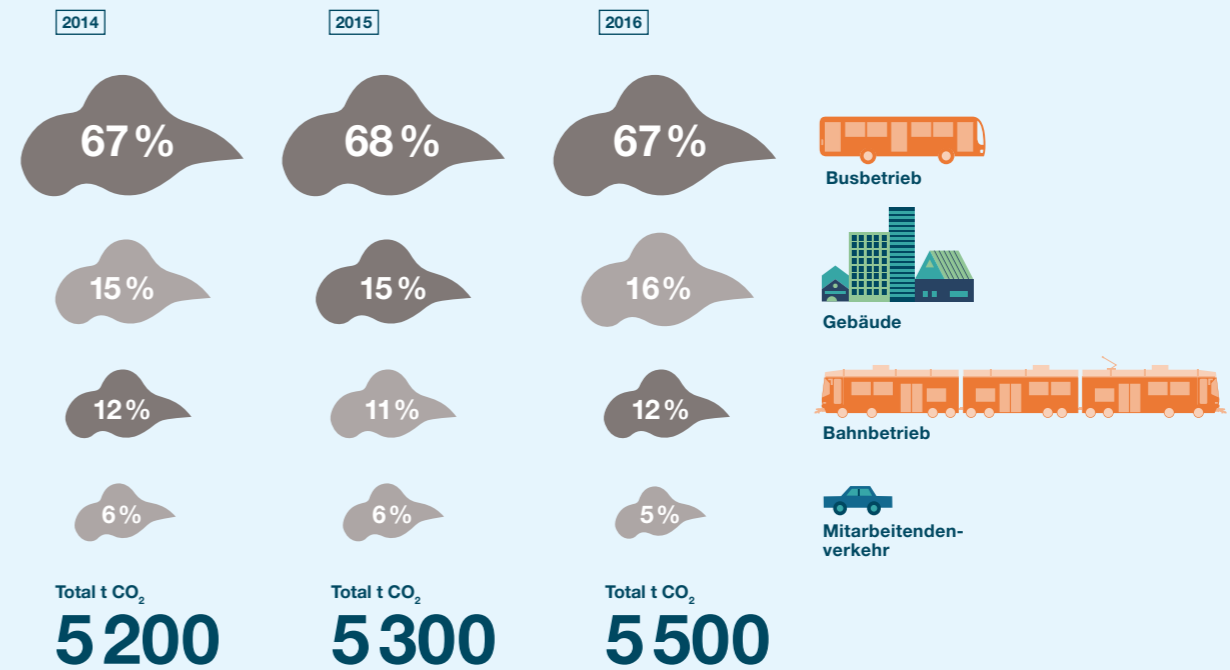


### TREIBSTOFFBEDARF BUSBETRIEB

Diesel pro 100 km



### TREIBHAUSGAS- BILANZ RBS



### TRAKTIONS- STROM

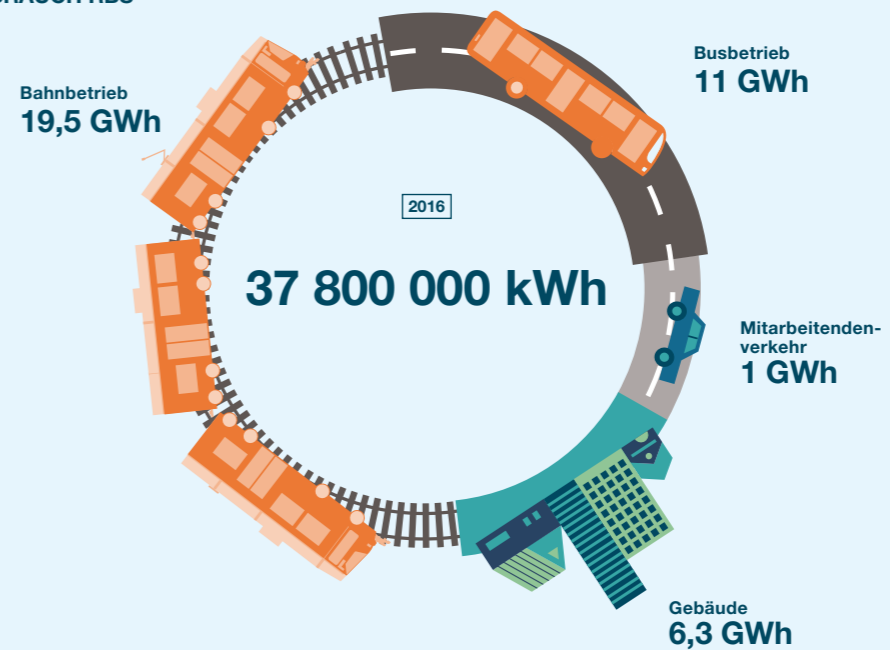
Seit 2016 ist der RBS im  
Linienbetrieb Bahn ausschliesslich mit erneuerbaren  
Energien unterwegs.

2017

100%

Erneuerbare  
Energien

### GESAMTENERGIE- VERBRAUCH RBS





# Strategie und Organisation

## Die Vision des RBS

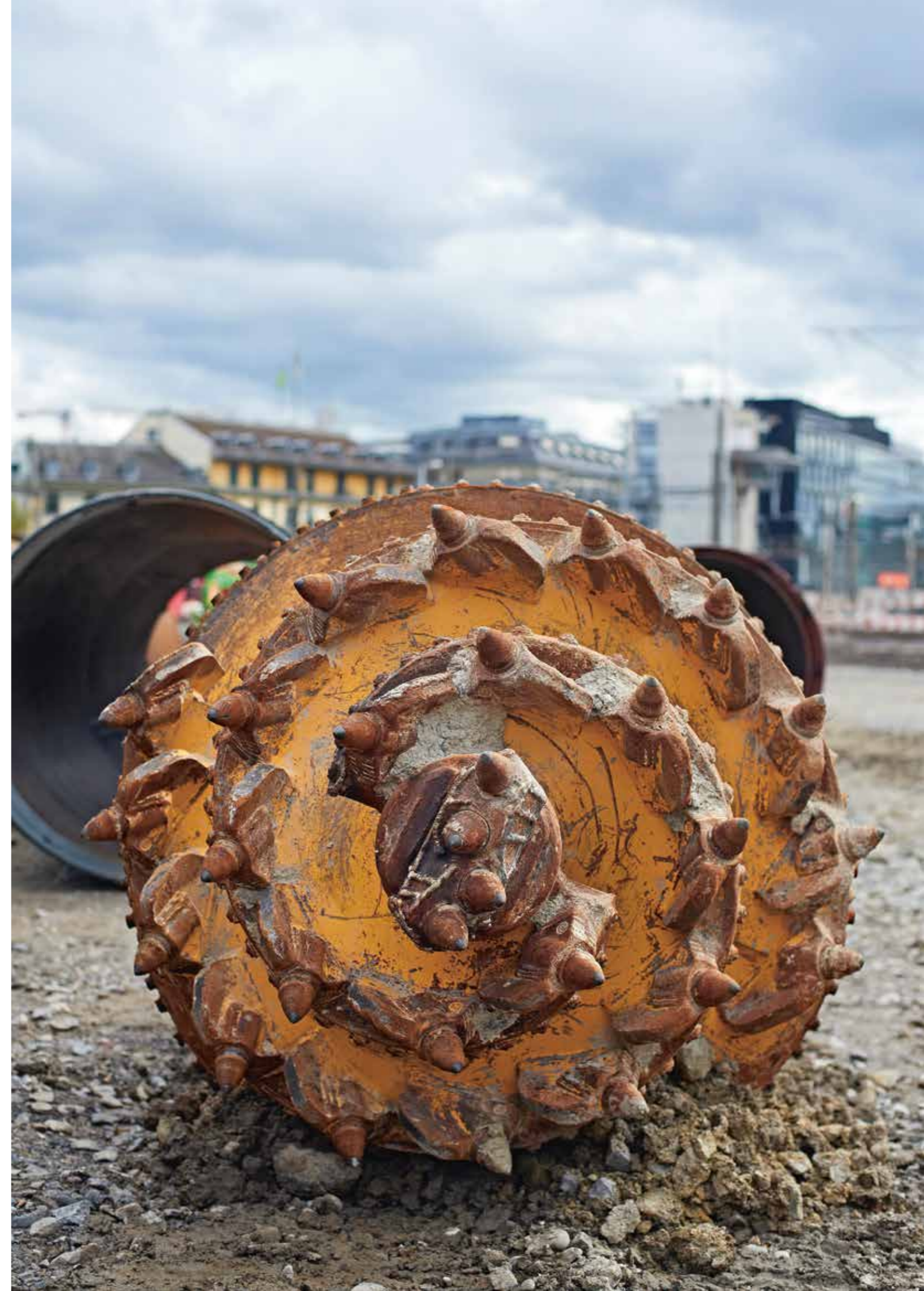
- Maximale Energieeffizienz
- CO<sub>2</sub>-Neutralität
- Hundert Prozent erneuerbare Energie (Strom)
- Unfallfreiheit (Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle Mitarbeitende, Bus- und Bahnbetriebsunfälle mit Personenschaden)
- Maximale Eigenwirtschaftlichkeit

## Die strategischen Handlungsfelder

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

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

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





## Aktivitäten und Leistungen

### Asbest-Fonds

Der RBS hat die 2017 gegründete Stiftung «Entschädigungsfonds für Asbestopfer» mit einem finanziellen Beitrag unterstützt. Ziel der Stiftung ist, Asbestopfern und Angehörigen schnell, fair und unbürokratisch zu helfen. Der RBS folgt mit dieser Einzahlung der Empfehlung des Verbandes öffentlicher Verkehr; die Bahnbranche engagiert sich beim Aufbau und bei der Finanzierung der Stiftung.

### Ökologisches Handeln

#### Viele Massnahmen beim Busbetrieb

Der Busbetrieb hat 2017 einen grossen Beitrag an die Nachhaltigkeitsziele geleistet. Mit dem Entscheid, alle Busse mit einem Chauffeur-Informationssystem auszurüsten, sollen der Dieselverbrauch weiter gesenkt und die Fahrweise verflüssigt werden. Zudem konnten alle alten Busse durch neue Gelenkbusse ersetzt werden, ausgestattet mit Motoren nach der Euro-6-Norm. Für Dienstfahrten im Raum Arch wird ein Elektroauto eingesetzt. Damit konnten gut 10000 Kilometer elektrisch statt mit fossilen Brennstoffen zurückgelegt werden. In der Garage Worblaufen hat der RBS einen dieselbetriebenen Hochdruckreiniger mit Warmwasser durch einen elektrischen Hochdruckreiniger ersetzt. Der Strom dazu stammt von der Photovoltaik-Anlage der Busgarage. Damit lassen sich jährlich achthundert Liter Diesel einsparen.

#### Energieeffizienz: kantonale Zielvereinbarung

Mit dem Abschluss der Zielvereinbarung mit dem Kanton Bern (KZV) zur Verbesserung der Energieeffizienz begann die Planung von Massnahmen. Der RBS hat die acht grössten Liegenschaften in die KZV integriert und die umzusetzenden Massnahmen für 2017 und 2018 definiert, damit der vorgegebene Zielpfad erreicht werden kann. Die Zielvereinbarung sieht vor, bis 2023 die Energieeffizienz zum Basisjahr 2013 um 12,7 Prozent zu verbessern.

#### Effizientere Beleuchtung für die «Secondas»

Die elf Züge der Seconda-Flotte wurden neu mit LCC-Leuchten (Laser Crystal Ceramics) ausgestattet. Mit diesem Ersatz der LED-Leuchten kann der RBS pro Jahr über 70 000 Kilowattstunden oder über fünfzig Prozent der bisherigen Energie sparen, ohne dass die Fahrgäste eine Einbusse bei der Beleuchtung in Kauf nehmen müssen.

### Wirtschaftliches Handeln

#### Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten

In den kommenden Jahren kann der RBS grosse Summen in neue und zusätzliche Bahnanlagen sowie in die Beschaffung von vierzehn modernen Vorortszügen einsetzen. Kapazitätsengpässe können damit behoben und der Komfort erhöht werden. Gleichzeitig ist absehbar, dass auch die Fremdfinanzierung der Unternehmung stark zunehmen wird. Die langfristigen Verbindlichkeiten betragen über 400 Millionen Franken und damit das Vierfache des Jahresumsatzes. Dieser Wert wird mit Baufortschritt insbesondere im Grossprojekt Bahnhof Bern substantiell ansteigen. Mit über 300 Millionen Franken wurde allerdings ein wesentlicher Anteil des Fremdkapitals in Form nicht verzinslicher, bedingt rückzahlbarer Darlehen gewährt.

#### Hohe Eigenwirtschaftlichkeit

Der Kostendeckungsgrad hat sich erfreulich entwickelt. Bei der Bahn decken die Verkehrseinnahmen und Nebenerträge 76 Prozent der Betriebskosten, inklusive Trassenbenutzungsentgelt. Beim Bus liegt der Wert über alle 22 Linien bei 45 Prozent. Um diese Werte weiter zu verbessern, braucht es produktive Fahrpläne mit wenig Leerfahrten und kurzen Standzeiten. Deshalb setzt sich der RBS dafür ein, dass Busse auf den Strassen möglichst nicht im Stau stehen und dass Bahn- und Busdepots gut zum Liniennetz liegen. Dank den jeweils sechzig Meter langen Triebzügen können Züge als kurze einteilige oder (für RBS-Verhältnisse) lange zweiteilige Zugkompositionen eingesetzt werden. Unnötige Überkapazitäten zur Nebenverkehrszeit lassen sich damit vermindern. Dank den aktuellen und bevorstehenden Ausbauten können im Horizont 2025 zwischen Bern und Solothurn sogar dreiteilige Züge verkehren. Das Platzangebot kann damit noch besser an die Zahl der Fahrgäste angepasst werden.

Baustelle Eilgut: Erstellung einer Schutzwand bei den SBB-Gleisen. Die Arbeiten zum neuen RBS-Bahnhof finden unter laufendem Bahnbetrieb statt. Die spätere Baugrube wird mit einem riesigen Deckel aus Beton verschlossen, sodass die darüberliegenden Gleise während der Bauzeit weiter genutzt werden können.





## Soziales Handeln und Partizipation

### Erfolgreiche Massnahmen zur Lärmbekämpfung bei der Bahn

Das Kurvenkreischen ist insbesondere bei den Tram- und Schmalspurbahnen ein Thema, da diese oft in dichtbesiedelten Gebieten auf Strecken mit engen Kurven verkehren. Der RBS suchte seit Jahren intensiv nach Lösungen für dieses Problem. Neben dem Einbau von Radschallabsorbern hat er das Aufsprühen von Konditioniermittel direkt auf den Schienenkopf während der Fahrt untersucht und getestet. Gestützt auf diese Untersuchungen rüstete der RBS im Jahr 2010 die gesamte Tramflotte auf einen neuen Radtyp um. Zudem baute er ab 2013 bei der gesamten NEX-Flotte sowie in fünf Fahrzeugen der Kategorie Mandarinli Anlagen für die Schienenkopfkonditionierung ein. Diese Nachrüstungen konnten 2017 erfolgreich abgeschlossen und damit das Kurvenkreischen erheblich reduziert werden. Für die Seconda-Flotte sind keine Massnahmen notwendig.

### Erweiterter Gesundheitszirkel

Nach dem erfolgreichen Start des Gesundheitszirkels beim Busbetrieb wurde dieser Ende 2016 auf die gesamte Abteilung Produktion mit über 140 Mitarbeitenden ausgedehnt. 2017 haben sich die Mitarbeitenden insgesamt 90 Gesundheitsziele gesetzt, 54 davon wurden erreicht. Zwanzig Personen profitierten von Kostenbeiträgen des RBS an Fitnessabos oder andere Gesundheitsmassnahmen. Mit dem erweiterten Gesundheitszirkel haben das Gesundheitsbewusstsein der Mitarbeitenden und die entsprechende Sensibilisierung im Vergleich zu früher zugenommen.



Am westlichen Ende des Bahnhofs bei der Welle (Laupenstrasse gleisseitig) entsteht der Schacht für den Bau des eigentlichen Tiefbahnhofs beziehungsweise der beiden dafür notwendigen Kavernen. Im Bild: Erstellung einer Spundwand zur Baugrubensicherung.



## Engagement und Ausblick

Der RBS arbeitet in diversen Organisationen mit; das Engagement reicht vom schlichten Bezahlen des Mitgliederbeitrages bis hin zur umfangreichen Mitarbeit in verschiedenen Gremien. Die Mitgliedschaften können folgendermassen unterschieden werden: in branchen- und berufsspezifische Organisationen wie etwa den Verband öffentlicher Verkehr, RAILplus, die Interessengemeinschaft der schweizerischen Meterspurbahnen oder der Vereinigung konzessionierter bernischer Bus-Unternehmungen; hier engagiert sich der RBS für die Weiterentwicklung der Branche und für das Schaffen von Synergien. Andererseits ist der RBS in zahlreichen Organisationen aktiv, welche einem gesamtgesellschaftlichen Zweck dienen. Der RBS beteiligte sich 2017 zum sechsten Mal an der Aktion «Bike to work». Wie 2016 haben vierzig Mitarbeitende mitgemacht, aufgeteilt in elf Teams. Diese haben insgesamt rund 8600 Kilometer zurückgelegt.

Zudem hat der RBS die Beschaffung von E-Bikes beschlossen, damit die Mitarbeitenden zukünftig gewisse Wege an Sitzungen, zu Baustellen und dergleichen mit E-Bikes zurücklegen können.

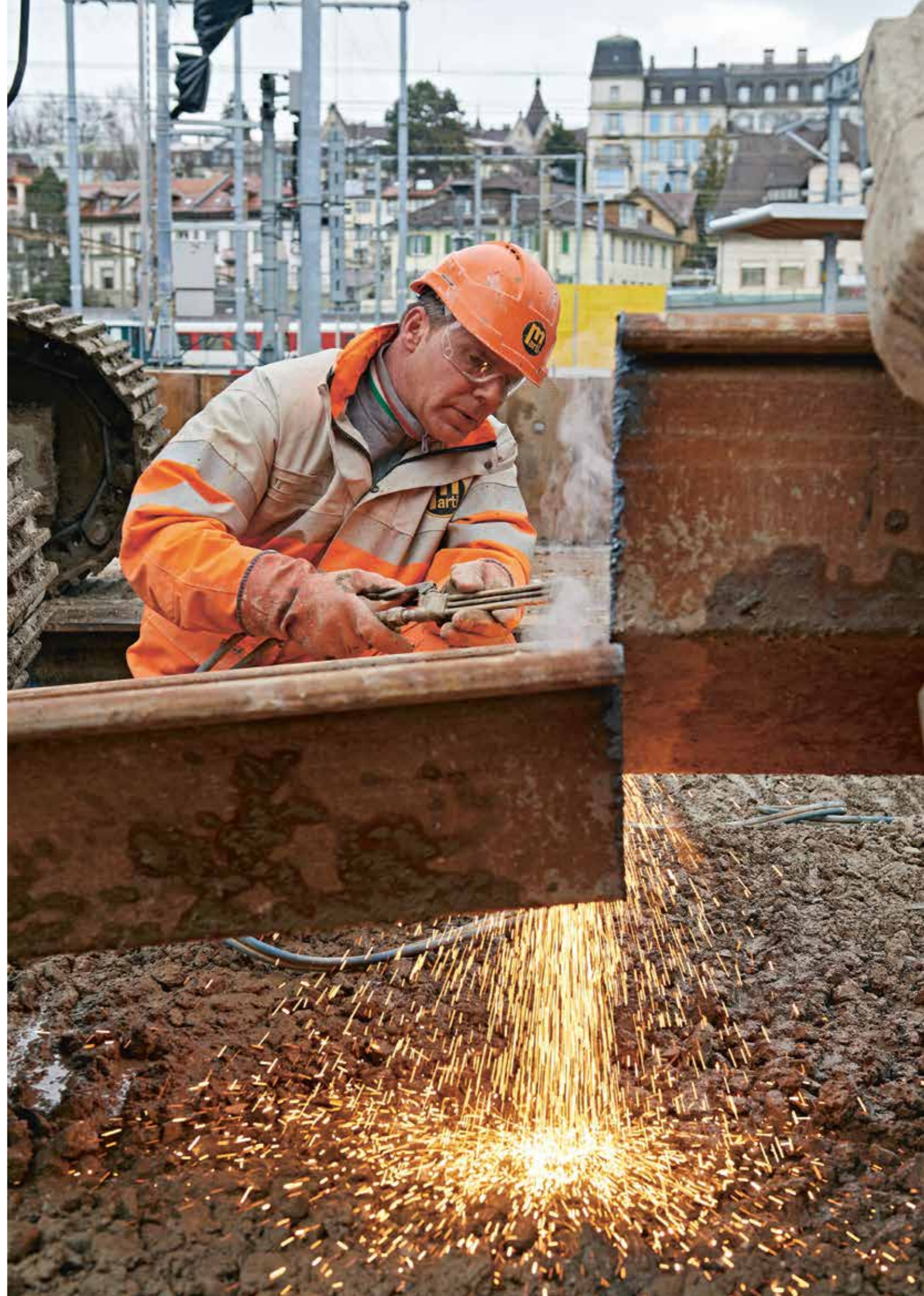
### Elektrobus

Um das Zwei-Grad-Ziel der internationalen Gemeinschaft einzuhalten (die globale Erwärmung soll auf weniger als zwei Grad Celsius gegenüber dem Niveau vor Beginn der Industrialisierung begrenzt werden), muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoss massiv gesenkt werden. Der RBS will mit seiner Vision der CO<sub>2</sub>-Neutralität seinen Beitrag leisten. Er ist überzeugt, dass sich die Elektromobilität im Bereich der Busse mittelfristig durchsetzen wird. Deshalb sollen die verschiedenen Konzepte (Ladestrategie, Fahrzeuge, Infrastruktur) in Zusammenhang mit dem Busliniennetz analysiert werden. Bei der Planung der neuen Busgarage werden die Bedürfnisse für die Wartung von Elektrobusen bereits konkret eingeplant.

### Steigerung der Energieeffizienz bei der NEXT-Flotte

Züge verbrauchen nicht nur zum Fahren Energie, sondern auch, wenn sie abgestellt sind. Eine beträchtliche Menge Energie benötigen beispielsweise Nebenverbraucher wie Heizung, Lüftung oder Klima. 2017 hat der RBS, in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr, den SBB und der Südostbahn, mögliche Massnahmen zur Energieeffizienz bei den abgestellten Zügen geprüft. Die am einfachsten nachzurüstenden und wirkungsvollsten Massnahmen sind das zeitliche Ausdehnen des Schlumberbetriebs sowie das konsequente Ausschalten nicht benötigter Systeme im Schlumberbetrieb. Mittels Messungen konnte ein Einsparpotential ermittelt werden, welches ungefähr dem jährlichen Stromverbrauch von dreissig Haushalten entspricht. Die konkrete Umsetzung der Mass-

nahmen erfolgt 2018. Die Erkenntnisse sind auch in die Entwicklung der neuen Züge eingeflossen, welche ab Mitte 2018 ausgeliefert werden.



Schneiden der Spundwand im Gleisfeld bei der Laupenstrasse.



# Finanzbericht



# Lagebericht

## Geschäftsverlauf

Das Rechnungsergebnis hat sich trotz der Einzahlung von 1,8 Millionen Franken in das Vorsorgewerk der Sammelstiftung Symova und der ausserordentlichen Wertberichtigung von 0,5 Millionen Franken auf dem nicht betriebsnotwendigen Teil der Liegenschaft Hubelgutstrasse auf 1,2 Millionen Franken verbessert. Die Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 2,4 Millionen Franken gestiegen. Zur Zunahme der Verkehrserträge um 1,6 Millionen Franken haben hauptsächlich die Tarifierhöhung von rund 3 Prozent und die Mehrverkäufe bei den Generalabonnements geführt. Die Mehrabgeltung wurde von den Bestellern für höhere Abschreibungen und den Betrieb neuer, technisch anspruchsvoller Systeme (wie z.B. Leittechnik) gewährt. Für das Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS konnten zusätzliche Ingenieure angestellt werden. Zusammen mit der intensiven Bautätigkeit auf dem ganzen RBS-Netz führte dies zu einer erneuten Zunahme der Eigenleistungen. Der etwas höhere Personalbestand, die Lohnmassnahmen per 2017 und die Einzahlung zugunsten der Pensionskasse führten zu einer Personalkostensteigerung von rund 1 Millionen Franken. Auch der Energieeinkauf ist 2017 weniger vorteilhaft ausgefallen als im Vorjahr, dadurch sind höhere Kosten von 0,3 Millionen Franken entstanden. Die Kostenreduktion bei den anderen betrieblichen Aufwendungen ist dem Bereich Rollmaterial zu verdanken, es wurden keine Revisionen und keine ausserordentlichen Sanierungsmassnahmen vorgenommen; zudem waren wir mit weniger Fahrzeugstörungen als im Vorjahr konfrontiert. Diverse Investitionsvorhaben oder Teile davon mussten als nicht aktivierbare Investitionskosten der Erfolgsrechnung belastet werden, weil sie nicht aktivierungswürdig waren. Die Abschreibungen enthalten die oben erwähnte ausserordentliche Wertberichtigung, die wegen Leerstand in der Liegenschaft Hubelgutstrasse Worblaufen vorgenommen werden musste. Zudem wurden verschiedene Investitionsprojekte abgeschlossen, aktiviert und erstmals abgeschrieben. Die flüssigen Mittel haben gegenüber dem Vorjahr wiederum stark abgenommen, weil ein Darlehen über 5 Millionen Franken aus Eigenmitteln zurückbezahlt wurde. Die übrigen kurzfristigen Forderungen enthalten die letzte Darlehenszahlung 2017 des Bundes über 5 Millionen Franken (im Vorjahr 9 Millionen Franken) und 2 millionen Franken Mehrwertsteuer-Rückforderung. Die Zunahme bei den Vorräten ist auf eine Überführung gewisser Ersatzteile vom Anlageins Umlaufvermögen zurückzuführen. Diese Neuordnung wurde im Rahmen der Einführung der neuen Unternehmenssoftware S/4HANA vorgenommen. Die Nettowerte der Sachanlagen sind aufgrund der regen Investitionstätigkeit (davon eine weitere Anzahl

lung von 30 Millionen Franken für neues Rollmaterial) gestiegen.

Für die zweite Anzahlung für das neue Rollmaterial wurden zwei zinsgünstige Darlehen über je 15 Millionen Franken mit Laufzeiten von 10 beziehungsweise 12 Jahren aufgenommen. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand umfassen bedingt rückzahlbare Darlehen für Infrastrukturprojekte, die gegenüber dem Vorjahr um rund 48 Millionen Franken zugenommen haben, und (unverzinsliche) rückzahlbare Darlehen, die mit 5 Millionen Franken amortisiert wurden. Die gesetzlichen Gewinnreserven sind um 2 Millionen Franken höher als im Vorjahr, während die freiwilligen Gewinnreserven (nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften) um 1 Millionen Franken sanken. Als Folge der gestiegenen Bilanzsumme beträgt der Eigenkapitalanteil nur noch 13,3 Prozent; das sind 1,4 Prozent weniger als im Vorjahr.

## Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Der Personalbestand stieg im Jahresdurchschnitt auf 425 Vollzeitstellen, das sind drei Vollzeitstellen mehr als im Vorjahr.

## Durchführung einer Risikobeurteilung

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

Fundamentarbeiten für die Plattform über dem SBB-Gleisfeld. Auf dieser Plattform wird dereinst die Logistik für den Bau der Kavernen abgewickelt. Die Nähe der Bauarbeiten zu den angrenzenden Gebäuden stellt für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung dar.





## Bestell- und Auftragslage

Die Offerten für die Fahrplanjahre 2018/19 wurden mit den Bestellern (Bundesamt für Verkehr, Kantone Bern und Solothurn) im Sommer 2017 definitiv ausgehandelt. Die Angebotsvereinbarungen werden im ersten Quartal 2018 unterzeichnet. Die Abgeltungen wurden den Vorgaben entsprechend reduziert, allerdings akzeptierten die Besteller die ausgewiesenen Investitionsfolgekosten insbesondere für das neue Rollmaterial, was ab 2019 zu einer Abgeltungserhöhung führt.

Die Leistungsvereinbarung für die Infrastruktur 2017–2020 über 152,5 Millionen Franken wurde Ende 2016 vom BAV und RBS unterzeichnet. Zusätzlich stehen für das Projekt Ausbau Bahnhof Bern in dieser Periode über 230 Millionen Franken zur Verfügung. Für sogenannte Infrastruktur-Ausbauten im Rahmen des Ausbauschnittes AS2025 wurde Ende 2017 / Anfang 2018 eine dritte Umsetzungsvereinbarung abgeschlossen. Sie betrifft die Projektierung des Bahnhofs Solothurn RBS. Im Jahr 2017 hat der RBS rund 66 Millionen Franken unter diesen Titeln investiert.

## Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

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

## Aussergewöhnliche Ereignisse

2017 sind keine aussergewöhnlichen Ereignisse zu verzeichnen.

## Zukunftsaussichten

Der RBS beurteilt seine Zukunftsaussichten positiv. Die Nachfrage sowohl im Bahn- als auch im Busbereich steigt kontinuierlich. Die Bauarbeiten der Grossbaustelle Doppelspur Zollikofen – Moosseedorf laufen sowohl terminlich wie auch finanziell zufriedenstellend.

Das Projektteam für die Grossbaustelle Ausbau Bahnhof Bern RBS konnte rekrutiert werden, Anfang April 2018 ist es komplett. Die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung für das gesamte Projekt liegt mittlerweile vor, und auf allen drei Installationsplätzen konnten die Bauarbeiten in Angriff genommen werden.

Auf den 1. Januar 2018 hat der RBS eine neue Unternehmenssoftware S/4HANA eingeführt. Sie wird die Verantwortlichen bei der Kostenplanung und -überwachung unterstützen und gestaltet die Betriebsabläufe transparenter.

Ein Bentonit-Silo und der Arm eines Seilbaggers beim Gleisfeld Laupenstrasse. Der gewaltige Bagger dient dazu, Schlitzwände für den Zugangsschacht zu erstellen.





## Erfolgsrechnung

Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	Erläuterung	2017	2016
Verkehrsertrag		44 717	43 115
Abgeltung	(1)	42 351	41 238
Leistungen für Dritte	(2)	9 160	9 282
Andere betriebliche Erträge	(3)	7 941	8 299
Eigenleistungen		4 906	4 307
<b>Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen</b>		<b>109 075</b>	<b>106 241</b>
<b>Betriebsaufwand in TCHF</b>			
Materialaufwand		2 433	2 337
Personalaufwand	(4) (5)	48 333	47 290
Betriebsleistungen Dritter		4 499	4 394
Energie		4 711	4 398
Andere betriebliche Aufwendungen	(6)	15 371	15 712
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(7)	2 084	1 883
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(8)	27 730	26 884
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>105 161</b>	<b>102 898</b>
<b>Ergebnis in TCHF</b>			
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>3 914</b>	<b>3 343</b>
Finanzaufwand	(9)	2 284	2 272
Finanzertrag	(10)	51	54
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-2 233</b>	<b>-2 218</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>1 682</b>	<b>1 125</b>
<b>Gewinn vor Ertragssteuern</b>		<b>1 682</b>	<b>1 125</b>
<b>Direkte Steuern/ Ertragssteuern (bzw. Rückerstattung)</b>		<b>5</b>	<b>70</b>
<b>Jahresgewinn</b>		<b>1 677</b>	<b>1 054</b>

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 48 und folgende.

## Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2017	31.12.2016
Flüssige Mittel	(11)	17 444	21 664
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(12)	9 890	11 385
Übrige kurzfristige Forderungen	(13)	8 555	9 021
Vorräte	(14)	5 056	3 858
Aktive Rechnungsabgrenzungen		2 697	596
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>43 642</b>	<b>46 524</b>
Finanzanlagen	(15)	3 588	3 168
Sachanlagen	(16) (17) (25)	563 464	491 998
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>567 052</b>	<b>495 166</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>610 693</b>	<b>541 690</b>
<b>Passiven in TCHF</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		13 598	15 512
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(18)	0	5 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(19)	4 558	4 594
Passive Rechnungsabgrenzungen	(20)	13 393	11 949
Kurzfristige Rückstellungen	(21)	2 896	3 119
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>34 444</b>	<b>40 174</b>
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(22)	150 000	120 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	343 871	300 735
Langfristige Rückstellungen	(21)	955	1 035
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>494 826</b>	<b>421 770</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>529 271</b>	<b>461 945</b>
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(24)	43 991	41 923
Freiwillige Gewinnreserven		9 880	10 893
Eigene Aktien		-13	-13
Bilanzgewinn		1 677	1 054
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>81 422</b>	<b>79 745</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>610 693</b>	<b>541 690</b>

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 48 und folgende.



## Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2017	2016
Jahresgewinn	1 677	1 054
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	27 730	26 884
Veränderungen Rückstellungen	-303	-393
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-223	-2
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen <sup>1</sup>	2 385	1 883
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	-81	0
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 098	-2 098
<b>Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>29 088</b>	<b>27 329</b>
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 496	-883
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen <sup>2</sup>	466	13
Veränderung Vorräte	-81	164
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	-2 101	8
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1 914	5 211
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	5 037	-188
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	1 444	87
<b>Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>33 433</b>	<b>31 741</b>

### Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF

Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-104 036	-68 120
Beiträge Dritter für Sachanlagen	1 260	312
Veräusserung von Sachanlagen	308	2
Investitionen in Finanzanlagen	-420	0
Veräusserung von Finanzanlagen	0	0
Teilrückzahlung Finanzanlagen	0	2 080
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-102 887</b>	<b>-65 726</b>

### Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF

Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen <sup>1</sup>	42 678	13 030
Aufnahme verzinsliches Darlehen	30 000	15 000
Amortisation verzinsliches Darlehen	-5 000	0
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 444	-2 444
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>65 233</b>	<b>25 586</b>
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>-4 220</b>	<b>-8 398</b>

### Nachweis Fonds in TCHF

Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	21 664	30 062
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	17 444	21 664
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>-4 220</b>	<b>-8 398</b>

<sup>1</sup> Inklusive TCHF 301 Unterhaltsaufwand; Korrektur gemäss Weisung BAV

<sup>2</sup> Die sonstigen kurzfristigen Forderungen enthalten nicht liquiditätswirksame Positionen von TCHF 5 000 (2017) bzw. TCHF 9 000 (2016)

## Eigenkapitalnachweis

### Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche <sup>1</sup> Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien <sup>2</sup>	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
<b>Eigenkapital per 1. 1. 16</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>41 923</b>	<b>10 893</b>	<b>-13</b>	<b>78 691</b>	<b>10 967</b>
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-
Jahresgewinn 2016	0	0	2 068	-1 014	0	1 054	768
<b>Eigenkapital per 31. 12. 16</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>43 991</b>	<b>9 879</b>	<b>-13</b>	<b>79 744</b>	<b>11 735</b>
Jahresgewinn 2017	0	0	3 628	-1 951	0	1 677	3 628
<b>Eigenkapital per 31. 12. 17</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>47 619</b>	<b>7 928</b>	<b>-13</b>	<b>81 422</b>	<b>15 363</b>

<sup>1</sup> Siehe auch Seite 55, Ziffer 24.

<sup>2</sup> Siehe auch Seite 58.

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

31. 12. 2017: 47 491

31. 12. 2016: 45 423

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

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.-

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.-

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.-



# Anhang zur Jahresrechnung

## Grundsätze zur Rechnungslegung

### Allgemeines

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

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

### Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

### Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 53 ersichtlich (Finanzanlagen).

### Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

### Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

Die Werthaltigkeit von Aktiven wird auf den Bilanzstichtag überprüft. Liegen Anzeichen einer nachhaltigen Wertbeeinträchtigung vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Wertes durchgeführt. Übersteigt der Buchwert den Nutzwert oder den Nettoveräusserungswert, wird eine zusätzliche Abschreibung zulasten der Erfolgsrechnung vorgenommen.

## Bewertungsgrundsätze

### Allgemeines

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

### Flüssige Mittel

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

### Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

### Forderungen

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

### Vorräte und angefangene Arbeiten

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

### Aktive Rechnungsabgrenzung

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

### Finanzanlagen

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

## Sachanlagen

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

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

### Immaterielle Anlagen

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

### Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

### Passive Rechnungsabgrenzungen

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

### Langfristige Verbindlichkeiten

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

### Steuern

Mit der Bahnreform 2 und der damit verbundenen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr RÖVE wurden unter anderem auch die steuerlichen Normen angepasst. Aus steuerlicher Sicht steht im Zentrum, wie die Steuerbefreiungen von konzessionierten Verkehrsunternehmen geregelt werden. Im Rahmen der Revision wurden bestehende Normen zur Steuerbefreiung gestrichen und durch neue Regeln ersetzt. Die neuen Gesetzesartikel traten per 1. Januar 2010 in Kraft. Die Steuerbehörden haben die Gesetzes-

artikel mit zwei Kreisschreiben präzisiert. Daraus ist ersichtlich, dass Nebengeschäfte und Liegenschaften ohne notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit steuerpflichtig sind.

### Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

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

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



## Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Abgeltung in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus	24 680	24 748
Infrastruktur Bahn <sup>1</sup>	17 671	16 490
<b>Total Abgeltung</b>	<b>42 351</b>	<b>41 238</b>

<sup>1</sup> Nicht aktivierbare Investitionskosten, insbesondere Anteil an Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS.

2 Leistungen für Dritte in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Leistungen für BSU	926	886
Leistungen für Dritte	8 235	8 396
<b>Total Leistungen für Dritte</b>	<b>9 160</b>	<b>9 282</b>

3 Andere betriebliche Erträge in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Pacht und Mieten	3 743	3 514
Trassenerlös aus Netzzugang	1 050	1 070
Vergütungen und Versicherungsleistungen	130	218
Gewinne aus Anlagenabgängen	223	2
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren <sup>1</sup>	2 795	3 495
<b>Total andere betriebliche Erträge</b>	<b>7 941</b>	<b>8 299</b>

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

4 Personalaufwand in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Gehälter und Löhne	34 903	34 705
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 844	4 682
Personalversicherungen	7 591	7 435
Sonderzahlung zugunsten des Vorsorgewerks RBS	1 800	1 300
Leistungen der Personalversicherungen	-1 134	-1 018
Personalmiete	330	186
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>48 333</b>	<b>47 290</b>

### 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. Bis zu einem Deckungsgrad von 113,2 Prozent werden Wertschwankungsreserven gebildet. Der Deckungsgrad beträgt 114,5 Prozent gemäss provisorischem Abschluss.

	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2016	2017 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>
<b>Sammelstiftung Symova</b>	<b>298</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 825</b>	<b>5 625</b>

<sup>1</sup> Inklusive Sonderzahlung (siehe Ziffer 4).

### 6 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	31.12.2017	31.12.2016
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 855	1 787
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 101	3 241
Allgemeiner Aufwand <sup>1</sup>	1 913	1 665
Versicherungen und Schadenersatz	666	551
Marketing	413	635
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	246	255
Pacht und Miete	525	452
Unterhalt und Kleinanschaffungen <sup>2</sup>	6 651	7 126
<b>Total andere betriebliche Aufwendungen</b>	<b>15 371</b>	<b>15 712</b>

<sup>1</sup> Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

<sup>2</sup> 2016/Rollmaterial-Unterhalt: Sanierung Stromrichter, generell höhere Instandhaltungskosten.

### 7 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF

	31.12.2017	31.12.2016
NAI Sparte Infrastruktur	1 324	1 588
NAI übrige Sparten <sup>1</sup>	761	295
<b>Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen</b>	<b>2 084</b>	<b>1 883</b>

<sup>1</sup> Machbarkeitsuntersuchungen, Projektabklärungen usw. für Projekt Depot Bätterkinden, verschiedene Projekte nur teilweise werthaltig und somit nur teilweise aktivierbar.

### 8 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF

	31.12.2017	31.12.2016
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	9 671	9 519
Abschreibungen übrige Sparten <sup>1</sup>	18 059	17 365
<b>Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens</b>	<b>27 730</b>	<b>26 884</b>

<sup>1</sup> Ausserordentliche Wertberichtigung (TCHF 500) der Liegenschaft Hubelgutstrasse in Worblaufen. Die Liegenschaft ist seit einigen Jahren nur teilvermietet und steht seit Ende 2017 ganz leer.



9 <b>Finanzaufwand in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
Zinsaufwand und Finanzierungskosten <sup>1</sup>	2 284	2 272
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>2 284</b>	<b>2 272</b>

<sup>1</sup> Zinsaufwand der Darlehen zur Finanzierung der neuen Triebzüge, Liegenschaften, Busse und Darlehen an BSU.

10 <b>Finanzertrag in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
Dividenden	2	2
Zinserträge Darlehen	49	51
Zinserträge flüssige Mittel	0	1
<b>Total Finanzertrag</b>	<b>51</b>	<b>54</b>

11 <b>Flüssige Mittel in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	400	298
Postfinance		
frei verfügbare Mittel	522	2 455
zweckgebundene Mittel <sup>1</sup>	3 035	5 798
Banken		
frei verfügbare Mittel	6 324	11 155
zweckgebundene Mittel <sup>1</sup>	7 164	1 957
<b>Total flüssige Mittel</b>	<b>17 444</b>	<b>21 664</b>

<sup>1</sup> Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

12 <b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	5 517	4 699
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen <sup>2</sup>	4 373	6 687
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>9 890</b>	<b>11 385</b>

<sup>1</sup> Rechnung 4. Quartal an BERNMOBIL.

<sup>2</sup> Kontokorrent ab 2017 mit Negativzinsbelastung ab gewisser Guthabenhöhe.

13 <b>Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	80	8
Forderungen gegenüber Mitarbeitenden	0	2
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (Darlehen <sup>1</sup> , MWST, Verrechnungssteuer)	8 474	9 010
<b>Total übrige kurzfristige Forderungen</b>	<b>8 555</b>	<b>9 021</b>

<sup>1</sup> Letzte Tranche Infrastruktur-Darlehen des Bundes über CHF 5 Mio. erst Anfang 2018 überwiesen.

14 <b>Vorräte in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
Material Schienenfahrzeuge <sup>1</sup>	10 795	7 317
Übriges Material Bahn und Bus	1 603	1 489
Wertberichtigung	-7 414	-5 016
Angefangene Arbeiten	71	69
<b>Total Vorräte</b>	<b>5 056</b>	<b>3 858</b>

<sup>1</sup> Mit der Einführung des neuen ERP-Systems S4HANA wurde ein Teil der Ersatzteile im Wert von TCHF 1053 netto vom Anlagevermögen ins Umlaufvermögen übertragen. Die Wertberichtigung Material Schienenfahrzeuge erfolgt analog den Abschreibungen des zugehörigen Rollmaterials.

15 <b>Finanzanlagen in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
Aktien nicht kotierter Unternehmen <sup>1</sup>	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU <sup>2</sup>	3 200	2 780
<b>Total Finanzanlagen</b>	<b>3 588</b>	<b>3 168</b>

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

<sup>2</sup> Darlehen gemäss vertraglicher Vereinbarung.

16 <b>Sachanlagen in TCHF</b>	31.12.2017	31.12.2016
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen Sparte Infrastruktur	426 291	434 670
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur <sup>1</sup>	108 493	53 260
À fonds perdu Beiträge an Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	-681	0
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-230 680	-238 696
<b>Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur</b>	<b>303 423</b>	<b>249 233</b>
Sachanlagen übrige Sparten	459 292	466 512
Anlagen im Bau übrige Sparten	3 234	2 704
Anzahlungen Anlagen im Bau übrige Sparten <sup>2</sup>	53 560	23 212
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparten	-256 045	-249 663
<b>Buchwert Sachanlagen übrige Sparten</b>	<b>260 041</b>	<b>242 765</b>
<b>Total Sachanlagen</b>	<b>563 464</b>	<b>491 998</b>

<sup>1</sup> Zunahme Anlagen im Bau wegen Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS sowie diverser noch nicht vollendeter Projekte im Bau oder in Beschaffung.

<sup>2</sup> Anzahlungen für neues Rollmaterial.



17 Sachanlagen in TCHF

	Grundstücke und Bauten	Fahrbahn	Antriebs-, Sicherungs-, Telekomanlagen	Fahrzeuge <sup>1</sup>	Sonstige Sachanlagen <sup>2</sup>	Anlagen im Bau <sup>3</sup>	Total
<b>Anschaffungswert 2016</b>							
Stand 1. 1. 2016	149 181	214 959	131 942	362 421	26 321	33 254	918 079
Zugänge 2016	0	0	0	133	0	67 987	68 120
Abgänge 2016	-270	-560	0	-2 324	-522	-1 883	-5 559
Umgliederungen 2016	3 950	4 680	9 070	1 200	1 152	-20 052	0
Investitionsbeiträge 2016	-151	0	0	0	0	-131	-282
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>152 709</b>	<b>219 079</b>	<b>141 012</b>	<b>361 430</b>	<b>26 951</b>	<b>79 176</b>	<b>980 357</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigung 2016</b>							
Stand 1. 1. 2016	64 431	97 067	96 104	189 119	18 400	0	465 121
Zugänge 2016	3 347	3 672	4 058	14 069	1 739	0	26 884
Abgänge 2016	-270	-560	0	-2 324	-522	0	-3 676
Umgliederungen 2016	0	0	30	0	0	0	30
Investitionsbeiträge 2016	0	0	0	0	0	0	0
<b>Stand 31. 12. 2016</b>	<b>67 507</b>	<b>100 179</b>	<b>100 191</b>	<b>200 863</b>	<b>19 617</b>	<b>0</b>	<b>488 359</b>
<b>Nettobuchwert 2016</b>							
Nettobuchwert 1. 1. 2016	84 750	117 892	35 838	173 302	7 921	33 254	452 960
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2016</b>	<b>85 202</b>	<b>118 900</b>	<b>40 821</b>	<b>160 566</b>	<b>7 334</b>	<b>79 176</b>	<b>491 998</b>
<b>Anschaffungswert 2017</b>							
Stand 1. 1. 2017	152 709	219 079	141 012	361 430	26 951	79 176	980 357
Zugänge 2017	0	0	0	281	0	103 754	104 036
Abgänge 2017	-1 351	-4 556	-11 611	-9 375	-4 127	-2 385	-33 405
Umgliederungen 2017	2 740	3 847	2 548	4 332	1 673	-15 140	0
Investitionsbeiträge 2017	0	0	0	0	0	-800	-800
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>154 098</b>	<b>218 371</b>	<b>131 949</b>	<b>356 668</b>	<b>24 497</b>	<b>164 605</b>	<b>1 050 189</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigung 2017</b>							
Stand 1. 1. 2017	67 507	100 179	100 191	200 863	19 617	0	488 359
Zugänge 2017	4 002	3 737	3 986	14 297	1 708	0	27 730
Abgänge 2017	-1 351	-4 556	-11 577	-8 332	-4 127	0	-29 943
Umgliederungen 2017	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge 2017	0	35	544	0	0	0	579
<b>Stand 31. 12. 2017</b>	<b>70 158</b>	<b>99 395</b>	<b>93 144</b>	<b>206 829</b>	<b>17 198</b>	<b>0</b>	<b>486 725</b>
<b>Nettobuchwert 2017</b>							
Nettobuchwert 1. 1. 2017	85 202	118 900	40 821	160 566	7 334	79 176	491 998
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2017</b>	<b>83 940</b>	<b>118 975</b>	<b>38 805</b>	<b>149 839</b>	<b>7 299</b>	<b>164 605</b>	<b>563 464</b>

<sup>1</sup> Nettobuchwert der Schienenfahrzeuge TCHF 136 790

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 130 49

<sup>2</sup> Enthalten sind immaterielle Anlagen (SW-Programme) für TCHF 745 bei Zugängen 2017 von TCHF 470 und Abgängen von TCHF 266.

<sup>3</sup> Die Abgänge 2017 enthalten TCHF 301 Unterhaltsaufwand.

Im Rahmen der Einführung der Unternehmenssoftware S4HANA wurde die Anlagenrechnung um nicht identifizierbare Positionen bereinigt. Diese Bereinigung war erfolgsneutral.

Die Liegenschaft Hubelgutstrasse in Worblaufen wurde um TCHF 500 a. o. wertberichtigt. Sie ist seit längerem nur teilvermietet und steht seit Ende 2017 ganz leer. Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

Sachanlagen Infrastruktur 2017 in TCHF gemäss Mindestgliederung BAV

	Bestand 1. 1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31. 12.	Bilanzwert 31. 12.
<b>Anschaffungswerte</b>							
Grundstücke	20 844	0	-80	0	0	20 764	-
Hochbau Betrieb, Zugang	12 229	0	0	200	0	12 429	-
Anlagen und Einrichtungen	3 031	0	-893	0	0	2 139	-
Kunstbauten	31 542	0	0	0	0	31 542	-
Fahrbahn	159 755	0	-4 519	3 507	0	158 743	-
Bahnstrom und Antrieb	43 916	0	-4 903	335	0	39 348	-
Sicherungsanlagen	75 309	0	-1 839	1 303	0	74 773	-
Niederspannung, Telekom	17 524	0	-4 305	810	0	14 029	-
Publikumsanlagen	52 837	0	-977	2 845	0	54 705	-
Fahrzeuge für Unterhalt	12 439	0	-300	215	0	12 353	-
Mobilien	3 864	0	-485	718	0	4 097	-
Benützung Kostenmiete	1 380	0	-10	0	0	1 370	-
Total Sachanlagen	434 670	0	-18 311	9 933	0	426 291	-
Anlagen im Bau <sup>1</sup>	53 260	66 909	-1 624	-9 933	-800	107 812	-
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>487 929</b>	<b>66 909</b>	<b>-19 935</b>	<b>0</b>	<b>-800</b>	<b>534 104</b>	<b>-</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>							
Grundstücke	7 114	79	-80	0	0	7 113	13 651
Hochbau Betrieb, Zugang	6 195	303		0	0	6 498	5 931
Anlagen und Einrichtungen	2 870	16	-893	0	0	1 993	146
Kunstbauten	18 754	271		0	0	19 025	12 517
Fahrbahn	72 095	2 997	-4 519	0	0	70 573	88 170
Bahnstrom und Antrieb	30 877	1 220	-4 903	0	0	27 194	12 154
Sicherungsanlagen	53 731	2 053	-1 805	0	544	54 523	20 250
Niederspannung, Telekom	12 780	565	-4 305	0	0	9 040	4 989
Publikumsanlagen	23 324	1 379	-977	0	35	23 761	30 944
Fahrzeuge für Unterhalt	7 836	463	-289	0	0	8 010	4 343
Mobilien	2 680	278	-485	0	0	2 472	1 625
Benützung Kostenmiete	441	47	-10	0	0	478	892
Total Wertberichtigung	238 696	9 671	-18 266	0	579	230 680	195 612
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	107 812
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>238 696</b>	<b>9 671</b>	<b>-18 266</b>	<b>0</b>	<b>579</b>	<b>230 680</b>	<b>303 424</b>

<sup>1</sup> Die Abgänge enthalten TCHF 301 Unterhaltsaufwand.



18 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Darlehen Postfinance bis 31.7. 2017	0	5000
<b>Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>0</b>	<b>5000</b>

19 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand		
Anteil Bund	2098	2098
Anteil Kanton Bern	2039	2039
Anteil Kanton Solothurn	405	405
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	6	0
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	10	52
<b>Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>4558</b>	<b>4594</b>

20 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	10 158	9949
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	1 067	1 088
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	2 168	912
<b>Total passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>13 393</b>	<b>11 949</b>

21 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte <sup>2</sup>			Personalgut-haben <sup>3</sup>	Total
	Übrige <sup>1</sup>	Pensionierte <sup>2</sup>			
<b>Buchwert am 1.1.2016</b>	<b>205</b>	<b>778</b>	<b>3563</b>	<b>4547</b>	
Bildung	0	0	0	0	
Verwendung	132	98	162	392	
<b>Buchwert am 31.12.2016 / 1.1.2017</b>	<b>73</b>	<b>680</b>	<b>3401</b>	<b>4154</b>	
davon kurzfristig	73	112	2934	3119	
davon langfristig	0	568	467	1035	
Bildung	0	0	15	15	
Verwendung	73	65	180	318	
<b>Buchwert am 31.12.2017</b>	<b>0</b>	<b>615</b>	<b>3236</b>	<b>3851</b>	
davon kurzfristig	0	95	2801	2896	
davon langfristig	0	520	435	955	

<sup>1</sup> Das Dieseltermingeschäft ist Ende 2017 ausgelaufen.

<sup>2</sup> Die notwendige Höhe der Rückstellung wird jährlich durch einen Versicherungsexperten berechnet.

<sup>3</sup> Rückstellungen für nicht bezogene Ferien, Ruhetage, Überzeiten und Dienstaltersgeschenke.

22 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Fälligkeiten innerhalb von einem bis fünf Jahren	45 000	45 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	105 000	75 000
<b>Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>150 000</b>	<b>120 000</b>

Siehe auch Seite 58.

23 Übrige langfristige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Bedingt rückzahlbar		
Anteil Bund <sup>1</sup>	179 228	138 200
Anteil Kanton Bern <sup>1</sup>	115 918	109 268
Anteil Kanton Solothurn <sup>1</sup>	18 704	18 704
Rückzahlbar		
Anteil Bund <sup>2</sup>	13 926	16 023
Anteil Kanton Bern <sup>2</sup>	13 124	15 163
Anteil Kanton Solothurn <sup>2</sup>	2 971	3 377
<b>Total übrige langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>343 871</b>	<b>300 735</b>

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

<sup>2</sup> Rückzahlung der vorwiegend für Rollmaterial gewährten Darlehen der öffentlichen Hand über vorgesehene Nutzungsdauer; kurzfristiger Anteil unter Finanzverbindlichkeiten, Ziffer 19.

Nahestehende Personen, wesentliche Transaktionen in TCHF <sup>1</sup>	2017	2016
Abgeltungen Kanton Bern		
Abgeltung Regionaler Personen- und Ortsverkehr	13 841	14 956
<b>Total Abgeltungen Kanton Bern</b>	<b>13 841</b>	<b>14 956</b>
Investitionsbeiträge Kanton Bern		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	6 650	0
À fonds perdu Beiträge an Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	350	0
À fonds perdu Beiträge an Bahnübergänge	95	30
<b>Total Investitionsbeiträge Kanton Bern</b>	<b>7 095</b>	<b>30</b>
Abgeltungen Bund		
Abgeltung Infrastruktur	17 671	16 490
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	9 317	9 532
<b>Total Abgeltungen Bund</b>	<b>26 988</b>	<b>26 022</b>
Investitionsbeiträge Bund		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Infrastruktur-Investitionen	41 028	22 030
À fonds perdu Beiträge für nicht aktivierbare Investitionsanteile	331	0

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

24 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	-4 388	-4 566
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	15 357	14 089
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	2 066	1 444
Abschreibungsreserve	21 903	21 903
Reserve aus Restatement	9 053	9 053
<b>Total gesetzliche Gewinnreserven<sup>1</sup></b>	<b>43 991</b>	<b>41 923</b>

<sup>1</sup> Vor Zusecheidung Jahresergebnis 2017.



25 **Investitionsrechnung Infrastruktur 2017 in TCHF** gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

**Kosten (Leistungen) vom 1.1.–31.12.2017**

	Anlagen in Bau 1.1.2017	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrech- nung	Anlagenrech- nung	Anlagen in Bau 31.12.2017
Grundstücke	0	0	0	0	0	0	0
Hochbau <sup>1</sup>	0	36	0	37	0	0	37
Anlagen und Einrichtungen	0	0	0	0	0	0	0
Brücken	1 138	1 693	29	1 721	0	0	2 859
Tunnel	14 148	22 610	758	23 368	650	0	36 866
Übrige Kunstbauten	0	0	0	0	0	0	0
Fahrbahn	18 389	21 422	1 379	22 801	82	3 363	37 745
Bahnstrom und Antrieb	885	341	28	369	65	360	830
Sicherungsanlagen	11 924	7 010	1 117	8 127	277	1 373	18 401
Niederspannung, Telekom	1 725	1 581	95	1 676	178	810	2 413
Publikumsanlagen <sup>2</sup>	4 831	6 516	620	7 136	311	3 370	8 286
Schienenfahrzeuge <sup>3</sup>	174	1 069	106	1 175	160	150	1 039
Dienstfahrzeuge Strasse	0	73	0	73	8	65	0
Mobilien, Hard- / Software <sup>4</sup>	45	421	5	426	46	408	17
Abzüglich Beiträge Dritter <sup>5</sup>	0	0	0	0	-154	0	0
<b>Total</b>	<b>53 260</b>	<b>62 772</b>	<b>4 138</b>	<b>66 910</b>	<b>1 624</b>	<b>9 899</b>	<b>108 493</b>

<sup>1</sup> für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung.

<sup>2</sup> sowie Anlagen im Freien für Zugang, Betrieb und Unterhalt.

<sup>3</sup> für die Instandhaltung der Infrastruktur.

<sup>4</sup> inkl. Inventar von Verkaufsräumen und mobile An- und Aufbauten von Fahrzeugen.

<sup>5</sup> an NAI.

## Weitere Angaben zur Jahresrechnung

gemäss Artikel 959c OR

### Solidarhaftung

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

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

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

**Rail-Software-Pool RSP:** Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31.12.2017 insgesamt sechs Transportunternehmungen angeschlossen.



Brandversicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	162 814	163 340
Fahrzeuge (Mobiliar)	415 907	418 717
Übriges (Mobiliar)	176 467	184 566

Haftpflichtversicherung in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
VVST, Zürich und Mobiliar Versicherungs-Gesellschaften, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
2009–2017, Zinssatz 3,25 %, PostFinance	–	5 000
2009–2019, Zinssatz 2,67 %, Deutsche Bank AG	10 000	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse POST	10 000	10 000
2010–2021, Zinssatz 2,75 %, ZKB	10 000	10 000
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2013–2038, Zinssatz 1,67 %, ZKB	30 000	30 000
2013–2026, Zinssatz 1,78 %, Basler Leben AG	20 000	20 000
2013–2023, Zinssatz 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2014–2019, Zinssatz 0,60 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	5 000	5 000
2016–2028, Zinssatz 0,15 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2027, Zinssatz 0,285 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	–
2017–2029, Zinssatz 0,41 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	–
<b>Total Kassascheine (Privatplatzierungen)</b>	<b>150 000</b>	<b>125 000</b>

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2017	31.12.2016
Entwicklungsvertrag Lebenszyklusverlängerung ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit bis 2020, restlichen Gesamtbetrag (Festpreis) über Laufzeit	4 089	5 086
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2020 für maximal 20 Jahre, indexiert	3 059	3 059
Mietvertrag Depot Worblaufen, mit Swiss Life Funds AG, Laufzeit bis 2072. Es findet kein Zahlungsfluss statt, da Verrechnung mit gleich hohem Baurechtszins	19 250	19 600
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation Switzerland AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 415	1 576
Wartungsvertrag Stromrichter NExT mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mindestens Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 514	1 595
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit bis Dezember 2023 beziehungsweise 2025	2 679	3 047
Kontrakt für Dieseltreibstoff für die Periode 2015–2017	–	529

Eigene Aktien in TCHF	31.12.2017		31.12.2016	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	299	10	299	10
Inhaberaktien à CHF 300	65	3	65	3

Keine Käufe oder Verkäufe im Berichtsjahr.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 26. April 2018 vom Verwaltungsrat genehmigt.

# Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2017	2016
Christian Albrecht (ab Juni 2016) <sup>1</sup>	7 800	3 800
Renate Amstutz, Vizepräsidentin (bis Juni 2016)	–	4 240
Kurt Fluri, Präsident	10 000	10 800
Dr. Andreas Flury, Vizepräsident (ab Juni 2016)	15 650	8 460
Beat Giauque	6 600	6 600
Marius Grossrieder	7 400	7 400
Ursula Meichle	7 000	6 600
Dr. Severin Rangosch	6 200	6 600
Hans Schatzmann	6 600	6 600
<b>Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat</b>	<b>67 250</b>	<b>61 100</b>

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2017	2016
Revisionsdienstleistungen	34 600	36 100
<b>Total Honorar der Revisionsstelle</b>	<b>34 600</b>	<b>36 100</b>

<sup>1</sup> Honorar 2017 an den Arbeitgeber ausbezahlt.

## Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

## Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 4. April 2018 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2017 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Verwendung des Bilanzgewinnes in TCHF	2017	2016
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>1 677</b>	<b>1 054</b>
Zuweisung an Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	-2 627	-179
Zuweisung an Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-626	-1 267
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-802	-622
Entnahme aus Reserve nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	1 951	1 014
Entnahme aus Abschreibungsreserven RPV Bahn	427	0



# 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 42 bis 59) für das am 31. Dezember 2017 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 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass die Verwendung des Bilanzgewinnes (Seite 59) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 26. April 2018

### GFELLER + PARTNER AG

André Jordi  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Christoph Andenmatten  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
zugelassener Revisionsexperte

## Impressum

### Herausgeberin

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

### Redaktion und Gestaltung

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

### Bilder

«Baustellen neuer RBS-Bahnhof Bern»  
Sam Bosshard, Bern

### Druck

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

© Copyright RBS

### Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

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

  [blog.rbs.ch](http://blog.rbs.ch)



## RBS – Zahlen

**18 600 000** Bahnreisende

**7 700 000** Busreisende

**425** Mitarbeitende

**2 840 000** Zugkilometer

**3 005 000** Buskilometer

**10** Lernende

**4,10** Effektive Lohnspanne