

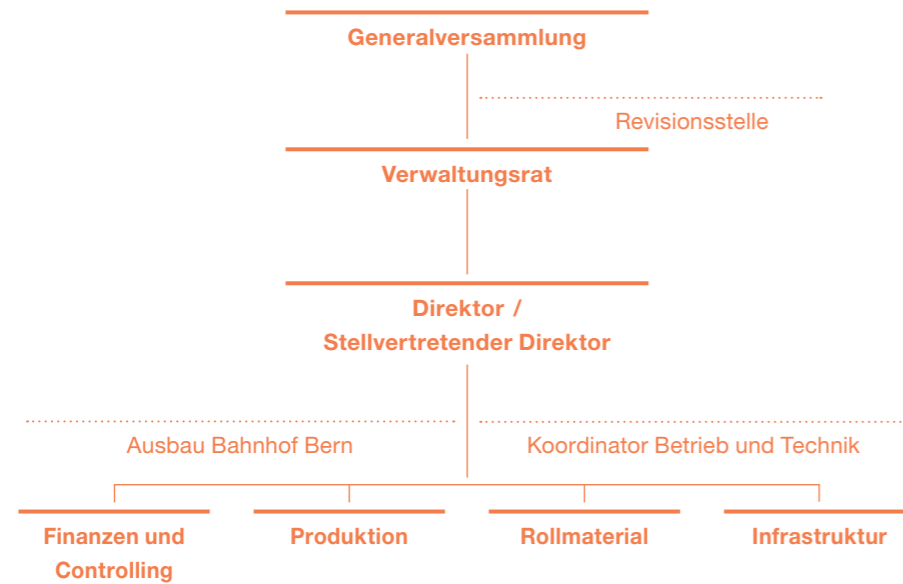
**Geschäfts- und  
Nachhaltigkeitsbericht**

**2020**

# Inhalt

<b>Jahresbericht</b>	<b>02</b> Organigramm
	<b>02</b> Organisation
	<b>03</b> Lagebericht
	<b>04</b> Der RBS in Zahlen
	<b>06</b> Verkehr und Marketing
	<b>08</b> Organisation und Personal
	<b>12</b> Betrieb und Technik Bahn
	<b>16</b> Betrieb und Technik Bus
	<b>18</b> Planung und Zukunftsaussichten
	<b>20</b> Bau und Unterhalt
	<b>22</b> Betriebsqualität
<b>Nachhaltigkeitsbericht</b>	<b>26</b> Kennzahlen und Zielwerte
	<b>27</b> Vorwort
	<b>30</b> Strategie und Leistungen
	<b>36</b> Engagement und Ausblick
<b>Finanzbericht</b>	<b>40</b> Lagebericht
	<b>44</b> Erfolgsrechnung
	<b>45</b> Bilanz
	<b>46</b> Geldflussrechnung
	<b>47</b> Eigenkapitalnachweis
	<b>48</b> Anhang zur Jahresrechnung
	<b>50</b> Erläuterungen zur Jahresrechnung
	<b>61</b> Weitere Angaben zur Jahresrechnung
	<b>63</b> Übrige Angaben zur Jahresrechnung
	<b>64</b> Bericht der Revisionsstelle

# Organigramm



## Organisation Stand 31. Dezember 2020

<b>Verwaltungsrat</b>	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident <sup>1</sup> Dr. Andreas Flury, Otelfingen, Vizepräsident Christian Albrecht, Kiesen <sup>2</sup> Marius Grossrieder, Münsingen <sup>3</sup> Franziska Hügli, Muri bei Bern Ursula Meichle, Köniz Dr. Severin Rangosch, Bremgarten AG <sup>4</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> am 18. April 2021 verstorben <sup>4</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 Felix Hofer, Jens Carmen Pfluger, Bern Ulrich Reinert, Bern Ueli Schumacher, Detligen Daniel Spring, Rubigen	Direktor Stellvertretender Direktor Leiter Rollmaterial Leiterin Finanzen und Controlling Koordinator Betrieb und Technik Leiter Produktion Leiter Infrastruktur

# Lagebericht



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor

Das Jahr 2020 stand im Zeichen der Coronapandemie. Die Nachfrage brach gegenüber dem Vorjahr um rund einen Drittel ein. Entsprechend fehlten auch die Verkehrseinnahmen. Der entstandene Jahresverlust von rund sechs Millionen Franken konnte jedoch mit vorhandenen Reserven aus Überschüssen früherer Jahre gedeckt werden. Trotz erschwelter Umstände hat der RBS das bestellte Angebot erbringen und auch während des behördlich verordneten Lockdowns die Grundmobilität sicherstellen können.

Es ist davon auszugehen, dass die Erholung ein paar Jahre dauern wird. Firmen werden ihre Homeoffice-Regeln teilweise beibehalten sowie auch Ausbildungsstätten den teilweisen Online-Unterricht auf der tertiären Bildungsstufe. Welche Auswirkungen sind für den RBS zu erwarten? Das Hauptproblem ist, dass der RBS überdurchschnittlich viele Pendlerinnen und Schüler transportiert. Somit dürften nicht alle bisherigen Fahrgäste sofort und in gleichem Masse als regelmässige Fahrgäste zurückkehren.

Positive Auswirkungen könnten sein, dass die Hauptverkehrszeiten entlastet und die Nachfragespitzen gebrochen werden. Dies notabene, nachdem entsprechende Bemühungen in der Vergangenheit nur mässigen Erfolg erzielten. Zudem ist mit dem Fertigstellen neuer Bürobauten bereits im laufenden Jahr und in naher Zukunft damit zu rechnen, dass sich zahlreiche Arbeitsplätze in die Vororte verlagern werden.

Auch bedeuten Homeoffice und Fernunterricht nicht zwingend weniger Mobilität: Es kann auch sein, dass Personen für eine einzelne Sitzung oder Unterrichtseinheit ins Büro respektive zur Schule fahren und die übrige Zeit zu Hause arbeiten. Zudem ermöglicht Homeoffice, den Tag flexibel zu gestalten, so dass auch mal eine private Aktivität tagsüber ausser Haus wahrgenommen wird. In beiden Fällen erhoffen wir uns dadurch mehr Fahrgäste in unseren Bussen und Zügen. Im Idealfall können somit die wegfallenden Fahrten zur Pendlerzeit während der übrigen Tageszeit kompensiert werden. Die geplante Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes könnte dies unterstützen. Geplant ist, künftig zwischen Solothurn und Bern den Viertelstundentakt ganztags anzubieten, und zwischen Bern und Zollikofen respektive Deisswil den Siebeneinhalb-Minutentakt einzuführen – vorerst zur Hauptverkehrszeit und über Mittag. Der künftige Fahrplan ermöglicht, den Tag flexibel zu gestalten, was den öffentlichen Verkehr für Freizeitaktivitäten interessant macht. Es wäre somit falsch, den geplanten Ausbau des Fahrplanangebotes infrage zu stellen. Vielmehr ist gerade wegen der sich rasch ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Angebotsausbau wünschbar und nötig.

Im Hinblick auf die künftigen Anforderungen an den RBS konnten im Berichtsjahr auch längerfristige Projekte vorgebracht werden. So konnten der neue Bahnhof Boll-Utzigen in Betrieb genommen und die Bahnlinie aus dem Gefahrenbereich der angrenzenden Kantonsstrasse verlegt werden. Auch auf den Baustellen für den zukünftigen Bahnhof Bern sind grosse Fortschritte erzielt worden und die Planungsarbeiten für die Verlängerung der Linie S8 nach Bätterkinden wurden abgeschlossen. Für den Busbetrieb liegt ein konkreter Umstellungsplan auf fossilfreie Antriebsformen vor, und ein erster Elektrobus wurde bestellt.

Der RBS dankt den Bestellern und Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden für die konstruktive Zusammenarbeit und den Support, auf welchen wir während der Pandemie besonders angewiesen waren. Wir sind zuversichtlich, dass das gut ausgebaute Angebot auf den Bahn- und Buslinien mithelfen wird, die Folgen der Pandemie dank günstiger Rahmenbedingungen für das Gewerbe und die Wohnbevölkerung nachhaltig zu überwinden.

Ein besonderer Dank gebührt allen Mitarbeitenden. Sie haben mit ihrem beherzten Einsatz und loyalen Verhalten mitgeholfen, den Leistungsauftrag zuverlässig zu erfüllen.

Kurt Fluri, Präsident

Fabian Schmid, Direktor

## Der RBS in Zahlen

	Einheit	2020	2019	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	131 495	122 334	7,5
Aufwand	Tausend CHF	137 390	120 026	14,5
Jahresverlust/-gewinn	Tausend CHF	-5 895	2 308	-355,4
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	12,70	18,64	-31,9
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	5,50	7,54	-27,1
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	450	443	1,6
Zugkilometer	Tausend km	2 817	2 918	-3,5
Buskilometer	Tausend km	3 037	3 071	-1,1
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12. <sup>1</sup>	Anzahl	48	50	-4,0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. <sup>1</sup>	Anzahl	45	45	0,0
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/tiefster Lohn)	Faktor	4,05	4,05	0,0
Traktionsstrom	Tausend kWh	17 991	19 574	-8,1
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 059	1 104	-4,1

<sup>1</sup> ohne Dienstfahrzeuge



## Verkehr und Marketing

### Fahrgastzahlen und Verkehrserträge eingebrochen

Der RBS hat 2020 im Vergleich zum Vorjahr 32 Prozent weniger Fahrgäste transportiert; die Einnahmen aus den Fahrausweisverkäufen sind ebenfalls bedingt durch die Coronakrise um 20 Prozent zurückgegangen. Minus 8,5 Millionen Fahrgäste, minus 9 Millionen Franken Verkehrserträge: Das sind die eindrücklichen Zahlen, welche die negativen Auswirkungen der Coronakrise auch beim RBS deutlich machen.

Während 2019 noch 26,2 Millionen Fahrgäste mit den Zügen und Bussen des RBS unterwegs waren, waren es 2020 nur noch 18,2 Millionen. Das entspricht einem Rückgang von fast einem Drittel. Entsprechend sind auch die Fahrausweisverkäufe zurückgegangen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden rund 9 Millionen Franken weniger Verkehrserträge erwirtschaftet. Der im Rechnungsjahr 2020 erwirtschaftete Verlust wird mit vorhandenen Reserven gedeckt.

Während des Lockdowns im Frühjahr 2020 war das Fahrplanangebot auf offizielle Anweisung hin eingeschränkt worden; zeitweise betrug der Fahrgastrückgang beim RBS zu dieser Zeit über 80 Prozent. Nachdem sich die Fahrgastzahlen im Sommer und Herbst 2020 etwas erholt hatten, sanken sie Anfang 2021 wieder deutlich. Mit der Öffnung der Läden am 1. März 2021 sind nun wieder etwas mehr Fahrgäste unterwegs.

Der RBS konnte das bestellte Fahrplanangebot 2020 trotz schwieriger Umstände stets aufrechterhalten – und hat damit auch die Mobilität in der Region jederzeit sichergestellt.

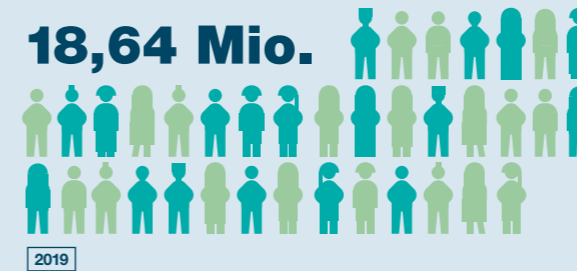
### Kampagnen für bestehende und neue Fahrgäste

Die Branche des öffentlichen Verkehrs rechnet mit mehreren Jahren, bis die bisherigen Fahrgastzahlen wieder erreicht werden können. Deshalb hat der RBS zwei Kampagnen lanciert: Im Rahmen der Situation rund um das Coronavirus kommunizierte der RBS im Sommer 2020 den Nutzen der App «Fairtiq». Damit wollte er neue Fahrgäste ansprechen und gewinnen sowie die Einfachheit beim Kauf von Tickets mit dem Smartphone aufzeigen. Die mobilen Anwendungssoftwares «Fairtiq» wie auch «öV-Plus» haben einen hohen Stellenwert im öffentlichen Verkehr. Bemerkenswert ist, dass knapp zwanzig Prozent der Nutzerinnen und Nutzer laut einer Studie sechzig Jahre oder älter sind. Die App «öV-Plus» will der RBS in einem weiteren Schritt breit kommunizieren.

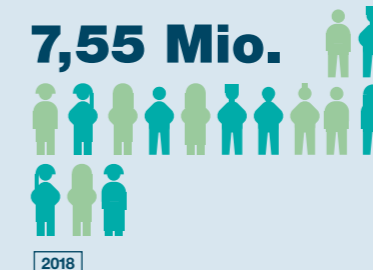
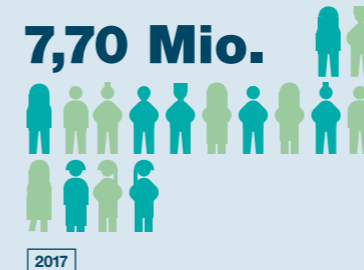
Eine weitere Kampagne startete der RBS im September 2020 unter dem Titel: «Entdecken Sie die Schönheiten der Region. Denn

das Beste liegt nur eine RBS-Fahrt entfernt.» Hängeplakate, Filme auf Passenger-TV in Zügen und Bussen sowie Posts auf den sozialen Medien führen die vielen Schönheiten in der RBS-Region vor Augen. Mit dem Hashtag #rausinsorange will der RBS Wanderbegeisterte und Ausflugsfreudige ansprechen und darauf aufmerksam machen, dass das Gute oftmals nicht weit entfernt liegt. Denn mit dem RBS können viele Freizeitangebote erreicht werden. Und für schöne Wanderungen, entspannte Picknicks oder kulturelle Programme muss man nicht unbedingt in die Ferne schweifen. Auch diese Kampagne soll mithelfen, wieder vermehrt Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zu begeistern – und die bestehenden Fahrgäste zurückzuholen.

### BEFÖRDERTE PERSONEN BAHN



### BEFÖRDERTE PERSONEN BUS



## Fahrgäste



**18,20**  
Mio. Fahrgäste  
im Jahr 2020

**62000**  
Personen/Tag  
(an Werktagen)

## Organisation und Personal

### Generalversammlung

Die Generalversammlung RBS tagte am 23. Juni 2020 im Gemeindehaus in Urtenen-Schönbühl. Das Grusswort hielt Heinz Nussbaum, Gemeindepräsident von Urtenen-Schönbühl. Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri freute sich über den guten Rechnungsabschluss 2019 sowie über wichtige Projekte wie der Abschluss des Doppelspurbaus zwischen Moosseedorf und Zollikofen oder die Inbetriebnahme der neuen Worbla-Züge. Als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission äusserte er sich auch zur aktuellen Lage der schweizerischen Verkehrspolitik. Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 38 anwesenden Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu und unterstrichen mit Applaus den Dank des Präsidenten an den scheidenden Verwaltungsrat Beat Giauque. Dessen Mandat endete aufgrund der Altersbeschränkung mit der Generalversammlung. Als aktiver und gut vernetzter Politiker hat Giauque in vielen Themen für den RBS wertvolle Dienste leisten und Hinweise geben können – als regelmässiger Fahrgast des RBS auch aus Kundensicht.

Als neues Mitglied des Verwaltungsrates wählte die Aktionärschaft Franziska Hügli für den Rest der laufenden Amtsdauer 2017–2021. Frau Hügli wohnt in Muri bei Bern, hat vielfältige berufliche Erfahrungen in den Bereichen Wirtschaftsjournalismus, Unternehmensführung, Human Resources und führt eine eigene Firma für Unternehmensberatung in Bern. Anschliessend stimmten die Aktionärinnen und Aktionäre der Revision der Statuten zu. Die Revision wurde nötig, weil der RBS seine bisherigen Inhaberaktien aufgrund von neuen Bestimmungen im Obligationenrecht so nicht weiterführen darf. Denn das seit einigen Jahren obligatorische Aktionärsregister genügte den Anforderungen der internationalen Abkommen zur Bekämpfung von Geldwäscherei nicht mehr. Für den RBS war die Umwandlung der Inhaber- in Namenaktien die beste Umsetzungsvariante. Der Verwaltungsrat hat dies zum Anlass genommen, die Statuten auch in anderen Punkten an die Entwicklungen in den letzten Jahren anzupassen.

Präsident Kurt Fluri würdigte Hans-Jakob Stricker, Stellvertretender Direktor RBS und Sekretär des Verwaltungsrates RBS, sowie Ueli Schumacher, Leiter Produktion. Beide nahmen zum letzten Mal als Aktive an der Generalversammlung teil. Zum Schluss folgte ein Gastreferat von Regierungsrat Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor des Kantons Bern.

### Wechsel in der Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat des RBS hat 2020 zwei neue Mitglieder der Geschäftsleitung gewählt: Einerseits Orrin Agoues zum Leiter der neu geschaffenen Abteilung Human Resources und Dienste, andererseits Daniel Heynen zum neuen Leiter Produktion.

Agoues kam im Oktober 2020 zum RBS und trat per 1. Januar 2021 die Nachfolge von Hans-Jakob Stricker an. Sein Amtsvorgänger und stellvertretender Direktor Stricker wurde nach über 35 Jahren beim RBS pensioniert. Agoues ist ebenfalls Jurist mit Anwaltspatent, ist Mediator SDM sowie eidgenössisch diplomierter Betriebsausbilder. Darüber hinaus verfügt er über Mastertitel im HR-Management und in Mediation. Er war seit 2005 auf Stufe Geschäftsleitung für die Leitung der Human Resources und Dienste für Unternehmen in der Industrie und im Gesundheitswesen verantwortlich.

Mit dem Altersrücktritt von Stricker hatte der RBS seine Organisation leicht angepasst: Agoues kümmert sich neben juristischen Fragen hauptsächlich um Themen rund ums Personal. Aus diesem Grund wurde ihm der Personaldienst unterstellt. Angesiedelt in der neuen Abteilung ist auch der Bereich Unternehmensentwicklung, Qualität, Sicherheit und Umwelt. Der bisher von Stricker geführte Bereich Vertrieb und Marketing wurde organisatorisch neu gegliedert. Der neue Bereich Vertrieb und Pricing ist in der Abteilung Produktion und das Marketing bei der Unternehmenskommunikation angegliedert.

Daniel Heynen trat per 1. Januar 2021 die Nachfolge von Ueli Schumacher an, der nach fast vierzig Jahren beim RBS in Pension ging. Heynen arbeitete schon seit Herbst 2018 beim RBS, seit Frühjahr 2019 als Leiter Bahnbetrieb. Er verfügt über einen Executive Master in Business Administration in Leadership und Management und kann langjährige Erfahrungen im Bahnbereich in verschiedenen Positionen bei den SBB aufweisen.

### Unternehmensstrategie 2020–2025

Der RBS hat seine Unternehmensstrategie für die nächsten fünf Jahre aktualisiert. Sie zeigt den Weg auf, wie er seine Vision bis 2025 erreichen will. Diese lautet: «Wir sind leistungsstark, effizient und regional verankert. Wir perfektionieren unser öV-Angebot und arbeiten nachhaltig.» Dazu dienen unter anderem folgende Ziele: Durch das Nutzen digitaler Hilfsmittel will der RBS die Arbeit vereinfachen und die Fahrgäste online und in Echtzeit informieren. Damit können die Produktivität erhöht und schlanke Arbeitsabläufe geschaffen werden. Weiter will der RBS pünktlicher fahren, beim



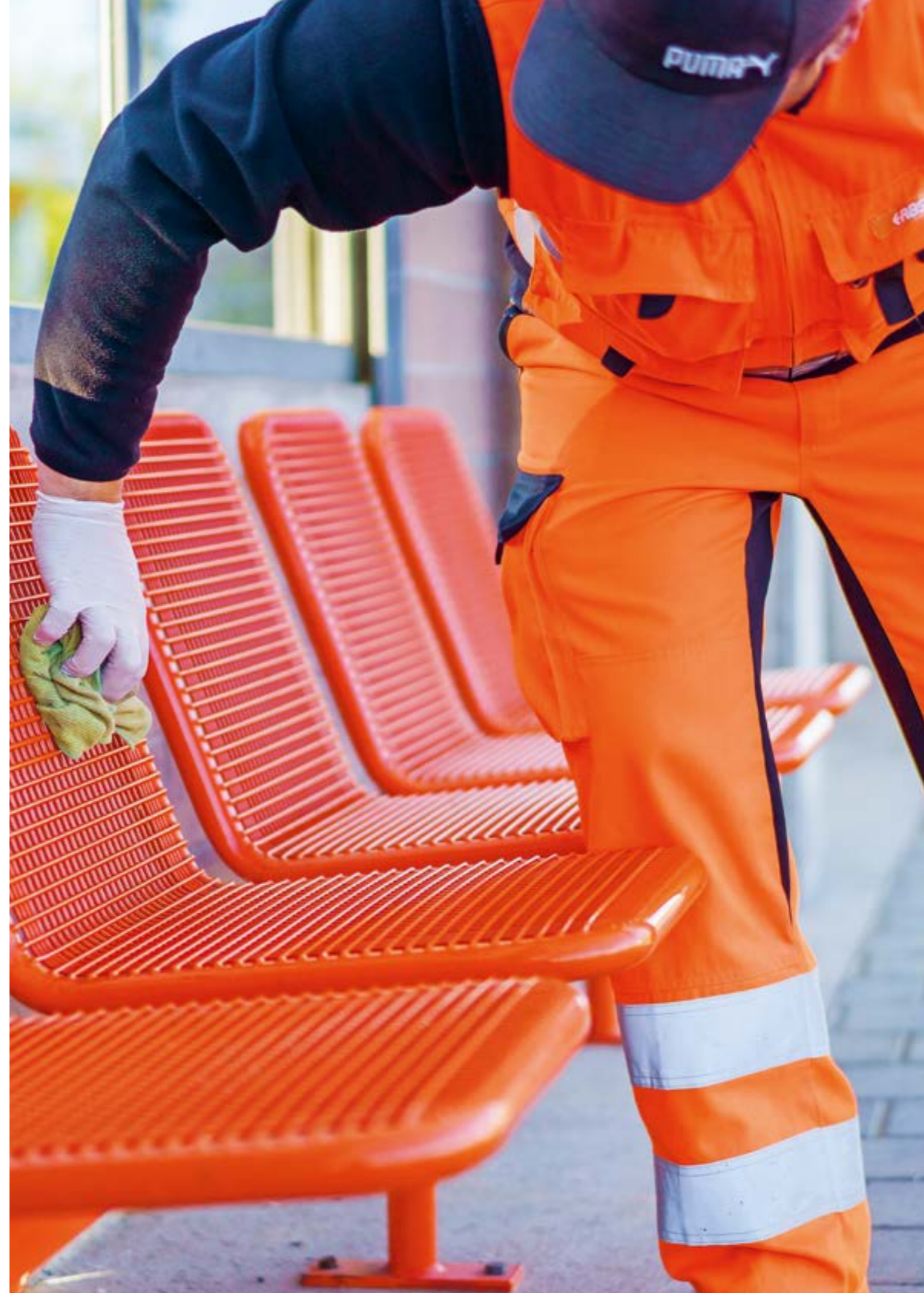
Umsteigen den Komfort verbessern und die Fahrgäste bei Störungen besser informieren und betreuen. So strebt der RBS an, neue Fahrgäste zu gewinnen. Die Bahnhöfe sollen belebt und eigene Immobilien besser genutzt werden. Zudem will der RBS im Umfeld seiner Bahnhöfe den Bau von Wohnungen und Büroflächen unterstützen. Das bestehende Angebot soll mit neuen Mobilitätsformen wie Mietvelos oder -autos kombiniert und das Einzugsgebiet feiner erschlossen werden. Ziel ist auch, die Reisezeiten bei Bahn und Bus zu verkürzen und bei Bedarf den Fahrplan zu verdichten. Auch will der RBS seine Nachhaltigkeit steigern. Das heisst, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss vermindern, Gebäude besser isolieren und die Busflotte mit Elektromotoren oder andern Antriebsformen aktualisieren. Der RBS will ein attraktiver Arbeitgeber bleiben, seine Mitarbeitenden schulen und weiterbilden sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie fördern. Der RBS hat viele Projekte am Laufen. Diese sollen besser aufeinander abgestimmt und die Projektführung professionalisiert werden. Massnahmen zur Strategie werden fortlaufend geplant und umgesetzt. Wichtig wird dabei sein, sich auf ändernde Rahmenbedingungen aufgrund der Coronakrise einzustellen und angepasst zu reagieren.

### Relativ geordnet durch die Krise gekommen

Seit Beginn der Coronakrise im Februar 2020 orientiert der RBS seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fortlaufend über Entwicklungen und Massnahmen und was diese bei der täglichen Arbeit bedeuten. Für den RBS steht die Gesundheit seiner Mitarbeitenden und Fahrgäste stets an oberster Stelle. Und wo immer möglich bietet er Hand für pragmatische und sozialverträgliche Lösungen. Beispielsweise durften Väter und Mütter ihre Kinder während des Lockdowns mit geschlossenen Schulen während maximal fünf Arbeitstagen zu Hause betreuen, und zwar bei vollem Lohn. Diese Regel galt gleichermassen für Mitarbeitende, welche zu Hause an Corona erkrankte Familienangehörige betreuten. Im Bedarfsfall waren auch individuelle Massnahmen möglich. Den vollen Lohn erhielten auch jene Mitarbeitende, welche während des ausgedünnten Pandemiefahrplans keine Arbeit mehr hatten oder der Arbeit fernbleiben mussten, weil sie als Folge von Vorerkrankungen zur Risikogruppe gehören. Dies natürlich nur, wenn kein Arbeiten im Homeoffice möglich war. Ausserdem hat der RBS viele Arbeitsabläufe neu organisiert: vom Desinfizieren der Werkzeuge über dezentrales Arbeiten in Kleinstgruppen bis hin zu zeitversetzten Arbeitspausen, um ein Durchmischen und damit Ansteckungen zu vermeiden. Dank all diesen Massnahmen konnten unter anderem alle wichtigen Baustellen, insbesondere in Boll-Sinneringen und im Bahnhof Bern, offenbleiben. Auch der Fahrzeugunterhalt bei Bahn und Bus konnte weitergeführt werden, ebenso der Unterhalt bei der Infrastruktur. Dies alles war und ist möglich, weil alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unaufgereggt und konstruktiv am gleichen Strick ziehen.

### Kampagne «ganz vorne im RBS»

Der Lokführerberuf hat sich in den vergangenen Jahren verändert; einzelne Bahnen waren zudem von einem Lokführermangel betroffen. Um diesen verantwortungsvollen und faszinierenden Beruf breiter bekannt zu machen, begleitete der RBS in der ersten Jahreshälfte 2020 die beiden Protagonisten Julia und Christoph während ihrer Ausbildung zur Lokführerin respektive zum Lokführer auf seinen Social-Media-Kanälen. Sie standen stellvertretend für das Dutzend «Schülerinnen» und «Schüler» und waren die Gesichter der Kampagne. Diese zeigte in Bild, Ton und Video Einblicke in die Ausbildung, bot Hintergrundinfos und bewarb die Vorteile des RBS wie das kleine, familiäre Umfeld oder die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Das Ganze nahm wegen des Lockdowns im Frühjahr eine plötzliche Wende. Von einem Tag auf den anderen war Home-schooling angesagt, was den Lernenden und Ausbildnern viel abverlangte. Alle Lernenden erhielten aber auch Gelegenheit, in Begleitung eines Ausbildners am Loksimulator zu trainieren oder eigenständig an einem stehenden Fahrzeug zu üben. Letztendlich konnte der RBS im Juni 2020 allen frisch gebackenen Lokführerinnen und Lokführern zur bestandenen Prüfung gratulieren.



## Betrieb und Technik Bahn

### Pandemiefahrplan

Der Bundesrat hatte am 16. März 2020 die Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung drastisch verschärft. Dies mit dem Ziel, das gesellschaftliche Leben und damit die Ausbreitung des Coronavirus zu verlangsamen. Vor diesem Hintergrund und weil mit Personalausfällen zu rechnen war, reduzierten die Schweizer Transportunternehmen ihre Fahrpläne gemäss den Vorgaben des Bundes und der Systemführer SBB und Postauto. Der RBS führte den «Pandemiefahrplan» für Bahn und Bus per 25. März 2020 ein. Dieser umfasste im Grundsatz eine Reduktion des Angebots vom Viertel-Stunden- auf den Halb-Stunden-Takt und vom Halb-Stunden- auf den Stundentakt. Dazu mussten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter innert weniger Tage die Fahr-, Dienst- und Umlaufpläne der Fahrzeuge neu planen, Haltestellenfahrpläne erstellen und verteilen sowie die Fahrgäste informieren. Die Auswirkungen dieser tiefgreifenden Fahrplanreduktion waren für alle Beteiligten gross. Per 11. Mai 2020 konnten die Transportunternehmen ihre Angebote wieder hochfahren – unter Einhaltung des schweizweiten Schutzkonzepts für den öffentlichen Verkehr.

### Neuer Bahnhof Boll-Utzigen eröffnet

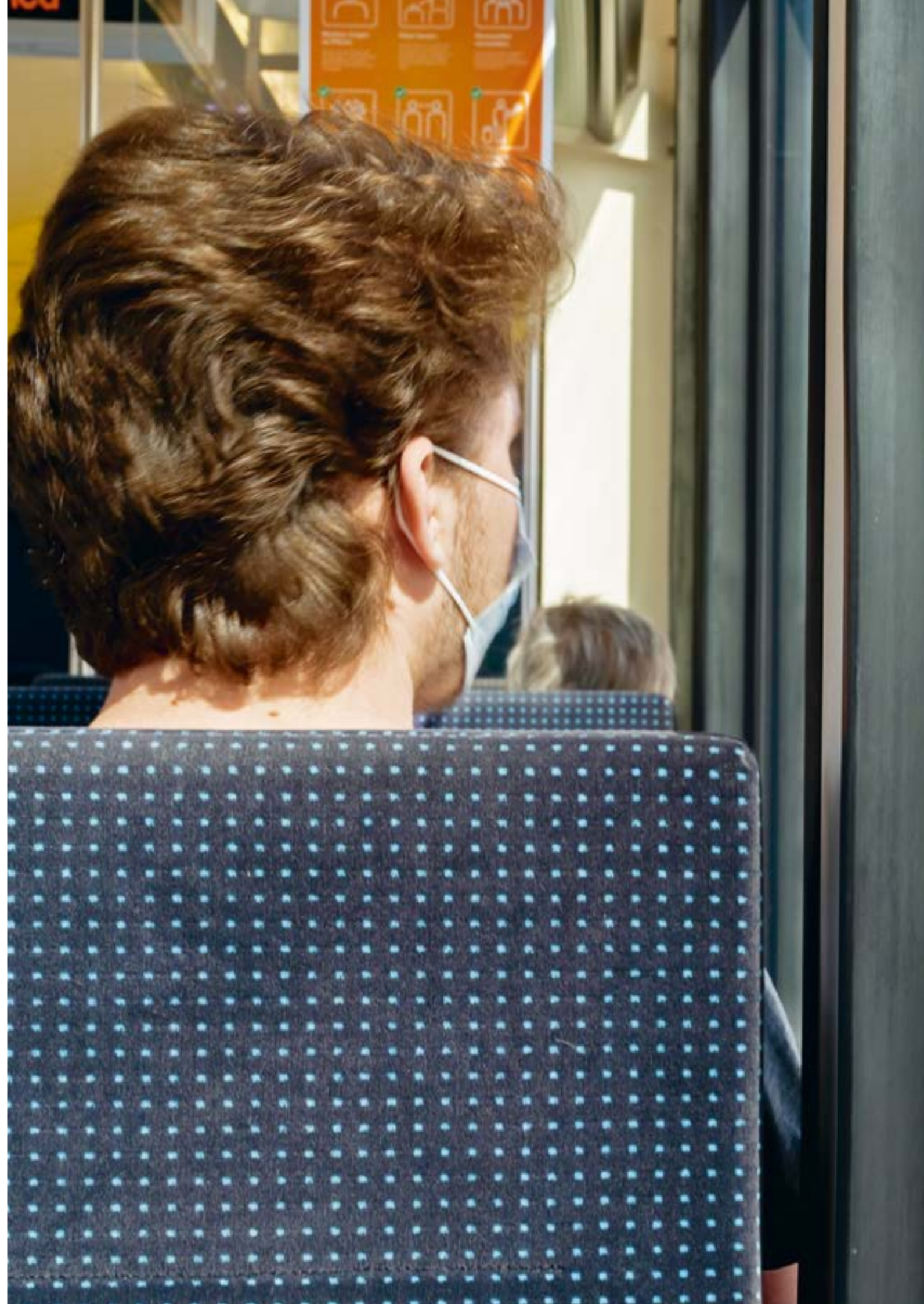
Am 5. Oktober 2020 konnte der RBS seinen neuen Bahnhof Boll-Utzigen termingerecht in Betrieb nehmen. Dieser wurde komplett neu gebaut, weil das Bahntrasse in Boll-Sinneringen als neue Doppelspur nach Süden verlegt wurde. Dadurch konnten im Dorf drei gefährliche Bahnübergänge eliminiert und Schiene und Strasse voneinander getrennt werden. Dies, sowie der neue Rad- und Fussgängerstreifen verbessern die Verkehrssituation und die Sicherheit merklich, insbesondere für Radfahrerinnen und Fussgänger. Der neue Bahnhof hat zwei 130 Meter lange Perrons und einen mit Barriere gesicherten Zugang. Das Markenzeichen des Bahnhofs bildet das Perrondach: Mit seiner dynamischen, geschwungenen Holzkonstruktion überspannt es das Abfahrtsperon Richtung Bern, die Bushaltekante und die Bike-and-Rail-Anlage. Somit können Fahrgäste auf kurzem Weg und geschützt vor Regen und Schnee zwischen Bahn und Bus umsteigen. Augenfällig sind auch die beiden Wartehäuschen aus Glas, dekorativ beschriftet mit Flur- und Ortsnamen der Gemeinde Vechigen. Zwischen der Kantonsstrasse und der neuen Bahnlinie kann dereinst eine zentrumsnahe Siedlung gebaut werden, mit Direktanschluss an Bahn und Bus.

### Nachfolgeprodukt für die Zugsicherung

Beim RBS ist seit 1996 das Zugsicherungssystem ZSL90 im Einsatz. Dieses überwacht fortlaufend die Geschwindigkeit der Züge und bringt sie im Notfall vor dem Gefahrenpunkt zum Stehen. Um den Lebenszyklus der ZSL90 zu verlängern, hat der RBS – zusammen mit zwei Partnerbahnen – neue Fahrzeug- und Stellwerkrechner entwickeln lassen. Dieses Nachfolgeprodukt heisst ZSL90 LZV. Das Kürzel LZV steht für Lebenszyklusverlängerung. Auch bei diesem Produkt bleibt der Leiter in der Gleismitte als Übertragungskanal zwischen Fahrzeug und Stellwerk erhalten, ebenso die Grundfunktionen. Neu lässt sich das ZSL90 LZV vor Ort über Touchscreen bedienen, und es verfügt über erweiterte Funktions- und Diagnosemöglichkeiten. So kann beispielsweise der Pikettmonteur auf jeden Stellwerkrechner zugreifen und eine Störung diagnostizieren, ohne selbst vor Ort zu sein. Das erste umgerüstete Stellwerk ging Anfang Oktober 2020 in Betrieb. Bis ins Jahr 2022 werden die restlichen folgen. Das Rollout für die Fahrzeugflotte startet ab Frühling 2021. Somit wird der RBS auch während den nächsten zwanzig Jahren über ein umfassendes und modernes Zugsicherungssystem verfügen.

### Störungsmanagement ist neu aufgestellt

Bei Betriebszeiten von täglich über zwanzig Stunden lassen sich Störungen an Zügen, Fahrleitung, Weichen oder Stellwerken mitunter nicht vermeiden. Mit einem neuen Konzept für das Störungsmanagement will der RBS seine Fahrgäste umgehend und noch besser über Ereignisse informieren und die Betriebsstörungen rascher bewältigen. Dazu dienen verschiedene Softwaresysteme, aber auch Printprodukte wie Situationspläne oder Streckenflyer, falls Bahnersatzbusse eingesetzt werden. Im Herbst 2020 hat der RBS insgesamt über 250 Mitarbeitende geschult. Wie das Ganze funktioniert, zeigt das Beispiel bei einem Streckenunterbruch: Der Fahrdienstleiter startet unverzüglich den «Störungs- und Case-Manager», versorgt die Reisenden über Monitore und Lautsprecher mit Informationen und eröffnet einen «Case», also einen Fall. Nun ruft er mit einigen Mausklicks die Koordinatoren auf, welche für die erforderlichen Mitarbeitenden wie beispielsweise Fahrpersonal oder Kundenlenkerinnen und Kundenlenker zuständig sind. Diese koordinieren Personal und Aufgaben innerhalb ihres Bereichs und in Absprache mit der Betriebsleitzentrale in Worblaufen. Beim Busbetrieb sind dies das Fahrpersonal, beim Kontrolldienst die internen und externen Kundenlenkerinnen und Kundenlenker. Andererseits





sorgt die Disposition dafür, dass Lokführerinnen und Lokführer jederzeit am richtigen Ort verfügbar sind. Dazu senden die Koordinatoren mit dem «Case-Manager» via SMS eine Anfrage an ihre Mitarbeitenden. Diese können mit einem Klick zu- oder absagen. Sobald die gewünschte Anzahl Zusagen erreicht ist, erfolgt automatisch die Nachricht, dass keine weiteren Personen mehr benötigt werden. Nach dem Aufbieten der Koordinatoren startet die Betriebsleitzentrale den «Liveticker». Damit kann das gesamte RBS-Personal und die externen Kundenlenkenden auf Mobilgeräten oder mit dem PC den Störungsverlauf mitverfolgen. Parallel dazu werden die Kundinnen und Kunden via SMS und über die sozialen Medien informiert.

### Meilensteine Ausbau Bahnhof Bern

Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof konnten 2020 trotz der Coronapandemie stets weitergeführt werden. Der RBS und die beauftragten Unternehmen konnten rechtzeitig die nötigen Massnahmen treffen, um die vom Bund geforderten Sicherheits- und Hygienemassnahmen einzuhalten. Zwar standen Materialanlieferungen teilweise auf der Kippe, und Baupersonal aus europäischen Ländern konnte zeitweilig nicht oder erst verspätet einreisen. Trotzdem wurden im Jahr 2020 wichtige Ziele erreicht:

Der RBS konnte im Mai 2020 die Hauptarbeiten an zwei Berner Bauunternehmen vergeben. So hat die Marti AG den Zuschlag für den Rohbau des neuen unterirdischen RBS-Bahnhofs erhalten, die Frutiger AG jenen für den Zufahrtstunnel.

Im Sommer 2020 konnte die Baugrube Hirschenpark zwischen dem Bierhübeli und der Tiefenastrasse fertiggestellt werden. Nach Abschluss der Sicherungsarbeiten beim Tunnelportal im Oktober 2020 begann im November 2020 der bergmännische Vortrieb für den rund ein Kilometer langen Zugangstunnel zum neuen RBS-Bahnhof.

Beim Installationsplatz Eilgut östlich des Bahnhofs Bern neben der Reitschule startete im Sommer 2020 die letzte Phase des Deckelbaus. Diese oberirdischen Arbeiten dauern noch bis zum Frühjahr 2021. Dann werden die örtlichen Abstellgleise von SBB und BLS wieder vollständig in Betrieb sein. Hier wird sich der neue Zufahrtstunnel in vier einzelne Tunnelröhren aufteilen, die zu den beiden Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs führen. Der Aushub des Zugangsschachtes und des Tunnels unter dem Deckel hat im September 2020 begonnen.

Gleichzeitig begann beim Installationsplatz Laupenstrasse der Bau des rund achtzig Meter langen Stollens. Er dient als Zugang für den Bau der beiden Bahnhofskavernen. Dieser Installationsplatz liegt im Westen des Bahnhofs Bern bei der Welle im Gleisfeld der SBB. In den Monaten zuvor musste das Lockergestein rund um den auszubrechenden Stollen auf ungewöhnliche Weise durch Gefrieren stabilisiert werden, um Setzungen im Erdreich unterhalb der SBB-Gleise zu verhindern. Im November 2020 konnte das Gefrierer-

fahren abgeschlossen werden. Der Stollenbau schreitet nun in stabilem Felsen weiter voran.



## Betrieb und Technik Bus

### Busse pünktlicher unterwegs

2020 verkehrten die RBS-Busse pünktlicher als im Jahr zuvor, insbesondere von März bis Juni und von Oktober bis November. Dazu beigetragen hat der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs als Folge von Homeoffice und Kurzarbeit. Es bildeten sich weniger Staus und stockender Kolonnenverkehr. Im Jahresdurchschnitt lag die Pünktlichkeit der einzelnen Linien meist gegen neunzig Prozent oder mehr. Eine Ausnahme bildete die Linie 44. Grund ist die Korrektur der Bolligenstrasse Nord. Sie wird ausgebaut und mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Zudem baut der Kanton Bern drei bestehende Kreisel in Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen und Busspuren um. Mit der Korrektur soll ein fahrplangerechter Betrieb für den Bus ermöglicht, die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht und der prognostizierte Mehrverkehr der kommenden Jahre bewältigt werden. Die Bauarbeiten dauern noch bis 2022.

### Orange wird immer grüner

Der RBS plant, bis ins Jahr 2035 seine gesamte Busflotte auf alternative Antriebstechniken umzustellen. Dies unter dem Slogan: «Orange wird immer grüner.» Damit will er dem Ziel der Klimaneutralität einen grossen Schritt näherkommen. Das Umstellen erfolgt schrittweise, weil die Busse jeweils erst am Ende ihrer Lebensdauer erneuert werden. Im Juni 2021 soll in Ittigen auf der RBS-Linie 43 der erste Elektrobus fahren. Es ist ein «eCitaro» von Mercedes-Benz mit einer Reichweite von mindestens zweihundert Kilometern. Speziell an diesem Fahrzeug ist der Einsatz einer Feststoffbatterie. Deren beiden Elektroden und auch der Elektrolyt bestehen aus festem Material und sind somit nicht entflammbar. Weitere Vorteile dieser neuen Batterietechnologie sind die hohe Energiedichte, die sehr lange Lebensdauer und das Fehlen von problematischen Stoffen wie Kobalt und Seltene Erden. Geladen werden die Feststoffbatterien jeweils über Nacht im Depot und nicht etwa unterwegs oder an der Endhaltestelle. Elektrobusse sind nach wie vor deutlich teurer als konventionelle Dieselbusse. Dank finanzieller Unterstützung der Gemeinde Ittigen, des Kantons Bern und der Stiftung Myclimate konnte dieser Bus finanziert werden.

In einem zweiten Schritt will der RBS drei weitere Elektrobusse beschaffen. Die Ausschreibung dazu erfolgte unter Vorbehalt der Finanzierung und mit Option auf weitere Fahrzeuge. Diese drei Fahrzeuge sollen ab Ende März 2022 hauptsächlich auf den Linien 38, 41 und 44 fahren. Drei weitere Elektrobusse sollen im Rahmen der regulären Ersatzbeschaffung im Jahr 2024 dazukommen.

### Mehr Sicherheit für Personal und Fahrgäste

Zum Schutz von Personal und Fahrgästen hat der RBS im Sommer und Herbst 2020 seine gesamte Busflotte bei der Fahrerkabine mit einer Trennscheibe aus Glas ausgestattet. Sie bildet einen weitgehenden Schutz vor einer Tröpfcheninfektion und schützt die Fahrerinnen und Fahrer zudem vor körperlicher Gewalt. Der Ticketverkauf ist nicht eingeschränkt. Entwickelt und getestet wurde die Trennscheibe durch den Busbetrieb Solothurn und Umgebung, dem Schwesterunternehmen des RBS. Sie wird auch nach der Pandemie beibehalten. Als weitere Schutzmassnahme verkaufte das Fahrpersonal bis gegen Ende Juni keine Tickets. Die Fahrgäste wurden gebeten, diese an einem Verkaufsschalter, am Ticketautomaten oder online zu lösen. Nach wie vor bleibt die vorderste Türe geschlossen und die erste Sitzreihe im Bus ist abgetrennt, um den Abstand zum Fahrpersonal zu gewährleisten. Zutritt bei der Vordertüre haben nur Sehbehinderte oder Fahrgäste, die ein Ticket kaufen wollen. Alle übrigen Türen öffnen die Busfahrerinnen und Busfahrer bei jeder Haltestelle selbst, damit die Fahrgäste keine Knöpfe drücken müssen.

Der RBS hatte im Frühjahr 2020 in Koordination mit der öV-Branche auch beim Busbetrieb den Fahrplan ausgedünnt. Danach bestanden vorübergehend bei einzelnen Linien wegen Personalengpässen noch Einschränkungen. Die Moonliner-Kurse verkehrten nur von Spätsommer bis gegen Ende Oktober 2020.

### Neues Buszentrum ist definitiv vom Tisch

Weil die Werkstatt- und Abstellplätze der Busgarage in Worblaufen an ihre Grenzen stossen, suchte der RBS nach einem Standort für ein neues Buszentrum. Am meisten Aussicht auf Erfolg hatte 2019 ein Siegerprojekt eines Wettbewerbs auf dem BKW-Areal in der Gemeinde Ittigen. Im Mai 2020 legte der RBS dieses Projekt aus Kostengründen auf Eis und prüfte Alternativen. Im Oktober 2020 sistierte er das ursprüngliche Projekt definitiv. Stattdessen soll eine neue Buseinstellhalle auf der Fläche des RBS-Bahndepots 1 in Worblaufen realisiert werden. Dies wird jedoch frühestens 2026 nach Inbetriebnahme des neuen Bahndepots in Bätterkinden möglich sein. Das dereinst nicht mehr benötigte Bahndepot 1 liegt praktisch gegenüber der heutigen Busgarage. Die Buswerkstatt wird am heutigen Standort ausgebaut. Bis es soweit ist, muss für das akute Platzproblem sowie zum Laden der künftigen Elektrobusse in Worblaufen oder Umgebung eine Zwischenlösung realisiert werden.



**Kein Ticketverkauf mehr im Bus**

Unser Fahrpersonal ist den ganzen Tag für Sie unterwegs. Damit alle gesund ans Ziel kommen, bitten wir Sie, soweit möglich Abstand zu halten.

Bitte lösen Sie Ihr Ticket oder eine Mehrfahrtenkarte am Schalter, am Automaten oder übers Handy.

Besten Dank!

## Planung und Zukunftsaussichten

### Standortwahl neuer Bahnhof Jegenstorf

Um das Verkehrsaufkommen auf der Linie zwischen Solothurn und Bern auch in Zukunft bewältigen zu können, sollen auf dieser Strecke mit der Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs Bern längere Regioexpress-Züge fahren, was die Kapazität zu Spitzenzeiten um fünfzig Prozent erhöht. Dazu sind längere Perrons erforderlich. Voraussetzung dafür ist ein Neubau des Bahnhofs Jegenstorf. Unklar war bisher, ob der Bahnhof an seinem bisherigen Standort oder weiter nördlich neu gebaut wird. Seit März 2020 ist klar: Der Bahnhof bleibt am bisherigen Standort.

Gemeinsam mit dem Gemeinderat von Jegenstorf hat der RBS über mehrere Jahre Standorte evaluiert, sieben mögliche Lösungen untersucht und letztlich zwei Standortvarianten erarbeitet. Die eine Variante sah den Neubau des Bahnhofs auf der unbebauten Wiese zwischen dem Bahnübergang Kirchgasse und dem Parkplatz des Einkaufsgeschäfts VOI vor. Die andere, nun gewählte Variante setzt auf einen Neubau am bestehenden Standort. Die Gemeinde Jegenstorf hat sich klar dafür ausgesprochen, weil diese Variante wenig Land beansprucht und offenlässt, das freie Feld zwischen Brüggacker- und Solothurnstrasse künftig baulich zu entwickeln. Aus bahnbetrieblicher Sicht hätte der Neubau weiter nördlich klare Vorteile, und er liesse sich insgesamt günstiger realisieren. Der RBS hatte deshalb diese Variante favorisiert, er kann jedoch die Beweggründe der Gemeinde nachvollziehen. Der RBS will die bisherige konstruktive und enge Zusammenarbeit weiterführen, weshalb sich schliesslich RBS und Gemeinde für einen Neubau am bisherigen Standort ausgesprochen haben. Die beiden Partner werden nun gemeinsam die bestmögliche Variante ausarbeiten und umsetzen. Nach heutigem Stand dürften die Bauarbeiten im Herbst 2024 starten und bis Ende 2026 dauern. Bereits heute ist klar, dass sich der Neubau des Bahnhofs bei laufendem Betrieb sehr anspruchsvoll gestalten wird.

### Depot Bätterkinden: Vorprojekt ist abgeschlossen

Der RBS will in den nächsten Jahren das Angebot für die Fahrgäste der Bahnstrecke zwischen Solothurn und Bern ausbauen. Dazu sind unter anderem zusätzliche Züge und auch das neue Depot am Standort Leimgrube in Bätterkinden erforderlich. Ende Oktober 2019 bestätigte das Bundesgericht die Richtigkeit des Verfahrens für das neue Depot und den Richtplaneintrag. Seither hat der RBS das Vorprojekt weiterentwickelt und dieses im September 2020 abgeschlossen. Mit dabei war auch die Projektbegleitgruppe, bestehend

aus Vertreterinnen und Vertretern der Anwohnerschaft, der «IG Bätterkinden» und der Gemeinde. Die wohl grösste Änderung gegenüber den einstigen Plänen ist die Neuausrichtung des Depots: Damit die Gleisanlage im Aussenbereich kompakter angeordnet werden kann, wird die Depothalle «gespiegelt». Der längere Hallenteil soll nun direkt gegenüber der Landi liegen. Damit kann die zu überbauende Fläche in der Leimgrube reduziert werden. Auch wurden die Verhältnisse für den motorisierten und den Langsamverkehr verbessert, ebenso der Lärm- und Sichtschutz. Wie dieser genau ausgestaltet werden soll, ist Teil der laufenden Bauprojektphase, in der das Gesamtprojekt und die Kosten nochmals vertieft und optimiert werden. Die Projektbegleitgruppe wird auch das Bauprojekt weiterbegleiten und sich einbringen können. Je nach Thema werden zudem Expertinnen und Experten von Verbänden und Vereinen einbezogen. Gleichzeitig wird auch die Umweltverträglichkeit detailliert geprüft, unter anderem die Auswirkungen auf Lärm, Licht, Entwässerung und Boden während des Baus und beim späteren Betrieb. Bei Bedarf werden die nötigen Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen definiert. Geprüft wird dies durch die zuständigen Ämter der Genehmigungsbehörden des Kantons Bern und des Bundes. Der RBS sieht vor, das Bauprojekt Ende 2021 fertigzustellen und danach das Plangenehmigungsverfahren zu starten. Im Idealfall kann ab 2024 gebaut werden. Die Inbetriebnahme des neuen Depots Bätterkinden wird im Jahr 2026 angestrebt.



# Bau und Unterhalt

## Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Biberist	Erster neuer ZSL-Rechner (ZSL90 LZV) in Betrieb genommen
Bätterkinden	Energiezentrale: Sanierung Gebäude sowie Erschliessung mit Rohrblock abgeschlossen, Start Einbau elektrotechnische Anlagen
Schalunen	Batterienersatz USV (Unterbrechungsfreie Stromversorgung)
Fraubrunnen	Batterienersatz USV
Grafenried	Erweiterung Velounterstand Seite Aussenperron
Jegenstorf	Batterienersatz USV, Ersatz Halbzungenvorrichtung Weiche 9
Urtenen	Sicherungsanlage: Pultersatz Relaisraum, Auftrennung Rechnerbetrieb Urtenen–Schönbühl–Moosseedorf, Nachbau von Hilfssignalen
Schönbühl	Aussenperron: Sofortmassnahmen Aufenthaltsbereich inkl. Neubau Velounterstand
Moosseedorf	Bielerunterführung: Deinstallations- und Wiederherstellungsarbeiten inkl. ökologische Ausgleichsmassnahmen, Beleuchtung ersetzt durch LED inkl. neuer beleuchteter Handlauf
Zollikofen	Beleuchtung ersetzt durch LED und Ersatz Videokameras, Ersatz Herzstück Weiche 22
Worblaufen	Sanierung Fahrleitungsanlage Aarebrücke inkl. Anpassung Rückleitungs- und Erdungskonzept, Ersatz Hauptverteilung Metrohaus, Ersatz Weichenheizungssteuerung, Ersatz Halbzungenvorrichtung Weiche 2, Schienenwechsel Linie S9 auf einer Länge von 180 Meter
Tiefenau	Ersatz Beleuchtungssteuerung
Bern	Ersatz Tunnelfunk Schanzen- und Tiefenautunnel
Ausbau Bahnhof Bern	Baugrube Hirschenpark ausgehoben, Arbeiten für Tunnelbau Hirschenpark bis zu den Bahnhofskavernen vergeben (Beginn im September 2020), Rohbau Deckelbau Eilgutareal abgeschlossen, Arbeiten an den Postparc-Fundamenten fertig gestellt, Schacht Laupenstrasse erstellt, Zugangsstollen im Gefrierverfahren erfolgreich vorgetrieben (Start Bau der Bahnhofskavernen per Mitte Februar 2021)
Melchenbühl	Batterienersatz USV
Gümligen	Batterienersatz USV
Rüfenacht	Ersatz Wechselrichter durch USV
Worb	Ersatz Videoanlage in Bahnhofhalle, Bau neues Gebäude in Tramremise für zukünftigen Relaisraum
Worbboden	Werkstatt Worbboden: Zusammenschluss Energieverbrauch mit der Firma Salzmann Transporte AG erstellt sowie div. Umbauten (Tankraum, Unterhaltsgrube), Ersatz Videoanlage vor Werkstätte
Boll-Utzigen	Neuer verschobener Bahnhof mit Perronanlage, Perrondach, Strassenunterführung, Bahnübergang Perronzugang etc. in Betrieb genommen, Gleis- und Fahrleitungsneubau Gleis 100 und 200 auf einer Länge von je ca. 450 Meter inkl. Bahnübergang Worbstrasse und Neubau Weiche 11 sowie Anpassung Sicherungsanlage, Zentralisierung Steuerung Bahnübergang Neumattweg
Stettlen	Sanierung Bahnübergang Schützenhausstrasse
Bolligen	Sanierung Schaltposten, Anpassung Schaltkonzept Fahrleitung Bahnhof, Oberbauerneuerung Gleis 100 auf einer Länge von 132 Meter
Papiermühle	Sanierung Schaltposten BKW
Strecke Linie S7	Inspektion Kunstbauten abgeschlossen

Steinibach	Sanierung Bahnübergang Aarstrasse, Oberbauerneuerung auf einer Länge von 178 Meter
Ganzes Netz	Stellwerkfernsteuerung VBBA Grundausbau abgeschlossen (ohne Worb Dorf), Optimierungen Leitsystem, Umsetzung rauchfreie Bahnhöfe abgeschlossen (Markierungen, Möblierung), Ersatz Schutzgeräte in diversen Gleichrichtern, Ersatz Funk-Basisstationen (1. Etappe), Server-Virtualisierungen diverser technischer Systeme
Billetautomaten	Umrüstung Parkuhren auf 4G

## Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXt 21–34	Weiterführung der Drehgestell-Revisionen, Start allererste Revisionsrunde von Wagenkasten und -komponenten. Gleichzeitig erfolgt Nachrüstung mit neuem Fahrgastinformationssystem.
S-Bahn-Kompositionen Worbla 01–14	Weiterführung Garantie- und Nachtragsarbeiten zusammen mit der Lieferfirma Stadler (bis voraussichtlich September 2022)
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62–72	Abschluss der Komponentenrevision an den Wagenkasten, Weiterführung der Drehgestell-Revisionen
Tramzüge 81–89	Durchführung der letzten Wagenkastenrevisionen (reduzierte Teilrevisionen vor dem Hintergrund, dass die Fahrzeuge ab 2024 durch neue Bernmobil-Tramzüge abgelöst werden), Weiterführung der Drehgestell-Revisionen
Dienst- und historische Fahrzeuge	Weiterführung der Revisionen an den älteren Dieselloks (Tmf 166). Die 3 neueren Loks haben gleichzeitig verbesserte Partikelfilter erhalten. Revision von 4 Dienstwagen (inkl. Drehgestelle) der Abteilung Infrastruktur. Historische Fahrzeuge: Wiederinstandsetzung des beliebten «Hoschtett-Schnägg» Bre 1 mit neuem Umformer. Abtransport einer weiteren, ehemaligen S-Bahn-Komposition Mandarinli. Damit verbleibt beim RBS noch eine einzige Komposition, welche der Nachwelt in irgend einer Form erhalten bleiben soll.
Diverses	Insgesamt 47 Drehgestell-Revisionen und 222 Radsatz-Reprofilierungen. Fremdaufträge: Weiterführung der Revision (Hauptuntersuchung) von Combino-Wagenkästen für Bernmobil (total 9 Tramzüge).

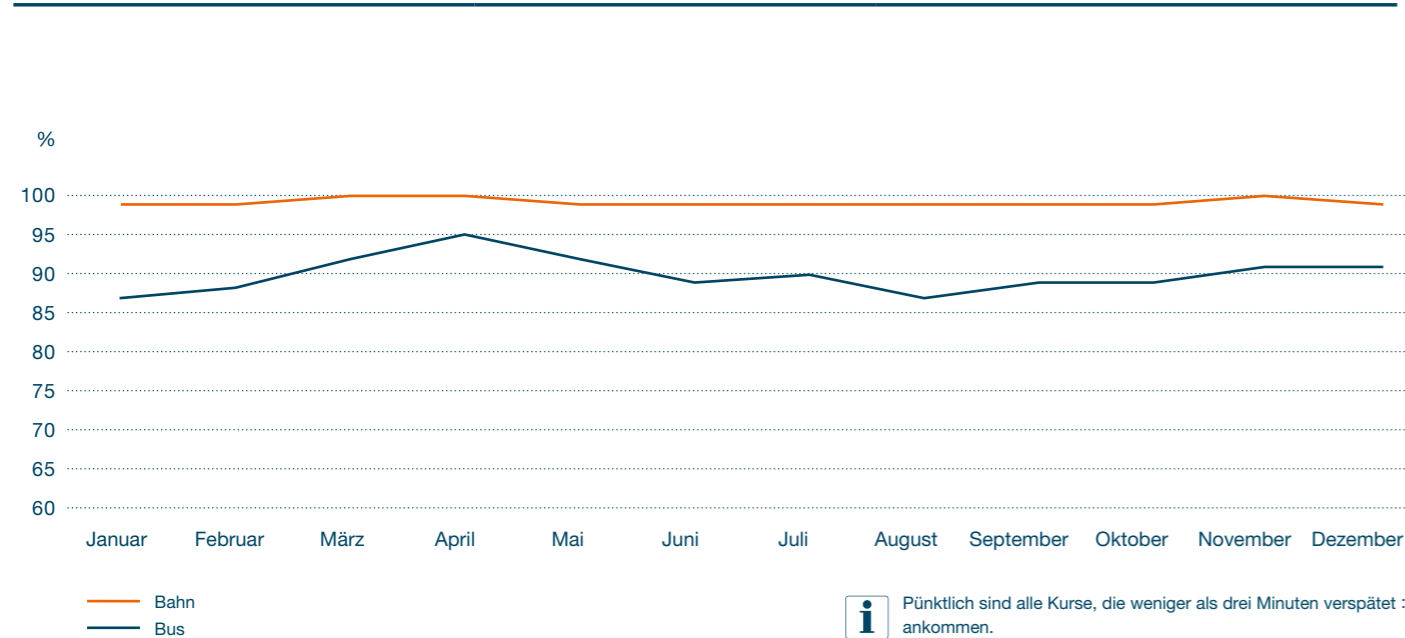
# Betriebsqualität

## Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
09.01.2020	Lohn-Bätterkinden	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (Morgenspitze)
09.01.2020	Worb Dorf	Zug defekt	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (Morgenspitze)
13.01.2020	Linie S8/Bern RBS	Zwei defekte Züge, Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (Morgenspitze)
04.02.2020	Worblaufen, Linien RE, S8	Sturmschaden (Betriebsbeginn)	Einspurbetrieb, grosse Verspätungen bis 10 Uhr
04.04.2020	Gümligen	Defekte Weiche, Zugentgleisung	Ein Gleis am 5.4.2020 ausser Betrieb
18.05.2020	Siloah	Weiche durch Auto beschädigt	Spezialfahrplan bis am 19.6.2020
17.07.2020	Ganzes Netz	Gestörte Fernsteuerung nach Update	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (6.40–8.20 Uhr)
30.07.2020	Bätterkinden	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (7.50–8.25 Uhr)
06.08.2020	Worblaufen	Gestörte Zugsicherung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (9.30–11.30 Uhr)
14.08.2020	Worb Dorf, Linie 6	Fahrleitungsstörung	Tramremise blockiert bis 15.20 Uhr
15.10.2020	Boll-Utzigen	Fahrleitungsstörung	Bahnersatz, Zugausfälle (16.50–20.15 Uhr)
23.10.2020	Worblaufen	Fahrleitungsstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (14.15–15.30 Uhr)
25.11.2020	Boll-Utzigen	Dringende Fahrleitungsreparatur	Zugausfälle, Verspätungen (13.10–14.30 Uhr)
01.12.2020	Linie S7	Sicherungsanlagen/Fahrzeuge gestört	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (5.30–8.00 Uhr)
128 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

## Pünktlichkeit Bahn und Bus im Monatsverlauf



**i** Pünktlich sind alle Kurse, die weniger als drei Minuten verspätet ankommen.

# Pünktlichkeit

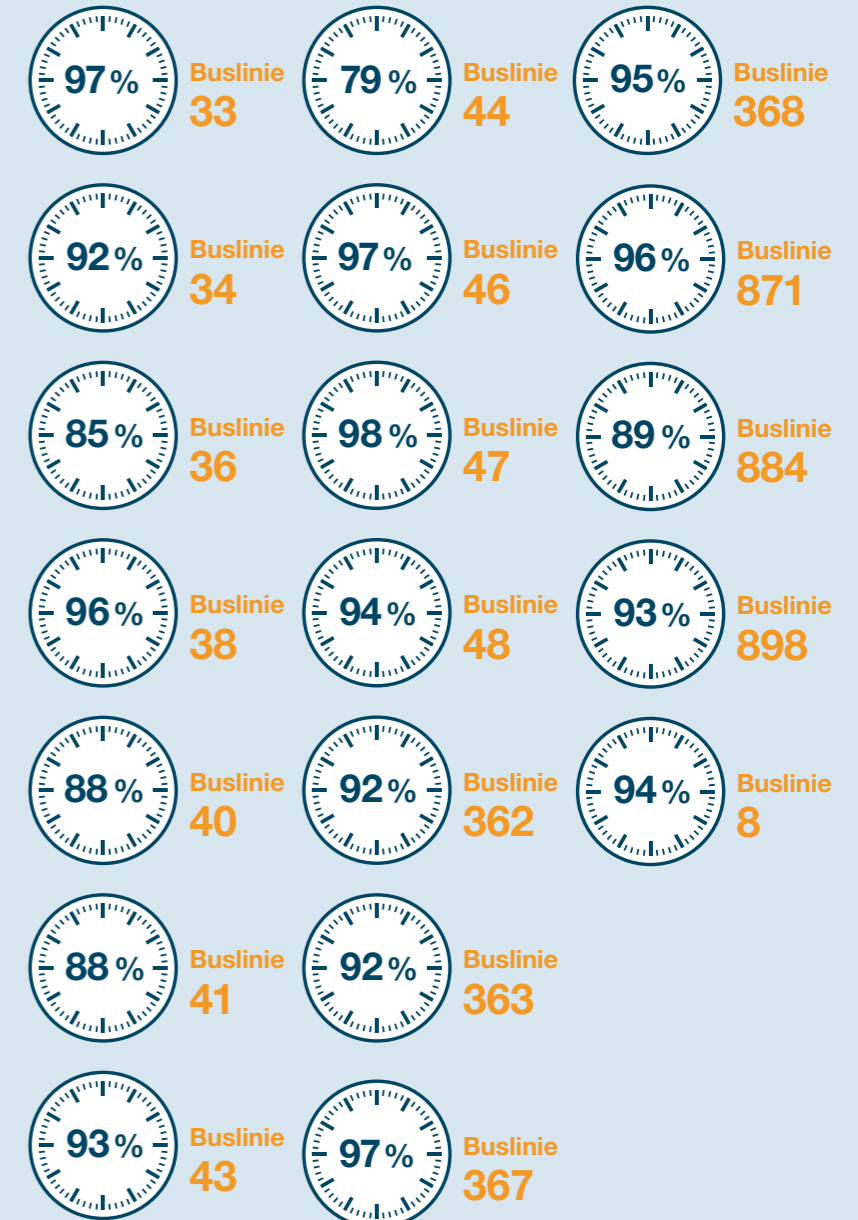


aller RBS-Busse sind pünktlich

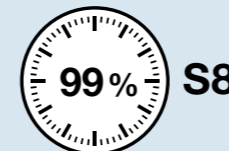


aller RBS-Züge sind pünktlich

## PÜNKTLICHKEIT BUSLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



## PÜNKTLICHKEIT BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



**i** Pünktlich sind alle Kurse, die weniger als drei Minuten verspätet ankommen.

# Nachhaltigkeitsbericht

## Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2017	2018	2019	2020	Ziel 2025
Strombezug Bahn (Traktion) <sup>1</sup>	Wh/Btkm <sup>2</sup>	58,3	57,2	56,8	51,0	48,4
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	38,1 <sup>3</sup>	36,3	36,3	35,2	33,0
Treibhausgasemissionen Bus <sup>4</sup>	gCO <sub>2</sub> e/Pkm <sup>5,8</sup>	167	165	150	183 <sup>6</sup>	147,0
Stromverbrauch Bus (Elektrofahrzeuge)	kWh/100 km	–	–	–	–	– <sup>7</sup>
Treibhausgasemissionen gesamter RBS	Tonnen CO <sub>2</sub> e <sup>8</sup>	5 700	5 300	5 100	4 500	4 700

<sup>1</sup> 100 Prozent erneuerbare Energie.

<sup>2</sup> Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

<sup>3</sup> Der Anstieg des Dieserverbrauchs ist auf einen veränderten Fahrzeug-Einsatz ab 2017 zurückzuführen (mehr Norm- statt Kleinbusse).

<sup>4</sup> Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

<sup>5</sup> Pkm: Personen-Kilometer.

<sup>6</sup> Der erhöhte Ausstoss ist auf den pandemiebedingten, massiven Rückgang der Fahrgäste respektive Personenkilometer zurückzuführen. Effektiv konnte eine Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 7 Prozent verzeichnet werden. Dies durch den erhöhten Anteil Biodiesel sowie durch die angepasste Fahrweise (z.T. ebenfalls durch die coronabedingte, entspannte Verkehrslage sowie durch das Fahrassistenzsystem «Ribas», welches zu einer sparsameren Fahrweise motiviert).

<sup>7</sup> Das Ziel wird nach den ersten praktischen Erfahrungen definiert.

<sup>8</sup> CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) sind eine Masseinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2017	2018	2019	2020	Ziel 2025
Schwere Bahn- und Busunfälle <sup>1</sup>	Anzahl	1	4	3	0	0
Leichte Bahn- und Busunfälle <sup>2</sup>	Anzahl	8	6	13	5	<10
Attraktivität RBS als Arbeitgeber <sup>3</sup>	Punkte von 100	–	–	–	–	>80
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	21	22	27	11	<19
	Ausfalltage/MA <sup>4</sup>	1,3	0,5	0,9	0,3	<0,8
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	10	10	10
Kundenzufriedenheit <sup>5</sup>	Punkte	–	77	–	–	78

<sup>1</sup> Personenschaden mit Todesfolge oder mehr als 24 Stunden hospitalisiert; ohne Suizide.

<sup>2</sup> Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

<sup>3</sup> Gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Sie wird in der Regel im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt (im Zeitraum 2017–2020 fand keine Umfrage statt, nächste Umfrage im Sommer 2021).

<sup>4</sup> MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

<sup>5</sup> Die Umfrage zum öffentlichen Verkehr des Kantons Bern wird alle vier Jahre durchgeführt.

### Wirtschaftliches Handeln

Die Kennzahlen zur wirtschaftlichen Dimension werden im Finanzteil des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichtes ausgewiesen.

## Vorwort

Die Coronapandemie hat an allen Pfeilern der Nachhaltigkeit gerüttelt: Die wirtschaftliche Situation hat sich auch beim RBS verdüstert – wie bei so vielen Unternehmen. Zum Schutz der Gesundheit von Mitarbeitenden und Fahrgästen mussten grosse Anstrengungen unternommen werden. Die Umweltbilanz hat sich unter anderem durch die generelle Reduktion der Mobilität kurzfristig verbessert. Obwohl Risikoszenarien mit einer Pandemie gerechnet hatten, wurden wir doch alle gleichermassen überrascht, als die Krise tatsächlich eingetreten ist. Der RBS war mit seinen Pandemieplänen zwar nicht unvorbereitet, aber dennoch waren die zu stemmenden Aufgaben gewaltig.

Im Gegensatz zu einer Pandemie kommen die Folgen des Klimawandels nicht überraschend: Sie wurden schon vor Jahrzehnten ziemlich präzise vorausgesagt. Sind wir auf den Klimawandel und auf die damit verbundenen Umstellungen vorbereitet? Der RBS kennt seine Klimaauswirkungen. Der grösste Hebel liegt beim Umstellen der Busflotte von Diesel- auf alternative Antriebe. Wir sind auf gutem Weg, jedenfalls was die theoretischen Erkenntnisse zu den Möglichkeiten auf unserem Liniennetz angeht und was den Willen und das Engagement der Mitarbeitenden betrifft. Erste Schritte zum Umsetzen in die Praxis sind mit der Bestellung des ersten Elektrobus gemacht. Die Ausschreibung für weitere drei Elektrobusse ist im Herbst 2020 gestartet. Die Finanzierung und der nötige Umbau der Garageninfrastruktur hingegen gestalten sich schwierig und brauchen viel Zeit.

Gegen den Klimawandel gibt es keine Impfstrategie; es gilt, die theoretischen Erkenntnisse in konkrete Massnahmen umzumünzen und jetzt auf die Risikoszenarien zu reagieren.



Kurt Fluri, Präsident

Fabian Schmid, Direktor

### Abgrenzung und Datengrundlagen

Berücksichtigt werden in diesem Bericht alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien (ohne vermietete Liegenschaften), Rollmaterial und die administrativen Bereiche. Für die Treibhausgasbilanz werden sowohl die direkten wie auch die indirekten Emissionen (Scope 1 bis 3) erfasst. Der Traktionsstrom Worb–Egghölzli der Linie 6, welche Bernmobil betreibt, wird zu zwei Dritteln angerechnet, da der RBS teilweise sein Fahrpersonal und seine Fahrzeuge einsetzt.

### ISO-Zertifizierungen

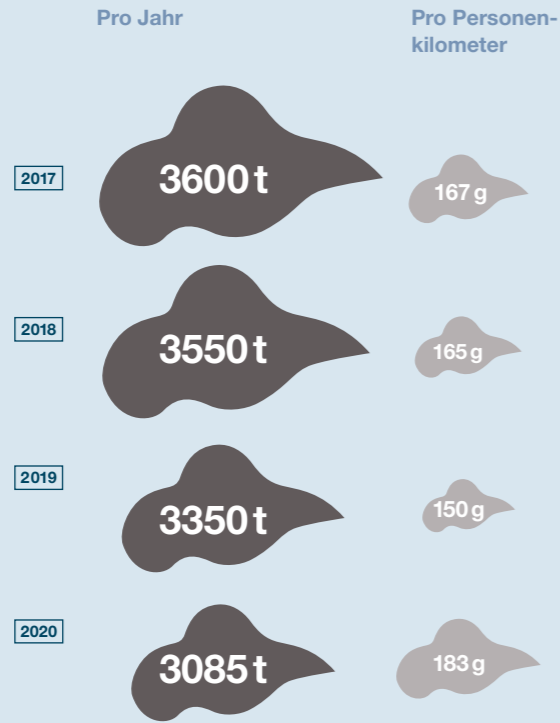
Der RBS ist nach den ISO-Normen 9001 (Qualität), 14001 (Umwelt) und 45001 (Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit) zertifiziert.

### Compliance

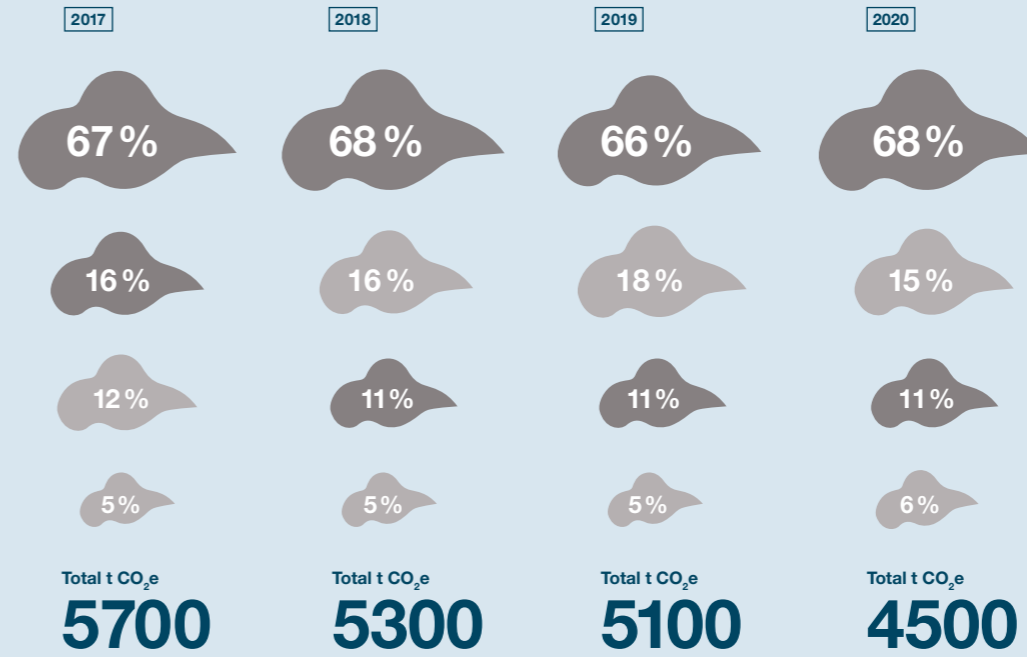
Der RBS hält alle Gesetze ein, die Gesetzeskonformität wird regelmässig überprüft. Von Seiten Behörden sind keine Klagen oder Verfahren hängig.



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



### TREIBHAUSGAS- BILANZ RBS CO<sub>2</sub>e



Busbetrieb



Gebäude



Bahnbetrieb



Mitarbeitenden-  
verkehr

## Energie & Emissionen



### TRAKTIONS- STROM

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

2020

5%  
Solarenergie

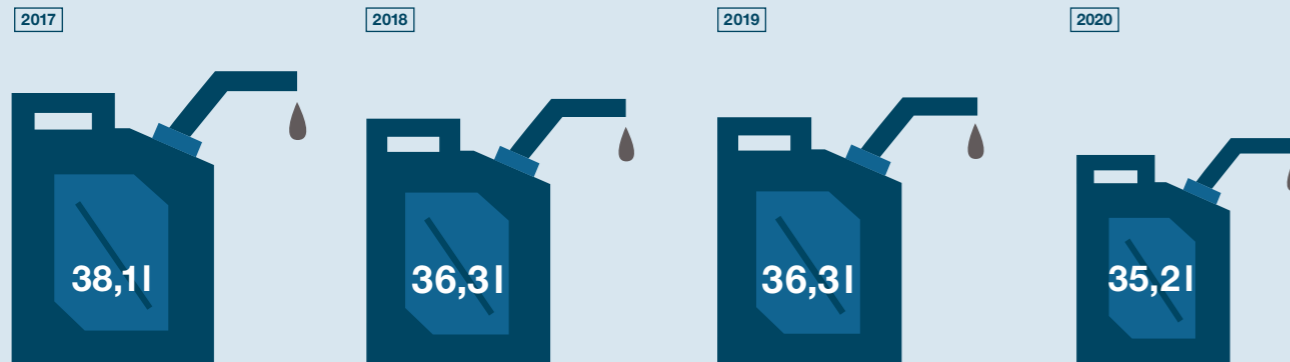
95%  
Wasserkraft

Erneuerbare  
Energien

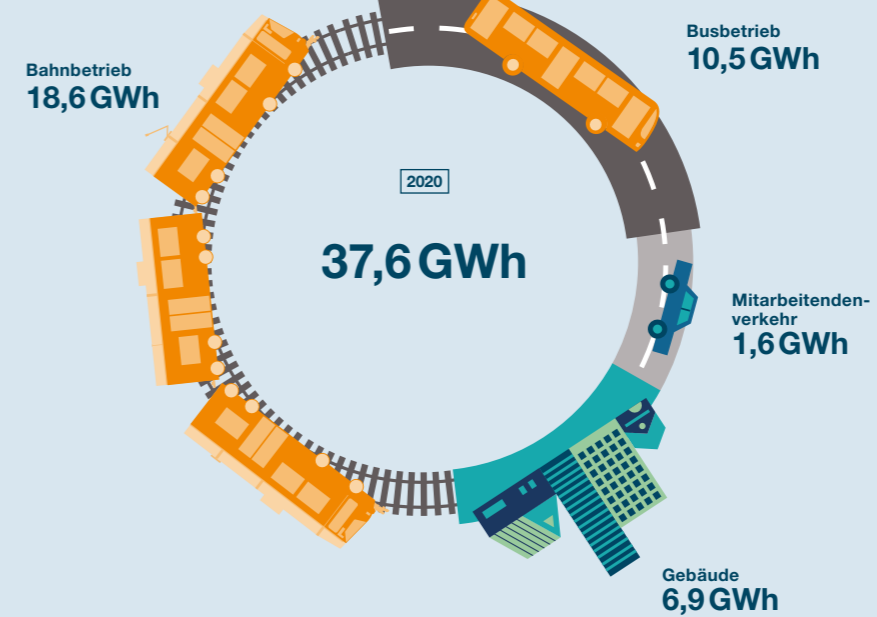


### TREIBSTOFFBEDARF BUSBETRIEB

Diesel pro 100 km



### GESAMTENERGIE- VERBRAUCH RBS





# Strategie und Leistungen

## Die Vision des RBS

Wir handeln beim RBS «enkelverträglich», also mit langfristigem Horizont wirtschaftlich effizient, mit hohem ethischem Anspruch und gesellschaftlichem Engagement sowie mit möglichst kleinem ökologischem Fussabdruck:

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

## Übersicht

### Corona – Schutz der Mitarbeitenden

Das Jahr 2020 war allenthalben überschattet von der Covid-19-Pandemie. Ein äusserst wichtiger Bereich war der Schutz aller Mitarbeitenden vor einer Ansteckung. Obwohl durch die Behörden von Bund und Kantonen sowie von den Systemführern Strasse und Schiene – Postauto und SBB – viele Schutzmassnahmen angeordnet wurden, mussten regelmässig diverse Arbeitsabläufe detailliert analysiert werden, um den Schutz der Mitarbeitenden gewährleisten zu können. Der RBS als Unternehmen in einer systemrelevanten Branche war gefordert, sein Angebot stets entlang der Leistungsvereinbarungen im Einklang mit den behördlichen Anordnungen zu gewährleisten. Dementsprechend konnten nur sehr wenige Tätigkeiten aufgeschoben werden; für die allermeisten Arbeiten mussten Schutzkonzepte entwickelt und umgesetzt werden.

Auch beim RBS kam es zu behördlich verordneten Quarantänen und zu Corona-Erkrankungen, teils mit schweren Verläufen. Insgesamt aber war die Lage immer stabil und alle Leistungen konnten jederzeit aufrechterhalten werden.

Die Wahrnehmung auf «Privilegien» verändert sich im Laufe der Zeit. Anfangs der Pandemie tat sich der RBS schwer mit dem Entschluss, Homeoffice anzuordnen, unter anderem mit dem Verständnis, dass die meisten Kolleginnen und Kollegen ihre Arbeit nicht im Homeoffice erledigen können. Nun, ein Jahr nach Anfang der Pandemie und mit behördlich angeordnetem Homeoffice, ist es für viele ein Privileg, ihre Arbeit an einem Dienstort verrichten zu dürfen, sei es am Schalter, im Fahrdienst, in der Werkstatt oder zu einem unumgänglichen Termin im Büro, anstatt auch die Arbeitszeit in den heimischen vier Wänden zu verbringen.

## Die Strategie und ihre Umsetzung

Die Integration der Nachhaltigkeit in die Unternehmensstrategie ist erfolgt. Die Herausforderung besteht nun darin, die entsprechenden Ziele auch zu erreichen. Dazu müssen die organisatorischen Kreisläufe im gesamten Unternehmen optimal funktionieren; hier gibt es noch Verbesserungspotenzial. Zudem darf bei Zielkonflikten nicht nur die wirtschaftliche Dimension gewichtet werden; dies ist bei der aktuellen angespannten Lage eine noch grössere Herausforderung als in «guten» Zeiten.

## Ökologisches Handeln

### Zusammenschluss zum Eigenverbrauch in Worboden

Der RBS hat in Worb auf Anfrage und in Zusammenarbeit mit der Firma Salzmann AG Transporte mitgeholfen, eine Photovoltaikanlage über die Grundstücksgrenzen hinweg zu realisieren und damit einen Zusammenschluss zum Eigenverbrauch zu schaffen. Diese Firma liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur RBS-Werkstatt in Worboden. Mit der Photovoltaikanlage auf dem grossen Dach ihres Neubaus produziert Salzmann AG Transporte Strom. Bei genügender Kapazität versorgt sie damit auch die RBS-Werkstatt. Im Gegenzug beliefert die RBS-Werkstatt ihre Nachbarin mit erneuerbarer Energie aus Solar- und Wasserkraft, falls diese nicht genügend Strom produziert. Zuständig für das Verteilen ist die RBS-Werkstatt. So konnte für beide Partner eine Win-win-Situation geschaffen werden.

### Dieselbus mit Hybridmodul

Solange die Flotte noch nicht vollständig elektrifiziert ist, versucht der RBS, mit diversen Massnahmen, den Treibstoffverbrauch respektive den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Betrieb möglichst niedrig zu halten. Die bisherigen Massnahmen umfassten insbesondere Schulungen des Fahrpersonals, das Fahrerassistenzsystem «Ribas» für die Analyse von Fahrstil und Verbrauch sowie Diesel mit einem Anteil Biotreibstoff. Neu dazu wurde nun ein erster Normbus mit einem Hybridmodul gekauft. Bei diesem Fahrzeug arbeitet ein Elektromotor beim Bremsen und Ausrollen als Generator und wandelt die Schubenergie in Strom um. Dieser wird als elektrische Energie gespeichert. Sobald der Bus anfährt, unterstützt der 14-kW-Elektromotor (19 PS) das Dieselaggregat. So muss der Verbrennungsmotor beim Anfahren weniger leisten. Zudem verfügt das Fahrzeug über eine bedarfsgerechte, elektronisch gesteuerte Hydraulikpumpe für die Servolenkung. Der Unterschied zu einem konventionellen System ist, dass die Hydraulikpumpe durch einen integrierten Elektromotor angetrieben wird und den hydraulischen Fluss je nach



Fahrsituation variieren kann. Der Bus verbraucht gemäss ersten Messungen gut acht Prozent weniger Diesel.

#### **Schritte zur Einführung des ersten Elektrobusses**

Währenddem der neue RBS-Elektrobus beim Daimler-Tochterunternehmen Evobus GmbH im Werk in Mannheim gebaut wird (siehe auch unter «Betrieb und Technik Bus – Orange wird immer grüner»), werden die internen Prozesse analysiert. Mit diesem ersten Elektrobus müssen die Umlaufpläne nicht angepasst werden, da das Fahrzeug die ganze Tages-Fahrleistung erbringen kann. Geladen wird nachts in der Busgarage an einem mobilen Werkstattladegerät. Wichtig war die regelmässige, transparente Kommunikation gegenüber dem Fahr- und Werkstattpersonal und deren Einbinden in gewisse Fragestellungen. Viel Raum nahm die Organisation der Schulungen ein: Anfang 2021 wurde das gesamte Fahrpersonal auf einem eCitaro-«Schulungsbuss» instruiert. Die Schulung bestand aus einem Theorie- und einem Praxisteil. Im Theorieteil galt die Aufmerksamkeit vor allem den Gefahren der Hochvolt-Komponenten. Zudem wurde der sichere Umgang mit dem Elektrobus aufgezeigt und erklärt. Das Fahrpersonal musste sich auch mit der Fahrtechnik auseinandersetzen: Das neue Fahrzeug ist gegenüber einem Diesibus mit 2,7 Tonnen Mehrgewicht unterwegs, deshalb muss die Fahrtechnik angepasst werden, da das Fahrzeug anders reagiert. Eine weitere, kleinere Schulung – voraussichtlich per Videobotschaft – wird umgesetzt, sobald der RBS-Bus geliefert wird.

Drei weitere Elektrobusse werden voraussichtlich Anfang 2022 geliefert. Vor der Inbetriebnahme muss eine provisorische Einstellhalle gebaut und mit fix installierten Ladestationen ausgerüstet werden. Diese Fahrzeuge sollen dann auch auf anderen Normbus-Linien eingesetzt werden. Entsprechend muss der Umlaufplan geprüft und wahrscheinlich angepasst werden.

#### **Fortsetzung Beleuchtungsumbau RBS-Bahnhöfe**

Die Umstellung auf energieeffizientere Beleuchtung auf den RBS-Bahnhöfen geht weiter: Im Laufe des 2020 wurden die Beleuchtung in den Bahnhöfen Zollikofen und Moosseedorf auf LED umgerüstet. Für 2021 ist die Erneuerung auf weiteren Bahnhöfen geplant.

#### **Dienstfahrzeuge mit Elektroantrieb**

Nicht nur die Züge und Busse, sondern auch die (strassenseitigen) Dienstfahrzeuge des RBS sollen zukünftig elektrisch fahren: Alle Dienstautos, auf welche nicht verzichtet werden kann und welche erneuert werden müssen, will der RBS – sofern auf dem Markt bereits adäquate Fahrzeuge verfügbar sind – durch Elektroautos ersetzen. 2020 konnte der RBS die Elektrofahrzeuge Nummer 2 und 3 in Betrieb nehmen. Zudem wurde für die Reinigung ein erster Elektro-Lieferwagen bestellt. Dabei mussten die Touren der Reinigungsmitarbeitenden genau analysiert und zum Teil angepasst werden, damit Arbeitseinsatz und Reichweite des Fahrzeuges passen.

Bahnseitig ist der RBS weiterhin mit Dieseltraktoren unterwegs.

Batteriebetriebene Schienenfahrzeuge oder mindestens eine Hybridvariante für den Elektro- und den Bahndienst sind zurzeit für Meterspurbahnen kaum erhältlich. Immerhin konnten die Lieferanten sensibilisiert werden, so dass hoffentlich auch in diesem Bereich die Elektrifizierung in den nächsten Jahren möglich ist.

### **Wirtschaftliches Handeln**

#### **Auswirkungen der Coronapandemie**

Dank Sparmassnahmen und Verschiebung von Projekten konnte 2020 rund ein Drittel der Einnahmeausfälle kompensiert werden. Das verbleibende Defizit wurde durch Reserven aus früheren Überschüssen gedeckt. Da der RBS auch keine Kurzarbeitsentschädigungen beanspruchen konnte, wurden die finanziellen Folgen des Pandemiejahres vollständig intern absorbiert. Es ist zu erwarten, dass die verbliebenen Reserven im Jahr 2021 aufgebraucht werden. Der RBS wird daher nochmals teilweise von seiner vorsichtigen, langfristig ausgelegten Finanzstrategie profitieren können.

Gleichzeitig führt der Verlust der Reserven zu einer deutlich verminderten Risikofähigkeit für die kommenden Jahre. Die knappen öffentlichen Mittel und die Unerwünschtheit von Überschüssen bei Transportunternehmen werden es schwierig machen, neue Reserven für künftige Risiken aufzubauen. Umso wichtiger ist eine strenge Kostenkontrolle, welche insbesondere im Projektmanagement weiter ausgebaut werden soll.

#### **Berufliche Vorsorge**

Der RBS ist für die berufliche Vorsorge der Sammelstiftung Symova angeschlossen. Diese hat im Anlagejahr 2020 eine Rendite von 3,36 Prozent erzielt. Diese positive Performance ist dem Aktienmarkt zu verdanken, der nach einem turbulenten Jahr wider Erwarten im Plus abgeschlossen hat. Per 31. Dezember 2020 wurden mit der Reduktion des technischen Zinssatzes auf 1,5 Prozent und dem Wechsel auf Periodentafeln (Grundlagen) notwendige Massnahmen zur längerfristigen Stabilität der beruflichen Vorsorge umgesetzt, die aber Einfluss auf den Deckungsgrad hatten. Dank der akzeptablen Performance im Jahr 2020 und der Auflösung von gebildeten Reserven beträgt der Deckungsgrad des Vorsorgewerks des RBS immer noch 113,85 Prozent.

### **Soziales Handeln**

#### **Notfallorganisation und Brandschutz**

Wie die Coronapandemie exemplarisch aufzeigt, sind Notfallpläne ein wichtiges Instrument, um auf plötzlich auftretende Gefahren richtig und rasch reagieren zu können. Die bestehenden Pandemie-notfallpläne beim RBS waren eine gute Ausgangslage, um darauf aufbauend alle weiteren Massnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden, der Fahrgäste und des Unternehmens als Ganzes zu ergreifen.



Ein weiterer Schwerpunkt 2020 wurde auf die Notfallplanung im Falle von schweren Arbeitsunfällen und von Brandausbrüchen gelegt. Bestehende Konzepte wurden überprüft und wo nötig angepasst. Der Brandschutz wurde systematisiert und festgestellte Mängel behoben.

«Bike to work»

Selbst im «Corona-Jahr» 2020 hat sich der RBS entschieden, bei der bewährten Aktion «Bike to work» mitzumachen, insbesondere auch deshalb, weil private Fahrten für Homeoffice-Mitarbeitende mitgezählt werden konnten. Dabei ist für den RBS nicht nur die umweltgerechte Mobilität, sondern auch der Gesundheitsaspekt dieser Aktion entscheidend. 2020 beteiligten sich – trotz den speziellen Umständen – 48 Mitarbeitende, aufgeteilt in zwölf Teams. Insgesamt wurden über 9677 Kilometer zurückgelegt, ein neuer Rekord. Der RBS hat sich zum neunten Mal an der Aktion beteiligt.



## Engagement und Ausblick

### Gleichstellung als strategisches Ziel

Unter das strategische Ziel «Nachhaltigkeit steigern» fällt auch die Förderung der Gleichstellung auf allen Ebenen. Was bedeutet dies für den RBS, wo steht er, wo setzt er die Schwerpunkte? Welche Ziele ergeben sich daraus und welche Massnahmen sind umzusetzen? Dies gilt es 2021 zu klären und festzulegen. Die Lohngleichheit ist eine Ebene der Gleichstellung und diese wird der RBS ebenfalls 2021 überprüfen. Der RBS kommt damit dem neuen gesetzlichen Auftrag nach, der sich aus dem revidierten Gleichstellungsgesetz ergibt, und der Unternehmen mit mehr als hundert Mitarbeitenden zu einer Lohngleichheitsanalyse verpflichtet. Der RBS wird die interne Lohngleichheitsanalyse mit dem Standard-Tool des Bundes «Logib» durchführen und die Ergebnisse offenlegen. Aufgrund der Resultate wird er sich auch in diesem Bereich Ziele setzen und Massnahmen treffen.

### Das Engagement des RBS

Der RBS arbeitet in diversen Organisationen mit; das Engagement reicht von der schlichten Bezahlung des Mitgliederbeitrages bis hin zu umfangreichen Vorstandstätigkeiten. Die Mitgliedschaften können folgendermassen unterschieden werden: in branchen- und berufsspezifische Organisationen wie etwa den Verband des öffentlichen Verkehrs, Railplus (die Interessengemeinschaft der schweizerischen Meterspurbahnen) oder der Vereinigung konzessionierter bernischer Bus-Unternehmungen KBU. Hier engagiert sich der RBS für die Weiterentwicklung der Branche und für das Nutzen von Synergien. Andererseits ist der RBS aktiv in Organisationen, welche einem gesamtgesellschaftlichen Zweck dienen. Hier ist unter anderem die Mitgliedschaft in der «Klimaplatzform der Wirtschaft der Stadt Bern» zu nennen.



# Finanzbericht

# Lagebericht

## Geschäftsverlauf

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie und die von den Behörden getroffenen staatlichen Massnahmen zur Eindämmung des Virus hatten einen wesentlichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des RBS. Aufgrund behördlicher Vorgaben musste der Fahrplan im Frühjahr 2020 während rund sieben Wochen reduziert werden. Nachdem sich die Lage im Sommer teilweise erholte, folgte im Herbst die zweite Welle mit einem Teil-Lockdown und erneutem Fahrgastrückgang. Durch diesen Nachfragerückgang lag der Verkehrsertrag im Jahr 2020 rund 9 Millionen Franken oder rund 20 Prozent unter Budget. Gleichzeitig reduzierten sich aufgrund des tieferen Verkehrsaufkommens Werbeerträge und Erträge der Sparte nichtbetriebliche Immobilien. Der Verlust aufgrund tieferer Nachfrage konnte teilweise mit Sparmassnahmen und Ausgabenverzichten abgedeckt werden. Insgesamt betrug das Defizit 2020 6,3 Millionen Franken in der Sparte Personenverkehr und 0,02 Millionen Franken in der Sparte Infrastruktur. Mit dem Immobilienbereich konnte ein Gewinn von rund 0,38 Millionen Franken erzielt werden. Die Spartenverluste werden vollumfänglich mit vorhandenen gesetzlichen Reserven verrechnet beziehungsweise die Gewinne entsprechend zugewiesen.

## Anzahl Vollzeitstellen

Im Jahresmittel zählte der RBS 453 Mitarbeitende (FTE). Das sind zehn Vollzeitstellen mehr als im Vorjahr. Die Erhöhung erfolgte hauptsächlich im Bereich Fahrpersonal für die Angebotsausbauten im Jahr 2020 und im Bereich Projektleitung Infrastruktur.

## Bestell- und Auftragslage

Die Abgeltungsvereinbarungen mit den Bestellern für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 wurden im Herbst 2020 unterzeichnet. In der Sparte Infrastruktur wurde die Leistungsvereinbarung 2021–2024 für den Unterhalt und Substanzerhalt des Schienennetzes mit dem Bund erarbeitet. Die Unterzeichnung erfolgt im März 2021. Insgesamt stehen im Rahmen der Leistungsvereinbarung von 2021 bis 2024 rund 315 Millionen Franken für Betriebsabgeltung und Investitionsbeiträge zur Verfügung, davon rund 151 Millionen Franken für den Ausbau Bahnhof Bern (ABB). Für das durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) gemeinsam finanzierte Projekt Ausbau Bahn-

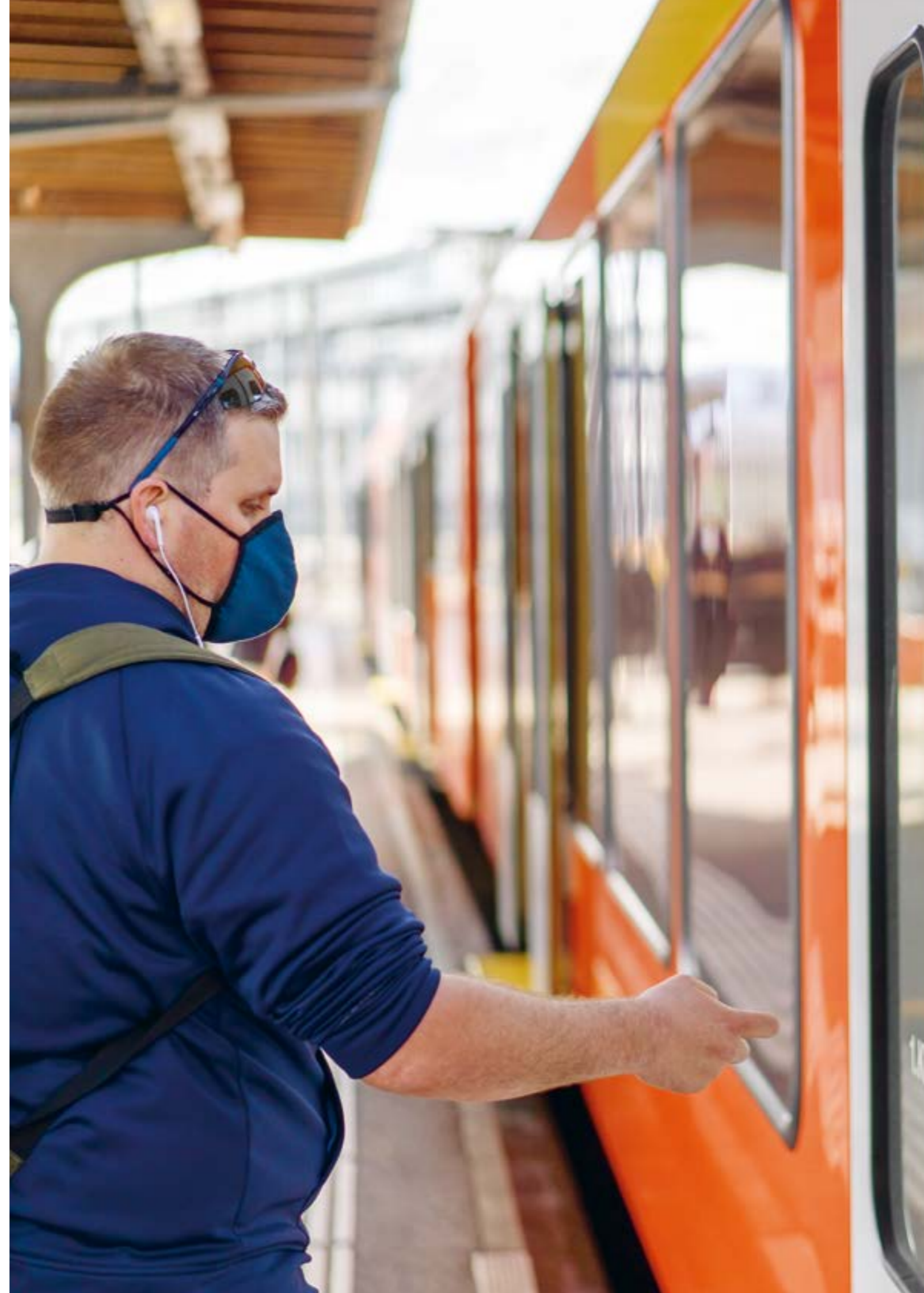
hof Bern stehen in dieser Periode weitere rund 105 Millionen Franken aus dem NAF zur Verfügung. Für die Infrastrukturausbauten im Rahmen des Ausbaus Schrittes 2025 (Bahnhof Solothurn, Doppelspurausbau S8, Wendegleis Bätterkinden) sind rund 56 Millionen Franken in separaten Umsetzungsvereinbarungen über deren gesamte Realisierungszeit zugesprochen.

## Durchführung Risikobeurteilung

Der RBS verfügt über ein unternehmensweites Risikomanagement. Dabei werden wesentliche Risiken auf verschiedenen Stufen identifiziert, beurteilt und Massnahmen zur Risikovermeidung und Risikoverminderung definiert. 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. Für das Grossprojekt Ausbau Bahnhof Bern RBS wird eine gesonderte Risikobeurteilung durchgeführt, die den BAV Anforderungen für die Berichterstattung nach RUBA (Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten) entspricht. Der Verwaltungsrat hat sich mit dem Risikobericht für das unternehmensweite Risikomanagement am 25. November 2020 befasst und diesen genehmigt.

## Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

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



## Aussergewöhnliche Ereignisse 2020

Als aussergewöhnliches Ereignis gilt die Anfang 2020 ausgebrochene Pandemie. Die Massnahmen des RBS zur Bewältigung der Pandemie sind im vorliegenden Geschäftsbericht an verschiedenen Stellen erläutert.

## Zukunftsaussichten

Die Coronapandemie wird die Nachfrage im öffentlichen Verkehr auch im Jahr 2021 beeinflussen. Vor allem die seit Mitte Januar 2021 geltende «Homeoffice-Pflicht» dürfte sich stark auf den Pendlerverkehr auswirken. Entsprechend ist auch im zweiten Jahr der Pandemie mit signifikanten Einnahmefällen zu rechnen. Das Ausmass des Rückgangs ist aufgrund der weiter bestehenden Unsicherheiten über den Fortgang der Pandemie nicht abschätzbar. Es wird jedoch mit einer mehrjährigen Erholungsdauer auf der Nachfrageseite gerechnet. Für den Regionalen Personenverkehr (RPV) besteht für 2021, basierend auf dem «Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise», eine subsidiäre Defizitgarantie – nach Anrechnung allfällig noch vorhandener gesetzlicher Reserven. Die beim RBS nach 2020 noch verbleibenden gesetzlichen Reserven im Personenverkehr werden voraussichtlich vollumfänglich für die Deckung der Verluste 2021 verwendet werden. Die Sicherstellung der notwendigen Liquidität als Folge der Ertragsausfälle wird mit einer Erhöhung der Kapitalmarktdarlehen erfolgen. Für die Jahre 2022 und 2023 werden die nachfrageseitigen Auswirkungen der Pandemie in den mit Bund und Kantonen abzuschliessenden Angebotsvereinbarungen aufgrund bisheriger Erfahrungen berücksichtigt. In der Sparte Infrastruktur rechnet der RBS, ohne bauseitige Einschränkungen aufgrund des Fortdauerns der Pandemie, mit der Umsetzung der langfristig geplanten Unterhalts- und Ausbauprojekte, wie in den Finanzierungsvereinbarungen vorgesehen.



## So fahren S



### Masken tragen ist Pflicht.

Das Tragen einer Schutzmaske ist in unseren Zügen und Bussen, auf den Perrons, an den Haltestellen und in den Bahnhöfen Pflicht. Damit schützen Sie sich und andere.



### Hygieneregeln beachten.

Beachten Sie die Hygiene- und Verhaltensregeln des Bundesamtes für Gesundheit.

## Erfolgsrechnung

Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	Erläuterung	2020	2019
Verkehrsertrag	(1)	35 108	46 379
Abgeltung	(2)	73 168	50 535
Leistungen für Dritte	(3)	10 342	11 033
Andere betriebliche Erträge	(4)	6 370	7 676
Eigenleistungen		6 354	6 611
<b>Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen</b>		<b>131 342</b>	<b>122 233</b>
<b>Betriebsaufwand in TCHF</b>			
Materialaufwand		2 183	3 176
Personalaufwand	(5) (6)	52 217	51 231
Betriebsleistungen Dritter		4 519	5 693
Energie		4 456	4 909
Andere betriebliche Aufwendungen	(7)	17 233	18 405
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(8)	24 054	3 671
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(9)	30 837	30 476
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>135 499</b>	<b>117 561</b>
<b>Ergebnis in TCHF</b>			
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>-4 157</b>	<b>4 672</b>
Finanzaufwand	(10)	1 826	2 473
Finanzertrag	(11)	153	101
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-1 673</b>	<b>-2 372</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>-5 830</b>	<b>2 300</b>
<b>Gewinn vor Ertragssteuern</b>		<b>-5 830</b>	<b>2 300</b>
<b>Direkte Steuern / Ertragssteuern (bzw. Rückerstattung)</b>		<b>65</b>	<b>-8</b>
<b>Jahresergebnis</b>		<b>-5 895</b>	<b>2 308</b>

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

## Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2020	31.12.2019
Flüssige Mittel	(12)	13 408	28 448
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	9 594	13 358
Übrige kurzfristige Forderungen	(14)	12 173	5 168
Vorräte	(15)	6 208	5 380
Aktive Rechnungsabgrenzungen		3 898	4 191
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>45 281</b>	<b>56 545</b>
Finanzanlagen	(16)	6 388	4 388
Sachanlagen	(17) (18) (26)	809 086	771 984
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>815 474</b>	<b>776 372</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>860 755</b>	<b>832 917</b>
<b>Passiven in TCHF</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		22 032	40 784
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(19)	20 000	10 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(20)	4 131	4 594
Passive Rechnungsabgrenzungen	(21)	9 964	12 570
Kurzfristige Rückstellungen	(22)	2 229	2 622
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>58 356</b>	<b>70 571</b>
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(23)	167 000	177 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	555 436	499 292
Langfristige Rückstellungen	(22)	1 009	1 204
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>723 445</b>	<b>677 496</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>781 801</b>	<b>748 067</b>
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(25)	50 896	48 432
Freiwillige Gewinnreserven		8 081	8 237
Eigene Aktien		-16	-15
Bilanzverlust / -gewinn		-5 895	2 308
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>78 954</b>	<b>84 850</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>860 755</b>	<b>832 917</b>

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.



## Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2020	2019
Jahresverlust/-gewinn	-5 895	2 308
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	30 837	30 476
Veränderung Rückstellungen	-588	-127
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	24 054	3 671
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 098	-2 098
<b>Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>46 310</b>	<b>34 230</b>
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 764	-2 437
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	-7 005	173
Veränderung Vorräte	-828	-351
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	293	-1 852
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-18 753	11 471
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-82	-140
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-2 606	-57
<b>Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)</b>	<b>21 093</b>	<b>-41 037</b>

Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-93 659	-168 761
Beiträge Dritter für Sachanlagen	1 666	1 718
Investitionen in Finanzanlagen	-2 000	-2 000
Veräusserung von Finanzanlagen	0	200
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-93 993</b>	<b>-168 843</b>

Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	61 652	95 188
Aufnahme verzinsliches Darlehen	10 000	52 000
Amortisation verzinsliche Darlehen	-10 000	-15 000
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-3 792	-2 421
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>57 860</b>	<b>129 766</b>
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>-15 040</b>	<b>1 961</b>

Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	28 448	26 487
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	13 408	28 448
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>-15 040</b>	<b>1 961</b>

## Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche <sup>1</sup> Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien	Total	Anteil
							Reserven für Fehlbetragsdeckung
<b>Eigenkapital per 1. 1. 19</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>48 432</b>	<b>8 235</b>	<b>-13</b>	<b>82 542</b>	<b>17 903</b>
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	2	-2	-	0
Jahresgewinn 2019	0	0	2 463	-155	0	2 308	2 463
<b>Eigenkapital per 31. 12. 19</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>50 896</b>	<b>8 081</b>	<b>-15</b>	<b>84 850</b>	<b>20 367</b>
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	-	-1	-1	-
Umgliederung <sup>2</sup>	0	0	0	0	0	0	30 529
Jahresverlust 2020	0	0	-6 271	376	0	-5 895	-6 271
<b>Eigenkapital per 31. 12. 20</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>44 625</b>	<b>8 457</b>	<b>-16</b>	<b>78 954</b>	<b>44 625</b>

<sup>1</sup> Siehe auch Seite 59, Ziffer 25.

<sup>2</sup> Zuteilung der Abschreibungsreserve und Reserve aus Restatement auf die Reserven gemäss Art. 36 und 67 EBG sowie Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr (vgl. Ziff. 25) gemäss Anweisung BAV.

Aufteilung Aktienkapital in TCHF / Anzahl	Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
	31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Inhaberaktien Nominal CHF 500.-	0	19 828	0	9 914
Inhaberaktien Nominal CHF 300.-	0	29 725	0	8 918
Inhaberaktien Nominal CHF 150.-	0	23 790	0	3 568
Namenaktien Nominal CHF 50.-	448 000	-	22 400	0
<b>Total Aktienkapital</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>22 400</b>	<b>22 400</b>

Mit Statutenrevision vom 23. Juni 2020 hat der RBS die Inhaberaktien in Namenaktien umgewandelt.

Aktionariat / Anteil am Aktienkapital in Prozent	31. 12. 2020		31. 12. 2019	
	Schweizerische Eidgenossenschaft (Bund)		31,4	
Kanton Bern		34,7		34,7
Bernmobil		14,8		14,8
Kanton Solothurn		7,9		7,9
Übrige		11,2		11,2
<b>Total Aktienkapital</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>

Bestand eigene Aktien in TCHF / Anzahl	Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
	31. 12. 2020	31. 12. 2019	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Inhaberaktien Nominal CHF 500.-	0	2	0	0
Inhaberaktien Nominal CHF 300.-	0	77	0	4
Inhaberaktien Nominal CHF 150.-	0	332	0	11
Namenaktien Nominal CHF 50.-	1 583	0	16	0
<b>Total Aktienkapital</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>15</b>

# 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. Das gesamte Regelwerk von Swiss GAAP FER wird 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 52 ersichtlich (Finanzanlagen).

### Beziehung zu wesentlichen Aktionären

Der Kanton Bern und die Schweizerische Eidgenossenschaft sind mit einem Aktienkapitalanteil von 34,7 Prozent beziehungsweise 31,4 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 Banken sowie Geldmarktpapiere mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten. Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

### Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

### Forderungen

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

### Vorräte und angefangene Arbeiten

Die Vorräte umfassen Verschleisstteile sowie weiteres Verbrauchsmaterial. Sie werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten unter Beachtung der Niederstwerte bilanziert. Die Herstellungskosten 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- und Jahresabonnemente sowie Mehrfahrtenkarten erfasst, jedoch keine Einzelbillette und Tageskarten.

### Langfristige Verbindlichkeiten

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

### 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 Verkehrsertrag in TCHF	2020	2019
Verkehrsertrag <sup>1</sup>	34 723	43 676
Kantonsbeitrag Tarifverbund <sup>2</sup>	0	2 262
Einnahmen ogF <sup>3</sup>	386	440
<b>Total Verkehrsertrag</b>	<b>35 108</b>	<b>46 379</b>

<sup>1</sup> Rückgang des Verkehrsertrages aufgrund des Nachfragerückgangs in Zusammenhang mit der Covid-Pandemie.

<sup>2</sup> Wegfall des Kantonsbeitrags an den Tarifverbund ab 2020; Kompensation über Abgeltungserhöhung.

<sup>3</sup> ogF: Reisen ohne gültigen Fahrausweis.

2 Abgeltung in TCHF	2020	2019
Abgeltung Sparte Verkehr, Bahn und Bus	27 930	26 356
Abgeltung Sparte Infrastruktur <sup>1</sup>	45 238	24 179
<b>Total Abgeltung</b>	<b>73 168</b>	<b>50 535</b>

<sup>1</sup> Zunahme der Abschreibungsabgeltung in Zusammenhang mit der Fertigstellung und Aktivierung von Bauprojekten und aufgrund nicht aktivierbarer Investitionen beim Projekt Doppelspurausbau Moosseedorf–Zollikofen.

3 Leistungen für Dritte in TCHF	2020	2019
Leistungen für Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	1 139	1 044
Leistungen für Dritte	9 203	9 989
<b>Total Leistungen für Dritte</b>	<b>10 342</b>	<b>11 033</b>

4 Andere betriebliche Erträge in TCHF	2020	2019
Pacht und Mieten	3 001	2 963
Trassenerlös aus Netzzugang	1 017	1 083
Vergütungen und Versicherungsleistungen	168	835
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 184	2 794
<b>Total andere betriebliche Erträge</b>	<b>6 370</b>	<b>7 676</b>

5 Personalaufwand in TCHF	2020	2019
Gehälter und Löhne	40 041	39 406
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	3 956	4 118
Personalversicherungen	8 406	7 924
Leistungen der Personalversicherungen	-276	-340
Personalmiete	90	124
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>52 217</b>	<b>51 231</b>

### 6 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Der Deckungsgrad beträgt 113,85 Prozent gemäss provisorischem Abschluss 2020.

	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31. 12. 2020	31. 12. 2020	31. 12. 2019		2020	2019
<b>Sammelstiftung Symova</b>	<b>1 374</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4 192</b>	<b>3 949</b>

### 7 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	2020	2019
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	2 697	2 221
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	2 698	3 731
Allgemeiner Aufwand	627	669
Versicherungen und Schadenersatz	758	691
Marketing	487	647
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	178	476
Pacht und Miete	593	428
Informatik-Support und Lizenzen	1 970	1 610
Unterhalt und Kleinanschaffungen	7 225	7 932
<b>Total andere betriebliche Aufwendungen</b>	<b>17 233</b>	<b>18 405</b>

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

	2020	2019
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) <sup>1</sup>	24 054	3 671
<b>Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen</b>	<b>24 054</b>	<b>3 671</b>

<sup>1</sup> Nicht aktivierbare Investitionen in Zusammenhang mit Projekt Doppelspurausbau Moosseedorf–Zollikofen.

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

	2020	2019
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	12 782	11 895
Abschreibungen übrige Sparten	18 055	18 580
<b>Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens</b>	<b>30 837</b>	<b>30 476</b>

### 10 Finanzaufwand in TCHF

	2020	2019
Zinsaufwand und Finanzierungskosten <sup>1</sup>	1 826	2 473
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>1 826</b>	<b>2 473</b>

<sup>1</sup> Reduktion infolge Rückzahlung von höherverzinslichen Kassascheinen Anfang 2020.

11 Finanzertrag in TCHF	2020	2019
Dividenden	0	2
Zinserträge Darlehen	96	50
Skonti, Währungsdifferenzen	57	49
<b>Total Finanzertrag</b>	<b>153</b>	<b>101</b>

12 Flüssige Mittel in TCHF	2020	2019
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	271	496
Banken		
frei verfügbare Mittel	7 097	16 200
zweckgebundene Mittel <sup>1</sup>	6 041	11 752
<b>Total flüssige Mittel</b>	<b>13 409</b>	<b>28 448</b>

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

13 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	2020	2019
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7 199	10 095
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	2 395	3 262
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>9 594</b>	<b>13 358</b>

14 Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF	2020	2019
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	874	454
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen <sup>1</sup>	11 299	4 715
<b>Total übrige kurzfristige Forderungen</b>	<b>12 173</b>	<b>5 168</b>

<sup>1</sup> Davon CHF 6,5 Mio. Forderung gegenüber Kanton Bern (Beitrag aus Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrsfonds) für das Projekt Boll-Sinneringen.

15 Vorräte in TCHF	2020	2019
Material Schienenfahrzeuge	10 844	11 203
Übriges Material Bahn und Bus	1 405	1 260
Wertberichtigung <sup>1</sup>	-6 041	-7 083
<b>Total Vorräte</b>	<b>6 208</b>	<b>5 380</b>

<sup>1</sup> Die Wertberichtigung auf dem Material Schienenfahrzeuge erfolgt analog den Abschreibungen auf der zugehörigen Fahrzeugflotte.

16 Finanzanlagen in TCHF	2020	2019
Aktien nicht kotierter Unternehmen <sup>1</sup>	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG <sup>2</sup>	6 000	4 000
<b>Total Finanzanlagen</b>	<b>6 388</b>	<b>4 388</b>

<sup>1</sup> Beteiligung an Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG (15,6 % an Kapital und Stimmen), Beteiligung an Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG (10,6 % an Kapital und Stimmen).

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

17 Sachanlagen in TCHF	2020	2019
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen	986 014	942 752
Anlagen im Bau	252 823	247 619
Anzahlungen Anlagen im Bau	400	0
À fonds perdu Beiträge an Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	-4 989	-3 367
Wertberichtigung Sachanlagen	-425 162	-415 020
<b>Total Sachanlagen</b>	<b>809 086</b>	<b>771 984</b>

18 Sachanlagen 2020 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
<b>Anschaffungswerte</b>							
Grundstücke	19 501	277	0	1 184	0	20 962	
Kunstbauten	49 129	2 411	0	24 754	0	76 294	
Fahrbahn	135 695	1 779	0	13 561	-44	150 990	
Hochbau Betrieb, Zugang	97 729	457	0	1 844	0	100 030	
Benützung Kostenmiete	1 360	0	0	0	0	1 360	
Publikumsanlagen	45 444	325	0	1 704	0	47 473	
<b>Grundstücke und Bauten</b>	<b>348 858</b>	<b>5 249</b>	<b>0</b>	<b>43 047</b>	<b>-44</b>	<b>397 109</b>	
Anlagen und Einrichtungen	9 558	10	0	14	0	9 583	
Bahnstrom und Antrieb	42 141	715	-280	5 166	0	47 742	
Niederspannung, Telekom	18 491	413	-250	1 725	0	20 379	
Sicherungsanlagen	82 801	809	0	4 206	0	87 816	
<b>Anlagen und Einrichtungen</b>	<b>152 992</b>	<b>1 947</b>	<b>-530</b>	<b>11 112</b>	<b>0</b>	<b>165 521</b>	
<b>Fahrzeuge</b>	<b>422 794</b>	<b>1 516</b>	<b>-19 320</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>405 071</b>	
<b>Sonstige Sachanlagen</b>	<b>18 108</b>	<b>536</b>	<b>-846</b>	<b>515</b>	<b>0</b>	<b>18 313</b>	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>942 752</b>	<b>9 248</b>	<b>-20 696</b>	<b>54 754</b>	<b>-44</b>	<b>986 014</b>	
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>244 252</b>	<b>60 358</b>	<b>0</b>	<b>-54 754</b>	<b>-1 622</b>	<b>248 234</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>1 187 004</b>	<b>69 606<sup>1</sup></b>	<b>-20 696</b>	<b>0</b>	<b>-1 666</b>	<b>1 234 248</b>	

<sup>1</sup> Die Zugänge sind gemäss Anlagerechnung netto dargestellt. Brutto beträgt der Wert TCHF 93 660 abzüglich NAI von TCHF 24 054.

**Kumulierte Wertberichtigungen**

Grundstücke	-4 279	-78	0	0	0	-4 356	16 605
Kunstbauten	-12 906	-908	0	0	0	-13 814	62 480
Fahrbahn	-46 449	-3 603	0	0	0	-50 052	100 939
Hochbau Betrieb, Zugang	-50 555	-2 187	0	0	0	-52 742	47 288
Benützung Kostenmiete	-561	-47	0	0	0	-608	751
Publikumsanlagen	-17 678	-1 355	0	0	0	-19 032	28 440
<b>Grundstücke und Bauten</b>	<b>-132 427</b>	<b>-8 178</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-140 605</b>	<b>256 504</b>
Anlagen und Einrichtungen	-5 522	-406	0	0	0	-5 929	3 654
Bahnstrom und Antrieb	-28 045	-1 286	280	0	0	-29 051	18 692
Niederspannung, Telekom	-12 284	-1 548	250	0	0	-13 583	6 797
Sicherungsanlagen	-52 036	-3 042	0	0	0	-55 078	32 739
<b>Anlagen und Einrichtungen</b>	<b>-97 888</b>	<b>-6 282</b>	<b>530</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-103 640</b>	<b>61 881</b>
<b>Fahrzeuge</b>	<b>-172 319</b>	<b>-14 981</b>	<b>19 320</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-167 980</b>	<b>237 091</b>
<b>Sonstige Sachanlagen</b>	<b>-12 387</b>	<b>-1 397</b>	<b>846</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-12 937</b>	<b>5 375</b>
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-415 020</b>	<b>-30 837</b>	<b>20 696</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-425 162</b>	<b>560 852</b>
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>248 234</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-415 020</b>	<b>-30 837</b>	<b>20 696</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-425 162</b>	<b>809 086</b>

18 Sachanlagen 2019 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
<b>Anschaffungswerte</b>							
Grundstücke	19 501	0	0	0	0	19 501	
Kunstbauten	26 000	0	0	23 129	0	49 129	
Fahrbahn	133 615	0	0	2 191	-111	135 695	
Hochbau Betrieb, Zugang	97 444	0	0	285	0	97 729	
Benützung Kostenmiete	1 360	0	0	0	0	1 360	
Publikumsanlagen	44 502	0	0	942	0	45 444	
<b>Grundstücke und Bauten</b>	<b>322 421</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26 547</b>	<b>-111</b>	<b>348 858</b>	
Anlagen und Einrichtungen	9 339	0	-14	234	0	9 558	
Bahnstrom und Antrieb	40 207	0	0	1 934	0	42 141	
Niederspannung, Telekom	16 494	0	0	1 998	0	18 491	
Sicherungsanlagen	74 796	0	0	8 005	0	82 801	
<b>Anlagen und Einrichtungen</b>	<b>140 835</b>	<b>0</b>	<b>-14</b>	<b>12 171</b>	<b>0</b>	<b>152 992</b>	
<b>Fahrzeuge</b>	<b>344 842</b>	<b>0</b>	<b>-48 461</b>	<b>126 413</b>	<b>0</b>	<b>422 794</b>	
<b>Sonstige Sachanlagen</b>	<b>17 990</b>	<b>0</b>	<b>-955</b>	<b>1 073</b>	<b>0</b>	<b>18 108</b>	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>826 088</b>	<b>0</b>	<b>-49 430</b>	<b>166 204</b>	<b>-111</b>	<b>942 752</b>	
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>246 783</b>	<b>165 280</b>	<b>0</b>	<b>-166 204</b>	<b>-1 606</b>	<b>244 252</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>1 072 872</b>	<b>165 280</b>	<b>-49 430</b>	<b>0</b>	<b>-1 717</b>	<b>1 187 004</b>	

**Kumulierte Wertberichtigungen**

Grundstücke	-4 201	-78	0	0	0	-4 279	15 222
Kunstbauten	-12 283	-623	0	0	0	-12 906	36 224
Fahrbahn	-43 075	-3 374	0	0	0	-46 449	89 246
Hochbau Betrieb, Zugang	-47 557	-2 998	0	0	0	-50 555	47 174
Benützung Kostenmiete	-514	-47	0	0	0	-561	798
Publikumsanlagen	-16 281	-1 397	0	0	0	-17 678	27 766
<b>Grundstücke und Bauten</b>	<b>-123 911</b>	<b>-8 517</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-132 427</b>	<b>216 430</b>
Anlagen und Einrichtungen	-5 133	-404	14	0	0	-5 522	4 036
Bahnstrom und Antrieb	-27 078	-967	0	0	0	-28 045	14 096
Niederspannung, Telekom	-10 977	-1 307	0	0	0	-12 284	6 207
Sicherungsanlagen	-48 790	-3 246	0	0	0	-52 036	30 766
<b>Anlagen und Einrichtungen</b>	<b>-91 978</b>	<b>-5 924</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-97 888</b>	<b>55 104</b>
<b>Fahrzeuge</b>	<b>-206 105</b>	<b>-14 675</b>	<b>48 461</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-172 319</b>	<b>250 476</b>
<b>Sonstige Sachanlagen</b>	<b>-11 981</b>	<b>-1 360</b>	<b>955</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-12 387</b>	<b>5 721</b>
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-433 974</b>	<b>-30 476</b>	<b>49 430</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-415 020</b>	<b>527 731</b>
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>-190</b>	<b>0</b>	<b>190</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>244 252</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-434 164</b>	<b>-30 476</b>	<b>49 619</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-415 020</b>	<b>771 984</b>

18 Sachanlagen Infrastruktur 2020 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
<b>Anschaffungswerte</b>							
Grundstücke	17 751	0	0	1 184	0	18 935	
Tunnel	12 778	0	0	0	0	12 778	
Brücken	15 500	966 964	0	1 848	0	18 315	
übrige Kunstbauten	20 851	1 444	0	22 906	0	45 201	
Fahrbahn	131 665	1 779	0	13 561	-44	146 960	
Hochbau Betrieb, Zugang	17 544	79	0	1 842	0	19 466	
Benützung Kostenmiete	1 360	0	0	0	0	1 360	
Publikumsanlagen	44 666	325	0	1 704	0	46 695	
Anlagen und Einrichtungen	366	0	0	0	0	366	
Bahnstrom und Antrieb	40 179	715	-280	5 166	0	45 780	
Niederspannung, Telekom	17 394	413	-250	1 725	0	19 282	
Sicherungsanlagen	81 453	809	0	4 206	0	86 467	
Fahrzeuge	15 936	135	0	45	0	16 116	
Mobilien	4 124	223	-36	132	0	4 443	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>421 565</b>	<b>6 888</b>	<b>-566</b>	<b>54 321</b>	<b>-44</b>	<b>482 164</b>	
<b>Anlagen im Bau (brutto)</b>	<b>247 133</b>	<b>57 596</b>	<b>0</b>	<b>-54 321</b>	<b>0</b>	<b>250 408</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>668 698</b>	<b>64 484</b>	<b>-566</b>	<b>0</b>	<b>-44</b>	<b>732 572</b>	

**Kumulierte Wertberichtigungen**

Grundstücke	-4 279	-78	0	0	0	-4 356	14 578
Tunnel	-7 512	-96	0	0	0	-7 608	5 170
Brücken	-4 759	-301	0	0	0	-5 061	13 254
übrige Kunstbauten	-635	-510	0	0	0	-1 145	44 056
Fahrbahn	-44 697	-3 502	0	0	0	-48 200	98 761
Hochbau Betrieb, Zugang	-10 309	-460	0	0	0	-10 769	8 696
Benützung Kostenmiete	-561	-47	0	0	0	-608	751
Publikumsanlagen	-17 175	-1 262	0	0	0	-18 437	28 258
Anlagen und Einrichtungen	-320	-4	0	0	0	-323	43
Bahnstrom und Antrieb	-26 782	-1 233	280	0	0	-27 735	18 045
Niederspannung, Telekom	-11 420	-1 509	250	0	0	-12 679	6 603
Sicherungsanlagen	-51 009	-3 000	0	0	0	-54 009	32 458
Fahrzeuge	-9 097	-531	0	0	0	-9 628	6 488
Mobilien	-2 918	-249	36	0	0	-3 130	1 313
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-191 474</b>	<b>-12 782</b>	<b>566</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-203 690</b>	<b>278 474</b>
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>250 408</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-191 474</b>	<b>-12 782</b>	<b>566</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-203 690</b>	<b>528 882</b>

18 Sachanlagen Infrastruktur 2019 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
<b>Anschaffungswerte</b>							
Grundstücke	17 751	0	0	0	0	17 751	
Tunnel	12 740	0	0	38	0	12 778	
Brücken	11 409	0	0	4 091	0	15 500	
übrige Kunstbauten	1 851	0	0	19 000	0	20 851	
Fahrbahn	129 585	0	0	2 191	-111	131 665	
Hochbau Betrieb, Zugang	17 316	0	0	227	0	17 544	
Benützung Kostenmiete	1 360	0	0	0	0	1 360	
Publikumsanlagen	43 724	0	0	942	0	44 666	
Anlagen und Einrichtungen	366	0	0	0	0	366	
Bahnstrom und Antrieb	38 245	0	0	1 934	0	40 179	
Niederspannung, Telekom	15 375	0	0	2 020	0	17 394	
Sicherungsanlagen	73 447	0	0	8 005	0	81 453	
Fahrzeuge	13 523	0	0	2 413	0	15 936	
Mobilien	4 073	0	0	51	0	4 124	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>380 764</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40 912</b>	<b>-111</b>	<b>421 565</b>	
<b>Anlagen im Bau (brutto)</b>	<b>183 145</b>	<b>104 880</b>	<b>0</b>	<b>-40 890</b>	<b>0</b>	<b>247 135</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>563 909</b>	<b>104 880</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>-111</b>	<b>668 700</b>	

**Kumulierte Wertberichtigungen**

Grundstücke	-4 201	-78	0	0	0	-4 279	13 472
Tunnel	-7 415	-96	0	0	0	-7 512	5 266
Brücken	-4 503	-256	0	0	0	-4 759	10 741
übrige Kunstbauten	-365	-270	0	0	0	-635	20 216
Fahrbahn	-41 425	-3 273	0	0	0	-44 697	86 967
Hochbau Betrieb, Zugang	-9 888	-421	0	0	0	-10 309	7 235
Benützung Kostenmiete	-514	-47	0	0	0	-561	798
Publikumsanlagen	-15 871	-1 305	0	0	0	-17 175	27 490
Anlagen und Einrichtungen	-316	-4	0	0	0	-320	46
Bahnstrom und Antrieb	-25 867	-915	0	0	0	-26 782	13 397
Niederspannung, Telekom	-10 152	-1 268	0	0	0	-11 420	5 974
Sicherungsanlagen	-47 805	-3 204	0	0	0	-51 009	30 443
Fahrzeuge	-8 579	-518	0	0	0	-9 097	6 839
Mobilien	-2 678	-239	0	0	0	-2 918	1 206
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-179 578</b>	<b>-11 895</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-191 474</b>	<b>230 092</b>
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>247 135</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-179 578</b>	<b>-11 895</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-191 474</b>	<b>477 226</b>

19 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2020	2019
Rückzahlung Darlehen im Folgejahr (innert 12 Monaten)	20 000	10 000
<b>Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>20 000</b>	<b>10 000</b>

20 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF	2020	2019
Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand		
Anteil Bund	2 098	2 098
Anteil Kanton Bern	1 636	2 017
Anteil Kanton Solothurn	396	396
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	0	59
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	1	24
<b>Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>4 131</b>	<b>4 594</b>

21 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF	2020	2019
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	8 365	10 280
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	869	1 124
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	730	1 167
<b>Total passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>9 964</b>	<b>12 570</b>

22 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapi- tal Rentenzu- schüsse für Pensionierte <sup>1</sup>	Personalgut- haben <sup>2</sup>	Sonstige Rück- stellungen <sup>3</sup>	Total
<b>Buchwert am 1. 1. 2019</b>	<b>509</b>	<b>3 444</b>	<b>0</b>	<b>3 953</b>
davon kurzfristig	74	2 982	0	3 057
davon langfristig	435	462	0	897
Bildung	0	68	430	498
Verwendung	107	518	0	625
<b>Buchwert am 31. 12. 2019 / 1. 1. 2020</b>	<b>402</b>	<b>2 994</b>	<b>430</b>	<b>3 826</b>
davon kurzfristig	60	2 522	40	2 622
davon langfristig	342	472	390	1 204
Bildung	0	201	37	238
Verwendung	50	647	129	826
<b>Buchwert am 31. 12. 2020</b>	<b>352</b>	<b>2 548</b>	<b>338</b>	<b>3 238</b>
davon kurzfristig	47	2 135	47	2 229
davon langfristig	305	413	291	1 009

<sup>1</sup> Berechnung des notwendigen Rückstellungsbetrages durch Versicherungsexperten.

<sup>2</sup> Rückstellungen für nicht bezogene Ferien, Ruhetage, Überzeiten und Dienstaltersgeschenke.

<sup>3</sup> Rückstellungen für Sanierung von Schäden an der Fahrzeugflotte RABe 4 / 12 21 – 34.

23 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2020	2019
Fälligkeiten nach einem bis fünf Jahren	15 000	35 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	152 000	142 000
<b>Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>167 000</b>	<b>177 000</b>

24 Übrige langfristige Verbindlichkeiten in TCHF	2020	2019
Bedingt rückzahlbar <sup>1</sup>		
Anteil Bund	365 398	316 618
Anteil Kanton Bern	155 852	142 979
Anteil Kanton Solothurn	18 704	18 704
Rückzahlbar <sup>2</sup>		
Anteil Bund	7 633	9 730
Anteil Kanton Bern	6 069	9 084
Anteil Kanton Solothurn	1 780	2 176
<b>Total übrige langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>555 436</b>	<b>499 292</b>

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

<sup>2</sup> Rückzahlbare Altdarlehen der öffentlichen Hand für die Finanzierung von Rollmaterial.

25 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	2020	2019
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG <sup>1</sup>	10 662	557
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG <sup>1</sup>	35 378	14 001
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr <sup>1</sup>	4 856	3 345
Abschreibungsreserve <sup>1</sup>	0	21 476
Reserve aus Restatement <sup>1</sup>	0	9 053
<b>Total gesetzliche Gewinnreserven <sup>2</sup></b>	<b>50 896</b>	<b>48 432</b>

<sup>1</sup> Gemäss Aufforderung des Bundesamtes für Verkehr BAV mit Schreiben vom 13. 12. 2019 wurden die bis 31. 12. 2019 separat ausgewiesenen Abschreibungsreserven und Reserven aus Restatement in die spezialgesetzlichen Reserven nach PBG Art. 36 beziehungsweise Art 28 Ziff. 4 umgegliedert.

<sup>2</sup> Vor Zusecheidung Jahresergebnis 2020.

Nahestehende Personen, wesentliche Transaktionen in TCHF <sup>1</sup>	2020	2019
<b>Abgeltungen Kanton Bern</b>		
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	8 237	8 431
Abgeltung Ortsverkehr	7 219	6 203
<b>Total Abgeltungen Kanton Bern</b>	<b>15 456</b>	<b>14 634</b>
<b>Investitionsbeiträge Kanton Bern</b>		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	12 873	15 675
À fonds perdu Beiträge an Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	677	825
<b>Total Investitionsbeiträge Kanton Bern</b>	<b>13 550</b>	<b>16 500</b>
<b>Abgeltungen Bund</b>		
Abgeltung Infrastruktur	45 042	24 179
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	10 759	10 482
<b>Total Abgeltungen Bund</b>	<b>55 801</b>	<b>34 661</b>
<b>Investitionsbeiträge Bund</b>		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Investitionen in Infrastruktur	48 780	79 505
À fonds perdu Beiträge für nicht aktivierbare Anteile von Investitionen in Infrastruktur	937	781
<b>Total Investitionsbeiträge Bund</b>	<b>49 717</b>	<b>80 286</b>

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

## 26 Investitionsrechnung Infrastruktur in TCHF gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

### Kosten (Leistungen) vom 1.1.–31.12.2020

	Anlagen in Bau 1.1. <sup>3</sup>	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrech- nung	Anlagenrech- nung	Anlagen in Bau 31.12.
Grundstücke	5 425	903	0	903	-1 906	-1 184	3 238
Tunnel	143 791	48 597	1 467	50 064	-1 484	0	192 371
Brücken	2 360	1 113	51	1 164	-25	-2 815	684
Übrige Kunstbauten	39 416	1 201	27	1 228	-15 278	-24 350	1 016
Fahrbahn	10 752	6 147	1 292	7 439	-178	-15 339	2 674
Hochbau <sup>1</sup>	3 684	3 278	67	3 345	-229	-1 922	4 878
Publikumsanlagen	5 074	3 108	478	3 586	-503	-2 029	6 128
Anlagen und Einrichtungen	37	0	1	1	0	0	38
Bahnstrom- und Antrieb	9 581	2 595	315	2 910	-1 875	-5 881	4 734
Niederspannung, Telekom	6 391	1 587	194	1 781	-7	-2 138	6 027
Sicherungsanlagen	20 016	11 989	1 259	13 248	-120	-5 015	28 129
Schienenfahrzeuge <sup>2</sup>	67	74	49	123	0	-99	91
Dienstfahrzeuge Strasse	34	47	1	48	0	-81	1
Mobilien, Hard-/Software	505	650	128	778	-529	-356	399
<b>Total</b>	<b>247 133</b>	<b>81 289</b>	<b>5 329</b>	<b>86 618</b>	<b>-22 134</b>	<b>-61 209</b>	<b>250 408</b>

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

<sup>2</sup> Schienenfahrzeuge für die Instandhaltung der Infrastruktur.

<sup>3</sup> Erst bei der Aktivierung als Anlage wird die definitive Zuschreibung auf die Anlagengattungen vorgenommen. Allfällige Differenzen zum Vorjahr sind im Wert Anlagen in Bau 1.1. angepasst.

## Weitere Angaben zur Jahresrechnung gemäss Artikel 959c OR

### Solidarhaftung

Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der eidgenössischen Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge der Busbetriebe Solothurn und Umgebung AG.

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

**S-Bahn Bern:** Zweck der gemeinsamen Gesellschaft mit der BLS AG 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 Tarifverbund Libero. 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.



Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in TCHF	31.12.2020	31.12.2019
Sachversicherungen (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	820 320	890 483
Haftpflichtversicherung	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2020	31.12.2019
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse Post	–	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
2016–2028, Zinssatz 0,15 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2027, Zinssatz 0,285 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2029, Zinssatz 0,41 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2019–2022, Zinssatz 0%, Bank Vontobel	5 000	5 000
2019–2032, Zinssatz 0,1%, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2019–2033, Zinssatz 0,45 %, Bank Vontobel	12 000	12 000
2019–2034, Zinssatz 0,8 %, Bank Vontobel	10 000	10 000
2019–2035, Zinssatz 0,05 %, Pensionskasse Migros	15 000	15 000
2020–2030, Zinssatz 0,05 %, Postfinance	10 000	–
<b>Total Kassascheine (Privatplatzierungen)</b>	<b>187 000</b>	<b>187 000</b>

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2020	31.12.2019
Entwicklungsvertrag Lebenszyklusverlängerung ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit bis 2020, restlichen Gesamtbetrag (Festpreis) über Laufzeit.	737	1 932
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2020 für maximal 20 Jahre, indexiert.	819	3 066
Mietvertrag Depot Worblaufen, mit Swiss Life Funds AG, Laufzeit bis 2072. Es findet kein Zahlungsfluss statt, da Verrechnung mit gleich hohem Baurechtszins.	18 200	18 550
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation (Switzerland) AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit.	842	1 088
Wartungsvertrag Stromrichter NEXt mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mindestens Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit.	1 287	1 350
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit bis Dezember 2023, beziehungsweise 2025.	1 510	1 913

#### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 30. April 2021 vom Verwaltungsrat genehmigt.

## Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2020	2019
Kurt Fluri, Präsident	10 800	10 000
Dr. Andreas Flury, Vizepräsident <sup>1</sup>	24 150	25 650
Christian Albrecht <sup>2</sup>	7 400	7 800
Beat Giauque <sup>3</sup>	3 700	6 600
Marius Grossrieder	5 400	6 600
Franziska Hügli <sup>4</sup>	3 700	–
Ursula Meichle	8 600	6 200
Dr. Severin Rangosch	7 000	6 200
Hans Schatzmann	6 600	6 200
<b>Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat</b>	<b>77 350</b>	<b>75 250</b>

<sup>1</sup> Inkl. Honorar für Projektbegleitungen.

<sup>2</sup> Auszahlung an Arbeitgeber.

<sup>3</sup> Verwaltungsrat bis Mitte 2020.

<sup>4</sup> Verwaltungsrätin ab Mitte 2020.

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2020	2019
Revisionsdienstleistungen	35 000	34 600
übrige Dienstleistungen	6 600	0
<b>Total Honorar der Revisionsstelle</b>	<b>41 600</b>	<b>34 600</b>

#### Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

#### Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Die subventionsrechtliche Prüfung erfolgt durch die Revisionsstelle nach der Richtlinie «Spezialprüfung Subventionen» des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Das BAV erhält sämtliche Unterlagen zur Jahresrechnung, wie auch den Bericht zur subventionsrechtlichen Prüfung.

Verwendung des Bilanzverlustes/-gewinnes in TCHF in TCHF	2020	2019 <sup>1</sup>
<b>Bilanzverlust/-gewinn</b>	<b>-5 895</b>	<b>2 308</b>
Entnahme aus Reserven/Zuweisung an Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	20	-1 309
Entnahme aus Reserven/Zuweisung an Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	5 115	-1 114
Entnahme aus Reserven/Zuweisung an Reserven übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	1 136	-41
Zuweisung an/Entnahme aus Reserven nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	-376	155

<sup>1</sup> Nachträglich erforderliche Umgliederung der Reservezuweisung von TCHF 144 von der Reserve für übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr zur Reserve der Verkehrs-sparte gemäss Art. 36 PBG infolge einer Anpassung in der Spartenrechnung.

# Bericht der Revisionsstelle

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 44 bis 63) für das am 31. Dezember 2020 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 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag des Verwaltungsrates, den Bilanzverlust mit den Gewinnreserven zu verrechnen (Seite 63), dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 30. April 2021

### 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

Coronapandemie – Auswirkungen auf Betrieb, Fahrgäste und Personal  
Kyramarios GmbH  
www.kyramarios.com

### Druck

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

© Copyright RBS

### Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Sitz der Aktiengesellschaft mit Eintrag im Handelsregister:

Dornacherstrasse 48, 4501 Solothurn

Sitz der Verwaltung:

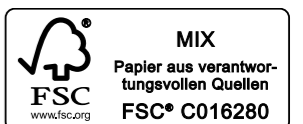
Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen

Telefon +41 31 925 55 55

info@rbs.ch, www.rbs.ch



blog.rbs.ch



## RBS – Zahlen

**12 700 000**

Bahnreisende

**5 500 000**

Busreisende

**450**

Mitarbeitende

**2 817 000**

Zugkilometer

**3 037 000**

Buskilometer

**10**

Lernende

**4,05**

Effektive Lohnspanne