

Geschäftsbericht

2012

Inhalt

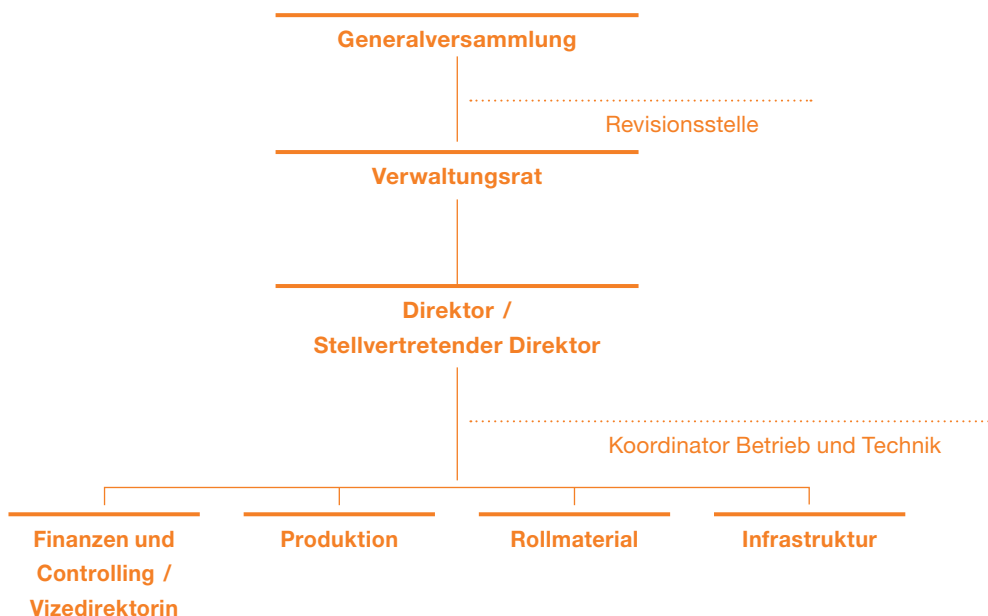
Jahresbericht

- 03 Organigramm
- 03 Organisation
- 04 Bericht des Verwaltungsrates
- 05 Wichtige Zahlen
- 06 Bericht des Direktors
- 07 Verkehr und Marketing
- 09 Organisation und Personal
- 11 Betrieb und Technik Bahn
- 13 Betrieb und Technik Bus
- 15 Planung und Zukunftsaussichten
- 17 Nachhaltigkeit
- 21 Finanzen

Jahresrechnung

- 25 Erfolgsrechnung
- 26 Bilanz
- 27 Geldflussrechnung
- 28 Eigenkapitalnachweis
- 29 Anhang zur Jahresrechnung
- 31 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 39 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 40 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 41 Bericht der Revisionsstelle

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2012

Verwaltungsrat	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident ¹ Renate Amstutz, Bern, Vizepräsidentin ² Dr. Thomas Bachmann, Stettlen Dr. Andreas Flury, Otelfingen Beat Giauque, Ittigen Ursula Meichle, Köniz Theres Roder, Muri bei Bern ³ Dr. René Rudolf, Feldbrunnen	¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet ² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet ³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet
-----------------------	---	---

Revisionsstelle	GFELLER + PARTNER AG Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal
------------------------	---

Direktion	Direktor Stellvertretender Direktor Finanzen und Controlling / Vizedirektorin	Dr. Fabian Schmid, Gwatt/Thun Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl Ursula Gasser, Mattstetten
------------------	--	---

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

Bericht des Verwaltungsrates

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre



Mitte Dezember 2012 ist der Variantenentscheid für den Ausbau des RBS-Bahnhofs Bern gefallen: Er soll bis 2025 komplett neu unter den Gleisanlagen der SBB gebaut werden. Verworfen wurde die Idee, den bestehenden RBS-Bahnhof zu sanieren und seitlich mit einem zweiten Bahnhof zu ergänzen. Der neue, viergleisige RBS-Bahnhof wird an die geplante Westpassage zwischen Länggasse und Bubenbergzentrum sowie an die Perronhalle der SBB angebunden. Zusammen mit dem Ausbau der Publikumsanlagen und dem neuen Bahnhofszugang beim Bubenbergzentrum ist diese Lösung für den gesamten Bahnhof und die Stadt Bern optimal. Der RBS ist sehr froh über den gefällten Entscheid. Denn nur ein neuer RBS-Bahnhof beseitigt die Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme nachhaltig und lässt Spielraum für künftige Entwicklungsmöglichkeiten rund um den Standort Bahnhof Bern.

Das aufgegleiste Jahrhundertprojekt ist aber nicht der einzige Meilenstein im Jahr 2012. Der Zuschlag von zwölf ausgeschriebenen Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn, die Ausfinanzierung der Vorsorgewerke bei der Pensionskasse oder der Auslieferungsbeginn der zweiten Serie NEXt sind weitere Höhepunkte des letzten Jahres. Aber auch mit den Bauten bei den Bahnhöfen Oberzollikofen und Biberist unterstreicht der RBS seine Absicht, seine hohe Produktivität zu halten und zu steigern, die Kapazitätsengpässe zu beseitigen und damit seine Unternehmensposition zu stärken. So, wie es die RBS-Strategie vorsieht, welche der Verwaltungsrat im November 2012 verabschiedet hat. Dabei will der RBS bei all seinen Projekten und Entscheiden auf seine Stärken aufbauen und damit Innovation und regionale Verankerung fördern. Auch sonst lag der RBS 2012 wiederum auf Kurs: Er verzeichnete ein ansprechendes Rechnungsergebnis und beförderte erneut mehr Fahrgäste. Seit 2006 verzeichnet er ein jährliches Nachfragewachstum von durchschnittlich gut zwei Prozent. Die S7 nach Worb ist dabei die mit Abstand stärkste S-Bahnlinie im Kanton Bern, gefolgt von der S8 nach Jegenstorf und der S1 im Aaretal. Bezüglich Auslastung und Nachfrage nimmt der RBS schweizweit eine Spitzenposition ein.

An der Erfolgsgeschichte des RBS massgebend beteiligt ist auch alt Regierungsrat Peter Schmid. Er trat an der Generalversammlung 2012 nach über dreissigjährigem Wirken als Verwaltungsrat altershalber zurück. Ab 1980 war Peter Schmid Mitglied des Verwaltungsrates der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, welche 1984 mit den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen zum RBS fusionierte. Seit 1992 präsidierte er den Verwaltungsrat. Er hat diesen nicht nur umsichtig geleitet, sondern mit seiner gewinnenden Art auch viel Wohlwollen über das Unternehmen hinaus und eine breite Vernetzung geschaffen. Der Verwaltungsrat dankt ihm dafür herzlich.

Ebenso dankt der Verwaltungsrat allen, die für den RBS eintreten und ihm das Vertrauen schenken: den Kundinnen und Kunden, den Aktionärinnen und Aktionären, den Medienschaffenden sowie den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden. Ein besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche sich tagtäglich für eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit einsetzen, der Kundschaft freundlich begegnen und bereit sind, immer wieder aufs Neue dazuzulernen.

Kurt Fluri

Wichtige Zahlen

	Einheit	2012	2011	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	94 117	96 382	-2
Aufwand	Tausend CHF	91 911	96 935	-5
Jahresgewinn / -verlust	Tausend CHF	2 114	-554 ¹	-
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	17,9	17,6	2
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	5,9	5,7	4
Personalbestand im Durchschnitt ²	Anzahl	393	405	-3
Zugkilometer	Tausend km	2 740	2 760	-1
Buskilometer ²	Tausend km	1 709	2 314	-26
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12.	Anzahl	111	111	0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ³	Anzahl	71	66	8

¹ nach ausserordentlichem Aufwand für Rückstellungen Pensionskasse

² 2012: Wegfall PostAuto-Linien Worb

³ inklusive Dienstfahrzeuge

Bericht des Direktors



«Wer den Wind der Veränderung spürt, sollte Windmühlen bauen, nicht Mauern.» Dies besagt ein Sprichwort. Es macht den Anschein, der öffentliche Verkehr befinde sich in genau einer solchen Situation. Die Veränderungen sind dabei zweierlei Natur. Einerseits ermöglichen uns Entwicklungen von Rollmaterial, Technik und neuen Kommunikationsmitteln hochwertige Angebote gegenüber den Fahrgästen. Andererseits verändert sich die finanzielle Realität und zwingt unsere Besteller zum Sparen. Und genau zwischen diesen beiden Entwicklungen befindet sich unsere Branche. Der resultierende Graben zwischen Möglichem und Mach- beziehungsweise Finanzierbarem lässt die Herausforderung erahnen, in der wir uns befinden.

Eine rasche, grundsätzliche Änderung der Ausgangslage ist nicht zu erwarten. Zur europäischen Schuldenkrise gesellt sich eine realwirtschaftliche Wachstumsschwäche und für die Schweiz das Problem des überbewerteten Frankens. Zudem stellen wir fest, dass auch im Bereich der gesetzlichen und administrativen Vorgaben mehr und mehr Ansprüche zu erfüllen sind.

In diesem Kontext stand die vorgenommene Überarbeitung der Strategie des RBS. Es resultierte die Erkenntnis, dass ein gut ausgebautes, zuverlässiges und einfach verständliches Angebot auch in den kommenden Jahren unser Hauptfokus sein soll. Diese Eigenschaften sowie der dichte Fahrplan, kostengünstige Produktion, sehr hohe Zuverlässigkeit und gute Eigenwirtschaftlichkeit zeichnen bereits heute den RBS aus. Um diese Vorzüge zu erhalten und weiterzuentwickeln braucht es

- die Behebung der heutigen Kapazitätsengpässe insbesondere im Bahnhof Bern und auf einzelnen Einspurabschnitten,
- das Umsetzen von Innovationen, die den Grundnutzen erhöhen, also die Häufigkeit, Zuverlässigkeit und Qualität unserer Fahrangebote,
- eine Konzentration auf das Kerngeschäft und das Nutzen von Synergien in einem kompakten Liniennetz.

Im Geschäftsjahr 2012 konnten einige Schritte erzielt werden, die genau in diese Richtung weisen. Der Zuschlag für zwölf ausgeschriebene Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn wird es uns ermöglichen, betriebliche Synergien zu realisieren und die Umsteigebeziehungen aus einer Hand zu planen, zu überwachen und zu sichern. Beim Rollmaterial hat die Auslieferung von acht weiteren Triebzügen NEXt begonnen. Dies ermöglicht den teilweisen Ersatz von abgeschriebenen «Mandarinli» und vor allem einen nötigen Angebotsausbau zwischen Solothurn, Jegenstorf und Bern. Mit dem Start zum Ausbau des Bahnhofs Biberist schliesslich werden die betriebliche Stabilität, die Kundenfreundlichkeit und die Sicherheit verbessert.

Das grösste Einzelprojekt betrifft nach wie vor den Ausbau des Bahnhofs Bern RBS zum Erhalt von dessen Leistungsfähigkeit. Nach soliden Planungsarbeiten konnte ein Entscheid zugunsten eines neuen Tiefbahnhofs gefällt werden. Gerade weil der Zeithorizont in diesem Vorhaben weit in die Zukunft reicht, müssen die nötigen Arbeiten heute und mit viel Sorgfalt geleistet werden.

Wir wünschen uns, dass im Zuge der aktuellen Sparanstrengungen der Sinn fürs Ganze und der genügend weite Blick in die Zukunft nicht verloren gehen. Man kann aus dem Gesamtsystem öffentlicher Verkehr keine Einzelteile herausbrechen. Der RBS ist bereit, seinen Teil beizutragen, respektive anstatt Mauern zu errichten, Veränderungen als Chance mitzugestalten. Es braucht aber genügend Zeit und ein geordnetes Vorgehen.

Fabian Schmid

Verkehr und Marketing

Im Jahr 2012 reisten 23,9 Millionen Fahrgäste mit dem RBS – eine halbe Million mehr als im Jahr zuvor. Dies entspricht einem Plus von zwei Prozent und dem langjährigen Durchschnitt seit 2006. Einen Grundstein für diesen Erfolg legte die Bern-Zollikofen-Bahn, eine der Vorgängerbahnen des RBS: Am 13. Juli 2012 feierte der RBS ihr hundertjähriges Bestehen.

Eine halbe Million mehr Fahrgäste

Der RBS hat 2012 rund 23,9 Millionen Fahrgäste transportiert. Das ist eine halbe Million mehr als im Jahr zuvor und entspricht einem Zuwachs von zwei Prozent. Das grösste Wachstum verzeichneten die Buslinien mit einem Plus von vier Prozent. Und dies trotz beeinträchtigter Fahrplanstabilität durch Strassenbaustellen und Verkehrsstaus besonders zu den Stosszeiten. 5,94 Millionen Fahrgäste benutzten die RBS-Buslinien und 17,94 Millionen Fahrgäste reisten mit der Bahn.

Bis zu 60 000 Personen strömen täglich durch den RBS-Bahnhof Bern und kommen sich gegenseitig in die Quere. Und die Zahl der Reisenden wird noch weiter wachsen: Bis ins Jahr 2030 erwartet der RBS im Bahnhof Bern einen Anstieg auf täglich 70 000 Passagiere. Für die Gesamtregion Bern rechnet der Kanton Bern gar mit einem Nachfragewachstum von fünfzig Prozent. Um die Verkehrsströme auch künftig bewältigen zu können, ist der Bau eines neuen RBS-Bahnhofs unerlässlich. Er stösst schon heute an seine Kapazitätsgrenzen.

Jubiläum 100 Jahre Bern-Zollikofen-Bahn

«Der RBS ist ein soziales Netzwerk, das Menschen miteinander verbindet. Seit 100 Jahren zwischen Bern und Zollikofen.» Unter diesem Motto feierte der RBS im 2012 das 100-Jahr-Jubiläum der Bern-Zollikofen-Bahn. Die elektrische, meterspurige Bahn eröffnete ihren Betrieb am 13. Juli 1912 mit zwanzig Angestellten. Das Trasse führte entlang der Strasse vom SBB-Bahnhof Zollikofen über die Aarebrücke bis zum Berner Tierspital. Dort – gegenüber dem Henkerbrännli – mussten die Passagiere den restlichen Weg bis zum Bahnhof Bern mit dem städtischen Tram zurücklegen, bis Ende 1917 die Linie zum Bahnhofplatz verlängert wurde. Normalspurige, in Zollikofen auf Rollschemel verladene Güterwagen gelangten über Anschlussgleise zu den Industriebetrieben in der Felsenau und Richtung Ittigen. Für die sechs Kilometer lange Strecke benötigten die täglich vierzehn Personenzugpaare eine Fahrzeit von jeweils 22 Minuten. Eine einfache Fahrt kostete 45 Rappen, eine Retourfahrt zehn Rappen mehr. Die aufstrebende Bahn konnte dank Rekordzahlen im Personen- und Güterverkehr von 1918 bis 1920 sogar Dividenden auszahlen!

Den hundertsten Geburtstag feiern können 2013 ebenfalls die Worblentalbahn und 2016 die Elektrische Solothurn-Bern-Bahn; beide Unternehmen sind heute Teil des RBS. Zudem wird im Jahr 2015 der unterirdische Bahnhof Bern RBS 50-jährig. Diese aussergewöhnliche Jubiläumsserie feiert der RBS mit einigen aufeinander abgestimmten internen und externen Anlässen. Mit Charme und Witz verkörpert zudem ein Stummfilm in Schwarzweiss, wie in der heutigen Zeit die Eröffnung der Bern-Zollikofen-Bahn wohl über neue, soziale Medien vermarktet und kommuniziert würde. Heute, hundert Jahre später, nimmt der RBS punkto Netzauslastung und Transportleistung schweizweit eine Spitzenposition ein.

Verstärkte Kontrollen und mehr Sicherheit

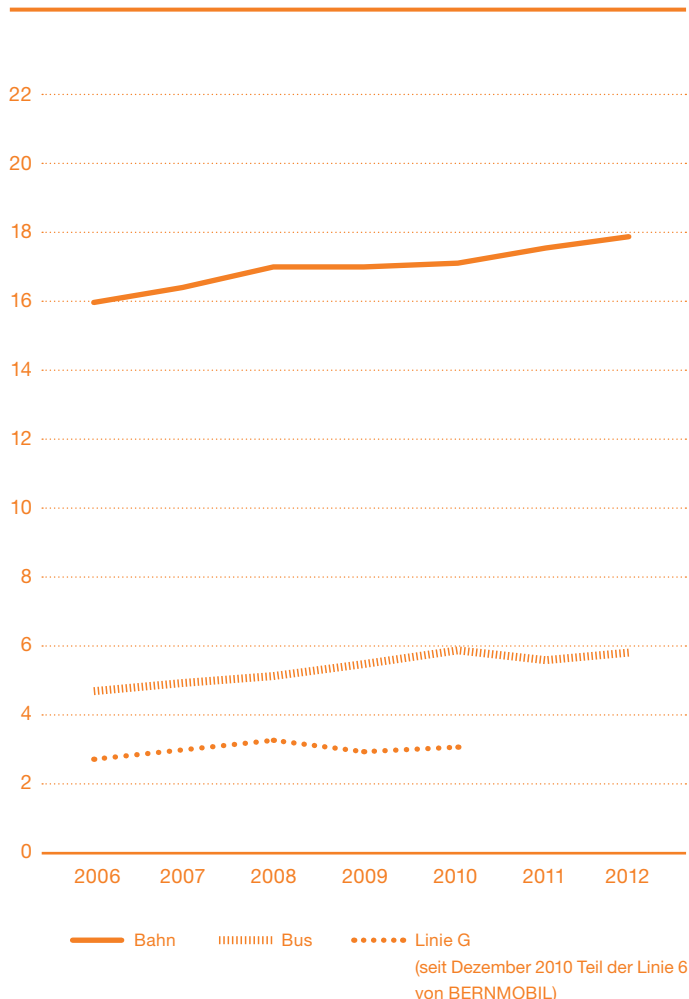
Anfang 2012 haben RBS und BSU den Busbetrieb Grenchen und Umgebung BGU in die bewährte Zusammenarbeit bei der Fahrausweiskontrolle aufgenommen. Federführend ist dabei der RBS. Im Gegenzug hat das RBS-Team, welches auch auf dem BSU-Netz die Tickets kontrolliert, Zuwachs erhalten: Ein Mitarbeiter des BGU ist neu im Kontrolldienst-Team integriert und zusammen mit einem RBS-Mitarbeiter auch auf den BSU-Linien und in den RBS-Zügen unterwegs. Mit dieser verstärkten Zusammenarbeit können die drei Unternehmen Synergien nutzen, die Produktivität steigern und vor allem gegenüber den Kundinnen und Kunden einheitlich auftreten. Einerseits sind im Raum Solothurn und Grenchen übergreifend insgesamt mehr Kontrollteams unterwegs; andererseits können beispielsweise Schulungen harmonisiert und vermehrt Erfahrungen ausgetauscht werden. Ausserdem unterstützt der RBS-Kundenservice den BGU zusätzlich beim Behandeln von Kundenreaktionen im Rahmen der Ticketkontrollen. Und nicht zuletzt profitieren auch die Fahrgäste von der Zusammenarbeit: Die verstärkte Kontrollpräsenz erhöht das Sicherheitsempfinden sowie die Kundenkontakte für Fragen und Anliegen. Unter dem Strich wirken verstärkte Kontrollen auch präventiv gegen das Fahren ohne gültigen Fahrausweis.

RBS-Zugfahrplan nun auch in MEZI integriert

Kurz auf dem Smartphone die kostenlose Fahrplan-App MEZI antippen. Und schon liefert der mobile Fahrplan von RBS, BERNMOBIL und PostAuto die nächsten Abfahrtszeiten von RBS-Bahn, Bus und Tram im Grossraum Bern inklusive der Züge RE und S8 nach Solothurn. Und zwar in Echtzeit – dem aktuellen Betriebszustand entsprechend. Technisch bedingt war die Fahrplanabfrage früher ausschliesslich für die Bus- und Tramlinien in der Region Bern möglich. Doch dank einer innovativen Lösung, welche der RBS mitentwickelt hat, wird seit Mai 2012 auch der Fahrplan der RBS-Züge in Echtzeit angezeigt. Die Technik dazu ist einfach: Jede Lokführerin und jeder Lokführer verfügt über ein iPhone und platziert dieses im Führerstand. Das integrierte GPS übermittelt dabei laufend den aktuellen Standort des Zuges an einen zentralen Rechner. Dieser vergleicht die Standorte mit dem Fahrplan und ermittelt so allfällige Verspätungen. Diese Daten werden an die Fahrgäste weitergegeben: als Echtzeit-Anzeige bei den Haltestellen oder via MEZI aufs Smartphone. Heute nutzen bereits über 25 000 Personen die kostenlose Fahrplan-App. Tendenz weiter steigend.

Anzahl beförderte Personen

in Millionen



Organisation und Personal

An der Generalversammlung 2012 trat alt Regierungsrat Peter Schmid aus dem RBS-Verwaltungsrat und als deren Präsident zurück. Das Präsidium übernahm der bisherige Vizepräsident Kurt Fluri, Nationalrat und Stadtpräsident von Solothurn. Einen Wechsel anderer Natur verzeichneten die Vorsorgewerke des RBS: Sie haben den Turnaround vorerst geschafft und sind per Ende 2012 nach jahrelanger Unterdeckung ausfinanziert.

Wechsel an der Spitze des Verwaltungsrates

Die RBS-Generalversammlung tagte am 19. Juni 2012 im Eidgenössischen Hochschulinstitut für Berufsbildung in Zollikofen. Der Austragungsort war zugleich Anknüpfungspunkt an das 100-Jahr-Jubiläum der Bern-Zollikofen-Bahn, welche am 13. Juli 1912 ihren Betrieb aufgenommen hatte. Nach dem Grusswort von Stefan Funk, Gemeindepräsident von Zollikofen, und anschliessendem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 86 Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu. Im Zentrum der Generalversammlung stand ein personeller Wechsel im Verwaltungsrat: Dessen Präsident, alt Regierungsrat Peter Schmid, trat nach über dreissig Jahren erfolgreicher Tätigkeit altershalber zurück. Ab 1980 war er Mitglied des Verwaltungsrates der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und begleitete 1984 die Fusion mit den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen zum RBS, dessen Verwaltungsrat er zunächst als Vizepräsident angehörte. Seit 1992 präsidierte er das Gremium. «Es war eine schöne Zeit. Es war schön, dabei sein zu dürfen», erklärte Peter Schmid. Prägend waren für ihn das Personal, vorab die Geschäftsleitungen und die Direktoren. Er lobte die erfreuliche Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Gemeinden, der Wirtschaft, aber auch den Verkehrsunternehmen und ihren Verbänden und dankte für alles. Die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer sowie der Solothurner Regierungsrat Walter Straumann ehrten und verabschiedeten Präsident Schmid. Als neues Mitglied des Verwaltungsrates wählten die Aktionäre Beat Giauque, Grossrat des Kantons Bern und Gemeindepräsident von Ittigen. Das Präsidium übernahm der bisherige Vizepräsident Kurt Fluri, Nationalrat und Stadtpräsident von Solothurn. Er freute sich, «eines der erfolgreichsten öffentlichen Transportunternehmen unseres Landes präsidieren zu dürfen», und er will diese Erfolgsgeschichte mit dem Verwaltungsrat gemeinsam weiterführen.

Pensionskasse auf Kurs

Dank weitsichtiger Politik des RBS und einer erfolgreichen Anlagestrategie der Pensionskasse Symova ist die langjährige Unterdeckung der Vorsorgewerke behoben – acht Jahre früher als von der Symova im Sanierungsplan vorgegeben. Ende 2008 klaffte in den Vorsorgewerken der damaligen Pensionskasse ASCOOP noch eine Finanzierungslücke von insgesamt 36,7 Millionen Franken. Bei der Bahn lag der Deckungsgrad bei 73 Prozent, beim Bus bei 77 Prozent. Per Ende 2012 erreichten nun beide Vorsorgewerke der Sammelstiftung Symova einen Deckungsgrad von über 100 Prozent. Dies dank zusätzlicher, ausserordentlicher Sanierungsbeiträge, welche der RBS aus dem Rechnungsabschluss 2011 in seine Vorsorgewerke einzahlen konnte, inklusive aufgelöster Rückstellungen; beides im Gesamtbetrag von 8,1 Millionen Franken. Beigetragen hat auch das sehr gute Anlagejahr 2012, das der Symova eine Rendite auf den Vermögensanlagen von 6,84 Prozent bescherte. Die Ausfinanzierung der Vorsorgewerke hat einerseits zur Folge, dass ab 2013 die bisher erhobenen Sanierungsbeiträge wegfallen und sich der RBS auf dem Arbeitsmarkt als attraktiverer Arbeitgeber positionieren kann. Trotzdem strebt der RBS an, den Deckungsgrad seiner Vorsorgewerke mit dem Bilden einer Wertschwankungsreserve auf 115 Prozent zu erhöhen, um einzelne Rückschläge bei der Entwicklung der Finanzmärkte auffangen zu können.

Als Folge der weiter steigenden Lebenserwartung und der prognostizierten tieferen Anlagerenditen sind mittelfristig weitere Reduktionen bei den Rentenumwandlungssätzen absehbar. Um die Auswirkungen zumindest teilweise zu kompensieren, besteht die Möglichkeit, die individuellen Sparbeiträge und damit das Alterskapital zu erhöhen. Als ersten Schritt in diese Richtung haben die Vorsorgekommissionen deshalb schon Ende 2011 beschlossen, die Altersgutschriften ab dem Jahr 2012 um fünf Prozent zu erhöhen. Ebenfalls einen Beitrag zur Abfederung von drohenden weiteren Rentenkürzungen stellt das seit 2013 geltende Splitting-Modell dar, das vom Symova-Stiftungsrat beschlossen worden ist: Dank einer zusätzlichen Finanzierung – die beim RBS vollständig vom Arbeitgeber getragen wird – resultieren namentlich für tiefere und mittlere Einkommen mit einem aufgeteilten Umwandlungssatz höhere Renten.

Führungsleitsätze festigen die gelebten Werte

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des RBS handeln grundsätzlich eigenständig, sind offen und neugierig und bereit, Neues zu lernen. Der RBS will diese gelebten Grundwerte festigen und das Personal mit einer Führungskultur motivieren, welche die Entfaltungsmöglichkeiten unterstützt und die Entscheidungskompetenz fördert. Dabei orientiert er sich an folgenden sieben Führungsleitsätzen:

- Wir schaffen Vertrauen durch respektvollen Umgang untereinander, offene Kommunikation sowie berechenbares und konsequentes Handeln.
- Wir haben eine wertschätzende Grundhaltung gegenüber unseren Mitarbeitenden und pflegen eine aktive Feedbackkultur.
- Wir erkennen und fördern die individuellen Stärken unserer Mitarbeitenden.
- Wir geben unseren Mitarbeitenden Freiräume und erwarten, dass sie Verantwortung übernehmen, mitdenken und gute Arbeitsergebnisse erbringen.
- Wir unterstützen unsere Mitarbeitenden.
- Unsere Absichten und Entscheidungen sind transparent und nachvollziehbar.
- Wir treffen zeitgerechte Entscheidungen. Dabei beziehen wir die betroffenen Mitarbeitenden wo sinnvoll in den Entscheidungsprozess ein.

Diese Leitsätze widerspiegeln die bisherige Unternehmenskultur und bedeuten keine grundlegende Neuausrichtung.

Betrieb und Technik Bahn

Der RBS konnte seine hohe Pünktlichkeit auch 2012 halten: Von den täglich über 250 Zügen erreichten 98,0 Prozent den Bahnhof Bern pünktlich oder um weniger als drei Minuten verspätet. Um angesichts der steigenden Nachfrage diese Stabilität zu halten und zu verbessern, sind weitere Investitionen in Rollmaterial und Infrastrukturen unerlässlich.

Die neuen NEXt sind noch besser

Die sechs Niederflur-Express-Triebzüge NEXt erhalten Zuwachs: Ende November 2012 lieferte Stadler das erste von acht weiteren Fahrzeugen der zweiten Serie. Diese weist gegenüber der ersten Serie von 2009 einige Verbesserungen auf: mehr Gepäckablagen, neue Fenster, welche grelles Sonnenlicht und Hitze besser dämmen, mehr Beinfreiheit unter den Tischkonsolen und bequemere Sitze im Erstklassabteil. Schliesslich informieren moderne Monitore die Fahrgäste über den Fahrtverlauf und den nächsten Halt. Der erste neue NEXt rollt seit Februar 2013. Sieben weitere kommen im Lauf des Jahres 2013 dazu – ab Dezember 2013 fahren zwischen Solothurn und Bern nur noch NEXt.

Pünktlich, sicher und sauber unterwegs

Fahrgäste wollen sicher, pünktlich und entspannt ankommen. Und sie legen Wert auf saubere Publikumsanlagen und gepflegte Fahrzeuge. Besonders wer zu später Stunde reist, fühlt sich sicherer, wenn rundherum alles sauber ist. In all diesen Bereichen hat sich der RBS kontinuierlich verbessert. Laut dem Qualitäts-Reporting konnte der RBS seine Pünktlichkeit auch im Jahr 2012 auf hohem Niveau halten. Von den täglich über 250 Zügen erreichten 98,0 Prozent (Vorjahr 98,2 Prozent) den Bahnhof Bern pünktlich oder um weniger als drei Minuten verspätet! Am anfälligsten auf Verspätungen ist die S7 nach Worb: Die bald vierzigjährigen Fahrzeuge leiden trotz guter Wartung vermehrt unter technischen Störungen, was mitunter zu teils grösseren Verspätungen führt.

Auch die subjektiv empfundene Sicherheitssituation lag im Berichtsjahr vorwiegend im grünen Bereich. Das belegen die annähernd 5000 Bewertungen pro Jahr: Täglich beurteilt und erfasst das RBS-Personal während der Spätdienste das subjektive Sicherheitsempfinden und allfällige Ereignisse. Das laufende Erfassen der Sicherheitssituation erlaubt es dem RBS, bei Bedarf rasch zu handeln und beispielsweise Sicherheitsdienste oder Videokameras noch gezielter einsetzen zu können.

Bei der Sauberkeit fallen die konstant hohen Werte der Bahnhöfe auf. Schwankungen verzeichnen insbesondere die Busse während der Wintermonate als Folge von Schneematsch und Salz. Beson-

ders hier gilt es, Kosten und den Nutzen zusätzlicher Reinigungsarbeiten gegeneinander abzuwägen. Ob Pünktlichkeit, Sicherheit oder Sauberkeit: Grundsätzlich geht es darum, mit vernünftigem Aufwand eine möglichst gute Leistung zu erbringen.

RBS baut kundenorientiert

Um einerseits die steigende Nachfrage zu bewältigen und andererseits Sicherheit, Stabilität und Effizienz zu verbessern, baut der RBS seine Infrastruktur weiter aus. Aktuell wird seit September 2012 die Doppelspur in Biberist realisiert. Das Projekt umfasst den Bau eines zweiten Gleises auf einer Länge von rund 1,8 Kilometern sowie einen neuen, modernen und behindertengerechten Bahnhof mit zwei Aussenperrons. Zusammen mit der bereits erstellten Doppelspur zwischen Fraubrunnen und Grafenried ist dieser Ausbau die Grundlage für den integralen Viertelstundentakt zwischen Solothurn und Bern, wie er ab Ende 2013 in den Stosszeiten eingeführt werden soll.

Seit Mai 2012 werden zudem die Publikumsanlagen im S-Bahnhof Oberzollkofen ausgebaut: Kernstück ist eine neue Personenunterführung unter den RBS- und SBB-Gleisen. Sie führt direkt ins Arbeitsplatzgebiet Meielen. Dort entsteht in einer ersten Etappe ein neues Verwaltungsgebäude für das Bundesamt für Informatik und Telekommunikation mit über 700 Arbeitsplätzen. Die Bauarbeiten dauern bis im Frühjahr 2013. Speziell an diesem Bau waren der Einsatz einer Hilfsbrücke sowie der Einbau von Fertigelementen mithilfe eines 500-Tonnen-Krans.

Weitaus weniger spektakulär und ausschliesslich nachts wurden von Mitte April bis Mitte Juni 2012 die Perrons in den Bahnhöfen Tiefenau und Felsenau integral erhöht. Nun können die Fahrgäste der Linie S9 auf der ganzen Zuglänge ebenerdig ein- und aussteigen.

Im Auftrag des RBS erweiterte die SBB als Bauwerkseigentümerin schliesslich den frequenzstärksten Zugang zum RBS-System: Im zweiten Halbjahr 2012 wurde die von bis zu 8000 Personen pro Stunde genutzte Zugangstreppe zum RBS-Bahnhof um rund vier Meter verbreitert. Zusammen mit dem ebenfalls vergrösserten Warteraum lindert diese Massnahme das prekäre Platzproblem im

Zugangs- und im Wartebereich. Nicht gelöst sind aber weiterhin die Kapazitätsprobleme auf den Gleisen und den schmalen Perrons. Abhilfe schafft hier erst der geplante neue Bahnhof.

Sicherheitskonzept bewährt sich bestens

In der Nacht auf den 31. Mai 2012 probten Rettungskräfte und Figuranten den Ernstfall im RBS-Schanzentunnel in Bern. Ausgangslage der Übung bildete eine Streifkollision zweier RBS-Zugkompositionen bei der Einfahrt in den Berner Bahnhof. Einer dieser Züge, der in Wirklichkeit ausrangierten Steuerwagen Nummer 44, wurde stark beschädigt und die Reisenden teilweise schwer verletzt. Die aufgeborenen Rettungskräfte mussten die Bergung, Betreuung und Versorgung der Reisenden durchspielen. Ziel der Übung war, die Zusammenarbeit der Einsatzkräfte zu trainieren, bestehende Konzepte und Kommunikationsmittel zu überprüfen und alle vorhandenen Mittel möglichst effizient einzusetzen. Nach Übungsende zog die Einsatzleitung eine positive Bilanz. Insgesamt waren 170 Einsatzkräfte und Figuranten an der Notfallübung beteiligt, darunter Mitglieder der Kantonspolizei, der Feuerwehr der Stadt Bern, die Sanitätspolizei sowie Angehörige des kantonalen Careteams. Die Übung fand zwischen ein und drei Uhr in der Früh statt und verlief zur Zufriedenheit aller Beteiligten reibungslos. Das Sicherheitskonzept des RBS hat sich bestens bewährt.

Der letzte Güterzug

Am 7. Dezember 2012 rollte zum letzten Mal ein Güterwagen im Schlepptau einer dieselbetriebenen SBB-Rangierlok auf dem RBS-Gleis. 1999 hatte die SBB mit eigenem Personal den Wagenladungsverkehr beim RBS übernommen. Dies im Rahmen des weitgehend liberalisierten Güterverkehrs als Folge der ersten Bahnreform. Allerdings wurde der mit Rollböcken betriebene Güterverkehr zwischen Solothurn und Fraubrunnen bereits nach fünf Jahren eingestellt.

Anders im Worblental: Hier bediente SBB Cargo die Kunden über das Dreischienengleis ab Zollikofen bis ins Jahr 2012. Bund und Kanton hatten zuvor ihre Beiträge an die dringende Erneuerung des Dreischienengleises gesprochen. Nachdem die Kartonfabrik Deisswil im April 2010 den Betrieb überraschend einstellen musste, verblieb die Beton Worblaufen AG noch als einzige Kundin, was den Aufwand für SBB Cargo nicht mehr rechtfertigte.

Das Dreischienengleis zwischen Zollikofen und Worblaufen sowie die zwanzig Rollböcke dienen dem RBS weiterhin für innerbetriebliche Zwecke.

Betrieb und Technik Bus

Mit dem Zuschlag von zwölf neuen Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn gelingt es dem RBS, seine Transportkette von Bus und Bahn weiter auszubauen und für seine Fahrgäste zu optimieren. Dazu hat er 2012 auch die Zusammenarbeit beider Betriebssparten effizienter gestaltet.

RBS erhält Zuschlag für zwölf Buslinien

Im Dezember 2013 übernimmt der RBS zwölf neue Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn – zusammen mit dem BSU als Partner. Die Kantone Bern und Solothurn sowie der Bund haben dem RBS nach einer öffentlichen Ausschreibung im August 2012 den entsprechenden Zuschlag erteilt. Für die Konzession beworben hatten sich insgesamt drei Transportunternehmungen. «Das Angebot des RBS überzeugte insbesondere in den Bereichen Personal, Fahrzeuge und Betriebsführung», schrieb die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern. Dank dem «effizienten, aber trotzdem kundenorientierten Betriebskonzept» wollen Bund und Kantone jährlich rund 1,3 Millionen Franken sparen. Die meisten dieser Buslinien betreibt derzeit PostAuto Schweiz. Im Hinblick auf die neuen Linien mit jährlich 1,1 Millionen Kurskilometern beschafft der RBS zwölf moderne Fahrzeuge. Dem bisherigen Fahrpersonal wird, wie im kantonalen Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag vorgesehen, ein Angebot zur Weiterbeschäftigung unterbreitet.

Mit diesem Zuschlag kann der RBS seine Transportkette von Bus und Bahn im Einzugsgebiet weiter ausbauen und für seine Fahrgäste optimieren. Der Zuschlag gilt vorerst für vier Jahre und kann optional um weitere sechs Jahre verlängert werden.

Direkter durchs Berner Nordquartier

Seit 9. Dezember 2012 fährt das 9er-Tram von BERNMOBIL ab Guisanplatz neu bis zum S-Bahnhof Wankdorf. Aus diesem Anlass wurde auch die Linienführung der RBS-Buslinien 40 und 41 angepasst. So fahren die Busse der Linie 40 ab der Haltestelle Guisanplatz Expo neu direkt via Papiermühlestrasse zum Rosengarten und weiter nach Allmendingen und Sonnenfeld. Die frühere Route via Breitenrain wurde aufgehoben. Neu ist auch, dass die Kurse der Linie 40 während der gesamten Betriebszeit durchgehend zwischen Allmendingen und Kappelisacker fahren, also auch am Wochenende. Die Linie 41 verkehrt weiterhin zwischen Kappelisacker und Breitenrain, verzichtet aber auf die Schlaufe via Guisanplatz Expo und Kasernenstrasse. Stattdessen werden die Haltestellen Markuskirche und Wyler in beiden Richtungen bedient. Beide Linien profitieren schliesslich von der neuen Haltestelle Wankdorfbrücke, welche die Umsteigewege zur S-Bahnstation Wankdorf wesentlich verkürzt. Das Neukonzept hat aber auch seine Kehrseite, wie die ersten Monate nach dessen Einführung zeigen: Für die Fahrgäste

des RBS fehlt das attraktive Angebot zwischen dem Ostring und dem Breitenrainquartier mit Umsteigemöglichkeit auf die Linie 36. Zusätzlich leidet vermehrt auch die Fahrplanstabilität. Nun sind Behörden und RBS gefordert, Lösungen zu suchen.

Bahn- und Bus aus einer Hand

Im Frühjahr 2012 hat der RBS die Personaldisposition von Bahn und Bus zusammengeführt und das Störungs- und Verspätungsmanagement beider Betriebsteile weitgehend zentralisiert. Das spart personelle Ressourcen und nutzt vorhandene Synergien: Durch die zentrale Personaldisposition lassen sich Personalengpässe besser bewältigen und betriebsübergreifende Einsätze einfacher disponieren. Das neue System lässt sich beliebig ausbauen, sei es im Hinblick auf weitere Personalkategorien, Erstellen von Statistiken oder Kommunikation via Smartphones.

Auch die Betriebsführung von Bahn und Bus wurde vereinigt. Als zentrale Drehscheibe überwacht und koordiniert die Bahnbetriebsleitstelle neu auch die Verkehrssituation beim Bus. Sie sorgt dafür, dass beide Verkehrssysteme auch im Störfall optimal zusammenspielen, und sie ist verantwortlich für die Kommunikation und die Information des Personals und der Fahrgäste.

25 Jahre Ortsbus Ittigen

Nicht nur bei der Bahn, auch beim Bus konnte der RBS Jubiläen feiern: Am 2. November 2012 wurde der Ortsbus in Ittigen 25 Jahre alt. Er verbindet als Linie 43 das Dorfzentrum mit den Gemeindegebieten am Hang. Bereits zu Beginn wurde die damalige Buslinie I mit 240 Personen pro Tag rege benutzt. Im Schnitt zählt sie heute täglich 800 Einsteigende.

Jubilieren konnte auch die Buslinie 33: Sie fährt seit dem 16. Dezember 2002 zwischen Bremgarten und Worblaufen. Seit der Eröffnung hat sich die Fahrgastzahl mehr als verdoppelt. Täglich rund 750 Fahrgäste benutzen heute diese Buslinie, welche in Bremgarten und Zollikofen auch die Funktion eines Ortsbusses erfüllt.

Entwickelt haben sich in den letzten Jahrzehnten nicht nur die Fahrgastzahlen. Auch fahrzeugtechnisch hat sich einiges getan: So beschafft der RBS seit Jahren energieeffiziente und umweltschonende Fahrzeuge nach den jeweils strengsten Abgasnormen.



Bildthema zum Geschäftsbericht:
Zwei Jubiläums-Brunchs für Mitarbeitende und ihre Angehörigen bildeten 2012 den Startschuss zu den Feierlichkeiten 100 Jahre Bern-Zollikofen-Bahn.

Planung und Zukunftsaussichten

Bis 2025 soll ein neuer RBS-Bahnhof unter demjenigen der SBB gebaut werden. Die gewählte Variante ist die bestmögliche Lösung für den gesamten Bahnhof und die Stadt Bern. Sie beseitigt die Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme des RBS nachhaltig und hält auch langfristige Ausbauschritte offen.

Ein neuer Bahnhof für den RBS

Unter dem Titel «Zukunft Bahnhof Bern» planen Bund, Kanton und Stadt Bern mit den betroffenen Bahnen und weiteren Partnern bereits seit einigen Jahren einen etappierten Ausbau des Bahnknotens Bern. Die Planungsarbeiten beim RBS standen 2012 ganz im Zeichen des Vorprojektes und dem darin zu fällenden Variantenentscheid. Mitte Dezember 2012 ist der Variantenentscheid gefallen: Bis 2025 soll ein neuer RBS-Bahnhof unter demjenigen der SBB gebaut werden. Die zweite verbliebene Variante – den heutigen RBS-Bahnhof seitlich zu erweitern – unterlag in der Bewertung der wesentlichen Entscheidungskriterien deutlich. Parallel zum Bau des RBS-Bahnhofs wollen auch die SBB bis 2025 ihre Publikumsanlagen umgestalten. Das Kernstück ist die neue Westpassage mit zusätzlichem Hauptzugang beim Bubenbergzentrum. Die Westpassage stellt künftig die zentrale Publikumsebene zwischen dem neuen RBS-Bahnhof und den SBB-Perrons dar und ermöglicht schnelle, staufreie Fusswege von und zu den Zügen.

Der neue, viergleisige RBS-Kopfbahnhof entsteht unter und parallel zu den SBB-Gleisen 2 bis 7. Er besteht aus zwei grossen Kavernen mit je zwei Gleisen und einem zwölf Meter breiten Mittelperron, rund siebzehn Meter unter der Westpassage. Die RBS-Züge erreichen den neuen Bahnhof über einen 700 Meter langen zweigleisigen Tunnel, abzweigend ab dem bisherigen Schanzentunnel. Der alte RBS-Bahnhof wie auch der Tunnelabschnitt unter dem Länggassquartier werden nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzt. Sie werden frei für alternative Nutzungen.

Die Baukosten für den RBS-Bahnhof werden aktuell auf 528 Millionen Franken veranschlagt (+/- 20 Prozent), jene für die erste Ausbaustufe der SBB mit dem Zugang Bubenberg auf rund 345 Millionen Franken.

Das Vorprojekt konnte die Planergemeinschaft fristgerecht per Ende März 2013 abschliessen. Bis im Spätsommer 2013 läuft das Ausschreibungsverfahren für alle weiteren Planungsphasen. Ist die Finanzierung gesichert, kann voraussichtlich Mitte September 2013 das Gesamtplanermandat vergeben und mit dem Bauprojekt gestartet werden. 2015 soll das Plangenehmigungsverfahren eröffnet und ab 2016/2017 mit dem Bau begonnen werden. Der neue RBS-Bahnhof soll 2025 fertig sein.

Die gewählte Variante ist die bestmögliche Lösung für den gesamten Bahnhof und die Stadt Bern. Sie beseitigt die Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme des RBS nachhaltig und hält auch langfristige

Ausbauschritte offen. Dieses Jahrhundertprojekt zu finanzieren und zu bauen, ist sehr anspruchsvoll. Der RBS stellt sich dieser grossen Herausforderung und freut sich, die Kapazitätsprobleme im Bahnhof Bern pragmatisch zu lösen. Er setzt alles daran, die Baukosten möglichst tief zu halten.

Planung Betriebskonzept 2014

Bis zur Inbetriebnahme eines neuen RBS-Bahnhofs in Bern muss mit den bestehenden Infrastrukturen die betrieblich maximal mögliche Leistung bereitgestellt werden. Dieses Ziel soll mit dem Betriebskonzept 2014 erreicht werden. Im Betriebskonzept wird definiert, wie die künftige Angebotsleistung tagtäglich erbracht wird: Es ist der eigentliche «Produktionsplan», die Basis sämtlicher Fahrpläne – vom Aushangfahrplan am Bahnhof bis hin zu den Fahrzeugeinsatzplänen und den Dienstfahrplänen des Fahrpersonals. Auf den Fahrplanwechsel Ende 2013 ist vorgesehen, den RE Bern–Solothurn in den Hauptverkehrszeiten integral im Viertelstundentakt und die S8 tagsüber viertelstündlich nach Jegenstorf zu führen. Hinzu kommen grössere Änderungen im Rollmaterialeinsatz. Der RBS hat sich anfangs 2012 entschlossen, wegen dieser weitreichenden Neuerungen das bestehende Betriebskonzept komplett zu überarbeiten und diese Überarbeitung für weitere Optimierungen zu nutzen. So soll nicht nur das Angebot für den Fahrgast verbessert und die Fahrplanstabilität trotz Mehrverkehr aufrechterhalten bleiben. Auch soll die Produktivität der angebotenen (Mehr-)Leistung gehalten respektive punktuell weiter gesteigert werden, indem beispielsweise die Zuglänge der Nachfrage angepasst wird oder unproduktive Leerfahrten vermieden werden. Das Betriebskonzept 2014 wird für die kommenden Jahre das eigentliche Fundament der RBS-Bahndienstleistungen darstellen.



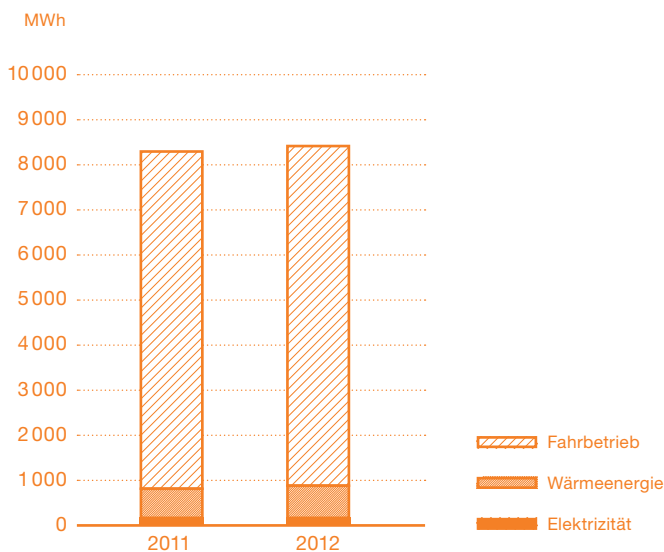
Nachhaltigkeit

Der RBS will seine Nachhaltigkeitsleistung weiter verbessern. Einzelmaßnahmen sollen in eine Gesamtstrategie integriert werden. Dazu wurden in der Unternehmensstrategie erste Nachhaltigkeitsziele formuliert.

Nachhaltigkeit als strategischer Erfolgsfaktor

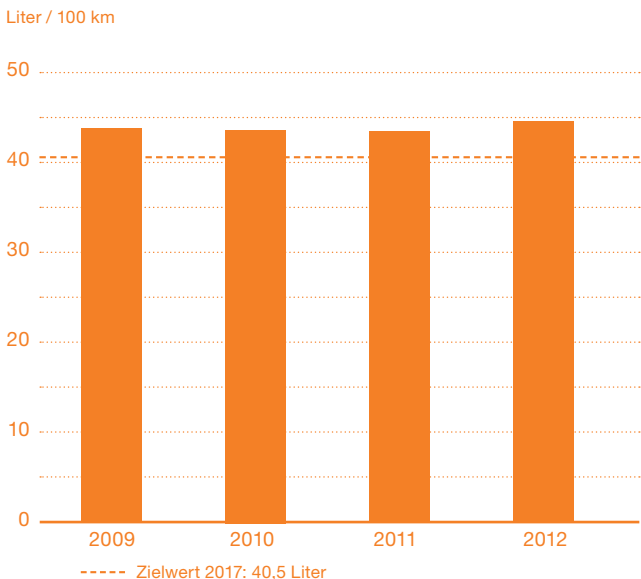
«Wir nehmen Rücksicht. Auf Mensch und Umwelt.» Dieser Aspekt aus dem Leitbild des RBS wurde 2012 mit der Aufnahme der nachhaltigen Entwicklung in der Unternehmensstrategie konkretisiert. Der 2012 gestartete Prozess zur ISO-Zertifizierung 14 001 für den Bahnbetrieb – nach der erfolgreichen Zertifizierung des Busbetriebes 2011 – sowie die Schaffung einer Fachstelle für Nachhaltigkeit unterstützen den RBS auf dem Weg zu einem zielorientierten Nachhaltigkeitsmanagement.

Gesamtenergieverbrauch Busbetrieb



Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch

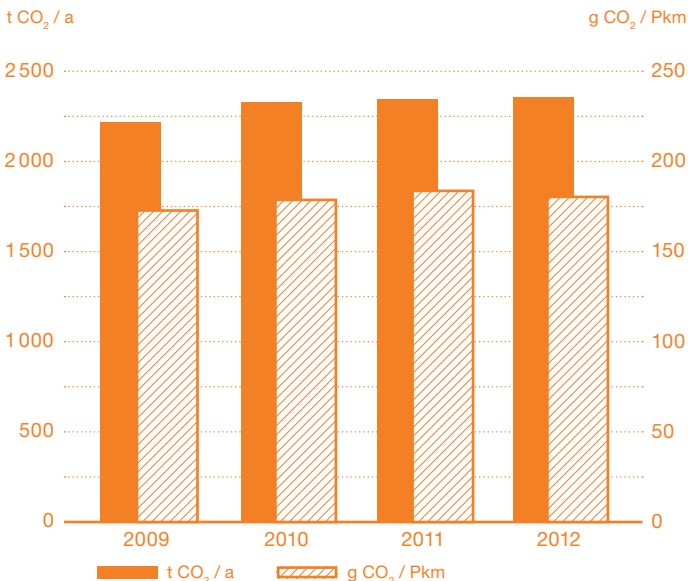
(im Linienbetrieb Bus)



Der Treibstoffverbrauch ist 2012 unwesentlich gestiegen. Das Ziel, den Dieselverbrauch der Gesamtflotte pro 100 km bis 2017 um 7 % zu senken (Basisjahr 2011), sollte mit den neuen Bussen, welche ab Dezember 2013 eingesetzt werden können, erreicht werden.

Emissionen Busbetrieb

(inklusive vorgelagerte Prozesse)



Analog zum leicht erhöhten Treibstoffverbrauch ist auch der CO₂-Ausstoss im Busbetrieb leicht gestiegen. Der CO₂-Ausstoss pro Personenkilometer (Pkm) ist leicht gesunken, da die gefahrenen Personenkilometer um 2,5 % zugenommen haben.

Ökologisches Handeln

Die Ziele des RBS:

- Ressourcenverbrauch und Schadstoff- und Lärmemissionen senken.
- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien.

Testbetrieb Hybridbus

Der Hybridbus, der seit April 2011 getestet wird, liefert dem RBS weiterhin wichtige Erkenntnisse im Bereich der Antriebstechnik. Die guten Werte bezüglich des Treibstoffverbrauchs aus dem ersten Testjahr konnten im letzten Jahr bestätigt werden. Allerdings weist der Testbus auch einige Schwächen auf, so zum Beispiel bei der Fahrleistung: Mit dem Hybridfahrzeug sind zum Beispiel die Beschleunigungswerte deutlich tiefer, was die Fahrplaneinhaltung erschwert. Beim Ausschreiben neuer Busse wird der RBS deshalb auch künftig keine Antriebstechnik vorgeben. Das Kriterium Ökologie wurde aber aufgewertet, so dass Busse mit besseren Abgaswerten eine grössere Chance haben, gekauft zu werden. Bei der aktuellen Beschaffung von Bussen für RBS und BSU wurde die Abgasnorm Euro 6 zwingend vorgegeben.

Busbevorzugung Wankdorfplatz

Verkehrsüberlastungen wirken sich nicht nur negativ auf die Betriebsqualität des strassengebundenen ÖV aus, sondern tragen auch zu einer Erhöhung der Umweltbelastung aufgrund erhöhter Schadstoffausstösse bei. Der RBS setzt sich deshalb aktiv für die Busbevorzugung im Strassenverkehr ein. Im Zuge der Umgestaltung des Knotens Wankdorfplatz wurde der Priorisierung des ÖV einen hohen Stellenwert beigemessen: Sowohl Busspuren als auch Busbevorzugungen an den Lichtsignalanlagen auf der gesamten Achse Papiermühlestrasse vermindern die Verlustzeiten. Ebenfalls eine Verbesserung der Betriebsqualität wurde bei der Linie 33 erzielt, indem die Busse bei der Zufahrt zum Bahnhof Worblaufen mittels Lichtsignalanlage-Regelung neu Vorrang vor dem Individualverkehr erhalten.

«Bike to work»

Der RBS hat 2012 zum ersten Mal bei «Bike to work», der nationalen Aktion von Pro Velo, mitgemacht. Ziel der Aktion ist es, den Arbeitsweg im Juni ganz oder teilweise mit eigener Muskelkraft zu bewältigen. 36 RBS-Mitarbeitende, aufgeteilt in neun Teams, haben zusammen 5496 Kilometer mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt. Alle Teams haben die Vorgabe erfüllt, während mindestens der Hälfte der Arbeitstage mit dem Velo zur Arbeit zu fahren, entweder den ganzen Arbeitsweg oder bis zur nächsten ÖV-Haltestelle. Der RBS wird auch 2013 bei der «Bike to work-Aktion» wieder mitmachen.

Naturschutzwert der RBS-Flächen

Im Sommer 2012 hat der RBS ein umfassendes Inventar erstellen lassen, das die Flächen entlang der Bahnlinien des RBS in Bezug auf ihren Naturschutzwert bewertet. Die meisten Bahnareale und bahnnahe Flächen sind aufgrund ihrer oftmals – gegenüber ihrer Umgebung – extensiveren Nutzung (was die Häufigkeit der Eingriffe anbelangt) Rückzugsgebiete vieler seltener Tier- und Pflanzenarten. Entsprechend hoch ist in der Regel ihr Naturschutzwert. Dieser Umstand führt dazu, dass die Bahnbetreiber namentlich bei Ausbau- und Sanierungsarbeiten im Sinne der gesetzlichen Vorgaben des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG ersatzmassnahmenpflichtig werden. Da jedoch häufig auf eigenem Gebiet geeignete Flächen fehlen, ist die Umsetzung dieser Forderungen immer wieder schwierig und die Suche nach Ersatzflächen kann zu Projektverzögerungen und Zusatzkosten führen. Untersucht wurden die Art der Flächen, die Artenvielfalt (Pflanzen und Tiere) sowie Bahndurchlässe (Über-, Unterführungen und Gewässerdurchlässe). Mit dem Inventar steht dem RBS eine Grundlage zur Verfügung, mit der schon bei Projektbeginn die ökologische Ersatzpflicht grob abgeschätzt werden kann. Zudem sind mögliche Ersatzflächen bekannt, und unter Umständen können einzelne Massnahmen bereits vorzeitig realisiert werden. Im Bericht wurden konkrete Aufwertungsmassnahmen und weitere Optimierungen beim Unterhalt aufgezeigt. Es wurde auch festgehalten, dass der RBS Vorbildcharakter in Bezug auf das Pflegeregime der Grünbereiche aufweist.

Energieeffizienz

2012 wurde die Beleuchtung in sämtlichen Personalräumen des RBS-Busbetriebs in Worblaufen mit Bewegungsmeldern ausgerüstet. Auch die Beleuchtung der Waschanlage funktioniert neu mit Bewegungsmeldern. Die Durchgangsbeleuchtung in den Korridoren wurde auf LED-Röhren umgestellt.

Wirtschaftliches Handeln

Die Ziele des RBS:

- Hohe Eigenwirtschaftlichkeit.
- Erhöhung der Fahrgastzahlen.

Der RBS pflegt einen sorgsamen Umgang mit öffentlichen Geldern. Mit möglichst geringen Abgeltungen der öffentlichen Hand will der RBS möglichst viel und qualitativ hochstehende Transportleistungen erbringen. Mit dem überdurchschnittlichen Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr von rund 80 Prozent bei den vier Bahnlinien und über 50 Prozent bei den Buslinien ist die Ausgangslage gut. Nicht nur die Bahnlinien, sondern auch der überwiegende Teil der Buslinien sind damit über den Zielvorgaben gemäss dem kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2014–2017.

Erhöhung Fahrgastzahlen

Der RBS hat 2012 rund 23,9 Millionen Fahrgäste transportiert. 17,94 Millionen waren mit den RBS-Zügen unterwegs, 5,94 Millionen mit den RBS-Bussen. Dies sind insgesamt zwei Prozent mehr Fahrgäste (+ 500 000 Personen) als im Vorjahr. Bei den RBS-Buslinien war das Nachfragewachstum mit einem Plus von vier Prozent noch höher als bei den RBS-Bahnlinien (+ 2 Prozent) – dies trotz den erschwerten Bedingungen auf den Strassen (Baustellen, Verkehrsstaus etc.), welche die Fahrplanstabilität vor allem in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend beeinträchtigen. Unter anderem dank der Nachfragezunahme sanken die Kosten pro Personenkilometer in den vergangenen Jahren und lagen 2012 knapp unter dem Niveau von 2009.

Mit einem attraktiven, verlässlichen und potenzialgerechten Angebot will der RBS die Umsetzung der ÖV-Strategie des Kantons Bern, welche eine Erhöhung des Marktanteils des ÖV vorsieht, unterstützen.

Soziales Handeln

Ziel des RBS:

- Attraktivität als Arbeitgeber weiter steigern.

Gerade in einer Branche, in der die Sicherheit sowohl im Bahn- als auch im Busbetrieb oberste Priorität haben muss, sind engagierte und verantwortungsbewusste Mitarbeitende unerlässlich. Der RBS bietet seinen Angestellten attraktive Arbeitsbedingungen und ist ein verlässlicher Partner gegenüber den Sozialpartnern. Er verzichtet weitgehend auf Privilegien und monetäre Anreize für das Kader. Der höchste Kaderlohn ist rund 4,3 mal so hoch wie der gemäss GAV tiefste mögliche Lohn; die effektive Lohnspanne betrug 2012 deutlich weniger als Faktor vier. Gleichzeitig sind die tiefer eingereihten Funktionen im Marktvergleich gut besoldet. Die Möglichkeit von Teilzeitanstellung auch auf Kaderstufe, der Einbezug von Mitarbeitenden in Entscheidungen und das Gewähren von Handlungsspielräumen haben sich als wichtige Elemente für ein hohes Engagement der Mitarbeitenden bewährt.

Führungsleitsätze

Eine Führungskultur entlang den Unternehmenswerten ist für den RBS ein wichtiger Erfolgspfeiler. Aus diesem Grund wurden im Berichtsjahr sieben Führungsleitsätze entwickelt. Diese sollen die bereits gelebten Werte festigen. Anstösse dazu kamen unter anderem aus der Mitarbeitendenbefragung sowie aus einer Befragung der Führungskräfte. Die Bedeutung und Umsetzung dieser Leitsätze wurden im Rahmen von halbtägigen Workshops mit allen Führungskräften diskutiert. Die Leitsätze dienen als «roter Faden» in der Führungstätigkeit.

Externe Mitarbeitendenberatung

Der RBS bietet seinen Mitarbeitenden Unterstützung bei persönlichen, sozialen und gesundheitlichen, aber auch arbeitsplatzbezogenen Problemen in Form von externer Beratung an. Für den Arbeitgeber anonym, können sich Mitarbeitende telefonisch oder persönlich von einer Fachstelle beraten lassen. Die Kosten übernimmt der RBS. Der jährliche Bericht der Fachstelle gibt der Personalabteilung in anonymisierter Form Auskunft über die Anzahl Anfragen und die Themen. Damit können, falls nötig, geeignete Massnahmen ergriffen werden. Der RBS als sozialverantwortlicher Arbeitgeber will mit diesem Angebot die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden langfristig auf hohem Niveau erhalten.

Velos für Afrika – recyceln statt verschrotten

Fahrräder, die lange ungenutzt an Bahnhöfen stehen und trotz Anforderung von ihrem Besitzer oder ihrer Besitzerin nicht mehr abgeholt werden, liefert der RBS an «Velos für Afrika». «Velos für Afrika» ist ein Programm des Gump- & Drahtesel, einem sozialen Unternehmen im Bereich der Arbeitsintegration mit Sitz in Bern-Liebefeld. Seit August 2011 konnte der RBS rund 200 Velos liefern. Die Fahrräder werden in der Schweiz im Rahmen von sozialen Arbeitsprogrammen wieder fahrtüchtig gemacht. Sind sie in einem zu schlechten Zustand, werden sie in die Einzelteile zerlegt und dienen als Ersatzteillager. Velos wie auch Ersatzteile werden anschliessend nach Afrika, beispielsweise nach Tansania geschickt. Dort werden sie einerseits als Fortbewegungsmittel eingesetzt, andererseits werden in speziellen Programmen Ausbildungsplätze als Velomechaniker angeboten.



Finanzen

Dank ausserordentlichen Geschäftsfällen zeigt das Rechnungsjahr 2012 auch finanziell ein gutes Ergebnis.

Erfolgsrechnung

Trotz Mehrverkehr auf allen Linien bei Bahn und Bus fielen die Verkehrserträge um 4,3 Millionen Franken tiefer aus als im Vorjahr. Der Grund dafür liegt in der Neuberechnung des Einnahmenverteilungsschlüssels im Libero-Tarifverbund, der für den RBS eine Reduktion um rund fünf Millionen Franken zur Folge hatte. Diese wurde aber grösstenteils durch zusätzliche Abgeltungszahlungen ausgeglichen. Durch den Verlust des Betriebsführungsauftrages für die PostAuto-Linien in der Region Worb sanken die Erträge aus Leistungen für Dritte um 2,4 Millionen Franken; allerdings konnte ein Teil durch zusätzliche Werkstattaufträge kompensiert werden. In den übrigen Erträgen ist der Verkaufserlös der Liegenschaft Zuchwilerstrasse 41 in Solothurn enthalten.

Die Aufwandseite wurde durch tiefere Personalkosten entlastet. Der RBS beschäftigte 2012 durchschnittlich neun Mitarbeitende weniger als im Vorjahr. PostAuto Region Bern übernahm 16 Mitarbeitende des Busbetriebes Region Worb. Bei Bahn und Bus wurde der Personalbestand etwas aufgestockt, um den erhöhten Ferienanspruch sicherzustellen. Auch die Material- und Energiekosten gingen mit dem Wegfall des Nebengeschäftes für PostAuto zurück. Der gestiegene übrige Betriebsaufwand ist durch höhere Unterhaltsleistungen Dritter begründet, einerseits für den Oberbau der Bahntrassen und andererseits für das Rollmaterial.

Die Zunahme der nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen hat mit dem Projekt Ausbau Bahnhof RBS Bern zu tun. Hier wurden die Kosten für die Variantenabklärungen und das Vorprojekt belastet. Die Abschreibungen nahmen wegen der Wertberichtigung der Liegenschaft Hubelgutstrasse 4 in Worblaufen zu. Diese Liegenschaft kann seit über drei Jahren nur noch teilweise vermietet werden, und zudem sind gewisse Gebäudeteile sanierungsbedürftig.

Das Rechnungsergebnis ist um 2,7 Millionen Franken besser ausgefallen als im Vorjahr, weil 2012 kein ausserordentlicher Vorsorgeaufwand mehr der Erfolgsrechnung belastet werden musste.

Bilanz

Bei der Zunahme der sofort verfügbaren Mittel bei Geldinstituten handelt es sich um zweckgebundene Zahlungen der öffentlichen Hand für Infrastrukturinvestitionen. Der RBS konnte in den letzten zwei Jahren, teils aus Verfahrens-, teils aus Kapazitätsgründen, nicht alle geplanten Infrastrukturprojekte realisieren. Die Sachanlagen haben wegen der Anlagen im Bau wertmässig zugenommen.

Die Finanzverbindlichkeiten umfassen nebst den Darlehensrückzahlungen an die öffentliche Hand auch die Amortisation eines Kassascheines über fünf Millionen Franken, der Ende Juli 2013 fällig wird. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten die Rechnung für das erste Fahrzeug der zweiten Tranche neues Rollmaterial (NEXt). Wegen der Auflösung der Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge für das Vorsorgewerk bei der Pensionskasse Symova sanken die Rückstellungen. Die zusätzlichen bedingt rückzahlbaren Darlehen wurden für Infrastrukturinvestitionen gewährt (z.B. Ausbau Biberist mit einem Doppelspurabschnitt).

Das Eigenkapital stieg um rund zwei Millionen auf 74,2 Millionen Franken. Sein Anteil am Gesamtkapital beträgt 17,6 Prozent.



Jahresrechnung

- 25** Erfolgsrechnung
- 26** Bilanz
- 27** Geldflussrechnung
- 28** Eigenkapitalnachweis
- 29** Anhang zur Jahresrechnung
- 31** Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 39** Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 40** Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 41** Bericht der Revisionsstelle

Erfolgsrechnung

Betriebsertrag in TCHF	Erläuterung	2012	2011
Verkehrsertrag		40 284	44 555
Abgeltung	(1)	33 890	29 837
Leistungen für Dritte	(2)	8 421	10 486
Übrige Erträge	(3)	7 650	7 155
Eigenleistungen		3 797	4 227
Total Betriebsertrag		94 042	96 260
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		2 817	3 199
Personalaufwand	(4) (5)	41 725	42 439
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	(6)	-	4 941
Betriebsleistungen Dritter		3 249	3 280
Energie		4 544	4 863
Sonstiger Betriebsaufwand	(7)	13 358	13 000
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		3 467	2 832
Abschreibungen	(8)	21 273	20 859
Total Betriebsaufwand		90 433	95 413
Ergebnis in TCHF			
Betriebserfolg		3 609	847
Finanzaufwand	(9)	1 478	1 522
Finanzertrag	(10)	75	122
Finanzerfolg		-1 404	-1 400
Erfolg von Steuern		2 204	-554
Steuern		90	-
Jahresgewinn/-verlust		2 114	-554

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 31 und folgende.

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Flüssige Mittel	(11)	33 956	31 280
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(12)	3 137	2 614
Sonstige Forderungen	(13)	52	45
Materialvorräte und Ersatzteile	(14)	3 698	3 867
Aktive Rechnungsabgrenzung		213	391
Total Umlaufvermögen		41 056	38 197
Finanzanlagen	(15)	2 194	2 194
Sachanlagen	(16) (17) (25)	377 502	374 548
Total Anlagevermögen		379 696	376 742
Total Aktiven		420 752	414 939
Passiven in TCHF			
Finanzverbindlichkeiten	(18)	9 811	5 242
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		13 091	6 340
Sonstige Verbindlichkeiten	(19)	325	624
Passive Rechnungsabgrenzung	(20)	13 308	17 410
Rückstellungen	(21)	3 647	4 528
Total kurzfristiges Fremdkapital		40 182	34 144
Bedingt rückzahlbare Darlehen	(22)	196 758	185 473
Rückzahlbare Darlehen	(23)	108 132	117 944
Rückstellungen	(21)	1 509	5 321
Total langfristiges Fremdkapital		306 399	308 738
Total Fremdkapital		346 581	342 882
Aktienkapital		22 400	22 400
Kapitalreserven		3 488	3 488
Eigene Aktien		-12	-12
Gewinnreserven	(24)	46 181	46 735
Bilanzgewinn / -verlust		2 114	-554
Total Eigenkapital		74 171	72 057
Total Passiven		420 752	414 939

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 31 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2012	2011
Jahresgewinn/-verlust	2 114	-554
Abschreibungen auf Sachanlagen	21 183	20 789
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	70
Veränderungen Rückstellungen	-4 694	-181
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-860	-133
Aktivierete Eigenleistungen auf Sachanlagen	-3 797	-4 227
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	3 467	2 832
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	-46	-79
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 583	-2 583
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	14 785	15 936
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-523	-171
Veränderung sonstige Forderungen	-7	475
Veränderung Vorräte	78	446
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	178	155
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	6 751	-1 621
Veränderung sonstiger Verbindlichkeiten	-298	-205
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-4 103	-3 651
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	16 861	11 364

Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen	-24 385	-28 562
Beiträge Dritter für Sachanlagen	700	1 003
Veräusserung von Sachanlagen	874	133
Investitionen in Finanzanlagen	0	-70
Teilrückzahlung Finanzanlagen	0	1 600
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-22 811	-25 897

Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	11 285	9 372
Aufnahme rückzahlbare Darlehen	0	10 000
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 659	-2 659
Amortisation Leasingverbindlichkeiten	0	-198
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	8 626	16 514
Veränderung flüssige Mittel	2 676	1 982

Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	31 280	29 298
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	33 956	31 280
Veränderung flüssige Mittel	2 676	1 982

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien ¹	Gewinnreserven ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1.1.11	22 400	3 488	-11	46 735	72 612	3 690
Erwerb eigener Aktien	0	0	-1	0	-1	0
Jahresverlust 2011	0	0	0	-554	-554	-225
Eigenkapital per 31.12.11	22 400	3 488	-12	46 181	72 057	3 465
Erwerb eigener Aktien	0	0	0	0	0	0
Jahresgewinn 2012	0	0	0	2 114	2 114	1 556
Eigenkapital per 31.12.12	22 400	3 488	-12	48 295	74 171	5 021

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

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.–
29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.–
23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.–

¹ Siehe auch Seite 39.

² Siehe auch Seite 37, Ziffer 24.

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 33 ersichtlich (Finanzanlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

Aktive Rechnungsabgrenzung

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

Finanzanlagen

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

Sachanlagen

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

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

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen betreffen bezahlte immaterielle Werte (GIS, EDV-Software und Lizenzen), welche linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer (max. 10 Jahre) abgeschrieben werden.

Vorgesehene Nutzungsdauer	Jahre
Schutzbauten, Tunnels, Brücken, Perrons, Strassen etc.	67
Oberbau	33
Gebäude	50
Feste Einrichtungen	10–20
Antriebs- und Stromversorgungsanlagen	14–25
Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen	10–20
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.

Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

Passive Rechnungsabgrenzungen

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

Langfristige Verbindlichkeiten

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

Steuern

Mit der Bahnreform 2 und der damit verbundenen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr RÖVE wurden unter anderem auch die steuerlichen Normen angepasst. Aus steuerlicher Sicht steht im Zentrum, wie die Steuerbefreiungen von konzessionierten Verkehrsunternehmen geregelt werden. Im Rahmen der Revision wurden bestehende Normen zur Steuerbefreiung gestrichen und durch neue Regeln ersetzt. Die neuen Gesetzesartikel traten per 1. Januar 2010 in Kraft. Die Steuerbehörden haben die Gesetzesartikel mit zwei Kreisschreiben präzisiert. Der RBS hat diese am 27. Februar 2012 erhalten. Daraus ist ersichtlich, dass Nebengeschäfte und Liegenschaften ohne notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit steuerpflichtig sind.

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Abgeltung in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus ¹	16 918	13 407
Infrastruktur Bahn	16 972	16 430
Total Abgeltung	33 890	29 837

¹ Mehrabgeltung als Ausgleich für Rückgang Verkehrserträge aus ITV Libero.

2 Leistungen für Dritte in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Leistungen für BSU	514	474
Leistungen für Dritte ¹	7 907	10 012
Total Leistungen für Dritte	8 421	10 486

¹ Wegfall Betriebsführung Postautolinien in der Region Worb.

3 Übrige Erträge in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Pacht und Mieten	3 243	3 320
Trassenerlös aus Netzzugang	755	807
Vergütungen und Versicherungsleistungen	119	389
Gewinne aus Anlagenabgängen ¹	860	133
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 673	2 507
Total übrige Erträge	7 650	7 155

¹ Verkauf der nahezu vollständig abgeschrieben Liegenschaft Zuchwilerstrasse 41 in Solothurn.

4 Personalaufwand in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Gehälter und Löhne ¹	31 726	32 302
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 443	4 441
Personalversicherungen	6 439	6 454
Leistungen der Personalversicherungen	-897	-1 035
Personalmiete	14	276
Total Personalaufwand	41 725	42 439

¹ Anteilige Auflösung Rückstellung für Mitarbeiterguthaben (Ferien, Überzeit usw.).

5 Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand ¹	0	4 941
Total ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	0	4 941

¹ Das Vorsorgewerk konnte auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert werden zulasten der entsprechenden Rückstellungen aus dem Vorjahr.

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 ca. 105 %.

	Überdeckung	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand ³	
	31. 12. 2012 ¹	31. 12. 2012 ²	31. 12. 2011		2012	2011
Sammelstiftung Symova	7 135	-	-4 057	3 106	3 106	7 980

¹ Überdeckung gemäss provisorischen Angaben.

Es besteht aber nur eine ungenügende Wertschwankungsreserve.

² Das Vorsorgewerk konnte auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert werden.

³ Inklusiv ausserordentlicher Vorsorgeaufwand (2011).

7 Sonstiger Betriebsaufwand in TCHF

	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Steuern, Gebühren und Vorsteuernkürzung	1 530	1 404
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 104	3 154
Allgemeiner Aufwand ¹	1 454	1 438
Versicherungen und Schadenersatz	752	780
Marketing	620	603
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	257	259
Pacht und Miete	448	517
Unterhalt und Kleinanschaffungen	5 192	4 844
Total sonstiger Betriebsaufwand	13 358	13 000

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

8 Abschreibungen in TCHF

	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Abschreibungen Sparte Infrastruktur ¹	7 550	7 478
Abschreibungen übrige Sparten	13 723	13 381
Total Abschreibungen	21 273	20 859

¹ Gesetzliche Offenlegungspflicht für KTU ab Rechnungsjahr 2010.

9 Finanzaufwand in TCHF

	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Zinsaufwand ¹	1 478	1 522
Total Finanzaufwand	1 478	1 522

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

10 Finanzertrag in TCHF

	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Dividenden	3	3
Zinserträge Darlehen	48	67
Zinserträge flüssige Mittel ¹	24	53
Total Finanzertrag	75	122

¹ Sämtliche Mittel sind auf Bankkonti mit Sonderkonditionen angelegt.

Die Zinssätze entsprechen denjenigen von Festgeldanlagen mit unterschiedlichen Laufzeiten, die Mittel sind jedoch jederzeit verfügbar.

11 Flüssige Mittel in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	427	354
Post		
frei verfügbare Mittel	3 458	7 346
zweckgebundene Mittel ¹	10 000	0
Banken		
frei verfügbare Mittel	7 699	6 572
zweckgebundene Mittel ¹	12 371	15 240
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen ²	0	1 768
Total flüssige Mittel	33 956	31 280

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

² Ab 2012 wird das Kontokorrent SBB unter Forderungen geführt.

12 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31.12.2012	31.12.2011
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 442	2 614
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	1 694	0
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 137	2 614

13 Sonstige Forderungen in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen gegenüber Kinderbahnhof Bern	0	20
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	38	1
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MWST, Verrechnungssteuer)	14	24
Total sonstige Forderungen	52	45

14 Materialvorräte und Ersatzteile in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Material Schienenfahrzeuge	7 025	7 076
Übriges Material Bahn und Bus	1 508	1 536
Wertberichtigung ¹	-4 878	-4 780
Angefangene Arbeiten	44	36
Total Materialvorräte und Ersatzteile	3 698	3 867

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

15 Finanzanlagen in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Beteiligung an 3B AG	25	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen	369	369
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU ¹	1 800	1 800
Total Finanzanlagen	2 194	2 194

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

16 Sachanlagen in TCHF	31. 12. 2012	31. 12. 2011
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen Sparte Infrastruktur ¹	362 455	354 131
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	11 433	6 966
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-204 262	-197 105
Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur	169 626	163 993
Sachanlagen übrige Sparten	392 776	388 978
Anlagen im Bau übrige Sparten	18 181	13 813
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparte ²	-203 081	-192 234
Buchwert Sachanlagen übrige Sparte	207 876	210 556
Total Sachlagen	377 502	374 548

¹ Gesetzliche Offenlegungspflicht für KTU ab Rechnungsjahr 2010.

² Auf der Liegenschaft Hubelgutstrasse, Worblaufen musste wegen ungenügender Rendite (nur teilvermietet, Ersatz Heizung) eine ausserplanmässige Wertberichtigung von TCHF 425 vorgenommen werden.

17 Sachanlagen in TCHF

Die Anlagenzuteilung und -bezeichnungen wurden auf Anfang 2012 überarbeitet.

	Grundstücke und Bauten	Fahrwege	Antriebs-, Sicherungs-, Telekomanlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen ²	Anlagen im Bau ³	Total
Anschaffungswert							
Stand 1.1.2011 ⁴	130 411	178 855	103 156	288 935	22 478	16 681	740 515
Zugänge 2011	0	0	0	498	13	32 789	33 301
Abgänge 2011	-289	-641	0	-5 291	-568	-2 832	-9 622
Umgliederungen	2 772	9 963	7 204	4 177	1 437	-25 553	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	-306	-306
Stand 31.12.11⁴	132 895	188 177	110 360	288 318	23 359	20 779	763 888
Stand 1.1.2012	132 895	188 177	110 360	288 318	23 359	20 779	763 888
Zugänge 2012	0	0	0	69	0	28 113	28 182
Abgänge 2012	-1 060	-1 270	-15	-342	-907	-3 467	-7 061
Umgliederungen	3 902	3 945	2 491	3 418	1 891	-15 647	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	-164	-164
Stand 31.12.12	135 737	190 851	112 836	291 464	24 343	29 614	784 845

Kumulierte Wertberichtigung

Stand 1.1.2011 ⁴	50 421	83 980	76 380	149 370	12 965	0	373 116
Zugänge 2011 ⁵	2 576	3 011	3 502	10 043	1 300	0	20 431
Abgänge 2011	-305	-641	0	-3 674	-528	0	-5 148
Umgliederungen	4	0	0	0	-4	0	0
Investitionsbeiträge	403	538	0	0	0	0	941
Stand 31.12.11⁴	53 099	86 888	79 882	155 738	13 732	0	389 340
Stand 1.1.2012	53 099	86 888	79 882	155 738	13 732	0	389 340
Zugänge 2011 ⁵	3 082	2 979	3 532	10 121	1 470	0	21 183
Abgänge 2012	-1 046	-1 420	0	-342	-907	0	-3 715
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	18	155	363	0	0	0	536
Stand 31.12.12	55 153	88 602	83 776	165 517	14 295	0	407 344

Nettobuchwert

Nettobuchwert 1.1.2011	79 991	94 875	26 776	139 565	9 512	16 681	367 399
Nettobuchwert 31.12.2011	79 796	101 288	30 478	132 580	9 627	20 779	374 548
Nettobuchwert 1.1.2012	79 796	101 288	30 478	132 580	9 627	20 779	374 548
Nettobuchwert 31.12.2012	80 584	102 249	29 059	125 947	10 049	29 614	377 502

¹ Nettobuchwert der Schienenfahrzeuge TCHF 121 845
Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 4 101.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (SW-Programme) für TCHF 2 136 bei Zugängen 2012 von 275.

³ Die Anlagen im Bau enthalten Anzahlungen im Wert von TCHF 11 922.

⁴ Die Anlagenzuteilung wurde auf Anfang 2012 überarbeitet; die Vorjahreswerte der einzelnen Kategorien wurden entsprechend angepasst.

⁵ Die Abschreibungen enthalten eine ausserplanmässige Wertberichtigung von CHF 425 auf der Liegenschaft Hubelgutstrasse, Worblaufen. (Siehe auch Ziffer 16)
Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

18 Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig) in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Kassaschein PostFinance rückzahlbar im Juli 2013	5 000	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeit ¹	4 811	5 242
Total Finanzverbindlichkeiten	9 811	5 242

¹ Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand.

19 Sonstige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	28	110
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	297	513
Total sonstige Verbindlichkeiten	325	624

20 Passive Rechnungsabgrenzung in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Einlage in Pensionskasse (Ausfinanzierung Vorsorgewerk)	0	4 000
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	11 371	12 050
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	892	892
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	1 045	468
Total passive Rechnungsabgrenzung	13 308	17 410

21 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF

	Vorsorgever- pflichtungen ¹	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte ³	Personalmass- nahmen ²	Umstrukturi- erungen	Sonstige Rückstellungen	Total
Buchwert am 1.1.2011	3 638	1 475	4 547	69	300	10 030
davon kurzfristig	404	223	4 003	56	300	4 986
davon langfristig	3 234	1 252	544	14	0	5 044
Bildung	941	0	308	48	0	1 297
Verwendung	522	200	414	42	300	1 478
Buchwert am 31.12.2011	4 057	1 275	4 441	76	0	9 849
Buchwert am 1.1.2012	4 057	1 275	4 441	76	0	9 849
davon kurzfristig	358	194	3 922	54	0	4 528
davon langfristig	3 699	1 081	519	22	0	5 321
Bildung	0	0	17	0	0	17
Verwendung	4 057	161	441	52	0	4 711
Buchwert am 31.12.2012	0	1 114	4 018	24	0	5 156
davon kurzfristig	0	176	3 447	24	0	3 647
davon langfristig	0	938	571	0	0	1 509

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

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

³ Die notwendige Höhe der Rückstellung wird jährlich durch einen Versicherungsexperten berechnet.

22 Bedingt rückzahlbare Darlehen in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Anteil Bund	95 754	89 675
Anteil Kanton Bern	86 118	81 680
Anteil Kanton Solothurn	14 885	14 118
Total bedingt rückzahlbare Darlehen	196 758	185 473

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

23 Rückzahlbare Darlehen in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Anteil Bund ¹	24 816	27 112
Anteil Kanton Bern ¹	23 318	25 409
Anteil Kanton Solothurn ¹	4 998	5 423
Schuldscheindarlehen ²	55 000	60 000
Total rückzahlbare Darlehen	108 132	117 944

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

² Siehe auch Seite 39.

24 Gewinnreserven in TCHF	31.12.2012	31.12.2011
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	-7 892	-7 319
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	11 473	11 325
Reserve aus übrigen abgeltungsberechtigtem Verkehr	-116	-317
Abschreibungsreserve	22 890	22 890
Reserve für nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	10 762	11 091
Reserve für Aktien im Eigenbestand	12	12
Reserve aus Restatement	9 053	9 053
Total Gewinnreserven ¹	46 181	46 735

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2012.

25 Investitionsrechnung Infrastruktur in TCHF gemäss Art. 3, Abs. 2 RKV	31.12.2012		31.12.2011				
Kosten (Leistungen) vom 1.1. - 31.12.2012							
	Fremd- leistungen	Eigen- leistungen	Total	Erfolgs- rechnung	Anlagen- rechnung	Anlagen im Bau	Total
Grossprojekte ¹	2 708	123	2 831	2 714	0	117	2 831
Stationsausbauten	4 059	201	4 259	257	1 093	2 909	4 259
Totalum- und Kunstbauten	6 885	1 181	8 067	311	6 504	1 251	8 067
Kommunikationstechnik	24	65	89	4	489	-404	89
Neues Leitsystem	686	49	735	0	0	735	735
Mobilien inkl. Dienstfahrzeuge	449	125	574	34	682	-142	574
Total	14 811	1 744	16 555	3 320	8 768	4 467	16 555

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

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

gemäss Artikel 663b OR

Solidarhaftung

Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der eidgenössischen Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge des Busbetriebes Solothurn und Umgebung BSU. Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

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

Rail-Software-Pool RSP: Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31.12.2012 insgesamt sieben Transportunternehmen angeschlossen.

Kinderbahnhof Bern: Zweck dieser einfachen Gesellschaft mit der BLS ist der Betrieb eines Kinderhütendienstes im Bahnhof Bern (wurde Mitte 2012 aufgelöst).

Sach- und Brandversicherungswerte in TCHF

	31.12.2012	31.12.2011
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	142 271	141 368
Fahrzeuge (Mobiliar)	363 146	365 233
Übriges (Mobiliar)	151 022	140 445

Haftpflichtversicherung in TCHF

	31.12.2012	31.12.2011
VVST, Zürich, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF

	31.12.2012	31.12.2011
2009–2013, Zinssatz 2,05 %, PostFinance	5 000	5 000
2009–2017, Zinssatz 3,25 %, PostFinance	5 000	5 000
2009–2019, Zinssatz 2,67 %, Deutsche Bank AG	10 000	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse POST	10 000	10 000
2010–2021, Zinssatz 2,75 %, ZKB	10 000	10 000
2010–2015, Zinssatz 1,75 %, ZKB	10 000	10 000
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgl.-Fonds AHV/IV/EO	10 000	10 000

Eigene Aktien in TCHF

	31.12.2012		31.12.2011	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	252	9	248	9
Inhaberaktien à CHF 300	58	3	58	3

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 15. Mai 2013 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2012	2011
Renate Amstutz, Vizepräsidentin (ab 19. 6. 2012)	8 450	6 600
Dr. Thomas Bachmann	7 800	6 600
Kurt Fluri, Vizepräsident, Präsident (ab 19. 6. 2012)	10 350	6 700
Andreas Flury	8 600	6 600
Beat Giauque	2 900	-
Ursula Meichle	7 000	6 600
Theres Roder	7 400	7 000
Dr. René Rudolf	7 000	6 600
Peter Schmid, Präsident (bis 19. 6. 2012)	6 800	10 400
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	66 300	57 100

Risikomanagement

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Gemäss Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat diese geprüft und mit Schreiben vom 22. März 2013 genehmigt.

Verwendung des Bilanzverlustes/-gewinnes in TCHF	2012	2011
Bilanzverlust/-gewinn	2 114	-554
Zuweisung/Entnahme aus Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	-2 151	574
Entnahme/Zuweisung an Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	694	-147
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-99	-202
Zur Verfügung der Generalversammlung	558	-329

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

Entnahme aus Reserven nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	329
Überweisung an Pensionskasse Symova zugunsten Vorsorgewerk RBS	-558

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 25 bis 39) für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes (Seite 40) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 4. April 2013

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig,
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
(Mandatsleiter)

André Jordi,
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

RBS – Zahlen

17 900 000 Bahnreisende

5 900 000 Busreisende

393 Mitarbeitende

2 740 000 Zugkilometer

1 709 000 Buskilometer

111 Fahrzeuge Bahn

71 Fahrzeuge Bus