

Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht

2014

Inhalt

Jahresbericht

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

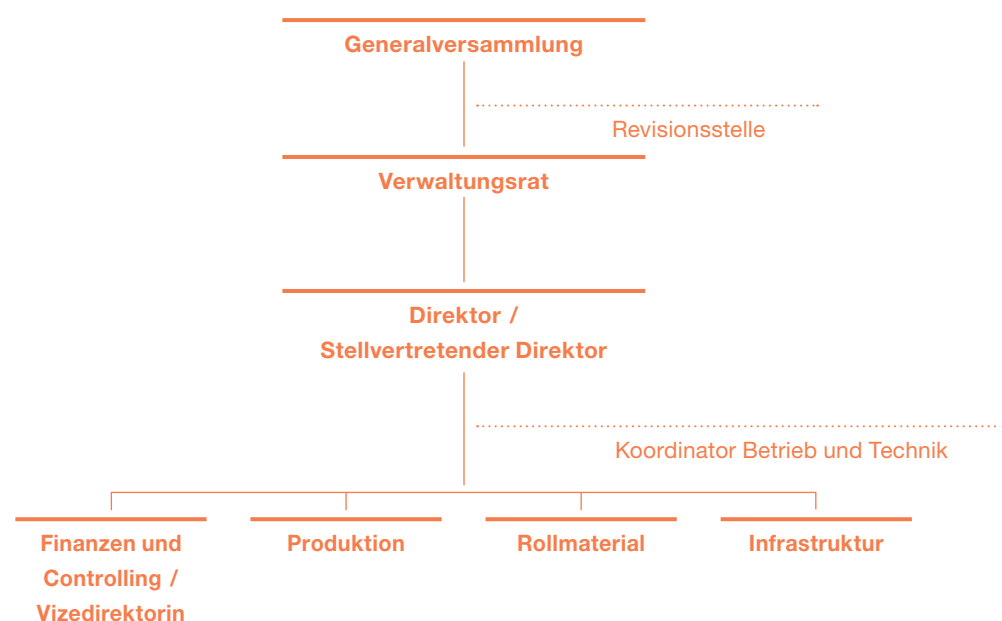
Nachhaltigkeitsbericht

- 28 Kennzahlen und Zielwerte
- 29 Vorwort
- 30 Strategie und Massnahmenplan
- 32 Aktivitäten und Leistungen
- 38 Engagement und Ausblick

Finanzbericht

- 42 Übersicht
- 44 Erfolgsrechnung
- 45 Bilanz
- 46 Geldflussrechnung
- 47 Eigenkapitalnachweis
- 48 Anhang zur Jahresrechnung
- 50 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 57 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 59 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 60 Bericht der Revisionsstelle

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2014

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

Bericht des Verwaltungsrates



Der RBS kann auch im 2014 auf ein erfreuliches Jahr zurückblicken. Die Zahl der Fahrgäste ist erneut leicht gestiegen, und die Rechnung schliesst mit einem positiven Ergebnis von knapp 1,5 Millionen Franken ab. Ebenfalls auf einem erfreulichen Stand befanden sich die Vorsorgeverke bei der Pensionskasse mit einem soliden Deckungsgrad per Ende 2014 von 111 Prozent. Bereits im Januar 2015 wurden diese Wertschwankungsreserven infolge Aufhebung des Mindestkurses des Schweizer Francs zum Euro kurzfristig strapaziert, sie erholten sich jedoch im Verlauf des ersten Quartals 2015 wieder.

Sowohl das Bahn- als auch das Busangebot waren per Ende 2013 ausgebaut worden: bei der Bahn durch die viertelstündliche Bedienung von Jegenstorf mit der S8 und die viertelstündlichen RE-Züge zwischen Solothurn und Bern in Gegenlastrichtung, beim Busbetrieb durch die Übernahme des Liniennetzes zwischen Lyss, Messen und Solothurn. Ende 2014 kamen zudem zwei Versuchsbetriebe hinzu.

Nach einer gemeinsamen Auslegeordnung konnte die Arbeitsteilung mit BERNMOBIL für den Betrieb des Berner Tramnetzes neu geregelt werden. Im Dezember 2010 hatte der RBS bekanntlich die Personenbeförderungskonzession für die Linie 6 (Worb–Fischermätteli) an BERNMOBIL abgegeben. BERNMOBIL verantwortet seither das Angebot zwischen Worb und Fischermätteli, auf dem Abschnitt Bern Egghölzli bis Worb im Netzzugang auf der Infrastruktur des RBS. Der RBS erbringt seinerseits im Auftrag von BERNMOBIL einen Teil der Fahrleistung. Die neu definierte Zusammenarbeit geht deutlich weiter und bringt für beide Seiten konkreten Nutzen: Künftig wird der RBS den betriebsnahen Unterhalt und die Fahrzeugwäsche an seinen Fahrzeugen nicht mehr selber vornehmen. Er kann so auf eine Ersatzbeschaffung seiner Waschanlage und seiner Unterflurdrehbank verzichten. Umgekehrt übernimmt der RBS die Hauptuntersuchungen und Revisionen an sämtlichen Trams beider Unternehmen. BERNMOBIL kann damit auch bei einer künftigen Flottenvergrößerung auf einen teuren Ausbau der Werkstattkapazität verzichten. Künftige Trambeschaffungen sollen durch BERNMOBIL unter Einbezug des RBS vorgenommen werden und damit eine einheitliche Tramflotte ermöglichen. Die Tramführerinnen und Tramführer des RBS werden ihrerseits auf sämtlichen Fahrzeugtypen ausgebildet und kommen auf allen Tramlinien zum Einsatz. Ziel sind attraktive Dienste bei hoher Produktivität.

Die Herausforderungen für die Zukunft bestehen einerseits in der weiteren Steigerung der Produktivität, andererseits im zeitgerechten Umsetzen der nötigen Infrastrukturmassnahmen für die Teilergänzung des S-Bahnsystems. Die dazugehörigen Massnahmen hat der RBS in seiner Mittel- und Langfristplanung sowie in der Strategie abgebildet. Deren Umsetzung wird alle Beteiligten in den kommenden Jahren weiterhin stark fordern.

An dieser Stelle sei deshalb auch ein grosser Dank an alle Mitarbeitenden ausgesprochen. Mit Leidenschaft engagieren sie sich täglich für einen hohen Kundenservice.


Kurt Fluri

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2014	2013	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	102 433	96 816	5,8
Aufwand	Tausend CHF	100 900	94 859	6,4
Jahresgewinn	Tausend CHF	1 485	1 854	-19,9
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	18,22	18,15	0,4
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	¹ 7,13	6,04	18,0
Personalbestand im Durchschnitt	Anzahl	410	390	5,1
Zugkilometer	Tausend km	2 839	2 764	2,7
Buskilometer	Tausend km	¹ 2 879	1 734	66,0
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12.	Anzahl	115	115	0,0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12.	Anzahl	42	43	-2,3
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/tiefster Lohn)	Faktor	3,65	3,62	0,8
Traktionsstrom	Tausend kWh	18 871	17 828	5,9
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	¹ 1 069	755	41,6

¹ inklusive Buslinien Lyss, Messen und Solothurn

Bericht des Direktors



Um die Mehrleistungen im Bahnbetrieb (S8 und RE) anbieten zu können, wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt. Die Betriebsstabilität konnte so trotz spürbarer Angebotsausweitung insgesamt gehalten und an den Unterwegsstationen sogar verbessert werden. Die stärkere Ausreizung der Streckenkapazität führt aber dazu, dass bei Baustellen oder Störungen Verspätungen schwieriger abzubauen sind. So erreichten etwa im Sommer 2014 wegen einer Baustelle nördlich von Urtenen nur noch gut neunzig Prozent der S8-Züge den Bahnhof Bern pünktlich – ein für den RBS ungewöhnlich tiefer Wert.

Die Übernahme der zehn Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn verlief betrieblich stabil. Starkes Gewicht wurde auf die Schulung und Integration der über zwanzig neuen Mitarbeitenden gelegt. Zu Beginn mussten zudem einige technische Probleme gelöst werden. Gleichzeitig bewährte sich das Konzept der Anschlussüberwachung und -sicherung über Bahn- und Buslinien aus einer Hand.

Hohe Wertschätzung erhielt der RBS von Kundenseite. Erstmals führte der Kanton Bern eine Kundenzufriedenheitsumfrage durch. Für den RBS resultierte eine hohe Gesamtzufriedenheit, die über dem kantonalen Durchschnitt liegt und den höchsten Wert aller nicht-touristischen Bahnen erreicht. Besonders hohe Werte erzielten die Zuverlässigkeit und das Angebot, die Netzqualität und die Haltestelleninfrastruktur sowie die Kompetenz und Freundlichkeit des Personals. Verbesserungsbedarf wurde bezüglich Platzverhältnissen und Fahrkomfort, bei Tickets und Preisen sowie der Reklamationsbearbeitung zurückgemeldet.

Was lässt die Grosswetterlage für die ÖV-Branche erwarten? Der RBS geht davon aus, dass Mobilitätsangebote künftig noch flexibler vernetzt und genutzt werden: Zug und Bus werden fallweise und auch kurzfristig durch Fahrten im (Carsharing-)Auto ergänzt, und die rasch wachsende Anzahl von E-Bikes wird im Agglomerationsverkehr noch stärker spürbar werden. Gleichzeitig werden Quartiere, aber auch Ortsdurchfahrten weiter verkehrsberuhigt – teilweise auch zulasten von Buslinien.

Vor allem aber ist der künftige Fahrgast unabhängiger Nutzer von mobilen Applikationen, der die Wahl des Verkehrsmittels aufgrund fallweiser Beurteilung der Verkehrssituation, Fahrzeiten und Kosten trifft. Die in Echtzeit verfügbare Transparenz der Angebote ermöglicht ein flexibleres Mobilitätsverhalten. Als überschaubare Transportunternehmung hat der RBS definiert, welche Aufgabe er in dieser Situation übernehmen will: die Kernaufgabe des zuverlässigen und pünktlichen Transports grosser Massen bei gleichzeitigem Verzicht auf Unnötiges. Darauf sind Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial auszurichten.

Unverändert bleiben die Rahmenbedingungen des Drucks auf die Abgeltungen sowie die Bestrebung, den ökologischen und sozialen «Fussabdruck» der Unternehmung weiter zu reduzieren. Im Abschnitt zur Nachhaltigkeit wird darüber Bericht erstattet.

Fabian Schmid

Verkehr und Marketing

Im Jahr 2014 reisten 25,3 Millionen Fahrgäste mit dem RBS – gut 1,1 Millionen mehr als im Jahr zuvor. Für den starken Zuwachs sorgten vor allem die neu vom RBS betriebenen Buslinien im nordwestlichen Einzugsgebiet.

Über eine Million mehr Fahrgäste

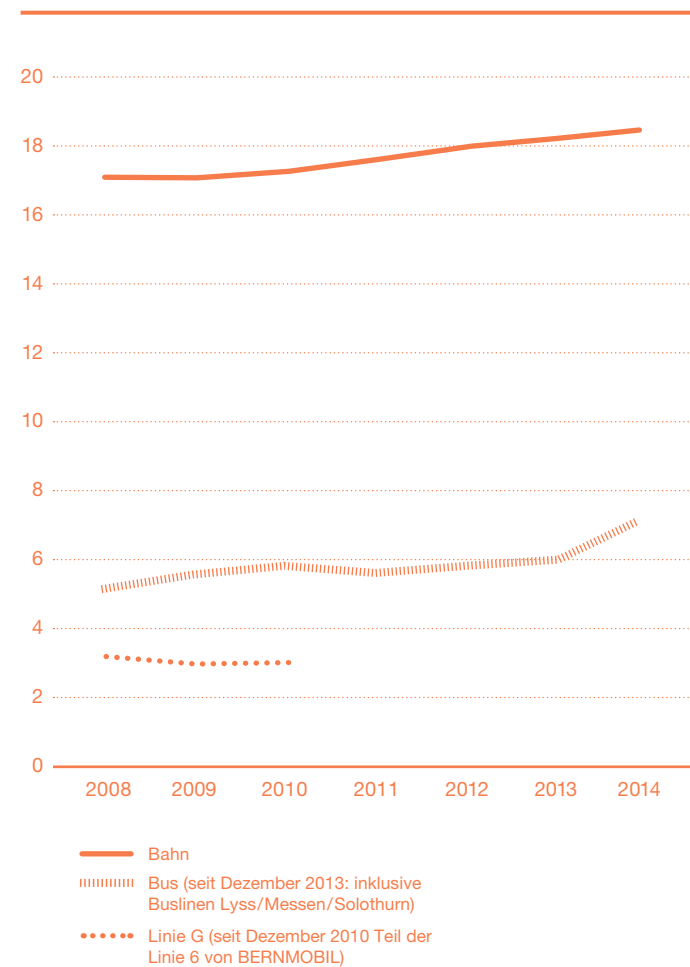
Der RBS hat 2014 insgesamt rund 25,3 Millionen Fahrgäste auf Schiene und Strasse transportiert. Das sind 1,1 Millionen mehr als im Jahr zuvor und entspricht einem Zuwachs von 4,5 Prozent: 18,2 Millionen (+0,4%) waren mit den RBS-Zügen unterwegs, 7,1 Millionen mit RBS-Bussen. Für den starken Zuwachs sorgten vor allem die neu vom RBS betriebenen Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn. Auf diesen Linien beförderte der RBS rund 870000 Personen. Auch ohne diese Linien verzeichnete der RBS auf seinem Stammnetz mehr Buspassagiere. Insgesamt waren es 6,3 Millionen. Der Anstieg von 3,6 Prozent auf dem Stammnetz setzt den Trend der vergangenen Jahre fort.

RBS nutzt Social Media

Mit einem eigenen Blog, einer Seite auf Facebook und einem Profil auf Twitter ist der RBS seit August 2014 auch auf Social Media präsent. Damit bietet er Interessierten zusätzliche Kanäle für den Dialog, verstärkt den Kundenservice und lässt die Leserschaft an der faszinierenden Welt von Bahn und Bus teilhaben. Und das mit Erfolg: Rund jede zehnte Besucherin, jeder zehnte Besucher der Webseite klickt auf den Blog, dem eigentlichen Herzstück der digitalen Kommunikation. Dort finden virtuelle Besucherinnen und Besucher Beiträge über spannende Berufe beim RBS, Fachthemen von allgemeinem Interesse und Geschichten rund um den RBS und den öffentlichen Verkehr. Kommentare, Fragen und interessante Diskussionen auf dem Blog, aber auch auf Facebook und Twitter, sind für den RBS von grossem Interesse. Denn sie zeigen auf, welche Bedürfnisse die Fahrgäste haben und was sie bewegt. Besonders erfreulich ist, wenn jeweils aufgrund von Hinweisen und Wünschen innert Kürze Verbesserungen erzielt werden können, wie beispielsweise beim Postautoanschluss in Lohn-Lüterkofen.

Der RBS als Transportunternehmung ist per se ein soziales Netzwerk, das Menschen miteinander verbindet. Mit Social Media will er weitere Zielgruppen erschliessen und im ganzen Einzugsgebiet als kompetenter Ansprechpartner und als sympathischer und innovativer Dienstleister wahrgenommen werden. Dazu nutzt und verknüpft er alle bisherigen internen und externen Kommunikationskanäle im Sinne eines nachhaltigen und integrierten Auftritts.

Anzahl beförderte Personen in Millionen



Mandarinliersatz: Die Fahrgäste reden mit

Die in die Jahre gekommenen Mandarinli-Triebzüge auf der S7 zwischen Worb und Bern sollen ab Ende 2018 schrittweise ersetzt werden. Von Anfang an begleitete der RBS die Ablösung der Mandarinli auf seinen neuen Social-Media-Kanälen. Fahrgäste, Mitarbeitende und weitere interessierte Kreise konnten mitreden, was ihnen rund um den neuen S-Bahn-Zug wichtig ist. Dazu lancierte der RBS im Oktober 2014 während fünf Wochen auf der unabhängigen Internet-Plattform Atizo ein entsprechendes Umfrageprojekt. Natürlich sollten die Wünsche und Ideen massentauglich und nachhaltig sein und sich finanziell und technisch vernünftig umsetzen lassen. Denn auch diese Züge werden während über dreissig Jahren im Einsatz sein. Die Ideensuche stiess mit über sechshundert Vorschlägen auf reges Interesse. Besonders zu den Themen Ein- und Ausstieg, Gestaltung des Innenraumes oder Fahrgastinformation gingen viele Ideen ein: von Ampeln, die anzeigen, wann sich die Türen schliessen oder wie voll der Wagen schon ist, über die Anordnung der Sitz- und Stehplätze bis hin zur Idee von getrennten Türen für den Ein- und Ausstieg. Der RBS hat all die Ideen ausgewertet, verdichtet und die besten prämiert. In einer finalen Phase des öffentlichen Projekts wurden Anfang 2015 alle Fahrgäste der S7 und weitere Interessierte gebeten, online via Smartphones einige gezielte Fragen zu beantworten. Die Erkenntnisse aus den Antworten fliessen letztlich in das Pflichtenheft für die Nachfolgezüge ein. Das öffentliche Mitwirkungsverfahren war ein voller Erfolg: Das Thema wurde in den Medien breit aufgenommen, und der RBS konnte sich als innovativ und dialogbereit positionieren. Auch später sollen die Fahrgäste via RBS-Blog, Facebook und Twitter über die Beschaffung informiert und wo sinnvoll einbezogen werden.

Verbundgebiet Libero erweitert

Zum Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 wurde das Abo Zizg mit der Region Biel, dem Seeland, Grenchen und dem Berner Jura in den Libero-Tarifverbund integriert. Damit profitieren Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs von einem noch grösseren Gebiet mit einem einheitlichen und einfachen Tarifsysteem. Dem Verbundgebiet gehören neu insgesamt sechzehn Transportunternehmen an. Es umfasst knapp eine Million Einwohnerinnen und Einwohner, 350 Gemeinden und 2300 Haltestellen. Damit der Auftakt gut über die Bühne ging, bereitete der RBS insbesondere die neuen Partner auf die neue Tarifstruktur und die neuen Aufgaben vor. Dazu waren fünf halbe Schulungstage mit insgesamt 340 Mitarbeitenden erforderlich. Die Preise im Libero-Gebiet stiegen zum Fahrplanwechsel um durchschnittlich drei Prozent, angelehnt an den schweizweiten Preisaufschlag.

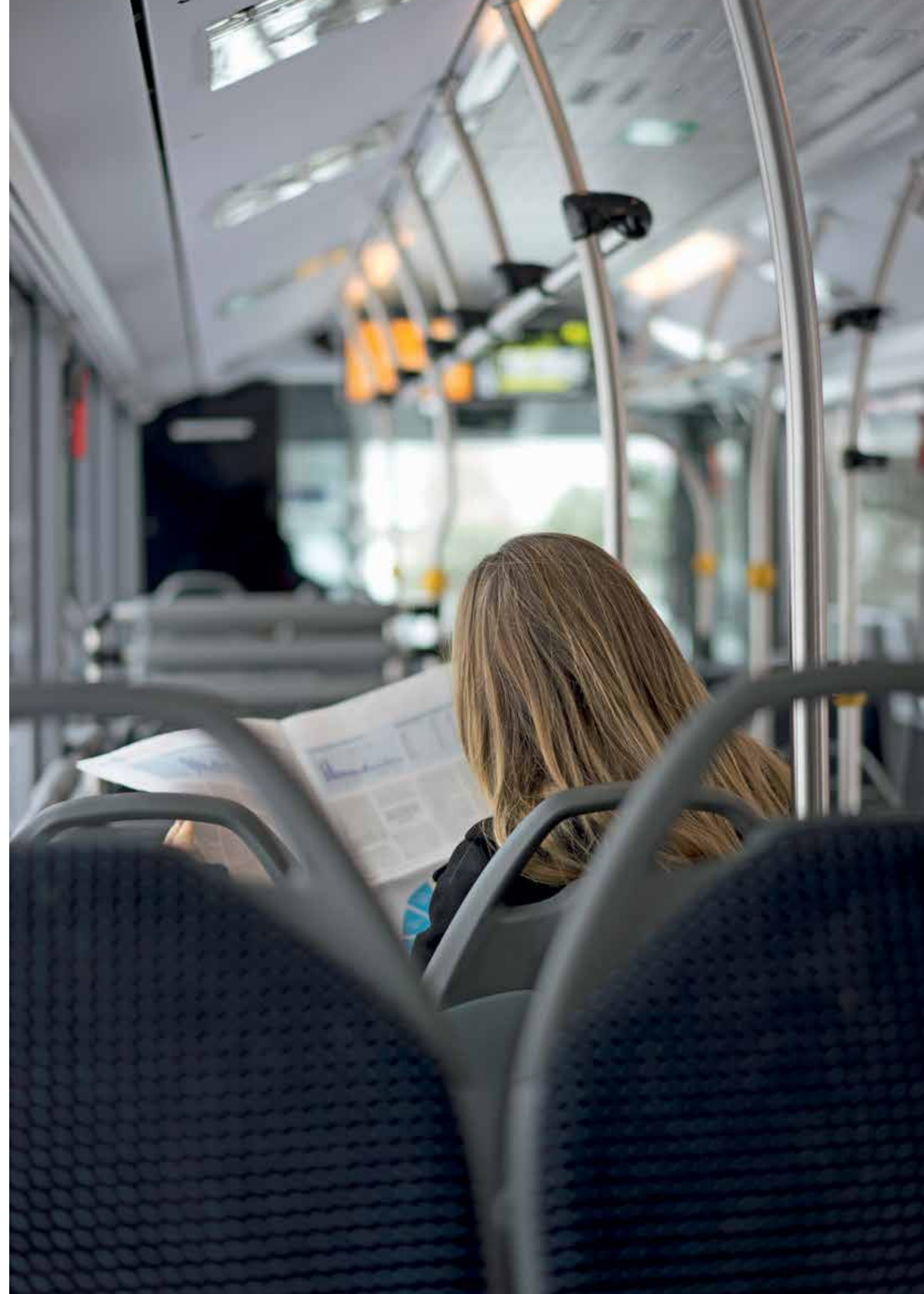
Mysterytest: Massnahmen greifen

Wie beurteilen Kundinnen und Kunden die Servicequalität des RBS am Verkaufsschalter, am Telefon oder im E-Mail-Verkehr? Um Antworten auf diese Fragen zu erhalten, setzte der RBS 2014 zum dritten Mal nach 2010 auf Mysterytests bei all seinen RBS-Bahnhöfen. Dabei schlüpfen geschulte Testpersonen einer spezialisierten Firma in die Rolle eines Kunden oder einer Kundin und beurteilen die Servicequalität in Verkaufs- und Beratungssituationen. Bei diesem verdeckten Einsatz geht es darum, möglichst objektiv mit einem vorgegebenen Kriterienkatalog positive und negative Erlebnisse in Alltagssituationen aufzuzeigen. So konnte der RBS auch diesmal sein Optimierungspotenzial erkennen, die Ergebnisse mit den Beteiligten besprechen und wo nötig bedarfsgerechte Massnahmen einleiten und realisieren. Die seit dem letzten Test umgesetzten Massnahmen wie der Einsatz von Anrufbeantwortern oder die externen Schulungen zeigten Wirkung.

Der Mysterytest fand im dritten Quartal 2014 statt, gemeinsam mit sieben Partnerbahnen von RAILplus. Die Projektleitung hatte der RBS inne. Grundsätzlich konnten alle Bahnen ihre Ergebnisse im Vergleich zum letzten Mal auf hohem Niveau steigern, der RBS gar um überdurchschnittliche vier Prozentpunkte. Die acht Partnerbahnen werden die Ergebnisse später auch übergeordnet eruieren und allenfalls gemeinsame Verbesserungsmaßnahmen umsetzen; so zum Beispiel ein koordiniertes Schulungsangebot.

Der Takt von Bern

Unter dem Motto «Der Takt von Bern» starteten der RBS und die BLS im Januar 2014 eine gemeinsame Image-Kampagne für die S-Bahn Bern. Filme im TV, in Kinos und auf Internetportalen zogen die Betrachterinnen und Betrachter mit überraschenden Filmsequenzen und Tonfolgen in ihren Bann. Zusammen mit Broschüren, Plakaten und Inseraten zeigte die Kampagne auf, dass die S-Bahn Bern wie ein riesiges Orchester funktioniert. Ein Orchester, das mit seinen Instrumenten und Mitarbeitenden jeden Tag 170 000 Menschen im Takt bewegt, gemeinsam dirigiert von RBS und BLS. Was 1964 auf der RBS-Linie S7 begann, ist seit 1982 in der ganzen Schweiz Standard – Züge, die im Takt verkehren.



Der RBS erweiterte und erneuerte 2013 und 2014 seine Busflotte. Zwanzig Busse hat er bis im Frühling 2014 erhalten, im November kamen nochmals fünf Fahrzeuge hinzu.

Organisation und Personal

Der RBS nimmt auf veränderte Familien- und Gesellschaftsstrukturen Rücksicht und hat mit verschiedenen Massnahmen die Attraktivität als Arbeitgeber weiter verbessert. Dazu gehört auch, dass er im Interesse einer nachhaltig und stabil finanzierten Pensionskasse den Aufbau einer angemessenen Wertschwankungsreserve verfolgt.

Attraktive Arbeitsbedingungen

Dem RBS ist viel daran gelegen, seinen Mitarbeitenden attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten und diese regelmässig auf sinnvolle und machbare Verbesserungen zu überprüfen – bis hin zu neuen Arbeitsformen. Dies vor allem auch im Hinblick auf veränderte gesellschaftliche Strukturen und Bedürfnisse wie beispielsweise der erhöhte Stellenwert der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. So erhalten die Mitarbeiter des RBS seit dem 1. Januar 2014 nach der Geburt eines Kindes einen bezahlten Vaterschaftsurlaub von zehn Tagen. Zudem ist der RBS seit dem 1. September 2014 Mitglied bei profawo Bern, dem Verein zur Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Seitdem können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Angebote von profawo rund um Kinder- und Angehörigenbetreuung verbilligt nutzen und sich kostenlos und individuell beraten lassen. Ab dem 1. November 2014 hat der RBS zudem das Zeitfenster für Gleitzeitmitarbeitende ausgedehnt und die Beschränkung des monatlichen Gleitzeitsaldos aufgehoben. Damit können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Gleitzeitarbeit ihre Arbeitszeiten flexibler gestalten, angepasst an die persönlichen Bedürfnisse und das anfallende Arbeitsvolumen. Sie müssen lediglich die jeweils per Ende Oktober maximal zulässigen Gleitzeitsalden einhalten. Ab 2015 gelten weitere fortschrittliche Arbeitsmodelle: Väter und Mütter können innerhalb von zwei Jahren nach der Geburt eines Kindes bis zu vier Monate unbezahlten Elternschaftsurlaub beziehen, und zwar mit Arbeitsplatzgarantie. Ein unbezahlter Langzeiturlaub bis zu sechs Monaten steht nach Möglichkeit generell allen Mitarbeitenden zu.

Symova weiterhin auf Kurs

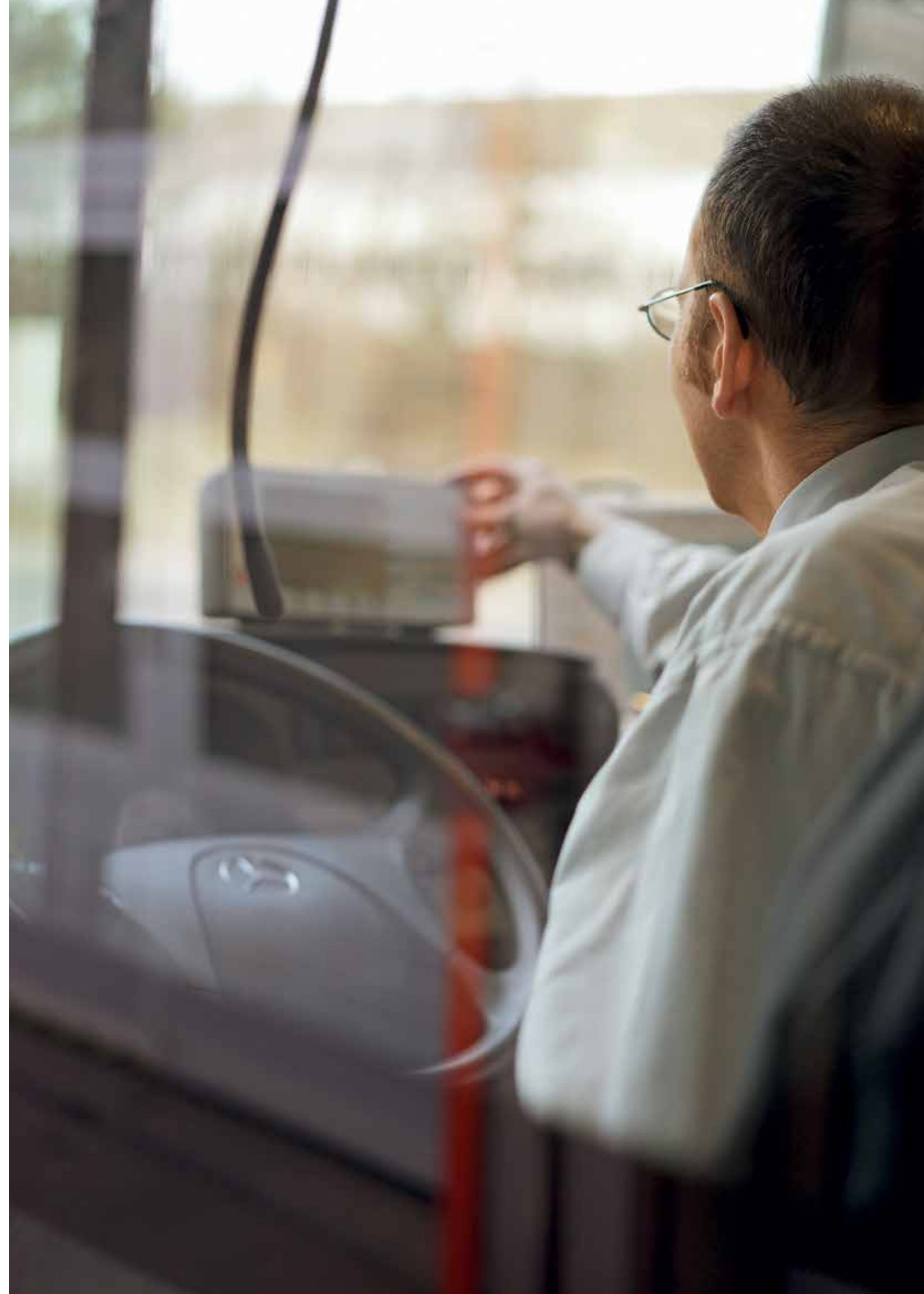
Das Vermögen der Pensionskasse Symova hat sich im Anlagejahr 2014 sehr gut entwickelt: Die Kasse verzeichnete eine ansprechende Rendite von rund 7,2 Prozent. Deshalb und dank einer weiteren Einlage des RBS in Höhe von 1,8 Millionen Franken zulasten der Rechnung 2014 in das Vorsorgewerk der Bahn präsentieren sich auch die Vorsorgewerke von Bahn und Bus erfreulich: Sie weisen per Ende 2014 zum dritten Mal in Folge einen Deckungsgrad von deutlich über 100 Prozent aus. Zur Erinnerung: Ende 2008 klaffte in den Vorsorgewerken der damaligen Pensionskasse ASCOOP noch eine Finanzierungslücke von insgesamt 36,7 Millionen Fran-

ken. Damals lag der Deckungsgrad bei der Bahn bei 73 Prozent, beim Bus bei 77 Prozent. Im Interesse einer nachhaltig und stabil finanzierten Pensionskasse verfolgt der RBS den Aufbau einer angemessenen Wertschwankungsreserve, um künftige Rückschläge an den Kapitalmärkten auffangen zu können.

Langjährige Verwaltungsrätin verabschiedet

Die Generalversammlung RBS tagte am 26. Juni 2014 im Landgasthof Löwen in Fraubrunnen. Nach dem Grusswort von Peter Iseli, Co-Vizegemeinderatspräsident von Fraubrunnen hob Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri die wichtigsten Ereignisse des RBS im Geschäftsjahr 2013 hervor. Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 62 Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu und beschlossen, den Bilanzgewinn aus nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften an deren Reserven zuzuweisen. Als Folge der statutarischen Altersgrenze verabschiedete die Aktionärsschaft Theres Roder, langjähriges Mitglied des Verwaltungsrates, mit einem herzlichen Dank für ihre Verdienste. Sie war Vertreterin der Stadt Bern beziehungsweise von BERNMOBIL und hatte unter anderem als Mitglied der RBS-Vorsorgekommission die erfolgreiche Sanierungsphase des Vorsorgewerks miterlebt und mitgeprägt. Die Nachfolge – sie wird gemäss Statuten vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet – blieb zum Zeitpunkt der Generalversammlung und für den Rest des Geschäftsjahres 2014 vakant. Zum Schluss sprach Gastreferent Wolf-Dieter Deuschle, Leiter der Sektion Planung in der Abteilung Infrastruktur beim Bundesamt für Verkehr, über Vergangenes und Perspektiven des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern. Dies als profunder Kenner der kantonbernischen Landschaft im öffentlichen Verkehr, war er doch bis kurz vor der Generalversammlung Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern gewesen.

Noch mehr Komfort für die Busfahrerinnen und Busfahrer: Alle neu beschafften Fahrzeuge verfügen über moderne, ergonomisch gestaltete Arbeitsplätze. Selbst kleinste Details wie mehr Ablagefläche oder eine Kühlbox für Getränke sind auf die Bedürfnisse des Personals hin optimiert worden.



Betrieb und Technik Bahn

Der RBS hat die letzte umfassende Revision an den Mandarinli abgeschlossen, die letzten ungesicherten Bahnübergänge saniert und den Fortbestand seines erfolgreichen Zugbeeinflussungssystems gesichert. Positiv wirkt sich das neue Betriebskonzept aus: Die Fahrgäste profitieren von mehr Zügen mit mehr Sitzplätzen und verbesserten Anschlüssen, ohne dass der Personalbestand erhöht werden musste.

Mandarinli erhielten letzte Totalrevision

Die Bahnwerkstätte in Worb hat im Herbst 2014 die letzte umfassende Revision an den teilweise 40-jährigen Mandarinli abgeschlossen. Denn diese erste Generation von S-Bahn-Triebzügen wird bis im Jahr 2020 das Schienennetz des RBS verlassen haben. Damit geht auch beim Fahrzeugunterhalt eine Ära zu Ende, werden doch mit Ausnahme von Gesamterneuerungen künftig kaum mehr derartige Totalrevisionen anfallen, bei denen alle Komponenten aufs Mal revidiert werden müssen. Dies unter anderem deshalb, weil die einzelnen Fahrzeugkomponenten der moderneren Fahrzeuge Seconda und NEXt unterschiedliche Wartungsintervalle aufweisen. So können diese einzeln ausgetauscht und in Etappen erneuert werden, was Kosten spart und kürzere Standzeiten der Fahrzeuge erlaubt. Einzig die Tramzüge des RBS lassen ein solches Revisionsverfahren nur teilweise zu. Deshalb hat die Bahnwerkstätte in Worb an diesen Fahrzeugen nochmals eine Totalrevision gestartet; je nach verbleibender Einsatzdauer handelt es sich vielleicht auch hier um die letzte.

Zwar wird beim Unterhalt grundsätzlich einiges einfacher, aber nicht nur: Ersatzteile für ältere Schienenfahrzeuge zu erhalten, wird für die Bahnunternehmen zunehmend schwieriger. Insbesondere gilt das für Elektronik-Bauteile, welche die Fahrzeug-Lieferanten nach einer gewissen Zeit nicht mehr produzieren und unterstützen. Dies führte beim RBS zu einem akuten Problem bei der Fahrzeugelektronik der Seconda. In Zusammenarbeit mit Partnerbahnen von RAILplus und nach der Evaluation verschiedener alternativer Ansätze konnte der RBS letztlich mit einem wichtigen Lieferanten eine langfristige Lösung vereinbaren und umsetzen.

Alle Bahnübergänge sind saniert

Pünktlich auf Ende 2014 hat der RBS die letzten drei ungesicherten Bahnübergänge auf seinem Netz aufgehoben: einen landwirtschaftlichen Zubringer und zwei private Hauszugänge in Deisswil und Rüfenacht. Damit entsprechen alle Bahnübergänge den Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr. Der RBS ist eines der ersten Bahnunternehmen in der Schweiz, welches die ursprünglichen Vorgaben zur Sanierung der ungesicherten Bahnübergänge erfüllt.

Schon seit den 1950er-Jahren hatten der RBS respektive seine Vorgängerbahnen SZB und VBW alles daran gesetzt, die Sicherheit an Bahnübergängen und entlang von parallel verlaufenden Strassen kontinuierlich zu verbessern. Dabei wurden bis heute zwei Drittel der damals rund 180 Bahnübergänge aufgehoben und der restliche Teil überwiegend mit Schranken gesichert. Erreicht werden konnten diese Massnahmen etwa durch das Zusammenlegen und Ersetzen mehrerer Bahnübergänge durch einen einzigen, mit Schranken gesicherten Übergang oder gar durch eine Unter- oder Überführung, flankiert mit der Erstellung eines Parallelweges. Teilweise mussten dazu landwirtschaftlich genutzte Güter zusammengelegt werden. Des Weiteren konnten Bahnstrecken verlegt werden, um damit Bahnübergänge zu eliminieren und Strassen und Schienen räumlich voneinander zu trennen. Auch andere, teils unkonventionelle Methoden führten zum Erfolg. Beispiele dafür sind das rückwärtige Erschliessen von Quartieren oder Beiträge an den Bau eines Laufstalls mit direktem Weidezugang, um den täglichen Viehtrieb vom Hausstall über das Gleis aufzuheben, statt Umwegentschädigungen zu entrichten. Zudem hat der RBS an diversen Haltestellen gute Erfahrungen gemacht, indem er die Halteorte so verlegte, dass die Züge unmittelbar vor dem Bahnübergang anhalten und diesen dann bei der Weiterfahrt im Schritttempo befahren. Damit konnten aufwendige, teure Sanierungen vermieden werden.

Auch für die nahe Zukunft arbeitet der RBS bereits an Projekten, um die Sicherheit an Bahnübergängen weiter zu verbessern. Dazu gehört die Umfahrung Boll-Sinneringen, die der RBS in enger Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde plant. Hierdurch werden drei nur mit Blinklichtern ausgestattete Bahnübergänge aufgehoben und Schiene und Strasse voneinander entflochten.

Neues Betriebskonzept bewährt sich

Zusammen mit dem Angebotsausbau auf den Linien RE und S8 hat der RBS zum Fahrplanwechsel Ende 2013 auch ein neues Betriebskonzept bei der Bahn eingeführt. Ziel dieses neuen Konzeptes war, die Produktivität des Bahnbetriebs weiter zu verbessern und die Pünktlichkeit trotz neun Prozent mehr Zugskilometern auf diesen beiden Linien zu gewährleisten.

Die Produktivitätssteigerung resultiert – bei konstantem Personalaufwand – vor allem aus der Linie S8: Die neu eingesetzten Secondas bieten rund zwanzig Prozent mehr Platz und ermöglichen dank besseren Beschleunigungswerten einen 15-Minuten-Takt von und nach Jegenstorf. Zudem fahren die RE-Züge seit Fahrplanwechsel 2013 durchgehend in Doppeltraktion und während der Spitzenzeiten auch häufiger. Zur Sicherstellung der Betriebsstabilität dient neben dem ausgebauten Bahnhof Biberist auch eine Neuverteilung der Fahrplanreserven. Dadurch konnte die Pünktlichkeit der Züge an den Zwischenstationen verbessert werden. Das neue Betriebskonzept wird dann voll greifen, wenn die geplante Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen realisiert ist. Dieser Streckenabschnitt bildet heute das letzte Nadelöhr zwischen Jegenstorf und Bern.

Verlängert: Lebenszyklus ZSL 90

Seit 1996 verfügt der RBS über ein Zugbeeinflussungssystem von sehr hoher Funktionalität. Es handelt sich um das System ZSL 90, welches auf dem gesamten S-Bahn-Netz des RBS im Einsatz steht. Die ZSL 90 überwacht die Zugfahrten kontinuierlich auf die zulässige Geschwindigkeit und bringt den Zug vor dem Gefahrenpunkt zum Stillstand, falls der Lokführer Fehler macht. Sei es bei einem Halt zeigenden Signal, bei gestörten Weichen oder Bahnübergängen oder auch beim Überschreiten der Geschwindigkeit. Besonders erwähnenswert ist, dass die ZSL 90 auch Rangierfahrten überwacht, was auch heute noch als spezielle Eigenschaft eines Zugbeeinflussungssystems gilt. Nach bald zwanzigjährigem Einsatz mit hoher Verfügbarkeit naht nun aber das Lebensende der elektronischen Komponenten: Seit 2010 liefert der Hersteller Siemens keine Ersatzteile mehr, und er gewährleistet Reparaturen nur noch bis 2020. Fehlende, nicht mehr reproduzierbare Komponenten stellen zunehmend ein Problem dar.

Nach umfangreichen Verhandlungen mit Siemens und mit dem Einverständnis des Bundesamtes für Verkehr liegt nun eine Lösung vor, um den Lebenszyklus der ZSL 90 über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern. Damit muss sich der RBS nicht dem vom Bundesamt für Verkehr vorgegebenen Standard für das meterspurige Zugbeeinflussungssystem unterordnen, welches auf dem Einsatz von Komponenten des europäischen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) beruht. So kann der RBS auch weiterhin von einer höheren Systemfunktionalität profitieren. Und dies erst noch zu einem günstigeren Preis, verglichen mit dem Umrüsten auf den erwähnten Standard. Gemeinsam mit der Wynental- und Suhrentalbahn sowie mit der Forchbahn – sie verwenden beide ebenfalls die ZSL 90 – konnte der RBS Mitte 2014 den entsprechenden Vertrag mit Siemens unterzeichnen. Die Lebenszyklusverlängerung umfasst die Neuentwicklung von Hard- und Software für das Rollmaterial und die Stellwerke.

12 der insgesamt 25 neuen Fahrzeuge verkehren auf den Linien im Raum Lyss, Messen und Solothurn. Die anderen 13 lösten alte Busse mit Baujahr 1998 bis 2002 ab und sind im Grossraum Bern im Einsatz.



Betrieb und Technik Bus

Mit zwei Versuchsbetrieben zwischen Ittigen und Zollikofen sowie in Lyss hat der RBS sein Busnetz erneut ausgebaut und mit einer weiteren Haltestelle in Ittigen ein neues Arbeitsplatzgebiet erschlossen. Zudem sorgt eine Linienkorrektur für mehr Fahrplanstabilität und eine bessere Erschliessung in Gümligen.

Direktfahrt von Ittigen nach Zollikofen

Im Jahr 2014 hat der RBS sein Busangebot erneut ausgebaut: Seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 fährt die Buslinie 41 während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend vom Breitenrain im Berner Nordquartier via Ittigen Kappelisacker bis zum Bahnhof Zollikofen. Zwischen Kappelisacker und Zollikofen halten die Busse an den neuen Haltestellen Rütli-Hochschule, Meilen Süd und Oberzollikofen. Davon profitieren unter anderem Mitarbeitende sowie Schülerinnen und Schüler des landwirtschaftlichen Zentrums Inforama Rütli, aber auch die Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaft, das Gewerbegebiet Meilen und das Bundesamt für Informatik und Telekommunikation. Für viele Fahrgäste entfällt damit der zeitaufwendige Umweg via Bahnhof Bern oder Worblaufen. Und für Anwohnende der verlängerten Linie verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Ittigen und Zollikofen um gut die Hälfte. Das auf Pendlerinnen und Pendler ausgerichtete Angebot wird vorerst während dreier Jahre getestet. Definitiv beurteilen lässt sich die Nachfrage jeweils erst nach einer gewissen Anlaufzeit. Dank den schlanken Verbindungen stehen die Vorzeichen allerdings gut – und auch deshalb, weil das Siedlungsgebiet rund um den Bahnhof Oberzollikofen weiter wachsen wird.

Linienkorrektur erhöht Fahrplanstabilität

Änderungen gab es auch im Gebiet Gümligen und Allmendingen: Seit dem Fahrplanwechsel 2014 verkehrt die Buslinie 44 ab Bolligen tagsüber und unter der Woche nur noch bis zum Bahnhof Gümligen anstatt bis ins Sonnenfeld. Die bisherige Endhaltestelle Sonnenfeld wird, wie auch das übrige Gebiet in Gümligen, neu durch die Linie 40 bedient – dies im Wechsel mit dem Linienast nach Allmendingen Käserei. Damit können die Fahrplanstabilität der Linie 44 erhöht, das Gümligenfeld dank der neuen Haltestelle Moosstrasse besser erschlossen und gleichzeitig der Bahnhof Gümligen auch durch die Linie 40 bedient werden. An Sonn- und Feiertagen gilt das bisherige Konzept der beiden Buslinien.

Neue Haltestelle beim Swisscom-Businesspark

In Ittigen halten die Busse der Linien 40 und 41 seit 14. April 2014 auch an der neuen Haltestelle Pulverstutz. Sie liegt gleich oberhalb der Papiermühle in der Ey, nahe der Grenze zur Stadt Bern. Damit profitiert der neue Businesspark der Swisscom von einem direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Das neue Arbeitsplatzgebiet des Telekommunikationsunternehmens mit rund 2 000 Mitarbeitenden bewirkte ein rasches Wachstum bei den Fahrgastzahlen: Im Vergleich zum Vorjahr werden zwischen Wankdorfplatz und der Station Papiermühle rund 750 Personen pro Tag zusätzlich transportiert. Da die Buskurse morgens und abends bereits vorher sehr gut ausgelastet waren, stossen die Fahrzeuge nun an ihre Kapazitätsgrenzen, weshalb der RBS geeignete Massnahmen ausarbeiten wird.

Ausweitung beim Ortsbus Lyss

Der Ortsbus in Lyss verkehrte neben den zwei Quartierlinien Dreihubel und Kornweg ausschliesslich zwischen dem Bahnhof und dem Lyssbachpark. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 kam das nördliche Gewerbe- und Industriegebiet mit insgesamt sechs neuen Haltestellen dazu. Ein Gebiet, das rund 2 000 Arbeitsplätze umfasst und vorerst während der Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt bedient wird. Bei Ausbauten des öffentlichen Verkehrs liegt die treibende Kraft meist bei den Transportunternehmen. Anders diesmal in Lyss: Hier ist das neue Angebot der Initiative der Gemeinde zu verdanken, welche den dreijährigen Versuchsbetrieb auch selber finanziert, zusammen mit einem Industriebetrieb. Der RBS unterstützt das Anliegen der Gemeinde und hat ein zusätzliches Fahrzeug erworben, damit die bestehende Linie 364 ab Lyssbachpark verlängert werden konnte. Nach drei Jahren wird sich zeigen, ob die Linie ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden kann. Ausschlaggebend werden die Benutzerzahlen sein.

Die neueste Busgeneration beim RBS ist komplett in Orange gehalten, analog der Züge NEXt und Seconda.



Planung und Zukunftsaussichten

Nach dem Nationalrat hat auch der Ständerat Gelder für Ausbauprojekte im Agglomerationsverkehr freigegeben. Davon profitiert unter anderem der neue RBS-Bahnhof Bern. 182 Millionen Franken sind für den Neubau vorgesehen. Derzeit bereitet der RBS das Plangenehmigungsverfahren vor. Er möchte 2017 mit dem Bau beginnen. Die Eröffnung ist im Jahr 2025 vorgesehen.

Neuer RBS-Bahnhof Bern

Ohne eine einzige Gegenstimme hat nach dem Nationalrat am 16. September 2014 auch der Ständerat die Gelder für Projekte im Agglomerationsverkehr ab 2015 freigegeben. Davon profitiert unter anderem der neue RBS-Bahnhof Bern: Von den insgesamt 304,62 Millionen Franken, welche in den Kanton Bern fliessen, sind 182 Millionen für den neuen RBS-Bahnhof Bern eingestellt. Mit dem Entscheid des Ständerates wurde ein weiterer wichtiger, positiver Schritt in der Finanzierung erreicht. Nicht nur die Politikerinnen und Politiker haben gearbeitet, auch die Ingenieure des RBS und das mit der Planung beauftragte externe Team. Sie sind mit Hochdruck an der Detailausarbeitung des Bauprojektes, damit das Plangenehmigungsverfahren im ersten Halbjahr 2015 gestartet werden kann.

Im Rahmen des aktuell laufenden Bauprojektes wird das Vorprojekt weiter konkretisiert und technisch gefestigt. Die bisherigen Arbeiten werden vertieft, etwa die Planung für die Zugänge zu den Baustellen und die Anzahl Lastwagen, aber auch die definitive Anordnung von Treppen, Rolltreppen und Liften im Publikumsbereich des Bahnhofs.

Eine wichtige Arbeit in der Bauprojektphase stellt auch die Verfeinerung des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) dar. In der vorangegangenen Planungsstufe wurde die Voruntersuchung zum UVB erstellt. In der aktuellen Phase, dem Bauprojekt, wird die Hauptuntersuchung durchgeführt, die eine verfeinerte Betrachtung der Umweltaspekte beinhaltet. Dabei wird nicht nur der Zustand nach Bauvollendung betrachtet, es werden insbesondere auch die Emissionen während der Bauzeit untersucht. Wichtige Aspekte sind beispielsweise Lufthygiene, Lärm und Erschütterungen. Weiter werden die Einflüsse der Baustellenlogistik auf den innerstädtischen Verkehr untersucht. Der RBS hat sich zum Ziel gesetzt, die Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten und überall nach den besten Lösungen zu suchen.

Das Plangenehmigungsverfahren zum neuen RBS-Bahnhof Bern startet dann gleichzeitig mit dem Verfahren zur neuen Publikumsanlage «Westpassage» der SBB. Damit können beide Bauprojekte im Bahnhof Bern, die ja eng zusammenhängen, miteinander beurteilt werden. Der RBS freut sich auf das Plangenehmigungsverfah-

ren, bei dem alle Pläne und Berichte öffentlich aufgelegt werden und von interessierten Kreisen begutachtet und kommentiert werden können. Dies gibt dem RBS Gelegenheit, den neuen, modernen RBS-Bahnhof in der Öffentlichkeit zu erklären und mit den künftigen Nutzerinnen und Nutzern in Kontakt zu treten. Das Plangenehmigungsverfahren dauert erfahrungsgemäss rund 18 Monate. Die Bewilligungsbehörde für die Projekte von RBS und SBB ist das Bundesamt für Verkehr.

Mit der Erarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichtes wurde eine Ingenieurgemeinschaft, bestehend aus Infraconsult AG, Bern, und Grolimund+Partner AG, Bern, beauftragt. Als Planer für die Fahrleitungs- und Bahnstromanlagen arbeitet Furrer+Frey AG, Bern; als Prüfingenieur (sogenannte unabhängige Prüfstelle) Pöyry Schweiz AG, Zürich. Der Baubeginn ist für 2017 geplant, die Eröffnung für das Jahr 2025.

Die neu einzeln aufgehängten Vorderräder erhöhen die Fahrstabilität und federn Bodenunebenheiten besser ab, was das Lenken und den Fahrkomfort deutlich verbessert.



Mit neuen Fahrzeugen fit für die Zukunft

Die Mandarinli aus den Siebzigerjahren – es sind die ältesten Züge der RBS-Flotte – haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Sie galten damals als sehr modern und innovativ und waren die ersten S-Bahn-Züge in der Schweiz. Heute ist ihre Technik veraltet und anfällig; zudem erfüllen sie die Ansprüche der Fahrgäste nicht mehr. Insbesondere die fehlende Klimaanlage wird oft bemängelt. Der RBS hat die Ersatzbeschaffung intensiv geprüft, das Pflichtenheft aufgegleist und dabei auch Umfrageergebnisse seiner Fahrgäste mitberücksichtigt. Im Vorfeld waren Fragen zum bestehenden Markt, zum Bedürfnis anderer Bahnen und allfälligen Synergien im Rahmen von RAILplus zu klären. Die Ausschreibung wird im Jahr 2015 erfolgen, und die Vergabe des Lieferauftrags ist 2016 geplant. Denn bereits gegen Ende 2018 soll das erste Fahrzeug auf die Schienen kommen, sodass bis 2020 auf der Linie S7 zwischen Worb und Bern nur noch neue Fahrzeuge verkehren werden. Benötigt werden voraussichtlich sechzehn Fahrzeuge. Sie sollen über eine moderne Innenausstattung, ein zeitloses Design und Ausstattungselemente wie Fahrgastinformation- und Infotainment-Systeme verfügen. Ausserdem sollen die Züge mit Klimaanlage sowie hundert Prozent Niederflureinstiegen mit grosszügigen Multifunktionszonen ausgerüstet werden. Videoüberwachung, Brandbekämpfungsanlage oder variabel ausfahrbare Schiebetritte sind dabei ebenso Pflicht wie eine genügend starke Motorisierung. Damit ist der RBS auch im Fahrzeugbereich fit für die Zukunft und kann nach vierzig Jahren im Worblental eine neue Ära einläuten.

Erneuerung Tiefenaustrasse

Die RBS-Bahnlinie nach Bern verläuft im Abschnitt zwischen dem Tunnel Tiefenau und dem Portal des Schanzentunnels unterhalb der Tiefenaustrasse. Hier überragt die Strassenkonsole mit ihrer äussersten Fahrspur, welche aus Sicherheitsgründen im Sommer 2008 für den Verkehr gesperrt wurde, die darunter liegende Bahnanlage. Die Strassenkonsole ist mit einer rückverankerten Stützmauer verbunden.

Die Tiefenaustrasse wurde anfangs der 70er-Jahre vierspurig ausgebaut, später dann pro Fahrtrichtung je in eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr und einen Radweg aufgeteilt. Bedingt durch das Alter des Bauwerks ist dessen Stabilität nicht mehr gewährleistet, und die Lebensdauer der Verankerungssysteme ist abgelaufen. Um zukünftige Gefährdungen und Behinderungen des Betriebes von Bahn und Strasse auszuschliessen, müssen Strassenkonsole und Stützmauer auf der gesamten Länge von rund 1,3 Kilometern dringend ersetzt werden. Die bestehenden engen Platzverhältnisse lassen eine Instandsetzung der Konstruktion am heutigen Ort nicht zu. Weil die heutige Strassenbreite mit fünfzehn Metern deutlich über dem erforderlichen Mass liegt, kann diese um über drei Meter reduziert werden. Da die Konsole abgebrochen wird, muss auch

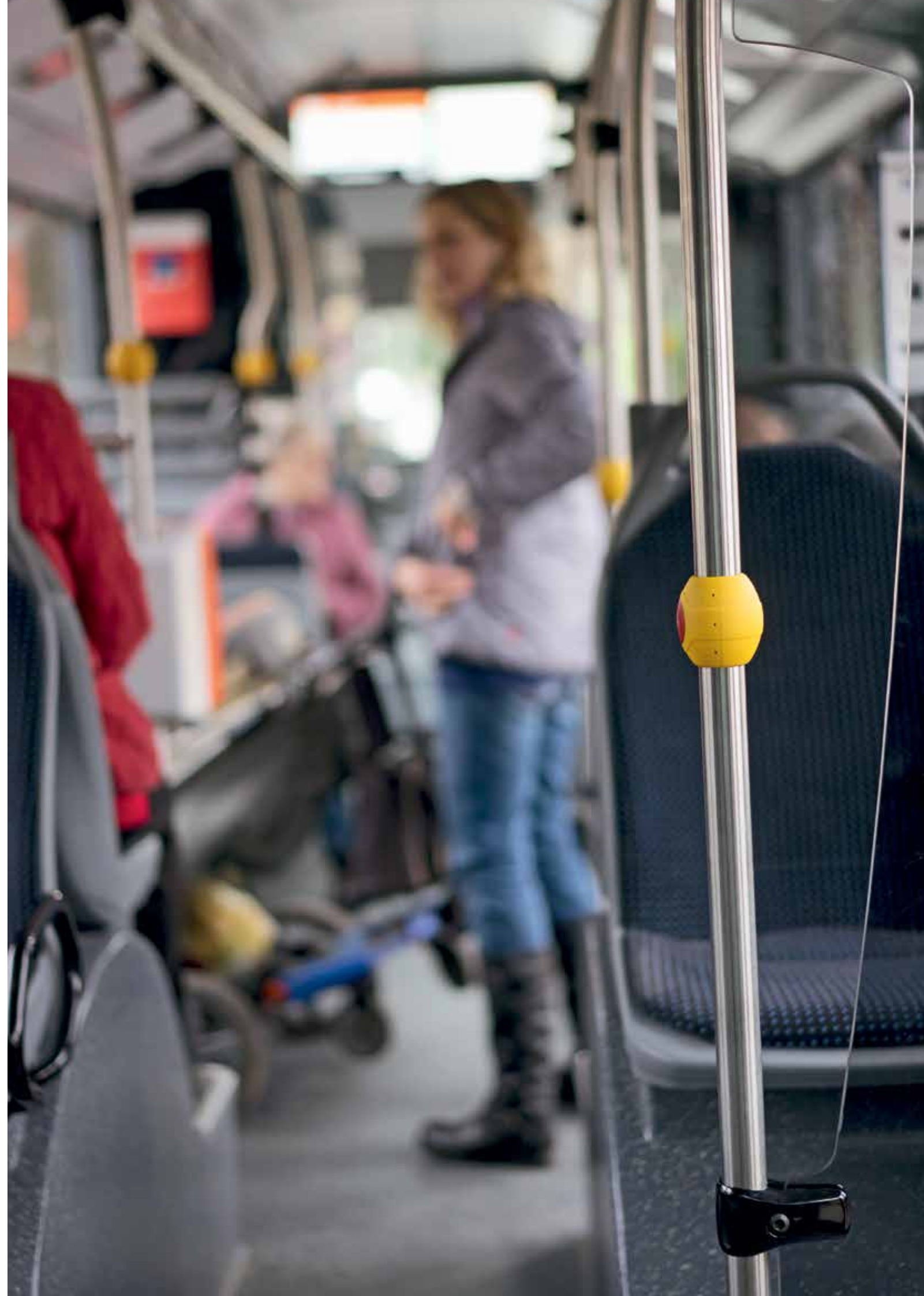
eine neue Konstruktion für die Fahrleitungen erstellt werden, welche derzeit an der Untersicht der Konsole befestigt sind. Dazu wurden ab Herbst 2014 die entsprechenden Fundamente gesetzt. Ab dem eigentlichen Baustart im Sommer 2015 wird im Schatten der alten abzubrechenden Stützmauer eine neue erstellt. Zudem wird die Fahrleitung schrittweise an die neue, vorgängig erstellte Anlage umgehängt. Im Bereich des rutschgefährdeten Hanges südlich der Station Felsenau sind zudem zusätzlich Permanentanker erforderlich.

Die bahnseitigen Arbeiten werden rund zwei Jahre beanspruchen. Damit der reguläre Bahnbetrieb durch die Bauarbeiten nicht tangiert wird, sind Nacharbeiten unerlässlich. Ab Sommer 2017 folgen die rund einjährigen Arbeiten für die neue Kantonsstrasse. Federführend für die Bauherrschaft, die Projekt- und die Bauleitung ist der Kanton Bern. Dieser arbeitet eng mit dem RBS zusammen.

Leittechnik optimiert den Bahnbetrieb

Sämtliche Signale und Weichen auf dem Bahnnetz des RBS werden von der Betriebsleitstelle in Worblaufen ferngesteuert. Allerdings ist dieses bald vierzigjährige Fernsteuersystem veraltet, es wird von der Industrie nicht mehr unterstützt und ist aus heutiger Sicht zu wenig flexibel. Der kontinuierliche Ersatz läuft seit Ende 2013 und wird sich über mehrere Jahre erstrecken. Im Jahr 2014 konnten die ersten beiden Stellwerke in Solothurn und Biberist in Betrieb genommen werden. Die neue Fernsteuerung ist Grundlage für einen zweiten Schritt: die Implementierung einer Leittechnik. Diese hat zum Ziel, die Abläufe im täglichen Bahnbetrieb und im Störfall zu optimieren und insbesondere die Fahrgäste mit automatisierten Echtzeitinformationen zu versorgen. Den Zuschlag für dieses Projekt erhielt im Herbst 2014 die Firma PSI Transcom GmbH in Berlin. Das neue PSI-Leitsystem erfasst fortlaufend die Position der Züge, berechnet den weiteren Fahrtverlauf und ist in der Lage, Dispositionsmassnahmen vorzuschlagen und durchzuführen. Dazu gehören auch Geschwindigkeitsempfehlungen an das Fahrpersonal, um beispielsweise Signalhalte zu verhindern. Dies erlaubt eine ökonomischere und ökologischere Fahrweise, vor allem aber sollen Störungen schneller abgebaut werden und Kapazitätsreserven besser ausgeschöpft werden können. Darüber hinaus überwacht und sichert das Leitsystem Bahnanschlüsse und lenkt den Fahrgastfluss im Bahnhof Bern. Der RBS hofft, bis Ende 2015 ein erstes Pilotsystem installieren zu können. Der eigentliche Ausbau wird in verschiedenen Etappen erfolgen. Das hochwertige Leitsystem wird dafür sorgen, dass die Fahrgäste des RBS auch in Zukunft sicher und pünktlich am Ziel ankommen werden.

Die meisten der neuen Busse sind zwölf Meter lang. Sie bieten zwar zwei Sitzplätze weniger als vergleichbare RBS-Busse der älteren Generation – nicht zuletzt wegen der voluminösen Abgasanlage. Doch es gibt mehr Stehplätze und mehr Raum für Kinderwagen und Rollstühle.



Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Solothurn	Sanierung Bahnübergang Zuchwilerstrasse, Inbetriebnahme neue Fernsteuerung, Depot: Sanierung Boden/Decke Gleis 45 sowie Ersatz Tore Gleise 41 und 42
Biberist	Fertigstellung Bahnhofplatzgestaltung, Abbruch Liegenschaft Waldstrasse 1
Lohn-Lüterkofen	Sanierung Bahnübergang Bibernbachstrasse, Erstellen Schaltposten Löffelhof, Vorarbeiten neuer Gleichrichter
Bätterkinden	Ober- und Unterbauerneuerung Gleis 3, Rampenanpassung und Vorplatzgestaltung, Neubau Per- rondach mit Warteraum Gleis 1, Teilersatz Aussenanlage Sicherungsanlage Bahnübergang Bahnhof- strasse
Grafenried	Bahnübergang Etzelkofenstrasse, Umgestaltung Wartebereich, Umbau Fahrleitung Grafenried–Jegenstorf (1. Etappe)
Jegenstorf	Oberbauerneuerung inklusive Bahnübergang Oberdorfstrasse
Urtenen	Sanierung Bahnübergang Oberdorfstrasse, Integrale Erhöhung Aussenperron, Anpassung Beleuch- tung
Worblaufen	Ersatz Weichen 61 und 62, Ergänzung und Erhöhung Perron Gleise 4 und 5, Sanierung Fussgänger- rampe, Depot: Ersatz Tore Gleise 3, 4 und 5 sowie Sanierung Steildach, Pilotversuch Videoüberwa- chung Perron mit Bildübertragung auf Führerstand
Tiefenau	Sanierung Tiefenaustrasse: Probeanker/-pfähle, Fahrleitungsfundamente für neue Fahrleitungsmasten
Bern RBS	Oberbauerneuerung im Bereich Bahnhof Bern, Neugestaltung Personalzimmer und Verkaufsschalter, Sondierbohrungen für Ausbau Bahnhof Bern
Gümligen	Sanierung Bahnübergänge Worbstrasse und hintere Dorfgasse
Siloah	Fertigstellung Tram-Wendeschleife mit neuer Warteinfrastruktur/Provisorium Sicherungsanlage
Rüfenacht	Schliessung Bahnübergang Vogt
Ganze Strecke Linie 6	Anpassung Schaltkonzept Fahrleitung, Umsignalisierung von sieben Bahnübergängen mit Strassen- bahnsignalisierung
Worb Dorf	Sanierung Heizungszentrale, Oberbauerneuerung, Umbau Bahnübergang Bernstrasse
Worbboden	Schaltposten Worbboden, Vorarbeiten Gleichrichter
Deisswil	Schliessung Bahnübergang B-Anlage Deisswil
Bolligen	Anpassung Fahrleitung und Kabelanlagen (Studentenheim)
Ittigen	Oberbauerneuerungen
Papiermühle	Integrale Erhöhung Perron Richtung Bern, Erweiterung Perrondach Gleis 1, Einbau Klimaanlage in Technikraum
Untersollkofen	Integrale Erhöhung Perron, Anpassung der Beleuchtung
Gleichrichter ganzes Netz	Ersatz Fernsteuerung und Vorbereitung für Inbetriebnahme
BERNMOBIL	Gleisabbruch und Gleisbau Sanierung Autobahnbrücke Saali–Wittigkofen
Kunstmuseum Thun	Verlegung Gleis auf Parkett
Resag AG Bern	Verlegung Schiene auf 6 m Höhe, 52 m lang, Spurweite 7 183 mm, in Recycling- und Sortierwerk

Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXT 21–34	Arbeitsvorbereitung und Start mit ersten Drehgestellrevisionen (insgesamt 3 Proberevisionen)
S-Bahn-Kompositionen Mandarinli 43–61	Abschluss des Kastenrevisionsprogramms mit 4 Totalrevisionen, 14 Drehgestellrevisionen, Entwick- lung und Einbau von Schienenkopf-Konditionierungsanlagen zur Reduktion des Kurvenkreischens an 5 Kompositionen
S-Bahn-Kompositionen Secondas 62–72	11 Drehgestell-Revisionen
Tramzüge 81–89	Start neue Serie Kastenrevision mit 3 Totalrevisionen, 18 Drehgestell-Revisionen
Dienstfahrzeuge	Revision Diesellok Tmf 166 und Ersatz Funkfernsteuerung (Fahrzeug 165 und 166), Neuaufbau eines Plattformwagens X713 zur Aufnahme einer Arbeitsbühne
Diverses	Verschiedene Reparaturen und Fremdaufträge (insbesondere 12 Drehgestellrevisionen für Tessiner FLP) sowie 402 Radsatzreprofilierungen

Betriebsqualität

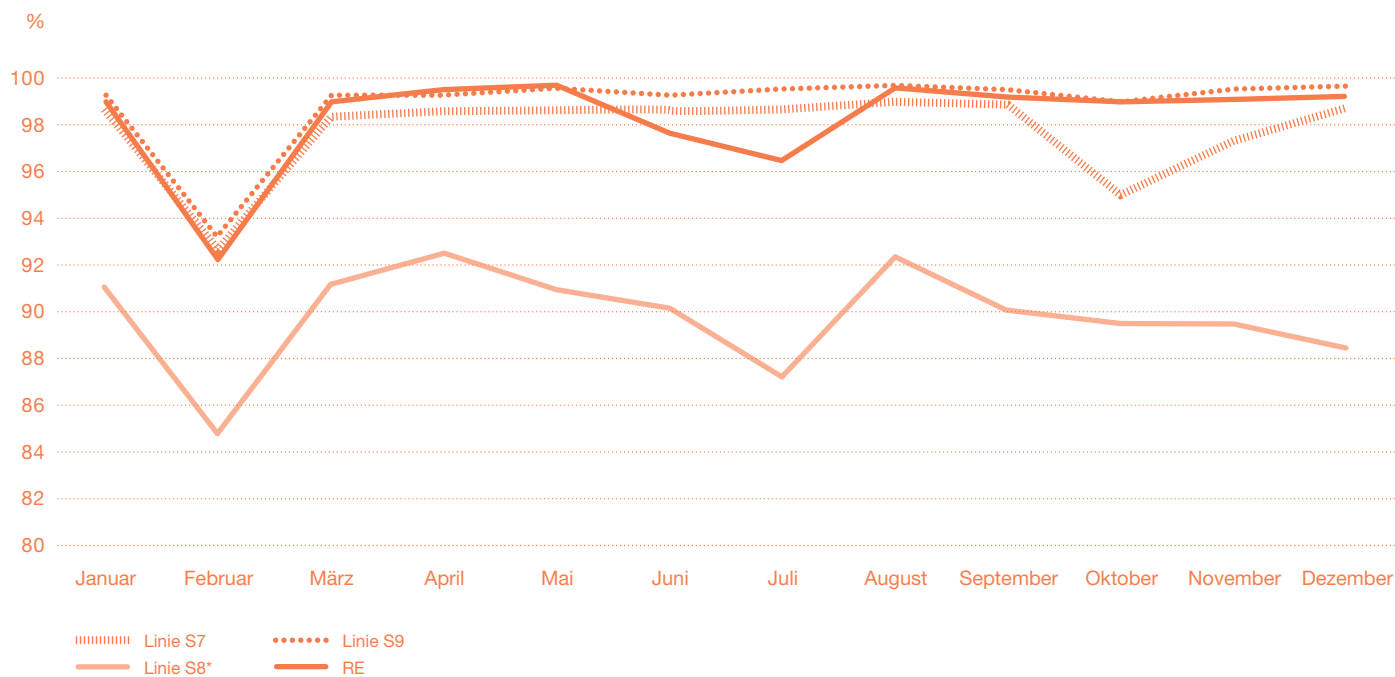
Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
13.02.2014	Urtenen	Sturm: Zug erfasst Abschränkung Baustelle	Grosse Verspätung
20.03.2014	Jegenstorf	Weichenstörung	Grosse Verspätungen
25.05.2014	Boll-Utzigen	Zug erfasst liegengebliebenes Velo	Zugsausfall
10.06.2014	Bleichenberg	Gleichrichteranlage ausser Betrieb	Mittlere Verspätungen
10.06.2014	Grafenried-Jegenstorf	Blitz schlägt in Fahrleitung	Zugsausfälle, Bahnersatzbetrieb
11.06.2014	Worblaufen	Defekter Zug blockiert Depotausfahrt	Zugsausfälle
11.06.2014	Worblaufen	Gleichrichteranlage ausser Betrieb	Zugsausfälle, mittlere Verspätungen
27.07.2014	Jegenstorf-Urtenen	Traktor blockiert Gleis	Mittlere Verspätung
30.07.2014	Bern RBS	Defekter Zug blockiert Gleise	Zugsausfall, mittlere Verspätungen
03.10.2014	Bern RBS	Defekter Zug blockiert Gleise	Einspurbetrieb, grosse Verspätungen
21.12.2014	Bätterkinden-Schalunen	Frühzug erfasst Schafherde (33 tote Tiere)	Streckenunterbruch
122 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

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

Pünktlichkeit Bahn 2014

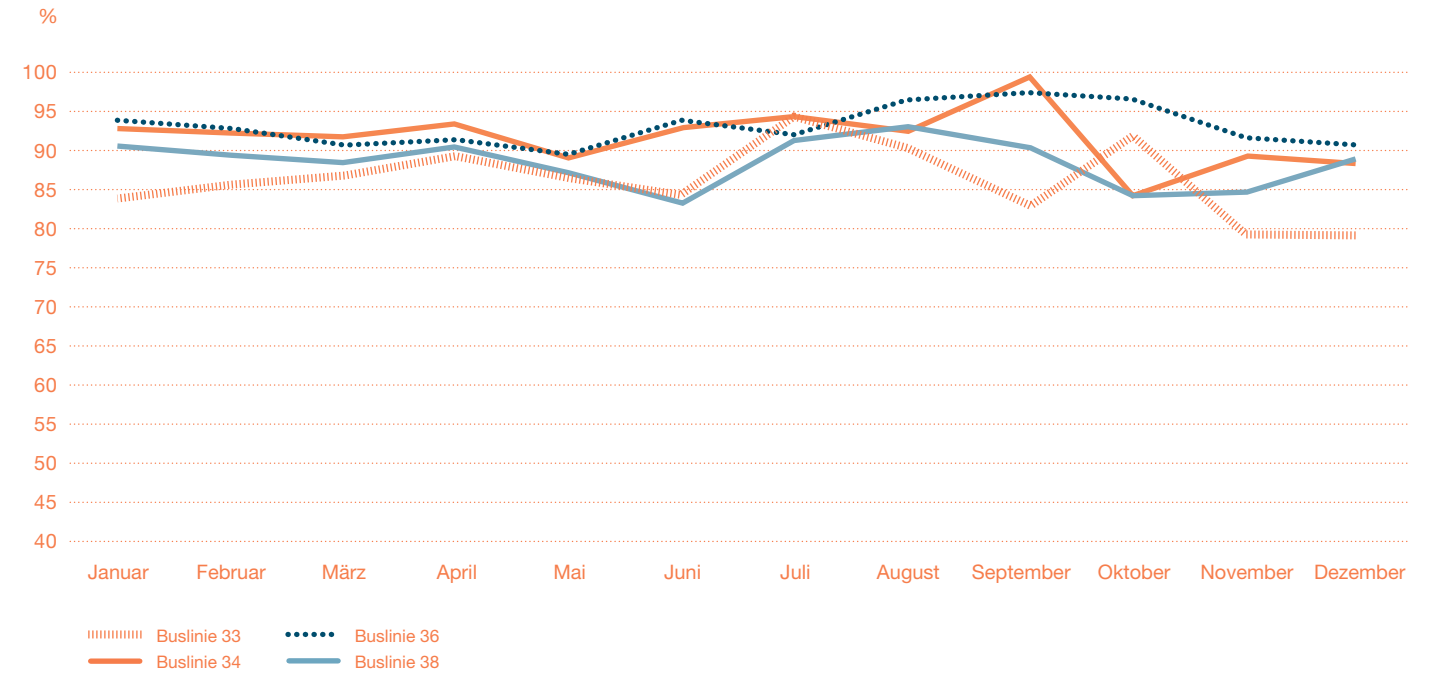
Neue Berechnungsgrundlage: Ankunftsverspätungen an allen Haltestellen kumuliert



* Siehe dazu Bericht des Direktors auf Seite 5

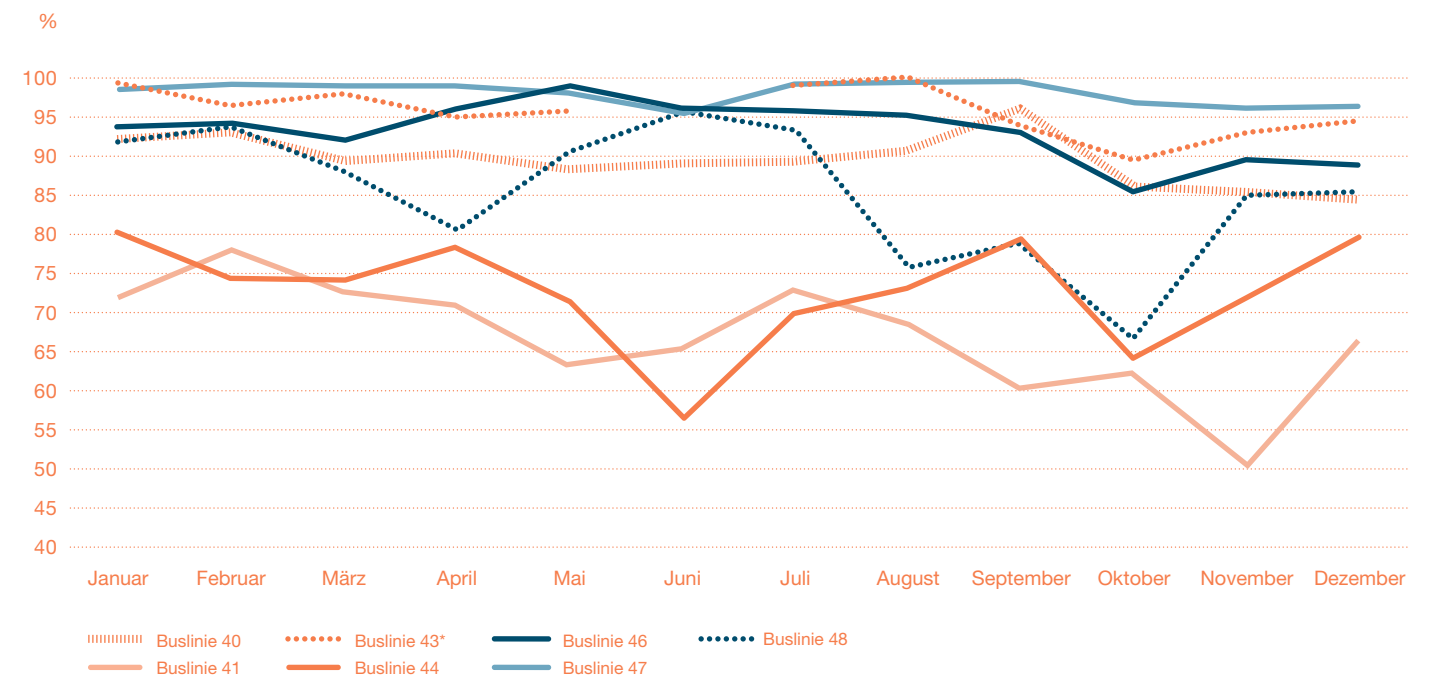
Pünktlichkeit Buslinien 33–38 2014

Ankunftsverspätungen an allen Haltestellen kumuliert



Pünktlichkeit Buslinien 40–48 2014

Ankunftsverspätungen an allen Haltestellen kumuliert



*Daten Juni nicht vorhanden

Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2011	2012	2013	2014	Ziel 2018
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh/Btkm	62,86	62,96	61,12	57,3	61,60 ¹
davon Anteil erneuerbare Energien	Prozent	k. A.	31	29	k. A. ²	60 ³
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	43,4	44,5	43,7	37,4	33,0 ⁴
CO ₂ -Emissionen Bus ⁵	gCO ₂ /Pkm	195	191	194	172	180

¹ minus 2 Prozent gegenüber 2011.

² Daten liegen erst im zweiten Quartal 2015 vor.

³ plus 29 Prozentpunkte gegenüber 2012.

⁴ neuer Zielwert ab 2015.

⁵ Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

Wirtschaftliches Handeln	Einheit	2011	2012	2013	2014	Ziel 2018
Kostendeckungsgrad Bahn RPV ¹	Prozent	89	80	77	70	> 70 ²
Kostendeckungsgrad Bus	Prozent	57	53	53	46 ⁵	> 45 ³
Mittlere Sitzplatzauslastung Bahn ⁴	Prozent	26,9	27,1	27,7	26,9	28,0
Mittlere Sitzplatzauslastung Bus ⁴	Prozent	20,8	21,5	21,2	20,7 ⁶	21,0

¹ Regionaler Personenverkehr RPV, inklusive Trassenpreis.

² Faktoren wie neues Rollmaterial oder erhöhte Trassenpreise beeinflussen den Kostendeckungsgrad negativ.

³ Die neu vom RBS betriebenen Linien im Raum Lyss–Bucheggberg ergänzen das bestehende RBS-Angebot und sind wichtige Zubringer für den RBS-Bahnbetrieb.

Der Kostendeckungsgrad ist jedoch geringer als bei den übrigen RBS-Linien, was sich negativ auf den Gesamtkostendeckungsgrad auswirken wird.

⁴ Pkm/Platz-km (Sitzplätze).

⁵ Inklusive Liniennetz Lyss, Messen und Solothurn.

⁶ Inklusive Liniennetz Lyss, Messen und Solothurn. Grössere Angebotsausbauten führen in der Regel jeweils zu einem kurzfristigen Rückgang des Wertes.

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2011	2012	2013	2014	Ziel 2018
Schwere Bahn- und Busunfälle ¹	Anzahl	2	2	2	3	0
Leichte Bahn- und Busunfälle ²	Anzahl/Mio. Pkm	0,14	0,12	0,09	0,06	< 0,1 ³
	Anzahl	26	22	16	13	< 18 ³
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ⁴	Punkte von 100	–	–	77	–	≥ 77 ⁵
Betriebsunfälle Mitarbeitende	Ausfalltage/MA ⁶	0,9	0,5	1,0	0,5	< 0,8 ⁷
	Anzahl	33	15	27	31	< 19 ⁷
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	11 ⁸	10	10

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

² Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

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

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

⁵ Wert 2013 halten.

⁶ MA: Mitarbeitende.

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

⁸ Übernahme eines Lernenden aus einem anderen Betrieb.

Vorwort

Die grosse öffentliche Debatte zur Energiestrategie 2050, aber auch die bevorstehende internationale Klimakonferenz Ende 2015 in Paris rücken Umweltthemen wieder vermehrt in den Fokus. Teil dieser Debatten sind ebenfalls die Kosten, womit auch die wirtschaftliche und soziale Dimension der Nachhaltigkeit angesprochen wird. Auch der RBS betrachtet seine Geschäftstätigkeiten aus allen Blickwinkeln. Erfreulich dabei ist, wie rasch sich diese Denk- und Vorgehensweise bereits im Unternehmensalltag etabliert hat.

Nach dem Erarbeiten der Nachhaltigkeitsstrategie und dem Festlegen der entsprechenden Ziele hat der RBS einen umfassenden Massnahmenkatalog erarbeitet. Einige der definierten Massnahmen sind bereits umgesetzt oder werden in Kürze realisiert, für andere bestehen erste Ideen. Die Massnahmen wirken zweifach: Sie verfolgen einerseits das Erreichen der definierten Ziele – insbesondere die Reduktion der ökologischen Belastung –, andererseits helfen sie mit, die Sensibilisierung für wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit hochzuhalten.

Beim RBS entfällt ein überwiegender Teil des Energieverbrauchs auf den Strom. Die bezogenen rund siebzehn Gigawattstunden Traktionsstrom für den Bahnverkehr entsprechen dem Verbrauch von gut 10000 Haushalten. Somit kommt der vom Bundesrat angestrebten Energiewende eine hohe Bedeutung zu – auch für den RBS. Sein Ziel ist es, – sofern finanzierbar – bis im Jahr 2018 den Anteil Strom aus erneuerbaren Quellen auf sechzig Prozent zu steigern. Als Basis dazu dient das Jahr 2012 mit einem Anteil von 31 Prozent. Es bleibt abzuwarten, ob und wie rasch die vom Bundesrat angestrebte Wende umgesetzt werden soll und wie letztlich die vom RBS definierten Ziele einzuordnen sind.



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor

Abgrenzung und Datengrundlagen

Berücksichtigt werden in diesem Bericht alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien (inklusive vermieteter Objekte), Rollmaterial und die administrativen Bereiche. Da einige Kennzahlen zum Teil erst seit 2013 erfasst werden, liegen nicht überall verlässliche Daten vor (keine Angaben beziehungsweise «k. A.»).

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

Die Angaben zur Treibhausgasbilanz und zum Energieverbrauch stammen aus dem Jahr 2013; fehlende Datengrundlagen (insbesondere die Stromkennzeichnung) lassen noch keine Resultate für das Jahr 2014 zu.

Strategie und Massnahmenplan

Die Vision des RBS

- Maximale Energieeffizienz
- CO₂-Neutralität
- Hundert Prozent erneuerbare Energie (Strom)
- Unfallfreiheit (Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle Mitarbeitende, Bus- und Bahnbetriebsunfälle mit Personenschaden)
- maximale Eigenwirtschaftlichkeit

Die strategischen Handlungsfelder

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

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

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

Schritt für Schritt zur Umsetzung von Massnahmen

Nachdem der RBS im Jahr 2013 die Vision und die erste Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet und verabschiedet hatte, konnte 2014 die Massnahmenplanung an die Hand genommen werden.

Entlang der Vision und der strategischen Handlungsfelder hat der RBS in den definierten Themenbereichen erste Massnahmen formuliert. Dabei wurden ganz bewusst die Mitarbeitenden miteinbezogen; sie sind es, welche in ihrer täglichen Arbeit Optimierungspotenziale am besten erkennen können. Ausgehend von der Kadertagung im Januar 2014, an der das Thema Nachhaltigkeit im Zentrum stand, wurden in Arbeitsgruppen erste Ideen skizziert und anschliessend innerhalb der Abteilungen weiter verfeinert. Daraus ist ein dynamischer Massnahmenplan entstanden, welcher Ende 2014 rund hundert mögliche Massnahmen umfasste. Die Nachhaltigkeitsstelle ist «Hüterin» dieses Massnahmenplanes und stellt sicher, dass terminierte Projekte umgesetzt und mittel- und langfristige Ideen weiterverfolgt werden. Im Rahmen des ISO 14001-Management-Reviews überprüft die Geschäftsleitung jährlich die Kennzahlen und den Umsetzungsstand der Massnahmen.

Bereits zwei Drittel der RBS-Busflotte ist mit modernsten Euro-6-Dieselmotoren ausgerüstet. Diese Motoren verfügen über eine hohe Effizienz bei der Reinigung von Schadstoffen, insbesondere von Stickoxiden und Russpartikeln. Gleichzeitig verringern sie auch den Verbrauch. Diese Reduktion der Emissions- und Verbrauchswerte erreicht Mercedes-Benz durch ihre eigens entwickelte BlueTec-Technologie.



Aktivitäten und Leistungen

2014 hat der RBS das ISO 14001-Aufrechterhaltungsaudit erfolgreich bestanden. Das prozessorientierte Managementsystem leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Zielsetzungen des RBS im Nachhaltigkeitsbereich.

Ersatz Rollmaterial

Beim geplanten Ersatz der ältesten Züge des RBS (siehe auch Seite 20) wird – gemäss dem Grundsatz des RBS, dass Nachhaltigkeitsthemen in alle Entscheidungen und Handlungen einbezogen werden müssen – ein besonderes Augenmerk auf die Energieeffizienz gerichtet. Bereits im Pflichtenheft sollen entsprechende Anforderungen festgehalten werden. Um bezüglich der Teilsysteme Heizung, Lüftung und Kühlung, welche einen erheblichen Anteil an Energie verbrauchen, den aktuellsten Forschungsstand zu berücksichtigen, fanden unter anderem Gespräche mit der Uni Basel statt. Im Forschungsprojekt zur «Energieeffizienz von Heizung, Lüftung und Kühlung im öV» sind konkrete Verbrauchswerte und Optimierungspotenziale genannt. Leider zeigt sich, dass etwa neuartige Wärmedämmstoffe oder Fahrzeugverglasungen noch nicht verfügbar sind für die neu zu beschaffenden RBS-Fahrzeuge.

Die geplanten eigenen Verbrauchsmessungen von Heizung, Lüftung und Kühlung in den NEXT-Zügen konnten noch nicht planmässig umgesetzt werden, da sie komplexer sind als erwartet. Das Projekt wird aber weiterverfolgt und sollte 2015/2016 umgesetzt werden können. Damit bleibt genug Zeit, die Erkenntnisse in die neu zu beschaffenden Fahrzeugen einfließen zu lassen.

Ein sehr erfolgreicher Ansatz des Fahrgast- und Bevölkerungseinbezugs wurde via Crowdsourcing erreicht. Über eine Online-Plattform wurden die Fahrgäste, aber auch die breite Öffentlichkeit, in die Überlegungen zu den neuen Fahrzeugen einbezogen. Über sechshundert Vorschläge von mehr als dreihundert Personen sind eingegangen; die Umfrage in der zweiten Phase wurde von über 1 200 Fahrgästen beantwortet. Alle Anregungen wurden diskutiert und geprüft; diverse fliessen nun in das Pflichtenheft ein.

Ökologisches Handeln

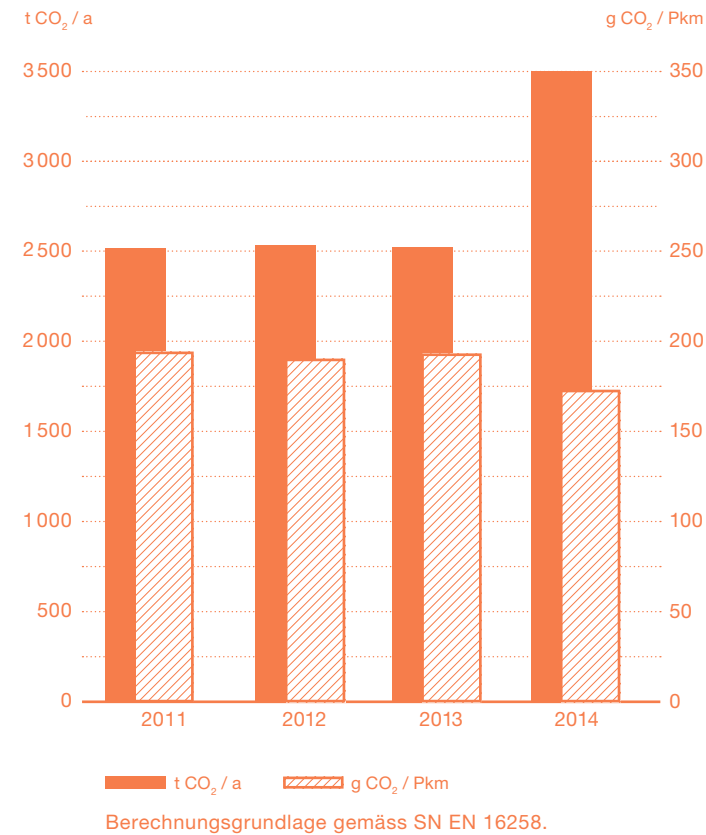
Erste Erfahrungen mit Euro-6-Bussen

Im Dezember 2013 hat der RBS die ersten Busse mit modernsten Euro-6-Dieselmotoren auf seinem Liniennetz in Betrieb genommen; seit November 2014 sind 25 neue Fahrzeuge unterwegs. Alle Busse sind mit modernsten Euro-6-Dieselmotoren ausgerüstet. Diese Motoren verfügen über eine hohe Effizienz bei der Reinigung von Schadstoffen, insbesondere von Stickoxiden (NOx) und Russpartikeln. Trotz mehr Komfort, vor allem durch Klimaanlage und Doppelmonitore mit Betriebsinformationen und Nachrichten, konnte der Dieselverbrauch pro hundert Kilometer auf dem Stammnetz (ohne die Linien im Raum Lyss, Messen und Solothurn) von 43,7 Liter auf 43,0 Liter gesenkt werden. Auf den vom RBS seit einem Jahr betriebenen Linien im Raum Lyss, Messen und Solothurn wurden pro hundert Kilometer 28,7 Liter Diesel verbraucht. Diese Linien führen zum grossen Teil durch ländliches Gebiet und verzeichnen weniger verbrauchsintensive Stop-and-gos. Über das ganze Streckennetz gesehen, beträgt der Verbrauch pro hundert Kilometer 37,4 Liter. Mit weiteren Massnahmen wie Eco-Drive und LED-Beleuchtung in den Fahrzeugen sollen in den nächsten Jahren weitere Treibstoffeinsparungen erreicht werden.

Bahn: Eco-Drive auf dem Fahrsimulator

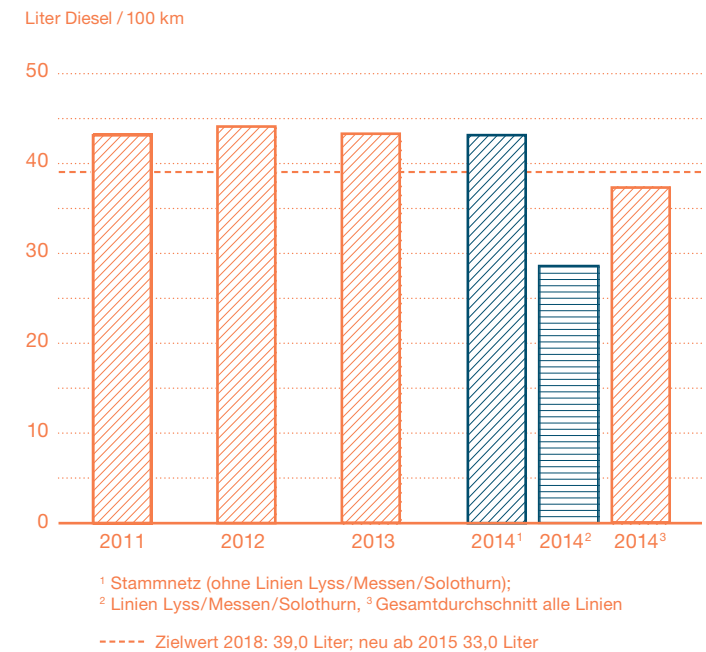
Eco-Drive-Regeln gelten auch für Lokführerinnen und Lokführer beim RBS. Das heisst: Am Anfang zügig beschleunigen und dann vorausschauend und nur so schnell wie nötig fahren. Nicht fahrplanmässiges Anhalten sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Auch Steigungen und Gefälle müssen in die Fahrweise einbezogen werden. Dabei hat der RBS einen grossen Vorteil: Er bildet seine Lokführerinnen und -führer selber aus. Dadurch kennen die Fahrerinnen und Fahrer das Streckennetz von Anfang an bestens. Die Einhaltung des Fahrplanes hat Priorität. Doch innerhalb dieses Rahmens können und sollen die Lokführerinnen und Lokführer energieeffizient fahren. Um diese ökonomische Fahrweise zu erlernen und immer wieder zu repetieren, kann neu auf dem RBS-eigenen Fahrsimulator der Energieverbrauch gemessen und sichtbar gemacht werden. Dies lässt einen Vergleich zwischen den verschiedenen Fahrweisen und zwischen den Lokführerinnen und -führern zu. Damit kann bereits in der Grundausbildung Eco-Drive besser thematisiert und geschult werden. Der RBS verbraucht pro Jahr rund 17 Gigawattstunden Strom nur für die Fahrleistung der Züge. Wie viel Energie insgesamt durch eine gänzlich optimierte Fahrweise eingespart werden kann, wurde bisher nicht berechnet.

Emissionen Busbetrieb (Fahrleistung)



Mit der Übernahme der Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn und dem damit verbundenen Anstieg der gefahrenen Kilometer stieg auch der absolute CO₂-Ausstoss. Unter anderem dank der neuen Fahrzeuge konnte jedoch der CO₂-Ausstoss pro Personenkilometer (Pkm) auf 172 g CO₂ gesenkt werden.

Durchschnittlicher spezifischer Treibstoffverbrauch



Die neue Busflotte sowie das neue, eher ländliche Liniennetz im Raum Lyss, Messen und Solothurn haben den Dieselverbrauch pro Kilometer deutlich gesenkt.

Büroökologie

Im Bürobereich konnten 2014 einige kleinere Massnahmen realisiert werden. Neben der Einführung von hundert Prozent Recyclingpapier beim gesamten RBS wurde im Metrohaus das Mineralwasser durch Hahnenwasser ersetzt. Diese Massnahmen bringen geringe ökologische und finanzielle Verbesserungen und sind vor allem auf der Sensibilisierungsebene wichtig, da dadurch Umweltthemen auch im Bürobereich sichtbar werden. Im Zuge der Erneuerung der PCs wurde ein neuer Standard Client eingerichtet, welcher einen verbesserten Energiesparplan beinhaltet und die Druckereinstellungen optimiert (schwarzweiss und doppelseitiges Drucken).

Amphibienfreundliche Kabelkanäle

Der RBS trägt mit seinem Schienennetz zu einer Fragmentierung der Landschaft bei. Damit zu kämpfen haben insbesondere wandernde Tiere, etwa Amphibien. Der RBS hat als Teil einer interdisziplinären Projektgruppe mitgeholfen, eine Rampe zu entwickeln, welche Amphibien eine Möglichkeit verschafft, die an die Bahnlinien angrenzenden Kabelkanäle zu überwinden. Damit soll die Wanderung von Amphibien unterstützt sowie ein Beitrag zum Erhalt und wenn möglich Aufbau von Amphibien-Populationen geleistet werden. Die neu entwickelte Amphibienrampe besticht durch ihre Einfachheit: Sie kann überall und ohne Eingriffe in die Bausubstanz an bestehende Kabelkanäle angehängt werden. Die Rampe besteht aus einem Betonelement und einer dazugehörenden Metallklammer. Mit einem Gewicht von 23 Kilo kann sie ohne grossen Aufwand verlegt werden. Die Amphibienrampe wurde vom RBS an verschiedenen Streckenabschnitten bezüglich ihrer «technischen» Funktion getestet: Die Handhabung ist einfach, es entstehen keine neuen Hindernisse wie etwa zu grosse Spalten, und der Kabelkanal bleibt in seiner Funktion bestehen. Ob die Tiere die Rampe auch annehmen, muss in einem weiteren Schritt getestet werden; der RBS verfügt über kein bekanntes Amphibien-Wandergelände an seinem Streckennetz. Mit Hilfe des Bundesamtes für Umwelt als Projektpartner wird für eine Fortsetzung des Tests ein weiteres Bahnunternehmen gesucht werden. Falls auch dieser Test erfolgreich ist, kann die Amphibienrampe als neues Standardprodukt für Bahnunternehmen angeboten werden.

Wirtschaftliches Handeln

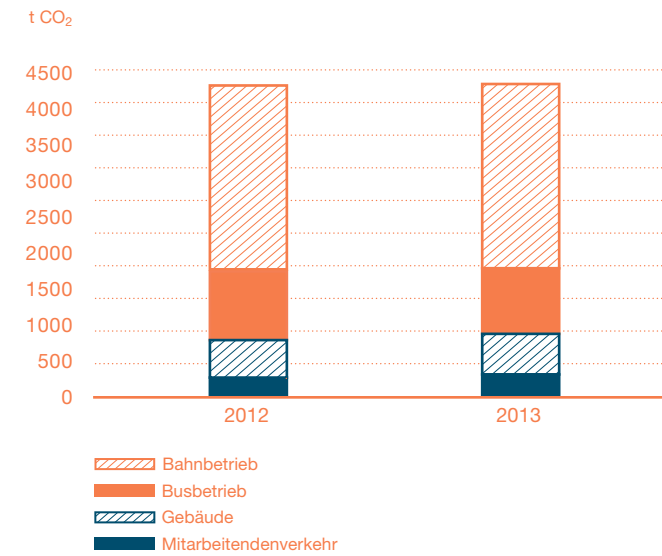
Die generelle Zielvorgabe der Besteller – mit 2,5 Prozent weniger Abgeltung das gleiche Angebot zu fahren – konnte eingehalten werden. Von dieser Vorgabe ausgenommen waren die Folgekosten vom vorgenommenen Rollmaterialersatz (2. Serie NExT-Züge).

Zur Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit dient neben allgemeiner Kostendisziplin auch die Angebotsplanung. Der RBS hat für das neu übernommene Busnetz im Raum Lyss, Messen und Solothurn ein alternatives Angebotskonzept entwickelt. Durch Fokussierung auf die stärksten Nachfragekorridore könnte auf den ländlichen Buslinien bei vergleichbarer Abgeltung ein markanter Angebotsausbau mit zum Teil deutlich längeren Betriebszeiten realisiert werden. Ob die entwickelten Ideen auch im Sinne der Gemeinden und der Besteller sind, wird sich im Verlauf der Mitwirkung, welche bis im April 2015 dauert, zeigen. Die Umsetzung ist auf Fahrplanwechsel 2017 geplant.

Bereits umgesetzt ist der kleine Ausbauschritt 2014 im Rahmen der Teilergänzung S-Bahn-Bern. Die integrale Verlängerung der S8 nach Jegenstorf und der Viertelstundentakt zwischen Solothurn und Bern während der Spitzenzeiten – neu in beiden Richtungen – konnten ohne zusätzliches Rollmaterial realisiert und dadurch die Produktivität gesteigert werden.

Mit Blick auf die Zukunft der Transportunternehmen ist die Verschuldungssituation im Auge zu behalten. Die Finanzierung von Rollmaterial wurde im Jahr 2001 einem Systemwechsel unterzogen: Vor dem Wechsel wurde das Rollmaterial mittels à-fonds-perdu-Beiträgen finanziert, nach dem Wechsel über Darlehensaufnahmen durch die Transportunternehmungen. Folge davon ist eine Verlagerung der Verschuldung weg von der öffentlichen Hand hin zu den Transportunternehmen. Auch wenn dies gesamtwirtschaftlich kaum einen Unterschied macht, ist die Entwicklung für den RBS nicht ohne Relevanz: Die Eigenkapitalquote sinkt und schränkt den künftigen Handlungsspielraum allenfalls sogar ein. Sie betrug per Ende 2014 15,4 Prozent.

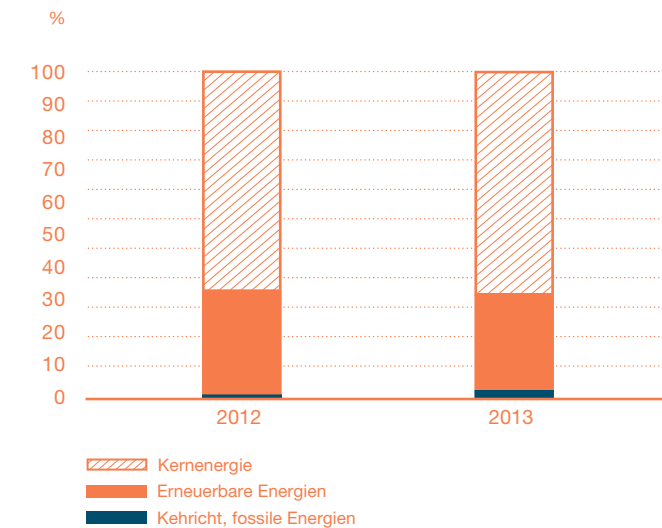
Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalenten (CO₂e)



Daten von 2013; jene von 2014 liegen Mitte 2015 vor.

Bisher wurden diverse kleinere Massnahmen mit eher geringfügigem CO₂-Einsparpotenzial umgesetzt. Umfangreichere Massnahmen mit einem grösseren Potenzial bedingen einen längeren Planungshorizont sowie Investitionen und werden erst in späteren Jahren sichtbar.

Energiemix Traktionsstrom



Daten von 2013; jene von 2014 liegen Mitte 2015 vor.
Erneuerbare Energien: vor allem aus Schweizer Wasserkraft sowie ein kleiner Teil neue erneuerbare Energien.

Durch den Bezug von erneuerbarer Energie auf einer Teilstrecke des RBS wird sich 2014 erstmals der Anteil Kernenergie und fossile Energie verringern. 2012 und 2013 wurde beim Einkauf der Stromprodukte keine Änderung vorgenommen.

Soziales Handeln

Vorschlagswesen

Seit Juni 2014 ist das Vorschlagswesen beim RBS zentralisiert und besser strukturiert. Auf dem Infoportal, auf das alle Mitarbeitenden Zugriff haben, wurde ein entsprechendes Tool eingerichtet. Um qualitativ gute Vorschläge zu erhalten, muss vor dem Einreichen der Nutzen aus drei Perspektiven beurteilt werden: Bringt der Vorschlag einen Nutzen für die Mehrheit der RBS-Mitarbeitenden, für den RBS sowie für die Kundinnen und Kunden?

Innert sechs Monaten reichten die Mitarbeitenden dreissig Vorschläge ein, rund die Hälfte davon wurde positiv bewertet und umgesetzt. Nicht in dieser Zählung erfasst sind die Vorschläge, welche direkt an die Abteilungsleitenden gehen, sei dies in mündlicher oder schriftlicher Form.

Feedback- und Wertschätzungs-Kultur beim RBS

Im Oktober und November 2014 hat ein externes Unternehmen im Auftrag des RBS vierzig Interviews mit Mitarbeitenden aus allen RBS-Bereichen durchgeführt. Die Interviewanalyse bestätigt die Ergebnisse der Personalbefragung 2013: Das Personal arbeitet gerne beim RBS. Das gute Arbeitsklima wird aber teilweise durch fehlende Rückmeldungen und zu wenig spürbare Wertschätzung getrübt. Als Massnahmen werden kontinuierliche Führungsentwicklung und Training zu konstruktivem Feedback vorgeschlagen. Die Geschäftsleitung hat deshalb entschieden, die Führungsverantwortlichen entsprechend zu schulen. Im Herbst 2015 werden zu diesen Themen entsprechende Seminare stattfinden.

Nothelferkurse

Im Rahmen der Chauffeurzulassungsverordnung fand in Worblaufen ein Nothelferkurs mit praktischer Anwendung eines Defibrillators statt. Teilnehmen konnten jedoch nicht nur die Busfahrerinnen und -fahrer, sondern auch weitere Mitarbeitende des RBS. Der halbtägige Kurs fand reges Interesse, über zweihundert Teilnehmende aus diversen Abteilungen übten Erste-Hilfe-Massnahmen und die Anwendung des Defibrillators.

Kampagne «Gleisübertreter»

Gleise überqueren ist lebensgefährlich, leichtsinnig, strafbar und gefährdet andere. Der RBS zeigt Gleisübertreter konsequent an. Im 2014 wurden vom Sicherheits-, Kontroll- und Lokpersonal 150 Übertretungen beobachtet, siebzig wurden zur Anzeige gebracht; die Lokführerinnen und Lokführer selber nehmen keine Personalien auf. Die Dunkelziffer liegt weit höher. Der RBS weist seit Dezember 2014 an Orten, wo es immer wieder zu Gleisübertretungen kommt, sporadisch auf die Gefahren hin, etwa mit grossen, orangen Blachen mit dem Text «Abkürzung oder Todesfalle? Gleise übertreten ist lebensgefährlich und strafbar». Diese Plakate sind Teil von mehreren kommunikativen und baulichen Massnahmen, die auf die Gefahren des unbefugten Gleisübertretens hinweisen.

Dank Klimaanlage weisen die neuen Busse vom Typ Mercedes Citaro stets ein angenehmes Raumklima auf.



Engagement und Ausblick

Engagement

Der RBS arbeitet in diversen Organisationen mit; das Engagement reicht von der schlichten Bezahlung des Mitgliederbeitrages bis hin zu umfangreichen Vorstandstätigkeiten. Die Mitgliedschaften können folgendermassen unterschieden werden: in branchen- und berufsspezifische Organisationen wie etwa den Verband des öffentlichen Verkehrs VÖV, 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 nimmt der RBS aktiv in Organisationen teil, welche einem gesamtgesellschaftlichen Zweck dienen. Hier ist unter anderem die Mitgliedschaft in der «Klimaplattform der Wirtschaft der Stadt Bern» und im «Forum Ittigen: KLIMABEWUSST» zu nennen. Im Rahmen der «Klimaplattform der Wirtschaft der Stadt Bern» hat der RBS am 6. Mai 2014 in der Werkstatt in Worb zu einem Business-Lunch eingeladen. Über achtzig Gäste haben sich über das Nachhaltigkeits-Engagement des RBS informieren lassen und anschliessend die Werkstatt besichtigt.

Zudem beteiligte sich der RBS 2014 zum dritten Mal an der Aktion «Bike to Work». Insgesamt vierzig Mitarbeitende legten in einem Monat über achttausend Kilometer Arbeitsweg mit dem Velo zurück.

Ausblick

Noch mehr eigener Solarstrom

Nach der Fotovoltaikanlage auf der Busgarage in Worblaufen, welche seit November 2013 in Betrieb ist und 2014 insgesamt 106210 Kilowattstunden Strom produziert hat, wird auf dem Werkstattdach in Worb eine weitere Anlage realisiert. Diese soll ab dem zweiten Quartal 2015 rund 140000 Kilowattstunden Strom pro Jahr produzieren. Damit kann der RBS seinen Anteil an erneuerbarer Energie weiter erhöhen.

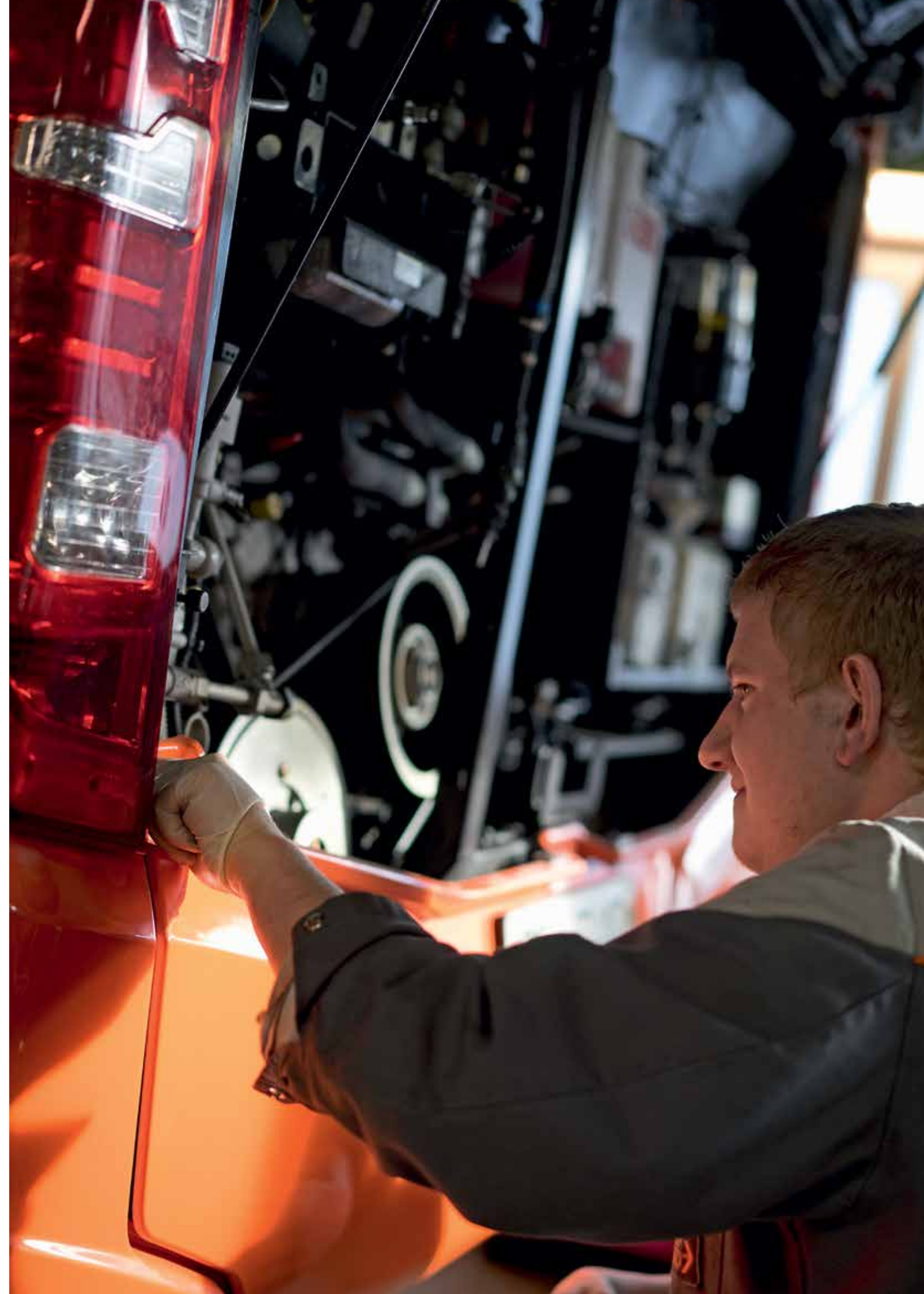
Energieberatung Werkstatt Worboden

Welches Energieeffizienz-Potenzial gibt es in der grössten RBS-Werkstatt, in Worb? Diese Frage wurde der öffentlichen Energieberatung Bern-Mittelland gestellt. Vor dem Rundgang in der Werkstatt wurden die Energiedaten analysiert. Auf dem Rundgang selber wurde gezielt nach Energieeffizienz-Potenzialen gesucht. Der Bericht bescheinigt, dass das Gebäude und die Infrastruktur grundsätzlich bereits weitgehend optimiert sind. Nichtsdestotrotz wurden einige Verbesserungspotenziale aufgedeckt, insbesondere in den Bereichen Heizung, Warmwasser, Energie-Controlling sowie Beleuchtung. Die entsprechenden Massnahmen werden 2015 umgesetzt, punkto Beleuchtung soll ein detailliertes Konzept Möglichkeiten und Einsparpotenziale sowie deren Wirtschaftlichkeit aufzeigen.

Fokus Eco-Drive Bus

Die jährliche Schulung innerhalb der Chauffeurzulassungsverordnung der Busfahrerinnen und -fahrer fokussiert 2015 – zusammen mit dem «Abfahren» der Bahnersatz-Routen – auf das Thema Eco-Drive. Um den Treibstoffverbrauch weiter senken zu können, ist die regelmässige Schulung einer ökonomischen Fahrweise unerlässlich.

Die neuen Euro-6-Dieselmotoren vom Hersteller Daimler Buses arbeiten deutlich effizienter als die ältere Motorengeneration. Für die Wartungsarbeiten haben sich zudem die Intervalle verlängert.



Finanzbericht

Übersicht

Dank sorgfältigem Kostencontrolling und dem Gewinn aus einem Landverkauf verzeichnet der RBS wiederum ein positives Rechnungsergebnis.

Erfolgsrechnung

Der RBS konnte auf den Fahrplanwechsel 2013 den Betrieb der Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn übernehmen. Trotz dieses Mehrangebotes stagnierten die Verkehrserträge im Vergleich zum Vorjahr. Grund dafür sind die tieferen Anteile des RBS an den Umsätzen des Libero-Tarifverbundes und der Generalabonnemente als Folge angepasster Verteilschlüssel. Dank dem Gewinn aus einem Grundstücksverkauf konnte der Rückgang bei den Erträgen aus Eigenleistungen kompensiert werden. Für den Betrieb der zusätzlichen Buslinien sowie für die Investitionsfolgekosten des neuen Rollmaterials erhielt der RBS von den Bestellern (Bund, Kantone Bern und Solothurn) entsprechend höhere Abgeltungen.

Die Mehraufwendungen für den Betrieb der neuen Buslinien schlagen sich bei sämtlichen Aufwandpositionen nieder, ausser bei den nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen. Im Personalaufwand ist wiederum eine Einzahlung in das Vorsorgewerk bei der Pensionskasse Symova zur weiteren Verstärkung der Wertschwankungsreserven enthalten. Die Abschreibungen sind höher als im Vorjahr, weil die Wertberichtigung für die neuen Züge nicht nur pro rata temporis, sondern für ein ganzes Jahr enthalten ist. In den andern betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres war der einmalige Aufwand für die Betriebsmittelübernahme der Buslinien im Raum Lyss, Messen und Solothurn enthalten. Vor allem dank dem konsequenten Kostencontrolling und dem erwähnten Erlös aus einem Grundstückverkauf resultiert ein Gewinn über alle Sparten von rund 1,5 Millionen Franken.

Bilanz

Mit den höheren flüssigen Mitteln ist im April 2015 die Rückzahlung eines Schuldscheindarlehens über zehn Millionen Franken vorgesehen. Die übrigen Positionen des Umlaufvermögens sind nahezu unverändert. Der Bestand an Sachanlagen nahm in den Sparten Bus (Erneuerung Busflotte und Erweiterung des Liniennetzes) und Infrastruktur (Stationsausbau Biberist und Trassenerneuerungen) zu, während die Buchwerte der Sparte Regionaler Personenverkehr RPV sanken.

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten werden die vorgesehenen Darlehensrückzahlungen der kommenden zwölf Monate dargestellt. Nebst dem bereits erwähnten Schuldscheindarlehen umfasst diese Position auch die Amortisation der rückzahlbaren Darlehen der öffentlichen Hand. Die bedingt rückzahlbaren Darlehen haben wiederum zugenommen, weil der RBS aus der Leistungsvereinbarung 2013–2017 mit Bund und den Kantonen Bern und Solothurn einen weiteren Beitrag für Substanzerhaltungsmassnahmen und technische Erneuerung der Bahninfrastruktur erhalten hat.

Wegen der etwas grösseren Bilanzsumme nahm der Eigenkapitalanteil leicht von 15,6 Prozent auf 15,4 Prozent ab.

Der RBS setzt seit Jahren auf Komfort und auf energieeffiziente und umweltfreundliche Fahrzeuge.



Erfolgsrechnung

Betriebsertag in TCHF	Erläuterung	2014	2013
Verkehrsertrag		41 421	41 355
Abgeltung	(1)	39 749	34 220
Leistungen für Dritte	(2)	8 406	8 430
Andere betriebliche Erträge	(3)	8 165	7 484
Eigenleistungen		4 616	5 213
Total Betriebsertrag		102 357	96 702
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		3 157	2 666
Personalaufwand	(4) (5)	46 176	43 327
Betriebsleistungen Dritter		3 788	3 337
Energie		5 275	4 652
Andere betriebliche Aufwendungen	(6)	13 993	14 239
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		1 319	2 871
Abschreibungen auf Sachanlagen	(7)	24 781	21 834
Total Betriebsaufwand		98 489	92 926
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		3 868	3 776
Finanzaufwand	(8)	2 411	1 933
Finanzertrag	(9)	76	114
Finanzergebnis		-2 335	-1 819
Ordentliches Ergebnis		1 533	1 956
Gewinn vor Ertragssteuern		1 533	1 956
Ertragssteuern		49	102
Jahresgewinn		1 485	1 854

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2014	31.12.2013
Flüssige Mittel	(10)	38 925	29 276
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(11)	4 804	5 159
Sonstige kurzfristige Forderungen	(12)	22	2 157
Vorräte	(13)	4 102	4 025
Rechnungsabgrenzungen		341	447
Total Umlaufvermögen		48 194	41 064
Sachanlagen	(15) (16)	447 579	438 668
Finanzanlagen	(14)	3 024	3 214
Total Anlagevermögen		450 603	441 882
Total Aktiven		498 797	482 946
Passiven in TCHF			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(17)	14 597	4 597
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		9 537	13 174
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	(18)	30	13
Rechnungsabgrenzungen	(19)	12 608	13 071
Kurzfristige Rückstellungen	(20)	3 731	3 515
Total kurzfristiges Fremdkapital		40 503	34 370
Bedingt rückzahlbare Darlehen	(21)	225 718	208 058
Rückzahlbare Darlehen	(22)	153 938	163 535
Langfristige Rückstellungen	(20)	1 686	1 518
Total langfristiges Fremdkapital		381 342	373 110
Total Fremdkapital		421 845	407 480
Aktienkapital		22 400	22 400
Kapitalreserven		3 488	3 488
Eigene Aktien		-12	-12
Gewinnreserven	(23)	49 592	47 737
Bilanzgewinn		1 485	1 854
Total Eigenkapital		76 951	75 466
Total Passiven		498 797	482 946

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2014	2013
Jahresgewinn	1 485	1 854
Abschreibungen auf Sachanlagen	24 781	21 834
Veränderungen Rückstellungen	384	-123
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-783	-3
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	1 319	2 871
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	-27	-50
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 153	-2 296
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	25 006	24 087
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	355	-2 022
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	2 135	-2 105
Veränderung Vorräte	-77	-279
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	106	-234
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3 637	83
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	17	-312
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-463	-237
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	23 442	18 981

Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF

Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-35 731	-86 907
Beiträge Dritter für Sachanlagen	721	1 036
Veräusserung von Sachanlagen	811	3
Investitionen in Finanzanlagen	0	-1 020
Teilrückzahlung Finanzanlagen	190	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-34 010	-86 888

Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF

Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	17 660	11 300
Aufnahme rückzahlbare Darlehen	5 000	60 000
Einzahlung in Wertschwankungsreserve PK Symova	0	-558
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 444	-7 516
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	20 216	63 226
Veränderung flüssige Mittel	9 649	-4 680

Nachweis Fonds in TCHF

Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	29 276	33 956
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	38 925	29 276
Veränderung flüssige Mittel	9 649	-4 680

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien ¹	Einbehaltene Gewinne ²	Neubewertungsreserve	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 13	22 400	3 488	-12	39 242	9 053	74 170	5 021
Ausschüttung z. G. PK	0	0	0	-558	0	-558	0
Jahresgewinn 2013	0	0	0	1 854	0	1 854	1 616
Eigenkapital per 31. 12. 13	22 400	3 488	-12	40 539	9 053	75 466	6 637
Jahresgewinn 2014	0	0	0	1 485	0	1 485	1 519
Eigenkapital per 31. 12. 14	22 400	3 488	-12	42 024	9 053	76 951	8 156

¹ Siehe auch Seite 58.

² Siehe auch Seite 56, Ziffer 23.

Gesamtbetrag der nicht ausschüttbaren gesetzlichen und statutarischen Reserven in TCHF:

31. 12. 2014: 42 079

31. 12. 2013: 40 462

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

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.-

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.-

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.-

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Grundsätze des gemeinen

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.

Rechnungsabschlussstichtag

Der Rechnungsabschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Reinigung nicht konsolidierter Beteiligungen

Das RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach der Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 52 ersichtlich (Anlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

Der Kanton Bern und die Schweizerische Eidgenossenschaft sind an einem Aktienkapitalanteil von 35 Prozent beziehungsweise 30 Prozent die grössten Aktionäre des RBS und zugleich Auftraggeber für die Bestellung im regionalen Personenverkehr. Für die Auftragsberechtigten Geschäftsbereiche werden gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Beiträge und Abgeltungen an den RBS bezahlt.

Vermindern 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. Steigt der Buchwert den Nutzwert oder den Nettoveräußerungswert, wird eine zusätzliche Abschreibung zulasten der Erfolgsrechnung vorgenommen.

Bewertungsgrundsätze

Grundsätze des gemeinen

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 bedeuert Folgendes:

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

Die Vorräte umfassen Verschleisssteile 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-, Jahresabonnemente und Mehrfahrtenkarten erfasst, jedoch keine Einzelbillette und Tageskarten.

Langfristige Verbindlichkeiten

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

Steuern

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

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

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

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

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Abgeltung in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus ¹	24 629	18 550
Infrastruktur Bahn	15 120	15 670
Total Abgeltung	39 749	34 220

¹ Mehrabgeltung für Übernahme des Busnetzes Lyss/Messen/Solothurn sowie für Investitionsfolgekosten neues Rollmaterial (NEXt 27–34).

2 Leistungen für Dritte in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Leistungen für BSU ¹	828	588
Leistungen für Dritte	7 578	7 842
Total Leistungen für Dritte	8 406	8 430

¹ Mehrleistungen durch Kontrolldienst und Busbetrieb.

3 Andere betriebliche Erträge in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Pacht und Mieten	3 533	3 427
Trassenerlös aus Netzzugang	1 025	981
Vergütungen und Versicherungsleistungen	42	126
Gewinne aus Anlagenabgängen ¹	783	3
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 782	2 948
Total andere betriebliche Erträge	8 165	7 484

¹ Landverkauf beim Bahnhof Bolligen und Verkauf von abgeschriebenen Linienbussen.

4 Personalaufwand in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Gehälter und Löhne	33 221	31 778
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 726	4 518
Personalversicherungen	7 146	6 381
Einzahlung in Wertschwankungsreserven des Vorsorgewerkes	1 800	1 500
Leistungen der Personalversicherungen	-940	-1 075
Personalmiete	222	225
Total Personalaufwand	46 176	43 327

Mit der Übernahme des Busnetzes Lyss/Messen/Solothurn wurden 23 neue Vollzeitstellen geschaffen.

5 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Der Deckungsgrad beträgt 111 Prozent.

	Überdeckung	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
	31.12.2014 ¹	31.12.2014 ²	31.12.2013	2014 ³	2013
Sammelstiftung Symova	18 011	–	–	–	3 510
				5 310	4 507

¹ Überdeckung gemäss provisorischen Angaben.

² Das Vorsorgewerk konnte auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert werden. Es besteht aber nur eine ungenügende Wertschwankungsreserve.

³ Inklusive Einlage in Wertschwankungsreserve.

6 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	31.12.2014	31.12.2013
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 726	1 644
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 000	3 071
Allgemeiner Aufwand ¹	1 504	1 436
Versicherungen und Schadenersatz	771	745
Marketing	487	749
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	237	256
Pacht und Miete	538	452
Aufwand aus Betriebsmittelübernahme für neues Liniennetz	0	987
Unterhalt und Kleinanschaffungen ²	5 730	4 948
Total andere betriebliche Aufwendungen	13 993	14 287

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

² Kosten für Wartungsverträge für Leittechnik der Vorortszüge aus den Jahren 1992/1993 sowie für einen Teil der 2013 beschafften Busflotte.

7 Abschreibungen auf Sachanlagen in TCHF

	31.12.2014	31.12.2013
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	8 403	8 197
Abschreibungen übrige Sparten ¹	16 378	13 637
Total Abschreibungen auf Sachanlagen	24 781	21 834

¹ Erstmalige vollständige Abschreibung der 2. Tranche neues Rollmaterial NEXt 27–34 sowie der Busflotte für das Busnetz Lyss/Messen/Solothurn.

8 Finanzaufwand in TCHF

	31.12.2014	31.12.2013
Zinsaufwand und Finanzierungskosten ¹	2 411	1 933
Total Finanzaufwand	2 411	1 933

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

9 Finanzertrag in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Dividenden	3	3
Buchgewinn abgeschriebene Beteiligung	0	41
Zinserträge Darlehen	49	50
Zinserträge flüssige Mittel	24	21
Total Finanzertrag	76	114

10 Flüssige Mittel in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	305	299
Postfinance		
frei verfügbare Mittel	2337	7813
zweckgebundene Mittel ¹	8765	2763
Banken		
frei verfügbare Mittel	18063	6290
zweckgebundene Mittel ¹	9453	12111
Total flüssige Mittel	38925	29276

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

11 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3892	3640
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	912	1518
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4804	5159

12 Sonstige kurzfristige Forderungen in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	3	5
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MWST, Verrechnungssteuer)	19	2152
Total sonstige kurzfristige Forderungen	22	2157

13 Vorräte in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Material Schienenfahrzeuge	7420	6980
Übriges Material Bahn und Bus	1572	1825
Wertberichtigung ¹	-4964	-4829
Angefangene Arbeiten	73	48
Total Vorräte	4102	4025

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

14 Finanzanlagen in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Beteiligung an Bahn + Bus Beratung AG 3B	25	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen	369	369
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	2630	2820
Total Finanzanlagen	3024	3214

15 Sachanlagen in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen Sparte Infrastruktur	396369	380363
Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	27017	18984
Wertberichtigung Sachanlagen Sparte Infrastruktur	-221094	-212511
Buchwert Sachanlagen Sparte Infrastruktur	202292	186837
Sachanlagen übrige Sparten	463364	454630
Anlagen im Bau übrige Sparten	869	5076
Wertberichtigung Sachanlagen übrige Sparte	-218946	-207874
Buchwert Sachanlagen übrige Sparte	245288	251831
Total Sachanlagen	447579	438668

Grössere Anlagenzugänge in der Sparte Infrastruktur (Trassenerneuerung) und beim Busbetrieb (Fahrzeuge Liniennetz Lyss/Messen/Solothurn).

16 **Sachanlagen in TCHF**

	Grundstücke und Bauten	Fahrwege	Antriebs-, Sicherungs-, Telekomanlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen ²	Anlagen im Bau ³	Total
Anschaffungswert							
Stand 1. 1. 2013	135 737	190 851	112 836	291 464	24 343	29 614	784 845
Zugänge 2013	0	0	0	159	0	86 748	86 907
Abgänge 2013	0	-449	0	-8 611	-301	-2 871	-12 232
Umgliederungen	3 018	9 693	5 828	69 739	686	-88 964	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	-467	-467
Stand 31. 12. 2013	138 755	200 095	118 664	352 751	24 728	24 060	859 053
Stand 1. 1. 2014	138 755	200 095	118 664	352 751	24 728	24 060	859 053
Zugänge 2014	0	0	0	251	0	35 480	35 731
Abgänge 2014	-22	-663	0	-5 186	-177	-1 319	-7 366
Umgliederungen	2 946	9 743	4 384	11 940	1 523	-30 536	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	201	201
Stand 31. 12. 2014	141 679	209 175	123 048	359 757	26 074	27 887	887 619

Kumulierte Wertberichtigung

Stand 1. 1. 2013	55 153	88 602	83 776	165 517	14 295	0	407 344
Zugänge 2013	2 727	3 158	3 735	10 638	1 575	0	21 834
Abgänge 2013	0	-449	0	-8 611	-301	0	-9 361
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	0	240	329	0	0	0	569
Stand 31. 12. 2013	57 880	91 551	87 841	167 544	15 569	0	420 385
Stand 1. 1. 2014	57 880	91 551	87 841	167 544	15 569	0	420 386
Zugänge 2014	2 821	3 362	3 653	13 191	1 753	0	24 781
Abgänge 2014	-22	-663	0	-5 186	-177	0	-6 048
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	293	629	0	0	0	0	922
Stand 31. 12. 2014	60 972	94 880	91 494	175 549	17 145	0	440 040

Nettobuchwert

Nettobuchwert 1. 1. 2013	80 584	102 249	29 059	125 947	10 049	29 614	377 501
Nettobuchwert 31. 12. 2013	80 875	108 544	30 823	185 207	9 159	24 060	438 668
Nettobuchwert 1. 1. 2014	80 875	108 544	30 823	185 207	9 159	24 060	438 668
Nettobuchwert 31. 12. 2014	80 707	114 296	31 554	184 207	8 930	27 887	447 579

¹ Nettobuchwert der Schienenfahrzeuge TCHF 164 646.

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 135 71.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (SW-Programme) für TCHF 2 458 bei Zugängen 2014 von TCHF 157.

³ Die Anlagen im Bau enthalten Anzahlungen im Wert von TCHF 1 433.

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

17 **Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in TCHF**

	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Rückzahlung Darlehen ZKB April 2015	10 000	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeit ¹		
Anteil Bund	2 153	2 153
Anteil Kanton Bern	2 039	2 039
Anteil Kanton Solothurn	405	405
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	14 597	4 597

¹ Kurzfristiger Anteil rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand.

18 **Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF**

	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	18	4
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	12	9
Total sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	30	13

19 **Rechnungsabgrenzungen in TCHF**

	31. 12. 2014	31. 12. 2013
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	10 970	11 037
Marchzinsen Darlehen mit unterjähriger Fälligkeit	1 226	1 199
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	412	836
Total Rechnungsabgrenzungen	12 608	13 071

20 **Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF**

	Übrige ¹	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte ²	Personalgut- haben ³	Umstrukturi- erungen	Total
Buchwert am 1. 1. 2013	0	1 114	4 018	24	5 156
davon kurzfristig	0	176	3 447	24	3 647
davon langfristig	0	938	571	0	1 509
Bildung	0	0	362	0	362
Verwendung	0	87	375	24	486
Buchwert am 31. 12. 2013	0	1 027	4 005	0	5 032
Buchwert am 1. 1. 2014	0	1 027	4 005	0	5 032
davon kurzfristig	0	159	3 355	0	3 515
davon langfristig	0	868	650	0	1 518
Bildung	604	0	7	0	611
Verwendung	0	98	129	0	227
Buchwert am 31. 12. 2014	604	929	3 883	0	5 417
davon kurzfristig	276	151	3 303	0	3 731
davon langfristig	328	778	580	0	1 686

¹ Rückstellungen für ausserordentliche Sanierung einer Rollmaterial-Komponente und ein Dieseltermingeschäft über die Periode 2014–2017.

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

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

21 Bedingt rückzahlbare Darlehen in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Anteil Bund	105 878	99 602
Anteil Kanton Bern	102 167	92 260
Anteil Kanton Solothurn	17 673	16 196
Total bedingt rückzahlbare Darlehen	225 718	208 058

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

22 Rückzahlbare Darlehen in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Anteil Bund ¹	20 510	22 663
Anteil Kanton Bern ¹	19 240	21 279
Anteil Kanton Solothurn ¹	4 187	4 593
Darlehen (Kassascheine) ²	110 000	115 000
Total rückzahlbare Darlehen	153 938	163 535

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 58.

23 Gewinnreserven in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	-4 713	-5 741
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	11 941	10 779
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	394	-17
Abschreibungsreserve	21 915	22 902
Reserve für nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	11 000	10 762
Reserve aus Restatement	9 053	9 052
Total Gewinnreserven ¹	49 592	47 737

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2014.

24 **Investitionsrechnung Infrastruktur 2014 in TCHF** gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

Kosten (Leistungen) vom 1.1. – 31.12. 2014							
	Fremd- leistungen	Eigen- leistungen	Total	Erfolgs- rechnung	Anlagen- rechnung	Anlagen im Bau	Total
Grossprojekte ¹	5 480 790	1 266 033	5 607 393	0	0	5 607 393	5 607 393
Stationsausbauten	4 790 807	554 469	5 345 276	886 536	4 492 000	-33 260	5 345 276
Totalum- und Kunstbauten	9 031 079	1 253 282	10 284 361	481 937	10 469 000	-666 576	10 284 361
Neues Leitsystem	2 564 828	162 579	2 727 407	0	0	2 727 407	2 727 407
Mobilien inklusive Dienstfahrzeuge	1 209 879	324 334	1 534 213	272 867	863 000	398 346	1 534 213
Total	23 077 383	2 421 266	25 498 649	1 641 340	15 824 000	8 033 310	25 498 649

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

Weitere Angaben zur Jahresrechnung gemäss Artikel 663b OR

Solidarhaftung

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

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

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

Rail-Software-Pool RSP: Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31.12.2014 insgesamt sechs Transportunternehmungen angeschlossen.

Sach- und Brandversicherungswerte in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	152 515	142 387
Fahrzeuge (Mobiliar)	413 816	409 166
Übriges (Mobiliar)	159 317	158 759

Haftpflichtversicherung in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
VVST und Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
2009–2017, Zinssatz 3,25 %, PostFinance	5 000	5 000
2009–2019, Zinssatz 2,67 %, Deutsche Bank AG	10 000	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse POST	10 000	10 000
2010–2021, Zinssatz 2,75 %, ZKB	10 000	10 000
2010–2015, Zinssatz 1,75 %, ZKB	10 000	10 000
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2013–2038, Zinssatz 1,67 %, ZKB	30 000	30 000
2013–2026, Zinssatz 1,78 %, Basler Leben AG	20 000	20 000
2013–2023, Zinssatz 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2014–2019, Zinssatz 0,60 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	5 000	0

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2014	31.12.2013
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation Switzerland AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 817	2 058
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit bis Dezember 2023 beziehungsweise 2025	3 785	3 921
Kontrakt für Dieseltreibstoff für die Periode 2014–2017	1 765	2 367

Eigene Aktien in TCHF	31.12.2014		31.12.2013	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	279	9	273	9
Inhaberaktien à CHF 300	65	3	63	3

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag/Eventualverbindlichkeit

Der RBS hat im Berichtsjahr eine Landparzelle verkauft, auf welcher die Käuferschaft im Rahmen von Bauarbeiten im 2015 eine Bodenverunreinigung entdeckt hat. Zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung sind die Kosten für die Beseitigung zulasten des RBS nicht bezifferbar.

Die Jahresrechnung wurde am 17. April 2015 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2014	2013
Renate Amstutz, Vizepräsidentin	8 300	8 300
Dr. Thomas Bachmann (bis Generalversammlung 2013)	–	4 500
Kurt Fluri, Präsident	11 600	12 400
Dr. Andreas Flury	7 400	7 400
Beat Giauque	6 600	7 000
Marius Grossrieder (ab Generalversammlung 2013)	7 000	2 900
Ursula Meichle	7 400	7 400
Theres Roder (bis Generalversammlung 2014)	4 100	7 400
Dr. René Rudolf (bis Generalversammlung 2013)	–	3 300
Hans Schatzmann (ab Generalversammlung 2013)	6 600	3 300
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	59 000	63 900

Risikomanagement

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Gemäss Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat diese geprüft und mit Schreiben vom 23.3.2015 genehmigt.

Verwendung des Bilanzgewinnes in TCHF	2014	2013
Bilanzgewinn	1 485	1 854
Entnahme aus/Zuweisung an Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	526	-1 029
Zuweisung an Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-1 709	-1 163
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-335	-411
Entnahme aus Abschreibungsreserve	0	987
Zuweisung an Reserve nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	0	238
Entnahme aus Reserve nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	34	0

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 44 bis 59) für das am 31. Dezember 2014 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 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

Bern, 26. März 2015

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

André Jordi
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Impressum

Herausgeberin

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

Redaktion und Gestaltung

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

Bilder

Die neuen Busse des RBS
mediarte, Bern
mail@mediarte.ch

Druck

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

© Copyright RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

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

  blog.rbs.ch



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



RBS – Zahlen

18 220 000 Bahnreisende

7 130 000 Busreisende

410 Mitarbeitende

2 839 000 Zugkilometer

2 879 000 Buskilometer

33,0 Endenergieverbrauch in GWh

3,65 Effektive Lohnspanne