

**Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht**

2019

Inhalt

Jahresbericht

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

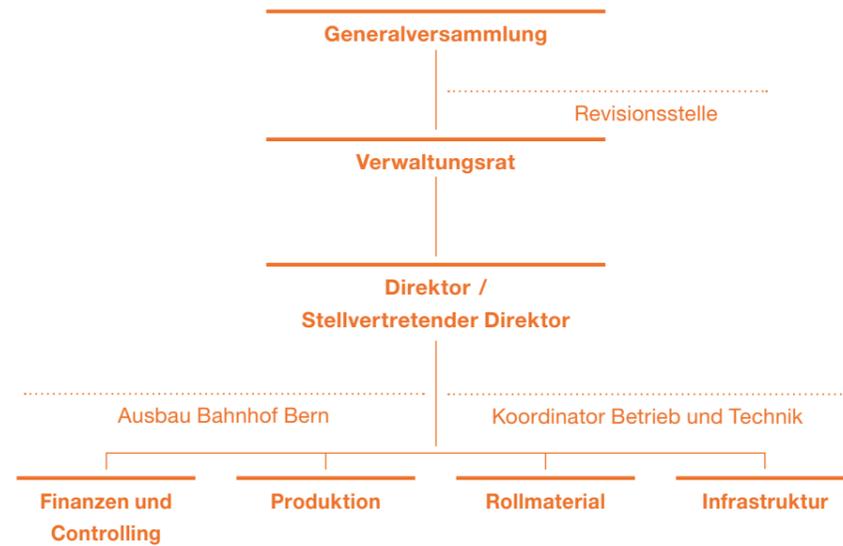
Nachhaltigkeitsbericht

- 26 Kennzahlen und Zielwerte
- 27 Vorwort
- 30 Strategie und Leistungen
- 34 Engagement und Ausblick

Finanzbericht

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

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2019

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

Bericht des Verwaltungsrates



Der Verwaltungsrat hat die Unternehmensstrategie des RBS aktualisiert. Verschiedene Feststellungen zu den Rahmenbedingungen haben ihn dabei geleitet: Die Nachfrage ist in den vergangenen Jahren deutlich weniger schnell gewachsen als noch vor zehn Jahren. Entsprechend konnte der öffentliche Verkehr seinen Marktanteil seit zirka 2016 nicht mehr steigern. Andererseits steigen die Systemkosten, und gleichzeitig herrscht breiter Konsens, dass auf Tarifierhöhungen so weit möglich zu verzichten sei. Auch sollen der technologische Fortschritt und die Digitalisierung zum Vorteil der Fahrgäste und mit positivem Effekt auf die Kosten genutzt werden. Schliesslich gilt es, eine grosse Zahl von Bauprojekten umzusetzen und die Energiewende im öffentlichen Verkehr zu schaffen.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, muss der RBS seine Strategie nicht grundsätzlich ändern. Vielmehr erachtet der Verwaltungsrat die bestehende Organisation und die Schwerpunkte der Arbeiten als richtig. Konkret soll auch weiterhin der Fokus weitestgehend auf dem Kerngeschäft liegen; die Kräfte sollen nicht verzettelt werden. Akzente sollen unter anderem beim Kundennutzen, in der Digitalisierung, der Nachhaltigkeitsleistung und in der Mitarbeit bei der Entwicklung von Bahnhofarealen gesetzt werden.

Mit verschiedenen Projekten ist der RBS daran, sich für die zukünftigen Anforderungen vorzubereiten. So wird das angestrebte neue Bahndepot in Bätterkinden die langfristig nötigen Wartungs- und Abstellflächen zur Verfügung stellen. Auch für die Erweiterung der Garagenkapazität des Busbetriebes laufen Planungsarbeiten. Beim Rollmaterial ist die Inbetriebnahme der neuen Zugsgeneration – der Worbla-Flotte – abgeschlossen. Die legendären Mandarinli-Züge haben mit den vierzehn modernen Triebzügen eine würdige Nachfolge erhalten.

Vor allem aber sind auch die Weichen für die nächsten Angebotsausbauten gestellt. Die Busse sollen gemäss den ersten Planungen für den Angebotsbeschluss 2022 bis 2025 noch etwas häufiger verkehren. Bei der Bahn soll Ende 2022 die S8 nach Bätterkinden verlängert werden, der RE Solothurn–Bern soll beschleunigt und ab 2027 in seiner Kapazität deutlich verstärkt werden, und mit Horizont 2030/35 soll bis Zollikofen sowie nach Deisswil der 7 ½-Minutentakt eingeführt werden.

Im Hinblick auf diese Verbesserungen im Angebot darf der RBS in den kommenden Jahren bedeutende Summen in den Ausbau der Infrastruktur investieren. Das grösste Einzelprojekt ist der Neubau des Bahnhofs Bern im Untergrund. Aber auch die Bahnhöfe Solothurn, Biberist, Lohn-Lüterkofen, Bätterkinden, Fraubrunnen und Jegenstorf sind aus- oder neu zu bauen. Insbesondere für die Bahnhöfe Solothurn und Jegenstorf stellen sich dabei anspruchsvolle raumplanerische Fragen.

In Solothurn streben wir an, den für neu 180 Meter lange Züge (anstatt wie bisher 120 Meter) anzupassenden Bahnhof mit einer Gleisüberbauung mit einer Mantelnutzung zu kombinieren und das Bahnhofumfeld gemeinsam mit der Stadt Solothurn aufzuwerten. In Jegenstorf hat der RBS gemeinsam mit der Gemeinde über mehrere Jahre geprüft, ob der Bahnhof am bestehenden Standort neu gebaut werden soll oder ob eine Verschiebung um zirka 300 Meter nach Norden vorzuziehen ist. Inzwischen ist klar: Der Bahnhof bleibt am bestehenden Standort; die entsprechenden Projektplanungen können starten.

Alle diese häufig im wahrsten Sinne des Wortes weichenstellenden Arbeiten wären nicht möglich ohne die enge Abstimmung mit allen Partnern, Beteiligten und Betroffenen. Der Verwaltungsrat dankt den Behörden von Bund, der Kantone und der Gemeinden für die konstruktive Zusammenarbeit. Gerade im Zusammenhang mit den grossen Bauprojekten ist diese von grossem Wert. Ein spezieller Dank geht an die Mitarbeitenden. Sie stehen täglich für ein pünktliches und sicheres Angebot ein und prägen das Gesicht der Unternehmung.

Kurt Fluri, Präsident des Verwaltungsrates

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2019	2018	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	122 334	112 434	8,8
Aufwand	Tausend CHF	120 034	111 316	7,8
Jahresgewinn	Tausend CHF	2 308	1 120	106,1
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	18,64	18,85	-1,1
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	7,54	7,55	-0,1
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	443	434	2,1
Zugkilometer	Tausend km	2 918	2 883	1,2
Buskilometer	Tausend km	3 071	3 143	-2,3
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12. ¹	Anzahl	50	48	4,2
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ¹	Anzahl	45	43	4,7
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/ tiefster Lohn)	Faktor	4,05	4,48	-9,6
Traktionsstrom	Tausend kWh	19 574	19 837	-1,3
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 104	1 150	-4,0

¹ ohne Dienstfahrzeuge

Lagebericht des Direktors



Der RBS profitiert seit Jahren von relativ konstanten Rahmenbedingungen. Im Gegensatz zu touristischen Bahnen ist er wenig von Währung, Wirtschaft und Wetter abhängig. Das Fahrplanangebot und der Personal- und Fahrzeugeinsatz lassen sich mit komfortablem Vorlauf abschätzen. Die grosse Herausforderung besteht für den RBS darin, sein schweizweit fast unerreicht dichtes Angebot auf der Schiene stabil zu erbringen, die Anschlüsse vom und auf den Bus zu garantieren und den Kundenservice insbesondere im Störfall zu verbessern. Die generelle Vision lautet, unser Bahn- und Busangebot zu perfektionieren.

In diesem berechenbaren Umfeld konnten 2019 in grossen Projekten wichtige Meilensteine erreicht werden: Die Inbetriebnahme der neuen Worbla-Flotte konnte termingerecht abgeschlossen werden. Für das Grossprojekt «Ausbau Bahnhof Bern» haben wir gemeinsam mit allen Projektpartnern die Auswirkungen der Startverzögerung analysiert und den Terminplan aktualisiert. Die Vorarbeiten dieses Jahrhundertbauwerks sind inzwischen weit fortgeschritten, die Hauptlose werden bald beginnen. Auf den Fahrplanwechsel per Ende 2019 konnte relativ kurzfristig die Buslinie 33 Bremgarten–Worblaufen via Altikofen ins Talgutzentrum Ittigen verlängert werden, wobei für das zusätzlich benötigte Fahrzeug nach einer Übergangsphase erstmals ein Elektrobus beschafft werden wird.

Für den Abschluss des Doppelspurausbaus Moosseedorf–Zollikofen waren zahlreiche kürzere und zwei längere Phasen mit Bahnersatz notwendig. Dieses logistische Grossprojekt gestaltete sich in allen Dimensionen als höchst komplex. Nicht nur die grosse Zahl an Fahrgästen auf diesem zentralen Streckenabschnitt war eine Herausforderung, sondern auch das häufig überlastete Strassennetz und das Überlagern zweier Linien waren für die Organisation des Busbetriebes und die Kommunikation anspruchsvoll. Ganz im Gegensatz jedoch zum langen Planungsvorlauf bei diesem Bahnersatz hat uns im laufenden Jahr die vom Coronavirus ausgelöste Pandemie kurzfristig mit voller Wucht absorbiert:

In einer beispiellosen Aktion plante die Branche innert weniger Tage das markant zu reduzierende öV-Angebot komplett neu und setzte es schrittweise um. Mit unseren Pandemieplänen, die seit der Vogelgrippe bestehen, verfolgten wir stets das Ziel, trotz gehäuften Personalausfällen ein möglichst dichtes öV-Angebot sicherzustellen. Die Vorgaben des Bundes zur Pandemiebekämpfung gingen dann aber in eine andere Richtung: Ziel war, die Gesellschaft zu verlangsamen, um damit die Epidemiekurve abzufachen. Die Menschen sollten zu Hause bleiben und den öffentlichen Verkehr meiden. Der Schritt war unvermeidlich. Nachdem wir uns gemeinsam mit den Bestellern über Jahre für ein bestmögliches, attraktives Angebot und maximale Produktivität eingesetzt hatten, kam dieser Auftrag einem fundamentalen Paradigmenwechsel gleich. Die Nachfrage ist massiv eingebrochen.

Unsere kommenden Anstrengungen werden sich kurz- und mittelfristig auf die Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise richten und auf das Ziel, die Fahrgäste wieder zurück in die Züge und Busse zu gewinnen. Per Anfang 2021 tritt der RBS dabei in eine neue Phase ein. Sowohl der stellvertretende Direktor wie auch der Leiter Produktion gehen auf diesen Zeitpunkt in Pension. Für beide Stellen konnte rechtzeitig eine Nachfolge gefunden werden, so dass ein geordneter Übergang im laufenden Generationenwechsel in der Geschäftsleitung sichergestellt ist. Bereits im Vorjahr konnte die abtretende Finanzchefin mittels interner Nachfolge ersetzt werden. Der RBS geht somit mit einer teilweise erneuerten Geschäftsleitung die durchaus anspruchsvollen und motivierenden Herausforderungen an.

Fabian Schmid, Direktor

Verkehr und Marketing

2019 hat der RBS 26,2 Millionen Fahrgäste transportiert. Mit 18,64 Millionen Fahrgästen bei der Bahn verzeichnet er ein Minus von 1,1 Prozent. Mit 7,54 Millionen Fahrgästen erreichte der Bus praktisch den Vorjahreswert.

26,2 Millionen Fahrgäste

2019 haben insgesamt rund 26,2 Millionen Personen die Züge und Busse des RBS genutzt. Damit reduzierte sich die Fahrgastzahl gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozent. 18,64 Millionen reisten mit der Bahn. Das sind 200 000 Fahrgäste oder 1,1 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Mit 7,54 Millionen Fahrgästen erreichte der Bus knapp den Vorjahreswert.

Der Rückgang bei der Bahn resultiert aus dem Wegfall der Zusatzfrequenzen im Korridor Zollikofen–Bern aufgrund des baustellenbedingten Ersatzverkehrs für die BLS-Linie S3/31 des Vorjahres. Bei den staugefährdeten Buslinien im Raum Bern ist wiederum ein leichter Rückgang festzustellen, welcher durch die sehr erfreuliche Entwicklung im nachfrageschwachen Raum Messen/Lyss kompensiert wurde. Auch der mehrwöchige Unterbruch des Bahnverkehrs zwischen Moosseedorf und Zollikofen führte auf den Linien S8 und RE zu Rückgängen.

Bahnhof Worb Dorf wird zur reinen Verkaufsstelle

Die Betriebsleitzentrale in Worblaufen übernahm ab Mai 2019 sämtliche fahrdienstlichen Aufgaben des Bahnhofs Worb Dorf. Zuvor war das örtliche Fahrdienstpersonal für das Abwickeln von Zug- und Rangierfahrten im Bahnhof sowie auf den Linien 6 und teilweise S7 zuständig. Entsprechend konnten die Öffnungszeiten reduziert und auf den reinen Verkauf ausgerichtet werden. Das Verkaufsangebot in Worb reicht vom SwissPass über die Reservation von Schlafwagenplätzen bis hin zu Eventtickets.

Berner Oberland neu im Libero-Tarifverbund

Der Abo-Verbund Berner Oberland ist seit dem 15. Dezember 2019 in den Libero-Tarifverbund integriert, in einigen Regionen jedoch nur mit den Abonnements, nicht aber mit Einzelfahrausweisen. Damit reisen Kundinnen und Kunden mit dem öffentlichen Verkehr im ganzen Kanton Bern sowie in Teilen des Kantons Solothurn grundsätzlich nur noch mit einem Fahrausweis. Dabei können sie sämtliche Transportmittel innerhalb der gelösten Zonen während der aufgedruckten Geltungsdauer frei nutzen, inklusive des Nahverkehrs in den Städten Thun, Bern, Biel und Solothurn. Der RBS

ist mitverantwortlich für die Werbekampagnen des Libero-Verbundes und auch zuständig für die Werbung des Verkaufskanals «Libero-Webshop.ch».

Das «Pendler-Pintli» bleibt erhalten, beliebte Themenfahrten

Das «Pendler-Pintli» verströmt den Charme vergangener Tage und ist deshalb bei Gesellschaften und für Nostalgie-Themenfahrten sehr beliebt. Daher entschied der RBS, das Fahrzeug im Jahr 2019 technisch zu überarbeiten und später umfassend zu revidieren. 2019 fanden deshalb die Mutter- und Bettagsfahrten mit dem «Blauen Bähnli» statt.

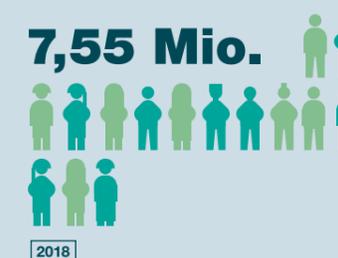
Das «Bistro Soleure» ergänzte die beiden nostalgischen Extrafahrten mit kulinarischen Genussfahrten: Der eigens hergerichtete NEXT rollte an dreizehn Abenden im Fahrplanbetrieb von Bern nach Solothurn und zurück. All diese Fahrten waren praktisch bis auf den letzten Platz ausgebucht.

Ausserdem verkehrten das «Blaue Bähnli», das «Pendler-Pintli» und der «Hoschtet-Schnägg» an insgesamt acht Extrafahrten für Gesellschaften.

BEFÖRDERTE
PERSONEN BAHN



BEFÖRDERTE
PERSONEN BUS



Fahrgäste

26,20
Mio. Fahrgäste
im Jahr 2019

86 000
Personen / Tag
(an Werktagen)

Organisation und Personal

Im Hinblick auf die Pension der langjährigen Leiterin Finanzen und Controlling hat der RBS die Nachfolge intern geregelt. Zudem wurde die Abteilung Produktion neu organisiert.

Generalversammlung

Die Generalversammlung RBS tagte am 26. Juni 2019 im Bernapark in Deisswil. Lorenz Hess, Gemeindepräsident von Stettlen, begrüßte die Teilnehmenden. Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri freute sich über den guten Rechnungsabschluss 2018, die wiederum leicht gestiegene Nachfrage und die Meilensteine, welche bei verschiedenen Projekten erreicht wurden. Zudem orientierte er als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission über Aktuelles aus der nationalen Verkehrspolitik. Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 55 anwesenden Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu. Sie beschlossen ausserdem, das Mandat von GFELLER+PARTNER AG als Revisionsstelle bis zur Generalversammlung 2022 zu verlängern. Im Anschluss an die statutarischen Geschäfte würdigte und verdankte Verwaltungsratspräsident Fluri das erfolgreiche Wirken von Ursula Gasser während 23 Jahren als Finanzchefin des RBS. Zum Schluss stellte Hans-Ulrich Müller, Inhaber und Verwaltungsratspräsident Bernapark, das Projekt Bernapark vor.

Neue Leiterin Finanzen und Controlling; Anpassungen in der Abteilung Produktion

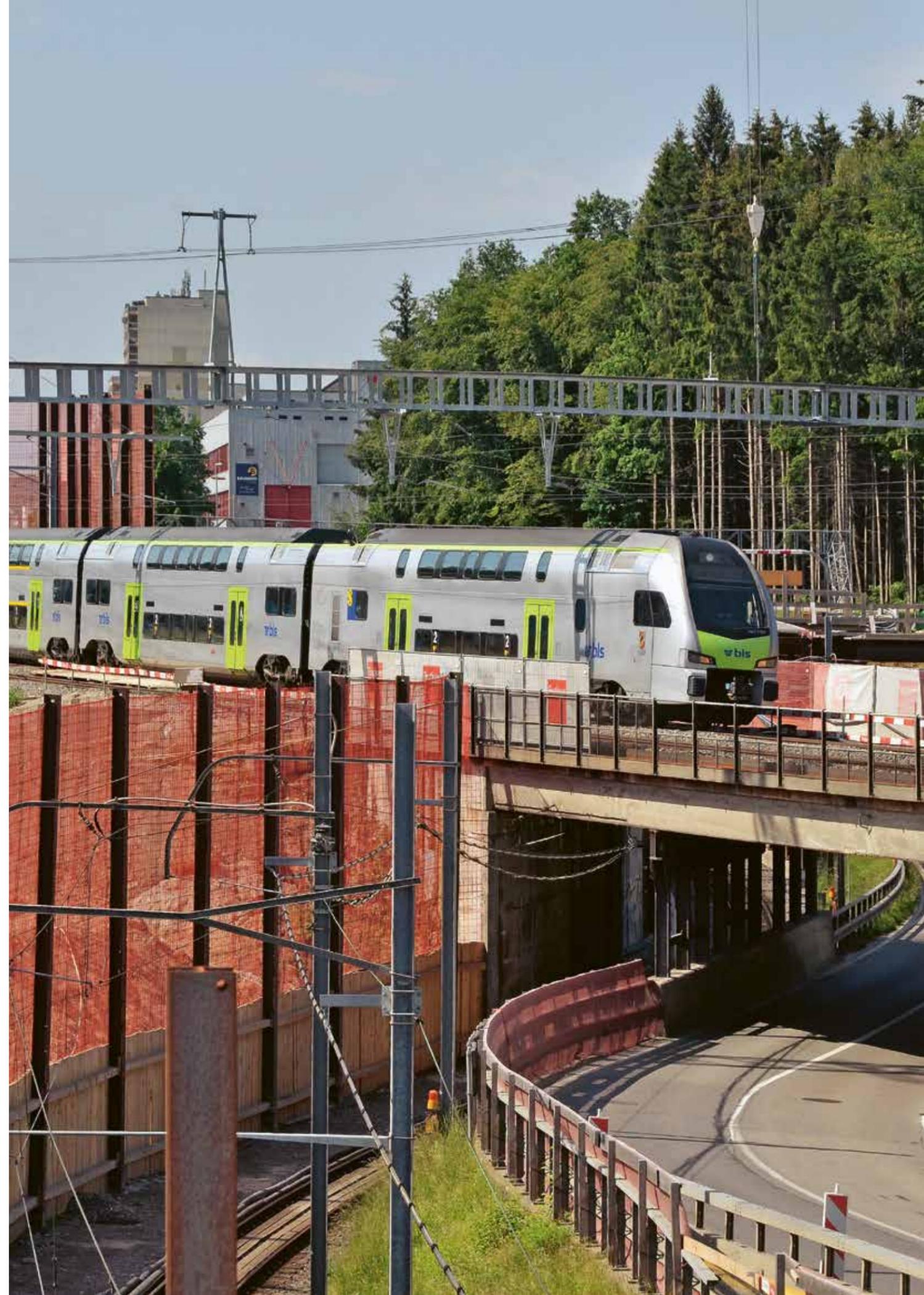
Seit dem 1. April 2019 ist Carmen Pfluger neue Leiterin Finanzen und Controlling beim RBS und BSU. Sie war zuvor verantwortlich für das betriebliche Rechnungswesen und das Controlling des RBS. Ihre Amtsvorgängerin Ursula Gasser unterstützte die Abteilung nach dem Stabwechsel über ihre Pensionierung von Ende 2019 hinaus weiter.

Zudem hat der RBS seine Abteilung Produktion neu organisiert: Daniel Heynen leitet seit dem 1. Januar 2019 den neu geschaffenen Bereich Bahnbetrieb. Der RBS hatte Herrn Heynen im Rahmen einer bevorstehenden Pensionierung angestellt und in diesem Zusammenhang die früheren Bereiche Betriebsführung, Lok- und Tramführer/-innen sowie Disposition zum neuen Bereich Bahnbetrieb zusammengeführt. Dieser umfasst heute rund 120 Mitarbeitende. Mit der Neuorganisation können die Aufgaben und Prozesse beim Personentransport auf der Schiene optimal abgestimmt und insgesamt verbessert werden.

Neues Arbeitsmittel Intranet

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des RBS arbeiten an unterschiedlichen Orten oder sind unterwegs. Der RBS hat Mitte Januar 2019 ein Intranet eingeführt. Damit kann das Personal miteinander kommunizieren und Informationen austauschen – auch unterwegs über mobile Geräte oder in Aufenthaltsräumen. Das Intranet hilft, Informationen und Dokumente zentral zusammenzuführen. Darüber hinaus gibt es sogenannte Arbeitsräume. Das sind virtuelle Sitzungszimmer, in denen gemeinsame Projekte geplant und durchgeführt werden können. Das Intranet ist ein umfassendes Wissensportal, welches kontinuierlich auf- und ausgebaut werden kann. Der RBS will zudem aufgrund einer Personalumfrage die Suchfunktionen optimieren und die Anwenderfreundlichkeit insgesamt verbessern.

Das Kernstück der neu eröffneten Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen ist die 75 Meter lange Unterführung unter dem SBB-Trasse zwischen Bern und Biel. Das Bild zeigt die alte «Bielerunterführung» mit Blick Richtung Zollikofen.



Betrieb und Technik Bahn

Seit dem 4. November 2019 ist die neue 700 Meter lange Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen in Betrieb. Sie bringt den Fahrgästen mehr Pünktlichkeit auf dem ganzen Liniennetz.

Mehr Pünktlichkeit dank neuer Doppelspur

Der letzte Engpass zwischen Jegenstorf und Bern ist beseitigt: Der RBS hat am 4. November 2019 nach knapp dreijähriger Bauzeit die neue 700 Meter lange Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen in Betrieb genommen. Die Bauarbeiten für die neue Unterführung sowie der Einbau der Bahninfrastruktur waren herausfordernd. Denn der Platz zwischen den angrenzenden SBB-Bahnlinien und der Kantonsstrasse ist sehr eng und die Topografie schwierig. Anspruchsvoll waren auch die Streckenunterbrüche mit Bahnersatz während insgesamt zehn Wochen im Sommer und Herbst 2019. Dazu mussten bis zu sechzehn Gelenkbusse und insgesamt rund siebzig externe Fahrerinnen und Fahrer organisiert werden. Die neue Doppelspur bringt den Fahrgästen mehr Pünktlichkeit auf dem ganzen Liniennetz. Dazu tragen auch die erhöhte Streckengeschwindigkeit und der durchgehende Rechtsbetrieb bei. Ausserdem ermöglicht die neue Doppelspur die geplanten Fahrplanausbauten und damit die Mobilität der Zukunft.

Die Worbla-Flotte ist komplett

Termingerecht hatte Stadler Rail die neuen Worbla-Züge 2019 gestaffelt geliefert. Alle vierzehn Züge waren pünktlich zu Weihnachten im Fahrgastbetrieb auf den Linien S7 und S9 unterwegs. Dies, nachdem sie erfolgreich den Prozess für die Inbetriebnahme durchlaufen hatten. Allerdings sind bei neuen Zügen «Kinderkrankheiten» nicht ungewöhnlich. Diese konnten jedoch zusammen mit Stadler Rail behoben werden. Das Design der Worbla-Züge wurde insgesamt dreimal ausgezeichnet: Nach dem iF Design Award im Frühling und dem Red Dot Award im Sommer folgte im November der renommierte German Design Award. Auch bei den Fahrgästen kommen die neuen Züge gut an. Dabei überzeugt die Worbla insbesondere durch die grosszügigen Platzverhältnisse und die vielen Türen, die ein rasches Ein- und Ausstiegen ermöglichen. Die Worblas ersetzen die über vierzig Jahre alten «Mandarinli». Vor den letzten Fahrten hatten die Fahrgäste Gelegenheit, über Social Media Abschiedsgrüsse mitzuteilen. Die Kommentare prangten bei den letzten Fahrten als Sprechblasen an den Fenstern der Mandarinli. Im Januar 2020 folgte schliesslich eine Abschiedsfahrt für aktuelle und ehemalige RBS-Mitarbeitende mit anschliessenden Podiumsgesprächen und Festwirtschaft in der RBS-Werkstatt Worbboden.

Die Bauarbeiten für neuen RBS-Bahnhof Bern sind auf Kurs

Die Baustellen für den neuen RBS-Bahnhof Bern sind längst zum festen Bestandteil im Umfeld des Bahnhofs geworden. Die Bauarbeiten auf den vier Installationsplätzen Hirschenpark, Laupenstrasse, Eilgut sowie an den Liftstützen unterhalb des PostParcs sind 2019 gut vorangeschritten. Bei der für den Bau des neuen Tunnels notwendigen Baugrube im Hirschenpark ist bereits das Tunnelgewölbe des bestehenden Schanzentunnels sichtbar. Dieser wird später mit dem neu zu bauenden Tunnelabschnitt verbunden. Auf dem Installationsplatz Laupenstrasse im Gleisfeld der SBB, westlich des Bahnhofs, ist bis Ende 2019 der rund zwanzig Meter tiefe Zugangsschacht fertiggestellt worden. Er dient als Basis für die kommenden Bauschritte. Von dort aus werden später die unterirdischen Bahnhofskavernen erstellt. Im Eilgut ist das sogenannte Deckelbauverfahren mittlerweile in der letzten Etappe angelangt.

Im Mai 2019 wurde kommuniziert, dass der neue RBS-Bahnhof im Jahr 2027 statt wie geplant 2025 eröffnet werden kann. Dies unter anderem wegen des späteren Baubeginns aufgrund von Einsparungen. Es wird dabei eine gestaffelte Inbetriebnahme der Teilprojekte des RBS, der SBB (neue Unterführung Mitte) und der Stadt Bern (div. Verkehrsmassnahmen im Bahnhofsumfeld) geben.

Ein grosser Erfolg war der Tag der offenen Baustelle am 25. Mai 2019. Geschätzt 8000 Personen besuchten die Baustellen des RBS, der SBB sowie die Informationsstände der Stadt Bern. Im Jahr 2020 stehen einige wichtige Meilensteine an, wie beispielsweise der Start des Tunnelvortriebs im Hirschenpark.

Mit neuem Gleichrichter besser gerüstet

Die Versorgung mit Bahnstrom hat mit dem dichten Zugverkehr, dem neuen Rollmaterial und im Hinblick auf künftige Angebotsausbauten die Leistungsgrenzen erreicht. Denn die Gleichrichteranlagen stammen grösstenteils noch aus den 1970er- und 1980er-Jahren. Sie müssen durch leistungsstärkere Anlagen ersetzt, modernisiert oder durch Neubauten an zusätzlichen Standorten ergänzt werden.

Zum Bau der bis zu acht Meter hohen Stützmauer zwischen den Gleisen der SBB und des RBS wurden mobile Schalwagen aufgebaut.



Seit November 2019 ist in Worblaufen eine neue Gleichrichteranlage in Betrieb. Der RBS hat diese in einem Teil der unterirdischen Auto-einstellhalle des Metrohauses eingebaut. Die Anlage ersetzt jene im Depot 1. Dazu mussten ein Teil des Hallenbereichs baulich angepasst und die Stromzuleitung ab dem BKW-Netz neu erstellt werden – ebenso teilweise die Einspeisekabel vom erweiterten Schaltposten zur Fahrleitung. Neu kann jede Fahrleitung der Hauptgleise im Bahnhof Worblaufen einzeln ein- und ausgeschaltet werden. Bei Störungen können so – abhängig vom Ausmass – trotzdem noch Züge in den Bahnhof Worblaufen einfahren. Mit der neuen Gleichrichteranlage steigt die Verfügbarkeit der Bahnstromversorgung im gesamten Raum Worblaufen.

Neuer Bahnhof Boll-Utzigen

In Boll-Sinneringen wird das Bahntrasse nach Süden verlegt und ein neuer Bahnhof gebaut. Der Spatenstich dazu erfolgte am 27. Juni 2019. Die Umfahrlinie eliminiert drei gefährliche Bahnübergänge im Dorf. Ausserdem werden Schiene und Strasse besser getrennt und die Situation für Radfahrerinnen und Fussgänger insgesamt verbessert. Zudem entsteht zwischen der Kantonsstrasse und der neuen Bahnlinie Platz für die Entwicklung einer zentrumsnahen Siedlung mit Direktanschluss an die Bahn. Erreicht wird der neue, um knapp hundert Meter nach Süden verschobene Bahnhof über zwei verlängerte Zufahrtsstrassen. Sie münden in einen grosszügigen Bahnhofplatz ein mit Anlagen für Park and Ride und Bike and Ride. Gebaut werden beim Bahnhof für beide Richtungen ein je 130 Meter langes Perron. Ein zentraler, mit Barrieren gesicherter Zugang erlaubt kurze Wege für das Umsteigen zwischen Bahn und Bus. Das hölzerne Perrondach überspannt das Perron Richtung Bern, das Busperron und die Bike-and-Ride-Anlage. Im Herbst 2020 soll die neue Linie in Betrieb genommen werden.

Bahnhof Schalunen umgebaut

Nach rund fünfmonatiger Bauzeit können seit dem 19. August 2019 die Fahrgäste beim Bahnhof Schalunen auf der gesamten Perronlänge stufenfrei ein- und ausstiegen. Dafür hat der RBS das Perron erhöht und verbreitert. Neu ist auch der Warteraum. Dieser bietet mehr Platz und schützt vor Wind und Regen. Angrenzend steht das denkmalgeschützte Wartehäuschen aus dem Jahr 1915. Es wurde im Zuge der Bauarbeiten sanft saniert. Das hölzerne Gebäude mit Ziegeldach und Sprossenfenstern fügt sich harmonisch in die moderne Anlage ein. Allerdings ist es für das Publikum nicht mehr zugänglich. Erneuert und verbessert wurde zudem der Vorplatz mit Veloabstellmöglichkeiten.

Neues Bahn-Leitsystem in Betrieb

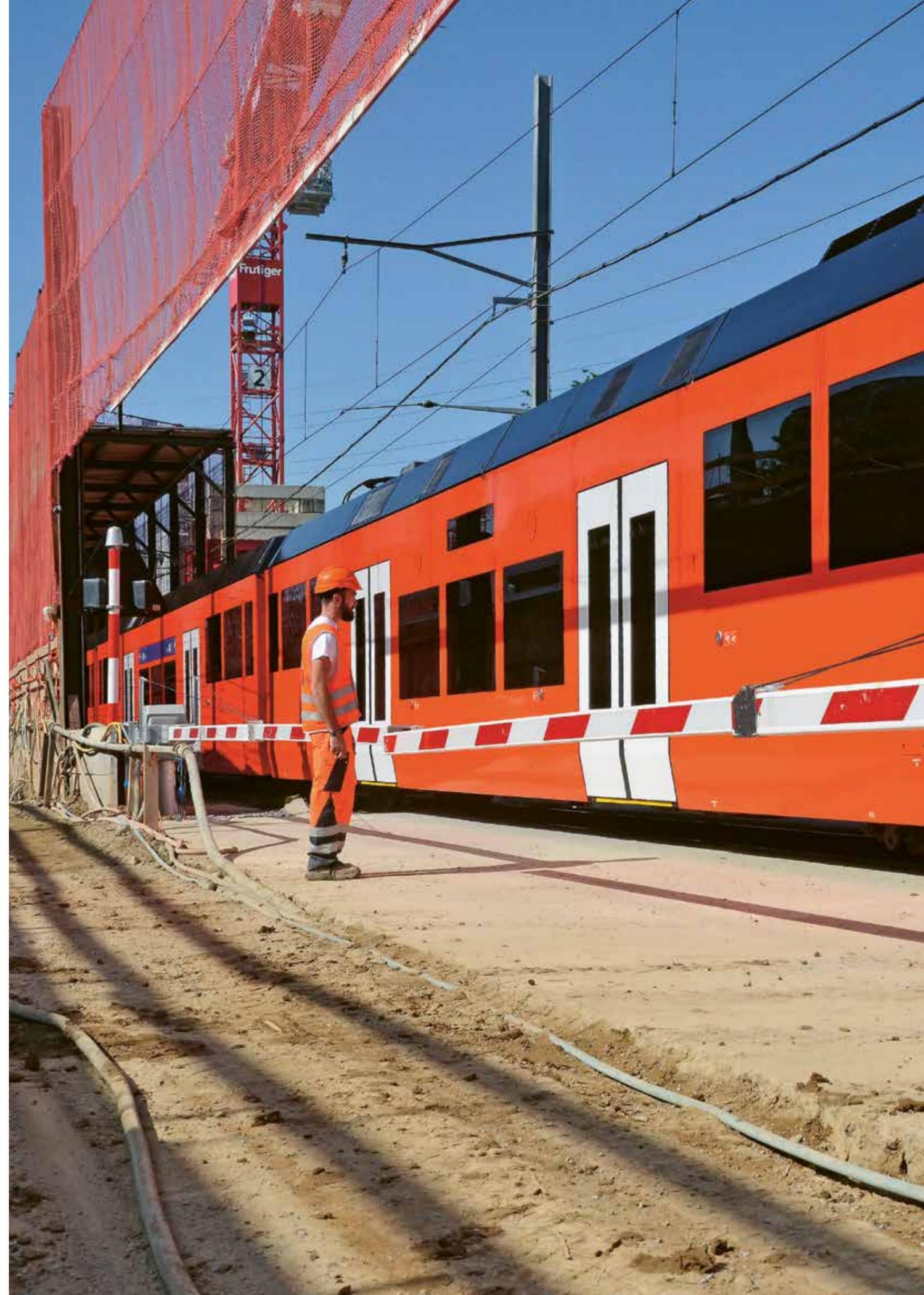
Seit Jahren führt der RBS schrittweise die neue Bahn-Leittechnik ein. Dabei werden die Systeme in zwei Teile getrennt: in einen sicherheitsrelevanten und einen nicht sicherheitsrelevanten Bereich. Dies ist bei Schweizerbahnen neuartig. Das neue Leitsystem bildet das Herzstück, um die Zugfahrstrassen zu stellen und die nachgelagerten Systeme wie Perronanzeiger mit Echtzeitinformationen zu versorgen. Sobald sich die Lokführerin oder der Lokführer per Funk mit der Zugnummer anmeldet, stellt das Leitsystem zeitgerecht die sogenannten Fahrstrassen ein, basierend auf dem Fahrplan und unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebslage.

Ende 2019 waren alle Stellwerke über die neue Fernsteuerung bedienbar, mit Ausnahme jener in Boll und Worb. Diese werden 2020 und 2021/22 mit der neuen Fernsteuerung ausgerüstet. Ende November 2019 erfolgte die Werksabnahme der Grundfunktionalitäten des neuen Leitsystems. Dies unter Vorbehalt diverser Pendenzen, welche im Jahr 2020 abgearbeitet werden. 2020 soll das neue Leitsystem zudem die Warteräume im Bahnhof Bern steuern.

Neues Zugbeeinflussungssystem im Testbetrieb

Seit 1996 ist beim RBS das Zugbeeinflussungssystem ZSL90 im Einsatz. Dieses überwacht die Zugfahrten kontinuierlich auf die zulässige Geschwindigkeit und bringt den Zug im Notfall vor dem Gefahrenpunkt zum Stillstand. Einzigartig dabei ist, dass selbst Rangierfahrten überwacht werden. 2010 hatte der Hersteller Siemens den Servicevertrag gekündigt. Nach Abschluss einer Machbarkeitsstudie für ein Nachfolgesystem starteten der RBS, die Aargau Verkehr AG und die Forchbahn im Jahr 2014 ein entsprechendes Entwicklungsprojekt. Denn alle drei Bahnen verwenden die ZSL90. Dabei wurden Fahrzeug- und Stellwerkrechner inklusive Software neu entwickelt. Auf dem Fahrzeug werden Komponenten des europäischen Zugsicherungssystems ETCS eingesetzt, bei den Stellwerken standardisierte Industriekomponenten. Der Übertragungskanal in Form eines Linienleiters zwischen den Schienen sowie die Funktionalitäten bleiben eins zu eins erhalten. Nach erfolgreichen Feldtests konnte der RBS Ende November 2019 das erste Fahrzeug mit dem neuen System ZSL90 LZV ausrüsten. Das Kürzel LZV steht für Lebenszyklusverlängerung. Seither ist das Fahrzeug auf den Linien S8 und S9 zur Betriebserprobung im Einsatz. Gleichzeitig haben auch die Aargau Verkehr AG und die Forchbahn je ein Fahrzeug mit diesem System ausgerüstet. Voraussichtlich im Herbst 2020 werden das Rollout für den neuen Fahrzeugrechner und Tests mit dem neuen Stellwerkrechner starten. Im Jahr 2022 soll das ZSL90 LZV definitiv in Betrieb sein.

Ein eigens erstellter Bahnübergang mit Vollschraken ermöglichte die sichere und direkte Zufahrt zur Baustelle zwischen SBB- und RBS-Gleis.



Betrieb und Technik Bus

Die Buslinie 33 fährt seit dem Fahrplanwechsel 2019 von Bremgarten über Worblaufen hinaus bis ins Talgut-Zentrum in Ittigen. Zudem ermöglicht sie gute Bahnanschlüsse in Richtung Bern.

Buslinie 33 erschliesst Ittigen

Seit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 fährt die Buslinie 33 von Bremgarten neu über Worblaufen hinaus bis ins Talgut-Zentrum in Ittigen. Diese Verbindung ermöglicht eine umsteigefreie Fahrt zwischen Bremgarten, Worblaufen, dem bisher vom öffentlichen Verkehr nicht erschlossenen Altikofen-Quartier, dem Schulhaus Rain und dem Talgut-Zentrum in Ittigen. Das neue Angebot ist ideal zum Besuch der Schulen Altikofen und Rain, zum Sporttreiben im «Tivoli» sowie zum Einkaufen im Talgut-Zentrum. Zudem ermöglicht es gute Anschlüsse auf die Bahn der S8 und der S7 in Richtung Bern. Am Samstag verkehren die Busse etwas später, fahren jedoch durchgehend bis am Abend. Die Gemeinde Ittigen hat vorerst einen dreijährigen Versuchsbetrieb bewilligt und die erforderlichen Mittel gesprochen. Auch weitere Buslinien fahren seit dem Fahrplanwechsel 2019 häufiger und länger, bedienen neue Haltestellen oder ermöglichen bessere Anschlüsse. Eingestellt wurde hingegen die Buslinie 364 Lyss Bahnhof–Lyssbachpark. Dies aufgrund mangelnder Nachfrage und zugunsten der Fahrplanstabilität der örtlichen Linien 367 und 368.

Siegerprojekt für neues Buszentrum

Die jahrelange Suche nach einem geeigneten Ersatzstandort für die RBS-Busgarage in Worblaufen ist einen Schritt weiter. Nach dem abgeschlossenen Wettbewerb für ein Projekt auf dem BKW-Areal in der Gemeinde Ittigen steht seit April 2019 ein Siegerprojekt fest. Es zeigt auf, wie das neue Buszentrum, das Gebäude für den Elektrodienst des RBS sowie die Unterstation der BKW aussehen könnten. Denn die BKW muss dort in den nächsten Jahren ihre Umrichterstation sanieren und könnte diese in den beabsichtigten Neubau verlegen. Mit von der Partie ist auch der Elektrodienst des RBS. Dieser muss seinen heutigen Standort in Worblaufen aufgrund der geplanten Neuüberbauung aufgeben und könnte ebenfalls an den neuen Standort umziehen. Das Siegerprojekt dient als Basis für ein Vorprojekt. Allerdings konnte bis Ende des Geschäftsjahrs 2019 nicht geklärt werden, ob und wie sich das Projekt finanzieren lässt.

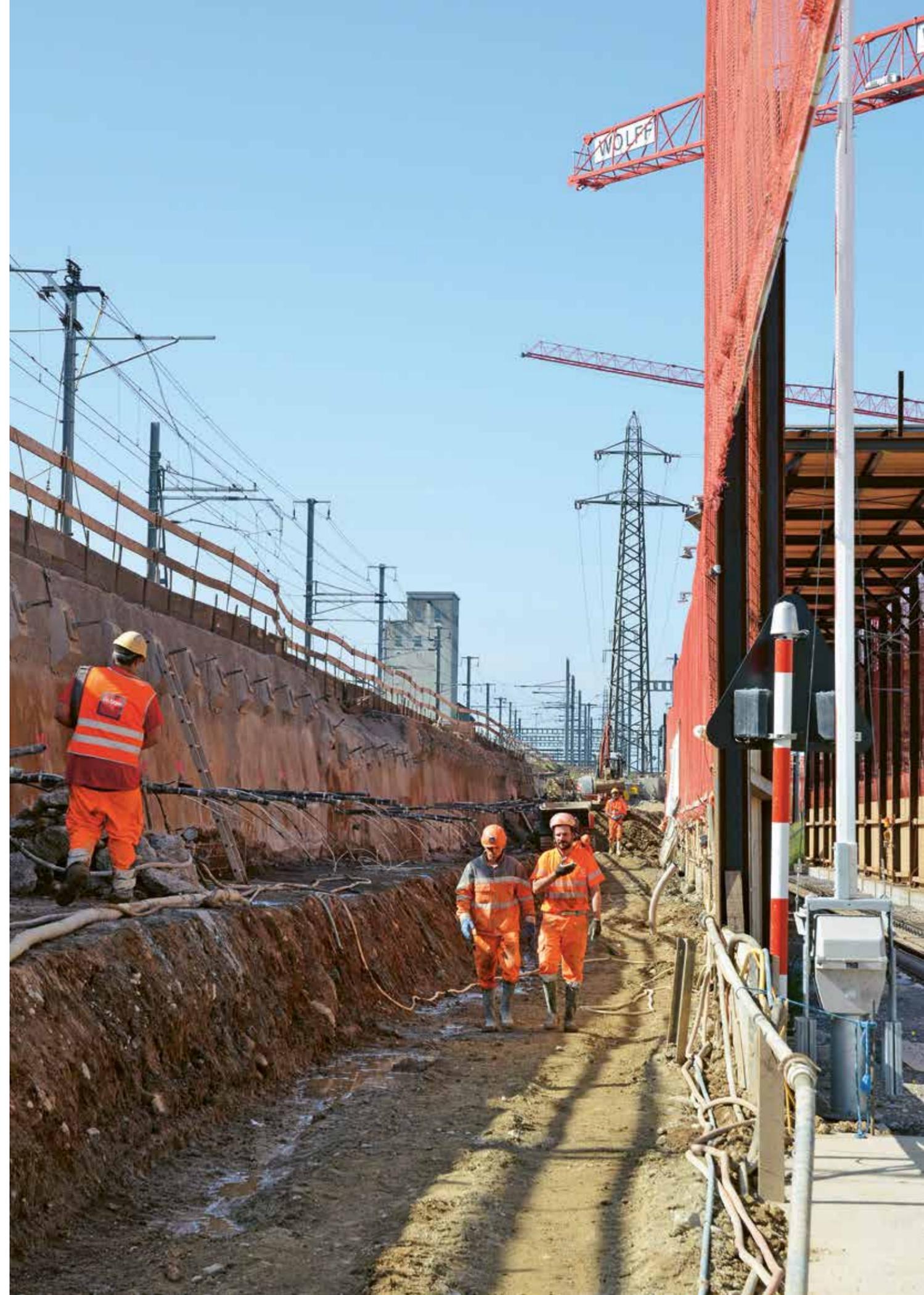
Ungenügende Pünktlichkeit im Raum Bern

Die Pünktlichkeit der Buslinien im Raum Bern ist weiterhin ungenügend. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Sorgen bereiten insbesondere die Linien 36, 40, 41 und 44. Grund ist die prekäre Situation auf der Strasse mit Staus und stockendem Kolonnenverkehr in und rund um Bern. Besonders häufig stehen die Busse auf der Papiermühlestrasse im Grossraum Wankdorf im Stau. Grund dafür ist die mangelnde Kapazität des Knotens am Guisanplatz. Der Kanton Bern hat deshalb zusammen mit der Stadt und BERNMOBIL ein Projekt ausgearbeitet. Dieses sieht vor, die Tramhaltestellen zu verlegen und so den Verkehrsablauf zu verbessern. Das Projekt kann jedoch frühestens 2026 realisiert werden.

Auch die Bolligenstrasse ist morgens und abends regelmässig überlastet. Die örtlichen Kreisel sind dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Deshalb sollen drei Kreisel durch Kreuzungen mit «intelligenten» Lichtsignalanlagen ersetzt werden. Überdies erhalten die Busse stadteinwärts eine separate Spur und werden an den Ampeln bevorzugt.

Die übrigen Buslinien des RBS weisen akzeptable oder gar gute Pünktlichkeitswerte aus, so etwa die Linie 368 in Lyss, die Linie 871 zwischen Jegenstorf und Wengi bei Büren oder die Linie 47 zwischen Bolligen und Mannenberg.

Facharbeiter kontrollieren Lage und Höhe der bereits gesetzten Anker in der Baugrube. Damit der Kran gefahrlos Material über Schiene und Strasse zur Baustelle hieven konnte, waren Schutz-tunnels über beide Verkehrsträger erforderlich.



Planung und Zukunftsaussichten

Für das geplante neue RBS-Depot in Bätterkinden fand ein Architekturwettbewerb statt. Eine Wettbewerbsjury hat aus acht eingegebenen Projekten ein Siegerprojekt gekürt. Ende Oktober 2019 hat das Bundesgericht die Beschwerde der Gemeinde Bätterkinden gegen den Richtplaneintrag des Kantons Bern abgewiesen. Es erachtet die Standortevaluation für ein neues RBS-Depot als objektiv und genügend abgeklärt.

Depot Bätterkinden: Standort bestätigt

Für das geplante neue RBS-Depot in Bätterkinden wurde Anfang 2019 ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Eine Wettbewerbsjury hat aus acht eingegebenen Projekten ein Siegerprojekt gekürt. Die Jury bestand aus externen Fachexperten, Vertretern aus Bätterkinden sowie einer Delegation des RBS. Das Siegerprojekt überzeugte insbesondere dadurch, dass der Verkehr zum Depot nicht durchs Wohngebiet führt. Überdies liegen lärmintensivere Anlagen abseits der Wohnhäuser im hinteren Teil der Gesamtanlage. Überzeugt hat das Projekt auch punkto Nachhaltigkeit mit der Nutzung von Regenwasser und der Fotovoltaikanlage. Ausserdem hat das Layout gefallen, weil es sich gut in die Landschaft einfügt. Der Entscheid zugunsten des Siegerprojektes fiel einstimmig. Anschliessend hat der RBS die Arbeiten zum Vorprojekt mit dem Planungsteam Penzel Valier AG weitergeführt. Daneben wurden im August 2019 die Workshops mit der Projektbegleitgruppe erneut aufgenommen, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Die Begleitgruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Anwohnerschaft, der «IG Bätterkinden» und der Gemeinde. Die Bevölkerung wird nach Abschluss dieser Projektphase erneut über die Resultate informiert.

Ende Oktober 2019 hat das Bundesgericht die Beschwerde der Gemeinde Bätterkinden gegen den Richtplaneintrag des Kantons Bern abgewiesen. Es erachtet die Standortevaluation für ein neues RBS-Depot als objektiv und genügend abgeklärt. Der RBS will 2020 das Bauprojekt erstellen, so dass 2021 das Plangenehmigungsverfahren gestartet werden kann. Aus heutiger Sicht kann das Depot frühestens ab 2023 realisiert und 2025 in Betrieb genommen werden.

Stellwerkersatz in Energiezentrale Bätterkinden

Anfang Juni 2017 hatte ein Blitzeinschlag einen Brand im bestehenden Stellwerk in Bätterkinden ausgelöst. Nach dem Reinigen und dem Ersatz einzelner Komponenten kam ein Gutachten zum Schluss, dass das Stellwerk zwar weiterbetrieben werden darf, aber keine Um- oder Ausbauten ausgeführt werden dürfen. In Bätterkinden stehen jedoch verschiedene Projekte an, welche in das Stellwerk

integriert werden müssen: das Wendegleis für die Verlängerung der S8, der Umbau des Bahnhofs mit verlängerten Perrons sowie das neue Bahndepot. Damit auf einen Neubau für ein neues Stellwerk verzichtet werden kann, hat der RBS 2019 die denkmalgeschützte ehemalige Energiezentrale erworben. Das Gebäude bietet auch Platz für den Ersatz der Gleichrichteranlage. Vorerst muss das Gebäude saniert werden. Ende 2019 hat die Gemeinde Bätterkinden das entsprechende Baugesuch bewilligt. Oberste Priorität haben die baulichen Anpassungen für den Einbau der Sicherungsanlagen sowie das Erstellen eines Rohrblocks zwischen dem Gebäude und dem Bahntrasse. Über diesen Rohrblock werden Weichen, Signale und Bahnübergänge mit der Sicherungsanlage verbunden. Voraussichtlich im vierten Quartal 2020 kann mit dem Einbau des neuen Stellwerks begonnen werden. Dieses wird in Relais-technik als «Domino67-Anlage» gebaut, welche gesicherte Rangierfahrtrassen mit Zwergsignalen einschliesst. Die Inbetriebnahme des neuen Stellwerks ist für 2021 geplant.

Masterplan Hauptbahnhof Solothurn Süd

Die RE-Züge zwischen Solothurn und Bern sollen künftig auf 180 Meter verlängert werden, um der steigenden Nachfrage zu genügen. Dazu müssen alle von ihnen bedienten Bahnhöfe entsprechend ausgebaut werden. Für den RBS-Bahnhof Solothurn kommt dies aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse einem kompletten Neubau gleich. Dabei muss auf grosse Teile des bestehenden Depots verzichtet werden. Beim Umgestalten des südlichen Teils des Hauptbahnhofs soll auch das Umfeld städtebaulich aufgewertet werden. Hierfür hatte die Stadt Solothurn 2016 einen Studienauftrag veranstaltet, welcher 2019 zu einem Masterplan weiterentwickelt worden ist. Der Masterplan umfasst mehrere, teilweise voneinander abhängige Schlüsselbausteine: So soll im Bereich des heutigen Museums «Enter» ein Bahnhofplatz mit einer neuen Unter-

Unter engsten Verhältnissen musste die Stützmauer zwischen den Gleisen des RBS und der SBB erstellt werden. Der RBS verkehrte im Bereich des Krans unter dem Schutztunnel (links), während das nähere Gleis der SBB gesperrt blieb.



führung für den Langsamverkehr erstellt werden. Diese soll in der Verlängerung der Hauptbahnhofstrasse eine zusätzliche, direktere Verbindung ins Stadtzentrum ermöglichen. Der neue RBS-Bahnhof, welcher aus einem Mittelperron mit zwei Perronkanten bestehen wird, soll überdacht und nach Möglichkeit mit einer dreigeschossigen Mantelnutzung über den Gleisen versehen werden. Weiter umfasst die Planung den Neubau des Museums «Enter» in einem mehrgeschossigen Bau am neuen Bahnhofplatz Süd, bessere Abstellmöglichkeiten für Velos, neue Bushaltekanten sowie eine Umnutzung der ehemaligen Depotbereiche.

Die Planungen sind aufgrund des hohen Koordinationsaufwandes sehr anspruchsvoll und auch von rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Fragen geprägt. Der neue Bahnhof in Solothurn ist für den RBS ein relevanter Baustein. Allerdings besteht für diesen ein sehr enger zeitlicher Rahmen, da der Bahnhof spätestens zusammen mit dem neuen RBS-Bahnhof in Bern in Betrieb gehen soll.

Technisches Leitsystem

Die Anzahl technischer Einrichtungen sowie deren Anforderungen zum Steuern und Überwachen steigen stetig. Beispielsweise verlangen Normen und Vorschriften, dass Bahnhöfe je nach Bedürfnis individuell beleuchtet werden können. Derzeit gibt es verschiedene technische Anlagen, welche nur teilweise oder gar nicht ferngesteuert werden können. Dementsprechend lassen sich Störungen nicht systematisch erfassen. Deshalb und im Hinblick auf den neuen Bahnhof Bern und die neue Depotalanlage in Bätterkinden macht sich der RBS Gedanken über den Einsatz und die Ausgestaltung der technischen Leitebene. 2019 hatte der RBS eine Studie in Auftrag gegeben, um die künftigen Bedürfnisse und Anforderungen an ein technisches Leitsystem zu erarbeiten. Die laufende Studie soll auch Aufschluss geben, wo und wie die Systeme überwacht werden sollen. Ein Entscheid über die mittelfristige Ausgestaltung des technischen Leitsystems und das damit verbundene Betriebskonzept soll im Jahr 2020 vorliegen. Dabei muss sorgfältig geprüft werden, in welchem Umfang es sinnvoll ist, technische Systeme an ein übergeordnetes Leitsystem anzuschliessen, oder ob fallweise einfachere Lösungen genügen.

Für den klassischen Pikettdienst der elektrotechnischen Anlagen ist es zunehmend schwieriger geworden, die Systemwelt zu überblicken. Die Abhängigkeiten von der Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) sind sehr viel grösser geworden. Deshalb hat der RBS die Bereiche Elektrische Anlagen und ICT teilweise reorganisiert und personell verstärkt. Zudem wird es künftig je ein Pikett für die klassische elektrische Eisenbahntechnik (Fahrleitung, Sicherungsanlagen etc.) sowie für ICT-nahe Systeme (Leit- und Fahrgastinfosysteme etc.) geben.

Planungen 2040

Die eidgenössischen Räte haben 2019 den STEP-Ausbauschritt 2030/35 verabschiedet. Für den RBS ist damit der nächste Entwicklungsschritt beschlossen: Verbesserungen im Worblental, zwischen Bern und Zollikofen sowie auf der Tramlinie 6 zwischen Bern und Gümligen. Im Hinblick auf den übernächsten Ausbauschritt 2040 starteten im Jahr 2019 bereits erste Planungen. So wird unter Federführung des Kantons Bern die langfristige Entwicklung der S-Bahn geklärt. Dabei stehen neben anderen Haltephilosophien auch die weitere Beschleunigung zwischen den Zentren im Fokus. Überdies sollen allfällige Netzlücken eruiert werden. Ebenfalls den Zeithorizont 2040 betrifft die aktuell laufende «Zweckmässigkeitsbeurteilung Insel». Diese prüft – neben anderen Varianten – eine unterirdische Verlängerung des RBS-Bahnsystems in das Areal des Berner Inselpitals. Schliesslich beschäftigt sich die von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland initiierte «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» am Rande mit der Frage, ob eine weitere Verlängerung nach Köniz respektive Schwarzenburg (mit Umspuren der BLS-Strecke) grundsätzlich Sinn machen könnte.

Die neue doppelspurige Unterführung unter dem SBB-Gleis. Sie wurde in mehreren Etappen im Tagbau erstellt – und das unter laufendem Betrieb von RBS, SBB und BLS sowie der Kantonsstrasse.



Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Biberist	Sanierung Bahnübergang Bernstrasse Gleis 11, Schaltpostensanierung Bleichenberg
Lohn-Lüterkofen	Sanierung Bahnübergang Bahnhofstrasse Lohn-Ammannsegg Gleis 100, Schaltpostensanierung, Ersatz Stromversorgung
Bätterkinden	Sanierung Bahnübergang Weissensteinstrasse Gleis 100
Schalunen	Inbetriebnahme neues Hausperron Bahnhof Schalunen, inkl. Umgestaltung Wartebereich und integrale Erhöhung auf P32
Jegenstorf	Ersatz Speicherprogrammierbare Steuerung
Urtenen	Sanierung Perrondach Seite Hausperron, Verschiebung Veloparkplätze sowie Freiräumen des Unterstands Aussenperron infolge Änderung Richtungsbetrieb
Schönbühl	Schaltpostensanierung
Moosseedorf	Inbetriebnahme Doppelspur Moosseedorf–Zollikofen und «Bielerunterführung» (neue doppelspurige Unterführung mit 75 Meter Länge, neue Gleise 100 und 200 von 2,74 Kilometer Länge und neue Weichen W1, W2, W3 und W4, inkl. Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen), Fahrleitungstragwerkersatz Moosseedorf Süd, Gleichrichter Prodega, Ersatz Speicherprogrammierbare Steuerung
Worblaufen	Schaltpostensanierung Entenweiher, Inbetriebnahme neuer Gleichrichter Worblaufen, inkl. angepasstes Schaltkonzept (Fahrleitungs-Sektionierung), Ersatz unterbrechungsfreie Stromversorgung Worblaufen
Bern	Ausführung Ausbau Bahnhof Bern: Gewölbeverstärkung bestehender Schanzentunnel abgeschlossen, Aushub inkl. Baugrubenabschluss Hirschenpark im Bau, erste Etappe Deckelbau Eilgutareal fertig und zweite Etappe im Bau, 3. Pfahlreihe und Betonkragen Gleis 7/8 Postpark-Unterfangung abgeschlossen, Schacht Laupenstrasse abgeschlossen, Stahlplattform strassen- und gleisseitig fertig
Solothurn–Worblaufen	Neues Glasfaserkabel Moosseedorf–Zollikofen
Siloah	Inbetriebnahme neues und breiteres Aussenperron
Worb	Sanierung Aufenthaltsräume Bahndienst innerhalb Tramremise, Erweiterung Personalräume Lokführer (Aufenthalts-, Ruhe- und Sitzungszimmer), Erweiterung Zufahrtsbereich Wendeplatz vor Tramremise, dritte Bushaltestelle inkl. Kante bei Wendeschlaufe, Ersatz Beleuchtung Bahnhofhalle, Erweiterung Velokapazität mit doppelstöckiger Anlage
Ganze Strecke Linie 6	Neue halbe Zungenvorrichtungen sämtlicher auffahrbarer Weichen für neue Elektrifizierung respektive Sicherungsanlagen, Schleifen der Schienen in jeder Kurve infolge starker Abnutzung
Worbboden	Anschluss Fernwärme Werkstatt Worbboden
Boll-Utzigen	Umfahrung Boll-Sinneringen (Spatenstich, Werkleitungsumlegungen, Dammschüttung, erste Betonarbeiten für Bachdurchlässe und Strassenunterführung Moosgasse, Anpassungen Sicherungsanlagen)
Stettlen	Abschlussarbeiten, Verschiebung Fussgängerrampe Hausperron
Deisswil	Sanierung Bahnübergang Schwandweg (Schienenbefestigungen, Belag)
Bolligen	Teilersatz Beleuchtung Bolligen B-Anlage, Oberbauerneuerung Gleis 1
Papiermühle	Oberbauerneuerung Gleis D1/308 zwischen BKW und Worblaufen

Ganzes Netz	Inbetriebnahme und Werkabnahme Grundfunktionalitäten des neuen Leitsystems, diverse Weichenheizungen zentralisiert und modernisiert, Montage und Inbetriebnahme FIS-Monitore auf den Bahnhöfen Biberist, Lohn-Lüterkofen, Schalunen, Grafenried, Jegenstorf, Shoppyland, Tiefenau, Worbboden, Vechigen, Stettlen, Deisswil (noch ausstehend Büren zum Hof, Boll-Utzigen und Bern), Inbetriebnahme erstes Testfahrzeug (Be 4/8 71) mit ZSL90 LZV für Betriebserprobung, Einsatz neues Fahrleitungsfahrzeug XTMf 163
Billetautomaten	Einführung Nova-Software auf Fahrplanwechsel

Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXt 21–34	Weiterführung der Revisionsrunde der Drehgestelle
S-Bahn-Kompositionen Worbla 01–14	Planmässige Anlieferung und Inbetriebsetzung von 13 Triebzügen, so dass nunmehr die ganze Flotte von insgesamt 14 Fahrzeugen im fahrplanmässigen Einsatz steht.
S-Bahn-Kompositionen Mandarinli 43–61	Keine grösseren Instandhaltungsarbeiten, Ausrangierung von 11 weiteren Fahrzeugen. Zum Jahresende bleiben nur noch 2 Kompositionen betriebsfähig.
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62–72	Insgesamt sind an 4 Fahrzeugen alle Wagenkästen revidiert worden.
Tramzüge 81–89	Obschon der Ersatz dieser Fahrzeuge ab 2024 von BERNMOBIL bestellt ist, sind unplanmässig noch verschiedene Instandhaltungsarbeiten nötig geworden (im Berichtsjahr Ersatz Wagenübergänge und Radreifen).
Dienst- und historische Fahrzeuge	Start Revisionsrunde an den beiden älteren Dieselloks (Tmf 165/166). Revision von 6 Dienstwagen der Abteilung Infrastruktur.
Diverses	Insgesamt 39 Drehgestell-Revisionen und 280 Radsatz-Reprofilierungen. Fremdaufträge: Weiterführung der Revision (Hauptuntersuchung) von Combino-Wagenkästen für BERNMOBIL (total 9 Tramzüge).

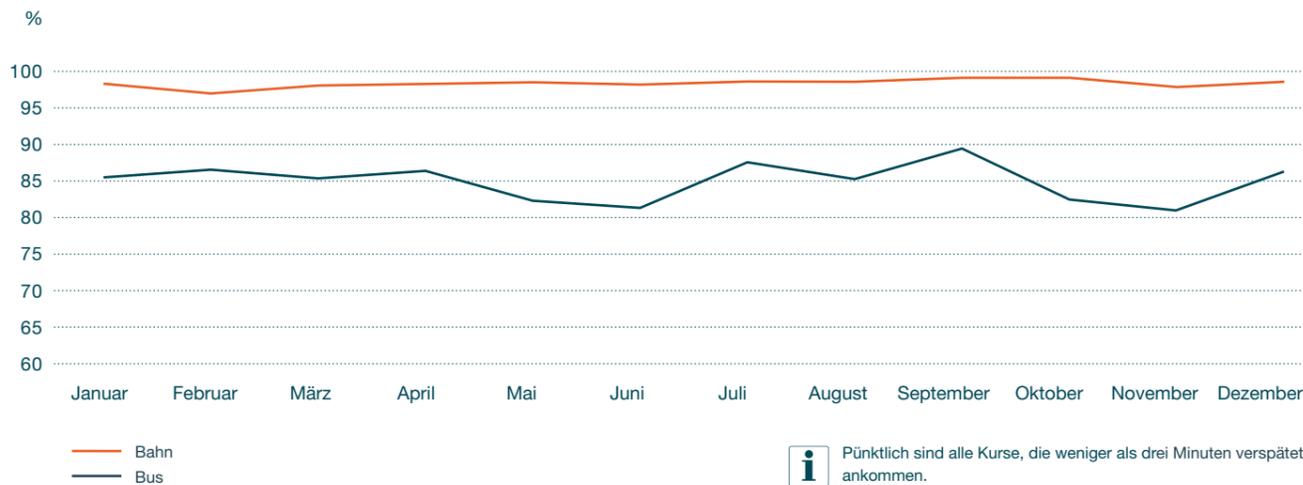
Betriebsqualität

Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
14.02.2019	Worblaufen–Bern	Zug beschädigt Fahrleitung	Bahnersatz (7.37–17.35 Uhr)
04.03.2019	Vechigen–Boll-Utzigen	Sturmwind, Plastik in Fahrleitung	Bahnersatz (8.30–10.00 Uhr)
09.04.2019	Deisswil	Defekter Zug blockiert Strecke	Zugsausfälle, grosse Verspätungen
12.04.2019	Bolligen	Defekter Zug blockiert Strecke	Grosse Verspätungen (ab 19.00 Uhr)
30.04.2019	Worbboden	Defekter Zug blockiert Strecke	Grosse Verspätungen (17.07–17.37 Uhr)
24.06.2019	Zollikofen–Worblaufen	Überhitzte Fahrleitung/ Stromausfall	Bahnersatz (18.35–19.15 Uhr)
12.10.2019	Boll-Utzigen	Weiche blockiert	Umsteigebetrieb, Verspätungen
26.10.2019	Büren zum Hof	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen (21.50–22.25 Uhr)
22.11.2019	Jegenstorf	Defekter Zug blockiert Einfahrt	Bahnersatz, grosse Verspätungen (ab 23.05 Uhr)
09.12.2019	Boll-Utzigen	Stellwerksausfall	Grosse Verspätungen (13.34–14.15 Uhr)
24.12.2019	Worblaufen	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen (5.50–8.50 Uhr)
200 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

Pünktlichkeit Bahn und Bus im Monatsverlauf



Pünktlichkeit

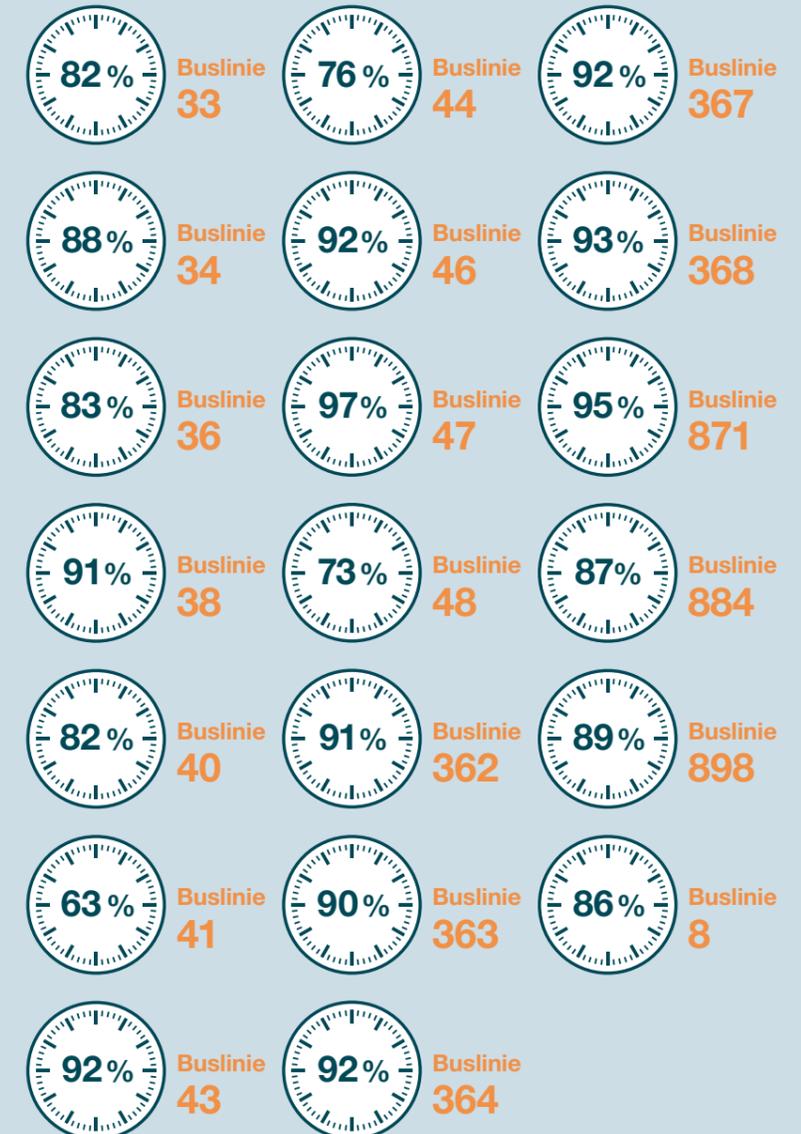


aller RBS-Busse sind pünktlich



aller RBS-Züge sind pünktlich

PÜNKTLICHKEIT BUSLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



PÜNKTLICHKEIT BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



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

Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2016	2017	2018	2019	Ziel 2025 ¹
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh/Btkm ²	56,6	58,3	57,2	56,8	–
davon Anteil erneuerbare Energien	Prozent	100	100	100	100	–
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	37,8	38,1 ³	36,3	36,3	–
CO ₂ -Emissionen Bus ⁴	gCO ₂ /Pkm ⁵	164	167	165	150	–

¹ Zur Zeit der Drucklegung waren die Zielwerte per 2025 noch nicht definiert.

² Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

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

⁴ Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

⁵ Pkm: Personen-Kilometer.

Wirtschaftliches Handeln	Einheit	2016	2017	2018	2019	Ziel 2025 ¹
Kostendeckungsgrad Bahn RPV ²	Prozent	72	76	78	73	–
Kostendeckungsgrad Bus	Prozent	45	45	46	46	–
Mittlere Sitzplatzauslastung Bahn ³	Prozent	27,2	27,5	26,7	29,4	–
Mittlere Sitzplatzauslastung Bus ³	Prozent	24	23,7	20	23,1	–

¹ Zur Zeit der Drucklegung waren die Zielwerte per 2025 noch nicht definiert.

² Regionaler Personenverkehr RPV, inklusive Trassenpreis.

³ Personen-Kilometer pro Platz-Kilometer (Sitzplätze). Die neuen Worbli-Züge verfügen über weniger Sitzplätze als die abgelösten, alten Mandarinli-Züge.

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2016	2017	2018	2019	Ziel 2025 ¹
Schwere Bahn- und Busunfälle ²	Anzahl	3	1	4	3	–
Leichte Bahn- und Busunfälle ³	Anzahl	12	8	6	13	–
	Anzahl/Mio. Pkm	0,06	0,04	0,03	0,07	–
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ⁴	Punkte von 100	78	–	–	–	–
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	24	21	22	27	–
	Ausfalltage/MA ⁵	1,3	1,3	0,5	0,9	–
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	10	10	–

¹ Zur Zeit der Drucklegung waren die Zielwerte per 2025 noch nicht definiert.

² Personenschaden mit Todesfolge oder mehr als 24 Stunden hospitalisiert; ohne Suizide.

³ Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

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

⁵ MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

Vorwort

Die strategischen Ziele sowie das konkrete Umsetzen haben den RBS im Berichtsjahr punkto Nachhaltigkeit beschäftigt. Einerseits stand das Jahr im Zeichen der Strategieüberarbeitung. Dass Nachhaltigkeitsthemen integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie 2020 – 2025 sein werden, war seit längerem klar. Nur so wird sichergestellt, dass ökologische, soziale und gesellschaftliche Themen nicht als «nice to have» und «wenn man noch grad Zeit hat» behandelt werden. So ist denn eines von zehn Strategiezielen folgendermassen definiert: «Der RBS ist energieeffizienter und senkt seinen CO₂-Ausstoss. Die Umstellung auf emissionsarme Antriebsformen ist vorbereitet, erste praktische Erfahrungen sind gesammelt. Die Gleichstellung wird auf allen Ebenen gefördert.» Die Umsetzung dieses Strategiezieles wird nun laufend konkretisiert, wo hilfreich mit entsprechenden Kennzahlen gemessen.

Andererseits stand das Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz besonders im Fokus. Die Zertifizierung mit der neuen ISO-Norm 45001 hat den RBS gezwungen, dem Thema Arbeitssicherheit auf allen Stufen noch mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Die Gesundheit der Mitarbeitenden soll in der täglichen Arbeit wahrhaftig Vorrang haben. Eine gute Organisation mit funktionierenden Prozessen, eine zielgerichtete und klare Kommunikation, stabile und aktuelle Grundlagen sowie das Verständnis aller Mitarbeitenden für die Schutzmassnahmen helfen, die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz weiter zu verbessern. Eine Daueraufgabe!

Wenn strategische Ziele und konkretes Umsetzen im Unternehmen zusammenkommen, wird Wirkung erzielt. Und das ist letztlich das Ziel all unserer Bemühungen: Konkrete Verbesserungen zugunsten der Kundinnen und Kunden, der Umwelt, der Gesellschaft und der Eigner zu erreichen!



Kurt Fluri, Präsident

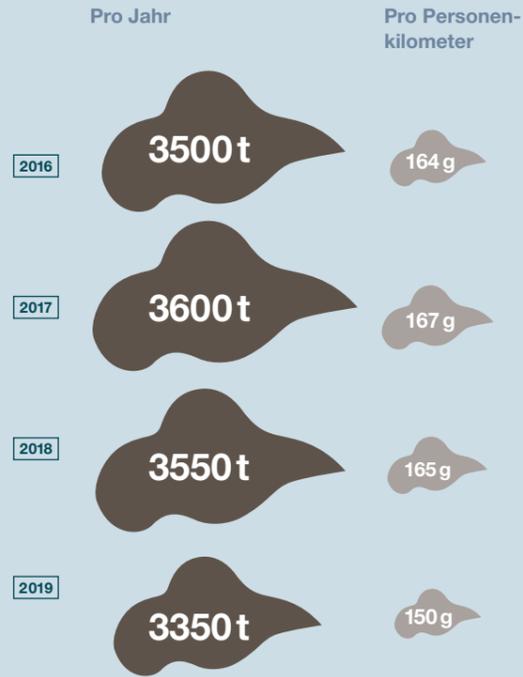
Fabian Schmid, Direktor

Abgrenzung und Datengrundlagen

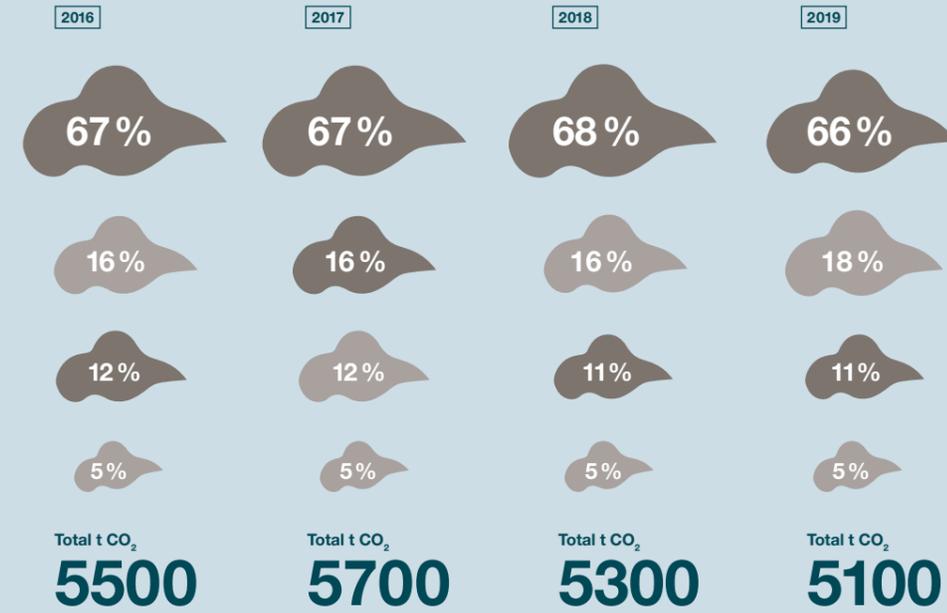
Berücksichtigt werden in diesem Bericht alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien (ohne vermietete Liegenschaften), Rollmaterial und die administrativen Bereiche. Für die Treibhausgasbilanz werden sowohl die direkten wie auch die indirekten Emissionen (Scope 1 bis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



CO₂-AUSSTOSS FAHRBETRIEB BUS



TREIBHAUSGAS- BILANZ RBS



Busbetrieb



Gebäude



Bahnbetrieb



Mitarbeitenden-verkehr

Energie & Emissionen



TRAKTIONS- STROM

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

2019

1%
Solarenergie

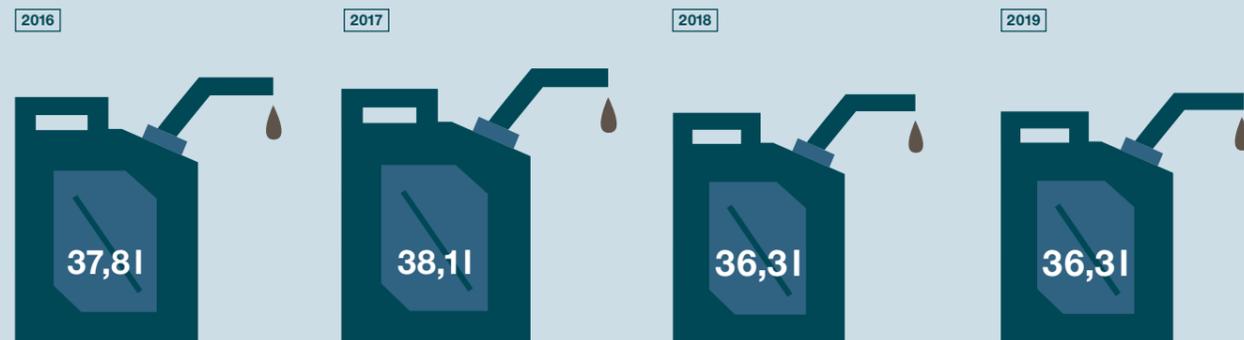
99%
Wasserkraft

Erneuerbare
Energien

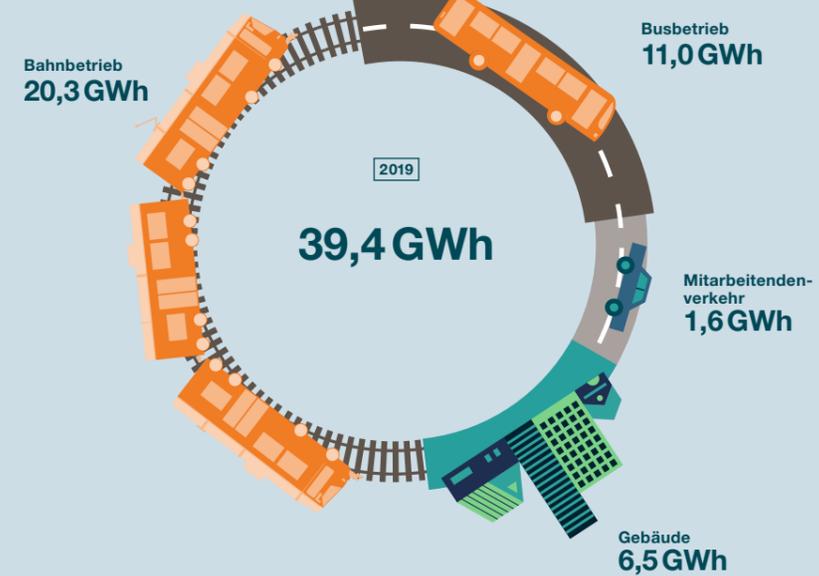


TREIBSTOFFBEDARF BUSBETRIEB

Diesel pro 100 km



GESAMTENERGIE- VERBRAUCH RBS



Strategie und Leistungen

Die Vision des RBS

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

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

Übersicht

Der erste Elektrobus für den RBS wurde bestellt – ein Meilenstein! Damit kann die Linie 43 (Ortsbus Ittigen) komplett auf Elektromobilität umgestellt werden. Die Submission erfolgte im Herbst 2019, der Zuschlag ging Ende Jahr an Evobus. Die Lieferung des ersten «Mercedes eCitaro» wird im September 2020 erwartet.

Bei den Bauprojekten «Depot Bätterkinden» und «Neues Buszentrum» standen und stehen diverse Fragen im Umweltbereich an: Wollen wir die Gebäude mit einem Umwelt- oder Nachhaltigkeitslabel zertifizieren lassen? Wie gross sollen die vorgesehenen Fotovoltaik-Anlagen werden, und wie soll der produzierte Strom verwendet werden? Wie viele Ladesäulen für E-Autos müssen installiert werden? Gebäude sind äusserst langlebig und müssen deshalb zukunftsfähig sein; die fundierte Klärung von Nachhaltigkeitsfragen lohnt sich. Gleichzeitig läuft der Einbezug diverser Stakeholder weiter, insbesondere der Anwohnenden und der Gemeinden, so wie dies auch bei vielen weiteren Infrastrukturprojekten der Fall ist.

Die Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr (MIV) wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten markant zunehmen. In der Schweiz verfolgt die Roadmap zur Förderung der Elektromobilität unter der Führung des Bundesrates das Ziel, den Anteil der Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen von Personenwagen bis 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Diverse grosse Automobilhersteller lancieren demnächst eine breite Palette von E-Fahrzeugen. Der RBS unterstützt den Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes für Elektroautos, indem er im Rahmen des Möglichen Platz für Ladestationen zur Verfügung stellt – in erster Linie an seinen Bahnhöfen.

Ökologisches Handeln

Fernwärme statt Ölheizung

Die Werkstatt Worbboden heizte bisher mit einer Ölheizung. Im Dezember 2019 wurde diese komplett entfernt und durch den Anschluss an die Fernwärme der Nachbarfirma Olwo ersetzt. Die Fernwärmanlage wird mit Restholz des Sägereiwerks betrieben: Das Sägereiwerk der Olwo liefert 100 Prozent des Brennstoffes in Form von Rinde und Holzschnitzeln, der Brennstoff ist also regional und CO₂-neutral. Mit dieser neuen Heizung kann der RBS rund 35 000 Liter Heizöl pro Jahr einsparen; der RBS macht damit einen weiteren Schritt weg von fossilen und hin zu erneuerbaren Energien.

RBS-Busse neu mit 7 Prozent Biodiesel unterwegs

Seit Mitte März 2019 bezieht der RBS für seine gesamte Busflotte Dieseltreibstoff mit einem Anteil von 7 Prozent Biodiesel. Die Busse des RBS legen jährlich rund 3,1 Millionen Kilometer zurück und verbrauchen dabei rund 1,1 Millionen Liter Diesel. Der Busbetrieb ist mit einem Anteil von fast 70 Prozent der grösste Treibhausgasemittent beim RBS. Die Umstellung der Flotte auf alternative, nicht-fossile Antriebstechnologien ist derzeit in Planung. Ab 2021 wird die Buslinie 43 auf Elektrobus umgestellt.

Umstellung Dienstwagenflotte auf Elektro

Um die CO₂-Emissionen verringern zu können, werden ab 1.1.2020 nur noch Dienstwagen mit Elektroantrieb bestellt. Ausnahmen sind dort möglich, wo noch keine Fahrzeuge verfügbar sind, welche den betrieblichen Anforderungen entsprechen. Die Flotte (inkl. Dieseltaktoren Bahn) verbraucht zwischen 60 000 und 70 000 Liter Diesel und Benzin jährlich. Mit diesem im Berichtsjahr gefällten Entscheid soll der Verbrauch der fossilen Treibstoffe gesenkt werden; aufgrund der Langlebigkeit der bestehenden Fahrzeuge wird sich diese Massnahme erst langfristig auswirken.

Studie und Leitfaden zur Einführung von Elektrobusen

Die Studie und der Leitfaden, welche das Bundesamt für Verkehr BAV im Rahmen der Energiestrategie öV 2025 finanziell unterstützt hat, wurden fertiggestellt. Sie beleuchten die Systemumstellung von Dieselbusflotten auf Elektrobusbetrieb aus allen wichtigen

Nach zwei Streckenunterbrüchen mit Bahnersatz während insgesamt zehn Wochen im Sommer und Herbst 2019 ist der letzte Engpass zwischen Jegenstorf und Bern beseitigt: Nach knapp dreijähriger Bauzeit ist seit dem 4. November 2019 die neue Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen in Betrieb.



Blickwinkeln. Für den RBS bildet die Studie die Grundlage, um die geplante Umstellung auf alternative Technologien konkret anzugehen. Der Leitfaden, welcher auch andere Transportunternehmen bei der Umstellung unterstützen soll, ist auf der Webseite des RBS und unter www.bav.admin.ch verfügbar.

Wirtschaftliches Handeln

Umstellungsstrategie auf CO₂-arme Antriebsformen

Elektrobusse sind in der Beschaffung deutlich teurer als herkömmliche Dieselmotoren. Zudem ist auch ihre Reichweite trotz deutlicher Fortschritte der Batterietechnologie noch zu gering für längere Einsätze. Deshalb kommen kurzfristig nur kurze und mittellange Fahrzeugumläufe für den Betrieb mit sogenannten «Depotladern» in Frage. «Depotlader» verfügen über eine grosse Batterie, welche erst nach Betriebsschluss wieder aufgeladen werden. Ist ein Einsatz zu lang, muss das Fahrzeug tagsüber gewechselt werden; es resultiert ein Zusatzbedarf.

Alternativ können «Gelegenheitslader» jeweils am Endhalt wieder geladen werden. Sie verfügen über kleinere und somit leichtere Batterien. Lässt der Fahrplan ein Nachladen am Endhalt nicht zu, muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, damit die verfügbare Zeit zum Nachladen geschaffen werden kann. Auch in diesem Fall resultiert ein Fahrzeugmehrbedarf.

Aufgrund dieser Ausgangslage hat der RBS entschieden, schrittweise jene Linien umzurüsten, die ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarf für Elektrobusse tauglich sind. Die Mehrkosten in der Beschaffung müssen dabei durch Spezialfinanzierungen gesichert werden. Beim bereits bestellten Elektrobus hat sich die Gemeinde Ittigen engagiert, und der Kanton Bern hat ebenfalls einen Beitrag gesprochen. Zudem wird die Stiftung «myclimate» einen Teil der Kosten übernehmen.

Bezahlbarer öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr soll für die Fahrgäste preislich attraktiv sein. Es herrscht in der Branche Einigkeit, dass auf nächste Tarifierhöhungen so lange als möglich verzichtet werden soll. Dies stimmt auch mit Forderungen aus der Politik und von Konsumentenseite überein. Dank tiefen Energiekosten, einer seit Jahren geringen und teils sogar negativen Teuerung sowie niedrigen Kapitalkosten konnten die Transportunternehmen auch per vergangenen Fahrplanwechsel auf Tarifierhöhungen verzichten.

Investitionsfolgekosten

Die Investitionen in ein neues Bahndepot und das Buszentrum werden Folgekosten nach sich ziehen. Denn die heutigen Anlagen sind teilweise abgeschrieben. Die zwei neu zu bauenden Anlagen sollen deshalb einen Produktivitätsgewinn ermöglichen, der die Folgekosten wenigstens teilweise kompensiert. Der grösste Hebel liegt in der Standortwahl. Dieser soll so gelegen sein, dass Züge

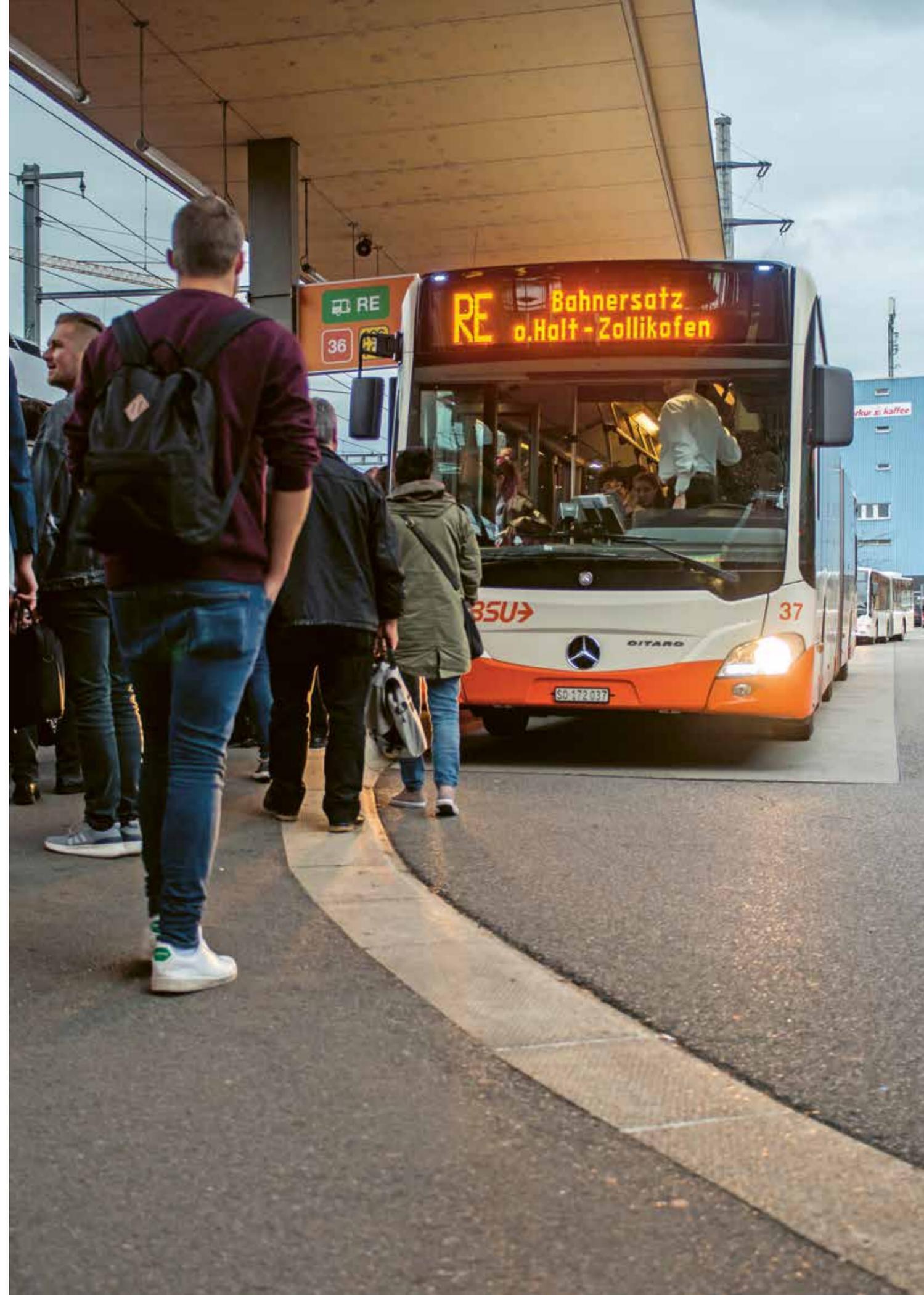
und Busse möglichst wenige Leerfahrten zum Ausgangspunkt der Linien haben. Zudem lassen sich einige Abläufe von Grund auf neu planen.

Soziales Handeln

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz: neue Norm ISO 45001 erfüllt

Die bisherige Arbeitsschutz-Norm OHSAS 18001 wird bis 2021 von der neuen ISO-Norm 45001, welche 2018 veröffentlicht wurde, abgelöst. Diesen Schritt hat der RBS nun bereits getan. Im September 2019 hat er die ISO-Normanforderungen erfüllt und konnte erfolgreich zertifiziert werden. Die Veränderung in der Normenlandschaft hat der RBS zum Anlass genommen, in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gründlich über die Bücher zu gehen. Es zeigte sich, dass zwar viele Konzepte und Vorlagen vorhanden waren, der bewusste Umgang damit aber in den letzten Jahren etwas gelitten hatte, wohl auch durch die hohe Arbeitslast vieler Mitarbeitenden. Durch das klare Commitment der Geschäftsleitung einerseits, aber auch durch das Engagement in allen Abteilungen konnten Defizite behoben und eine klare Planung für die nächsten Jahre erarbeitet werden. Für 2020 stehen die Themen Risiko-/Gefährdungsanalyse, Notfallorganisation, Kommunikation und das betriebliche Gesundheitsmanagement im Zentrum.

Als Ersatz für die gesperrte Bahnlinie RE und die Linie S8 verkehrten Bahnersatzbusse zwischen Jegenstorf und Zollikofen und zwischen Schönbühl und Zollikofen. Dazu waren täglich bis zu 39 Fahrerinnen und Fahrer unterwegs.



Engagement und Ausblick

Das Engagement des RBS

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

Unternehmensstrategie 2020–2025: Nachhaltigkeit steigern

Um die gesellschaftliche soziale Dimension und die ökologischen Themen der Nachhaltigkeit noch besser in die Unternehmenssteuerung aufzunehmen, wird die Nachhaltigkeitsstrategie vollständig in die neue Unternehmensstrategie integriert. Die Steigerung der Energieeffizienz, die Senkung des CO₂-Ausstosses und die Förderung der Gleichstellung sind die zentralen Handlungsfelder. Daraus wurden bereits folgende Zwischenziele definiert:

- Die Wärmeenergie wird auf erneuerbare Energien umgestellt.
- Die Eigenproduktion von erneuerbaren Energien wird erhöht.
- Der Energieverbrauch wird absolut gesenkt und die Energieeffizienz gesteigert.
- Die Kreislaufwirtschaft wird für den RBS definiert und wo möglich umgesetzt.
- Die Buslinie 43 wird elektrifiziert.
- Das Thema Gleichstellung wird geschärft.

«Bike to work»

Der RBS beteiligte sich 2019 zum achten Mal an der Aktion «Bike to work». Mitgemacht haben 46 Mitarbeitende, aufgeteilt in zwölf Teams. Insgesamt wurden über 7700 Kilometer zurückgelegt.

Beim Bahnersatz waren auch Busse des Busbetriebs Solothurn und Umgebung, Intertours, Eurobus, STI Bus und PostAuto im Einsatz.



Finanzbericht

Lagebericht

Geschäftsverlauf

Der RBS erzielte im Geschäftsjahr 2019 ein Ergebnis von 2,3 Millionen Franken. Dieses übertrifft das Vorjahresergebnis von 1,1 Millionen Franken deutlich. In der Sparte Infrastruktur wurde ein Gewinn von 1,3 Millionen Franken und in der Sparte Personenverkehr ein positives Ergebnis von 1,16 Millionen Franken erwirtschaftet. Bei den nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften resultierte aufgrund eines Impairments von 0,8 Millionen Franken infolge eines mehrjährigen Leerstands ein negatives Ergebnis (- CHF 0,16 Mio.).

Verkehrsertrag

Der Verkehrsertrag lag trotz einem leichten Rückgang der Nachfrage unter anderem dank höheren Anteilen aus den GA- und Halbtaxeinnahmen mit rund 46,4 Millionen Franken um 2 Prozent über dem Vorjahreswert. Die Auswirkungen der Streckensperrung für den Ausbau auf Doppelspurbetrieb zwischen Moosseedorf und Zollikofen zeigten sich in einem Rückgang der Einsteiger auf der S8.

Abgeltung

Die Abgeltung für den Personenverkehr entspricht den in den Angebotsvereinbarungen zwischen Bund, Kanton Bern und Kanton Solothurn festgelegten Beträgen für das Fahrplanjahr 2019. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr 2018 ergibt sich hauptsächlich durch die Inbetriebnahme der neuen Fahrzeugflotte «Worbla». Die Abgeltung der Sparte Infrastruktur wurde mit dem Bund in der Leistungsvereinbarung 2017–2020 festgelegt. Aufgrund der bereits in den Vorjahren erhöhten Kosten für den Unterhalt des Schienennetzes und weiteren Mehrkosten in Zusammenhang mit der neuen Leittechnik und Fernsteuerung, wurde der Abgeltungsbetrag in einem Nachtrag zur Leistungsvereinbarung für die Jahre 2019 und 2020 erhöht.

Übrige Erträge und Eigenleistungen

Im Geschäft mit Dritten wurde ein weiteres Umsatzwachstum erzielt. Wesentliche Dritteleistungen sind der Betrieb der Tramlinie 6 für BERNMOBIL, die Geschäftsführung für den Busbetrieb Solothurn und Umgebung sowie Werkstattleistungen und Dieserverkäufe. Unter «andere betriebliche Erträge» sind hauptsächlich Werbe-,

Miet- und Provisionseinnahmen sowie die Trassenentschädigung für den Streckenabschnitt Egghölzli–Worb Dorf enthalten.

Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2019 um rund 8,4 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr. Der Personalaufwand nahm durch die Erhöhung der Anzahl Beschäftigten bei gleichzeitig erfolgtem Abbau von Ferienguthaben nur um 0,6 Millionen Franken zu und betrug 51,6 Millionen Franken. Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf dem Anlagevermögen haben im Geschäftsjahr 2019 um 3,7 Millionen Franken zugenommen. Darin sind die erstmaligen Abschreibungen der neuen Rollmaterialflotte enthalten.

Bilanz

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Geschäftsjahr 2019 um 141 Millionen Franken auf rund 833 Millionen Franken. Der grosse Anstieg resultiert aus der Erhöhung des Anlagevermögens um rund 134 Millionen Franken infolge der Beschaffung der neuen Fahrzeugflotte und der Bautätigkeit in der Sparte Infrastruktur.

Mit der Kapitalmarktfinanzierung der «Worbla» und zusätzlichen Darlehen des Bundes für die Sparte Infrastruktur hat das langfristige Fremdkapital um rund 133 Millionen Franken auf 677 Millionen zugenommen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2019 knapp 169 Millionen Franken investiert. Dies entspricht einer Zunahme von 75 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr. In der Sparte Infrastruktur wurden 60 Millionen Franken in den Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs und rund 22 Millionen Franken in den Abschluss des Doppelspurausbaus zwischen Zollikofen und Moosseedorf investiert. Daneben waren auch 2019 zahlreiche weitere Bauprojekte in Planung und Umsetzung. Bund und Kanton Bern leisteten dafür Beiträge aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) von insgesamt 95 Millionen Franken in Form von rückzahlbaren Darlehen.

Das Eigenkapital hat sich per 31. Dezember 2019 auf 84,9 Millionen Franken erhöht. Aufgrund der hohen Investitionen, finanziert mit Darlehen vom Kapitalmarkt und der öffentlichen Hand, reduzierte sich die Eigenkapitalquote von 11,9 Prozent per Ende 2018 auf 10,2 Prozent per Ende 2019.

Für den Bahnersatz waren bis zu sechzehn Gelenkbusse erforderlich – inklusive Reservefahrzeuge.



Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Im Jahresdurchschnitt zählte der RBS 443 Mitarbeitende (FTE), das sind 9 Vollzeitstellen mehr als im Vorjahr.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Der RBS verfügt über ein unternehmensweites Risikomanagement. Dabei werden wesentliche Risiken auf verschiedenen Stufen identifiziert und beurteilt und Massnahmen zur Risikovermeidung und Risikoverminderung definiert. Wie in den Vorjahren haben die Geschäftsleitung und anschliessend der Verwaltungsrat den umfassenden Risikokatalog überprüft und ergänzt, die Risikobeurteilung hinterfragt und wo notwendig angepasst sowie notwendige Massnahmen definiert und ergriffen. Damit sollen insbesondere auch mögliche Gefahren für die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage frühzeitig erkannt werden. Je nach Risikostrategie werden entsprechende Vorkehrungen getroffen und die Massnahmen systematisch dokumentiert. Für das Grossprojekt Ausbau Bahnhof Bern RBS wird eine gesonderte Risikobeurteilung durchgeführt, die den BAV-Anforderungen für die Berichterstattung nach RUBA (Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten) entspricht.

Bestell- und Auftragslage

Die Verhandlungen mit den Bestellern für das Fahrplanangebot 2020 und 2021 konnten im September 2019 abgeschlossen werden. Die Erwartungen von Bund und Kantonen, dass die Transportunternehmen künftig ein höheres Kosten- und Ertragsrisiko zu tragen haben, prägten die Offertverhandlungen massgebend – es mussten diverse Kostenpositionen reduziert werden. Die Unterzeichnung der Angebotsvereinbarungen für den Personenverkehr erfolgt im ersten Halbjahr 2020.

Die per Ende 2016 mit dem Bund abgeschlossene Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2017–2020 in der Höhe von 230 Millionen Franken wurde aufgrund der steigenden Unterhaltskosten und Erweiterungsinvestitionen mit einem Nachtrag für die Jahre 2019 und 2020 auf insgesamt 305 Millionen Franken erhöht. Zusätzlich stehen für das Projekt Ausbau Bahnhof Bern in dieser Periode über 71 Millionen Franken zur Verfügung. Für die Infrastruktur-Ausbauten im Rahmen des Ausbauschnittes AS2025 sind die bewilligten Mittel im Betrag von rund 56 Millionen Franken in separaten Umsetzungsvereinbarungen über die ganze Laufzeit zugesprochen.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Der RBS als konzessioniertes Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberin verfolgt keine eigenen Forschungs- und Ent-

wicklungsaktivitäten. Er beobachtet das Marktgeschehen und die Entwicklungen und Trends der Branche jedoch sorgfältig und übernimmt technisch oder organisatorisch/betrieblich ausgereifte Konzepte und Anwendungen, soweit diese sinnvoll und finanzierbar sind, und passt sie, falls erforderlich, auf seine Bedürfnisse an.

Aussergewöhnliche Ereignisse

2019 sind keine aussergewöhnlichen Ereignisse zu verzeichnen.

Zukunftsaussichten

Das Geschäftsjahr 2020 wird geprägt sein durch die im ersten Quartal 2020 ausgebrochene Pandemie, deren Verlauf und wirtschaftlichen Folgen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar sind. Bei der Bewältigung der Pandemie hält sich der RBS an die Anweisungen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) und an die speziellen Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Wir rechnen mit einem signifikanten Einbruch der Verkehrseinnahmen bei gleichzeitig weiterlaufenden Betriebskosten – auch wenn das Fahrplanangebot ab 25. März 2020 deutlich reduziert wurde. Neben dem Rückgang der Verkehrseinnahmen erachten wir die wirtschaftlichen Folgen im Falle einer behördlich verordneten Baustelleneinstellung, die Einnahmehausfälle bei Drittgeschäften sowie die drohenden Verluste bei unserer Pensionskasse als besonders gravierend.

Das BAV hat am 20. März 2020 sofort wirksame Sondermassnahmen bei der Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs beschlossen. Mit diesen Massnahmen, zum Beispiel vorgezogene Teilzahlungen oder vorübergehende höhere Auszahlungen, ist sichergestellt, dass die Unternehmen finanziell liquid und damit handlungsfähig bleiben. Mittel- und längerfristige Finanzierungsmassnahmen sollen zusammen mit den Kantonen erarbeitet werden, sobald der Bedarf analysiert und geklärt ist. Das BAV hat diese Ankündigung mit der Forderung verbunden, dass die Transportunternehmen dort wo nötig Kurzarbeit anmelden.

Kundenlenkerinnen und Kundenlenker sorgten dafür, dass die Fahrgäste trotz Einschränkungen möglichst gut und rasch an ihr Ziel gelangten.



Erfolgsrechnung

Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	Erläuterung	2019	2018
Verkehrsertrag		46 379	45 421
Abgeltung	(1)	50 535	44 540
Leistungen für Dritte	(2)	11 033	10 052
Andere betriebliche Erträge	(3)	7 676	7 463
Eigenleistungen		6 611	4 877
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		122 233	112 353
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		3 176	3 069
Personalaufwand	(4) (5)	51 231	50 592
Betriebsleistungen Dritter		5 693	4 376
Energie		4 909	4 734
Andere betriebliche Aufwendungen	(6)	18 405	16 182
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(7)	3 671	3 360
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(8)	30 476	26 824
Total Betriebsaufwand		117 561	109 137
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		4 672	3 216
Finanzaufwand	(9)	-2 473	-2 179
Finanzertrag	(10)	101	81
Finanzergebnis		-2 372	-2 097
Ordentliches Ergebnis		2 300	1 118
Gewinn vor Ertragssteuern		2 300	1 118
Direkte Steuern / Ertragssteuern (bzw. Rückerstattung)		8	2
Jahresgewinn		2 308	1 120

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 48 und folgende.

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2019	31.12.2018
Flüssige Mittel	(11)	28 448	26 487
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(12)	13 358	10 921
Übrige kurzfristige Forderungen	(13)	5 168	5 341
Vorräte	(14)	5 380	5 029
Aktive Rechnungsabgrenzungen		4 191	2 339
Total Umlaufvermögen		56 545	50 118
Finanzanlagen	(15)	4 388	2 588
Sachanlagen	(16) (17) (25)	771 984	639 087
Total Anlagevermögen		776 372	641 675
Total Aktiven		832 917	691 793
Passiven in TCHF			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		40 784	29 314
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(18)	10 000	15 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(19)	4 594	4 734
Passive Rechnungsabgrenzungen	(20)	12 570	12 627
Kurzfristige Rückstellungen	(21)	2 622	3 057
Total kurzfristiges Fremdkapital		70 571	64 731
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(22)	177 000	135 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	499 292	408 623
Langfristige Rückstellungen	(21)	1 204	897
Total langfristiges Fremdkapital		677 496	544 520
Total Fremdkapital		748 067	609 251
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(24)	48 432	47 619
Freiwillige Gewinnreserven		8 237	7 929
Eigene Aktien		-15	-13
Bilanzgewinn		2 308	1 120
Total Eigenkapital		84 850	82 542
Total Passiven		832 917	691 793

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 48 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2019	2018
Jahresgewinn	2 308	1 120
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	30 476	26 824
Veränderung Rückstellungen	-127	102
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	0	-4
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	3 671	3 360
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	0	-86
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 098	-2 098
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	34 230	29 219
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2 437	-1 031
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	173	4 214
Veränderung Vorräte	-351	27
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	-1 852	358
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11 471	15 716
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-140	176
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-57	-767
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	41 037	47 912
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-168 761	-102 323
Beiträge Dritter für Sachanlagen	1 718	1 142
Veräusserung von Sachanlagen	0	4
Investitionen in Finanzanlagen	-2 000	0
Veräusserung von Finanzanlagen	200	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-168 843	-101 177
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen ¹	95 188	64 752
Aufnahme verzinsliches Darlehen	52 000	0
Amortisation verzinsliche Darlehen	-15 000	0
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 422	-2 444
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	129 766	62 308
Veränderung flüssige Mittel	1 961	9 043
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	26 487	17 444
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	28 448	26 487
Veränderung flüssige Mittel	1 961	9 043

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche ¹ Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung ³
Eigenkapital per 1. 1. 18	22 400	3 488	47 619	7 929	-13	81 422	17 090
Jahresgewinn 2018	0	0	813	306	0	1 120	813
Eigenkapital per 31. 12. 18	22 400	3 488	48 432	8 235	-13	82 542	17 903
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	2	-2	0	-
Jahresgewinn 2019	0	0	2 463	-155	0	2 308	2 463
Eigenkapital per 31. 12. 19	22 400	3 488	50 895	8 081	-15	84 850	20 367

¹ Siehe auch Seite 57, Ziffer 24.

² Siehe auch Seite 61.

³ Restatement aufgrund eines Fehlers im Nachweis 2016/8

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

31. 12. 2018: 51 094

31. 12. 2019: 51 905

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

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.-

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.-

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.-

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

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

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 51 ersichtlich (Finanzanlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

Bewertungsgrundsätze

Allgemeines

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

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

Aktive Rechnungsabgrenzung

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

Finanzanlagen

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

Sachanlagen

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

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

Immaterielle Anlagen

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

Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

Passive Rechnungsabgrenzungen

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

Langfristige Verbindlichkeiten

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

Steuern

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

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

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

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

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Abgeltung in TCHF	2019	2018
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus ¹	26 356	23 942
Infrastruktur Bahn ²	24 179	20 598
Total Abgeltung	50 535	44 540

¹ Zunahme der Abgeltung v. a. aufgrund neuer Fahrzeugflotte (Be 4/10 1–14).

² Zunahme der Abgeltung infolge höherer Abschreibungen nach neu aktivierten Anlagen.

2 Leistungen für Dritte in TCHF	2019	2018
Leistungen für BSU	1 044	1 120
Leistungen für Dritte ¹	9 989	8 932
Total Leistungen für Dritte	11 033	10 052

¹ Erhöhung durch erbrachte Bauleistungen für Kanton Bern, Projekt Umfahrung Boll-Sinneringen.

3 Andere betriebliche Erträge in TCHF	2019	2018
Pacht und Mieten	2 963	3 371
Trassenerlös aus Netzzugang	1 083	1 041
Vergütungen und Versicherungsleistungen ¹	835	338
Gewinne aus Anlagenabgängen	0	4
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 794	2 708
Total andere betriebliche Erträge	7 676	7 463

¹ 2019: Leistungen von TCHF 630 für Stellwerkschaden nach Blitzeinschlag enthalten.

4 Personalaufwand in TCHF	2019	2018
Gehälter und Löhne ¹	39 406	37 147
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider ¹	4 118	5 563
Personalversicherungen	7 924	7 793
Leistungen der Personalversicherungen	-340	-381
Personalmiete	124	470
Total Personalaufwand	51 231	50 592

¹ Erhöhung Personalbestand; Ortszulagen ab 2019 neu in Gehälter und Löhne enthalten (bis 2018 unter Zulagen).

5 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Bis zu einem Deckungsgrad von 113,2 Prozent werden Wertschwankungsreserven gebildet. Der Deckungsgrad betrug Ende 2019 117,0 Prozent.

	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31. 12. 2019	31. 12. 2019	31. 12. 2018		2019	2018
Sammelstiftung Symova	-	-	-	-	3 949	3 949

6 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	2019	2018
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	2 221	1 896
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 731	3 300
Allgemeiner Aufwand ¹	669	728
Versicherungen und Schadenersatz	691	670
Marketing	647	507
Verbrauchsmaterial und Entsorgung ²	476	126
Pacht und Miete	428	404
Informatik-Support und Lizenzen	1 610	1 698
Unterhalt und Kleinanschaffungen ³	7 932	6 854
Total andere betriebliche Aufwendungen	18 405	16 182

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand.

² Entsorgungsaufwand für ausrangierte Fahrzeuge der Flotte Be 4/12 41–61.

³ Mehrkosten für Infrastruktur und Rollmaterial.

7 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF

	2019	2018
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI)	3 671	3 360
Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	3 671	3 360

Die Zunahme gegenüber 2018 ist auf das Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS und die generell grössere Bautätigkeit zurückzuführen.

8 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF

	2019	2018
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	11 895	10 573
Abschreibungen übrige Sparten ¹	18 580	16 251
Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	30 476	26 824

¹ Ausserordentliche Wertberichtigung von TCHF 800 auf der Liegenschaft Hubelgutstrasse in Worblaufen aufgrund des Leerstandes seit 2017.

9 Finanzaufwand in TCHF	2019	2018
Zinsaufwand und Finanzierungskosten ¹	2 473	2 179
Total Finanzaufwand	2 473	2 179

¹ Erhöhung durch Fremdkapitalaufnahme für 2019 in Betrieb genommene Fahrzeugflotte Be 4/10 1–14.

10 Finanzertrag in TCHF	2019	2018
Dividenden	2	2
Zinserträge Darlehen	50	47
Skonti, Währungsdifferenzen (Euro-Konto ab 2018)	49	32
Total Finanzertrag	101	81

11 Flüssige Mittel in TCHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	496	447
Postfinance		
frei verfügbare Mittel	1 180	1 251
zweckgebundene Mittel ¹	11 033	10 259
Banken		
frei verfügbare Mittel	15 739	14 530
Total flüssige Mittel	28 448	26 487

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

12 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	10 095	6 503
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	3 262	4 419
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13 358	10 921

¹ Erhöhung Forderungen gegenüber Kanton Bern für erbrachte Bauleistungen Projekt Umfahrung Boll-Sinneringen .

13 Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	454	2 082
Forderungen gegenüber Mitarbeitenden	0	3
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen ¹	4 715	3 256
Total übrige kurzfristige Forderungen	5 168	5 341

¹ Hauptsächlich Vorsteuerguthaben MWST.

14 Vorräte in TCHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Material Schienenfahrzeuge ¹	11 203	10 838
Übriges Material Bahn und Bus	1 260	1 370
Wertberichtigung	-7 083	-7 179
Total Vorräte	5 380	5 029

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

15 Finanzanlagen in TCHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Aktien nicht kotierter Unternehmen ¹	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU ²	4 000	2 200
Total Finanzanlagen	4 388	2 588

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

² Darlehen gemäss vertraglicher Vereinbarung.

16 Sachanlagen in TCHF	31. 12. 2019	31. 12. 2018
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen ¹	942 752	826 088
Anlagen im Bau ²	247 619	194 736
Anzahlungen Anlagen im Bau ³	0	53 997
À fonds perdu Beiträge an Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	-3 367	-1 760
Wertberichtigung Sachanlagen	-415 020	-433 974
Total Sachanlagen	771 984	639 087

¹ Zunahme Sachanlagen durch Aktivierung neue Fahrzeugflotte Be 4/10 1–14.

² Zunahme Anlagen im Bau v. a. infolge Projekt Ausbau Bahnhof Bern.

³ Anzahlungen 2018 für neues Rollmaterial.

17 Sachanlagen 2019 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
Anschaffungswerte							
Grundstücke	19 501	0	0	0	0	19 501	
Kunstabauten	26 000	0	0	23 129	0	49 129	
Fahrbahn	133 615	0	0	2 191	-111	135 695	
Hochbau Betrieb, Zugang	97 444	0	0	285	0	97 729	
Benützung Kostenmiete	1 360	0	0	0	0	1 360	
Publikumsanlagen	44 502	0	0	942	0	45 444	
Grundstücke und Bauten	322 421	0	0	26 547	-111	348 858	
Anlagen und Einrichtungen	9 339	0	-14	234	0	9 558	
Bahnstrom und Antrieb	40 207	0	0	1 934	0	42 141	
Niederspannung, Telekom	16 494	0	0	1 998	0	18 491	
Sicherungsanlagen	74 796	0	0	8 005	0	82 801	
Anlagen und Einrichtungen	140 835	0	-14	12 171	0	152 992	
Fahrzeuge	344 842	0	-48 461	126 413	0	422 794	
Sonstige Sachanlagen	17 990	0	-955	1 073	0	18 108	
Total Anschaffungswerte	826 088	0	-49 430	166 204	-111	942 752	
Anlagen im Bau	246 783	165 280	0	-166 204	-1 606	244 252	
Anschaffungswerte	1 072 872	165 280	-49 430	0	-1 718	1 187 004	

Kumulierte Wertberichtigungen

Grundstücke	4 201	78	0	0	0	4 279	15 222
Kunstabauten	12 283	623	0	0	0	12 906	36 224
Fahrbahn	43 075	3 374	0	0	0	46 449	89 246
Hochbau Betrieb, Zugang	47 557	2 998 ¹	0	0	0	50 555	47 174
Benützung Kostenmiete	514	47	0	0	0	561	798
Publikumsanlagen	16 281	1 397	0	0	0	17 678	27 766
Grundstücke und Bauten	123 911	8 517	0	0	0	132 427	216 430
Anlagen und Einrichtungen	5 133	404	-14	0	0	5 522	4 036
Bahnstrom und Antrieb	27 078	967	0	0	0	28 045	14 096
Niederspannung, Telekom	10 977	1 307	0	0	0	12 284	6 207
Sicherungsanlagen	48 790	3 246	0	0	0	52 036	30 766
Anlagen und Einrichtungen	91 978	5 924	-14	0	0	97 888	55 104
Fahrzeuge	206 105	14 675	-48 461	0	0	172 319	250 476
Sonstige Sachanlagen	11 981	1 360	-955	0	0	12 387	5 721
Total Wertberichtigungen	433 974	30 476	-49 430	0	0	415 020	527 731
Anlagen im Bau	190	0	-190²	0	0	0	244 252
Wertberichtigungen/Buchwerte	434 164	30 467	-49 619	0	0	415 020	771 984

¹ inkl. TCHF 800 Impairment auf Liegenschaft Hubelgut.

² Erfolgswirksame Korrekturen von Investitionsaufträgen.

17 Sachanlagen 2018 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
Anschaffungswerte							
Grundstücke	19 501	0	0	0	0	19 501	
Kunstabauten	25 748	0	0	252	0	26 000	
Fahrbahn	130 477	0	0	3 201	-63	133 615	
Hochbau Betrieb, Zugang	97 076	0	0	368	0	97 444	
Benützung Kostenmiete	1 370	0	-10	0	0	1 360	
Publikumsanlagen	43 036	0	0	1 466	0	44 502	
Grundstücke und Bauten	317 206	0	-10	5 288	-63	322 421	
Anlagen und Einrichtungen	8 919	0	-30	450	0	9 339	
Bahnstrom und Antrieb	39 223	0	0	984	0	40 207	
Niederspannung, Telekom	15 676	0	-10	828	0	16 494	
Sicherungsanlagen	66 973	0	0	7 823	0	74 796	
Anlagen und Einrichtungen	130 792	0	-40	10 084	0	140 835	
Fahrzeuge	344 925	0	-2 200	2 118	0	344 842	
Sonstige Sachanlagen	15 476	0	-140	2 653	0	17 990	
Total Anschaffungswerte	808 399	0	-2 390	20 143	-63	826 088	
Anlagen im Bau	164 605	102 323	-2	-20 143	0	246 783	
Anschaffungswerte	973 004	102 323	-2 392	0	-63	1 072 872	

Kumulierte Wertberichtigungen

Grundstücke	4 100	101	0	0	0	4 201	15 300
Kunstabauten	11 982	300	0	0	0	12 283	13 718
Fahrbahn	39 788	3 288	0	0	0	43 075	90 540
Hochbau Betrieb, Zugang	45 368	2 190	0	0	0	47 557	49 887
Benützung Kostenmiete	478	47	-10	0	0	514	845
Publikumsanlagen	14 831	1 450	0	0	0	16 281	28 221
Grundstücke und Bauten	116 546	7 375	-10	0	0	123 911	198 511
Anlagen und Einrichtungen	4 774	389	-30	0	0	5 133	4 206
Bahnstrom und Antrieb	26 088	990	0	0	0	27 078	13 129
Niederspannung, Telekom	9 918	1 070	-10	0	0	10 977	5 516
Sicherungsanlagen	46 466	2 324	0	0	0	48 790	26 006
Anlagen und Einrichtungen	87 246	4 772	-40	0	0	91 978	48 857
Fahrzeuge	195 058	13 246	-2 200	0	0	206 105	138 738
Sonstige Sachanlagen	10 691	1 430	-140	0	0	11 981	6 008
Total Wertberichtigungen	409 541	26 824	-2 390	0	0	433 974	392 114
Anlagen im Bau	0	0	1 269¹	0	-1 079	190	246 973
Wertberichtigungen/Buchwerte	409 541	26 824	-1 121	0	-1 079	434 164	639 087

¹ Erfolgswirksame Korrekturen von Investitionsaufträgen.

17 Sachanlagen Infrastruktur 2019 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

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

Kumulierte Wertberichtigungen

Grundstücke	4 201	78	0	0	0	4 279	13 472
Tunnel	7 415	96	0	0	0	7 512	5 266
Brücken	4 503	256	0	0	0	4 759	10 741
übrige Kunstbauten	365	270	0	0	0	635	20 216
Fahrbahn	41 425	3 273	0	0	0	44 697	86 967
Hochbau Betrieb, Zugang	9 888	421	0	0	0	10 309	7 235
Benützung Kostenmiete	514	47	0	0	0	561	798
Publikumsanlagen	15 871	1 305	0	0	0	17 175	27 490
Anlagen und Einrichtungen	316	4	0	0	0	320	46
Bahnstrom und Antrieb	25 867	915	0	0	0	26 782	13 397
Niederspannung, Telekom	10 151	1 268	0	0	0	11 420	5 974
Sicherungsanlagen	47 805	3 204	0	0	0	51 009	30 443
Fahrzeuge	8 579	518	0	0	0	9 097	6 839
Mobilien	2 678	239	0	0	0	2 918	1 206
Total Wertberichtigungen	179 578	11 895	0	0	0	191 474	230 092
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	247 135
Wertberichtigungen/Buchwerte	179 578	11 895	0	0	0	191 474	477 226

17 Sachanlagen Infrastruktur 2018 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV).

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
Anschaffungswerte							
Grundstücke	17 751	0	0	0	0	17 751	
Tunnel	12 690	0	0	50	0	12 740	
Brücken	11 217	0	0	192	0	11 409	
übrige Kunstbauten	1 841	0	0	10	0	1 851	
Fahrbahn	126 446	0	0	3 201	-63	129 585	
Hochbau Betrieb, Zugang	16 964	0	0	352	0	17 316	
Benützung Kostenmiete	1 370	0	-10	0	0	1 360	
Publikumsanlagen	42 258	0	0	1 466	0	43 724	
Anlagen und Einrichtungen	366	0	0	0	0	366	
Bahnstrom und Antrieb	37 261	0	0	984	0	38 245	
Niederspannung, Telekom	14 569	0	0	806	0	15 375	
Sicherungsanlagen	65 624	0	0	7 823	0	73 447	
Fahrzeuge	12 353	0	-43	1 213	0	13 523	
Mobilien	4 052	0	-93	114	0	4 073	
Total Anschaffungswerte	364 762	0	-146	16 211	-63	380 764	
Anlagen im Bau (brutto)	108 493	90 899	-36	-16 211	0	183 145	
Anschaffungswerte	473 255	90 899	-182	0	-63	563 909	

Kumulierte Wertberichtigungen

Grundstücke	4 100	101	0	0	0	4 201	13 550
Tunnel	7 320	95	0	0	0	7 415	5 325
Brücken	4 331	172	0	0	0	4 503	6 906
übrige Kunstbauten	332	33	0	0	0	365	1 487
Fahrbahn	38 238	3 187	0	0	0	41 425	88 160
Hochbau Betrieb, Zugang	9 470	417	0	0	0	9 888	7 429
Benützung Kostenmiete	478	47	-10	0	0	514	845
Publikumsanlagen	14 515	1 356	0	0	0	15 871	27 853
Anlagen und Einrichtungen	313	4	0	0	0	316	50
Bahnstrom und Antrieb	24 941	926	0	0	0	25 867	12 378
Niederspannung, Telekom	9 136	1 016	0	0	0	10 151	5 223
Sicherungsanlagen	45 523	2 282	0	0	0	47 805	25 642
Fahrzeuge	8 010	612	-43	0	0	8 579	4 944
Mobilien	2 445	326	-93	0	0	2 678	1 395
Total Wertberichtigungen	169 150	10 573	-146	0	0	179 578	201 186
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	183 145
Wertberichtigungen/Buchwerte	169 150	10 573	-146	0	0	179 578	384 332

18 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Rückzahlung Darlehen im Folgejahr (innert 12 Monaten)	10000	15000
Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10000	15000

19 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand		
Anteil Bund	2098	2098
Anteil Kanton Bern	2017	2022
Anteil Kanton Solothurn	396	399
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	59	0
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	24	215
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	4594	4734

20 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	10280	10200
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	1124	1039
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	1167	1388
Total passive Rechnungsabgrenzungen	12570	12627

21 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte ¹			Total
	Personalguthaben ²	Sonstige Rückstellungen ³		
Buchwert am 1.1.2018	615	3236	0	3851
Bildung	0	208	0	208
Verwendung	106	0	0	106
Buchwert am 31.12.2018 / 1.1.2019	509	3444	0	3953
davon kurzfristig	74	2982	0	3057
davon langfristig	435	462	0	897
Bildung	0	68	430	498
Verwendung	107	518	0	625
Buchwert am 31.12.2019	402	2994	430	3826
davon kurzfristig	60	2522	40	2622
davon langfristig	342	472	390	1204

¹ Die notwendige Höhe der Rückstellung wird jährlich durch einen Versicherungsexperten berechnet.

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

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

22 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Fälligkeiten nach einem bis fünf Jahren	35000	40000
Fälligkeiten nach fünf Jahren ¹	142000	95000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	177000	135000

¹ Fremdkapitalerhöhung zur Finanzierung neue Fahrzeugflotte Be 4/10 1–14.

Siehe auch Seite 60.

23 Übrige langfristige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Bedingt rückzahlbar ¹		
Anteil Bund	316618	237113
Anteil Kanton Bern	142979	127304
Anteil Kanton Solothurn	18704	18704
Rückzahlbar ²		
Anteil Bund	9730	11828
Anteil Kanton Bern	9084	11101
Anteil Kanton Solothurn	2176	2573
Total übrige langfristige Verbindlichkeiten	499292	408623

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

² Rückzahlung der vorwiegend für Rollmaterial gewährten Darlehen der öffentlichen Hand über vorgesehene Nutzungsdauer; kurzfristiger Anteil unter übrige kurzfristige Verbindlichkeiten, Ziffer 19.

24 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	557	-1761
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	14001	15983
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	3345	2868
Abschreibungsreserve	21476	21476
Reserve aus Restatement	9053	9053
Total gesetzliche Gewinnreserven¹	48432	47619

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2019.

Nahestehende Personen, wesentliche Transaktionen in TCHF ¹	2019	2018
Abgeltungen Kanton Bern		
Abgeltung Regionaler Personen- und Ortsverkehr	14634	13573
Total Abgeltungen Kanton Bern	14634	13573
Investitionsbeiträge Kanton Bern		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	15675	11386
À fonds perdu Beiträge an Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	825	599
À fonds perdu Beiträge an Bahnübergänge bzw. Busplatte	0	31
Total Investitionsbeiträge Kanton Bern	16500	12016
Abgeltungen Bund		
Abgeltung Infrastruktur	24179	20598
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	10482	9093
Total Abgeltungen Bund	34661	29691
Investitionsbeiträge Bund		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Infrastruktur-Investitionen	79505	57886
À fonds perdu Beiträge für nicht aktivierbare Investitionsanteile	781	539
Total Investitionsbeiträge Bund	80286	58425

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

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

Kosten (Leistungen) vom 1.1.–31.12.2019

	Anlagen in Bau 1.1. ³	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrech- nung	Anlagenrech- nung	Anlagen in Bau 31.12.
Grundstücke	3 579	3 470	0	3 470	-5	0	7 044
Tunnel	84 733	58 256	1 598	59 854	-1 740	-38	142 808
Brücken	24 179	5 656	75	5 731	-133	-4 091	25 686
Übrige Kunstbauten	16 684	4 375	828	5 203	-103	-19 000	2 783
Fahrbahn	19 730	14 285	1 534	15 819	-498	-2 191	32 859
Hochbau ¹	1	671	98	769	-99	-227	443
Publikumsanlagen	1 389	1 183	367	1 550	-377	-942	1 620
Anlagen und Einrichtungen	0	0	0	0	0	0	0
Bahnstrom- und Antrieb	3 984	5 715	503	6 218	-155	-1 934	8 113
Niederspannung, Telekom	4 030	1 504	82	1 586	-3	-1 998	3 616
Sicherungsanlagen	22 815	5 585	1 020	6 605	-131	-8 005	21 284
Schienenfahrzeuge ²	1 740	472	25	497	277	-2 413	101
Dienstfahrzeuge Strasse	0	0	0	0	0	0	0
Mobilien, Hard- / Software	281	484	119	603	-58	-51	776
Total	183 145	101 657	6 247	107 905	-3 025	-40 890	247 135

¹ Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt und Verwaltung.

² Schienenfahrzeuge für die Instandhaltung der Infrastruktur.

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

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

gemäss Artikel 959c OR

Solidarhaftung

Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der eidgenössischen Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge 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 Tarifverbund Libero. Diese verfolgt den Zweck, innerhalb des Verbundgebiets dem Fahrgast die freie Wahl der Verkehrsmittel mit einem einheitlichen und transparenten Tarifsysteem zu ermöglichen.

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

Rail-Software-Pool RSP: Der RSP bezweckte die Entwicklung, den Verkauf sowie Wartung und Unterhalt einer gemeinsamen Softwarelösung für Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr. Die Gesellschaft wurde per 31.12.2019 aufgelöst.

Brandversicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	168 987	168 989
Fahrzeuge (Mobiliar)	535 530	434 398
Übriges (Mobiliar)	185 966	174 134

Haftpflichtversicherung in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
VVST, Zürich und Mobiliar Versicherungs-Gesellschaften, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
2009–2019, Zinssatz 2,67 %, Deutsche Bank AG	–	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse POST	10 000	10 000
2010–2021, Zinssatz 2,75 %, ZKB	10 000	10 000
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2013–2038, Zinssatz 1,67 %, ZKB	30 000	30 000
2013–2026, Zinssatz 1,78 %, Basler Leben AG	20 000	20 000
2013–2023, Zinssatz 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2014–2019, Zinssatz 0,60 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	–	5 000
2016–2028, Zinssatz 0,15 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2027, Zinssatz 0,285 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2029, Zinssatz 0,41 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2019–2022, Zinssatz 0 %, Bank Vontobel	5 000	–
2019–2032, Zinssatz 0,1 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	–
2019–2033, Zinssatz 0,45 %, Bank Vontobel	12 000	–
2019–2034, Zinssatz 0,8 %, Bank Vontobel	10 000	–
2019–2035, Zinssatz 0,05 %, Pensionskasse Migros	15 000	–
Total Kassascheine (Privatplatzierungen)	187 000	150 000

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2019	31.12.2018
Entwicklungsvertrag Lebenszyklusverlängerung ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit bis 2020, restlichen Gesamtbetrag (Festpreis) über Laufzeit	1 932	2 589
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2020 für maximal 20 Jahre, indexiert	3 066	3 059
Mietvertrag Depot Worblaufen, mit Swiss Life Funds AG, Laufzeit bis 2072. Es findet kein Zahlungsfluss statt, da Verrechnung mit gleich hohem Baurechtszins	18 550	18 900
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation (Switzerland) AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 088	1 270
Wartungsvertrag Stromrichter NExT mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mindestens Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit	1 350	1 430
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit bis Dezember 2023, beziehungsweise 2025	1 913	2 308

Eigene Aktien in TCHF	31.12.2019		31.12.2018	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	332	11	307	10
Inhaberaktien à CHF 300	77	4	67	3
Inhaberaktien à CHF 500	2	0	0	0

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus rief die WHO am 30. Januar 2020 eine «gesundheitliche Notlage von internationaler Tragweite» aus. Am 16. März 2020 stuft der Bundesrat die Situation als ausserordentliche Notlage gemäss Epidemiegesetz ein. Eine genaue Schätzung der finanziellen Auswirkungen für das Geschäftsjahr 2020 des RBS ist aktuell nicht möglich. Der RBS geht davon aus, dass die Auswirkungen keinen Einfluss auf die Fähigkeit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit haben (siehe auch Lagebericht unter «Zukunftsaussichten» auf Seite 40).

Die Jahresrechnung wurde am 29. April 2020 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2019	2018
Christian Albrecht ¹	7 800	7 400
Kurt Fluri, Präsident	10 000	9 600
Dr. Andreas Flury, Vizepräsident ²	25 650	13 100
Beat Giauque	6 600	6 600
Marius Grossrieder	6 600	7 000
Ursula Meichle	6 200	6 600
Dr. Severin Rangosch	6 200	6 600
Hans Schatzmann	6 200	6 200
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	75 250	63 100

¹ Auszahlung an Arbeitgeber.

² Inkl. Honorar für Projektbegleitungen.

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2019	2018
Revisionsdienstleistungen	34 600	32 800
Total Honorar der Revisionsstelle	34 600	32 800

Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Aufgrund der Anpassungen des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnung, prüft aber die genehmigte Jahresrechnung.

Verwendung des Bilanzgewinnes in TCHF	2019	2018
Bilanzgewinn	2 308	1 120
Zuweisung an Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	-970	-2 319
Zuweisung an / Entnahme aus Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-1 309	1 982
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-185	-477
Entnahme aus / Zuweisung an Reserve nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	155	-306

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 42 bis 62) für das am 31. Dezember 2019 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 2019 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 62) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 29. April 2020

GFELLER + PARTNER AG

André Jordi
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Christoph Andenmatten
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Impressum

Herausgeberin

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Redaktion und Gestaltung

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Bilder

Ausbau Doppelspur Moosseedorf–Zollikofen mit «Bielerunterführung»
inkl. Bahnersatzbetrieb im Sommer und Herbst 2019 während insgesamt 10 Wochen

Druck

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

© Copyright RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

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

  blog.rbs.ch



RBS – Zahlen

18 640 000 Bahnreisende

7 540 000 Busreisende

443 Mitarbeitende

2 918 000 Zugkilometer

3 071 000 Buskilometer

10 Lernende

4,05 Effektive Lohnspanne