

**Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht**

2024

Inhalt

Jahresbericht

- 03 Vorwort
- 04 Der RBS – ein Unternehmensporträt
- 05 Der RBS in Zahlen
- 06 Verkehr und Marketing
- 08 Organisation und Personal
- 10 Personal in Zahlen
- 12 Betrieb und Technik Bahn
- 14 Betrieb und Technik Bus
- 16 Planung und Zukunftsaussichten
- 18 Bau und Unterhalt
- 20 Betriebsqualität
- 22 Corporate Governance

Nachhaltigkeitsbericht

- 26 Kennzahlen und Zielwerte
- 28 Vorwort
- 32 Strategie und Leistungen
- 38 Das Engagement des RBS

Finanzbericht

- 42 Lagebericht
- 46 Erfolgsrechnung
- 47 Bilanz
- 48 Geldflussrechnung
- 49 Eigenkapitalnachweis
- 50 Anhang zur Jahresrechnung
- 52 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 64 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 66 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 67 Antrag zur Verwendung des Bilanzergebnisses
- 68 Bericht der Revisionsstelle
- 70 GRI-Index



Vorwort



Kurt Fluri, Präsident

Der RBS blickt auf ein erfreuliches Jahr 2024 zurück. Die Zahl der Fahrgäste stieg gegenüber dem Vorjahr um 8,5 Prozent, wobei insbesondere die RE5-Linie Solothurn–Bern und die S8 nach Bätterkinden ein starkes Wachstum verzeichneten. Dieser Anstieg zeigt, dass der Angebotsausbau auf diesen Strecken einem echten Bedürfnis entspricht. Auch die Zahl der Fahrgäste der meisten Buslinien entwickelte sich positiv, was sich in Verkehrseinnahmen niederschlug, die deutlich über den Budgeterwartungen lagen. Dennoch weist der RBS für das Jahr 2024 insgesamt einen Verlust aus, bedingt durch ein Defizit in der Sparte Infrastruktur. Die positive Marktdynamik geht einher mit einer gesamtschweizerisch hohen Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Für den RBS ist diese Entwicklung besonders erfreulich, da im Jahr 2024 über drei Monate hinweg ein Interimsfahrplan mit ausgedünntem Bahnangebot aufgrund von Baustellen galt. Dennoch konnten sowohl im Bus- als auch im Bahnverkehr die Pünktlichkeitswerte leicht verbessert werden.



Fabian Schmid, Direktor

Der RBS verfolgt im Einklang mit der Branche zwei übergeordnete, politisch definierte Ziele: die Steigerung des öffentlichen Verkehrsanteils am Gesamtverkehr (Modalsplit-Verlagerung) und die Dekarbonisierung der eigenen Aktivitäten. Für beide Ziele ist der öffentliche Verkehr Teil der Lösung. Ein entscheidender Hebel zur Erhöhung des Modalsplits in unserem Marktgebiet ist der weitere Ausbau des Bahn- und Busangebots. Ein dichter Takt, hohe Zuverlässigkeit sowie komfortable und saubere Fahrzeuge sind ausschlaggebend dafür, dass sich noch mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr entscheiden, statt im Auto auf staubelasteten Strassen zu verweilen. Nach der überwundenen pandemiebedingten Nachfragedelle stösst das System jedoch zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Abhilfe wird eine substantielle Kapazitätssteigerung bringen: In einigen Jahren werden längere Züge zwischen Solothurn und Bern verkehren, der Takt zwischen Bern und Zollikofen wird verdichtet, und im unteren Worblental wird künftig alle siebeneinhalb Minuten ein Zug nach Deisswil fahren.

Die dafür notwendigen Infrastrukturprojekte sind bereits in Umsetzung oder in Planung. Die RE-Bahnhöfe werden für Züge mit einer Länge von 180 Metern ausgebaut. Der Neubau des unterirdischen Bahnhofs Bern, das grösste Einzelprojekt, ist im Rohbau bereits weit fortgeschritten. Zudem wird der Neubau des RBS-Bahnhofs in Solothurn als Chance genutzt, um in Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Kanton Solothurn eine Quartierentwicklung anzustossen. Parallel dazu konnten im vergangenen Jahr die neuen Züge für den Städteverkehr Solothurn–Bern bestellt werden, um die steigende Nachfrage langfristig zu bewältigen. Damit kann die Kapazität auf dem Korridor an die künftigen Anforderungen angepasst und die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung bei gleichzeitig höherem Komfort zu geschaffen werden.

Die zweite langfristige Aufgabe ist die Dekarbonisierung, insbesondere durch die Elektrifizierung des Busbetriebs. Dieser Wandel geht über die reine Beschaffung von Elektrobussen hinaus: Ladeinfrastrukturen müssen aufgebaut, die Busgarage erweitert und die Fahrzeugeinsätze sowie Dienstpläne neu konzipiert werden. Der RBS verfügt mittlerweile über sieben Elektrobusse, rund einen Siebtel der Flotte, und sammelt wertvolle Erfahrungen für den ersten grossen Elektrifizierungsschritt im Jahr 2027.

Der RBS ist sich der angespannten Finanzlage der Besteller bewusst: Die öffentlichen Budgets sind begrenzt, und Sparmassnahmen stehen infolge der Schuldenbremse zur Diskussion. Dies ist für uns ein Ansporn, betriebliche Abläufe kritisch zu hinterfragen und Effizienzpotenziale bestmöglich zu nutzen. Gleichzeitig sind wir überzeugt, dass die laufenden Investitionen in Busse, Depots, Züge und Bahnhöfe unerlässlich sind, um die Region auch in Zukunft mit einem leistungsfähigen und attraktiven Mobilitätsangebot zu versorgen. Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr ist nicht nur eine Frage der Verkehrsbewältigung, sondern auch ein wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft, Bildung und Gesellschaft. Wir danken den Bestellern und den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden für die konstruktive Zusammenarbeit. Ein besonderer Dank gilt unseren Mitarbeitenden, die unter anspruchsvollen Bedingungen mit grossem Engagement einen hochstehenden Kundenservice gewährleistet haben.

Kurt Fluri, Präsident des Verwaltungsrates

Fabian Schmid, Direktor

Der RBS – ein Unternehmensporträt

Der Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) ist ein Transportunternehmen in der Region Bern–Solothurn. Mit einem dichten Netz aus Bahn- und Busverbindungen stellt der RBS eine zuverlässige und effiziente Mobilität für Pendler:innen sowie Freizeit- und Gelegenheitsreisende sicher. Das Unternehmen betreibt vier Bahnlinien (S7, S8, S9 und RE5) mit Verbindungen nach Worb, Unterzollikofen, Bätterkinden und Solothurn sowie 18 Buslinien im Grossraum Bern und in der Region Lyss–Bucheggberg–Jegenstorf. Jährlich nutzen mehrere Millionen Fahrgäste das Angebot des RBS. Zudem erbringt der RBS im Auftrag von Bernmobil einen Teil der Fahrleistung auf der Tramlinie 6, Bern–Worb.

Der RBS entstand am 1. Januar 1984 aus der Fusion der Vereinigten Bern–Worb-Bahnen (VBW) und der Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn (SZB). Seitdem steht das Unternehmen für eine kontinuierliche Modernisierung seiner Infrastruktur und seiner Fahrzeuge. Mit einem dichten Fahrplan sowie Investitionen in neue Züge und Busse, die Erneuerung von Bahnhöfen und Haltestellen und den Einsatz zukunftsfähiger Technologien trägt der RBS zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei.

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie. Der RBS setzt auf energieeffiziente Fahrzeuge, optimierte Fahrpläne und den Ausbau der Elektromobilität im Busbereich, um den ökologischen Fussabdruck zu reduzieren. Zudem arbeitet er eng mit kantonalen und kommunalen Behörden zusammen, um die Verkehrsplanung und -anbindung zu optimieren. Als Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes trägt der RBS zur Entlastung des Individualverkehrs bei und leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Region. Die kontinuierliche Anpassung an veränderte Mobilitätsbedürfnisse und technologische Entwicklungen sichert die langfristige Relevanz des Unternehmens.

Die RBS-Werte als Grundlage

Der RBS erfüllt seinen Grundauftrag – ein attraktives Bahn- und Busangebot für die Bevölkerung bereitzustellen und zur positiven Entwicklung der Region beizutragen – auf Basis klar definierter Werte. Im Jahr 2024 stehen für die bisherigen Handlungsanweisungen drei zentrale Werte: Verlässlichkeit, Zukunftsorientiertheit, Respekt. Diese Werte gelten für alle Mitarbeitenden und dienen als Orientierung für den Umgang mit internen und externen Anspruchsgruppen sowie im täglichen Arbeitsumfeld.

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2024	2023	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	144 462	147 715	-2,2
Aufwand	Tausend CHF	146 435	143 605	2,0
Jahresverlust	Tausend CHF	-1 973	4 110	-148,0
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	16,90	15,90	6,29
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	7,80	7,40	5,41
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	504	472	6,8
Zugkilometer	Tausend km	3 400	3 442	-1,2
Buskilometer	Tausend km	3 245	3 209	1,1
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12.	Anzahl	44	47	-6,4
Fahrzeugbestand Bus 31.12.	Anzahl	51	47	8,5
Effektive Lohnspanne	Faktor	4,30	4,18	2,9
Traktionsstrom	Tausend kWh	20 492	21 019	-2,5
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 069	1 078	-0,8

Verkehr und Marketing

Ein Überblick über das Jahr 2024

Im Berichtsjahr stieg die Zahl der beförderten Personen weiter an: Insgesamt fuhren 24,7 Millionen Menschen mit dem RBS – ein Plus von fast sieben Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Im Busnetz des RBS wurden 7,8 Millionen Fahrgäste gezählt, was einem Anstieg von fünf Prozent entspricht. Damit lag die Zahl der Fahrgäste erstmals wieder höher als im Rekordjahr 2019. Auch im Bahnverkehr gab es ein Wachstum zu verzeichnen: 16,9 Millionen Fahrgäste nutzten die RBS-Züge – sieben Prozent mehr als im Vorjahr, jedoch wurden noch nicht die Zahlen von 2020 erreicht. Veränderungen im Fahrgastverhalten sind weiterhin erkennbar. Besonders an Pendlerbahnhöfen wie Papiermühle, Worblaufen und Zollikofen liegt die Nachfrage noch 10 bis 20 Prozent unter dem Niveau von 2019. Dort, wo das Angebot ausgebaut wurde, wie auf den Linien RE5 (Solothurn–Bern) und S8 (Bätterkinden–Bern) oder um Bahnhöfe mit grösseren Siedlungsentwicklungen, wurde ein deutliches Wachstum registriert. Der stärkste Anstieg verzeichnete der Bahnhof Deisswil, wo an Werktagen 26 Prozent mehr Fahrgäste ein- und ausstiegen – fast 1500 pro Tag.

Marketing und Kommunikation: strategische Weichenstellungen

Im Jahr 2024 lag der Fokus im Bereich Marketing und in der Kommunikation auf strategischer Weiterentwicklung. Besonders das Arbeitgebermarketing wurde vorangetrieben – eine neue Karriereseite wurde erstellt und Videos zu Jobprofilen produziert. Zudem wurden Grundlagen für die neue Webseite und das Rebranding des RBS geschaffen. Dazu gehörte auch eine umfassende Marktforschung, die wertvolle Erkenntnisse für diese Projekte liefert. Die Umsetzung des Rebranding und der Launch der neuen Website sind für den Sommer 2025 geplant. Daneben wurden auch kurzfristige Massnahmen umgesetzt, um die Markenpräsenz des RBS zu stärken. Ein Höhepunkt war der «Tag der offenen Baustelle» im zukünftigen Bahnhof Bern.

«Shopy-Express»: RBS-Zug im Shopyland-Design

Der RBS und das Einkaufszentrum Shopyland pflegen eine langjährige Partnerschaft – unter anderem durch die Haltestelle «RBS Shopyland». Diese Partnerschaft wurde 2024 sichtbar: Seit Ende April verkehrt ein Zug («Seconda») im Shopyland-Design als «Shopy-Express» auf der Linie S8. Die Idee wurde von der Marketinggemeinschaft Shopyland initiiert. Der Zug wurde am 26. April 2024 aus der Werkstatt Worbboden in den regulären Betrieb überführt. Die Kooperation stärkt die Verbindung zwischen öffentlichem Verkehr und Shopyland und unterstreicht die Bedeutung nachhaltiger Mobilitätslösungen zur Attraktivitätssteigerung im Nahverkehr.

«Tschau Blau» – Verabschiedung der blauen Trams

Im Sommer 2024 begann die schrittweise Ausmusterung der seit 1987 eingesetzten blauen RBS-Trams, da sie ihr Lebensende erreicht haben. Nach der Gleissanierung an der Effingerstrasse in Bern im Oktober wurden die blauen Trams auf der Linie 6 nach und nach durch die neuen Tramlink-Fahrzeuge von Bernmobil ersetzt. Seit dem Fahrplanwechsel 2024 verkehren keine RBS-Trams mehr auf der Strecke Bern–Worb. Ein Tram wurde dem Verein EW Nostalgie übergeben, ein weiteres an Schutz und Rettung Bern. Die Zusammenarbeit mit Bernmobil auf der Linie 6 bleibt weiterhin bestehen. Der RBS wird auch künftig Fahrleistungen im Auftrag von Bernmobil erbringen. Zu diesem Zweck wurden die RBS-Tramführer:innen auf dem neuen Fahrzeugtyp geschult, um einen reibungslosen Übergang sicherzustellen. Im Rahmen der Kampagne «Tschau Blau» wurde das blaue Tram gebührend verabschiedet – mit einer Social-Media-Kampagne, Mitarbeitendeninterviews sowie einer Abschiedsfahrt für Mitarbeitende. Die mediale Berichterstattung erzielte eine hohe Reichweite und positive Resonanz.

BEFÖRDERTE
PERSONEN BAHN



13 Mio.



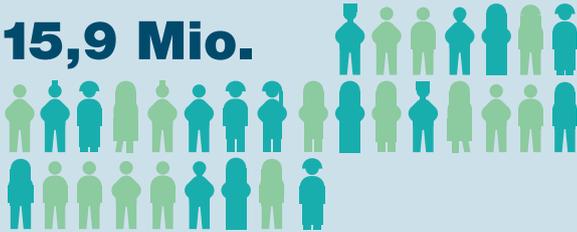
2021

15,4 Mio.



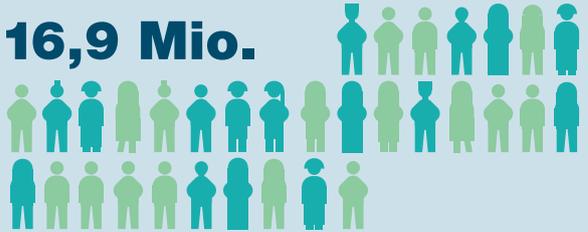
2022

15,9 Mio.



2023

16,9 Mio.



2024

BEFÖRDERTE
PERSONEN BUS



5,6 Mio.



2021

6,6 Mio.



2022

7,4 Mio.



2023

Fahrgäste

7,8 Mio.



2024

24,7

Mio. Fahrgäste
im Jahr 2024

82500

Personen/Tag
(an Werktagen)

Organisation und Personal

Gesamtarbeitsverträge

Die Arbeitsverträge von 96 Prozent der RBS-Mitarbeitenden unterliegen den Gesamtarbeitsverträgen (GAV) Bahn und Bus. Ausgenommen sind die Geschäftsleitung, die Projektleitenden des Projekts «Ausbau Bahnhof Bern» sowie die Lernenden, was rund vier Prozent der Belegschaft ausmacht. Für Mitarbeitende ausserhalb des GAV, wie beispielsweise die Rottenverstärkungen von Sersa, orientieren sich die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen an den GAV-Regelungen.

Lohngleichheit und Chancengleichheit

Die letzte Lohngleichheitsanalyse im Jahr 2021 bestätigte, dass die Löhne beim RBS diskriminierungsfrei festgelegt sind. Das Unternehmen setzt sich für Lohngleichheit und Chancengleichheit ein und orientiert sich dabei an den gesetzlichen Vorgaben und bewährten Standards zur Gleichstellung. Gemäss Gleichstellungsgesetz wird die Lohngleichheitsanalyse regelmässig wiederholt. Die nächste Analyse ist für 2025 geplant.

Compliance und Nichtdiskriminierung

Der RBS lehnt jede Form der Diskriminierung ab – unabhängig von Geschlecht, Herkunft, Religion, Alter, sexueller Orientierung, Behinderungen oder politischer bzw. gewerkschaftlicher Betätigung. Zur Meldung von Diskriminierungsvorfällen und Verstössen stehen interne und externe anonyme Meldestellen zur Verfügung. Mitarbeitende können Verstösse jederzeit an die vorgesetzte Person, an die interne Compliance-Stelle per Mail oder an die externe Compliance-Stelle IntegrityPlus über eine Onlineplattform melden. Der Verwaltungsrat erhält jährlich einen Compliance-Bericht. Im Jahr 2024 wurden keine Verstösse gemeldet.

Mitarbeitendenumfrage: Erkenntnisse und Zukunftsaussichten

Im Frühjahr 2024 führte der RBS eine Mitarbeitendenumfrage durch. 398 Mitarbeitende (78,2 %) nahmen daran teil – eine hohe Beteiligung, die aussagekräftige Ergebnisse ermöglichte. Die Bewertung erfolgte in drei Kategorien (Skala 0–100):

- Arbeitszufriedenheit: 72 Punkte
- Commitment: 80 Punkte
- Work Engagement: 78 Punkte

Positiv bewertet wurden insbesondere Arbeitsinhalte und Kundenorientierung. Verbesserungsbedarf besteht in den Bereichen Unternehmenbindung, Geschäftsleitung, Arbeitsorganisation sowie Aus- und Weiterbildung. Die Ergebnisse wurden in den Abteilungen analysiert. Für die kommende Periode legt die Geschäftsleitung den Fokus auf die Klärung und Vereinfachung der Arbeitsorganisation und auf die Optimierung der internen Kommunikation.

Unternehmensstrategie 2025–2030

Im Berichtsjahr erarbeitete die Geschäftsleitung die neue Unternehmensstrategie für 2025–2030. Sie wurde im November 2024 vom Verwaltungsrat genehmigt. Nach einer umfassenden Analyse des Unternehmens, seines Umfelds und relevanter Trends wurden vier zentrale Handlungsfelder definiert:

- Angebotsoptimierung und Fahrgastwachstum
- Organisation und Arbeitsabläufe optimieren
- Attraktivität als Arbeitgeber
- Partnerschaften und Nebengeschäfte

Auf dieser Basis wurde das Zielbild 2030 und die Eckpunkte von insgesamt zehn Umsetzungsinitiativen für die kommenden Jahre festgelegt.

Aus- und Weiterbildung: Investition in Wissen und Kompetenz

Aus- und Weiterbildung unter Berücksichtigung der sich ändernden Anforderungen haben beim RBS einen hohen Stellenwert und sind fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie. Im vergangenen Jahr wurden Weiterbildungen in verschiedenen Fachbereichen durchgeführt. Die Schwerpunkte lagen auf sicherheitsrelevanten Schulungen, technischen Fortbildungen sowie der Förderung von Führungskompetenzen. Dies trägt zur Qualität und Effizienz des Betriebs bei und stärkt die Motivation der Belegschaft.

Arbeitssicherheit

Im Berichtsjahr blieb der RBS von schweren Unfällen mit bleibenden Gesundheitsschäden verschont. Die unfallbedingten Ausfalltage pro Mitarbeitenden (FTE) entwickelten sich mit 0,22 im Vergleich zu den Vorjahren positiv und lagen deutlich unter dem Zielwert von 0,8. Auch die Anzahl der anerkannten Berufsunfälle konnte von 28 im Vorjahr auf 22 gesenkt werden, womit das Ziel von unter 19 verfehlt wurde. Ein wichtiger Meilenstein wurde im Bereich Elektrische Anlagen Ausführung / Betrieb / Pikett erreicht: Im September 2024 konnte verkündet werden, dass das Team 365 Tage lang unfallfrei gearbeitet hat. Angesichts der hohen Sicherheitsanforderungen in diesem Bereich ist dies eine bemerkenswerte Leistung. Sie zeigt, dass konsequente Sicherheitskultur, Disziplin und enge Zusammenarbeit entscheidend für den Erfolg sind. Die tägliche Einhaltung von Sicherheitsvorschriften und die hohe Aufmerksamkeit und Sorgfalt im Umgang mit potenziellen Risiken tragen wesentlich dazu bei.

Gesundheitsschutz – UV-Schutz- Präventionsmodul

In Zusammenarbeit mit der Suva wurde erstmals das Präventionsmodul «Sonne: Schütze dich vor UV-Strahlen!» durchgeführt. Ziel war es, das Bewusstsein für Sonnenschutz zu stärken und die Akzeptanz von Schutzmassnahmen zu erhöhen. Das Modul richtete sich an Mitarbeitende aus den Bereichen Bahn-, Elektro- und Reinigungsdienst, die häufig im Freien arbeiten. Unter Leitung einer Fachperson lernten die Teilnehmenden die Bedeutung eines effektiven Sonnenschutzes kennen und die richtigen Massnahmen zum Schutz vor UV-Strahlen. Durch eine UV-Kamera wurden Sonnenschäden auf der Haut sichtbar gemacht. Zusätzlich wurde eine Information im Intranet veröffentlicht und kleine Sonnencremes verteilt.

RBS-Generalversammlung 2024 in Ittigen

Die Generalversammlung des RBS fand am 27. Juni 2024 im Haus des Sports in Ittigen statt. Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri begrüßte die Aktionärinnen und Aktionäre und die Gäste und betonte die Bedeutung der Gemeinde für den RBS. In Ittigen befindet sich ein neuer RBS-Bahnhof, der 2023 eröffnet worden ist sowie der zentrale Betriebsstandort. Hier sind das Bahndepot, die Busgarage und die Büros zuhause. Die Aktionärinnen und Aktionäre folgten den Anträgen des Verwaltungsrats. Die Generalversammlung endete mit einem Gastreferat von Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr. Er sprach über die zukünftigen Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs und würdigte die allgemeinen Entwicklungen in diesem Bereich mit speziellem Bezug zum RBS.

Personal in Zahlen

Kategorien	Geschäftsleitung	Mitarbeitende
Anzahl Frauen (bis zum 31.12.)	1	103
davon unbefristet	1	100
Anzahl neu beschäftigter Frauen	0	13
Anzahl nicht mehr beschäftigter Frauen (Austritte aus dem Unternehmen)	0	6
Anzahl Männer (bis zum 31.12.)	6	476
davon unbefristet	6	461
Anzahl neu beschäftigter Männer	0	90
Anzahl nicht mehr beschäftigter Männer (Austritte aus dem Unternehmen)	0	55
Anzahl Lernende (bis zum 31.12.)	0	12
Unter 30-Jährige (bis zum 31.12.)	0	77
Anzahl Neubeschäftigte unter 30-Jährige	0	27
30 bis 50-Jährige (bis zum 31.12.)	2	32
Anzahl neu beschäftigter 30- bis 50-Jährige	0	50
Anzahl über 50-Jährige (bis zum 31.12.)	5	275
Anzahl neu beschäftigter über 50-Jährige	0	32
Anzahl schwangere Frauen mit Anrecht auf Mutterschaftsurlaub	0	0
Anzahl Frauen, die Mutterschaftsurlaub bezogen haben	0	0
Anzahl Männer, die nach der Geburt ihres Kindes Anrecht auf Vaterschaftsurlaub haben	0	5
Anzahl Männer, die Vaterschaftsurlaub bezogen haben	0	5
Anzahl Personen, die nach dem Elternschaftsurlaub wieder an die Arbeit zurückgekehrt sind	0	5



Betrieb und Technik Bahn

Ein Überblick über das Jahr 2024

Das Jahr 2024 war geprägt von gezielten Optimierungen im Fahrplanangebot sowie von bedeutenden Bauarbeiten im Raum Bern. Das im Dezember 2022 eingeführte Fahrplankonzept für die Linien RE5 und S8 wurde per Fahrplanwechsel Ende 2023 leicht optimiert. Das Mittelperron in Fraubrunnen wurde mit wenigen infrastrukturellen Anpassungen zu einem betrieblich vollwertigen Perron. Dadurch verbesserte sich die Kreuzungssituation im Raum Fraubrunnen-Grafenried zwischen RE5 und S8 deutlich. Die Anpassungen wirkten sich positiv auf die Pünktlichkeit aus, die 2024 bei 98 Prozent lag – rund einen Prozentpunkt höher als im Vorjahr. Die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof Bern beeinflussten auch 2024 den Bahnbetrieb. Wie im Vorjahr war über drei Monate ein Ersatzfahrplan für das RBS-Bahnnetz gültig, da die Strecke zwischen Bern Felsenau und Bern nur eingleisig befahrbar war. Der Ersatzfahrplan (15. Juni bis 6. Oktober 2024) war nahezu identisch mit demjenigen von 2023, jedoch mit minimalen Anpassungen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität. Zusätzlich führte eine Stellwerkstörung in Bern, bedingt durch Bauarbeiten, zu einer mehrtägigen Betriebsunterbrechung.

Frühwarnsystem für den Bahnbetrieb

Starke Windböen können die Sicherheit im Bahnbetrieb gefährden. Nach der Entgleisung eines RBS-Zugs durch eine Böe von rund 120 km/h sowie einer Komposition der Aare Seeland mobil AG (asm) im März 2023 wurden die Windverhältnisse entlang des Streckennetzes untersucht. Die Analyse der letzten 20 Jahre durch den spezialisierten Dienstleister Meteomatics AG ergab:

Besonders betroffen sind Streckenabschnitte zwischen Solothurn und Zollikofen, vor allem der Abschnitt zwischen Lohn und Büren zum Hof. Der Zugtyp NExT erwies sich aufgrund seiner Bauart als besonders anfällig für Seitenwind. Ab Windgeschwindigkeiten von 100 km/h besteht Kippgefahr. Daher sind bei starken Böen Geschwindigkeitsreduktionen oder Betriebseinstellungen notwendig.

Seit April 2024 ist ein Frühwarnsystem mit Windmessstationen und automatisierten Warnmeldungen via SMS und E-Mail in Betrieb. Erste Erfahrungen zeigen, dass das System zuverlässig funktioniert und dass Warnungen ab 80 km/h sinnvoll sind. Seit der Einführung musste der Bahnbetrieb nicht eingestellt werden. Lediglich am 19. November 2024 erfolgte eine Geschwindigkeitsreduktion auf 80 km/h im betroffenen Abschnitt. Vor der System Einführung

gab es im Jahr 2024 am 3. Januar eine Begrenzung auf 80 km/h und am 22. Februar auf 50 km/h. Das Frühwarnsystem mit den prognostizierten Windgeschwindigkeiten wird laufend überprüft und mit den vor Ort installierten Windmessen in Büren zum Hof und in der Limpachebene verglichen. Da diese tendenziell niedrigere Geschwindigkeiten anzeigen, erfolgt im ersten Quartal 2025 eine Optimierung des Systems basierend auf den Auswertungen von 2024. Dabei wird unter anderem die Aktualisierung der Benachrichtigungen durch Meteomatics verbessert, insbesondere bei sich ändernden Böengeschwindigkeiten und ihrem Einfluss auf den Bahnbetrieb.

Erneuerung Stellwerk Worb

Am 20. und 21. April 2024 wurde das 50 Jahre alte Stellwerk am Bahnhof Worb Dorf des Typs «Asega» durch ein neues «Domino 67»-Stellwerk ersetzt. Dieses ist nun an die Fernsteuerung VBBA (Visualisierungs- und Bediensystem für Bahnen) und das Leitsystem angebunden. Die Arbeiten umfassten den Aufbau des neuen Stellwerks, den Einbau neuer Signale sowie die Umschaltung und Prüfung der Weichen und Bahnübergänge. Das Stellwerk ist ein zentrales Element für den sicheren Bahnbetrieb. Es steuert Signale, Weichen und weitere Steuerungselemente, um eine effiziente und sichere Zugführung zu gewährleisten. Während der Bauphase war die Strecke zwischen Worb Dorf und Boll-Utzigen vom 18. bis zum 20. April 2024 unterbrochen. Bahnersatzbusse wurden eingesetzt. Mit dieser Investition stellt der RBS die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebs langfristig sicher.

Betriebsstörung Stellwerk Bern

In der ersten Oktoberwoche 2024 hat eine Störungswelle im Bahnbetrieb zwischen Worblaufen und Bern die gesamte Organisation herausgefordert. Ursache waren technische Probleme am Stellwerk Bern, das aus den 1960er-Jahren stammt und im Rahmen der Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof Bern angepasst werden musste. Nach der ersten Nachtsperre Ende September traten Betriebsstörungen auf, die sich in den folgenden Tagen verstärkten. Blockstörungen und Betriebsausfälle häuften sich, bis am 3. und 4. Oktober der Bahnverkehr zwischen Worblaufen und Bern komplett ausfiel. Eine Taskforce wurde eingesetzt, um die Störung schnell zu beheben. Durch intensive Prüfungen und Testfahrten am Wochenende konnte der reguläre Betrieb am Montag wieder

aufgenommen werden. Um die Fahrplanstabilität sicherzustellen, wurden die Linien S9 und S7 vorübergehend angepasst. Diese Störung stellte eine der grössten Betriebseinschränkungen der jüngeren Unternehmensgeschichte dar. In einer internen Analyse wurden wichtige Erkenntnisse gewonnen und Massnahmen definiert, um vergleichbare Vorfälle künftig zu vermeiden oder effizienter zu bewältigen. Die intensive Zusammenarbeit und der ausserordentliche Einsatz verschiedener Mitarbeitenden waren entscheidend für die Wiederherstellung des Bahnbetriebs.

ATO-Versuch: Zulassungsprozess und Testfahrten in Bätterkinden

2024 startete der Zulassungsprozess für das ATO-System (Automatic Train Operation) in Zusammenarbeit mit einem externen Partner und dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Ziel ist die Typenzulassung für das automatische Wenden des Fahrzeugs Nr. 71 in Bätterkinden. Das BAV genehmigte begleitete Testfahrten, die 2024 erfolgreich durchgeführt wurden. Für weitere Versuche wurde der zweite Führerstand des Testfahrzeugs aus der «Seconda»-Flotte entsprechend

umgebaut und mit der Prototyp-Hardware ausgestattet. Für 2025 sind weitere Testfahrten mit der eisenbahnkonformen Ausrüstung geplant. Parallel dazu wird die Dokumentation in Zusammenarbeit mit dem externen Partner weiter erstellt und mit dem BAV abgestimmt, um den Zulassungsprozess fortzusetzen.

Erweiterung der Worbla-Flotte: neue Fahrzeuge für den Angebotsausbau

Im Frühling und im Sommer 2024 wurden die Worbla-Züge Nr. 15 und Nr. 16 angeliefert. Nach der Abnahme in Zollikofen wurden die Züge per Bahn nach Worblaufen transportiert, wo sie erstmals auf dem RBS-Netz fahren. Die Flottenerweiterung ist erforderlich, um den geplanten Angebotsausbau auf der Linie S7 zu ermöglichen. Zukünftig sollen Zwischenzüge im 7,5-Minutentakt bis Deisswil statt bis Bolligen geführt werden. Mit dieser Massnahme stärkt der RBS die Kapazität auf einer der meistgenutzten Linien seines Netzes und trägt zur kontinuierlichen Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots in der Region bei.



Betrieb und Technik Bus

Umbau der Busgarage Worblaufen

Ende 2024 wurde die erste Phase des Umbaus der Busgarage in Worblaufen weitgehend abgeschlossen. Die bestehende Waschanlage wurde durch einen Serviceraum ersetzt, der als zusätzlicher Werkstattbereich dient. Eine neue Hebeanlage ermöglicht die effiziente Unterbodenreinigung der Busse, während eine neue Durchfahrtswaschanlage den Waschvorgang beschleunigt und Mitarbeitende während des Vorgangs im Fahrzeug bleiben können. Dies erhöht die Sicherheit und senkt Unfallrisiken. Mit der Installation einer modernen Wasseraufbereitungsanlage wird zudem der Wasserverbrauch nachhaltig gesenkt. Zusätzlich wurde ein neuer Arbeitsplatz für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten eingerichtet, und die Büro- sowie Personalräume wurden ins zweite Obergeschoss verlagert. Im ersten Stock entstand eine neue Pneuwerkstatt mit Lagerraum.

Die zweite und die dritte Bauphase verzögern sich aufgrund der späteren Inbetriebnahme des Depots Bätterkinden. Da das Depot 1 in Worblaufen, wo die neue Busgarage entstehen soll, weiterhin als Abstellfläche für Züge genutzt werden muss, wurde eine Übergangslösung für die Elektrobusse entwickelt. Das bisherige Bahndepot 2 soll für eine Übergangsphase von rund 10 Jahren zu einer Buseinstellhalle mit Ladeinfrastruktur umgebaut werden. Gleichzeitig sollen die bestehenden Gebäude für Buswerkstatt und Einstellhalle im Hubelgut und die Busgarage in Worblaufen erneuert und modernisiert werden. Hier entsteht eine Werkstatt für Linienbusse mit Hocharbeitsbühnen. In einem Teil der heutigen Buseinstellhalle wird zudem eine Prüfstrasse realisiert. Die verbleibende Einstellhalle wird für die Installation von Ladegeräten für Elektrobusse vorbereitet.

Buslinie 33: positive Bilanz der Linienverlängerung

Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 führt die Buslinie 33 erneut ins Talgut-Zentrum Ittigen. Nach einem Jahr wurde eine positive Bilanz gezogen: 56 500 Fahrgäste nutzten das erweiterte Angebot, was einem Durchschnitt von 4,1 Personen pro Fahrt entspricht. Damit wird die Mindestanforderung des Kantons Bern von vier Fahrgästen pro Kurs auf dem am stärksten belasteten Abschnitt leicht übertroffen. Die Pünktlichkeit der Linie 33 zwischen Worblaufen und Bremgarten hat sich ebenfalls verbessert, was zu besseren Anschlussmöglichkeiten in Worblaufen führt. Dies wurde durch den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs und eine Anpassung des Fahrplans erreicht. Der Versuchsbetrieb läuft bis Ende 2026 und wird vom Kanton Bern sowie von der Gemeinde Ittigen finanziert. Bei positivem Verlauf könnte die Verlängerung dauerhaft ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

Sechs neue Busse für den Busbetrieb

Für den Betrieb auf den Buslinien 8 (Solothurn-Büren an der Aare) und 898 (Büren a.A.-Münchenbuchsee) mussten die bisherigen Fahrzeuge ersetzt werden. Aufgrund der sehr hohen Tagesleistungen von rund 700 Kilometern pro Tag wurden hierfür sechs Diesel-Hybridbusse beschafft, da die Reichweite von Elektrobussen noch nicht ausreicht. In der BSU-Garage wurden die Fahrzeuge im Auftrag von Daimler Buses für den Linieneinsatz vorbereitet. Diese ersetzen die bisherigen Busse mit den Nummern 201 bis 206, die in den letzten zehn Jahren über eine Million Kilometer zurückgelegt haben. Mit der Inbetriebnahme der Fahrzeuge wird die Busflotte modernisiert, der Komfort für Fahrgäste erhöht und der Dieselverbrauch im Linienbetrieb verringert.

Drei Busse unterstützen die Mobilität in der Ukraine

Drei ausgemusterte RBS-Busse erhielten 2024 eine neue Aufgabe in der Ukraine. Zwei Fahrzeuge wurden im Juni und im Juli überführt, das dritte folgte im Herbst. Sie sollen die Mobilität vor Ort verbessern. Die Busse, mit dem Baujahr 2006, sind technisch einwandfrei, wurden jedoch in der Schweiz altersbedingt ausser Betrieb genommen. Bereits 2022 wurde ein Bus an die ukrainische Verkehrsgesellschaft «Kievpastrans» übergeben. Damit sind inzwischen vier RBS-Busse in der Ukraine im Einsatz. Das Projekt wurde durch die Initiative «Elbi hilft Ukraine» koordiniert.

Erweiterung der Elektrobusflotte

Der Busbetrieb hat seine Elektrobusflotte um drei vollelektrische Normbusse erweitert, die auf den Linien im Raum Bern verkehren. Die Anschaffung wurde durch den Ökofonds von Energie Wasser Bern (ewb) sowie die Gemeinden Bolligen, Ittigen, Muri bei Bern, Ostermundigen und Zollikofen unterstützt. Mit den neuen Fahrzeugen steigt die Anzahl der Elektrobusse beim RBS auf sieben, und es können rund 15 Prozent aller Kurse mit emissionsfreien Fahrzeugen gefahren werden. Am 11. September wurde die Inbetriebnahme gemeinsam mit den Förderpartnern gewürdigt. Alle drei Busse wurden mit deren Gemeindewappen und Logos versehen. Der RBS verfolgt das Ziel, seine Busflotte bis spätestens 2040 schrittweise auf alternative Antriebstechnologien umzustellen. Erste Erfahrungen zeigen, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen eine präzise und auf die Fahrzeuge angepasste Umlaufplanung erfordert, da die Reichweite begrenzt ist. Zudem sind Last- und Lademanagement für die Bereitstellung der elektrischen Energie notwendig. Diese Faktoren sind mit hohen Kosten verbunden, weshalb auch künftig die beschlossenen Fördergelder benötigt werden.



Planung und Zukunftsaussichten

Neuer RBS-Bahnhof Bern: Vortriebsarbeiten abgeschlossen

Im ersten Halbjahr 2024 wurden die Vortriebsarbeiten in den Kavernen des künftigen Bahnhofs Bern sowie für die Zufahrtstunnel vom Wildpark her abgeschlossen. Anschliessend begann die Betonierung der Sohlen und Innengewölbe. Vor Weihnachten wurde das rippenartige Innengewölbe in der Kaverne Nord fertiggestellt. Die Arbeiten verliefen planmässig und hatten im Jahr 2024 keine wesentlichen Auswirkungen auf Anwohnende und Gewerbetreibende in der Umgebung. Im September fand der Tag der offenen Baustelle statt, bei dem rund 18 000 Besuchende das Projekt besichtigten. Diese hohe Beteiligung unterstreicht das grosse öffentliche Interesse an diesem Infrastrukturprojekt und seine Bedeutung für die Region. Ende 2024 wurde zudem der Werkvertrag, mit mehr als 50 Gewerken, für die Ausrüstung und die Bahntechnik unterzeichnet. Die Arbeiten beginnen 2025 und werden bis zur Inbetriebnahme im Jahr 2029 realisiert. Den Auftrag erhielt die ARGE Marti. Das Unternehmen stammt, ebenso wie die beiden aktuell tätigen Rohbauunternehmen, aus dem Kanton Bern.

Bahnhof Solothurn Süd: Grundsteine für die Zukunft gelegt

Anfang 2024 wurden die Pläne für das Bauprojekt des Gesamtprojektes «Bahnhof Solothurn Süd» abgeschlossen. Zudem konnte mit den erforderlichen Genehmigungsverfahren auf verschiedenen Ebenen (kommunal, kantonal und Plangenehmigungsverfahren) gestartet werden. Ende 2024 erhielt das Projekt die Rückmeldung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zur Vorprüfung der bahrelevanten Module. Nach der Finanzierungszusicherung durch die Stadt Solothurn und der Unterzeichnung der Umsetzungsvereinbarung zwischen RBS und BAV Ende 2024 wird auch eine kantonale Abstimmung erforderlich sein, die voraussichtlich am 28. September 2025 stattfindet. Gemäss dem aktuellen Planungsstand ist der Beginn der Realisierungsphase für Spätsommer 2028 vorgesehen. Die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs ist für Ende 2030 geplant.

Ausbau Bahnhof Lohn-Lüterkofen: Drehscheibe für kombinierte Mobilität

Der Bahnhof Lohn-Lüterkofen wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Lohn-Ammannsegg und dem Kanton Solothurn umfassend modernisiert. Ziel ist es, die steigende Nachfrage auf der stark frequentierten RegioExpress-Strecke Solothurn–Bern zu bewältigen und eine zeitgemässe, barrierefreie Infrastruktur zu schaffen. Die zentralen Massnahmen umfassen die Verlängerung der Perrons, die niveaufreie Erschliessung des Bahnhofs sowie eine attraktive Neugestaltung des gesamten Bahnhofareals. Dabei entstehen ein neuer Bushof, modernisierte Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, kurze und sichere Umsteigewege und erweiterte Grünflächen. Ein grösseres Perrondach mit Solarpanels und zusätzliche Wartebänke erhöhen den Komfort für Fahrgäste. Das Pilotdossier wurde 2024 überarbeitet und in drei parallelen Bewilligungsverfahren zur öffentlichen Auflage gebracht – einem Plangenehmigungsverfahren (PGV) sowie zwei kommunalen Verfahren. Die Bilanz zum Jahresende ist positiv: Nur sieben Einsprachen wurden eingereicht, sodass die nächsten Projektschritte planmässig erfolgen können. Der Baustart ist frühestens im Sommer 2026 vorgesehen. Mit diesem Ausbau entsteht in der wachsenden Agglomeration Solothurn eine moderne Verkehrsdrehscheibe, die den öffentlichen Verkehr nachhaltig stärkt.

Metropark O1: Neues RBS-Bürogebäude nimmt Form an

Das Bauprojekt «Metropark O1» in Worblaufen, in das zukünftig die Büros des RBS umziehen, machte 2024 grosse Fortschritte. Im Juni wurde die Baubewilligung für die Gebäude O1 und O2a/b rechtskräftig. Im November starteten die Bauarbeiten zu der Schadstoffsanierung der alten Gebäude an der Worblaufenstrasse. Der Rückbau und der Abriss der Einstellhalle sowie der Aushub der Baugrube erfolgten bis Februar 2025. Die Innenausbauplanung für die künftigen Büros läuft seit August 2024 und soll bis Sommer 2025 abgeschlossen sein. Es ist geplant, die neuen Büros bis Ende 2027 zu beziehen. Die neue Leitstelle, als zentraler Bestandteil der Betriebssteuerung, wird im ersten Quartal 2028 ebenfalls im Büroneubau fertiggestellt. Damit schafft der RBS eine moderne und zukunftssichere Infrastruktur für seinen Betrieb.



Neue Züge für die Strecke Solothurn–Bern: Stadler erhält Zuschlag

Im November 2024 unterzeichneten der RBS und Stadler den Vertrag für 20 neue Triebzüge in Worblaufen. Die neuen Züge werden zwischen 2028 und 2030 schrittweise auf der Linie Solothurn–Bern (RE5) in Betrieb genommen. Die Triebzüge sind, wie die bestehenden RBS-Züge, 60 Meter lang und werden neu auch in Dreifachtraktion einsetzbar sein, was eine Erhöhung der Beförderungskapazität um 50 Prozent in den Hauptverkehrszeiten ermöglicht. Die Fahrzeugkonzeption nimmt auch Anregungen der Fahrgäste auf, die bereits bei der Entwicklung der RBS-Züge «Worbla» berücksichtigt worden sind. Mit der Beschaffung setzt der RBS auf eine bewährte Zusammenarbeit mit Stadler, um mit einem zeitgemäßen Fahrzeug den Regionalverkehr nachhaltig zu stärken. Der Baustart, der in Bussnang produzierten Züge, ist für 2026 geplant.

Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Strecke Linie RE/S8	
Solothurn–Biberist	Schienenwechsel Solothurn–Biberist auf einer Länge von 504 Metern
Biberist	Einbau einer Gleistragplatte (System Infundo) am Bahnübergang Solothurnstrasse
Bätterkinden	Wendegleis für die Verlängerung S8 (diverse Fertigstellungsarbeiten) Inbetriebnahme eines neuen Gleichrichters in der Energiezentrale inkl. Installation eines zweiten Gleichrichters für das neue Depot Ausbau Bätterkinden Süd–Büren zum Hof für die Verlängerung der S8 (diverse Fertigstellungsarbeiten) Inbetriebnahme einer Windmessung im Abschnitt Kräiligen–Bätterkinden inkl. Frühwarnsystem Schienenwechsel am Bahnübergang Limpachstrasse infolge eines Schienenbruchs
Büren zum Hof	Inbetriebnahme der Windmessung in Büren zum Hof inkl. Frühwarnsystem
Grafenried	Doppelspur Grafenried–Jegenstorf für die Verlängerung der S8 (diverse Fertigstellungsarbeiten) Fertigstellung einer neuen USV-Anlage (unterbrechungsfreie Stromversorgung) in Grafenried Schienenwechsel Grafenried–Jegenstorf auf einer Länge von 620 Metern
Jegenstorf	Clustering mit Bahnersatz zwischen Fraubrunnen und Schönbühl (6 Tage): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sofortmassnahme Bachdurchlass beim Bahnübergang General-Guisan-Strasse mit dem Einbau einer vorfabrizierter Deckenbetonplatte inkl. neuen Oberbaus ▪ Einbau einer Gleistragplatte (System Infundo) beim Bahnübergang Bernstrasse ▪ Unterbausanierung auf einer Länge von 13 Metern ▪ Kabelkanalersatz auf einer Länge von 600 Metern
Schönbühl	Ergänzung von 2 Barriereantrieben für Bahnübergang Lyssstrasse Verbreiterung des Aussenperrons inkl. Beleuchtungsanpassung
Moosseedorf	Ersatz der USV-Anlage (unterbrechungsfreie Stromversorgung)
Worblaufen	Schadstoffsanierungen in den Bestandsbauten Worblaufenstrasse 180–192 durchgeführt und Beginn der Abbrucharbeiten für Metropark O1 Schienenwechsel auf der Aarebrücke auf einer Länge von 179 Metern Weichteile gewechselt: W1 (halbe Zungenvorrichtung und Herzstück), W40 (halbe Zungenvorrichtung), W62 (halbe Zungenvorrichtung und Herzstück)
Tiefenau	Start des Einbaus der Deckenstromschiene als Ersatz für die Einfachfahrleitung im Tiefenautunnel
Felsenau	Beginn der Anpassung des Schaltkonzepts von Worblaufen bis Portal Schanzentunnel inkl. eines neuen Schaltpostens für den Spurwechsel Felsenau Süd
Ausbau Bahnhof Bern	Bestehender Schanzentunnel: Bankett mit integriertem Kabelkanal und Kabelschutzrohren in der aareseitigen Tunnelhälfte und Gewölbemassnahmen Baugrube Wildpark: Etappen Bodenplatte und Wände sowie Unterschottermatte und Einbringen der Vorschotterung, Aus- und Einbau Gleis 100 auf einer Länge von 162 Metern Bereich Eilgut: Schliessen der Deckenöffnungen, Bohrpfähle, Innenwände Beton im 1. Untergeschoss Einspurtunnel 21–24: Sohle, Entwässerung, Abdichtung, teilweise Betonage des Gewölbes Kaverne Nord: Fertigstellung des Gewölbebetons, Beginn der inneren Tragstruktur sowie Montage des Stahlkragens für die Aufgänge Kaverne Süd: Beginn der Betonierung des Gewölbes Bestehender Bahnhof Bern: Ausbau der Absenkeile für die Massnahme Stahlkonstruktion Sicherungsanlage: Anpassungen der Innenanlage des bestehenden Stellwerks Bern für die Abzweigung über Bauweichen im neuen Bahnhof Bern
Ganze Strecke Linie RE	Diverse kleinere BehiG-Massnahmen mit dem Schwerpunkt Markierungen

Bauten und Anlagen

Ort/ Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Strecke Linie S7	
Worb Dorf	Inbetriebnahme Stellwerk Worb inkl. VBBA Schienenwechsel Worb Friedhofskurve (Anlaufstrang) auf einer Länge von 193 Metern
Worbboden	Inbetriebnahme des Stellwerks Worb inkl. Baudienstgleis Worbboden
Ittigen	Fertigstellungsarbeiten LSA Knoten Ittigen
Papiermühle	Busabstellplatz Parzelle Infrastrukturzentrum (ehem. BKW-Areal)
Ganze Strecke Linie 7	Diverse kleinere BehiG-Massnahmen mit dem Schwerpunkt Markierungen
Strecke Linie 6 (Tram)	
Muri	Realisierung eines neuen Technikraums inkl. Integration der elektrotechnischen Anlagen
Gümligen	Abstellgleis bei Bahnhof Gümligen um 15 Meter verlängert
Siloah	Herzstücke Weichen 3 und 4 gewechselt
Langenloh	Isolierstösse ausgebaut nach Inbetriebnahme SA Linie 6
Langenloh–Worb Dorf	Schienenwechsel Langenloh–Worb Dorf (Anlaufstrang) auf einer Länge von 730 Metern
Worb	Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Worb inkl. Streckenblock Langenloh–Worb
Ganzes Netz	
Ganzes Netz	Gleismesswagen auf allen Strecken für digitale Aufnahme und Kontrolle der Gleislage und der Gleisqualität 3D-Aufnahmen mit Scanner auf allen Strecken (exkl. Linie 6 und Worblaufen–Bern) Unterhaltsschleifen auf einer Länge von 10,7 Kilometern inkl. 21 Weichen Unterhaltsschleifen auf einer Länge von 35,0 Kilometern inkl. 33 Weichen ATO (zweiter Führerstand Fahrzeug Nr. 71 ausgerüstet und weitere ATO-Versuche durchgeführt) Roll-out neues Nokia-Datennetz, Migration von verschiedenen Diensten

Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXt 21–31, 33–34	Die Flotte hatte keine nennenswerten Ausfälle. Die Revisionen inkl. FIS-Umbau wurden im Sommer abgeschlossen. Damit konnten alle sechs Umläufe zwischen Bern und Solothurn wieder vollständig in Doppeltraktion gefahren werden. Die Vorbereitungen im Projekt Refit NEXt schreiten weiter voran.
S-Bahn Kompositionen Worbla 01–16	Die Zuverlässigkeit der Flotte hat sich weiter gesteigert. Die überraschend vielen «Kinderkrankheiten» der zwei nachbeschafften Worbla-Triebzüge Nr. 15 und 16 wurden mehrheitlich behoben und werden innerhalb der Garantie- und Nachbearbeitungsphase weiterverfolgt. Die beiden neuen Fahrzeuge sind seit Herbst 2024 im Linienbetrieb im Einsatz.
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62–72	Die Flotte lief stabil. Bei der Angleichung der Bremskennlinie der drei Flotten, um mehr Energie zu reku-perieren, haben sich Störungen insbesondere bei drei Fahrzeugen offenbart, die mit Alstom analysiert werden.
Tramzüge Be 81–89	Es gab gehäufte Störungen, sowie Unfälle. Die neun Trams Nr. 81–89 wurden planmässig ausser Betrieb genommen. Abnehmer von zwei Trams waren Schutz und Rettung Bern sowie der Verein EW Nostalgie.
Dienst- und historische Fahrzeuge	Die Dienst- und historischen Fahrzeuge liefen stabil. Die Schotterwagen mit Rollböcken wurden ausran-giert. Abnehmer waren die TransN und die Kandertalbahn in Deutschland. Aufgrund von Störungen und einer fehlenden Abnahme laufen Analysen innerhalb der Garantiephase mit den Lieferanten auf einem Schotterwagen und dem zweiten Fahrleitungsfahrzeug XTmf 164. Die Module für die Flachwagen wie z.B. Kippbrücken und Saug- und Spülmodul wurden bestellt.
Diverses	Der Werklieferungsvertrag für die Beschaffung von 20 neuen RE-Zügen wurde Mitte November mit Stad-ler unterschrieben. Insgesamt 42 Drehgestell-Revisionen und 364 Radsatz-Reprofilierungen wurden durchgeführt. Bernmobil hat für den RBS 41 Radsatz-Reprofilierungen ausgeführt.

Betriebsqualität

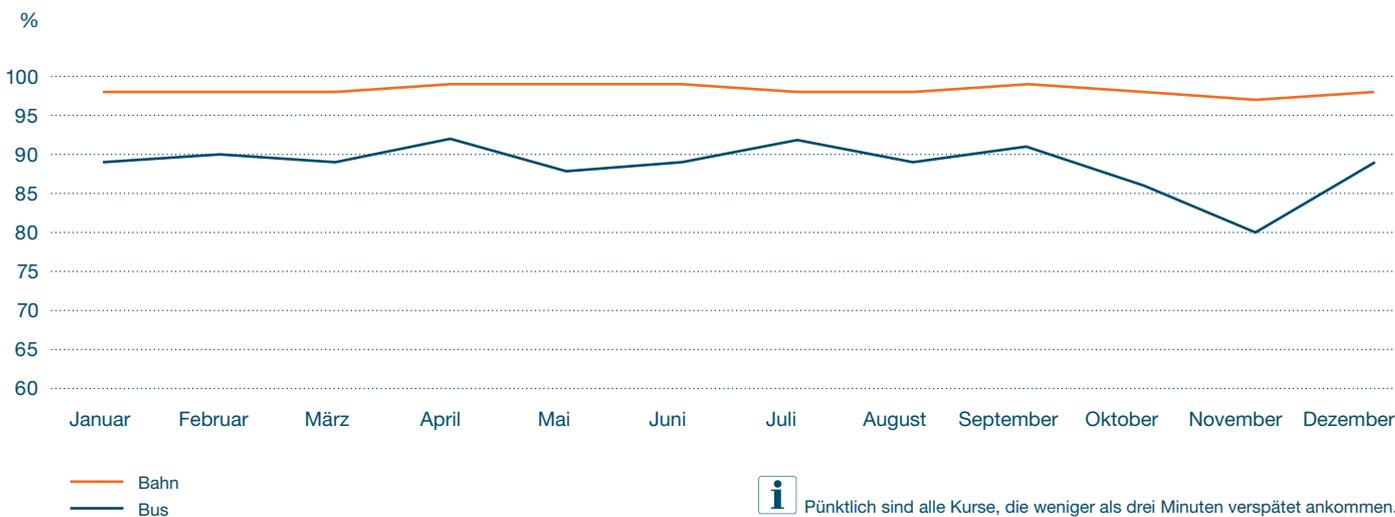
Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
07.02.2024	Bätterkinden	Weichenstörung	Bahnersatz Lohn–Bätterkinden (12.45–14.20 Uhr)
12.03.2024	Worblaufen	Weichenstörung	Bahnersatz Worblaufen–Bern (11.40–12.35 Uhr)
24.04.2024	Solothurn–Biberist	Fahrleitungsstörung	Bahnersatz Solothurn–Lohn (18.30–21.30 Uhr)
17.06.2024	Solothurn–Moosseedorf	Fernsteuerung gestört	Bahnersatz Solothurn–Zollikofen/Jegenstorf (bis 9.45 Uhr)
26.08.2024	Worblaufen–Felsenau	Fahrleitungsstörung	Einspurbetrieb Worblaufen–Bern, Zugausfälle (15.20–18.15 Uhr)
14.09.2024	Bern RBS	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (13.00–16.00 Uhr)
30.09.2024	Bern RBS	Stellwerkstörung	Bahnersatz Worblaufen–Bern (bis 12.15 Uhr)
01.10.2024	Bern RBS	Stellwerkstörung	Bahnersatz Worblaufen–Bern (ab 6.45 Uhr bis Betriebsschluss)
04.10.2024	Bern RBS	Stellwerkstörung	Bahnersatz Worblaufen–Bern (ab 16.20 Uhr bis Betriebsschluss)
05.10.2024	Bern RBS	Stellwerkstörung	Bahnersatz Worblaufen–Bern (ganzer Tag)
06.10.2024	Bern RBS	Stellwerkstörung	Bahnersatz Worblaufen–Bern (ganzer Tag)
07.11.2024	Felsenau	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (bis 10.45 Uhr)
21.11.2024	Ganzes Netz	Starke Schneefälle	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (ab 17.00 Uhr)
24.12.2024	Büren zum Hof– Grafenried	Stellwerkstörung	Bahnersatz Bätterkinden–Jegenstorf (5.45–7.20 Uhr)
138 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

Die Anzahl der Betriebsstörungen hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verringert. Besonders die technischen Störungen am Stellwerk Bahnhof Bern hatten sehr grosse und langanhaltende Auswirkungen auf unsere Kundinnen und Kunden.

Pünktlichkeit Bahn und Bus im Monatsverlauf 2024



Die Pünktlichkeit im Bahnbetrieb hat sich im Jahr 2024 verbessert. Dies ist auf leichte Anpassungen im Fahrplan, die Dienstpläne und die technischen Anlagen zurückzuführen. Zwischen Juli und Oktober wurde aufgrund von Bauarbeiten für den neuen Bahnhof Bern auf dem RBS-Netz ein Interimsfahrplan eingeführt. Leichte Anpassungen führten zu einem stabileren Fahrplan im Vergleich zum Vorjahr. Auch auf den Buslinien konnte eine Verbesserung der Pünktlichkeit festgestellt werden. Verkehrslenkende Massnahmen aus dem regionalen Verkehrsmanagement Bern-Nord wirkten sich positiv auf die Resultate aus.

Pünktlichkeit



aller
RBS-Busse
sind pünktlich



aller
RBS-Züge
sind pünktlich

PÜNKTLICHKEIT DER BUSLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



Buslinie
33



Buslinie
44



Buslinie
368



Buslinie
34



Buslinie
46



Buslinie
871



Buslinie
36



Buslinie
47



Buslinie
884



Buslinie
38



Buslinie
48



Buslinie
898



Buslinie
40



Buslinie
362



Buslinie
8



Buslinie
41



Buslinie
363



Buslinie
43



Buslinie
367

PÜNKTLICHKEIT DER BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



S7



S8



S9



RE



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

Corporate Governance

Organisation und Aufgaben des Verwaltungsrats

Der Verwaltungsrat ist das oberste Leitungs- und Aufsichtsorgan des RBS. Er wird gemäss Statuten von der Generalversammlung gewählt, wobei den Kantonen Bern und Solothurn je ein Delegationsrecht für eine Vertretung zusteht. Der Verwaltungsrat konstituiert sich selbst und wählt aus seiner Mitte eine:n Präsident:in, eine:n Vizepräsident:in sowie eine:n Sekretär:in, wobei Letzter:e nicht zwingend Mitglied des Verwaltungsrats sein muss. Die Amtszeit der Präsidentschaft entspricht der Anzahl Jahre der Mitgliedschaft im Verwaltungsrat, eine Wiederwahl ist möglich. Neue Mitglieder werden jeweils durch einen Findungsausschuss innerhalb des Verwaltungsrats evaluiert und durch VR-Beschluss der Generalversammlung zur Wahl vorgeschlagen. Dabei orientiert sich der Verwaltungsrat am Ziel, die relevanten Fachkompetenzen (im öffentlichen Verkehr) im Gremium abzubilden. Gemäss Verhaltenskodex müssen potenzielle Interessenkonflikte offengelegt werden – mindestens einmal jährlich sowohl auf Verwaltungsrats- als auch auf Geschäftsleitungsebene. Im Jahr 2024 bestand der Verwaltungsrat aus acht Mitgliedern (zwei Frauen, sechs Männer).

Sitzungen und Informationsfluss

Der Verwaltungsrat tagt je nach Bedarf, mindestens jedoch so häufig, wie es die Geschäftslage erfordert. Sitzungen werden mit einer Frist von mindestens zehn Tagen einberufen, bei Dringlichkeit kann diese verkürzt werden. Der:die Präsident:in oder bei Verhinderung der:die Vizepräsident:in leitet die Sitzungen. Der Direktor und weitere Geschäftsleitungsmitglieder nehmen beratend teil. Jedes Verwaltungsratsmitglied hat das Recht auf umfassende Auskünfte zu allen Unternehmensangelegenheiten. Der Direktor informiert regelmässig über den Geschäftsgang und wesentliche Entwicklungen; ausserordentliche Ereignisse werden umgehend gemeldet.

Delegation und Verantwortlichkeiten

Die operative Geschäftsführung ist an den Direktor delegiert, sofern keine gesetzlichen oder statutarischen Bestimmungen entgegenstehen. Der Verwaltungsrat kann zur Unterstützung des Direktors Geschäftsleitungsmitglieder ernennen. Der Direktor verantwortet zudem das Risikomanagement und berichtet regelmässig über wesentliche Risiken und deren Steuerung. Der Verwaltungsrat erlässt Richtlinien für die Unternehmensstrategie und überwacht die Umsetzung.

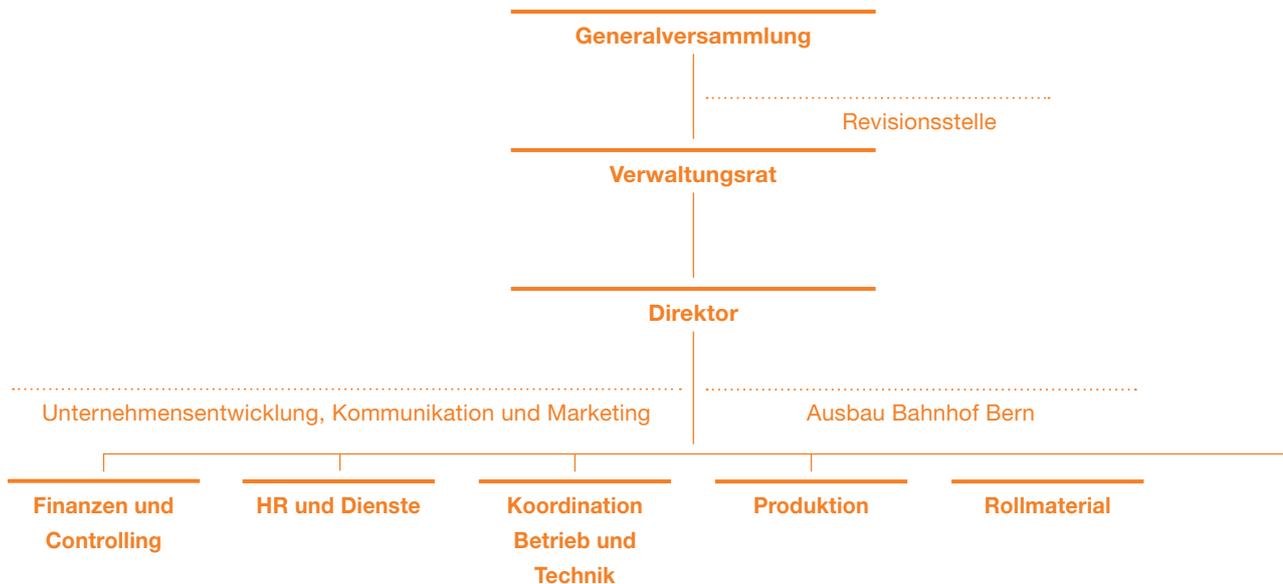
Unübertragbare Aufgaben

Zu den unübertragbaren Aufgaben des Verwaltungsrats gehören insbesondere:

- Festlegung der Organisationsstruktur und der Geschäftspolitik
- Überwachung der Geschäftsführung und Einhaltung von Vorschriften
- Ernennung und Abberufung des Direktors sowie der Geschäftsleitung
- Genehmigung des Geschäftsberichts und Vorbereitung der Generalversammlung
- Festlegung der Finanzplanung sowie der Investitionsstrategie
- Entscheidung über grössere Investitionen, Kreditvergaben und Unternehmenskooperationen

Seit 2024 besteht ein Finanzausschuss mit Hauptaufgaben in den Bereichen Organisation Rechnungswesen, finanzielle und nicht-finanzielle Berichterstattung und internes Kontrollsystem (IKS).

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2024

Verwaltungsrat	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident ¹ , Eintritt 1997 Franziska Hügli, Muri bei Bern, Vizepräsidentin, Eintritt 2020 Christian Albrecht, Kiesen ² , Eintritt 2016 Pol Budmiger, Oberburg, Eintritt 2021 Daniel Issler, Zürich, Eintritt 2021 Dr. Severin Rangosch, Bremgarten AG ³ , Eintritt 2015 Hans Schatzmann, Wangen an der Aare, Eintritt 2013 Sandra Vontobel, Erlenbach, Eintritt 2021	
	¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet ² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet ³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet	
Revisionsstelle	Ernst & Young AG, Bern	
Direktion und Geschäftsleitung	Dr. Fabian Schmid, Gwatt (Thun) Orrin Agoues, Bern Daniel Heynen, Kaufdorf Carmen Pfluger, Bern Ulrich Reinert, Bern Daniel Spring, Rubigen Daniel Stoll, Urtenen-Schönbühl	Direktor Leiter HR und Dienste Leiter Produktion Leiterin Finanzen und Controlling Koordinator Betrieb und Technik Leiter Infrastruktur, stellvertretender Direktor Leiter Rollmaterial

Mitarbeit in Organisationen

Der RBS ist Mitglied in mehreren Organisationen mit Bezug zum öffentlichen Verkehr oder zur Unternehmung. Er engagiert sich durch Mitgliedsbeiträge sowie aktive Mitarbeit in Vorständen. Die Mitgliedschaften lassen sich in drei Hauptbereiche unterteilen:

1. Branchen- und berufsspezifische Organisationen

Dazu gehören unter anderem der Verband des öffentlichen Verkehrs, die RAILplus AG (die Interessengemeinschaft der schweizerischen Meterspurbahnen) und die Vereinigung konzessionierter bernischer Bus-Unternehmungen (KBU). Der RBS ist auch Mitglied der LITRA, des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr. In diesen Organisationen engagiert sich der RBS für die Weiterentwicklung der Branche und nutzt Synergien zur Effizienzsteigerung.

2. Wirtschafts- und arbeitgeberbezogene Organisationen

Der RBS ist Mitglied im Arbeitgeberverband Schweiz sowie im Handels- und Industrieverein. Diese Organisationen vertreten wirtschaftliche und sozialpolitische Interessen von Unternehmen. Durch seine Mitgliedschaften setzt sich der RBS für attraktive Rahmenbedingungen und eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung ein.

3. Organisationen mit gesamtgesellschaftlichem Zweck

Hierzu zählt unter anderem die «Klimaplatzform der Wirtschaft der Stadt Bern». Durch diese Mitgliedschaft zeigt der RBS sein Engagement für gesellschaftliche Belange wie Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung.

Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2021	2022	2023	2024	Ziel 2025
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh / Btkm ¹	52,1	51,5	51,9	48,5	48,4
Dieserverbrauch Bus (gesamte Flotte)	l / 100 km	35,3	35,5	36,1	35,1	33,0
Treibhausgasemissionen Bus (gesamte Flotte)	gCO ₂ e / Pkm ^{2,4}	192	175 ⁵	150	144	147,0
Stromverbrauch Bus (Elektrofahrzeuge)	kWh / 100 km	170	113	100	119	– ³
Treibhausgasemissionen gesamter RBS	Tonnen CO ₂ e ⁴	4900	5500 ⁵	6000	5800	4700
davon aus Fahrzeugbeschaffung	Tonnen CO ₂ e		670	1260	955	

¹ Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

² Pkm: Personen-Kilometer.

³ Das Ziel wird nach den ersten praktischen Erfahrungen definiert.

⁴ CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Masseinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

⁵ Die Treibhausgasbilanz wurde umfassend überarbeitet: Neu sind die Beschaffung der Fahrzeuge im Jahr der Beschaffung sowie die Emissionen aus der Infrastruktur zur Stromerzeugung in die Bilanz eingeflossen. Zudem wurden die Emissionsfaktoren aktualisiert. Die Werte lassen sich deshalb nicht direkt mit den Vorjahren vergleichen.

Soziales/ gesellschaftliches Handeln	Einheit	2021	2022	2023	2024	Ziel 2025
Schwere Bahn- und Busunfälle ¹	Anzahl	0	0	1	1	0
Leichte Bahn- und Busunfälle ²	Anzahl	10	11	10	13	<10
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ³	Punkte von 100	78	–	–	72	>80
Berufsunfall	Anzahl Fälle	14	17	28	22	<19
	Ausfalltage	–	–	–	107	–
	Anzahl Ausfalltage / MA ⁴	0,3	0,6	0,5	0,22	<0,8
Nichtbetriebsunfall	Anzahl Fälle	–	–	–	55	–
	Ausfalltage	–	–	–	679	–
	Anzahl Ausfalltage	–	–	–	1,37	–
Krankheit	Anzahl Fälle	–	–	–	1334	–
	davon Berufskrankheiten	–	–	–	0	–
	Anzahl Ausfalltage	–	–	–	5157	–
	Anzahl Ausfalltage / MA ⁴	–	–	–	10,4	–
Todesfälle	Anzahl	–	–	–	0	–
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	11	10	12	10
Kundenzufriedenheit ⁵	Punkte	–	78	–	–	78

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

² Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

³ Gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Sie wird in der Regel im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt.

⁴ MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

⁵ Die Umfrage zum öffentlichen Verkehr des Kantons Bern wird alle vier Jahre durchgeführt.

0 = keine Fälle; – = keine Zahlen vorhanden

Kennzahlen zu Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen (Basisjahr: 2024)

Beschreibung	Kennzahl	Einheit
Brennstoffverbrauch aus nicht erneuerbaren Quellen	12,09	GWh
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen	0,96	GWh
Gesamtstromverbrauch	22,62	GWh
Gesamtwärmeverbrauch	2,7	GWh
Energieverbrauch pro gefahrenem Personenkilometer	0,187	kWh/Pkm
Direkte THG-Emissionen (Scope 1)*	3325,6	t CO ₂ e
Bruttovolumen der indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2)	278,1	t CO ₂ e
Effektive indirekte energiebedingte THG-Emissionen RBS (Scope 2)	0,5	t CO ₂ e
Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)**	2488,5	t CO ₂ e
CO ₂ -Emissionen pro gefahrenem Personenkilometer	29,7	g CO ₂ e / Pkm
Gefahrene Personenkilometer im Jahr 2024 (Bahn und Bus)	195 459 631	Pkm

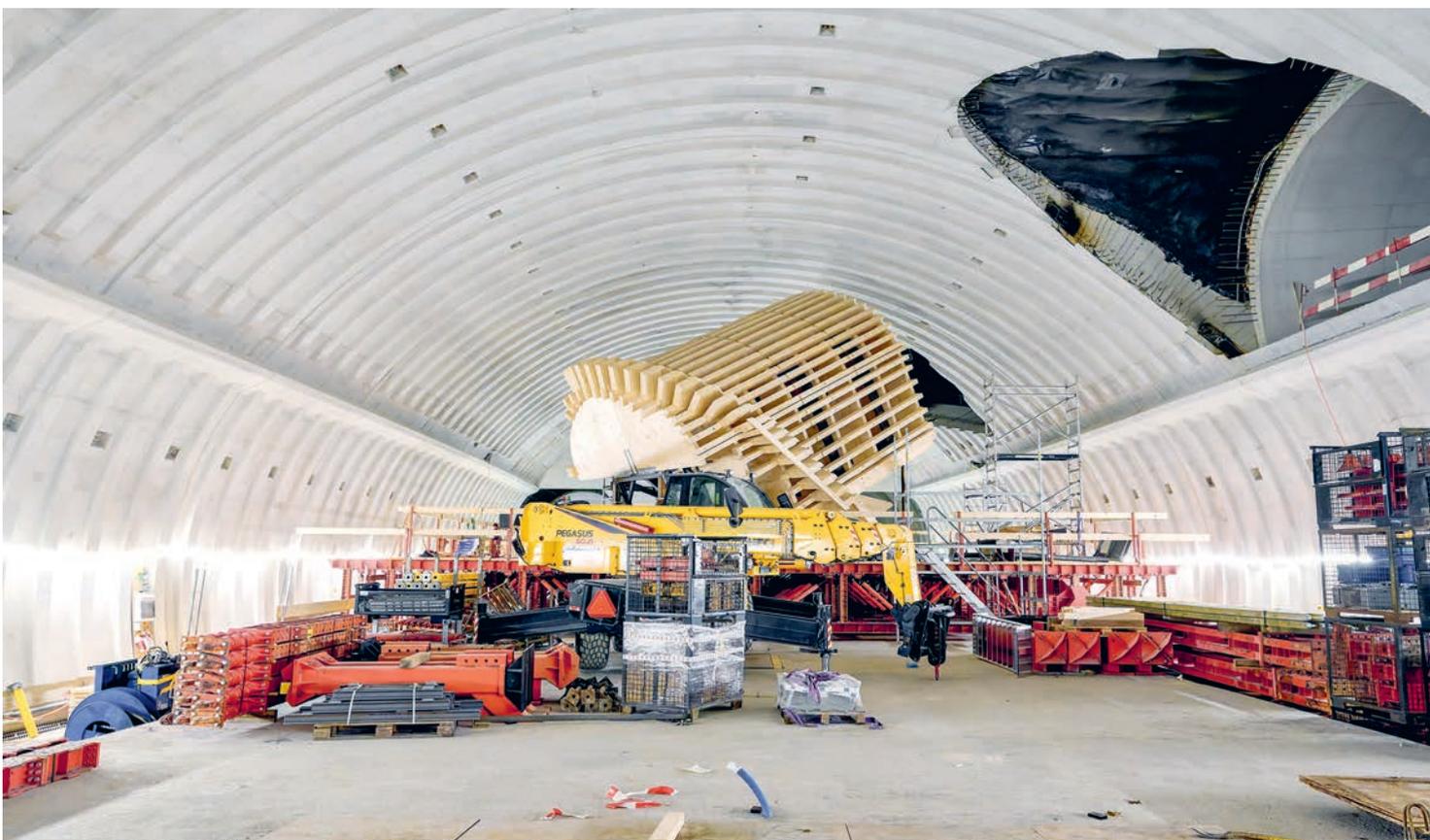
Erste Erhebung im Jahr 2024

* THG: Treibhausgas

** Berücksichtigte Kategorien: Treibstoffherstellung, Infrastruktur zur Energiebereitstellung, Kältemittelproduktion, Mitarbeitenden-Verkehr (Dienstreisen und Arbeitswege) und die Herstellung von neu beschafften Fahrzeugen

Wirtschaftliches Handeln

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



Vorwort

Nachhaltigkeit ist längst kein optionales Engagement mehr – sie ist ein zentraler Bestandteil unserer Verantwortung als Unternehmen im öffentlichen Verkehr. Unsere Aufgabe geht über den reinen Transport hinaus: Wir tragen aktiv zur Mobilitätswende bei, reduzieren Emissionen und gestalten eine lebenswerte Zukunft für kommende Generationen.

Mit der vorliegenden Berichterstattung, die erstmals nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) erfolgt, setzen wir 2024 einen wichtigen Meilenstein in unserer Unternehmensentwicklung. Zum ersten Mal legen wir unsere wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Leistungen nach dem international anerkannten Standard GRI offen. Dies tun wir aus Überzeugung: Wir wollen Transparenz schaffen, Fortschritte messbar dokumentieren und den Dialog mit unseren Anspruchsgruppen weiter stärken.

Wir sind uns bewusst, dass der RBS längst noch nicht alle Anforderungen der GRI-Standards vollständig erfüllt. Als Unternehmen stehen wir am Anfang dieses Prozesses und haben noch viel zu lernen. Doch genau das ist unser Anspruch: Wir wollen uns kontinuierlich verbessern, unsere Nachhaltigkeitsstrategie weiterentwickeln und mit jedem Bericht einen Schritt weitergehen.

Der Entscheid, die Berichterstattung gemäss GRI-Standards durchzuführen, unterstreicht unser Ziel, Nachhaltigkeit strukturiert, vergleichbar und überprüfbar zu gestalten. In einem sich wandelnden Umfeld mit steigenden regulatorischen Anforderungen und gesellschaftlichen Erwartungen wollen wir mit gutem Beispiel vorangehen. Gleichzeitig dient dieser Bericht als Wegweiser für unser Unternehmen: Er unterstützt uns dabei, Potenziale zu erkennen, Verantwortung zu übernehmen und unser Handeln kontinuierlich zu optimieren.

Wir danken allen Mitarbeitenden, Partnern und Stakeholdern, die uns auf diesem Weg begleiten und unterstützen. Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft nachhaltiger Mobilität gestalten.



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor



Abgrenzung und Datengrundlagen

Dieser Bericht umfasst alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien (ohne vermietete Liegenschaften), Rollmaterial und die administrativen Bereiche. Für die Treibhausgasbilanz werden die direkten (Scope 1 und 2) und teilweise auch die indirekten Emissionen (Scope 3) erfasst. Der Traktionsstrom Worb–Egghölzli der Linie 6, die Bernmobil betreibt, wird zu zwei Dritteln angerechnet, da der RBS teilweise sein Fahrpersonal und seine Fahrzeuge einsetzt bis Ende 2024 und somit einen Ertrag erwirtschaftet. Die Infrastruktur zwischen Worb und Egghölzli wird vollständig eingerechnet, da der RBS Eigentümer ist.

ISO-Zertifizierungen

Der RBS ist nach den ISO-Normen 9001 (Qualität), 14001 (Umwelt) und 45001 (Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit) zertifiziert. Das Aufrechterhaltungsaudit über alle Normen konnte 2024 erfolgreich abgeschlossen werden.

Compliance

Der RBS hält alle Gesetze ein. Die Gesetzeskonformität wird regelmässig überprüft. Von Seiten Behörden gibt es keine Klagen oder Verfahren.

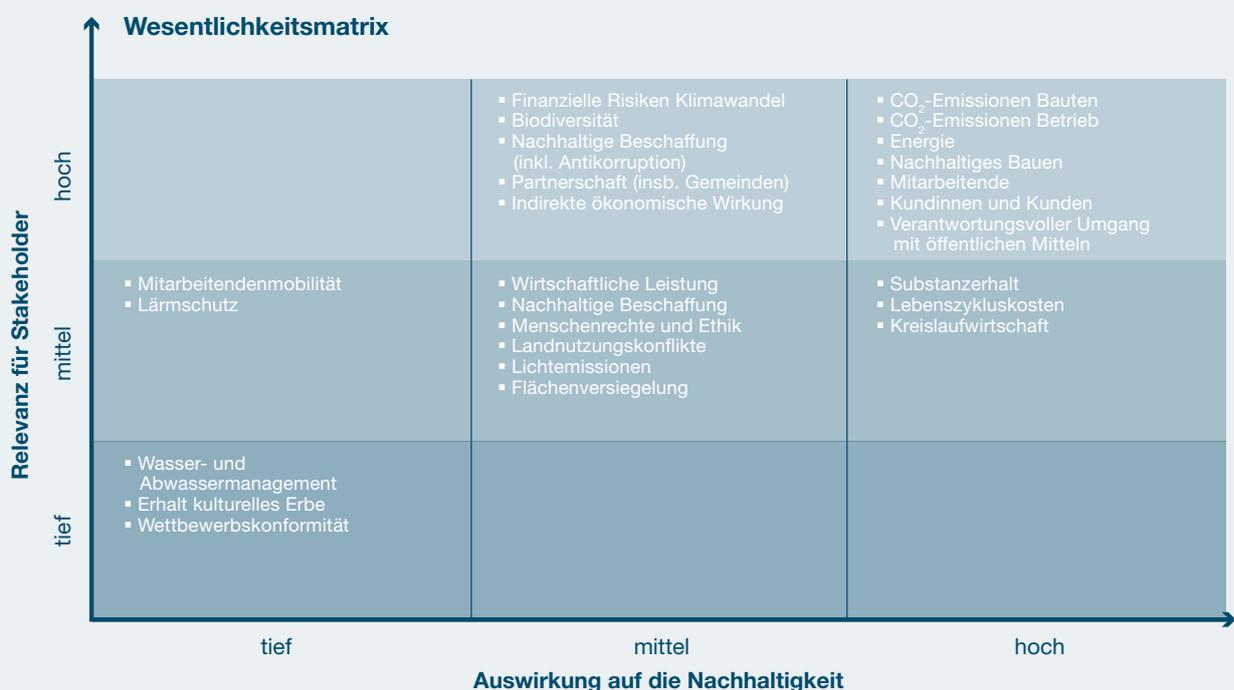
Nichtfinanzielle Berichterstattung

2024 führte der RBS eine Wesentlichkeitsanalyse durch. Ziel war es, die wichtigsten Themen zu identifizieren, die sowohl aus der Perspektive des Unternehmens als auch aus derjenigen der Stakeholder von wesentlicher Bedeutung sind. Mit Unterstützung einer externen Beratungsfirma bewerteten interne Fachleute die Themen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Umwelt, Menschen und Gesellschaft sowie ihrer Relevanz für Stakeholder. Das Ergebnis dieser Analyse ist eine Wesentlichkeitsmatrix, die als Grundlage für das Nachhaltigkeitsengagement des RBS dient und die Themen definiert, über die berichtet wird. Für Themen mit mittlerer oder hoher Relevanz für Stakeholder und mittleren oder hohen Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit erfolgt die Berichterstattung gemäss den Standards der Global Reporting Initiative (GRI).

Die Verantwortung für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung liegt bei der obersten Unternehmensleitung. Die Umsetzung erfolgt über die Linienorganisation, wobei Nachhaltigkeitsaspekte in allen relevanten Unternehmensprozessen integriert sind. Ein strukturiertes Umsetzungsprogramm stellt sicher, dass jährliche Massnahmen festgelegt werden, deren Umsetzung überwacht und deren Zielerreichung regelmässig überprüft wird. Mindestens einmal jährlich werden Management und Verwaltungsrat im Rahmen der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert. Der Verwaltungsrat genehmigt jeweils den Bericht. Damit wird sichergestellt, dass Nachhaltigkeit systematisch gesteuert und weiterentwickelt wird.

Wesentlichkeitsmatrix

Die Verantwortung für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung liegt bei der obersten Unternehmensleitung. Die Umsetzung erfolgt über die Linienorganisation, wobei Nachhaltigkeitsaspekte in allen relevanten Unternehmensprozessen integriert sind. Ein strukturiertes Umsetzungsprogramm stellt sicher, dass jährliche Massnahmen festgelegt werden, deren Umsetzung überwacht und deren Zielerreichung regelmässig überprüft wird. Mindestens einmal jährlich werden Management und Verwaltungsrat im Rahmen der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert. Der Verwaltungsrat genehmigt jeweils den Bericht. Damit wird sichergestellt, dass Nachhaltigkeit systematisch gesteuert und weiterentwickelt wird.





**CO₂e-AUSSTOSS
FAHRBETRIEB BUS**

Pro Jahr

Pro Personen-
kilometer

2021

3320 t

192 g

2022

3450 t

175 g

2023

3300 t

149 g

2024

3500 t

144 g



Energie & Emissionen



**TREIBSTOFFBEDARF
BUSBETRIEB**

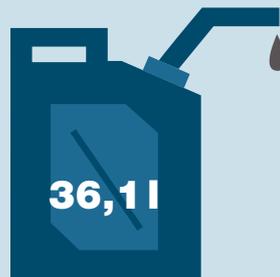
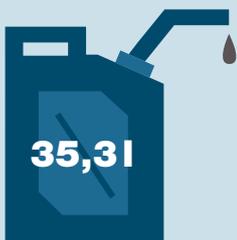
Diesel pro 100 km

2021

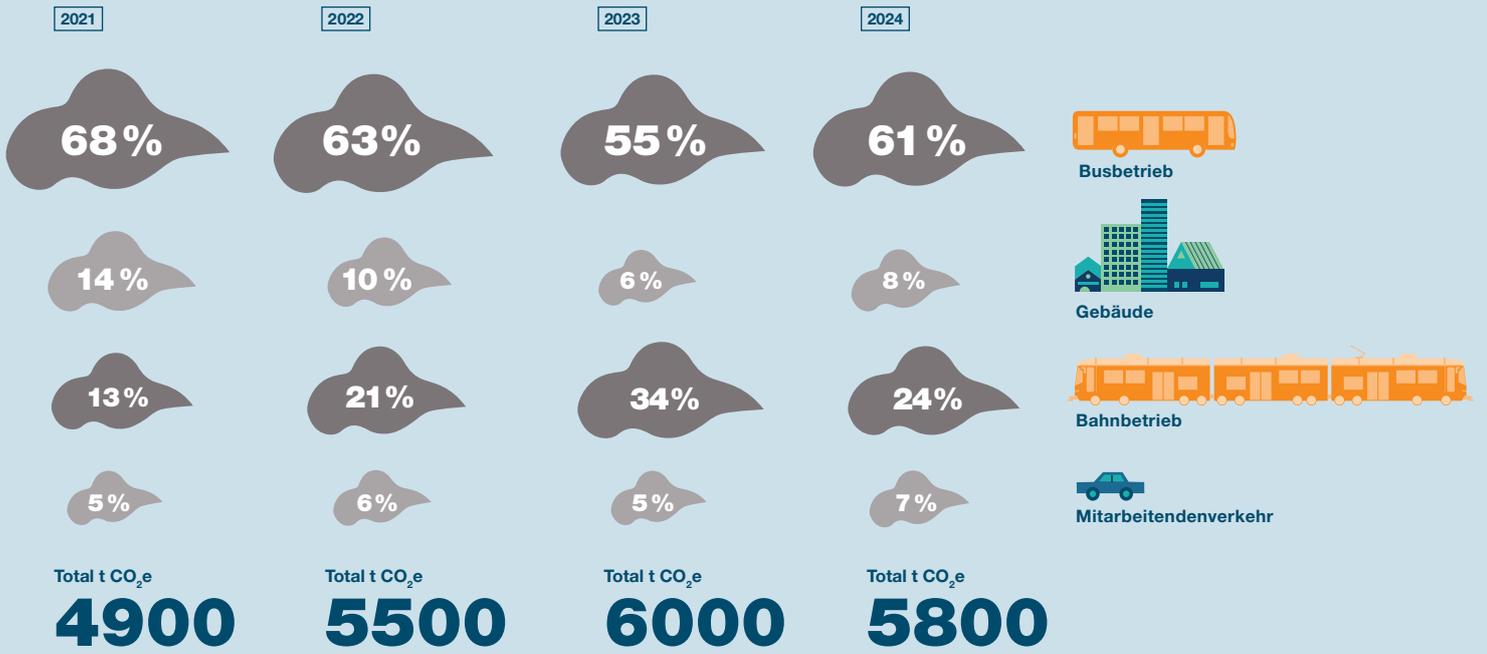
2022

2023

2024

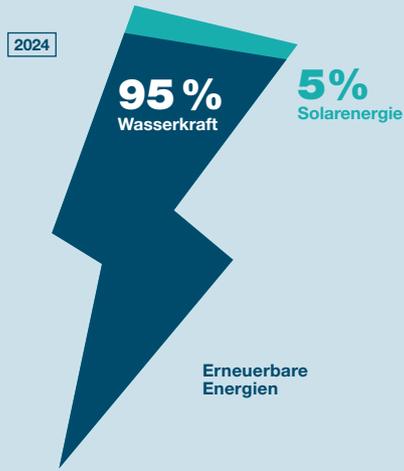


**TREIBHAUSGAS-
BILANZ RBS CO₂e**

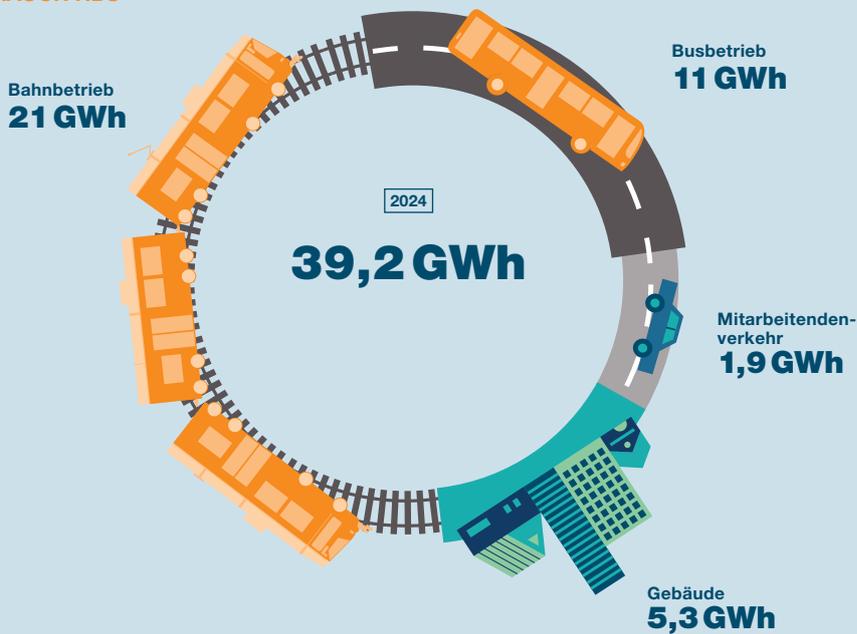


**TRAKTIONS-
STROM**

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



**GESAMTENERGIE-
VERBRAUCH RBS**



Strategie und Leistungen

Vision und Werte

Vision: «Wir sind leistungsstark, effizient und regional verankert. Wir perfektionieren unser öV-Angebot und arbeiten nachhaltig.»

Der RBS setzt sich dafür ein, die Lebensqualität und die Standortattraktivität in seinem Marktgebiet positiv zu steigern:

- Betriebswirtschaftlich effizient ein umfassendes Fahrplanangebot anbieten.
- Die Belastung der natürlichen Umwelt auf ein Minimum reduzieren.
- Den Dialog mit der Bevölkerung pflegen und sie vor negativen Auswirkungen schützen.

Als ökonomisch gesundes Unternehmen können wir durch sozial und ökologisch vorbildliches Verhalten einen Beitrag an eine lebenswerte und lebensfähige Region leisten.

Ökologisches Handeln

Energiestrategie 2025–2035 mit Blick auf 2050

Der RBS verfolgt das Ziel, Fahrgäste sicher, pünktlich und umweltbewusst zu transportieren. Dabei steht die Maximierung des Fahrgastnutzens bei gleichzeitig gesteigerter Energieeffizienz im Fokus. Alle Massnahmen orientieren sich am Ziel einer Netto-null-Emission und an der ausschliesslichen Nutzung erneuerbarer Energien. Die Energiestrategie für den Zeitraum 2025–2035, mit einem Horizont bis 2050, wurde im März 2024 von der Geschäftsleitung verabschiedet. Sie legt kurz-, mittel- und langfristige Ziele für einen sorgsam Umgang mit Energie sowie die dafür notwendigen Massnahmen fest. Bis 2050 soll der RBS gegenüber 2022 im gesamten Betrieb um 35 Prozent energieeffizienter werden. Als Zwischenziele werden zehn Prozent bis 2025 und 25 Prozent bis 2035 angestrebt. Zudem soll die Eigenerzeugung von Solarstrom bis 2050 um 5,4 GWh erhöht werden, mit Zwischenzielen von 0,9 GWh bis 2025 und 2,2 GWh bis 2035. Der RBS orientiert sich an den Vorgaben des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) für das Jahr 2050. Mit den festgelegten Zwischenzielen sollen schnellere Fortschritte in der Energieeffizienz erzielt werden. Der Energieaufwand über den gesamten Betrieb umfasst alle Aktivitäten, die direkt durch den RBS verantwortet und gesteuert werden können. Dazu zählen der Energieverbrauch für den Bahn- und Busbetrieb, der Energiebedarf für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur sowie für die Nutzung und den Unterhalt eigener oder genutzter Gebäude.

Effiziente Beleuchtung in der Werkstatt Worboden

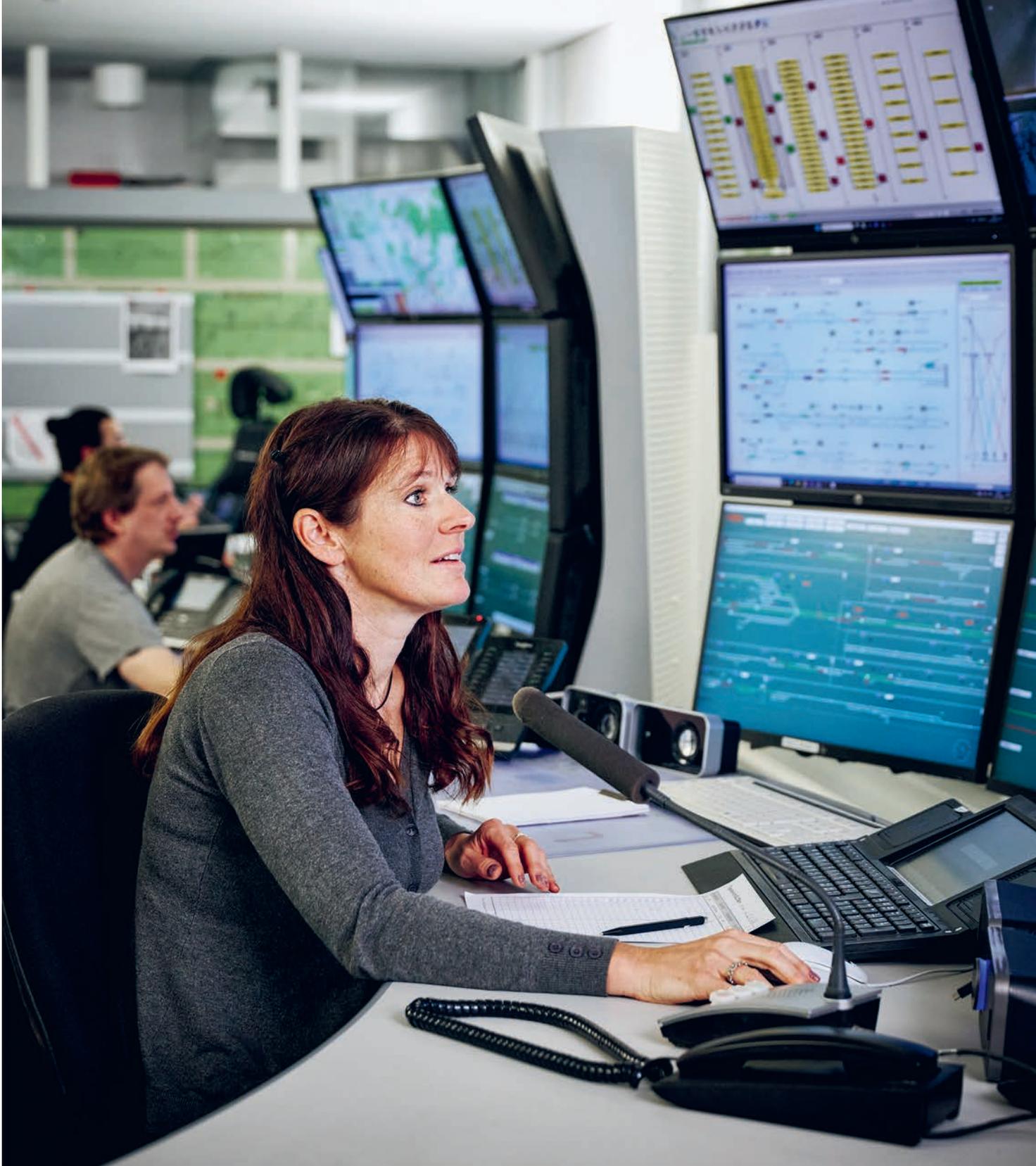
Die Werkstatt Worboden, in der die schwere Instandhaltung des Rollmaterials durchgeführt wird, zählt mit einem jährlichen Verbrauch von über 245 MWh zu den grössten Energieverbrauchern im Gebäudebereich des RBS. Knapp die Hälfte dieses Verbrauchs entfällt auf die Beleuchtung. Im Jahr 2024 wurden daher Fluoreszenzleuchten durch energieeffiziente LED-Leuchten ersetzt. Zusätzlich wurde die Steuerung der Beleuchtung auf Bewegungsmelder und lichtabhängige Sensoren umgestellt, sodass das Licht nur dann eingeschaltet wird, wenn es benötigt wird. Bis Ende 2026 soll die Beleuchtung in weiteren Bereichen (Lager, Büros und andere Räume) erneuert werden. Nach Abschluss aller Massnahmen wird eine Einsparung von etwa 70 Prozent beim Stromverbrauch für Beleuchtung erwartet. Dies führt nicht nur zu einer erheblichen Energieeinsparung, sondern verbessert auch das Arbeitsumfeld für die Mitarbeitenden, da die neue Beleuchtung eine bessere Ausleuchtung der Räume bietet.

Anpassung der Netzkennlinien der Triebzüge

Die Triebzüge des RBS nutzen eine 1250-V-Gleichstrom-Fahrleitung zur Energieversorgung, wobei durch Rekuperation beim Bremsen Energie zurückgewonnen und ins Netz eingespeist wird. Dabei steigt die Fahrleitungsspannung an, was die Komponenten älterer Fahrzeuge belasten kann. Die Netzkennlinien der drei Fahrzeugflotten wurden ursprünglich unterschiedlich und konservativ eingestellt. Eine Studie ergab, dass eine Vereinheitlichung der Netzkennlinien den Energieverbrauch um fünf bis zehn Prozent senken könnte. Die Umsetzung stiess jedoch auf technische Herausforderungen, insbesondere bei der ältesten Fahrzeugflotte «Seconda». Aufgrund wiederholter Probleme mussten die ursprünglichen Kennlinien mehrfach wiederhergestellt werden. Die Anpassung erwies sich als komplex, jedoch konnte bei zwei von drei Flotten bereits eine Verbesserung erzielt werden. Die genaue Einsparung ist schwer messbar, da Fahrplanänderungen und Baustellen den Energieverbrauch beeinflussen. Nach dem Ersatz der «Seconda»-Flotte wird eine weitere Optimierung der Netzkennlinien möglich sein.

Förderung der Biodiversität entlang des RBS-Streckennetzes

Im Jahr 2024 konnte der RBS mit 33 Prozent naturnaher, gehölzfreier Grünflächen die in der Leistungsvereinbarung geforderte Mindestvorgabe von 20 Prozent übertreffen. Der Schutz und die Förderung der Biodiversität entlang der Strecken werden kontinuierlich weiter ausgebaut. Eine neue Pflegekonzeption, die 2023 eingeführt worden ist, zeigt bereits erste Erfolge, auch wenn Optimierungen, vor allem im Umgang mit invasiven Pflanzenarten, nötig sind. De-



taillierte Untersuchungen zur Durchgängigkeit des Bahntrassees für Amphibien im Frühjahr 2024 ergaben einen klaren Handlungsbedarf an einer bestimmten Stelle. Da dort neben den RBS-Gleisen auch SBB-Gleise und eine Strasse als Barrieren wirken, ist eine koordinierte Lösung erforderlich. Die Auswertung der Daten zur Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildsäuger zeigte 2024 einen erfreulichen Rückgang der Anzahl verunfallter Rehe. Dennoch müssen die bekannten Konfliktstellen weiter beobachtet werden. Ein konkretes Beispiel für nachhaltiges Grünflächenmanagement und den Umgang mit Hinweisen zeigte sich im Juni 2024, als ein Spaziergänger zwischen Schalunen und Bätterkinden eine Spitzorchis (*Anacamptis pyramidalis*) entdeckte und dem RBS meldete.

Um die Pflanze bei der Mahd zu schützen, wurde sie markiert. Zudem wurde das Pflegekonzept insofern angepasst, dass künftig nicht bereits im Juli, sondern erst Ende September gemäht wird, um den Fortbestand der Orchidee zu sichern. Auch im Bereich der Lichtverschmutzung wurden Fortschritte erzielt: An mehreren Bahnhöfen wurde die bestehende Beleuchtung auf LED-Leuchten umgerüstet, wobei die Vorgaben der BAFU-Vollzugshilfe eingehalten wurden.

Grüne Infrastruktur für mehr Aufenthaltsqualität

Der RBS führte 2024 eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Worb durch, um die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität für Fahrgäste zu verbessern sowie die Hitzewirkung zu reduzieren. Die Erkenntnisse der Studie bilden die Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung. Bei der neu zu planenden Haltestelle Seidenberg konnte durch eine Projektänderung die Nachhaltigkeit erheblich gesteigert werden. Statt einer ursprünglich geplanten Stützmauer wird nun eine Stellplatte realisiert, wodurch 120 Quadratmeter Fläche entsiegelt werden. Zudem wird die Fläche künftig zur Entwässerung des Perrons und einer angrenzenden Quartierstrasse genutzt. Die Anpassungen führen zu ökologischen Vorteilen und einer Reduktion der Gesamtprojektkosten im Vergleich zur ursprünglichen Planung.

Das neue Depot in Bätterkinden wird mit einer rund 2,3 Hektar grossen Grüngleisanlage ausgestattet, die einen bedeutenden Biodiversitätshotspot darstellt. Auch bei den geplanten Ausbauprojekten für die RE-Bahnhöfe wird auf Nachhaltigkeit geachtet.

Wirtschaftliches Handeln

Der RBS steht vor bedeutenden Investitionen in die Infrastruktur sowie in neue Züge und Busse. Sie werden mit öffentlichen Geldern finanziert, wobei die Budgets begrenzt sind. Vor diesem Hintergrund setzt der RBS auf eine enge Zusammenarbeit mit anderen Transportunternehmen, um Synergien zu nutzen und Effizienzpotenziale auszuschöpfen. Eine zentrale Rolle spielt dabei RAILplus, die Kooperationsplattform der schweizerischen Meterspurbahnen. Der RBS ist seit der Gründung Mitglied dieser Plattform, die 21 Mitgliedsbahnen vereint. RAILplus unterstützt die Mitglieder dabei, eigenständig und dennoch professionell und effizient zu wirtschaften. In themenspezifischen Arbeitsgruppen werden Lösungen erarbeitet, die individuell an die Bedürfnisse der Unternehmen angepasst werden. Zudem profitieren die Mitglieder von gebündelten Einkaufsprozessen, zentralisierten Dienstleistungen sowie einer starken gemeinsamen Vertretung gegenüber dem Bundesamt für Verkehr. Darüber hinaus fungiert RAILplus als Thinktank und fördert zukunftsweisende Projekte und Innovationen.

Auf regionaler Ebene arbeitet der RBS ebenfalls eng mit Partnerunternehmen zusammen. Dazu gehört die S-Bahn Bern, die gemeinsam mit der BLS betrieben wird. Zudem ist der RBS im Tarifverbund Libero und in der Nachtliniengesellschaft. Zusammen wird das Moonliner-Nachtangebot effizient koordiniert und vermarktet. Das Verständnis, dass der öffentliche Verkehr als vernetztes System funktioniert, ist die Grundlage dieser Partnerschaften. Durch die Zusammenarbeit profitieren die Fahrgäste von besseren Angeboten, wirtschaftlicheren Betriebsabläufen und innovativen Lösungen.

Finanzielle Folgen des Klimawandels

Der RBS beeinflusst durch seine Geschäftstätigkeit den Ausstoss von Treibhausgasemissionen und ist gleichzeitig den Auswirkungen des Klimawandels ausgesetzt. Um die klimabedingten Risiken und Chancen mit wirtschaftlichen Auswirkungen systematisch zu identifizieren, wurde 2024 eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse nach TCFD (Task Force of Climate related Disclosures) durchgeführt. Dabei wurden neun physische und acht transitorische Risiken und Chancen ermittelt. Physische Risiken entstehen durch klimabedingte Veränderungen wie häufigere Extremwetterereignisse und Überschwemmungen oder steigende Temperaturen, die Produktions- und Lieferprozesse beeinträchtigen können. Gleichzeitig ergeben sich daraus Chancen, etwa durch Innovationen in klimaresistente Infrastrukturen. Transitorische Risiken entstehen durch den Übergang zu einer klimafreundlicheren Wirtschaft. Regulatorische Vorgaben, politische Veränderungen oder technologische Innovationen können bestehende Geschäftsmodelle beeinflussen, aber auch neue Marktchancen eröffnen.

Die Identifikation und Bewertung dieser Risiken hilft uns, frühzeitig Massnahmen zu ergreifen und nachhaltige Chancen zu nutzen. Eine detaillierte Bewertung dieser Risiken und Chancen hinsichtlich Schweregrad, Reichweite, Reversibilität und Eintrittswahrscheinlichkeit der finanziellen Folge für das Unternehmen wird derzeit bearbeitet. In einigen Bereichen wurden bereits Massnahmen getroffen, wie beispielsweise das Frühwarnsystem zur Erkennung von starken Windböen. Nach Abschluss dieser Bewertung werden alle wesentlichen Risiken und Chancen in den bestehenden Risikomanagementprozess des Unternehmens integriert.

Physische Risiken und Chancen

Bezeichnung	Typ	Beschreibung
Hitzestress	Risiko (chronisch)	Hitzestress für Mitarbeitende und Kundinnen und Kunden nimmt zu.
Extremtemperaturen	Risiko (akut)	Die Beanspruchung der Bahninfrastruktur (d.h. Schienen) durch Extremtemperaturen steigt.
Sturm und Böen	Risiko (akut)	Häufigere Sturmereignisse und starke Böen erhöhen das Risiko für die Entgleisung von Zügen und Betriebsunterbrüche in Zusammenhang mit Hindernissen auf der Fahrspur und -bahn.
Änderung der Windverhältnisse	Risiko (chronisch)	Änderungen der Windverhältnisse beeinflussen den Betrieb von Bahn und Bus.
Starkregen und Steinschlag	Risiko (akut)	Häufigere Starkregeneignisse erhöhen das Risiko für kurzzeitige Überflutungen und Murgänge, die Betriebsunterbrüche und Schäden an Infrastruktur mit sich bringen. Häufigere Steinschläge bergen die gleichen Risiken.
Hochwasser	Risiko (akut)	Häufigere Hochwasser führen zu Betriebsunterbrüchen und Schäden an Infrastruktur.
Blitzeinschlag	Risiko (akut)	Die Zunahme von Blitzereignissen erhöht das Risiko für Brände und Schäden an der Infrastruktur.
Wärmere Winter	Chancen (chronisch)	Wärmere Winter führen zu verlängerten Bauperioden, verringerten Heizleistungen für Weichen und Züge sowie weniger Auslagen für den Winterdienst (z.B. Schneeräumung).

Transitorische Risiken und Chancen

Bezeichnung	Typ	Beschreibung
Nachhaltigkeit Unternehmen	Chance und Risiko	Die Nachhaltigkeit des RBS im Vergleich zu anderen Unternehmen hat einen Einfluss auf das Ansehen des RBS und dessen Attraktivität für gesuchte Fachkräfte.
Änderung Verbraucherverhalten	Chance und Risiko	Bei steigender Nachfrage nach klimafreundlicher Mobilität kann der RBS mit klimafreundlichen Verkehrsdienstleistungen überzeugen. Es besteht das Risiko, dass Kundinnen und Kunden auf ein emissionsarmes Individualverkehrsmittel wie E-Auto und E-Bike umsteigen.
Emissionspflichten	Risiko	Zunehmende Verpflichtungen zur Treibhausgasemissionsreduktion treiben die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs voran. Die Kostendeckung sinkt.
Unpünktlichkeit durch Elementarereignisse	Risiko	Unpünktlichkeit im Zusammenhang mit Elementarereignissen schadet dem Ansehen des RBS und kann zu einem Vertrauensverlust der Kundenschaft führen, wodurch diese auf andere Verkehrsmittel ausweicht.
Heizungersatzpflicht	Risiko	Die Pflicht zum fossilen Heizungersatz in ausserbetrieblichen Liegenschaften führt kurzfristig zu Mehrkosten.
Prämienerhöhung GVB und GVS	Risiko	Durch klimabedingte Erhöhung der Beanspruchung von Bauten und Infrastruktur steigen die Versicherungsprämien.

Soziales Handeln

Lieferantenmanagement

Mit ihren Leistungen und Lieferungen beeinflussen die Lieferanten direkt die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Der RBS verfolgt ein systematisches Lieferantenmanagement, das in allen Abteilungen implementiert ist und darauf abzielt, die Qualitäts- und Sicherheitsstandards des RBS zu gewährleisten. Gleichzeitig stärkt es langfristige Lieferantenbeziehungen durch kooperative und integrative Massnahmen. Das Lieferantenmanagement orientiert sich an relevanten Normen, insbesondere ISO 90001:2015 sowie den Vorgaben der Bahnreform 2. In den Lieferantenmanagementprozess werden alle wesentlichen Lieferanten einbezogen. Die Auswahl hängt von Faktoren wie Umsatz, Sicherheitsrelevanz und Substituierbarkeit ab. Die Prüfung und die Bewertung der Lieferanten erfolgen mindestens einmal jährlich nach definierten Leitlinien. Die Kriterien umfassen neben der Produkt- und Leistungsqualität auch die Zuverlässigkeit sowie nachhaltigkeitsrelevante Aspekte wie die Einhaltung von Umweltstandards und Sicherheitsvorgaben am Arbeitsplatz. Zukünftig werden soziale und ökologische Bewertungskriterien weiter ausgebaut und stärker in die Lieferantenbewertung integriert. Dies soll sicherstellen, dass alle Lieferanten hinsichtlich ihrer sozialen und ökologischen Auswirkungen regelmässig geprüft und entsprechend gewichtet werden.

Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette

Im Jahr 2024 führte der RBS eine Analyse der Lieferkette durch, um Risiken wie Kinderarbeit und Menschenrechtsverletzungen zu identifizieren. Dabei wurden 162 zentrale Lieferanten ausgewählt, basierend auf Beschaffungsvolumen und strategischer Abhängigkeit. Zusätzlich wurden drei durch öffentliche Ausschreibungen vergebene Lose für das Projekt «Neuer RBS-Bahnhof Bern» einbezogen. Insgesamt wurden Beschaffungen im Wert von 511 Millionen Franken untersucht, wobei 82 Prozent durch öffentliche Ausschreibungen vergeben wurden. Der Fokus der Risikoanalyse lag primär auf der Wertschöpfungskette, zurückzuverfolgen bis zum Herkunftsland der Fertigprodukte und Dienstleistungen. Das grösste Risiko für Kinderarbeit wurde in der Roh- und Werkstoffgewinnung festgestellt. Menschenrechtsverletzungen können jedoch entlang der gesamten Wertschöpfungskette auftreten. Aus diesem Grund wurden neben den Risiken für die Herstellung von Halb- und Fertigprodukten auch die Risiken der Rohstoffgewinnung und des Transports untersucht. Kinderarbeitsrisiken betreffen nur bestimmte Länder und Produktgruppen, während bei Menschenrechtsverletzungen – insbesondere Zwangsarbeit – mehr Länder, Produktgruppen und Lieferanten erfasst sind. Die Zahlen zeigen potenzielle Risiken und entsprechen nicht der endgültigen Anzahl nach den Massnahmen.

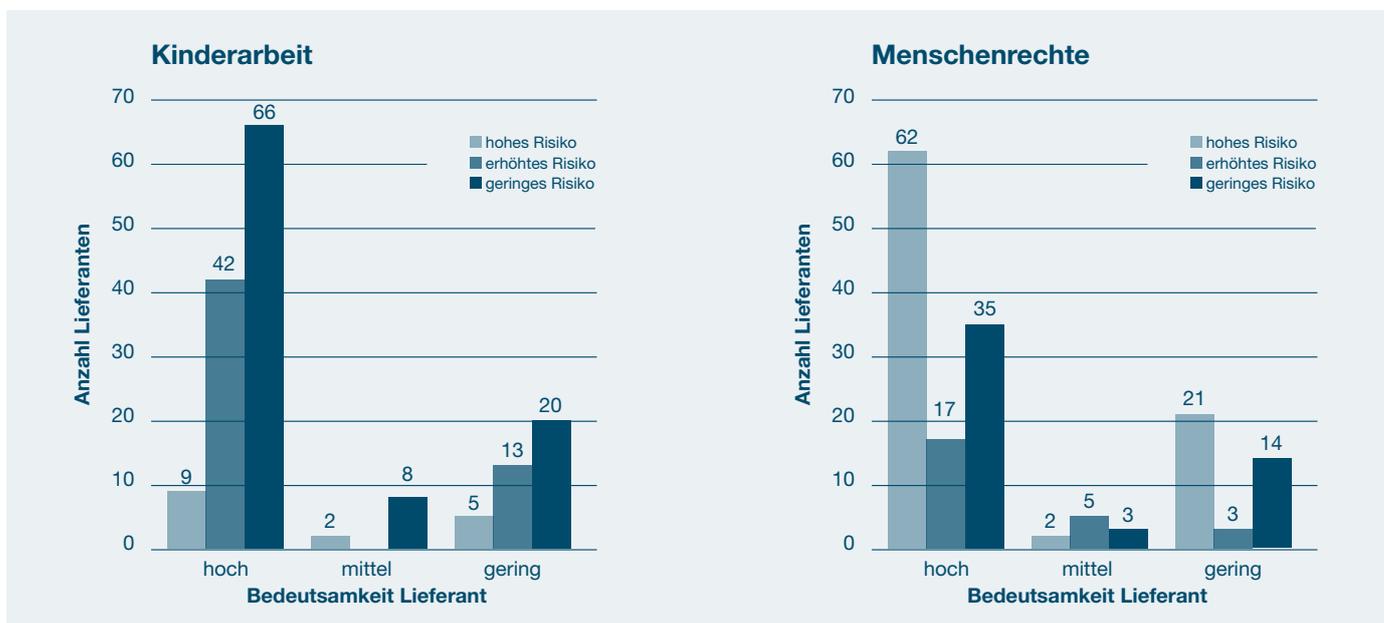


Abbildung 1: Risikobewertung der Lieferanten vor Umsetzung der (Risikoreduktions-)Massnahmen – Anzahl der Lieferanten mit potenziellem Risiko bei Kinderarbeit oder Menschenrechten in der Lieferkette.

Die Analyse ergab, dass fünf Produktgruppen ein hohes und sieben ein erhöhtes Risiko für Kinderarbeit aufweisen. In Bezug auf Menschenrechtsverletzungen sind 20 Produktgruppen von hohem und elf von erhöhtem Risiko betroffen. In der Verarbeitung und Herstellung von Halb- und Fertigprodukten bestehen besonders hohe Risiken für Kinderarbeit und Menschenrechtsverletzungen wie Zwangsarbeit in der Elektronik-, Textil- und Bekleidungsbranche sowie in der PVC-Herstellung und der (Poly-)Siliziumherstellung. Dadurch wurde die Zahl der potenziell betroffenen Lieferanten ermittelt, welche Produkte liefern, die auf der vorgelagerten Lieferkette teilweise durch Kinderarbeit oder Zwangsarbeit produziert wurden. Die Zahl der potenziell betroffenen Lieferanten, aufgeteilt nach Risikokategorien und ihrer Bedeutung für das Unternehmen, ist in Abbildung 1 dargestellt.

Die Analyse bildet die Grundlage für eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Risiken in der Lieferkette. In einem nächsten Schritt wird der RBS zusammen mit seinen Direktlieferanten in Kontakt treten, um Verdachtsmomente für Kinderarbeit in der vorgelagerten Lieferkette zu prüfen und Massnahmen zu deren Abschaffung zu entwickeln. Zunächst werden Lieferanten mit hohem Risiko und hohem Beschaffungsvolumen überprüft. Gleichzeitig wird das Lieferantenmanagement überarbeitet, um die Bewertung nach sozialen und ökologischen Kriterien zu vereinheitlichen und verbindliche Anforderungen für die Mitwirkung bei der Wahrnehmung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten festzulegen. Nachhaltigkeit ist ein zentrales Prinzip der Unternehmensstrategie des RBS.

Korruption

Der RBS lehnt jede Form von Korruption strikt ab. Der Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International zeigt, dass Korruption weltweit eine ernsthafte Herausforderung darstellt. Daher wird der RBS künftig die Korruptionsrisiken entlang seiner Wertschöpfungskette systematisch identifizieren. Es werden Massnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass der RBS mit höchster Integrität und Transparenz handelt. Alle Lieferanten des RBS müssen bestätigen, dass sie nicht in Korruptionsfälle, wettbewerbswidriges Verhalten oder Kartelle verwickelt sind. Es dürfen auch keine Verurteilungen zu diesen Themen vorliegen. In den neuen Lieferantenverträgen wird Korruptionsbekämpfung verbindlich festgeschrieben.



Das Engagement des RBS

Bike to work: 13953 Kilometer für Gesundheit und Umwelt

Im Juni nahmen 56 RBS-Mitarbeitende in 14 Teams an der Aktion «bike to work» teil und legten gemeinsam 13953 Kilometer zurück – eine Strecke, die der Distanz von Worblaufen bis Perth, Australien, entspricht. Die Teilnahme an der Aktion förderte nicht nur die Gesundheit der Mitarbeitenden, sondern trug auch aktiv zum Umweltschutz bei. Neben der Reduktion des CO₂-Ausstosses stärkt regelmässiges Velofahren das Wohlbefinden und die Fitness. Der RBS hofft, dass viele Teilnehmende das Velo auch über die Aktion hinaus für den Arbeitsweg nutzen werden.

Der RBS ist «Swisstainable»

Der RBS hat sich erfolgreich am Schweizer Nachhaltigkeitsprogramm «Swisstainable» beteiligt, das sich auf die nachhaltige Entwicklung des Tourismuslands Schweiz konzentriert. Dieses Programm steht allen touristischen Betrieben und Organisationen in der Schweiz offen. Mit den ISO-Zertifizierungen in den Bereichen Umweltmanagement, Qualitätsmanagement sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hat der RBS die erforderliche, umfassende und anerkannte Nachhaltigkeitszertifizierung erlangt. Damit hat der RBS das höchste Level im Programm erreicht und unterstreicht sein Engagement für Nachhaltigkeit und Umweltschutz im Bereich des öffentlichen Verkehrs.





Finanzbericht

Lagebericht

Allgemeiner Geschäftsverlauf

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG schliesst das Geschäftsjahr 2024 mit einem Unternehmensverlust von CHF 2 Mio. (Vorjahr Gewinn CHF 4,1 Mio.) ab. Während in der Sparte Personenverkehr ein Überschuss von CHF 1,7 Mio. erwirtschaftet wurde, resultierte in der Infrastruktur ein Defizit von CHF 3,5 Mio. Dieses Defizit ist strukturell bedingt und Folge einer zu tiefen Betriebsabgeltung in der Leistungsvereinbarung 2021–2024. Die Sparte Immobilien verzeichnete aufgrund von Steuerrückstellungen in Zusammenhang mit dem Projekt Metropark ebenfalls einen Verlust (CHF 0,2 Mio.).

Die Verkehrserlöse entwickelten sich 2024 weiterhin positiv und erreichten per Ende 2024 einen Wert von CHF 45,5 Mio. (Vorjahr CHF 43,4 Mio.). Der budgetierte Zielumsatz wurde damit um CHF 0,5 Mio. übertroffen. Etwas mehr als die Hälfte der Einnahmen (54 %) stammen aus Fahrausweisen aus dem Libero-Tarifverbund. Die weiteren betrieblichen Erträge von rund CHF 25 Mio. beinhalten insbesondere den Ertrag für die Linie 6, Pacht und Mieten, Eigenleistungen und die Gewinne aus Anlagenverkäufen.

Die 2024 verbuchten Abgeltungen entsprechen den Angebotsvereinbarungen im Personenverkehr und den Abgeltungen für die Infrastruktur. Nach den hohen Abgeltungen in der Infrastruktur im Vorjahr in Zusammenhang mit dem Abschluss der Doppelspurausbau auf der S8 reduzierte sich der Abgeltungsbedarf in der Infrastruktur 2024 um 6,5 Mio. gegenüber dem Vorjahr. In der Sparte Personenverkehr erhöhte sich der Abgeltungsbedarf hingegen um rund CHF 5,6 Mio. – hauptsächlich aufgrund höherer Trassenkosten.

Personalaufwand und Anzahl Vollzeitstellen

2024 beschäftigte der RBS im Durchschnitt 504 Personen (FTE). Das entspricht einer Erhöhung um 32 Stellen gegenüber dem Vorjahr. Die Erhöhung war zum einen eine Folge der betrieblich bedingten Auflösung eines Subunternehmervertrages im Busbereich und der Anstellung von 14 Mitarbeitenden des Subunternehmers beim RBS. Zum andern führte eine Anpassung an den Dienstplänen mit längeren Ruhezeiten fürs Fahrpersonal Bahn zu einem Mehrbedarf von rund 10 Stellen. Weitere Stellenerhöhungen folgten für Projektleitertätigkeiten im Zusammenhang mit den zahlreichen Bauprojekten in der Infrastruktur. Der Personalaufwand erhöhte sich entsprechend von CHF 57,7 Mio. im Jahr 2023 auf CHF 63 Mio. im Jahr 2024.

Betriebserfolg

Der Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern zeigt einen Verlust von CHF 0,74 Mio. (Vorjahr Gewinn CHF 5,4 Mio.) Der Finanzaufwand beinhaltet die Zinsen für die Fremdfinanzierung des Rollmaterials. Die direkten Steuern beinhalten Steuerrückstellungen aufgrund der Grundstückabgänge im Zusammenhang mit dem Projekt Metropark in der Höhe von CHF 8,2 Mio.

Bilanz

Aufgrund der hohen Investitionstätigkeit ist die Bilanzsumme im Geschäftsjahr 2024 weiter angestiegen und betrug per Ende 2024 CHF 1275 Mio. Mit den getätigten Investitionen erhöhte sich der Wert der Sachanlagen per Saldo um rund 179 Mio. Dieses Wachstum, das primär Substanzerhalt und Ausbau der Infrastruktur betrifft, wird durch Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Diese erhöhten sich in der Berichtsperiode um CHF 149 Mio. Davon betrifft ein Grossteil Investitionsbeiträge für den neuen RBS-Tiefbahnhof in Bern, der bis Ende 2029 fertiggestellt wird.

Das Eigenkapital reduzierte sich per 31. Dezember 2024 um den Verlust von CHF 1,973 Mio. auf CHF 80,8 Mio. Durch die hohen Investitionen, finanziert vorwiegend mit bedingt rückzahlbaren Darlehen, verringerte sich die Eigenkapitalquote weiter auf 6,3 % (Vorjahr 7,4 %).

Durchführung einer Risikobeurteilung

Der RBS verfügt über ein unternehmensweites Risikomanagement. Dieses bildet zusammen mit dem Compliance-Management und dem internen Kontrollsystem (IKS) die Grundlage für die Corporate Governance. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen Risiken identifiziert, beurteilt und notwendige Massnahmen definiert und deren Umsetzung überwacht. Die Berichterstattung an den Verwaltungsrat erfolgt jährlich via Risikobericht und halbjährlich mit einem Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung von weiteren beschlossenen Massnahmen. Für das Grossprojekt Ausbau Bahnhof Bern (ABB), wie auch für die Bauprojekte im Rahmen der Strategischen Ausbauschritte (STEP) werden gesonderte Risikobeurteilungen durchgeführt, die den Anforderungen für die Berichterstattung nach RUBA (Richtlinie Umsetzung



Bahninfrastruktur-Ausbauten) entsprechen. Die Verantwortung für das Risikomanagement liegt beim Verwaltungsrat, die Umsetzung bei der Geschäftsleitung. Der Risikobericht 2024 wurde vom Verwaltungsrat im November 2024 genehmigt.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Als konzessionierte Transportunternehmung und Infrastrukturbetreiberin verfolgt der RBS keine eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Er beobachtet das Marktgeschehen, die Entwicklungen und Trends in engem Austausch mit der Organisation der Meterspurbahnen RAILplus.

Bestellungs- und Auftragslage

Die Finanzierung der notwendigen Unterhaltskosten und Investitionen in der Sparte Infrastruktur für Substanzerhalt und untergeordnetem Ausbau sind durch die Leistungsvereinbarung 2025–2028 gesichert. Die Projekte im Rahmen der strategischen Ausbauprojekte (STEP 2025 und STEP 2035) werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) eng begleitet, die Kredite werden phasenweise freigegeben. Für das durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) gemeinsam finanzierte Projekt Ausbau Bahnhof Bern (ABB) besteht eine separate Finanzierungsvereinbarung mit einem genehmigten Projektkredit in der Höhe von CHF 730 Mio.

In der Sparte Personenverkehr enthält das Fahrplanjahr 2025 keine wesentlichen Angebotsänderungen gegenüber dem Vorjahr. Die RPV-Offerten konnten mit den Bestellern bereinigt werden. Aufgrund der nicht vollumfänglich benötigten Abgeltungen im Vorjahr Jahr 2023 im Zusammenhang mit dem Entgleisungsunfall wurde in der RPV-Offerte 2025 die Anrechnung eines Beitrags aus den eigenen Reserven in der Höhe von CHF 0,6 Mio. vereinbart. Der Abschluss der Angebotsvereinbarungen für 2025 wird bis Ende Juni 2025 erwartet. Die Investitionen für den Personenverkehr werden über den Kapitalmarkt finanziert, mehrheitlich mit Solidarbürgschaften des Bundes.

Aussichten

Mit dem Neubau des RBS-Tiefbahnhofs, bestehend aus zwei unterirdischen «Kavernen» mit je zwei Gleisen unterhalb des SBB-Bahnhofs, ist auch eine wesentliche Kapazitätserhöhung auf dem RBS-Schiennetz möglich. Nach der Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs Ende 2029 können die Züge auf der RE-Linie zwischen Bern und Solothurn in Dreifachtraktion geführt werden und bieten damit deutlich mehr Platz für die Fahrgäste. Im Hinblick auf diese Erweiterung werden die vom RegioExpress bedienten Bahnhöfe in den nächsten Jahren umgebaut und für den Einsatz von 180m langen Zügen angepasst. Dies betrifft die Bahnhöfe Jegenstorf, Fraubrunnen, Bätterkinden, Lohn-Lüterkofen und Biberist. Neben dem Grossprojekt im Bahnhof Bern befinden sich weitere langfristig bedeutende Projekte wie der Neubau des Bahnhofs Solothurn (bis Ende 2030) und die Erstellung eines Infrastrukturzentrums in der Papiermühle (bis Ende 2030) in Planung. Im Bereich Personenverkehr soll bis Ende 2028 der Neubau des Bahndepots in Bätterkinden als Ersatz für das kapazitätsmässig nicht mehr ausreichende Depot 2 in Worblaufen gebaut werden. Weiter stehen der Umbau der NEX-Flotte bis Ende 2030 für den S-Bahn-Einsatz sowie die Ersatzbeschaffung der RE-Flotte an. Der Auftrag für die Herstellung von 20 Triebzügen für den RE-Einsatz wurde Ende 2024 an die Firma Stadler AG vergeben. Im Busbereich stehen mit der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und notwendigen Erneuerungen der Garage- und Einstellhallenkapazitäten ebenfalls grössere Beschaffungen an. Bis Ende 2027 erfolgen sowohl ein Umbau der Busgarage und ein Umbau des bisher durch die Bahn genutzten Depots in Worblaufen für die Garagierung der neuen Elektrobusflotte.



Erfolgsrechnung

Betriebsertrag in TCHF	Erläuterung	2024	2023
Verkehrsertrag	(1)	45 472	43 360
Abgeltung	(2)	74 016	74 927
Leistungen für Dritte	(3)	7 437	7 752
Andere betriebliche Erträge	(4)	7 788	14 584
Gewinne aus Anlageverkäufen ¹		3 189	5
Eigenleistungen		6 450	7 005
Total Betriebsertrag		144 352	147 632
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		3 375	2 635
Personalaufwand	(5) (6)	62 972	57 713
Betriebsleistungen Dritter		8 467	8 873
Energie		9 592	6 246
Andere betriebliche Aufwendungen	(7)	20 993	17 948
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(8)	3 690	7 634
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(9)	34 447	41 167
Verluste aus Anlageverkäufen ¹		1 561	0
Total Betriebsaufwand		145 097	142 216
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		- 744	5 417
Finanzaufwand	(10)	1 204	1 325
Finanzertrag	(11)	110	82
Finanzergebnis		- 1 094	- 1 243
Ordentliches Ergebnis		- 1 839	4 174
Gewinn (+)/Verlust (-) vor Ertragssteuern		- 1 839	4 174
Direkte Steuern/Ertragssteuern		134	64
Jahresgewinne (+)/-verluste (-)		- 1 973	4 110

¹ Grundstückverkäufe

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	2024	2023
Flüssige Mittel	(12)	13 228	35 010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	10 758	22 683
Übrige kurzfristige Forderungen	(14)	13 292	3 378
Vorräte	(15)	7 331	6 781
Aktive Rechnungsabgrenzungen		640	6 092
Total Umlaufvermögen		45 248	73 944
Finanzanlagen	(16)	388	2 388
Sachanlagen	(17) (25)	1 228 226	1 048 841
Immaterielle Anlagen		1 478	1 218
Total Anlagevermögen		1 230 092	1 052 446
Total Aktiven		1 275 340	1 126 391
Passiven in TCHF			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(19)	24 001	28 079
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(18)	15 000	5 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(19)	3 391	3 607
Passive Rechnungsabgrenzungen	(20)	17 946	19 318
Kurzfristige Rückstellungen	(21)	3 506	3 684
Total kurzfristiges Fremdkapital		63 844	59 689
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(22)	167 000	167 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	962 794	816 047
Langfristige Rückstellungen	(21)	857	837
Total langfristiges Fremdkapital		1 130 651	983 884
Total Fremdkapital		1 194 495	1 043 572
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		4 012	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(23)	45 053	42 210
Freiwillige Gewinnreserven		11 896	10 629
Eigene Aktien		-543	-18
Jahresgewinne (+)/-verluste (-)		-1 973	4 110
Total Eigenkapital		80 846	82 818
Total Passiven		1 275 340	1 126 391

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 52 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2024	2023
Jahresgewinne (+)/-verluste (-)	-1 973	4 110
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	34 447	41 167
Veränderungen Rückstellungen	-158	276
Gewinn aus Veräußerung von Anlagevermögen	-3 189	5
Verlust aus Veräußerung von Anlagevermögen	1 561	0
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	3 690	7 634
Verrechnung Abgeltungen nicht Fonds wirksam	19 957	25 500
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	54 335	78 692
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11 925	-15 197
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	-9 914	7 802
Veränderung Vorräte	-549	-184
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	5 452	-4 375
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4 078	4 303
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-216	-2 628
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-1 373	6 370
Netto Geldzufluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	55 582	74 783
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-226 483	-126 993
Beiträge Dritter /à-fonds-perdu für Sachanlagen	4 376	2 786
¹ Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	148 978	81 120
¹ Amortisation bedingt rückzahlbare Darlehen	-19 957	-25 500
¹ Amortisation Darlehen öffentliche Hand	-2 883	-3 298
Veräußerung von Sachanlagen	6 604	0
Desinvestitionen in Finanzanlagen	2 000	2 000
Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-87 364	-69 885
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Aufnahme verzinsliches Darlehen	15 000	0
Amortisation verzinsliches Darlehen	-5 000	-10 000
Total Geldzufluss aus Finanzierungstätigkeit	10 000	-10 000
Veränderung flüssige Mittel	-21 782	-5 102
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1.1.	35 010	40 113
Bestand flüssige Mittel am 31.12.	13 228	35 010
Total Veränderung flüssige Mittel	-21 782	-5 102

¹ In Anlehnung an FER 28, in Kraft ab 01.01.2024, erfolgt die Umgliederung der Darlehen der öffentlichen Hand sowie deren Amortisation aus der bisherigen Finanzierungstätigkeit in die Investitionstätigkeit.

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche Gewinnreserven ¹	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien	Jahresergebnis	Total
Eigenkapital per 1.1.2023	22 400	3 488	39 214	8 820	- 18	4 804	78 707
Verwendung Gewinn/Verlust			2 995	1 809		-4 804	
Erwerb eigene Aktien							
Jahreserfolg 2023						4 110	4 110
Eigenkapital per 31.12.2023	22 400	3 488	42 210	10 629	- 18	4 110	82 818
Eigenkapital per 1.1.2024	22 400	3 488	42 210	10 629	- 18	4 110	82 818
Verwendung Gewinn/Verlust			2 843	1 267		-4 110	
Erwerb eigene Aktien		524			-524		
Jahreserfolg 2024						-1 973	-1 973
Eigenkapital per 31.12.2024	22 400	4 012	45 053	11 896	-543	-1 973	80 846

¹ Siehe auch Seite 61, Ziffer 23.

Aktienkapital – Aufteilung	Nominal in CHF		Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
			31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Namenaktien	50	448 000	448 000		22 400	22 400
Total Aktienkapital					22 400	22 400

Aktionariat in Prozent	31.12.2024	31.12.2023
Eidgenossenschaft	31,4	31,4
Kanton Bern	34,7	34,7
BERNMOBIL	14,8	14,8
Kanton Solothurn	7,9	7,9
Übrige	11,2	11,2
Total Aktienkapital	100,0	100,0

Eigene Aktien	Nominal in CHF		Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
			31.12.2024 ¹	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Namenaktien	50	12 064	1 575		543	18
Total Aktienkapital					543	18

¹ Umwandlung nichtiger Aktien Kraft Gesetzes gem. Art. 8 Abs. 1 der Übergangsbestimmungen zur Änderung des Obligationenrechts vom 21. Juni 2019

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

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

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 50 ersichtlich (Finanzanlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

Der Kanton Bern und die Schweizerische Eidgenossenschaft sind mit einem Aktienkapitalanteil von 34,7 Prozent beziehungsweise 31,4 Prozent die grössten Aktionäre des RBS und zugleich Auftraggeber für die Bestellung im regionalen Personenverkehr. Für die abgeltungsberechtigten Geschäftsbereiche werden gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Beiträge und Abgeltungen an den RBS ausbezahlt.

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

Bewertungsgrundsätze

Allgemeines

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

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

Aktive Rechnungsabgrenzung

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

Finanzanlagen

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

Sachanlagen

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

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

Immaterielle Anlagen

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

Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

Passive Rechnungsabgrenzungen

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

Langfristige Verbindlichkeiten

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

Steuern

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

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

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

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

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Verkehrsertrag in TCHF	2024	2023
Pauschalfahrausweise ohne Verbundfahrausweise	18 478	17 875
Einzelfahrausweise und Streckenabonnemente ohne Verbundfahrausweise	1 575	1 753
Verbundfahrausweise	24 530	22 962
Übrige Einnahmen	889	771
Total Verkehrsertrag	45 472	43 360

2 Abgeltung in TCHF	2024	2023
Abgeltung Sparte Verkehr, Bahn und Bus	44 860	39 252
Betriebsabgeltung Sparte Infrastruktur ¹	9 200	10 174
Abschreibungsabgeltung Sparte Infrastruktur ¹	19 957	25 500
Total Abgeltung	74 016	74 927

¹ Abgeltungen der Sparte Infrastruktur, inkl. Vorjahr, werden als Betriebs- und Abschreibungsabgeltungen separat ausgewiesen.

3 Leistungen für Dritte in TCHF	2024	2023
Leistungen für Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	1 644	1 453
Leistungen für Dritte	5 792	6 299
Total Leistungen für Dritte	7 437	7 752

4 Andere betriebliche Erträge in TCHF	2024	2023
Pacht und Mieten	3 577	3 620
Trassenerlös aus Netzzugang	1 368	834
Vergütungen und Versicherungsleistungen	210	7 508
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 633	2 622
Total andere betriebliche Erträge	7 788	14 584

5 Personalaufwand in TCHF	2024	2023
Gehälter und Löhne	46 359	43 154
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	6 089	6 089
Personalversicherungen	9 334	8 693
Leistungen der Personalversicherungen	-364	-482
Personalmiete ¹	1 553	258
Total Personalaufwand	62 972	57 713

¹ Davon CHF 1,2 Mio. für externe Triebfahrzeugführer (Vorjahr CHF 0)

6 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde per Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Der Deckungsgrad gemäss Abschluss 2024 beträgt 122,58 Prozent (Vorjahr: 118,37 Prozent).

	Unter- / Überdeckung		Wirtschaftlicher Anteil des Unternehmens		Veränderung	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024			2024	2023
Vorsorgepläne ohne Über- / Unterdeckung	-	-	-	-	-	4 861	4 861	4 547

7 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	2024	2023
Unterhalt und Kleinanschaffungen	6 970	5 124
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 854	3 777
Informatik-Support und Lizenzen	3 203	2 829
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	3 182	2 742
Pacht und Miete	1 153	1 266
Marketing	879	523
Versicherungen und Schadenersatz	808	834
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	177	129
Übriger Aufwand	768	724
Total andere betriebliche Aufwendungen	20 993	17 948

8 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF

	2024	2023
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) INFRA	3 390	7 559
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) sonstige	299	75
Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	3 690	7 634

9 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF

	2024	2023
Restwertabschreibung Sparte Infrastruktur	120	7
Restwertabschreibung übrige Sparten	110	5 637
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	16 787	17 065
Abschreibungen übrige Sparten	17 431	18 459
Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	34 447	41 167

10 Finanzaufwand in TCHF	2024	2023
Zinsaufwand und Finanzierungskosten	1 204	1 325
Total Finanzaufwand	1 204	1 325

11 Finanzertrag in TCHF	2024	2023
Zinserträge Darlehen	88	44
Zinserträge BSU und Währungsdifferenzen	22	38
Total Finanzertrag	110	82

12 Flüssige Mittel in TCHF	2024	2023
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	333	346
Frei verfügbare Mittel	12 845	16 721
Zweckgebundene Mittel ¹	50	17 943
Total flüssige Mittel	13 228	35 010

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Investitionen der Sparte Infrastruktur, finanziert durch Leistungs- und Umsetzungsvereinbarungen.

13 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	2024	2023
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung	811	804
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 438	3 405
Forderungen gegenüber Aktionäre	3 403	13 292
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	4 106	5 182
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10 758	22 683

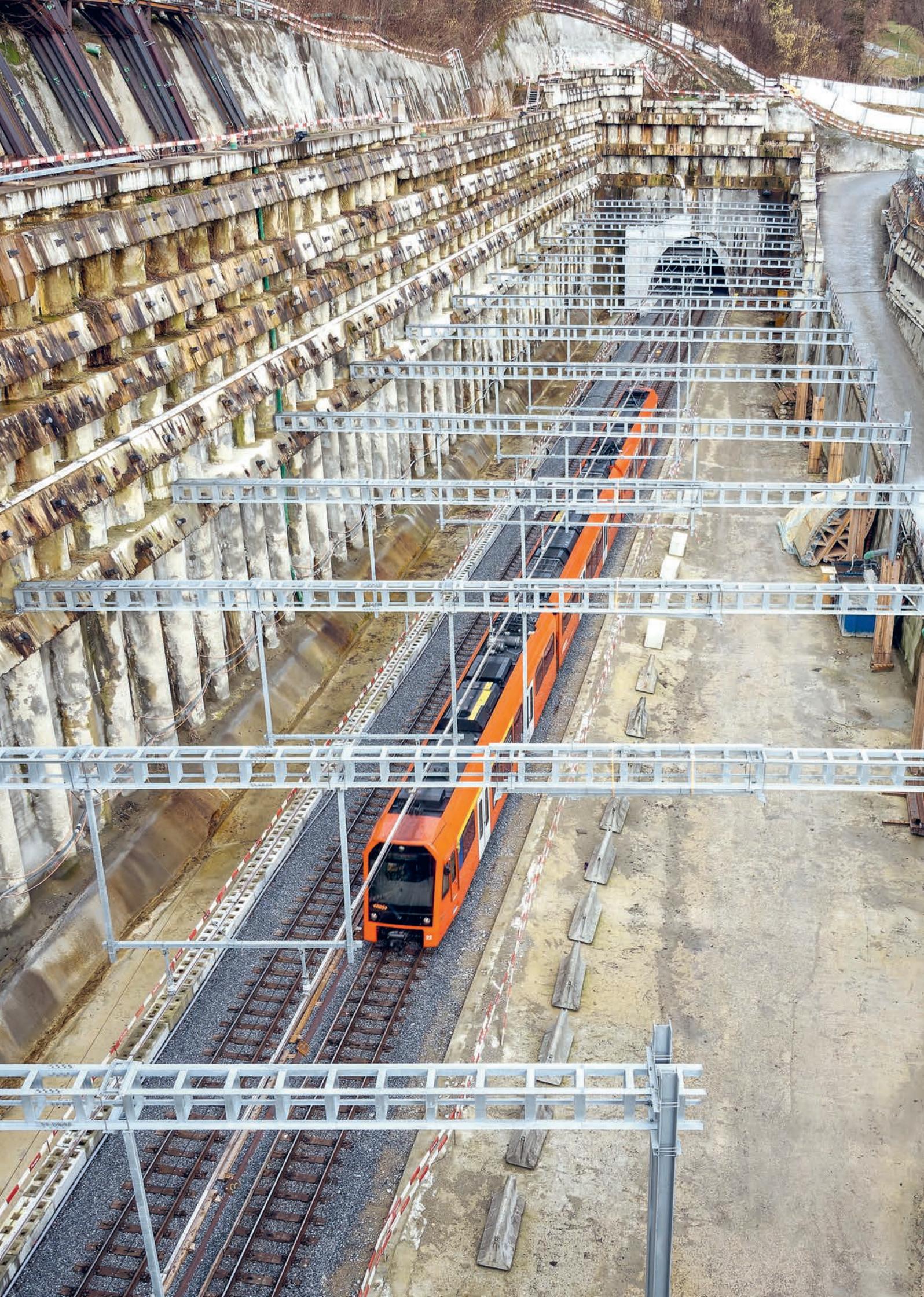
14 Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF	2024	2023
Übrige Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung	1 578	617
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Aktionären	11 490	2 391
Übrige kurzfristige Forderungen	224	371
Total übrige kurzfristige Forderungen	13 292	3 378

15 Vorräte in TCHF	2024	2023
Material Schienenfahrzeuge	13 399	12 757
Verbrauchsgüter und übriges Material	1 605	1 454
Wertberichtigung ¹	-7 674	-7 430
Total Vorräte	7 331	6 781

¹ Die Wertberichtigung auf dem Material Schienenfahrzeuge erfolgt analog den Abschreibungen auf der zugehörigen Fahrzeugflotte.

16 Finanzanlagen in TCHF	2024	2023
Aktien nicht kotierter Unternehmen ¹	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung	0	2 000
Total Finanzanlagen	388	2 388

¹ Beteiligung an Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG mit Sitz in Solothurn (15,2% an Kapital und Stimmen), Beteiligung an BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG mit Sitz in Grenchen (10,6% an Kapital und Stimmen).



17 Anlagen 2024 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 01.01.2024	Zugänge	Umglie- derungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Anzahlungen	Bestand 31.12.2024	Buchwerte 31.12.2024
Anschaffungswerte								
Gebäude und Grundstücke	134 630	0	13 533	0	-9 540	0	138 623	
Kunstabauten	78 617	0	901	0	0	0	79 518	
Fahrbahn	181 637	0	13 449	-549	-642	0	193 894	
Bahnstrom und Antrieb	55 651	0	3 760	0	0	0	59 411	
Sicherungsanlagen	127 464	0	14 640	0	0	0	142 104	
Niederspannung, Telekom	26 829	0	1 695	0	-15	0	28 509	
Publikumsanlagen	65 372	0	4 619	0	-178	0	69 813	
Fahrzeuge	19 761	0	3 425	0	-1 829	0	21 357	
Betriebsmittel, Diverses	19 400	0	2 593	0	-1 872	0	20 121	
Bahnfahrzeuge	364 922	0	18 264	0	-18 770	0	364 415	
Busse	21 172	0	4 584	-150	-1 645	0	23 961	
Total Anschaffungswerte	1 095 455	0	81 461	-699	-34 491	0	1 141 726	
Anlagen im Bau¹	486 525	113 903	-81 461	0	0	111 222	630 188	
Investitionsbeiträge	-20 173	0	0	-3 677	0	0	-23 850	
Anschaffungswerte	1 561 807	113 903	0	-4 376	-34 491	111 222	1 748 064	

¹ Die Anlagen im Bau beinhalten die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten.
Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Kumulierte Wertberichtigungen

Gebäude und Grundstücke	-66 179	-2 805	0	0	2 952	0	-66 031	72 592
Kunstabauten	-16 643	-968	0	0	0	0	-17 611	61 908
Fahrbahn	-62 998	-4 486	0	0	538	0	-66 946	126 948
Bahnstrom und Antrieb	-28 596	-1 616	0	0	0	0	-30 212	29 199
Sicherungsanlagen	-65 039	-4 727	0	0	0	0	-69 767	72 337
Niederspannung, Telekom	-17 506	-1 787	0	0	12	0	-19 281	9 227
Publikumsanlagen	-30 371	-2 188	0	0	115	0	-32 444	37 369
Fahrzeuge	-10 835	-695	0	0	1 829	0	-9 701	11 656
Betriebsmittel, Diverses	-15 712	-1 184	0	0	1 872	0	-15 025	5 096
Bahnfahrzeuge	-183 132	-12 242	0	0	18 711	0	-176 662	187 753
Busse	-14 738	-1 519	0	0	1 577	0	-14 680	9 280
Total Wertberichtigungen	-511 748	-34 217	0	0	27 606	0	-518 360	623 366
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	0	630 188
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	0	0	-23 850
Wertberichtigungen/Buchwerte	-511 748	-34 217	0	0	27 606	0	-518 360	1 229 704

17 Anlagen 2023 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 1. 1. 2023	Zugänge ³	Umgliede- rungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Anzahlung	Bestand 31. 12. 2023	Buchwerte 31. 12. 2023
Anschaffungswerte								
Gebäude und Grundstücke	122 404	0	12 878	-289	-363	0	134 630	
Kunstabauten	77 943	0	674	0	0	0	78 617	
Fahrbahn	156 629	0	29 501	-4 089	-403	0	181 637	
Bahnstrom und Antrieb	49 842	0	10 835	0	-5 026	0	55 651	
Sicherungsanlagen	104 984	0	22 525	-45	0	0	127 464	
Niederspannung, Telekom	25 078	0	1 840	-39	-50	0	26 829	
Publikumsanlagen	59 849	0	6 232	-74	-635	0	65 372	
Fahrzeuge	16 243	0	3 648	0	-130	0	19 761	
Betriebsmittel, Diverses	18 679	0	862	0	-140	0	19 400	
Bahnfahrzeuge	372 171	0	673	0	-7 922	0	364 922	
Busse	21 172	0	0	0	0	0	21 172	
Total Anschaffungswerte	1 024 993	0	89 666	-4 536	-14 669	0	1 095 455	
Anlagen im Bau¹	404 225	134 781	-48 678	6 674	-8 105	4 302	486 525	
Investitionsbeiträge²	6 177	0	0	1 596	0	0	-20 173	
Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur	40 988	0	-40 988	5 726	0	0	0	
Anschaffungswerte	1 476 384	134 781	0		-8 105	4 302	1 561 807	
Kumulierte Wertberichtigungen								
Gebäude und Grundstücke	-62 417	-3 843	0	0	81	0	-66 179	68 451
Kunstabauten	-15 684	-958	0	0	0	0	-16 643	61 975
Fahrbahn	-57 469	-5 625	0	0	96	0	-62 998	118 640
Bahnstrom und Antrieb	-31 536	-2 086	0	0	5 026	0	-28 596	27 055
Sicherungsanlagen	-60 990	-4 049	0	0	0	0	-65 039	62 425
Niederspannung, Telekom	-16 097	-1 459	0	0	50	0	-17 506	9 323
Publikumsanlagen	-28 742	-2 208	0	0	579	0	-30 371	35 001
Fahrzeuge	-10 398	-567	0	0	130	0	-10 835	8 926
Betriebsmittel, Diverses	-14 965	-888	0	0	140	0	-15 712	3 688
Bahnfahrzeuge	-173 105	-12 311	0	0	2 285	0	-183 132	181 790
Busse	-13 211	-1 527	0	0	0	0	-14 738	6 434
Total Wertberichtigungen	-484 612	-35 523	0	0	8 387	0	-511 748	583 706
Anlagen im Bau¹	0	0	0	0	0	0	0	486 525
Investitionsbeiträge²	0	0	0	0	0	0	0	-20 173
Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur	-143	0	0	0	0	0	0	0
Wertberichtigungen/Buchwerte	-484 755	-35 523	0	0	8 387	0	-511 748	1 050 058

¹ Die Abgänge der Anlagen im Bau sind Nicht aktivierbare Investitionen

² Darstellungsanpassung der AiB gem. WDI / Brutto statt Netto

³ Abschreibungen exkl. Restwertabschreibungen

17 Anlagen Infrastruktur 2024 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 1. 1. 2024	Zugänge	Umglie- dungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Anzahlung	Bestand 31. 12. 2024	Buchwerte 31. 12. 2024
Anschaffungswerte								
Gebäude und Grundstücke	49 829	0	1 585	0	-41	0	51 372	
Kunstabauten	78 617	0	901	0	0	0	79 518	
Fahrbahn	177 607	0	13 449	-549	-642	0	189 864	
Bahnstrom und Antrieb	53 689	0	3 760	0	0	0	57 449	
Sicherungsanlagen	126 115	0	14 640	0	0	0	140 755	
Niederspannung, Telekom	25 424	0	1 517	0	-15	0	26 927	
Publikumsanlagen	54 529	0	3 978	0	-23	0	58 484	
Fahrzeuge	18 917	0	3 234	0	-1 829	0	20 322	
Betriebsmittel, Diverses	4 864	0	936	0	0	0	5 800	
Total Anschaffungswerte	589 591	0	43 999	-549	-2 550	0	630 490	
Anlagen im Bau inkl. Anzahlungen¹	465 698	78 909	-43 999	0	0	80 281	580 888	
Erhaltene Investitionsbeiträge zu AiB	-20 161	0	0	-3 488	0	0	-23 649	
Anschaffungswerte	1 035 127	78 909	0		-2 550	80 281	1 187 729	
Kumulierte Wertberichtigungen								
Gebäude und Grundstücke	-17 666	-753	0	0	0	0	-18 418	32 954
Kunstabauten	-16 643	-968	0	0	0	0	-17 611	61 908
Fahrbahn	-60 844	-4 388	0	0	538	0	-64 694	125 170
Bahnstrom und Antrieb	-27 123	-1 563	0	0	0	0	-28 687	28 762
Sicherungsanlagen	-63 847	-4 688	0	0	0	0	-68 535	72 220
Niederspannung, Telekom	-16 491	-1 721	0	0	12	0	-18 200	8 727
Publikumsanlagen	-23 211	-1 740	0	0	13	0	-24 938	33 546
Fahrzeuge	-10 208	-662	112	0	1 829	0	-8 929	11 393
Betriebsmittel, Diverses	-3 718	-303	7	0	0	0	-4 015	1 785
Total Wertberichtigungen	-239 750	-16 787	119	0	2 391	0	-254 026	376 464
Anlagen im Bau inkl. Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	580 888
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	0	0	-23 649
Wertberichtigungen/Buchwerte	-239 750	-16 787	119	0	2 391	0	-254 026	933 703

¹ Die Anlagen im Bau beinhalten die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten.
Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

17 Anlagen Infrastruktur 2023 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 01.01.2023	Zugänge	Umglie- dungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Anzahlungen	Bestand 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2023
Anschaffungswerte								
Gebäude und Grundstücke	39 760	0	10 693	-289	-335	0	49 829	
Kunstbauten	77 943	0	674	0	0	0	78 617	
Fahrbahn	152 598	0	29 501	-4 089	-403	0	177 607	
Bahnstrom und Antrieb	47 879	0	10 835	0	-5 026	0	53 689	
Sicherungsanlagen	103 636	0	22 525	-45	0	0	126 115	
Niederspannung, Telekom	23 732	0	1 731	-39	0	0	25 424	
Publikumsanlagen	49 265	0	5 438	-74	-100	0	54 529	
Fahrzeuge	15 419	0	3 596	0	-98	0	18 917	
Betriebsmittel, Diverses	4 733	0	197	0	-66	0	4 864	
Total Anschaffungswerte	514 965	0	85 189	-4 536	-6 028	0	589 591	
Anlagen im Bau inkl. Anzahlungen¹	388 450	120 007	-44 201	9 464	-8 023	0	465 698	
Erhaltene Investitionsbeiträge zu AiB²	6 165	0	0	1 597	0	0	-20 161	
Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur	40 988	0	-40 988	2 935	0	0	0	
Anschaffungswerte	950 569	120 007	0	-14 050	0	0	1 035 127	
Kumulierte Wertberichtigungen								
Gebäude und Grundstücke	-16 980	-739	0	0	53	0	-17 666	32 163
Kunstbauten	-15 684	-958	0	0	0	0	-16 643	61 975
Fahrbahn	-55 416	-5 524	0	0	96	0	-60 844	116 763
Bahnstrom und Antrieb	-30 115	-2 034	0	0	5 026	0	-27 123	26 566
Sicherungsanlagen	-59 838	-4 009	0	0	0	0	-63 847	62 269
Niederspannung, Telekom	-15 119	-1 372	0	0	0	0	-16 491	8 933
Publikumsanlagen	-21 611	-1 644	0	0	44	0	-23 211	31 319
Fahrzeuge	-9 763	-543	0	0	98	0	-10 208	8 709
Betriebsmittel, Diverses	-3 543	-242	0	0	66	0	-3 718	1 146
Total Wertberichtigungen	-228 069	-17 065	0	0	5 384	0	-239 750	349 841
Anlagen im Bau inkl. Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	465 698
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	0	0	-20 161
Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur	-143	0	0	0	0	0	0	0
Wertberichtigungen/Buchwerte	-228 211	-17 065	0	0	5 384	0	-239 750	795 378

¹ Die Abgänge der Anlagen in Bau sind Nicht aktivierbare Investitionen

² Darstellung der Anlagen im Bau nach Vorgaben BAV (brutto)

18 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2024	2023
Rückzahlung Darlehen im Folgejahr (innert 12 Monaten)	15 000	5 000
Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	15 000	5 000

19 Verbindlichkeiten in TCHF	2024	2023
Verbindlichkeiten gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung/BSU	564	488
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung Dritte	23 153	25 380
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung Aktionäre	284	2 211
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24 001	28 079

Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand / Aktionäre	2024	2023
Anteil Bund	1 097	1 442
Anteil Kanton Bern	896	1 108
Anteil Kanton Solothurn	238	333
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	1 145	722
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionären	10	0
Übrige Positionen	5	2
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	3 391	3 607

20 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF	2024	2023
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtax, usw.)	11 469	11 180
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	478	499
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	5 999	7 639
Total passive Rechnungsabgrenzungen	17 946	19 318

21 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte ¹	Personal- guthaben ²	Sonstige Rück- stellungen ³	Total
Buchwert am 31.12.2022 / 1.1.2023	298	3 614	334	4 246
davon kurzfristig	41	3 176	334	3 551
davon langfristig	257	437	0	694
Bildung	0	623	0	623
Verwendung	-31	-316	0	-347
Buchwert am 31.12.2023	267	3 921	334	4 521
davon kurzfristig	38	3 312	334	3 684
davon langfristig	229	608	0	837
Bildung	0	276	370	646
Verwendung	-31	-439	-284	-754
Auflösung	0	0	-50	-50
Buchwert am 31.12.2024	236	3 757	370	4 362
davon kurzfristig	30	3 106	369	3 505
davon langfristig	206	651	0	857

¹ Berechnung des notwendigen Rückstellungsbetrages durch Versicherungsexperten.

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

³ Steuerrückstellungen TCHF 100.

22 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2024	2023
Fälligkeiten nach einem bis fünf Jahren	65 000	65 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	102 000	102 000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	167 000	167 000

23 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	2024	2023
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	7 523	3 765
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	33 912	35 291
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	3 618	3 154
Total gesetzliche Gewinnreserven ¹	45 053	42 210

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2024.

24 Transaktionen mit nahestehenden Personen und der öffentlichen Hand in TCHF ¹	2024	2023
Abteilungen		
Betriebsabteilung Infrastruktur Bund	9 200	10 174
Abschreibungsabteilung Infrastruktur Bund	19 957	25 500
Abteilung Personenverkehr Bund	18 296	15 769
Abteilung Personenverkehr Kanton Bern	23 732	21 218
Abteilung Personenverkehr Kanton Solothurn	2 653	2 265
Abteilung Personenverkehr Gemeinden	180	0
Total Abteilungen erfolgswirksam	74 016	74 927

Investitionsbeiträge	Veränderung	Bestand 2024	Bestand 2023
Zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen für Investitionen der Bahninfrastruktur – Bund	109 526	702 314	592 788
davon BIF Leistungsvereinbarung	83 960	560 192	476 232
davon BIF Umsetzungsvereinbarungen	4 322	72 648	68 326
davon NAF	21 245	69 475	48 230
Zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen für Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS – Kanton Bern	39 452	238 293	198 841
Zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen Kanton Solothurn	0	18 704	18 704
Total zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen	148 978	959 311	810 333
À fonds perdu Beiträge für nicht aktivierbare Anteile der Bahninfrastruktur – Bund	1 443	16 810	15 367
davon BIF Umsetzungsvereinbarungen	-1 706	13 171	14 876
davon NAF	3 149	3 640	491
À fonds perdu Beiträge an Projekte Ausbau Bahnhof Bern RBS – Kanton Bern	2 045	6 759	4 714
À fonds perdu Beiträge an weitere Projekte – Kanton Solothurn	-80	0	80
À fonds perdu Beiträge an weitere Projekte – Gemeinden	189	201	12
Total à fonds perdu Beiträge	3 597	23 770	20 173
Total Investitionsbeiträge	152 575	983 081	830 506

¹ Als Nahestehende gelten die Hauptaktionäre Kanton Bern und der Bund. Diese decken hauptsächlich die ungedeckten Kosten des bestellten Regional- und Ortsverkehrs und gewähren unverzinsliche Darlehen für Infrastrukturinvestitionen. Offenlegung sämtlicher Transaktionen der öffentlichen Hand gem. Swiss GAP FER 28. Weitere nicht monetäre, erfolgswirksame Zuwendungen seitens Bund bestehen durch Bürgschaften für Kapitalmarktdarlehen in der Höhe von CHF 167 Mio.

	Veränderung	Bestand 2024	Bestand 2023
Rückzahlbare Altdarlehen der Sparte Personenverkehr			
Bund 4. Vereinbarung RBS 11 Be 4/8 Doppeltriebwagen	-888	872	1 761
Bund 8. Vereinbarung RBS 8 AB Niederflur-Mittelwagen	-197	460	657
Bund 14 Vereinbarung RBS Verlängerung Depot Solothurn	-11	298	309
Kanton BE 4. Vereinbarung RBS 11 Be 4/8	-734	721	1 455
Kanton BE 8. Vereinbarung RBS 8 AB Niederflur-Mittelwagen	-147	344	491
Kanton BE 14 Vereinbarung RBS Verlängerung Depot Solothurn	-14	368	382
Kanton SO 4. Vereinbarung RBS 11 Be 4/8	-178	175	353
Kanton SO 8. Vereinbarung RBS 8 AB Niederflur-Mittelwagen	-56	131	187
Kanton SO 14 Vereinbarung RBS Verlängerung Depot Solothurn	-4	114	118
Total rückzahlbare Darlehen	-2231	3 483	5 714
Total Darlehen	146 747	962 794	816 047
Total Leistungen der öffentlichen Hand 2024	224 360		

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

Kosten (Leistungen) vom 1.1.–31.12.2024

	Anlagen im Bau 1.1. ¹	Rechnungen Dritte	Anzahlungen	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrech- nung	Anlagen- rechnung	Anlagen im Bau 31.12.
Gebäude/Grundstücke	7 582	5 562	0	255	5 817	-145	-1 135	12 119
Brücken	188	-11	0	0	-11	0	0	176
Tunnel	362 562	51 654	80 000	1 189	132 843	-1 590	0	493 815
Übrige Kunstbauten	1 345	491	0	37	528	-124	-859	890
Fahrbahn	31 127	4 500	0	-297	4 203	-248	-15 173	19 908
Bahnstromanlagen	6 341	3 988	21	666	4 676	-136	-2 494	8 386
Sicherungsanlagen	22 653	5 364	50	1 130	6 543	-597	-14 711	13 889
Niederspannung, Telekom	1 850	301	0	152	453	-7	-1 058	1 238
Publikumsanlagen	26 760	4 383	0	1 255	5 638	-320	-4 320	27 759
Fahrzeuge Infrastruktur	4 570	527	211	70	808	-119	-2 804	2 455
Betriebsmittel und Diverses	720	1 261	0	100	1 361	-36	-1 791	254
Total Investitionsrechnung	465 698	78 021	80 281	4 556	162 858	-3 324	-44 344	580 888
À fonds perdu Beiträge (afp)	-20 161	0	0	0	0	0	-3 488	-23 649
Nicht aktivierbare Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0	0	0
Anlagen in Bau	445 537	78 021	80 281	4 556	162 858	-3 324	-47 832	557 239

¹ Erst bei Aktivierung als Anlage wird definitive Zuschreibung auf Anlagengattungen vorgenommen.



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 AG.

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

Nachtliniengesellschaft NLG: Gemeinsam mit 10 weiteren Transportunternehmungen bildet der RBS die Nachtliniengesellschaft. Heute sind die Nachtlinien im kantonalen Grundangebot des öffentlichen Verkehrs integriert. Die Nachtliniengesellschaft übernimmt weiterhin die Gesamtkoordination der Nachtbuslinien und erbringt daneben Leistungen im Bereich Betrieb, Verwaltung, Marketing und Kommunikation.

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in TCHF	31. 12. 2024	31. 12. 2023
Sachversicherungen (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	933 866	925 318
Haftpflichtversicherung	100 000	100 000

Für Dritte bestellte Sicherheiten in TCHF	31. 12. 2024	31. 12. 2023
Bürgschaftsverpflichtung gegenüber Amt für Wald und Naturgefahren	40	40

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31. 12. 2024	31. 12. 2023
2013–2023, 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	20 000	20 000
2013–2026, 1,78 %, Basler Leben AG	30 000	30 000
2013–2038, 1,67 %, ZKB/(Swisslife)	15 000	15 000
2016–2028, 0,15 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2027, 0,285 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2029, 0,41 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	–	5 000
2019–2024, 0,00 %, Vontobel/Cosmofunding	10 000	10 000
2019–2032, 0,10 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	12 000	12 000
2019–2033, 0,45 %, Vontobel/Cosmofunding	10 000	10 000
2019–2034, 0,80 %, Vontobel/Cosmofunding	15 000	15 000
2019–2035, 0,005 %, Migros Pensionskasse (Tradition)	10 000	10 000
2020–2030, 0,05 %, Postfinance	15 000	15 000
2021–2031, 0,08 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
Total Kassascheine (Privatplatzierungen)	167 000	172 000

Langfristige Vereinbarungen/Restverpflichtungen in TCHF	31. 12. 2024	31. 12. 2023
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2022 für maximal 20 Jahre, indexiert	1 229	1 392
Wartungsvertrag Stromrichter NEXt mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mind. Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit	1 082	1 170
Wartungsvertrag für Stromrichter Worbla mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis 31.12.2036, indexiert; Gesamtbetrag über Laufzeit	996	1 195
Wartungsvertrag Rollmaterial–Leit– und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation Switzerland AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit	190	382
Wartungsvertrag Fahrgastinformation mit FELA Mangement AG, Schweiz, Laufzeit bis Ende Dezember 2028	302	364
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit bis Dezember 2023 bzw. 2025	200	338
Wartungsvertrag für 3 Elektrobusse mit Scania Schweiz AG ab 2. Quartal 2022 über vorgesehene Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge	841	917
Stromliefervertrag mit Axpo, Laufzeit 1.1.24 – 31.12.25	5 500	12 055
Stromliefervertrag EWB 2026	1 870	0
Dieselöl Abnahmeverpflichtung	1 104	0
Mietvertrag Depot Worblaufen, mit Swiss Life Funds AG, Laufzeit bis 2072 Es findet kein Zahlungsfluss statt, da Verrechnung mit gleich hohem Baurechtzins	16 800	17 150
Mietvertrag ATOBA AG, Räumlichkeiten Elektrodienst Schönbühl, 3.2023–12.2027	382	516

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es bestehen keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.
Die Jahresrechnung wurde am 16. April 2025 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2024	2023
Kurt Fluri ¹	10 000	10 000
Christian Albrecht ²	9 400	8 600
Pol Budmiger	7 000	7 000
Franziska Hügli ³	8 300	8 300
Daniel Issler	9 000	8 600
Severin Rangosch	7 000	6 600
Hans Schatzmann	6 600	6 200
Sandra Vontobel	7 800	7 800
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat⁴	65 100	63 100

¹ Präsident

² Entschädigung geht an Kanton Bern

³ Vizepräsidentin

⁴ Der Verwaltungsrat legt die Honorare seiner Mitglieder eigenständig fest. Es gibt keine variablen Lohnbestandteile.

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2024	2023
Revisionsdienstleistungen	45 000	40 000
übrige Dienstleistungen	15 000	20 595
Total Honorar der Revisionsstelle	60 000	60 595

Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

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

Antrag zur Verwendung des Bilanzergebnisses

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, das Bilanzergebnis wie folgt zu verwenden:

Antrag zur Verwendung des Bilanzergebnisses	2024	2023
Jahresergebnis in TCHF Gewinn (+) / Verlust (-)	-1 973	4 110
Entnahme Reserven Sparte Infrastruktur nach Art. 67 EGB	-3 469	-1 379
Zuweisung Reserven Sparte Personenverkehr (RPV) nach Art. 36 PBG	1 563	3 758
Entnahme / Zuweisung Reserven Sparte Personenverkehr (OV) nach Art 28 PBG	-364	464
Zuweisung Freiwillige Reserven nach Art. 36 PBG	500	1 000
Entnahme / Zuweisung Freiwillige Reserven nicht betriebnotwendiger Immobilien	-202	267

Bericht der Revisionsstelle



Ernst & Young AG
Schanzenstrasse 4a
Postfach
CH-3001 Bern

Telefon: +41 58 286 61 11
www.ey.com/de_ch

An die Generalversammlung der
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Solothurn

Bern, 16. April 2025

Bericht der Revisionsstelle

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung



Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024, der Erfolgsrechnung, der Geldflussrechnung und dem Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung (Seiten 46 bis 66) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie deren Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: <https://www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen



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

Aufgrund unserer Prüfung gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziff. 2 OR bestätigen wir, dass der Antrag des Verwaltungsrates dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

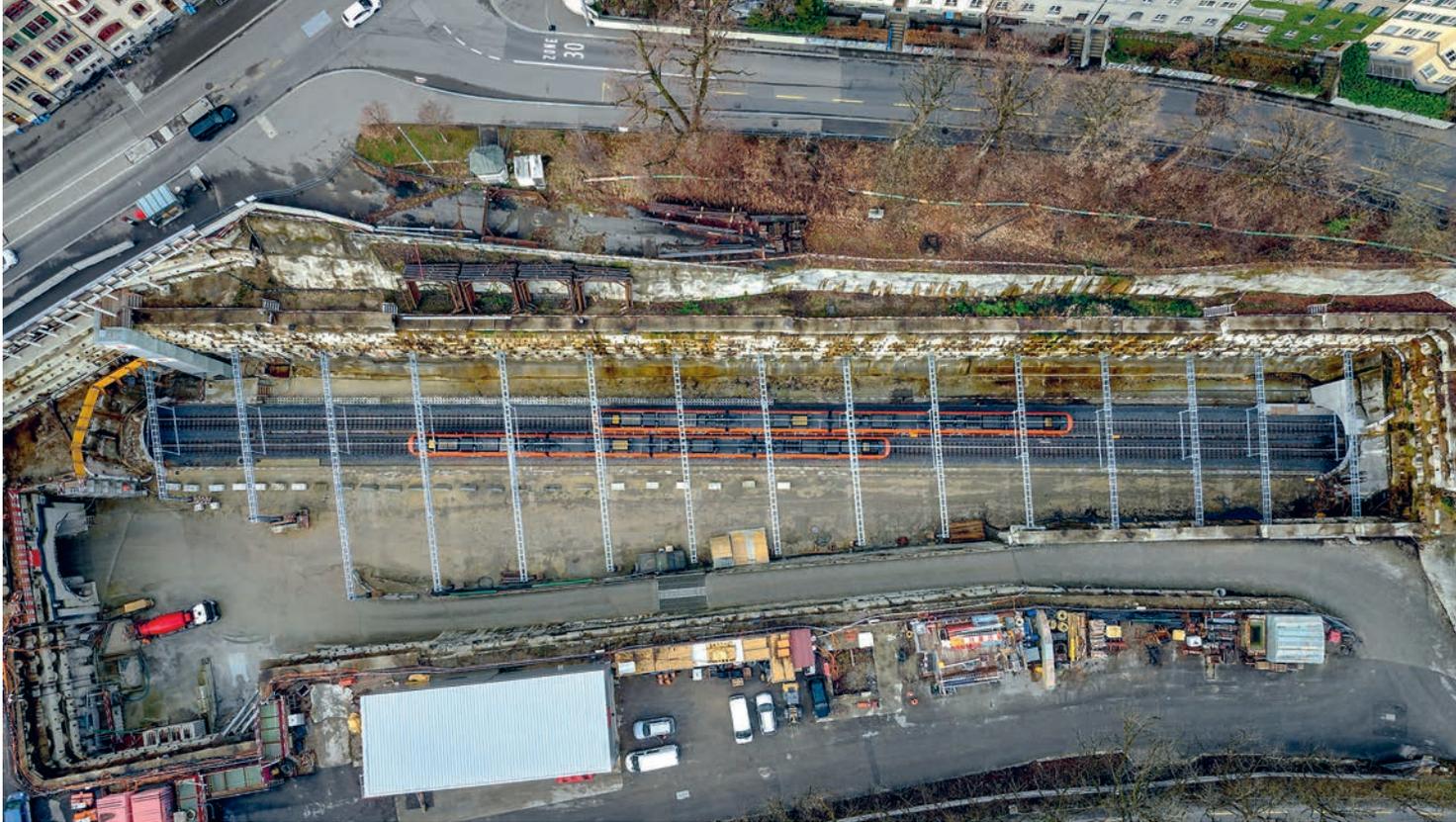
Stefan Schmid
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Lorraine Kalbermatter
Zugelassene Revisionsexpertin

GRI-Index

Anwendungserklärung	Die RBS hat unter Bezugnahme auf die GRI-Standards für den Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2024 berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI Branchenstandard(s)	Keine Sektorstandards anwendbar

Bezug OR	GRI Standard	Angabe	Ort und Kommentare
Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken			
Geschäftsmodell	GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	S. 04, Der RBS – ein Unternehmensporträt S. 22, Corporate Governance
		2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	S. 29, Nichtfinanzielle Berichterstattung
		2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	S. 28, Vorwort S. 86, GRI-Index
		2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	Nicht relevant, da erstes Berichtsjahr unter Bezugnahme auf GRI.
		2-5 Externe Prüfung	S. 29, Nichtfinanzielle Berichterstattung
Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen			
Geschäftsmodell	GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	S. 03, Vorwort S. 12, Betrieb und Technik Bahn S. 14, Betrieb und Technik Bus S. 16, Planung und Zukunftsaussichten
		2-7 Angestellte	S. 05, Der RBS in Zahlen S. 10, Organisation und Personal S. 42, Lagebericht
Arbeitsnehmerbelange		2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	S. 10, Organisation und Personal
Unternehmensführung			
	GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	S. 02, Organisation S. 22, Corporate Governance
		2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	S. 22, Corporate Governance
		2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	S. 22, Corporate Governance
		2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	S. 22, Corporate Governance
		2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	S. 22, Corporate Governance
		2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 22, Corporate Governance
		2-15 Interessenskonflikte	S. 22, Corporate Governance
		2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	S. 22, Corporate Governance
		2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	S. 22, Corporate Governance



		2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	S. 22, Corporate Governance
		2-19	Vergütungspolitik	S. 22, Corporate Governance
		2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	S. 22, Corporate Governance
		2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 05, Der RBS in Zahlen S. 22, Corporate Governance
Strategie, Richtlinien und Praktiken				
Konzepte und Massnahmen	GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	S. 32, Ökologisches Handeln
		2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	S. 29, ISO-Zertifizierungen S. 32, Strategie und Leistungen S. 38, Das Engagement des RBS
		2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	S. 04, Der RBS – ein Unternehmensporträt S. 32, Ökologisches Handeln
		2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	S. 08, Organisation und Personal S. 22, Corporate Governance S. 42–44, Lagebericht
		2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	S. 08, Organisation und Personal
		2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	S. 29, Compliance
		2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	S. 38, Das Engagement des RBS
Einbindung von Stakeholdern				
	GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	S. 08, Organisation und Personal S. 16, Planung und Zukunftsaussichten
		2-30	Tarifverträge	S. 08, Organisation und Personal
Wesentliche Themen				
Konzepte und Massnahmen	GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	S. 28, Vorwort S. 29, Nichtfinanzielle Berichterstattung
		3-2	Liste der wesentlichen Themen	S. 29, Nichtfinanzielle Berichterstattung
		3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 28–29, Nichtfinanzielle Berichterstattung Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Weitere relevante Informationen werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.

Mitarbeitende (Wirkung als Arbeit- und Auftraggeber)

Arbeitnehmerbelange	GRI 401: Beschäftigung 2016	401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	S. 10, Organisation und Personal
		401-3	Elternzeit	S. 10, Organisation und Personal
		403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 38, Das Engagement des RBS
	GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	S. 12, Betrieb und Technik Bahn S. 42–44, Lagebericht
		403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 09, Organisation und Personal
		403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	S. 09, Organisation und Personal
		403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 09, Organisation und Personal S. 12, Betrieb und Technik Bahn
		403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	S. 09, Organisation und Personal S. 26, Kennzahlen und Zielwerte
		403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen	S. 09, Organisation und Personal
		404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	S. 09, Organisation und Personal S. 26, Kennzahlen und Zielwerte Die Kennzahlenerfassung befindet sich aktuell im Aufbau. Zusätzlich relevante Indikatoren werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.
	GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	S. 10, Organisation und Personal
		405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	S. 08, Organisation und Personal
	GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	S. 08, Organisation und Personal

Indirekte ökonomische Wirkung

	GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	S. 06, Verkehr und Marketing S. 12–13, Betrieb und Technik Bahn S. 14–15, Betrieb und Technik Bus S. 16–17, Planung und Zukunftsaussichten S. 18–19, Bau und Unterhalt S. 61, Erläuterungen zur Jahresrechnung
		203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	S. 14, Betrieb und Technik Bus S. 17, Planung und Zukunftsaussichten S. 20, Betriebsqualität

Substanzerhalt

	RBS Indikatoren	Arbeiten zur Instandhaltung, Renovierung und Modernisierung von Gebäuden und Bauten	S. 14, Betrieb und Technik Bus S. 18–19, Bau und Unterhalt
		Instandhaltung, Renovierung und Modernisierung Bahn- und Businfrastruktur	S. 12, Betrieb und Technik Bahn S. 18–19, Bau und Unterhalt
		Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Weitere relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.	

Lebenszykluskosten			
	RBS Indikatoren	Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.	
Nachhaltiges Bauen und Kreislaufwirtschaft			
Umweltbelange	GRI 301: Materialien 2016	Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.	
	GRI 306: Abfall 2020	Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.	
Licht- und Lärmemissionen & Landnutzungskonflikte			
Sozialbelange	GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	S. 16, Planung und Zukunftsaussichten
		413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	S. 16–17, Planung und Zukunftsaussichten S. 18–19, Bau und Unterhalt
Partnerschaften (insbesondere mit Gemeinden)			
Sozialbelange	RBS Indikatoren: Partnerschaften	Aufführung der Partnerschaften	S. 24, Mitarbeit in Organisationen
		Art und Weise der Zusammenarbeit mit Partner:innen	S. 04, Der RBS – ein Unternehmensporträt S. 06, Verkehr und Marketing S. 12, Betrieb und Technik Bahn S. 14, Betrieb und Technik Bus S. 16, Planung und Zukunftsaussichten S. 34, Wirtschaftliches Handeln
Sicherheit von Kunden und Kundinnen			
Sozialbelange	RBS Indikatoren: Personenschaden	Schwere Bahn- und Busunfälle	S. 26, Kennzahlen und Zielwerte
		Leichte Bahn- und Busunfälle	S. 26, Kennzahlen und Zielwerte
		Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Kundschaft	S. 12–13, Betrieb und Technik Bahn
Zufriedenheit von Kunden und Kundinnen			
Sozialbelange	RBS Indikatoren: Betriebsstörungen	Anzahl Betriebsstörungen im Berichtszeitraum	S. 20, Betriebsqualität
		Gründe für Betriebsstörungen	S. 20, Betriebsqualität
		Folgen von Betriebsstörungen	S. 20, Betriebsqualität
		Massnahmen zur Verminderung von Betriebsstörungen	S. 12, Betriebsstörung Stellwerk Bern
	RBS Indikatoren: Pünktlichkeit Bahn und Bus	Pünktlichkeit im Bahnbetrieb	S. 20, Betriebsqualität S. 21, Pünktlichkeit
		Pünktlichkeit im Busbetrieb	S. 20, Betriebsqualität S. 21, Pünktlichkeit
		Gründe für Unpünktlichkeit	S. 20, Betriebsqualität
		Massnahmen zur Verminderung von Unpünktlichkeit	S. 12, Betrieb und Technik Bahn

CO₂-Emissionen Infrastruktur und Betrieb

Klimabelange	GRI 305: Emissionen 2016	305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	S. 29, Abgrenzung und Datengrundlagen S. 30–31, Energie & Emissionen Alle Treibhausgase wurden einbezogen gemäss Kyoto Protokoll. Quelle der Emissionsfaktoren und Erwärmungspotenzial: SN EN 16258, ecoinvent v3.5, Mobitool v2.1, eigene Berechnungen von Infras / PSI, Ansatz: operative Kontrolle, verwendeter Standard: GHG Protokoll, 2024 gilt als Basisjahr.
		305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 29, Abgrenzung und Datengrundlagen S. 30–31, Energie & Emissionen
		305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 29, Abgrenzung und Datengrundlagen S. 30–31, Energie & Emissionen
		305-4	Intensität der Treibhausgas-emissionen	S. 30–31, Energie & Emissionen
		305-5	Senkung der Treibhausgas-emissionen	S. 14–15, Betrieb und Technik Bus S. 30–31, Energie & Emissionen

Energie

Klimabelange	GRI 302: Energie 2016	302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	S. 27, Kennzahlen und Zielwerte S. 29, Abgrenzung und Datengrundlagen Quellen der Umrechnungsfaktoren: SN EN 16258 / SIA 416/1, verwendeter Standard: GHG Protokoll, 2024 gilt als Basisjahr.
		302-3	Energieintensität	S. 26, Ökologisches Handeln S. 27, Kennzahlen und Zielwerte Alle Energieträger wurden berücksichtigt und der Energieverbrauch für den gesamten Betrieb inkl. vermieteter Liegenschaften.
		302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	S. 26, Ökologisches Handeln S. 27, Kennzahlen und Zielwerte
		302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	S. 26, Ökologisches Handeln S. 27, Kennzahlen und Zielwerte

Biodiversität

Umweltbelange	GRI 101: Biodiversität 2024	Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Weitere relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.	
	RBS Indikatoren: Biodiversität	Prozentsatz naturnaher Flächen	S. 32–33, Ökologisches Handeln

Versiegelung

Umweltbelange	RBS Indikatoren: Versiegelung	Entsiegelte Fläche	S. 26, Ökologisches Handeln
		Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Weitere Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.	

Finanzielle Risiken Klimawandel

Umweltbelange	GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-2	Finanziellen Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	S. 34–35, Wirtschaftliches Handeln
---------------	--	-------	---	------------------------------------

Nachhaltige Beschaffung, Menschenrechte & Ethik

Korruptionsbekämpfung	GRI 205: Antikorrruption 2016	Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.	S. 37, Soziales Handeln
Umweltbelange	GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	S. 36, Soziales Handeln
		308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.
Achtung der Menschenrechte	GRI 408: Kinderarbeit 2016	408-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	S. 36–37, Soziales Handeln
		GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016	409-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit
	GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	S. 36–37, Soziales Handeln
		414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	Dieses Thema befindet sich derzeit im Aufbau. Relevante Indikatoren und Daten werden in zukünftigen Berichten veröffentlicht.
Wirtschaftliche Leistung (Wirkung als Arbeit und Auftraggeber)			
	GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	S. 05, Der RBS in Zahlen S. 46–49, Finanzbericht
		201-3 Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	S. 08, Organisation und Personal S. 52–53, Erläuterungen zur Jahresrechnung
Verantwortungsvoller Umgang mit öffentlichen Geldern			
	GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	S. 44, Lagebericht S. 47, 60–61, Finanzbericht

Impressum

Herausgeberin

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Redaktion

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Gestaltung

!Frappant, Bern
www.frappant.ch

Bilder

RBS-Mitarbeitende und Projekte

Druck

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



© Copyright RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Sitz der Aktiengesellschaft mit Eintrag im Handelsregister:

Dornacherstrasse 48, 4501 Solothurn

Sitz der Verwaltung:

Tiefenaustrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen

Telefon +41 31 925 55 55

info@rbs.ch, rbs.ch



RBS – Zahlen

16 900 000

Bahnreisende

7 800 000

Busreisende

504

Mitarbeitende FTE

3 400 000

Zugkilometer

3 245 000

Buskilometer

12

Lernende

4,30

Effektive Lohnspanne