

Geschäftsbericht 2009



Herausgeber

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG RBS
Tiefenastrasse 2
Postfach 119
3048 Worblaufen
Telefon 031 925 55 55
Fax 031 925 55 66
info@rbs.ch
www.rbs.ch

Redaktion und Gestaltung

RBS

Bilder «Die Orangen: die neuen Züge des RBS.»

MEDIAparx AG, Bern / www.mediapax.ch
RBS (Seite 11)

Druck

Mastra Druck AG, Urtenen-Schönbühl

© copyright RBS



Forest Stewardship Council - Setzt den Standard für
eine verantwortungsvolle Waldbewirtschaftung.
FSC zertifizierte Produkte sind speziell gekennzeichnet
SOS-COC-100241 ©1996 Forest Stewardship Council A.C.

Inhalt

Jahresbericht	Organisation	02
	Bericht des Verwaltungsrates	03
	Wichtige Zahlen	04
	Bericht des Direktors	05
	Verkehr und Marketing	06
	Organisation und Personal	10
	Betrieb und Technik Bahn	12
	Betrieb und Technik Bus	16
	Planung und Zukunftsaussichten	18
	Finanzen	20
Jahresrechnung	Erfolgsrechnung	22
	Bilanz	23
	Geldflussrechnung	24
	Eigenkapitalnachweis	25
	Anhang zur Jahresrechnung	26
	Erläuterungen zur Jahresrechnung	28
	Weitere Angaben zur Jahresrechnung	35
	Bericht der Revisionsstelle	36

Organisation

Stand 31. Dezember 2009

Verwaltungsrat

Peter Schmid, Münchenbuchsee, Präsident
 Kurt Fluri, Solothurn, Vizepräsident ¹
 Renate Amstutz, Bern ²
 Dr. Thomas Bachmann, Stettlen
 Hans-Kaspar Dick, Münchenbuchsee
 Ursula Meichle, Köniz
 Theres Roder, Muri bei Bern ³
 Dr. René Rudolf, Feldbrunnen

¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet

² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet

³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet

Revisionsstelle

GFELLER + PARTNER AG, Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal

Geschäftsleitung

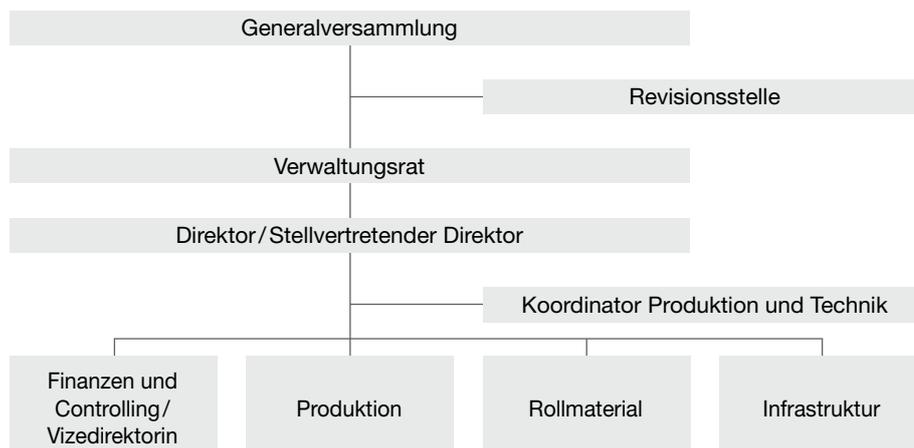
Direktor	Hans Amacker, Lohn-Ammannsegg
Stellvertretender Direktor	Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl
Finanzen und Controlling / Vizedirektorin	Ursula Gasser, Mattstetten

Erweiterte

Geschäftsleitung

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

Organigramm



Bericht des Verwaltungsrates



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Der RBS ist 2009 auf Kurs gefahren und hat in flotter Fahrt seine Jahresziele deutlich erreicht: mit einem hohen Fahrgastaufkommen, einem ausgezeichneten Rechnungsergebnis und einer weiterhin erfreulichen Pünktlichkeit auf dem Schienennetz. Bei Fahrgästen und Personal gleichermaßen hoch im Kurs stehen die neuen orangefarbenen Niederflur-Express-Triebzüge NExT. Die «Orangen» rollten schon im Vorfeld in Printmedien, auf der Kinoleinwand und im Lokalfernsehen – für Sie zusammengestellt auf der CD im hinteren Umschlag des Berichtes. Auch präsentierte sich der Zug live einem breiten Publikum an der Herbstmesse Solothurn. Bahnbrechend sind beim NExT nicht nur seine charakteristische Form, sein Plus beim Komfort und weitere Innovationen. Zukunftsweisend ist auch der Fahr Simulator, mit dem sich das Lokpersonal erstmals auf die Fahrten vorbereitete. Dank der NExT profitieren vorerst die Fahrgäste im Raum Solothurn von einem verdichteten Fahrplan während der Stosszeiten.

Erstmals fährt das Muritram bis zum Hauptbahnhof

Freie Fahrt gilt auch für die blauen Tramzüge der Linie G: Sie werden ab Dezember 2010 neu als Linie 6 über den Zytglogge und den Hauptbahnhof hinaus bis ins Fischermätteli fahren. BERNMOBIL und RBS betreiben dieses neue Angebot gemeinsam. Die Kurse fahren mehrheitlich mit Fahrzeugen und Personal des RBS; dies neu im Auftrag der städtischen Verkehrsbetriebe BERNMOBIL. Während BERNMOBIL über die Personenbeförderungskonzession für die ganze Linie verfügt, bleibt der RBS weiterhin Eigentümer und Verantwortlicher für die Infrastruktur von Worb bis zur Stadtgrenze. Definitiv aufgegleist haben beide Partner nun auch die wesentlichen Abkommen: Der Zusammenarbeitsvertrag und der Betriebsvertrag sind seit letztem Dezember unter Dach und Fach. Dem RBS war es seit Jahrzehnten ein Anliegen, die Kundinnen und Kunden direkt an den Bahnhof Bern zu führen. Er hat deshalb zu dieser Lösung Hand geboten und eigene Interessen hinten angestellt.

RBS deutlich über dem verbindlichen Sanierungspfad

Das Vermögen der Pensionskasse der ASCOOP hat sich 2009 mit einem Plus von über elf Prozent positiv entwickelt. Es ist das beste Ergebnis der letzten zehn Jahre und profitierte vor allem vom Aufschwung der Finanzmärkte. Der Deckungsgrad des RBS-Vorsorgewerks erhöhte sich bei der Bahn auf 79 Prozent und beim Bus auf 84 Prozent, dank ausserordentlicher Sanierungsbeiträge gar auf 86 respektive 89 Prozent. Damit liegt der RBS deutlich über dem verbindlichen Sanierungspfad, der per Ende 2009 einen Mindestdeckungsgrad von 81 Prozent vorsieht. Trotz guter Leistungen der ASCOOP-Verantwortlichen gelang es in den letzten Jahren nicht, den angeschlagenen Ruf der Pensionskasse wieder herzustellen. Deshalb hat der RBS massgeblich mitgeholfen, für die Branche öffentlicher Verkehr und Tourismus die neue Sammelstiftung Symova zu gründen, um einen unbelasteten Neustart zu ermöglichen. Sie wird ihre Tätigkeit am 1. Juli 2010 aufnehmen. Die Sammelstiftung Symova steht jenen Unternehmen offen, welche in der Lage sind, die finanzielle Sanierung innert zehn Jahren zu sichern. Mit dem Übertritt zur Symova hat der RBS die Weichen für eine sozial sichere Fahrt in die Zukunft gestellt. Er hat sich gleichzeitig aber auch verpflichtet, den Sanierungspfad einzuhalten. Er hofft, dabei weiterhin auf das Verständnis der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählen zu dürfen.

Danke für das Engagement und die Unterstützung

Der Verwaltungsrat dankt allen, die sich für den RBS engagieren und ihn unterstützen: der Kundschaft, den Aktionärinnen und Aktionären, den Medien sowie den Behörden von Bund, der Kantone Bern und Solothurn sowie der Gemeinden. Ein ganz spezieller Dank geht an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den loyalen und grossen Einsatz rund um die Uhr. Alle haben zum Erfolg beigetragen.

Peter Schmid



Wichtige Zahlen

	Einheit	2009	2008	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	90 524	85 840	5
Aufwand	Tausend CHF	89 393	93 004	-4
Jahresgewinn/-verlust Unternehmen	Tausend CHF	¹ 834	¹ -7 260	-111
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	20,1	³ 19,8	2
Reiseverkehr Bus ²	Millionen Personen	5,7	³ 5,7	0
Personalbestand im Durchschnitt	Anzahl	392	387	1
Zugkilometer Bahn	Tausend km	3 177	3 121	2
Wagenkilometer Bus ⁴	Tausend km	2 180	2 182	0
Fahrzeugbestand Bahn 31.12.	Anzahl	113	110	3
Fahrzeugbestand Bus 31.12. ⁵	Anzahl	66	65	2

¹ inklusive ausserordentlicher Aufwand für Rückstellungen Pensionskasse

² ohne Postautolinien Worb

³ korrigiert (Linien 3 und 881 neu unter Bahn)

⁴ inklusive Postautolinien Worb

⁵ inklusive Dienstfahrzeuge Bahn

Bericht des Direktors



What's NExT?

Der NExT, der neue Niederflur-Express-Triebzug, war 2009 das herausragende Ereignis für den RBS und gleichzeitig Symbol für ein erfolgreiches Geschäftsjahr unserer Unternehmung. Das Wort NExT wird denn auch im einleitenden Titel als Wortspiel verwendet: «What's NExT?». Damit ist nicht die Frage gemeint, was NExT bedeutet, sondern – nomen est omen –, was kommt als Nächstes in der Unternehmung RBS?

Die Planungen beim RBS orientieren sich an zwei zeitlichen Horizonten. Bereits mit hoher Verbindlichkeit geplant wird für die nächsten vier Jahre. Das heisst, die Finanzierung ist in Vorbereitung oder gesichert, die Vorprojekte sind inhaltlich bereinigt und die Pläne liegen zur Eingabe an die Bewilligungsbehörden bereit oder sind auf gutem Wege dazu. Und falls Angebotsverbesserungen möglich sind, kennen wir bereits die Auswirkungen auf die Ressourcen für die Produktion, wie Personal- und Fahrzeugbedarf. Hier arbeiten wir zurzeit mit Hochdruck am Ausbau der Bahnhöfe Grafenried und Fraubrunnen sowie am Projekt Bahnhof Biberist. Damit können wir voraussichtlich ab 2014 auf der Strecke Solothurn–Bern auch in der Gegenlastrichtung in den Spitzenzeiten einen 15-Minuten-Takt anbieten und unsere Produktivität weiter verbessern.

Ganz anders positioniert ist die Mittel- und Langfristplanung des RBS. Diese Überlegungen orientieren sich an der sich abzeichnenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Marktgebiet des RBS. Sie werden – oft in Varianten – mit den Kantonen und dem Bund abgestimmt. Zu nennen ist hier an erster Stelle die so genannte 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern, wie sie in diesem Geschäftsbericht an anderer Stelle beschrieben ist. Bestandteil dieses Massnahmenpaketes sind weitere Doppelspurausbauten auf den Strecken Jegenstorf–Grafenried, nördlich von Bätterkinden sowie zwischen Biberist und Solothurn. Ebenso komplex sind die sich abzeichnenden Engpässe bei den Bahnhof- und Streckenkapazitäten sowie den Betriebsanlagen wie Depots und Abstellgleise. Allen voran ist der rund ein Kilometer lange Einspurabschnitt nördlich von Zollikofen zu nennen, mit annähernd zweihundert Zügen pro Tag. In diesen Planungshorizont fallen aber nach wie vor auch die Sicherung von Bahnübergängen und gefährlichen Verkehrssituationen zwischen Schiene und Strasse. Handlungsbedarf besteht hier offensichtlich bei der Ortsdurchfahrt in Boll, einem Relikt aus den Anfängen der Worblentalbahn. Gleichzeitig sollen mit einer Ortsplanungsrevision der Gemeinde Vechigen die Nutzung der bahnhofnahen Gebiete aufgewertet werden.

All diese Massnahmen sind planungsrechtlich und finanziell noch nicht abgesichert. Der RBS ist aber überzeugt, dass diese Projekte wegen der steigenden Nachfrage trotz Sparmassnahmen konsequent weitergeführt werden sollen. Und die sorgfältig geplanten Bauetappen, welche oft zeitlich austauschbar sind, geben sowohl den Bestellern wie auch dem RBS genügend Spielraum für eine flexible Umsetzung. Die beim RBS seit jeher erfolgreich angewendete Strategie der kleinen, aber kontinuierlichen Ausbauschritte kann dabei Rücksicht nehmen auf die beschränkten finanziellen Mittel der öffentlichen Hand.

Nur mit einem kontinuierlichen Ausbau unserer Bahninfrastruktur können wir in unseren stark belasteten Verkehrskorridoren unsere Hauptaufgabe wahrnehmen: die Entlastung der Strassen.

Hans Amacker

Verkehr und Marketing

25,8 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2009 mit dem RBS unterwegs. Das sind 300 000 mehr als im Jahr zuvor. Ein neues Personenschleusensystem im RBS-Bahnhof Bern hilft, die Sicherheit zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu beschleunigen. Für grosses Aufsehen sorgten die Orangen, die neuen Züge des RBS. Sie und die neuen Ticketautomaten ermöglichen ein komfortables und unbeschwertes Reisen.

Mehr Fahrgäste und mehr Sicherheit

Immer mehr Fahrgäste nutzen die Züge, Trams und Busse des RBS: Letztes Jahr waren es rund 25,8 Millionen. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs von 300 000 Personen oder gut einem Prozent. Den grössten Zuwachs verzeichneten die Bahnlinien mit plus 1,7 Prozent, während die Fahrgastzahlen auf den Buslinien unverändert blieben – trotz beeinträchtigter Fahrplanstabilität durch Strassenbaustellen und Verkehrsstaus. Mit dem wachsenden Pendler-Ansturm im unterirdischen Bahnhof Bern wird das Durchkommen immer schwieriger. Deshalb hat dort der RBS im Frühjahr 2009 anstelle der alten Toranlagen ein neues Personenschleusensystem installiert, ähnlich jenem bei ausländischen U-Bahnen. Nötig wurde diese Massnahme auch, weil immer wieder wartende Fahrgäste durch die sich öffnenden Schranken auf die Perrons drängten. Mit dem neuen Schleusensystem werden der Verkehrsfluss auf dem Weg in die Stadt verbessert und die Sicherheit der täglich bis zu 55 000 Fahrgäste erhöht.

Alles dreht sich um die Orangen

Die Orangen – Name und Inbegriff für die neuen Niederflur-Express-Triebzüge NEXt: Die Zitrusfrüchte begleiteten die neuste Generation von S-Bahn-Zügen beim Anrollen, beim Rollout, beim Tag der offenen Tür und während des täglichen Einsatzes im Fahrplanbetrieb. Und zwar auf Flyern, Leporellos, Plakaten und Inseraten. Aber auch in Form frischer Früchte, als Orangensaft sowie als Bonbon und Glace mit Orangengeschmack. Denn wie liesse sich das angenehme Raumklima der Orangen mit der leistungsfähigen Klimaanlage besser vermarkten als mit einer Orangenglace während der Sommerhitze? Höhepunkt der Einführungskampagne war der Auftritt an der Herbstmesse Solothurn HESO: Zwei Wagen des dreiteiligen Zuges

präsentierten sich vor der Rythalle dem grossen Messepublikum; ein Hingucker mitten im Geschehen der HESO. Peter Spuhler, Nationalrat und CEO Stadler Rail, eröffnete die 32. HESO und stellte «seinen» Zug vor. Ebenfalls ein grosser Renner war der neuartige Loksimulator im Führerstand. Jung und Alt versuchten sich als Lokführer auf der virtuellen Strecke zwischen Solothurn und Bern. Für die kleinen Gäste standen das Holzloki-Basteln und die orangen RBS-Luftballons im Vordergrund. Und wer wusste, wie viele Orangen im äusserst geräumigen orangen NEXt Platz finden – nämlich eine halbe Million! – konnte einen von zehn orangen Musikplayern i-Pod nano oder eines von zehn LIBERO-Monatsabos gewinnen. Ungefähr 30 000 Besucherinnen und Besucher schlenderten während der zehn Messetage durch den Zug und zeigten sich von den komfortablen Platzverhältnissen, den grossen Fenstern und dem innovativen Beleuchtungssystem beeindruckt.

Darüber hinaus warben flink agierende und hüpfende Orangen in drei witzigen Werbespots für den NEXt; zu sehen auf TeleBärn und in mehreren Kinos. Alles in allem eine rundum gelungene Kampagne für die Orangen: Die neuen Züge des RBS.



RE nach Solothurn

2

Neu und mit vielen Extras

Der RBS hat alle seine Billettautomaten flächendeckend an insgesamt über fünfzig Standorten ersetzt. Sie waren veraltet, störungsanfällig und aufwendig im Unterhalt. Das topmoderne Nachfolgemodell zeichnet sich durch einen leicht zu bedienenden Touchscreen aus und bietet den Fahrgästen bargeldloses Bezahlen und eine Vielfalt an Tickets – ab 2010 auch Reisen ausserhalb des Libero-Tarifverbundes. Dank grossem Bildschirm und einfach geführten Bedienschritten gelangt man schnell und direkt zum gewünschten Ticket. Akzeptiert werden nebst Münzen bei einem Grossteil der Automaten auch Noten in Schweizerfranken, Euro und Reka-Checks sowie alle gängigen Kredit- und Zahlkarten. Grosse Vorteile haben die Automaten mit der neuen Technik aber auch im Unterhalt: Per Computer können beispielsweise Papier- oder Geldbestände von der Zentrale aus überwacht werden. Die Beschaffungs-Partner RBS, BSU, BLS und BERNMOBIL haben die Ticketautomaten gemeinsam evaluiert und im Juni 2006 bei der Firma Atron GmbH in Deutschland insgesamt 550 Geräte bestellt. Wegen Grossaufträgen in anderen Landesteilen und der Komplexität mit den verschiedenen Tarifen und Schnittstellen verzögerte sich das Projekt um mehrere Monate. Der Projektabschluss erstreckt sich bis in die erste Hälfte 2010. Die Automaten erfüllen die neuen, schweizerischen Standards Selfservice Point of Sale S-POS. Das Ziel ist, mit einheitlicher Benutzeroberfläche und behindertengerechter Gestaltung den Zugang zum öffentlichen Verkehr generell zu vereinheitlichen und zu vereinfachen.

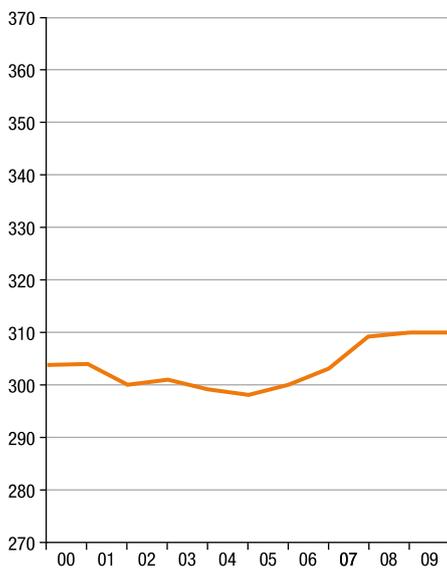
Zufrieden mit dem RBS

Die Fahrgäste nehmen den RBS als kundenfreundlich wahr. Verbesserungspotential sehen sie unter anderem beim Komfort des Rollmaterials. Dies resultiert aus der Kundenzufriedenheitsumfrage im Frühjahr 2009. Über 5 000 Fragebogen wurden dazu in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen auf den Bahn- und Bus-Linien verteilt. Der Rücklauf war mit 47,5 Prozent überdurchschnittlich hoch und zeugt vom grossen Interesse der Kundschaft. Die Mehrheit der Antwortenden war weiblich, zwischen 25 und 55 Jahre alt und benützt den RBS meist für den Arbeits- oder Schulweg. Die Gesamtzufriedenheit fiel mit einem Wert von 4,19 auf einer Skala von 1 bis 5 minim tiefer aus als bei der Umfrage 2003. 85 Prozent erteilten die Note 4 oder gar die Bestnote 5. Mit dem RBS unzufrieden sind lediglich 2 Prozent. Hervorragend abgeschnitten haben die Freundlichkeit des Personals, die Pünktlichkeit der Bahn, das Verkaufssortiment und der Fahrstil der Lokführer. Ausserdem nehmen die Fahrgäste den RBS als zuverlässiges, sympathisches und kundenfreundliches Unternehmen wahr. Das Angebot empfinden sie als einfach nutzbar und auf qualitativ hohem Niveau. Gefreut haben sich viele über das persönliche Begrüssen und Verabschieden in Bahn, Tram und Bus. Beanstandet haben die Fahrgäste den Platzmangel in den Fahrzeugen sowie den Komfort in den älteren Zügen. Verbesserungspotential besteht auch bei der Sauberkeit der Fahrzeuge und bei den Anschlussverbindungen. Abhilfe bei den Kritiken zum Rollmaterial schaffen die auf der Linie zwischen Bern und Solothurn verkehrenden neuen Niederflur-Express-Triebzüge. Auch die übrigen Züge dieser Linie modernisiert der RBS fortlaufend und versieht sie mit Klimaanlage. Ausserdem werden 2010 auf der Tramlinie G alle Trams mit einem Niederflur-Wagen nachgerüstet. Die Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit will der RBS mit einem Qualitäts-Reporting verbessern. Er setzt alles daran, die Leistungsqualität auf hohem Niveau zu halten, und er will die aufgezeigten Handlungsfelder gezielt verbessern.

Der RBS hat motivierte Mitarbeitende, was sich unter anderem an einer hohen Betriebstreue zeigt. Lediglich vier Prozent betrug 2009 die Fluktuationsrate. Das Wohl des Personals ist dem RBS ein grosses Anliegen: So können sich neu Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei persönlichen, sozialen oder gesundheitlichen Problemen von einer externen Sozialarbeiterin kostenlos beraten lassen.

Hohes Vertrauen der Aktionäre

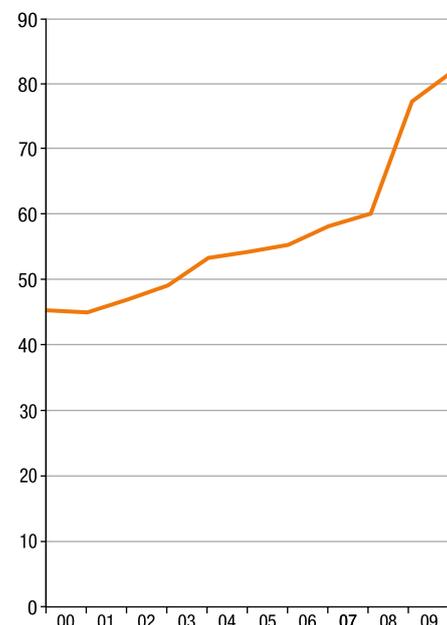
Personalbestand Bahn



Die RBS-Generalversammlung tagte am 19. Juni 2009 im Hotel Ramada in Solothurn. Die Ambassadorsstadt gilt als schönste Barockstadt der Schweiz und ist zudem Sitz der Aktiengesellschaft RBS. Nach dem Grusswort von Kurt Fluri, Solothurner Stadtpräsident und Vizepräsident des Verwaltungsrates, erläuterte Verwaltungsratspräsident Peter Schmid unter anderem die Situation rund um die angeschlagene Pensionskasse und das in den Medien oft zitierte Projekt Zukunft Bahnhof Bern. Anschliessend an das Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung sowie der wichtigsten Erkenntnisse aus der Kundenzufriedenheitsstudie vom März 2009 durch Direktor Hans Amacker stimmte die Aktionärsschaft den statutarischen Geschäften zu. Ferner wählten die 86 Aktionärinnen und Aktionäre alle fünf bisherigen Verwaltungsräte für die neue vierjährige Amtsdauer – wegen der statutarischen Altersgrenze Hans-Kaspar Dick befristet bis zur ordentlichen Generalversammlung 2010 und Peter Schmid bis zur ordentlichen Generalversammlung 2012. Die Vertreter der Kantone Bern und Solothurn sowie der Stadt Bern werden von den zuständigen Organen direkt und nach deren unabhängig laufenden Amtsperioden abgeordnet. Gutgeheissen hat die Aktionärsversammlung zudem die Wiederwahl der Revisionsstelle Gfeller + Partner AG für die Amtsdauer 2009 bis 2012 und die beantragte Statutenrevision. Letztere berücksichtigt die revidierten Gesetzesbestimmungen des Aktienrechts, bringt einzelne, meist redaktionelle Artikeländerungen und betrifft die Vertretung des Bundes im Verwaltungsrat. Der Bund konnte bisher ein Mitglied des Verwaltungsrates bestimmen, hat allerdings dieses Recht bereits seit Mitte der Neunzigerjahre nicht mehr ausgeübt und daher beschlossen, in Zukunft auf einen fest zugesicherten Sitz im Verwaltungsrat zu verzichten.

Personalbestand Bus

(ab 2008 inklusive Postautobetrieb Worb)



Positive Entwicklungen im Personalbereich

Das Personal leistete 2009 wiederum hervorragende Arbeit und trug unter verschiedenen Titeln aktiv zum guten Rechnungsabschluss bei. So war ein weiterer Rückgang bei den krankheits- und unfallbedingten Absenzen zu verzeichnen, dies namentlich auch bei den Kurzabsenzen. Das in den letzten Jahren in verschiedenen Bereichen eingeführte Teamsystem und das unternehmensweit praktizierte Absenzenmanagement tragen offensichtlich Früchte. Ebenfalls positiv konnte eine vergleichsweise tiefe Fluktuationsrate (exkl. Pensionierungen) von lediglich vier Prozent registriert werden. Neben der allgemeinen Motivation, beim RBS arbeiten zu können, spielte dabei sicher auch die generell angespannte Situation auf dem Arbeitsmarkt eine Rolle. Vor diesem Hintergrund war das Rekrutieren von gut qualifizierten neuen Mitarbeitenden eher einfacher als in den vorangegangenen Jahren. Einen wichtigen Beitrag leistete das Personal auch mit dem monatlich vom Lohn abgezogenen Sanierungsbeitrag zur weiteren Gesundung der Pensionskasse. Dank den zusätzlichen Beiträgen der Unternehmung, die teilweise auch durch den Verzicht der Mitarbeitenden auf generelle Lohnerhöhungen in den Vorjahren ermöglicht wurden, konnte der Deckungsgrad der RBS-Vorsorgewerke deutlich erhöht werden. Das wiederhergestellte Vertrauen in die Pensionskasse zeigte sich denn auch mit dem fast einstimmigen Einverständnis der Mitarbeitenden zum geplanten Wechsel zur neuen Sammelstiftung Symova.



In schwierigen Situationen unterstützt

Ein schiefer Haussegen, Arbeitskonflikt oder Schuldenfalle: Solch persönliche, soziale und gesundheitliche Probleme von Mitarbeitenden beeinflussen auch deren Leistungsfähigkeit und Motivation. Deshalb können sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit Oktober 2009 kostenlos und selbstständig an das schweizweit tätige Beratungsunternehmen Movis AG wenden. Eine fest zugeteilte Sozialarbeiterin in Bern berät und unterstützt die Hilfesuchenden bei persönlichen Problemen und sozialen Fragen. Die unabhängige Sicht von aussen erlaubt eine neutrale Unterstützung und Beratung – selbstverständlich streng vertraulich. Die Hilfe zur Selbsthilfe steht dabei im Vordergrund. Ziel ist, die Leistungsfähigkeit wieder herzustellen und zu fördern und bei gefährdeter Arbeitsfähigkeit die Mitarbeitenden beruflich und sozial wieder einzugliedern. Ferner helfen präventive Angebote, sich abzeichnende Schwierigkeiten und Belastungen frühzeitig aufzufangen. Während der ersten Monate haben bereits mehrere Mitarbeitende das Angebot genutzt. Mit dieser professionellen Unterstützung will der RBS die Produktivität und Motivation der Belegschaft erhöhen, die Absenzen senken, die Fluktuation verringern sowie die Vorgesetzten und Personalverantwortlichen entlasten.

Für den Ernstfall bereit

Bereits Ende 2007 begann der RBS, sich für den Ernstfall einer Grippepandemie vorzubereiten – damals noch im Zuge der Vogelgrippe H5N1. Bislang hatten bei den kleineren und mittleren Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs entsprechende Massnahmenpläne gefehlt. Der Verband öffentlicher Verkehr VöV war daher interessiert, zusammen mit dem RBS einen minimalen Pandemieplan zu erarbeiten und diesen als Vorlage seinen über 130 Mitgliedern zu empfehlen. Der minimale Pandemieplan regelt die Kernorganisation innerhalb des Betriebes, beinhaltet strategische Grundsatzgedanken zu einem reduzierten Fahrplan und legt erste Verhaltens- und Schutzmassnahmen für das Personal sowie entsprechende Kommunikationsmassnahmen fest.

Als sich die pandemische Grippe H1N1 im Sommer 2009 zunächst in Übersee zu verbreiten begann, war der RBS innert Kürze bereit, die notwendigen Detailmassnahmen zu planen und umzusetzen. Für den Fall einer grossen Anzahl erkrankter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war unter anderem vorgesehen, dass Bahn und Bus nach dem Samstags- oder Sonntagsfahrplan verkehren. Diese und weitere Massnahmen sollten gewährleisten, dass der Betrieb auch in Zeiten grosser Arbeitsausfälle rund läuft; wenn auch in vermindertem Umfang. Allerdings konnte dann wegen des milden Verlaufs der pandemischen Grippe auf die Umsetzung zusätzlicher Massnahmen verzichtet werden.

Betrieb und Technik Bahn

Ende Juli 2009 rollte erstmals ein oranger Niederflur-Express-Triebzug NExT fahrplanmässig zwischen Solothurn und Bern. Dies, nachdem er zahlreiche Testfahrten durchlaufen und vom zuständigen Bundesamt grünes Licht erhalten hatte. In einem neuartigen Fahrzeugsimulator bereitete sich das Lokpersonal im echten Führerstand des NExT auf die Fahrten vor. Ausgelegt für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde, werden die neuen Fahrzeuge dereinst die beiden Städte näher zusammenrücken. Dazu müssen vorab die Bahntrassees ausgebaut werden.

Der orange NExT fährt Rekord

Ein leuchtendes RBS-Logo hinter der breiten, tief nach unten gezogenen Glasfront. So fahren die neuen Niederflur-Express-Triebzüge NExT täglich zwischen Solothurn und Bern. Dank ihnen profitieren die Fahrgäste von mehr Licht, mehr Luft, mehr Raum und mehr Freiheit. Aber nicht nur: Der neue Fahrplan von 2009 bietet den Pendelnden dank der erweiterten Fahrzeugflotte vorerst während der Morgenspitze nach Bern und am Abend in der Gegenrichtung einen Viertelstundentakt. Das Angebot wird schrittweise ausgebaut. Die erste dreiteilige Orange rollte ab Ende Juli 2009 tagsüber im normalen Fahrgastbetrieb. Vor seiner ersten Fahrt mit Passagieren musste sich der NExT nach einem erfolgreichen Rollout in Worblaufen während einer knapp zweimonatigen Testphase auf Herz und Nieren prüfen lassen. Alsdann erteilte das Bundesamt für Verkehr BAV grünes Licht. Getestet und optimiert wurden nebst Federung und Lärmemissionen unter anderem auch die Bremsen. Dazu wurden Schienen mit Schmierseife behandelt, um rutschige Verhältnisse wie bei Herbstlaub zu erzielen – natürlich erst nach Betriebschluss. Weitaus spektakulärer und von medialem Interesse war der vom BAV geforderte Geschwindigkeitstest: Um dereinst mit 120 Kilometern pro Stunde fahren zu können, musste sich der NExT auch hier beweisen und diese Geschwindigkeit um zehn Prozent überbieten. Dabei erreichte die Orange 133,49 Kilometer pro Stunde und erzielte damit einen Temporekord. So schnell fuhr bislang in der Schweiz noch nie eine Meterspurbahn! Die Rekordfahrt gelang auf der geraden, rund vier Kilometer langen Strecke zwischen Lohn-Lüterkofen und Bätterkinden. Für die Abnahme durch das BAV waren auch Bremstests bei Tempo 120 erforderlich, und zwar leer und beladen. Dazu mussten von Hand dreissig Tonnen Sandsäcke ins Fahrzeug geladen werden.

Im Abstand von jeweils einigen Wochen lieferte Stadler Rail die weiteren fünf Züge. Auch deren Systeme wurden einzeln und detailliert überprüft und in Betrieb genommen. Und zu guter Letzt folgten Tests in Doppel- und Mischtraktion mit einem anderen NExT, respektive einem älteren LaPrima-Fahrzeug. Bis zirka 2019 sollen Trassees und Fahrplan an die neue Höchstgeschwindigkeit angepasst sein. Die Reisezeit zwischen den beiden Städten kann so schrittweise von heute 37 auf 33 Minuten verkürzt werden.

Neuartiger Fahrzeug-Simulator

Für die Fahrten mit dem neuen Niederflur-Express-Triebzug NExT hat der RBS sein gesamtes Lokpersonal auf einem Simulator im echten Fahrzeug geschult. Der grosse Vorteil: Kritische Situationen können während der simulierten Fahrt gefahrlos an den Originalinstrumenten im Stillstand geübt werden. Denn die Lokführerinnen und Lokführer sitzen nicht vor fiktiven Bedienelementen, sondern im richtigen Führerstand. Blockiert sind einzig die Motoren. Alle anderen Funktionen sind möglich. Dazu vermittelt ein interaktives Video über einen Grossbildschirm die Sicht aus dem Führerstand auf die RBS-Strecke. Das reale Fahrgefühl wird zusätzlich verstärkt, indem sich Barrieren nicht schliessen, Signale unerwartet Halt zeigen oder der Lokführer plötzlich in eine Nebelwand fährt. Auch das Fahren bei schlechtem Schienenzustand aufgrund von Laub oder Raureif kann ausgiebig trainiert werden. Die Stärken dieses Simulators liegen vor allem darin, dass auch nicht alltägliche Situationen geübt werden können, ohne den Echtbetrieb zu gefährden. Fehler beim Training am Simulator sind also geradezu Pflicht. Kommt dazu, dass der dichte Fahrplan das Üben von heiklen Situationen auf der RBS-Strecke

kaum noch zuliesse. Allerdings soll die Fahrsimulation die bewährte reale Aus- und Weiterbildung im Fahrbetrieb nicht ersetzen, sondern ergänzen. Obwohl der Fahrindruck bei der Simulation sehr realitätsnah ist, spürt nämlich das Lokpersonal die fahrdynamischen Bewegungen beim Verzögern oder Beschleunigen nicht.

Die ganze Simulationstechnik besteht einzig aus einem Bildschirm, einem handelsüblichen Computer sowie der speziellen Software und kostet einen Bruchteil eines herkömmlichen Simulators. Entwickelt wurde das System gemeinsam mit der Berner Fachhochschule für Technik und Informatik in Biel. Es könnte dereinst auch zur Ausbildung von Fahrdienstleitern eingesetzt werden. Der RBS ist die erste Bahn in Europa, die integral über ein derartiges System verfügt. Andere Untenehmen werden folgen.





RBS in Festlaune

Zusammen mit der Bevölkerung hatte der RBS am 22. August 2009 im Worboden einiges zu feiern: die erweiterte Werkstätte, den neuen Zug NEXt und das 25-jährige Bestehen seit der Fusion von SZB und VBW zum RBS. Über 4000 Besucherinnen und Besucher strömten ins Festgelände und erfreuten sich am bunten Programm. Publikumsmagnete waren vor allem der orange NEXt sowie ein Fahrsimulator, an dem sich Gross und Klein selbst als Lokführer versuchen konnten. Aber auch die anderen Attraktionen wie die gesamte RBS-Fahrzeugflotte, der Werkstattrundgang, die Modell- und Kindereisenbahn sowie der neue Ticketautomat weckten grosses Interesse. Ganz oben auf der Beliebtheitskala des Kinderprogramms stand das Bauen von Spielzeug-Lokomotiven aus Holz. Knapp zweieinhalb Jahre hatte der Werkstattumbau in Worb gedauert – nicht immer zur Freude des Personals. Denn dieser erfolgte während der täglichen Revisions-, Reparatur- und Unterhaltsarbeiten an den Schienenfahrzeugen, begleitet von viel Lärm und Staub. Doch die Unannehmlichkeiten dürften mehrfach kompensiert sein: Das neue Bauwerk präsentiert sich mit hellen und gut eingerichteten, modernen Arbeitsplätzen und verfügt nun über die doppelte Fläche. Neu arbeiten in der Werkstätte Worboden rund fünfzig Mitarbeitende, welche zur Hauptsache Totalrevisionen an Triebzügen und Trams durchführen. Nötig wurde der Erweiterungsbau als Folge der verlängerten Zugseinheiten durch die Niederflurwagen und der Konzentration der Werkstattarbeiten am Standort Worboden im Rahmen des Konzepts Rollmaterialunterhalt 2010.

Schon fast sprichwörtliche Pünktlichkeit

Die wartende RBS-Kundschaft schaut oft verstohlen auf die Uhr, wenn der Zug einmal nicht auf die Minute genau eintrifft. Eigentlich ein positiver Reflex, der zeigt, dass sich die Kundinnen und Kunden im Normalfall auf die Pünktlichkeit der RBS-Züge verlassen können. Und auch die Statistik stützt diese Tatsache: Im letzten Jahr erreichten rund 95 Prozent der 85 000 Züge den Kopfbahnhof in Bern rechtzeitig oder höchstens um zwei bis vier Minuten verspätet. Das widerspiegelt sich auch in den Kundenreaktionen. Nur ein Prozent der fast Tausend registrierten Anliegen bezog sich auf verspätete Züge. Der RBS beobachtet die Entwicklung seiner Pünktlichkeit genau und wertet die Daten im Vergleich zum Vorjahr separat nach Linien aus, Monat für Monat. Die Ergebnisse ausserhalb der Norm lassen sich dabei klar zuordnen. Beispielsweise waren der Januar und Februar punkto Verspätung schlechter als im Vorjahresvergleich. Grund dafür waren vermehrte Fahrzeug- und Türstörungen als Folge von viel Schnee und Kälte.

Pünktlichkeit ist ein Qualitätsmerkmal des öffentlichen Verkehrs. Und die Qualität will der RBS kontinuierlich verbessern. Denn: «Wenn wir aufhören, besser zu werden, haben wir aufgehört, gut zu sein» (unbekannter Autor).

Betrieb und Technik Bus

Verkehrsstaus, Verspätungen und verpasste Anschlüsse prägen das Alltagsbild beim RBS-Busbetrieb. Allein 2009 haben sich die Anschlussbrüche um sechzig Prozent erhöht. Schuld daran sind das allgemein hohe Verkehrsaufkommen und aktuell der Grossumbau beim Wankdorfplatz. Bis Bauabschluss 2012 ist kein Ende in Sicht. Um die Situation nachhaltig zu verbessern, sind auch in Zukunft weitere verkehrsplanerische Schritte erforderlich.

Trotz prekärer Situation ein Lichtblick

Die Situation ist prekär und wird sich nicht vor Ende 2012 verbessern: Immer häufiger verpassen Reisende wegen Verkehrsstaus vor allem in der Papiermühle und in Bolligen ihren Bahn- oder Busanschluss. Allein 2009 haben sich die Anschlussbrüche um sechzig Prozent erhöht. Denn an Werktagen ereignen sich auf dem Busnetz des RBS während der Hauptverkehrszeiten im Schnitt gut zwei grössere Betriebsstörungen, verbunden mit negativen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit. Mit fast fünfzig Prozent aller Störungen am meisten betroffen war die Buslinie 44 im Gebiet Ostermundigen. Die Linien 40 und 41 im Raum Papiermühle und im Berner Nordquartier belegten Platz zwei und drei in der Negativrangliste. Schuld daran sind allgemein das hohe Verkehrsaufkommen und aktuell der Grossumbau beim Wankdorfplatz: Diese Strassenkreuzung im Norden Berns wird seit Sommer 2008 bis Ende 2012 zu einem leistungsfähigen Verkehrsknoten mit unterirdischem Kreislauf umgebaut. Um ihn vom Autobahn-Zubringerverkehr zu entlasten, entsteht am Schermenweg zudem ein weiterer Autobahnanschluss von und nach Zürich. Hier gelangt der Verkehr aus Ostermundigen und dem Worblental künftig direkt auf die Autobahn und umgekehrt. Im Rahmen dieses Gesamtverkehrssystems wurde auch der Knoten Schermenweg umgestaltet – einer der heikelsten Punkte im RBS-Busnetz. Damit der Verkehr auch auf der Bolligenstrasse besser rollt, sollen zudem der Strassenabschnitt im Bereich UPD Waldau korrigiert und die Busse bevorzugt werden. Die Planungsarbeiten sind bereits angelaufen. Alles in allem ein Lichtblick für den RBS-Busbetrieb.

Vorher erschwerte aber noch eine weitere Hürde den Verkehrsfluss: Erneuert wird nämlich von März 2010 bis Ende 2012 auch die Autobahn zwischen der Verzweigung Weyermannshaus und dem Wank-

dorfdreieck. Durch die baulichen Engpässe auf dem Felsenauviadukt verlagert sich der Verkehr von der A1 auf das Stadtnetz und die Agglomeration im Norden. Um die Linie 36 vom Ausweichverkehr zu entlasten, fahren die Busse seit März 2010 zwischen Münchenbuchsee und Zollikofen im Gebiet Buchsiwald auf einer neuen, 600 Meter langen Busspur. Weitere Schritte dieser Art sind dringend erforderlich, damit die Busse wieder pünktlicher fahren – eine Herausforderung für Behörden, Politik und RBS.



Schneller und sicherer

Der Verkehrsknoten in Bolligen ist entwirrt: Nach einer langen Vorgeschichte und über einjähriger Bauzeit nahm die Bolliger Dorfbewölkerung am 9. Oktober 2009 teil an der offiziellen Einweihungsfeier der neuen Bushaltestelle. Sie ist ein weiteres Beispiel für eine optimale Integration von Bahn und Bus. Die neue Wendeschleife auf der Südseite der Bahnlinie sorgt dafür, dass die Fahrgäste von und nach Bern die Gleise nicht mehr überqueren müssen. Das bedeutet mehr Sicherheit, kurzes und schnelleres Umsteigen und schlankere Anschlüsse. Vier Stege führen vom Bahnperron über den Worblebach zu den Bushaltestellen. Einer tanzt jedoch aus der Reihe: «Der vierte Steg» führt die Fahrgäste nicht geradeaus zum Ziel. Vielmehr lädt er nach einigen Tritten hinunter zum Bach kurz zum Verweilen ein, bevor er auf der anderen Seite wieder nach oben führt. Entworfen hat diesen «vierten Steg» das Bolliger Künstlerpaar Daniel Baumann und Sabina Lang. Optisch aufgewertet wurde auch die bestehende Fussgängerunterführung. Das unter der Bauherrschaft des Kantons Bern realisierte Gesamtprojekt Verkehrsknoten Bolligen verbessert und beschleunigt zudem die gesamte Verkehrssituation rund um den Bahnhof Bolligen: Die Bolligenstrasse wurde gegen Westen hin verbreitert und damit eine separate Spur für Linksabbieger in Richtung Ittigen geschaffen. Davon profitieren alle – Automobilisten, Velofahrer und Fussgänger. Aber noch läuft nicht alles rund. Busse müssen manchmal vor geschlossenen Barrieren warten, und Fahrgäste schlüpfen unter sich schliessenden Barrieren hindurch. Bauliche Massnahmen sollen diesem gefährlichen Treiben den Riegel schieben und ein verbessertes Konzept für die Lichtsignal- und Barrierenanlagen den Busverkehr weiter beschleunigen.

Nachhaltige Technik im Test

Der RBS will sich nachhaltig entwickeln und setzt insbesondere bei den Strassenfahrzeugen auf Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit. So konnte er die Emissionen seiner Busflotte trotz mehr Fahrleistungen kontinuierlich senken. Der Ersatz von drei älteren Fahrzeugen Ende 2009 durch schadstoffärmere Busse nach der Euro-Norm 5 verbesserte seine Umweltbilanz zusätzlich. Im Rahmen seiner Umweltstrategie prüft der RBS auch alternative Möglichkeiten. Dazu testete er einen Volvo-Hybridbus auf seine Alltagstauglichkeit. Die Fahrgäste staunten, als im November 2009 zwischen Kappelisacker und Allmendingen ein grün lackierter Bus vorfuhr. Er verkehrte als Zusatzkurs wenige Minuten vor dem regulären Linienbus. Nicht nur die Reaktionen der Kundinnen und Kunden waren durchwegs positiv. Erfreut war auch der RBS über das gute Resultat. Der Treibstoffverbrauch lag um zwanzig Prozent tiefer als bei konventionellen Bussen. Dieses Resultat erreicht der Hybridbus von Volvo durch zwei kombinierte Antriebstechniken: Der Elektromotor beschleunigt das Fahrzeug aus dem Stillstand, während sich der Dieselmotor erst ab einer Geschwindigkeit von zwanzig Stundenkilometern dazuschaltet. Zusätzlich speichern die Lithium-Ionen-Batterien die Bremsenergie. So lässt sich diese wieder zum Antrieb nutzen, anstatt als Wärme ungenutzt zu verpuffen. Dadurch werden Treibstoffverbrauch, Schadstoffemissionen und Lärm deutlich verringert. Hybridbusse eignen sich vor allem im Stadtverkehr. Nebst diesen ökologischen Aspekten gewichtet der RBS für künftige Neubeschaffungen aber auch jene der Wirtschaftlichkeit. Immerhin kostet ein Hybridbus 100 000 Franken mehr als ein reines Dieselfahrzeug. Die Testresultate mit dem Hybridbus dienen dem RBS als wichtiges Kriterium für spätere Kaufentscheide.

Planung und Zukunftsaussichten

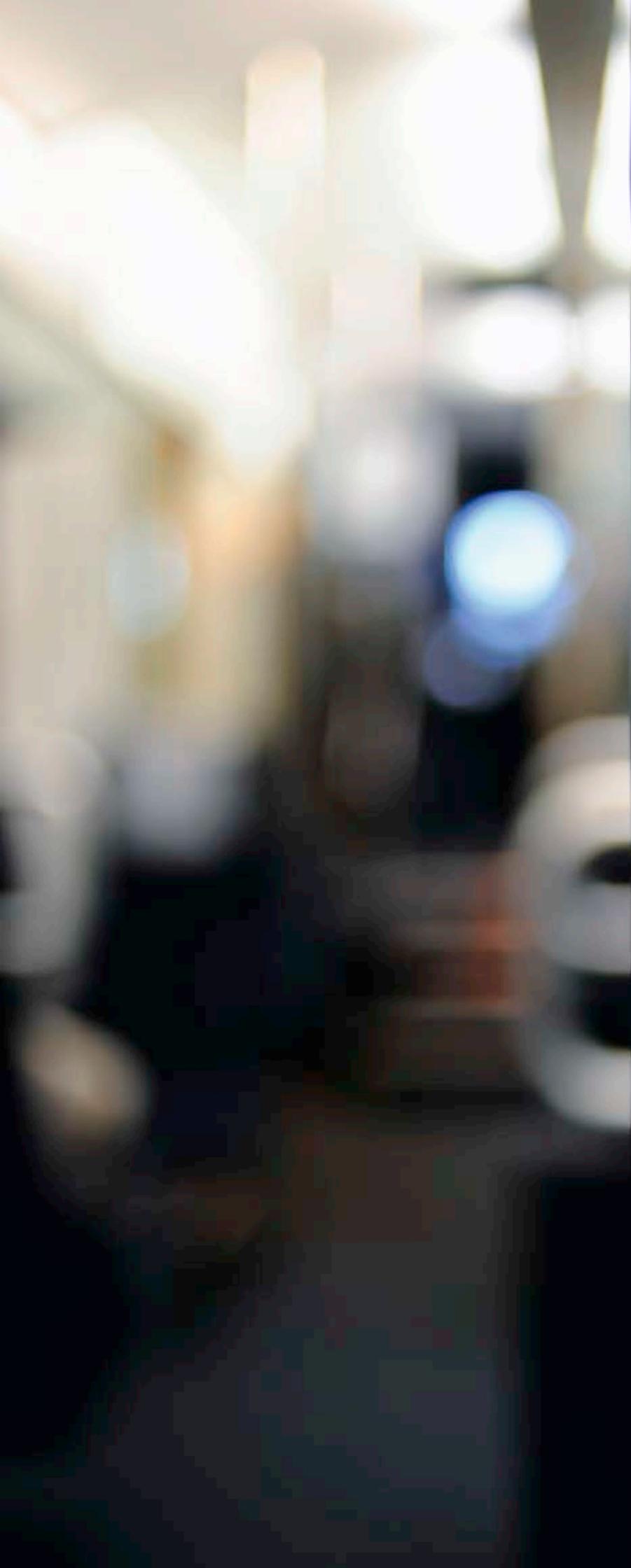
In zwei laufenden, sich zeitlich ergänzenden Projekten wird derzeit thematisiert, wie sich das RBS-Angebot und die erforderliche Infrastruktur entwickeln sollen. Zum einen laufen die Planungen unter Federführung des Kantons Bern für die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern. Sie sieht mittelfristig zahlreiche Verbesserungen im gesamten S-Bahnsystem vor. Zum anderen werden im Rahmen des Projektes Zukunft Bahnhof Bern langfristige Ausbaustrategien entwickelt.

2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Im Rahmen dieses Projektes werden Angebotskonzepte für die Umsetzungshorizonte 2014 und 2020 für die gesamte S-Bahn Bern entwickelt. Für das RBS-Netz liegt der Fokus auf dem Korridor Bern–Solothurn. Dies aufgrund der erwarteten Nachfrageentwicklung und des erklärten Ziels der Kantone Bern und Solothurn, den Städteverkehr zwischen beiden Kantonshauptorten weiter zu verbessern und insbesondere auch zu beschleunigen. Das Angebotskonzept 2014 basiert auf einer möglichst optimierten Nutzung der vorhandenen respektive beschlossenen und finanzierten Infrastruktur. Neben einem weiter verdichteten Angebot zwischen Bern und Solothurn hin zu einem integralen Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten ist vorgesehen, die Leistungen auf der S8 zwischen Bern und Jegenstorf zu steigern. Mit dem Beschaffen weiterer Triebzüge des Typs NExT sollen die heute noch zwischen Bern und Solothurn eingesetzten Niederflurtriebzüge La Prima zu Zweitklasszügen Seconda umgebaut und auf der S8 eingesetzt werden. Dies ermöglicht, das Angebot um rund zwanzig Prozent zu steigern und dank besserem Beschleunigungsvermögen der ehemaligen LaPrima-Züge Jegenstorf künftig viertelstündlich zu bedienen. Für den Horizont 2020 werden angebotsseitig zwei wesentliche Verbesserungen geplant: Neben dem Ablösen der Mandarinli-Züge durch moderne S-Bahn-Triebzüge einer vierten Generation soll das Angebot zwischen den Kantonshauptorten weiter beschleunigt und verdichtet werden.

Ausbaustrategien Bahnhof Bern

Der Bahnhof Bern stösst mit seinen täglich rund 150 000 Fahrgästen zunehmend an Kapazitätsgrenzen. Besonders prekär ist die Situation im RBS-Tiefbahnhof: Ursprünglich für täglich 16 000 Reisende gebaut, wird er heute an Spitzentagen von gegen 55 000 genutzt. Damit ist er der achtgrösste Bahnhof der Schweiz. Im Rahmen des Masterplans Bahnhof Bern verfügte der RBS bereits 1993 über ein behördenverbindliches Projekt für einen zusätzlichen Tiefbahnhof. 2007 folgte in einer Vorstudie die Erarbeitung mehrerer Varianten. Gefordert waren dabei die Option eines späteren SBB-Tiefbahnhofs sowie direktere Ausgänge zur Stadt. Im November 2008 hat das Leitorgan Zukunft Bahnhof Bern ZBB die überarbeitete Machbarkeitsstudie der Öffentlichkeit vorgestellt. Wichtigste Elemente des ersten Ausbauschriffs waren ein neuer RBS-Tiefbahnhof, eine neue Westpassage und ein neuer Zugang West. Insgesamt sollten die bestehenden Engpässe bei den Gleiszufahrten zum Bahnhof, auf den Perrons und in den Bahnhofsräumen behoben und die Kapazitäten für kommende Generationen sichergestellt werden. Vorgesehen waren auch langfristige Optionen wie der Bau eines SBB-Tiefbahnhofs. Professor Ulrich Weidmann von der ETH Zürich stellte dazu im Juni 2009 ein vom Kanton Bern angefordertes Gutachten vor. Darin ortete er Optimierungspotenzial und kritisierte insbesondere die hohen Gesamtkosten im Verhältnis zum Nutzen sowie die Option Verlängerung des RBS nach Köniz. Überdies erschienen ihm die Nachfrageprognosen zu optimistisch. Er räumte aber ein, dass die vorgeschlagenen Lösungen im Grundsatz richtig und ein Aus- respektive Neubau des RBS-Tiefbahnhofs nötig seien. Das Leitorgan ZBB hat die Empfehlungen aufgenommen und die Variantenanalyse neu aufgelegt. Nun werden acht Varianten mit teilweise mehreren Untervarianten weiter verfolgt. Bis Ende 2010 soll die Bestvariante vorliegen. Der RBS ist bestrebt, für die Zukunft eine tragfähige und bezahlbare Lösung zu finden, welche für künftige Generationen einen ähnlichen Nutzen spendet, wie ihn der bestehende Tiefbahnhof von 1965 zeigt.



Das erfreuliche Rechnungsergebnis ermöglicht eine zusätzliche Einzahlung in die Pensionskassen-Vorsorgewerke, um die Deckungslücken weiter zu reduzieren.

Erfolgsrechnung

Mit einem Gewinn von 834 000 Franken wurde die Budgetvorgabe gut erreicht. Ohne den ausserordentlichen Vorsorgeaufwand von 4,2 Millionen Franken wäre das Resultat noch bedeutend besser ausgefallen. Die Verkehrserträge haben gegenüber dem Vorjahr um 2,4 Millionen Franken zugenommen. Der RBS profitierte vom gesamtschweizerischen Verkehrs- und Ertragszuwachs. Die rund 2 Millionen Franken höheren Abgeltungen wurden für Investitionsfolgekosten der neuen Triebzüge NExT sowie für Infrastrukturausbauten gewährt. Die übrigen Erträge sind etwas tiefer ausgefallen wegen des Wegfalls von Standortmieten für Gratiszeitungsboxen, die den Bahnen auch als Entschädigung für zusätzlichen Reinigungsaufwand entrichtet werden. Die Eigenleistungen haben wegen der intensiven Bautätigkeit im Infrastrukturbereich zugenommen.

Der Personalbestand blieb nahezu unverändert, und die Lohnerhöhungen von insgesamt 2,5 Prozent konnten mit der Auflösung von Rückstellungen und Mutationsgewinnen kompensiert werden. Der ausserordentliche Vorsorgeaufwand hat von 9,6 auf 4,2 Millionen Franken abgenommen. 2008 musste eine Rückstellung zur Einhaltung des von der Pensionskasse vorgegebenen Deckungsgrades gebildet werden, während es sich dieses Jahr um eine freiwillige Massnahme handelt, die vom Verwaltungsrat im Rahmen der Jahresabschlussbuchungen beschlossen wurde. Die Zunahme von 1,4 Millionen Franken beim sonstigen Betriebsaufwand hat verschiedene Ursachen: zusätzliche Marketing- und Kommunikationsaufwendungen für die Einführung der neuen Triebzüge, höhere Provisionsaufwendungen wegen der zusätzlichen Verkehrserträge sowie Anstieg bei den Sachaufwendungen für das Personal und Beraterhonoraren.

Der Finanzaufwand ist wegen der Aufnahme von Fremdkapital für die Finanzierung der

neuen Triebzüge gestiegen, während der Finanzertrag mit Abnahme der flüssigen Mittel und den tieferen Zinssätzen entsprechend kleiner wurde.

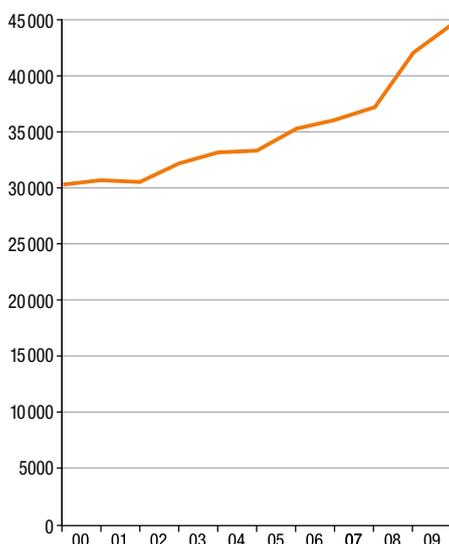
Bilanz

Die frei verfügbaren flüssigen Mittel wurden für Rollmaterial-Teilzahlungen eingesetzt. Die sonstigen Forderungen haben Ende Jahr stark zugenommen, weil mit den Subventionen Bund und Kantone Bern und Solothurn weitere bedingt rückzahlbare, unverzinsliche Darlehen für Infrastrukturinvestitionen vereinbart wurden. Die massive Zunahme der Sachanlagen ist in der Triebzugbeschaffung und den Infrastrukturinvestitionen begründet.

Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten einen festen Vorschuss von 5 Millionen Franken. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfassen Rechnungen für die bereits erwähnte Rollmaterialbeschaffung und Infrastrukturbauten. Die passive Rechnungsabgrenzung hat sich um über 4 Millionen Franken erhöht, weil die Einlagen in die Pensionskassen-Vorsorgewerke enthalten sind. Die oben erwähnten 9,6 Millionen Franken waren im Dezember 2009 in die Vorsorgewerke einbezahlt worden, während die 4,2 Millionen Franken erst Ende März 2010 überwiesen wurden. Die rückzahlbaren Darlehen bestehen aus unverzinslichen Darlehen der öffentlichen Hand; neu wurden Kassaschein-Darlehen – so genannte Privatplatzierungen – aufgenommen für die Finanzierung der neuen Triebzüge. Die Rückstellungen reduzierten sich um die erwähnte Einzahlung in die Pensionskasse. Dank dem guten Rechnungsergebnis erhöht sich das Eigenkapital wieder auf 71,4 Millionen Franken, was einem Eigenkapitalanteil von 18 Prozent entspricht.

Verkehrsertrag in TCHF

(ab 2008: neuer Verteilschlüssel Libero-Tarifverbund)





Erfolgsrechnung

Betriebsertrag in TCHF		Erläuterung	2009	2008
Verkehrsertrag	1)		44 739	42 349
Abgeltung	2)		32 190	30 210
Leistungen für Dritte			4 092	4 164
Übrige Erträge	3)		6 207	6 364
Eigenleistungen			3 099	2 190
Total Betriebsertrag			90 327	85 277
Betriebsaufwand in TCHF				
Materialaufwand			2 937	3 045
Personalaufwand	4) 6)		40 028	40 072
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	5)		4 200	9 620
Betriebsleistungen Dritter			3 927	3 944
Energie			4 502	4 578
Sonstiger Betriebsaufwand	7)		14 453	13 051
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen			2 195	2 414
Abschreibungen	15)		17 151	16 280
Total Betriebsaufwand			89 393	93 004
Ergebnis in TCHF				
Betriebsergebnis			934	-7 727
Finanzaufwand	8)		297	96
Finanzertrag	9)		197	563
Finanzergebnis			100	467
Jahresgewinn/ -verlust			834	-7 260

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 28 und folgende

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Flüssige Mittel	10)	12 262	25 346
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11)	1 646	1 960
Sonstige Forderungen	12)	11 843	6 095
Materialvorräte und Ersatzteile	13)	4 235	3 172
Aktive Rechnungsabgrenzung		497	555
Total Umlaufvermögen		30 483	37 128
Finanzanlagen	14)	3 393	3 393
Sachanlagen	15)	351 141	303 444
Fahrzeuge in Leasing		1 794	2 004
Total Anlagevermögen		356 328	308 841
Total Aktiven		386 811	345 969
Passiven in TCHF			
Finanzverbindlichkeiten	16)	10 422	159
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17)	22 915	10 512
Sonstige Verbindlichkeiten	18)	73	1 438
Passive Rechnungsabgrenzung	19)	17 641	12 431
Rückstellungen	20)	4 347	4 345
Total kurzfristiges Fremdkapital		55 398	28 885
Bedingt rückzahlbare Darlehen	21)	164 152	149 827
Rückzahlbare Darlehen	22)	88 427	78 911
Leasingdarlehen	23)	1 660	1 861
Rückstellungen	20)	5 821	15 965
Total langfristiges Fremdkapital		260 060	246 564
Total Fremdkapital		315 458	275 449
Aktienkapital		22 400	22 400
Kapitalreserven		3 488	3 488
Eigene Aktien		-11	-10
Gewinnreserven	24)	44 642	51 902
Bilanzgewinn/-verlust		834	-7 260
Total Eigenkapital		71 353	70 520
Total Passiven		386 811	345 969

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 28 und folgende

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF		
	2009	2008
Jahresgewinn/-verlust	834	-7 260
Abschreibungen auf Sachanlagen	17 151	15 867
Veränderungen Rückstellungen	-10 142	9 883
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-12	-67
Aktiviere Eigenleistungen auf Sachanlagen	-3 099	-2 190
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	2 195	2 414
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	47	264
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-4 778	-4 778
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	2 196	14 133
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	314	-1 050
Veränderung sonstige Forderungen	-5 699	-5 699
Veränderung Vorräte	-1 136	-832
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	58	435
Veränderung Verbindlichkeiten Lieferungen u. Leistungen	12 404	1 774
Veränderung sonstiger Verbindlichkeiten	-1 365	938
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	5 209	-1 355
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	11 981	8 344
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen	-67 619	-27 898
Beiträge Dritter für Sachanlagen	3 860	3 823
Veräusserung von Sachanlagen	12	67
Investitionen in Finanzanlagen	0	-800
Teilrückzahlung Finanzanlagen	0	500
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-63 747	-24 308
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	14 325	8 176
Aufnahme rückzahlbare Darlehen	25 000	0
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-464	-464
Amortisation Leasingverbindlichkeiten	-180	-196
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	38 681	7 516
Veränderung flüssige Mittel	-13 085	-8 448
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1.1.	25 347	33 795
Bestand flüssige Mittel am 31.12.	12 262	25 347
Veränderung flüssige Mittel	-13 085	-8 448

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien ¹	Gewinnreserven ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 2008	22 400	3 488	-10	51 902	77 780	443
Jahresverlust 2008	0	0	0	-7 260	-7 260	1 757
Eigenkapital per 31. 12. 2008	22 400	3 488	-10	44 642	70 520	2 200
Erwerb eigener Aktien	0	0	-1	0	-1	0
Jahresgewinn 2009	0	0	0	834	834	242
Eigenkapital per 31. 12. 2009	22 400	3 488	-11	45 476	71 353	2 442

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

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.–

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.–

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.–

¹ Siehe auch Seite 34.

² Siehe auch Seite 33, Ziffer 24.

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 31 ersichtlich (Finanzanlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

Die Vorräte umfassen Verschleissteile sowie weiteres Verbrauchsmaterial. Sie werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellkosten unter Beachtung der Niederstwerte bilanziert. Die Herstellkosten werden anhand der Material- und Fertigungskosten

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

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

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 REVO werden damit ebenfalls eingehalten.

Leasingverträge, die – wirtschaftlich gesehen – einem Anlagenkauf gleichkommen (Financial Lease), werden unter dem Sachan-

lagevermögen aktiviert und über die gleiche Nutzungsdauer wie artverwandte Anlagen beschrieben. Die Leasingverpflichtungen werden unter langfristigem Fremdkapital ausgewiesen.

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen betreffen bezahlte immaterielle Werte (EDV-Software und Lizenzen), welche linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer (max. 5 Jahre) beschrieben 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 erfasst, jedoch keine Mehrfahrtenkarten, Einzelbillette und Tageskarten.

Langfristige Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten umfassen Darlehen der öffentlichen Hand und von Dritten mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr.

Bei den Darlehen der öffentlichen Hand handelt es sich im Wesentlichen um Investitionsbeiträge nach Artikel 56 Eisenbahngesetz.

Steuern

Gemäss Artikel 56 Buchstabe d des Bundesgesetzes über die direkten Steuern vom 14. Dezember 1999 (DBG; SR 642.11) sind konzessionierte Transportunternehmen, die von verkehrspolitischer Bedeutung sind und im Steuerjahr keinen Reingewinn erzielt oder im Steuerjahr und den zwei vorangegangenen Jahren keine Dividende ausgeschüttet haben, von der Steuerpflicht befreit. Diese Befreiung ist für den RBS anwendbar, da sowohl der Kanton Bern wie auch der Kanton Solothurn die entsprechenden Richtlinien des Steuerharmonisierungsgesetzes (StHG; SR 624.14) umgesetzt haben.

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.

1) Verkehrsertrag in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Personenverkehr Bahn	38 831	37 145
Personenverkehr Bus	5 908	5 205
Total Verkehrsertrag	44 739	42 349

2) Abgeltung in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus	16 674	15 523
Infrastruktur Bahn	15 516	14 686
Total Abgeltung	32 190	30 210

Zusätzliche Abgeltung Regionaler Personenverkehr für Investitionsfolgekosten der neuen Triebzüge Typ RABe 4/12 NExT und Infrastruktur für Abschreibungen auf Neuinvestitionen.

3) Übrige Erträge in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Pacht und Mieten	3 731	4 024
Vergütungen und Versicherungsleistungen	142	182
Gewinne aus Anlagenabgängen	12	67
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 322	2 092
Total übrige Erträge	6 207	6 364

4) Personalaufwand in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Gehälter und Löhne	30 740	30 628
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	3 996	4 161
Personalversicherungen	6 018	6 208
Leistungen der Personalversicherungen	-1 081	-924
Personalmiete	355	0
Total Personalaufwand	40 028	40 072

5) Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Ausserordentlicher Vorsorgeaufwand ¹	4 200	9 620
Total ausserordentlicher Vorsorgeaufwand	4 200	9 620

¹ Abgrenzung von CHF 4,2 Millionen im Jahr 2009 für Einzahlung in die Pensionskasse ASCOOP zur Reduktion der Deckungslücke.

6) Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Pensionskasse der ASCOOP versichert. Das Vorsorgewerk weist per Ende 2009 eine massive Unterdeckung aus, der Deckungsgrad beträgt ca. 87 Prozent.

	Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand ³		
	31.12.2009 ¹	31.12.2009 ²	31.12.2008		2009	2008	
Vorsorgeeinrichtung ASCOOP	-18 109	-3 935	-13 781	-9 846	2 935	6 963	12 632

¹ Unterdeckung gemäss provisorischen Abschlusszahlen der Pensionskasse ASCOOP vom 13.1.2010.

² Gemäss Beschluss des Stiftungsrates ASCOOP vom Juni 2008 werden die Vorsorgewerke verpflichtet, linear ansteigende Zieldeckungsgrade per Stichtag zu erreichen. Ende 2009 beträgt der Soll-Deckungsgrad 81,23 Prozent.

³ Inkl. a. o. Vorsorgeaufwand.

Seit 2008: 17 Mitarbeitende (Busbetrieb Worb) sind bei der Pensionskasse POST versichert. Sämtliche Kosten für die Vorsorgeeinrichtung vergütet PostAuto. Eine Sanierungsverpflichtung an einer allfälligen Unterdeckung der Pensionskasse besteht nicht.

7) Sonstiger Betriebsaufwand in TCHF

	31.12.2009	31.12.2008
Steuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 375	1 288
Entschädigungen, Honorare und Provisionen ¹	3 593	3 188
Allgemeiner Aufwand ²	1 605	1 362
Versicherungen und Schadenersatz	665	674
Marketing ³	1 076	680
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	269	203
Pacht und Miete	729	756
Unterhalt und Kleinanschaffungen	5 142	4 900
Total sonstiger Betriebsaufwand	14 453	13 051

¹ Zunahme Provisionsaufwand wegen höheren Verkehrserträgen.

² Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand und Sachausgaben Personal.

³ Höhere Aufwendungen wegen Einführungsmarketing neue Triebzüge.

8) Finanzaufwand in TCHF

	31.12.2009	31.12.2008
Zinsaufwand ¹	297	96
Total Finanzaufwand	297	96

¹ Ab 2009 inkl. Zinsaufwand für langfristige Darlehen zur Finanzierung der neuen Triebzüge.

9) Finanzertrag in TCHF

	31.12.2009	31.12.2008
Dividenden	19	16
Zinserträge Darlehen	66	58
Zinserträge flüssige Mittel ¹	112	489
Total Finanzertrag	197	563

¹ Sämtliche Mittel sind auf Bankkonti mit Sonderkonditionen angelegt. Die Zinssätze entsprechen denjenigen von Festgeldanlagen mit unterschiedlichen Laufzeiten, die Mittel sind jedoch jederzeit verfügbar.

10) Flüssige Mittel in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	415	283
Post	800	12 344
Banken		
frei verfügbare Mittel	4 098	7 067
zweckgebundene Mittel ¹	4 053	2 270
Festgelder bis 90 Tage	0	500
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	1 580	1 409
Geldtransfer ²	1 315	1 472
Total flüssige Mittel	12 262	25 346

¹ Zweckgebundene Mittel per 31. 12. 2009 vorwiegend für Tramsänften (à fonds perdu-Beiträge Bund und Kanton Bern).

² Hilfskonti zur Kontrolle der Geldablieferungen der Dienststellen, Drittverkaufsstellen und des Ticketautomatendienstes.

11) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Forderungen Bahn	1 256	1 751
Forderungen Bus	303	205
Forderungen Liegenschaften	86	4
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 646	1 960

12) Sonstige Forderungen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Forderungen gegenüber Kinderbahnhof Bern	20	20
Forderungen gegenüber BSU	171	0
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (MwSt., Verrechnungssteuer)	71	58
Sonstige Forderungen ¹	11 581	6 017
Total sonstige Forderungen	11 843	6 095

¹ Davon CHF 8,85 Millionen Forderungen per 31. 12. 2009 gegenüber dem Bund sowie den Kantonen Bern und Solothurn aus Investitionsvereinbarungen.

13) Materialvorräte und Ersatzteile in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Material Schienenfahrzeuge	6 531	5 812
Übriges Material Bahn und Bus	1 618	1 221
Wertberichtigung	-3 946	-3 874
Angefangene Arbeiten	33	13
Total Materialvorräte und Ersatzteile	4 235	3 172

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

14) Finanzanlagen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Beteiligung an Bahn + Bus Beratung AG 3B	25	25
Aktien nicht kotierter Unternehmen	368	368
Darlehen ¹	3 000	3 000
Total Finanzanlagen	3 393	3 393

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

15) Anlagespiegel mit Abschreibungen in TCHF							
	Grundstücke und Bauten	Oberbau und Unterbau	Fahrleitungen; Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge ¹	Sonstige Sachanlagen inkl. Feste Ein- richtungen ²	Anlagen im Bau ³	Total
Anschaffungswert							
Stand 1. 1. 2009	107 399	162 555	95 909	216 721	22 622	35 452	640 658
Zugänge 2009	0	0	0	523	0	71 142	71 665
Abgänge 2009	22	544	0	1 652	1 777	3 207	7 202
Umgliederungen	15 279	7 761	2 922	41 696	4 055	-71 713	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	-3 860	-3 860
Stand 31. 12. 2009	122 656	169 772	98 831	257 287	24 900	27 814	701 261
Kumulierte Wertberichtigung							
Stand 1. 1. 2009	43 464	80 093	71 510	124 428	15 715	0	335 210
Zugänge 2009 ⁴	1 980	2 654	3 485	7 641	1 329	0	17 090
Abgänge 2009	0	544	0	1 652	1 777	0	3 973
Umgliederungen	0	0	0	0	0	0	0
Investitionsbeiträge	0	0	0	0	0	0	0
Stand 31. 12. 2009	45 445	82 203	74 995	130 417	15 267	0	348 327
Nettobuchwert							
Nettobuchwert 1. 1. 2009	63 935	82 462	24 399	92 293	6 907	35 452	305 448
Nettobuchwert 31. 12. 2009	77 212	87 569	23 836	126 870	9 633	27 814	352 934

¹ Nettobuchwerte der Schienenfahrzeuge TCHF 118174.

Nettobuchwert der Strassenfahrzeuge TCHF 8696, davon Fahrzeuge in Leasing TCHF 1 794. Siehe auch Ziffer 23.

² Enthalten sind immaterielle Anlagen (Software-Programme) für TCHF 1 144 bei Zugängen 2009 von TCHF 310.

³ Die Anlagen im Bau enthalten Anzahlungen im Wert von TCHF 6 901 für neues Rollmaterial und TCHF 12 208 für verschiedene Investitionen (Funk, Fahrleitungen, Stellwerke, Klimatisierung Züge etc.).

⁴ Planmässige Abschreibungen (ohne Wertberichtigungen Ersatzteile im Umlaufvermögen von TCHF 61).

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

16) Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig) in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Fester Vorschuss von PostFinance ¹	5 000	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeit ²	5 422	159
Total Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig)	10 422	159

¹ Überbrückungskredit von CHF 5 Millionen während eines Monats für 0,41 Prozent Zins.

² Kurzfristige Anteile: Darlehen TCHF 5242 und Leasing TCHF 180 (siehe auch Ziffer 23).

17) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Verbindlichkeiten Bahn ¹	20 817	9 797
Verbindlichkeiten Bus	1 895	489
Verbindlichkeiten Liegenschaften	203	226
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22 915	10 512

¹ Offene Rechnungen per Ende 2009 für Rollmaterialbeschaffung von CHF 7,1 Millionen und Infrastrukturbauten.

18) Sonstige Verbindlichkeiten in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Verbindlichkeiten gegenüber BSU	0	866
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	64	272
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	8	300
Total Sonstige Verbindlichkeiten	73	1 438

19) Passive Rechnungsabgrenzung in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Einlage in Pensionskasse (Reduktion Deckungslücke)	4 200	0
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	13 000	12 200
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	441	231
Total passive Rechnungsabgrenzung	17 641	12 431

20) Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF	Deckungskapital					Total
	Vorsorgeverpflichtungen ¹	Rentenzuschüsse für Pensionierte	Personalmassnahmen ²	Umstrukturierungen	Sonstige Rückstellungen	
Buchwert am 1. 1. 2009	13 781	1 910	4 138	181	300	20 310
davon kurzfristig	385	266	3 539	55	100	4 345
davon langfristig	13 396	1 644	599	126	200	15 965
Bildung	0	0	232	0	0	232
Verwendung	9 846	290	181	57	0	10 374
Buchwert am 31. 12. 2009	3 935	1 620	4 189	124	300	10 168
davon kurzfristig	394	236	3 664	53	0	4 347
davon langfristig	3 541	1 384	525	71	300	5 821

¹ Arbeitgeber-Sanierungsbeiträge während der ab 1. 1. 2006 vorgesehenen Sanierungsdauer von 15 Jahren, diskontiert mit 2 Prozent. Einzahlung von CHF 9,62 Millionen in die Pensionskasse ASCOOP.

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

21) Bedingt rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Anteil Bund	78 959	71 242
Anteil Kanton Bern	72 801	67 479
Anteil Kanton Solothurn	12 392	11 106

Total bedingt rückzahlbare Darlehen **164 152** **149 827**

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

22) Rückzahlbare Darlehen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Anteil Bund	32 277	37 443
Anteil Kanton Bern	29 799	34 189
Anteil Kanton Solothurn	6 351	7 280
Schuldscheindarlehen Postfinance und Bank	20 000	0

Total rückzahlbare Darlehen **88 427** **78 911**

Rückzahlung der vorwiegend für Rollmaterial gewährten Darlehen über vorgesehene Nutzungsdauer; kurzfristiger Anteil unter Finanzverbindlichkeiten, Ziffer 16.

Siehe auch Seite 34.

23) Leasingdarlehen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Leasingdarlehen PostAuto	1 660	1 861

Total Leasingdarlehen **1 660** **1 861**

Der RBS hat für die Betriebsführung des Postautobetriebes Region Worb von PostAuto per 1. 1. 2008 acht Linienbusse im Wert von CHF 2,2 Millionen im Finanzierungsleasing übernommen. Die Leasingverträge wurden mit unterschiedlichen Laufzeiten von 8–12 Jahren abgeschlossen. Die Amortisation der Fahrzeuge erfolgt im Gleichschritt zur Tilgung der Leasingschuld. Der kurzfristige Anteil der Leasingschuld ist unter den Finanzverbindlichkeiten bilanziert; siehe auch Ziffer 16. Im Fall einer vorzeitigen Vertragsauflösung (erstmalig möglich per Ende 2011) werden die Fahrzeuge gegen Verrechnung der dannzumaligen Leasingrestschuld von PostAuto zurückgenommen.

24) Gewinnreserven in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	2 200	443
Abschreibungsreserve	22 867	32 420
Reserve für nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	10 510	9 974
Reserve für Aktien im Eigenbestand	11	10
Reserve aus Restatement	9 054	9 055

Total Gewinnreserven¹ **44 642** **51 902**

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2009.

Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter

Solidarhaftung

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

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

Libero-Tarifverbund: Mit verschiedenen anderen Transportunternehmen bildet der RBS die einfache Gesellschaft Integraler Tarifverbund Bern-Solothurn (Libero-Tarif-

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

Rail-Software Pool RSP: Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31. 12. 2009 insgesamt sieben Transportunternehmen angeschlossen.

Kinderbahnhof Bern: Zweck dieser einfachen Gesellschaft mit der BLS ist der Betrieb eines Kinderhütendienstes im Bahnhof Bern.

Verpfändete Aktiven

Die Leasingfahrzeuge befinden sich im Eigentum des Leasinggebers.

Brandversicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
Gebäude	141 518	140 092
Fahrzeuge	345 968	283 804
Übriges	136 928	130 661

Aufgenommene Anleihen in TCHF ¹	31. 12. 2009	31. 12. 2008
2009–2013, Zinssatz 2,05 Prozent, PostFinance	5 000	–
2009–2017, Zinssatz 3,25 Prozent, PostFinance	5 000	–
2009–2019, Zinssatz 2,67 Prozent, Deutsche Bank AG	10 000	–

¹ Kassascheine (Privatplatzierungen)

Eigene Aktien in TCHF	31. 12. 2009		31. 12. 2008	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	244	9	244	9
Inhaberaktien à CHF 300	41	2	21	1

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 4. Mai 2010 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2009	2008
Renate Amstutz	7 000	6 600
Dr. Thomas Bachmann	7 800	7 000
Hans-Kaspar Dick	6 200	7 000
Kurt Fluri, Vizepräsident	7 500	6 700
Ursula Meichle	7 000	6 600
Theres Roder	7 800	7 000
Dr. René Rudolf	7 000	7 000
Peter Schmid, Präsident	10 800	10 400
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	61 100	58 300

Risikomanagement

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

Verwendung des Bilanzgewinnes / -verlustes in TCHF	2009	2008
Bilanzgewinn / -verlust	834	-7 260
Zuweisung an / Entnahme aus Abschreibungsreserven	-12	9 553
Zuweisung an Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	-242	-1 757
Zur Verfügung der Generalversammlung	580	536

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den verbleibenden Bilanzgewinn an folgende Reserven zuzuweisen:

Nicht betriebsnotwendige Liegenschaften	580	536
--	------------	------------

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang, Seiten 22 bis 35) des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz RAG und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

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

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

Die Jahresrechnung per 31. Dezember 2009 wurde durch das Bundesamt für Verkehr BAV als Aufsichtsbehörde im Sinne von Artikel 70 des Eisenbahngesetzes EBG geprüft und mit Schreiben vom 26. März 2010 ohne Einschränkung genehmigt.

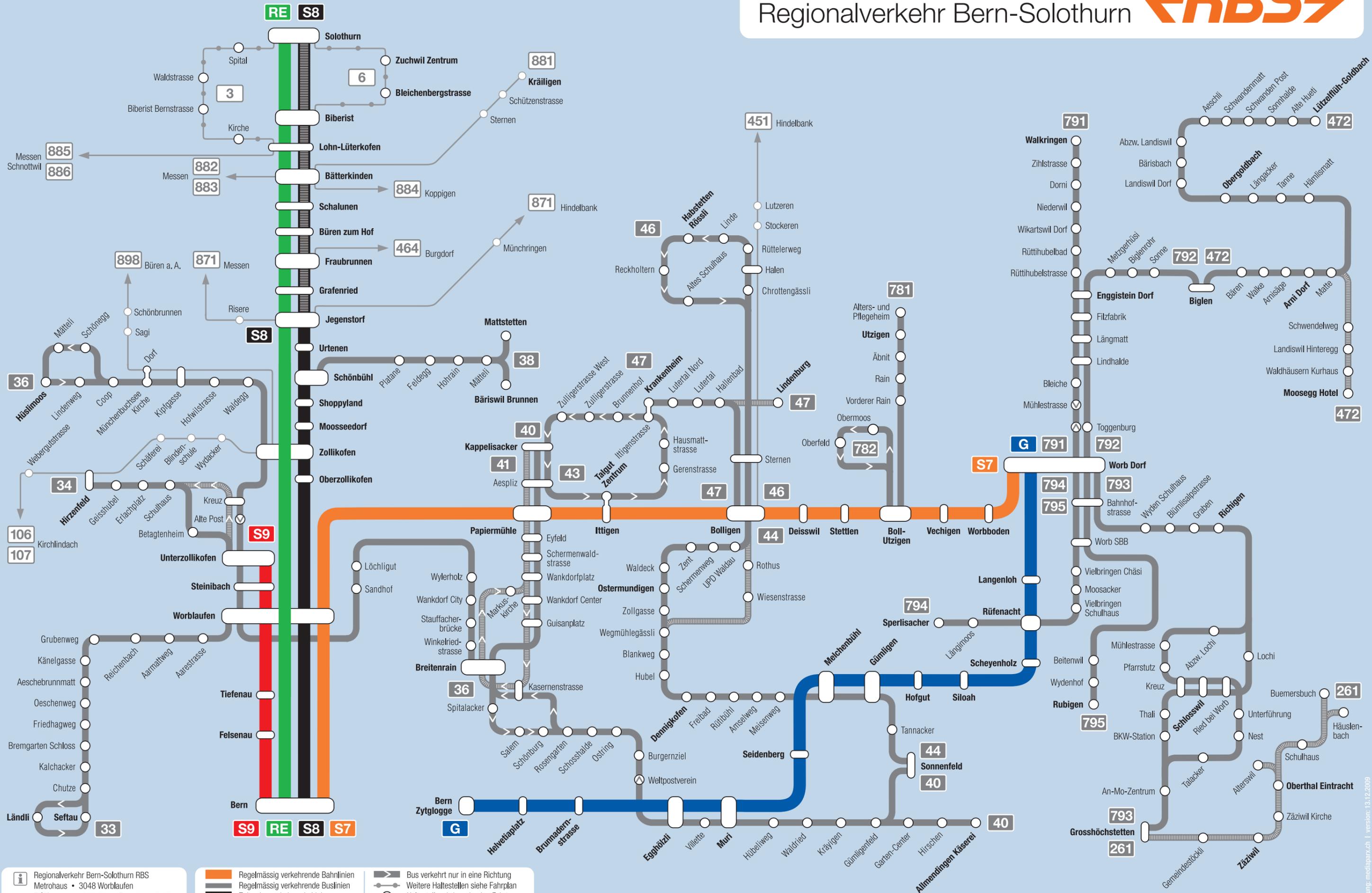
Bern, 13. April 2010

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
(Mandatsleiter)

André Jordi, dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Liniennetz Regionalverkehr Bern-Solothurn



i Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS
 Metrohaus • 3048 Worblaufen
 Telefon 031 925 55 55 • Fax 031 925 55 66
 www.rbs.ch • info@rbs.ch

— Regelmässig verkehrende Bahnlinien
— Regelmässig verkehrende Buslinien
— Zeitweise verkehrende Linien
— Übrige Anschlussbuslinien
→ Bus verkehrt nur in eine Richtung
↔ Weitere Haltestellen siehe Fahrplan
○ Haltestelle wird nur in eine Fahr-
 richtung bedient