

**Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht**

2018

Inhalt

Jahresbericht

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

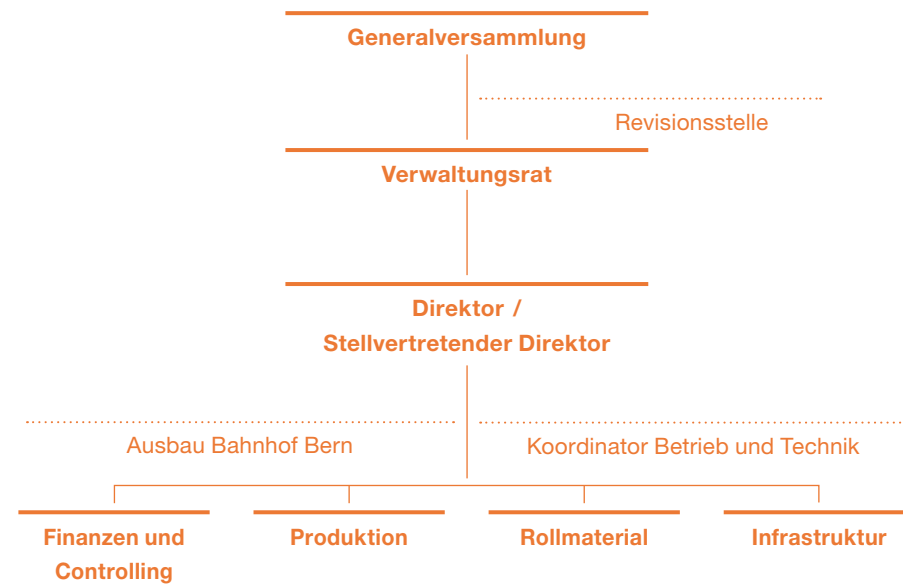
Nachhaltigkeitsbericht

- 26 Kennzahlen und Zielwerte
- 27 Vorwort
- 30 Strategie und Organisation
- 32 Aktivitäten und Leistungen
- 36 Engagement und Ausblick

Finanzbericht

- 40 Lagebericht
- 44 Erfolgsrechnung
- 45 Bilanz
- 46 Geldflussrechnung
- 47 Eigenkapitalnachweis
- 48 Anhang zur Jahresrechnung
- 50 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 62 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 64 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 65 Bericht der Revisionsstelle

Organigramm



Organisation Stand 31. Dezember 2018

Verwaltungsrat	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident ¹ Dr. Andreas Flury, Otelfingen, Vizepräsident Christian Albrecht, Kiesen ² Beat Giauque, Ittigen Marius Grossrieder, Münsingen Ursula Meichle, Köniz Dr. Severin Rangosch, Bremgarten AG ³ Hans Schatzmann, Wangen an der Aare	¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet ² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet ³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet
Revisionsstelle	GFELLER + PARTNER AG Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal	
Direktion und Geschäftsleitung	Dr. Fabian Schmid, Gwatt (Thun) Hans-Jakob Stricker, Urtenen-Schönbühl Ursula Gasser, Mattstetten Felix Hofer, Jens Carmen Pfluger Ulrich Reinert, Bern Ueli Schumacher, Detligen Daniel Spring, Rubigen	Direktor Stellvertretender Direktor Vizedirektorin/Leiterin Finanzen und Controlling (bis 31. März 2019) Leiter Rollmaterial Leiterin Finanzen und Controlling (ab 1. April 2019) Koordinator Betrieb und Technik Leiter Produktion Leiter Infrastruktur

Bericht des Verwaltungsrates



Mit verschiedenen Projekten bereitet sich der RBS auf absehbare Anforderungen an den öffentlichen Verkehr vor. Beim Busbetrieb beinhaltet dies Vorkehrungen im Hinblick auf CO₂-freie oder -ärmere Antriebsformen. Aktuell steht dabei die Elektromobilität im Vordergrund. Der RBS hat eine Studie erstellen lassen, in welcher die Eignung der Buslinien, die Anforderungen an Ladeinfrastrukturen und Garageneinrichtungen sowie notwendige Steuerungssoftware untersucht wurden. Damit der Elektroantrieb sich als Alternative zum Diesel vertreten lässt, ist eine positive Gesamtbilanz nötig, welche auch Herstellungsenergie und Stoffflüsse berücksichtigt. Mit dem angestrebten Neubau der zu klein gewordenen Busgarage bietet sich die Chance, einige der künftigen Anforderungen von Anfang an einzuplanen.

Bei der Bahn bedeutet die Vorbereitung auf absehbare Anforderungen der nächsten zehn Jahre in erster Linie den Netzausbau. Nur so können die nötigen Transportkapazitäten bereitgestellt werden. Zwischen Solothurn und Bern sollen die Züge um fünfzig Prozent länger und auf dem ganzen Netz der Takt verdichtet werden. Als Nebeneffekt der Ausbauten können zudem Reisezeiten verkürzt werden.

Im Hinblick auf den Angebotsausbau wird aktuell der Bahnhof Bern RBS neu gebaut. Nach einsprachebedingten Startverzögerungen und technisch anspruchsvollen Vorarbeiten sind die Arbeiten auf allen Bauplätzen in vollem Gange. Der Verwaltungsrat begleitet dieses Projekt mit besonderer Aufmerksamkeit, stellt es doch in Umfang und Komplexität eine spezielle Herausforderung dar. Gleichzeitig wird die Anpassung aller übrigen Halteorte des RegioExpress Solothurn–Bern vorbereitet. Auch an diesen Bahnhöfen sind teilweise umfangreiche Baumassnahmen nötig, damit die längeren Züge dereinst anhalten können.

Das zusätzliche Fahrplanangebot bedingt mehr Rollmaterial und führt damit zu einem Mehrbedarf an Abstellplatz. Diesen will der RBS in Bätterkinden schaffen, indem eine Abstellanlage und ein Werkstattgebäude für den betriebsnahen Unterhalt erstellt werden sollen. Ergänzend kommt ein Materiallagerplatz für den bereits heute in Bätterkinden stationierten Bahndienst dazu. In einem Architekturwettbewerb konnte ein Siegerprojekt bestimmt werden. Freilich ist es bis zu einem Baustart noch ein weiter Weg. In einem nächsten Schritt gilt es, die entsprechenden Bauprojekte auszuarbeiten und eine Baubewilligung zu erlangen.

Seit Ende 2018 läuft die Ablieferung der insgesamt vierzehn neuen Triebzüge für die S7 und S9. Sie ermöglichen bis Ende 2019 die Ablösung der über vierzigjährigen Mandariniflotte. Gerade an heissen Sommertagen dürften die Fahrgäste im Worblental den Komfort klimatisierter Wagen schätzen und sich über einen hoffentlich pannenfreien Betrieb freuen können. Zumindest die ersten Erfahrungen mit den bereits ausgelieferten Zügen stimmen den RBS vorsichtig positiv. Fahrgäste und Interessierte haben die neue Zugflotte in einer öffentlichen Abstimmung auf den Namen «Worbla» getauft. Damit ging eine über vier Jahre dauernde Phase des Kundeneinbezugs erfolgreich zu Ende.

Der Verwaltungsrat dankt den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden für die konstruktive Zusammenarbeit und den Fahrgästen für ihre grosse Treue. Ein spezieller Dank geht an die Mitarbeitenden. Sie stehen täglich für ein pünktliches und sicheres Angebot ein und prägen das Gesicht der Unternehmung.

Kurt Fluri, Präsident des Verwaltungsrates

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2018	2017	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	112 374	109 126	3,0
Aufwand	Tausend CHF	111 256	107 445	3,5
Jahresgewinn	Tausend CHF	1 120	1 677	-33,2
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	18,85	18,60	1,3
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	7,55	7,70	-1,9
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	434	425	2,1
Zugkilometer	Tausend km	2 883	2 840	1,5
Buskilometer	Tausend km	3 143	3 005	4,6
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12. ¹	Anzahl	48	48	0,0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ¹	Anzahl	43	43	0,0
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/ tiefster Lohn)	Faktor	4,48	4,10	9,3
Traktionsstrom ²	Tausend kWh	19 837	19 342	2,6
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 150	1 119	2,8

¹ ohne Dienstfahrzeuge

² neue Berechnungsgrundlage Abgrenzung Linie 7/Tramlinie 6

Lagebericht des Direktors



Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität in der Schweiz stagniert seit einigen Jahren: 2015 lag sein Anteil bei 28 Prozent. Zehn Jahre vorher hatte der Anteil noch bei 23 Prozent gelegen, wobei der Anstieg relativ rasch im Nachgang zur Eröffnung der Bahn 2000 erfolgte und sich seither nur noch unwesentlich erhöht hat.

Die in der Schweiz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Kilometer sind über einen Zeitraum von zehn Jahren um fast ein Viertel angestiegen. Die Verkehrsleistung des öffentlichen Verkehrs wuchs damit etwas stärker als beim motorisierten Individualverkehr. Aber zur Lösung der Stauprobleme in den Agglomerations- und zum Erreichen der vom Bund gesetzten Energieziele müsste der öffentliche Verkehr deutlich schneller aufholen.

Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs weist im Übrigen starke regionale Unterschiede auf. In den drei Agglomerationen Zürich, Basel und Bern liegt der Anteil bei gegen vierzig Prozent und höher. In eher ländlichen Gebieten der Bergregionen ohne schnelle Zugverbindungen über längere Distanzen tendiert er gegen null. Dafür dürften vor allem zwei Gründe verantwortlich sein: Einerseits ist die Bevölkerungsdichte in den Agglomerationen deutlich höher als im Landesdurchschnitt, was einen wichtigen Faktor für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs darstellt. Andererseits besteht ein sehr direkter Zusammenhang zur Fahrplandichte und Qualität des Verkehrsangebotes.

Es ist davon auszugehen, dass das sehr dichte Bahnangebot auf dem RBS-Netz zu einer hohen, überdurchschnittlichen Nachfrage führt. Der Kanton Bern kann hier die Früchte seiner langjährigen Politik zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ernten und den Ausbau der Kantonsstrassen etwas gemächlicher angehen. Die Aussichten sind gut, dass die Region auch in Zukunft von einem attraktiven Angebot mit dichtem Fahrplan profitieren kann. So konnte im Raum Bucheggberg dank einer Reorganisation des Liniennetzes die Erschliessungsqualität in den Dörfern deutlich verbessert werden. Auf dem Bahnnetz soll zudem gemäss Botschaft des Bundesrates im Ausbauschnitt 2030/35 der 7½-Minutentakt für Zollikofen und Deisswil eingeführt werden, während für Solothurn und Bätterkinden bereits kurz- und mittelfristig die Anzahl Zugsabfahrten spürbar erhöht werden soll.

Und was kommt danach? Der Kanton Bern prüft zurzeit, wie sich das Netz des öffentlichen Verkehrs in Bern bis 2040 weiterentwickeln soll. Aufgrund ihrer Fähigkeit, auf wenig Fläche deutlich mehr Fahrgäste als jedes andere Verkehrsmittel zu transportieren, werden Bahn, Bus und Tram in der Agglomeration ihre Rolle als Rückgrat der Mobilität weiter stärken können. Weiter wird auch der öffentliche Verkehr von den positiven Effekten der Digitalisierung profitieren können, sei dies beim Fahrausweisverkauf, in der Fahrgastinformation oder in der Einsatzplanung von Zügen, Bussen und Fahrpersonal.

Fabian Schmid, Direktor

Verkehr und Marketing

2018 hat der RBS 26,4 Millionen Fahrgäste transportiert. Mit 18,85 Millionen Fahrgästen bei der Bahn verzeichnet er ein Plus von 1,3 Prozent und beim Bus mit 7,55 Millionen Fahrgästen einen Rückgang von 1,9 Prozent.

26,4 Millionen Fahrgäste

2018 haben insgesamt rund 26,4 Millionen Personen die Züge und Busse des RBS genutzt. Damit bleibt die Fahrgastzahl mit einem Plus von 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. 18,85 Millionen reisten mit der Bahn. Das sind 250 000 Fahrgäste oder 1,3 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Mit 7,55 Millionen Fahrgästen weist der Bus einen Rückgang von rund 150 000 Fahrgästen aus. Dies entspricht einem Minus von 1,9 Prozent. Der Grund dafür liegt unter anderem bei der Verspätungsanfälligkeit verschiedener Buslinien. Die Pünktlichkeit hat als Folge überlasteter Strassen und Baustellen zeitweise stark gelitten.

Die Worbla ist da!

Der RBS hat bei Stadler Rail in Bussnang vierzehn neue Züge bestellt. Dies als Ersatz für die vierzig Jahre alten «Mandarinli-Züge» der Linie S7. Am 16. August 2018 enthüllten die Gemeindepräsidentin und die Gemeindepräsidenten der anliegenden Gemeinden den ersten neuen Zug. Zwei Tage später präsentierte der RBS das Fahrzeug der Öffentlichkeit und taufte es auf den Namen «Worbla». Dieser Name war von einem Fahrgast vorgeschlagen und in einer öffentlichen Abstimmung ausgewählt worden. Insgesamt über 7 000 Besucherinnen und Besucher kamen zum Volksfest mit Festwirtschaft auf den Worber Bahnhofplatz, erkundeten die Worbla und vergnügten sich bei Theater, Musik und Gesang aus der Region. Pünktlich zu Weihnachten, am 21. Dezember 2018, konnten die Fahrgäste zum ersten Mal mit dem neuen, klimatisierten Zug fahren. Zuvor war die Worbla während Wochen auf Herz und Nieren geprüft und vom Bundesamt für Verkehr freigegeben worden. Die Line S7 ist die meist frequentierte S-Bahn-Strecke im Kanton Bern. Ein rascher Fahrgastwechsel ist deshalb unumgänglich. Möglich machen dies die acht Türen pro Zugsseite – selbstverständlich mit Schiebetritten auf Perronhöhe. Dazu kommen Neuheiten wie Steckdosen oder Türen, die sich ohne manuellen Knopfdruck von aussen automatisch öffnen. Ab 2020 sollen alle vierzehn neuen Fahrzeuge auf den Linien S7 und S9 im Einsatz sein.

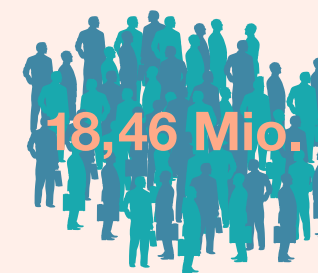
Themenfahrten mit Nostalgiezügen

Die jährlichen Themenfahrten am Muttertag mit dem nostalgischen «Pendler-Pintli» und am Betttag mit dem historischen «Blauen Bähnli» mit Baujahr 1913 sind beim Publikum sehr beliebt. Deshalb hat der RBS die Themenfahrten im Herbst 2018 erstmals um zwei Bierfahrten mit dem «Pendler-Pintli» erweitert. Dabei genossen die Gäste während der Fahrt zwei regionale Biere aus Jegenstorf und Solothurn. Zudem konnten sie bei den jeweiligen Brauereien vor Ort in die Kunst des Bierbrauens eintauchen. Die vier Themenfahrten 2018 waren restlos ausgebucht.

Angepasste Öffnungszeiten

2018 hat der RBS die Öffnungszeiten seiner Verkaufsstellen in den Bahnhöfen Bern und Worb Dorf dem Kundenverhalten und der Personalsituation angepasst. Denn vermehrt kaufen die Kundinnen und Kunden ihre Fahrausweise an den Ticketautomaten des RBS, online im Libero-Webshop oder über die verschiedenen Mobile-Apps. Die Ticketautomaten sind mit Touchscreen einfach zu bedienen und ermöglichen auch ein bargeldloses Bezahlen. Das Sortiment enthält das Ticketangebot innerhalb des Libero-Tarifverbundes sowie eine Vielzahl Fahrausweise für den nationalen Verkehr. Darüber hinaus können auch Mehrfahrten-, Tages- und Multitageskarten an den Automaten gelöst werden. Kaufen Kundinnen und Kunden ihre Abonnemente im Libero-Webshop, werden diese automatisch auf den SwissPass übertragen – auf Wunsch auch per Rechnung. Einzelbillette werden als Print-at-Home-Ticket ausgegeben.

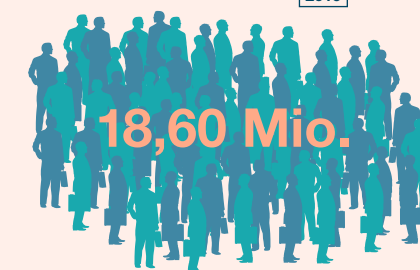
BEFÖRDERTE
PERSONEN BAHN



2015



2016

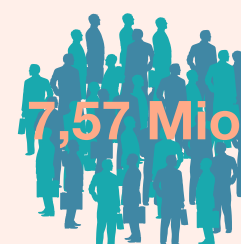


2017

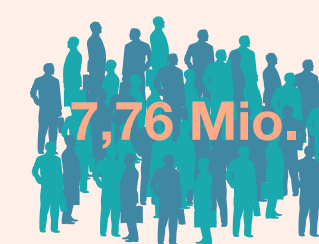


2018

BEFÖRDERTE
PERSONEN BUS



2015



2016



2017



2018

Fahrgäste

26,40
Mio. Fahrgäste
im Jahr 2018

86 000
Personen / Tag
(an Werktagen)

Organisation und Personal

Seit dem 1. Januar 2018 ist die neue Unternehmenssoftware «SAP S/4HANA» in Betrieb. Damit können verschiedene Unternehmensprozesse integriert verarbeitet sowie einfacher und effizienter gesteuert werden.

Generalversammlung in Moosseedorf

Die Generalversammlung RBS tagte am 27. Juni 2018 im Kirchgemeindehaus in Moosseedorf. Stephan Meier, Vizegemeindepräsident von Moosseedorf, begrüßte die Teilnehmenden. Anschliessend orientierte Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission über die anstehende Reform des regionalen Personenverkehrs. Zudem zeigte er auf, wie sich der öffentliche Verkehr in Zukunft entwickeln könnte. Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die 45 anwesenden Aktionärinnen und Aktionäre den statutarischen Geschäften zu. Zum Schluss sprach Gastreferent Thomas Ahlburg, CEO Stadler Rail AG, aus aktuellem Anlass über die neue S7, digitale Intelligenz und Trends aus der Sicht von Stadler Rail.

Zwei Prozent mehr Personal

Der RBS hat 2018 seinen Personalbestand gegenüber dem Vorjahr um gut zwei Prozent auf umgerechnet 434 Vollzeitstellen erhöht. Gründe dafür sind insbesondere das Bauprojekt Ausbau Bahnhof Bern, aber auch die Planung und der Bau weiterer Infrastrukturen im Hinblick auf das Verkehrswachstum. Mehr Arbeitskräfte erfordern zudem die wachsende Anzahl gesetzlicher Vorgaben und Richtlinien beim Planen und bei der Sicherheit sowie die fortschreitende Digitalisierung.

Unternehmenssoftware «SAP S/4HANA»

Der RBS hat per 1. Januar 2018 die neue Unternehmenssoftware «SAP S/4HANA» eingeführt. Denn das bisherige System «RSP», eine Branchenlösung, die zuletzt von sechs Unternehmen des öffentlichen Verkehrs genutzt wurde, wird vom Lieferanten ab 2020 nicht mehr unterstützt. Die Software SAP ersetzt mehrere Systeme. Somit lassen sich Prozesse einfacher und effizienter steuern. SAP ermöglicht ein integriertes Verarbeiten verschiedener Unternehmensprozesse, schafft Transparenz und ist besser nachvollziehbar. Ausserdem ist SAP mit RBS-Computern auch extern verfügbar. Das neue ERP-System umfasst im Wesentlichen das Lohnsystem, die Zeitwirtschaft, die Finanzen und das Controlling, das Bestellen, die Materialwirtschaft und Instandhaltung sowie die Ver-

tragsverwaltung. Hingegen hat der RBS das Inkasso für Reisende ohne gültigen Fahrausweis per 1. April 2018 an PostAuto übertragen. Dies, weil der Aufwand für das Eintreiben der Forderungen sehr hoch ist.

Das System SAP kann beliebig erweitert und konfiguriert werden. Der RBS betreibt «SAP S/4HANA» zusammen mit der Aargau Verkehr AG auf denselben Servern mit separaten Mandanten, was die Kosten senkt.



Betrieb und Technik Bahn

2018 hat der RBS vier Weichen des Spurwechsels im Schanzentunnel vor das Tunnelportal verlegt. Das Projekt ist Bestandteil des Ausbaus Bahnhof Bern. Nur so kann der bestehende Tunnel saniert und dereinst mit dem neuen, etwa einen Kilometer langen Zugangstunnel verbunden werden.

Verlegter Spurwechsel mit Stromschiene

Der neue RBS-Bahnhof wird dereinst über einen neuen, etwa einen Kilometer langen Zugangstunnel erschlossen. Dieser wird im Gebiet Hirschenpark mit dem bestehenden Schanzentunnel zusammengeführt. Vorher müssen im Schanzentunnel unter anderem die Tunnelsohle abgesenkt und Fluchtnischen erstellt werden. Damit dies möglich ist, hat der RBS im Jahr 2018 die vier Weichen des Spurwechsels im Schanzentunnel vor das Tunnelportal in der Felsenau verlegt. Die Weichen hatten überdies ihre Lebensdauer erreicht. Ein Novum bei diesem Projekt war die Fahrleitung: Wie bereits zwei Jahre zuvor im Schanzentunnel wurde sie im Bereich des verlegten Spurwechsels als Stromschiene gebaut und mit jener im Schanzentunnel verbunden. Die Stromschiene ist robuster als eine herkömmliche Fahrleitung und für eine hohe Zugsdichte ausgelegt. Denn im Abschnitt zwischen Bern und Worblaufen fahren pro Tag über fünfhundert Züge. Im Tunnel hat die Stromschiene zudem den Vorteil, dass beispielsweise für nächtliche Arbeiten am Gewölbe einzelne Elemente rasch aus- und vor Betriebsbeginn wieder eingebaut werden können. Die Arbeiten zum Verlegen des Spurwechsels inklusive Umbau der Sicherungsanlagen dauerten gut neun Monate. Dazu musste der Bahnbetrieb zwischen Worblaufen und Bern während der Schulferien im Sommer und Herbst an je einem Wochenende durch Busse ersetzt werden.

Fahrzeug für den Elektrodienst

Mitte Dezember 2018 lieferte der österreichische Hersteller Plasser & Theurer ein neues Schienenfahrzeug für den Fahrleitungsunterhalt nach Solothurn. Es trägt die Bezeichnung XTmf 163, besitzt zwei klimatisierte Führerstände und lässt sich bei Bedarf über Funk fernsteuern. Einige Elemente wie Dieselmotor oder Kompressor sind baugleich mit jenen der Traktoren «Max», «Moritz» und «Emma». Das Fahrzeug ist über siebzehn Meter lang, wiegt gut fünfzig Tonnen und ist mit einem Kran und einer Arbeitsplattform ausgestattet. Für die Arbeiten und Kontrollen an der Fahrleitung verfügt das Fahrzeug über verschiedene Spezialgeräte. Es steht seit März 2019 im Einsatz und trägt massgeblich dazu bei, die Reisezüge des RBS auch künftig sicher und zuverlässig mit Strom zu versorgen.

Kooperation zwischen RBS und BERNMOBIL

Um die Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gewährleisten, ist für die Combino-Trams von BERNMOBIL alle acht Jahre eine Hauptrevision erforderlich. Allerdings fehlt BERNMOBIL der erforderliche Platz dazu. Deshalb haben BERNMOBIL und RBS diese Aufgaben aufgeteilt: Die Fahrwerke revidiert BERNMOBIL bei sich am Eigerplatz, der RBS die Wagenkasten in der Werkstatt Worbboden. Dazu gehören Arbeiten an Türen, Gelenken, der elektrischen Ausrüstung und im Fahrgastraum. Eine Revision an einem Wagenkasten dauert rund vier bis fünf Wochen. Das erste revidierte Fahrzeug verliess die Werkstatt Worbboden im März 2018. Bis 2021 werden alle 36 Fahrzeuge die Hauptrevision beim RBS durchlaufen haben. Diese Zusammenarbeit ist für beide Unternehmen ein Gewinn. Der RBS kann seine Werkstatt und sein Know-how optimal nutzen, während BERNMOBIL auf einen Neubau der Tramwerkstätte in Bern verzichten kann.

Abfahrtsmonitore mit Sprachausgabe

Neue Abfahrtsmonitore orientieren die Fahrgäste in Echtzeit, wann der nächste Zug oder Bus tatsächlich abfährt. Vier Minuten vor Abfahrt zählt die Anzeige die verbleibenden Minuten rückwärts und zeigt die unmittelbare Abfahrt an. Als erste Bahn der Schweiz verwendet der RBS zudem das für Sehbehinderte entwickelte System «Text-to-speech». Dieses hat sich bei Bus und Tram bereits bewährt: Nach dem Druck auf den entsprechenden Knopf liest eine Computerstimme den angezeigten Text über Lautsprecher vor. Basis für die Echtzeitinformatoren ist das neue Leitsystem. Dieses soll später ermöglichen, auch die jeweilige Zuglänge anzuzeigen. Die neuartige Anlage haben seh- und hörbeeinträchtigte Personen aus verschiedenen Behindertenorganisationen im Beisein von Vertretern des Bundesamtes für Verkehr getestet. Bis Ende 2018 konnte der RBS den Grossteil seiner Bahnhöfe mit den neuen Monitoren ausrüsten. Die restlichen Bahnhöfe folgen 2019.



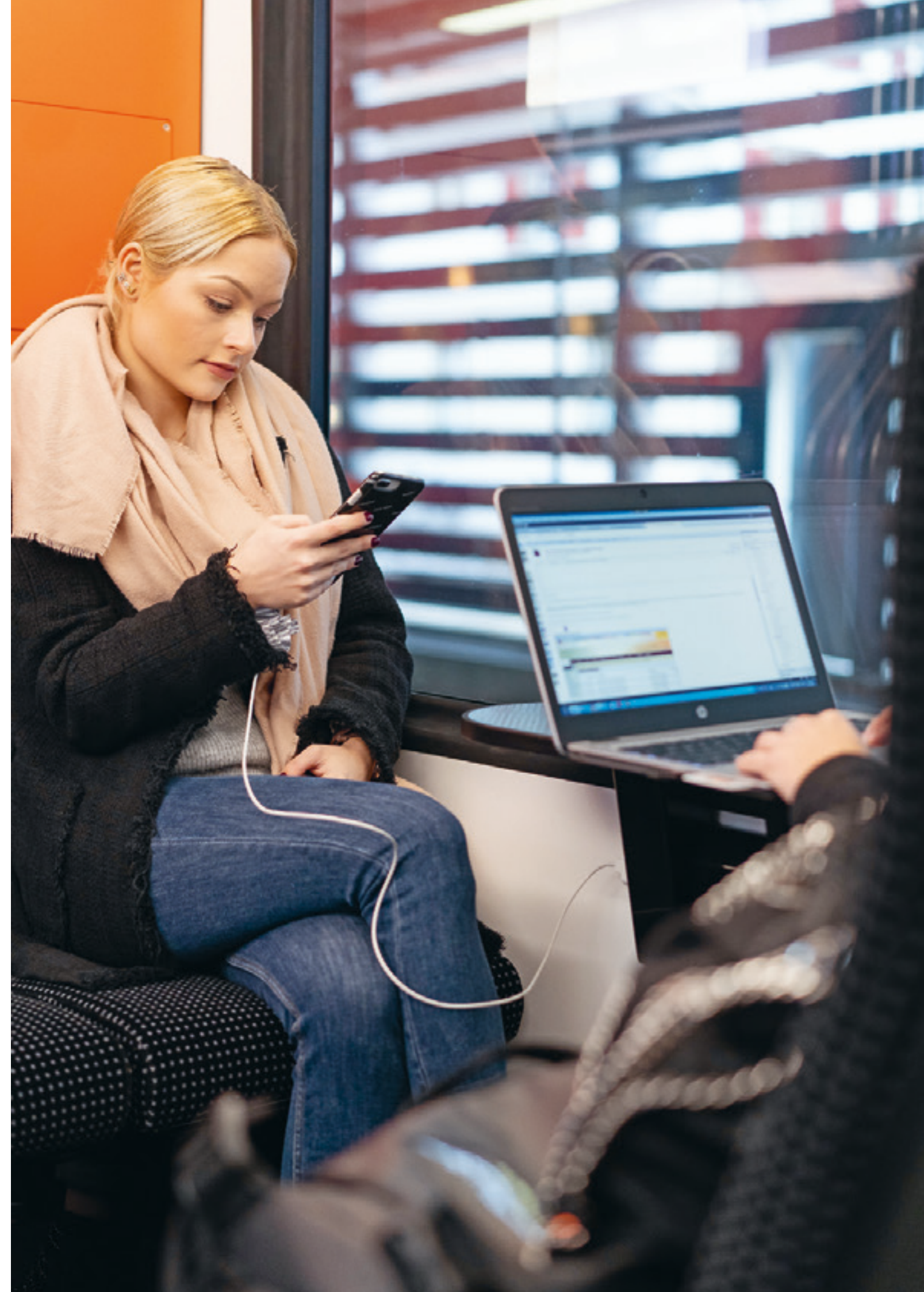
Automatisierte Züge

Ein automatisierter Zugbetrieb, auch Automatic Train Operation (ATO) genannt, ist in der Branche weltweit ein grosses Thema. Im Fokus steht dabei die Frage: Wie, respektive wie umfassend können bestehende konventionelle Bahnsysteme automatisiert werden? Auf Anfrage von Stadler Rail hat diese Anfang 2018 gemeinsam mit dem RBS und anderen Meterspurbahnen von RAILplus eine ATO-Machbarkeitsstudie durchgeführt. Dabei stand nicht im Fokus, den Betrieb voll zu automatisieren, sondern lediglich das Fahren zwischen den Bahnhöfen. Das Interesse des RBS liegt dabei vor allem darin, dank konstanterer Fahrweise die Streckenkapazität im stark ausgelasteten Abschnitt zwischen Worblaufen und Bern weiter zu erhöhen.

Schwerpunkt der Machbarkeitsstudie waren Messfahrten mit dem NEXT zwischen Solothurn und Bern. Geprüft wurde, ob im Führerstand installierte Kameras die Signale verlässlich erkennen können. Allerdings erwies sich die optische Sensorik als sehr komplex. Insbesondere bei Schlechtwetter war das Erkennen der Signale und Signaltafeln technisch sehr aufwendig. Das Thema ATO ist damit weder für Stadler Rail noch für den RBS vom Tisch. Vielmehr soll zusammen mit den RAILplus-Bahnen und dem Verband öffentlicher Verkehr ein anderer Ansatz verfolgt werden, aufbauend auf der digitalen Sicherungstechnik ZSL, welche ab 2020 aktualisiert werden soll.

Neuartiger Fahrzeug-Simulator

Für die Fahrten mit dem neuen Worbla-Zug hat der RBS sein gesamtes Lokpersonal in einem neuen Simulator geschult. Erstmals handelt es sich dabei um einen echten «Führertisch». Er könnte direkt in die Worbla eingebaut werden. Der grosse Vorteil: Alltags- und kritische Situationen lassen sich während der simulierten Fahrt gefahrlos an den Originalinstrumenten üben. Die Originalstrecke auf Grossbildschirm vor Augen vermittelt zusätzlich ein reales Fahrgefühl. Dieses kann noch verstärkt werden, indem der Ausbilder im interaktiven Video unerwartet ein Signal auf Halt stellt, eine Barriere offen hält oder die Lokführerin oder den Lokführer in eine Nebelwand fahren lässt. Auch das Fahren auf rutschigen Schienen wie bei Laub oder Schnee kann geübt werden. Dank diesem Simulator kann auf Übungsfahrten auf der RBS-Strecke verzichtet werden.



Betrieb und Technik Bus

Nach dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 haben sich Fahrgäste über ungünstige Umsteigesituationen bei zwei Buslinien beschwert. Der RBS hat in Absprache mit dem Kanton Bern rasch reagiert und bereits im Januar 2018 Abhilfe geschaffen.

Umsteige Probleme rasch gelöst

Nach dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 haben sich Kundinnen und Kunden über ungünstige Umsteigesituationen bei den Buslinien 43 und 898 beschwert. Der RBS hat in Absprache mit dem Kanton Bern rasch reagiert und kurzfristig Abhilfe geschaffen: Seit 23. Januar 2018 fährt die Linie 43 jeweils drei Minuten später ab Bahnhof Ittigen. Damit haben Fahrgäste, welche mit der S7 auf dem neuen Aussenperron ankommen, genügend Zeit zum Umsteigen.

Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 endet die Buslinie 898 neu am Bahnhof Münchenbuchsee statt wie vorher in Zollikofen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in Münchenbuchsee war der Anschluss auf die S-Bahn in der Morgenspitze oft nicht gewährleistet. Deshalb fährt die Linie 898 seit 29. Januar 2018 zwischen 5.45 und 8.00 Uhr wieder bis zum Bahnhof Zollikofen. Dort haben die Fahrgäste Anschluss auf die S-Bahn-Züge.

Ungenügende Pünktlichkeit im Raum Bern

Die Pünktlichkeit der Buslinien im Raum Bern ist ungenügend. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Der Abschluss der Strassenbauarbeiten im Raum Bolligen (Linien 44–47) wirkt sich positiv auf die Betriebsstabilität aus; ebenso punktuelle Parkverbote in der Gemeinde Bremgarten (Linie 33), welche das Kreuzen erleichtern. Sorgen bereiten weiterhin die Linien 36, 40, 41 und 44. Grund ist die prekäre Situation auf der Strasse mit Staus und stockendem Kolonnenverkehr. Seit Juni 2018 sind auch für die Linien im Raum Lyss, Münchenbuchsee und Solothurn statistische Daten verfügbar. Diese zeigen: Die Linie 898 und die Ortsbuslinien in Lyss liegen im Mittelfeld, während bei der Linie 363 Massnahmen erforderlich sind. Bei den übrigen Buslinien ist die Pünktlichkeit gut.

Bald ein neues Buszentrum?

Der RBS benötigt ein neues Buszentrum. Denn die Werkstatt- und Abstellplätze der Busgarage in Worblaufen stossen an ihre Grenzen; ein Erweiterungsbau ist nicht möglich. Deshalb hat der RBS mehr als fünfzehn mögliche Standorte geprüft. Am meisten Aussicht auf

Erfolg hat das Projekt auf dem BKW-Areal in Worblaufen. Es liegt an der Worblentalstrasse in der Gemeinde Ittigen. Die BKW muss dort in den nächsten Jahren ihre Umrichterstation sanieren und könnte diese in den beabsichtigten Neubau verlegen. Mit von der Partie ist auch der Elektrodienst des RBS. Er könnte ebenfalls an den neuen Standort umziehen. Deshalb haben BKW und RBS 2018 gemeinsam einen Projektwettbewerb ausgeschrieben – mit der Option einer allfälligen Drittnutzung. Nach Vorliegen des Siegerprojekts werden RBS und BKW entscheiden, wie es weitergeht. Umsetzen liesse sich das Projekt frühestens ab 2021.

Mit dem RBS ins Cinedome Muri

Im Gümliigenfeld eröffnete am 5. April 2018 das Cinedome Muri. Das Multiplex-Kino ist tagsüber mit der Buslinie 40 via Haltestelle «Gümliigen, Moosstrasse» erreichbar. Ab 20 Uhr pendelt zwischen dem Bahnhof Gümliigen und der Haltestelle «Moosstrasse» viertelstündlich ein Shuttlebus, finanziert durch die Bauherrschaft des Cinedome. Es handelt sich dabei um einen Versuchsbetrieb, befristet bis zum 28. März 2020. Die Frequenzen der Shuttlebusse liegen allerdings weit unter den Erwartungen.



Planung und Zukunftsaussichten

Im Dezember 2018 hat der Kanton Bern die Leimgrube in Bätterkinden definitiv als Standort für das neue RBS-Depot im kantonalen Richtplan aufgenommen. Damit ist die Standortsuche abgeschlossen. Dieses Depot erlaubt den weiteren Angebotsausbau zwischen Solothurn und Bern.

Depot Bätterkinden im Richtplan aufgenommen

Im Dezember 2018 hat der Kanton Bern die «Leimgrube» in Bätterkinden definitiv als Standort für das neue RBS-Depot im kantonalen Richtplan aufgenommen. Damit ist die Standortsuche abgeschlossen. Dieses Depot ist nötig, damit das Angebot für die Fahrgäste der Strecke Solothurn–Bern während der nächsten zehn Jahre deutlich ausgebaut werden kann.

Damit der Standort definitiv in den Richtplan eingetragen werden konnte, musste der RBS die verlangten Nachweise zur Machbarkeit erbringen. Dazu hatte der RBS ab Anfang 2018 gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde Bätterkinden, der IG Bätterkinden und Direktbetroffenen unter anderem die Fragen der Gleiszufahrt und das Anordnen der Depotanlagen erarbeitet. Auch hat die Projektbegleitgruppe Rahmenbedingungen für den Architekturwettbewerb festgelegt. Überdies hat sie entschieden, dass eine Teilabsenkung der Depotzufahrt im Bauprojekt vertieft geprüft wird und dass das neue Depotgebäude möglichst nahe an die Kartoffelzentrale rücken soll.

Allerdings hat die Gemeinde Bätterkinden im Januar 2019 gegen den Richtplaneintrag beim Bundesgericht Beschwerde eingereicht. Aus Sicht des Gemeinderates weist die Standortevaluation des RBS nach wie vor Mängel auf. Der RBS selbst ist an diesem Verfahren nicht beteiligt. Er führt das Projekt bis zum Bundesgerichtsentscheid weiter und wird erneut die Direktbetroffenen und die Bevölkerung miteinbeziehen. Das Ziel ist es, im 2020 das detaillierte Bauprojekt ausgearbeitet zu haben und das Plangenehmigungsverfahren zu starten. Im besten Fall kann das Depot Ende 2023 in Betrieb genommen werden.

Ausbau Bahnhof Bern

Im Januar 2018 erteilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) auch die Baubewilligung für den Installationsplatz bei der Laupenstrasse, welche zuvor sistiert worden war. Die übrigen Projekte hatte das BAV bereits am 18. Mai 2017 bewilligt. Nötig wurde die Sistierung, weil gegen den Installationsplatz an der Laupenstrasse Einsprachen erhoben worden waren, welche im Mai 2017 noch hängig waren. Sie richteten sich insbesondere gegen die Art und Weise der Logistikplattform über der Laupenstrasse. Der Installationsplatz

Laupenstrasse befindet sich am westlichen Ende des Bahnhofs bei der «Welle» im Gleisfeld der SBB. Von hier aus baut der RBS den Zugangsschacht und die beiden Kavernen für den neuen RBS-Bahnhof. Über die Plattform werden künftig Lastwagen Material zur Baustelle bringen oder abholen. Nachdem die Einsprachen nach erfolgreichen Einigungsverhandlungen von allen Parteien zurückgezogen worden waren, starteten die Bauarbeiten an der Laupenstrasse rund ein Jahr verspätet. Im Gegensatz zum ursprünglichen Projekt ist die Plattform kleiner, so dass mehr Abstand zum Gebäude an der Laupenstrasse 27 besteht. Zudem wurde auf separate Rampen für die Auf- und Abfahrt verzichtet.

Die übrigen Bauarbeiten bei den Installationsplätzen Eilgut und Hirschenpark schreiten gut voran und sind auf Kurs. Der Installationsplatz Eilgut liegt im Bereich der Abstellgleise von SBB und BLS östlich des Bahnhofs Bern neben der Reitschule. Hier wird sich der neue Zufahrtstunnel in vier einzelne Tunnelröhren aufteilen, die zu den beiden Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs führen. Zudem entstehen hier ein Notausstieg, Räume für bahntechnische Anlagen sowie unterirdische Dienstparkplätze. Der Installationsplatz Hirschenpark befindet sich direkt zwischen dem Bierhübeli und der Tiefenaustrasse. Von hier aus wird der etwa einen Kilometer lange Zugangstunnel zum neuen RBS-Bahnhof gegraben. Dafür braucht es eine 160 Meter lange und 32 Meter breite Baugrube, welche von der höchsten Stelle rund 30 Meter in die Tiefe reicht. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der vorherige Park wieder hergestellt.

Wegen Einsprachen verzögerte sich der Baustart an der Laupenstrasse. Der Rückstand auf den ursprünglichen Zeitplan beträgt rund achtzehn Monate. Gemeinsam mit den Projektpartnern wurde intensiv geprüft, ob sich dieser Rückstand aufholen lässt. Da jedoch die Arbeiten nicht parallel ausgeführt werden können, sind die Möglichkeiten sehr beschränkt, zumal auch die dereinstige Inbetriebnahme des neuen und der Rückbau des alten Bahnhofs mehr Zeit benötigen werden als ursprünglich angenommen. Die Terminplanung musste deshalb angepasst werden. Für den RBS-Bahnhof ist die Inbetriebnahme neu auf Ende 2027 vorgesehen.



Bahnhofsgebiet mit Zentrumscharakter

Der Entwicklungsschwerpunkt in Worblaufen ist einer der ältesten im Kanton Bern und umfasst über 2000 Arbeitsplätze. Allerdings ist das Bahnhofsgebiet nicht mehr zeitgemäss. Mit dem Projekt «MetroPark» soll das Metrohaus vollumfänglich saniert, erweitert und mit Ausnahme der Betriebsleitstelle RBS als reines Wohnhaus genutzt werden. Zudem ist vorgesehen, das Gebiet im Osten des Bahnhofs als Zentrum aufzuwerten. Dazu sind ein neues Bürogebäude und zwei Wohnbauten geplant. Ladengeschäfte und Aussenplätze sollen das Gebiet beleben. Ins neue Bürogebäude würde auch die Administration des RBS einziehen. 2018 wurde auf Stufe Richtplan weitergeplant. Der RBS hat zudem seine räumlichen Bedürfnisse abgeklärt und überlegt, wie die neuen Büros gestaltet werden könnten.

Ausbau schritt 2030/2035

Ende Oktober 2018 veröffentlichte der Bundesrat die Botschaft zum Ausbauschritt 2030/35 zuhanden der eidgenössischen Räte. Für das RBS-Netz sind drei Angebotsverbesserungen enthalten, die verschiedene Infrastrukturausbauten erfordern.

Laut kantonaler Nachfrageprognose resultiert beim RBS der Bedarf, das Angebot auf allen drei S-Bahn-Linien sowie der BERN-MOBIL-Tramlinie 6 auszubauen. Für letztere ist ein 7½-Minuten-Takt im Abschnitt Bern–Gümligen–Siloah vorgesehen, was einen Ausbau der Strecke Melchenbühl–Gümligen auf Doppelspur erfordert. Die S7 soll beschleunigt und der Fahrplan auf einen 7½-Minuten-Takt bis Deisswil ausgedehnt werden, wofür ein Ausbau der Strecken Boll–Sinneringen–Stettlen und Deisswil–Bolligen auf Doppelspur erforderlich ist. Schliesslich sollen die S8 und die S9 durch eine neue, zusätzliche Entlastungslinie Bern–Zollikofen ergänzt werden, welche einen 7½-Minuten-Takt sowohl für den entsprechenden S8-Abschnitt, als auch für die S9-Station Tiefenau ermöglicht. Dazu sind ein Wendegleis in Zollikofen sowie ein neuer Gleiswechsel südlich von Oberzollikofen erforderlich. Mit diesen Verbesserungen resultiert auf dem S-Bahn-Netz des RBS ein metromässiges Angebot.



Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Solothurn	Oberbaurerneuerung Einfahrtskurve Gleis 100, Fahrleitungsrückbau Gleis 17
Lohn-Lüterkofen	Sanierung Krälligenbrücke (Betoninstandsetzung, Fahrbahnabdichtung)
Bätterkinden	Schaltpostensanierung, Fertigstellungsarbeiten Blitzschaden Relaisraum
Fraubrunnen	Renovation Piccolino und Einbau Viothek
Jegenstorf	Ersatz Weichen 11 und 12
Urtenen	Ersatz Gleisfreimeldemittel, Ersatz Stromversorgung im Stellwerk
Schönbühl	Sanierung Bahnübergang Lyssstrasse Gleise 11 und 12, Ersatz alte Stromversorgung Stellwerk sowie Gleisfreimeldemittel
Moosseedorf	Ausführung Hauptlos Bielerunterführung (Bau Unterführung in Etappen mit Hilfsbrücken, Baugrubenabschlüsse und Bau Stützmauern Süd und Nord, Kabelumlegungen und Fahrleitungsbau), Schienenwechsel Gleise 123 und 223
Zollikofen	Inbetriebnahme neue Fernsteuerung (VBBa)
Worblaufen	Sanierung Aarebrücke (Fundamentverstärkung mit Mikropfählen, Betonsanierung Hohlkasten, Sanierung Gehweg inkl. Geländer, Sanierung Brückenlager), Betriebsleitstelle: Inbetriebnahme KVMA-System an den 6 Fahrdienst-Arbeitsplätzen, Einbau USV-Anlage, Belagsarbeiten Bushaltestelle Linie 33, Busgarage RBS: Sanierung Wassereinlauftrinne Einstellhalle und Belagssanierung Ausfahrt, Montage Wasserrinne Tunnel Lindenpark, Ersatz Weichen 45, 46 und 47
Tiefenau	Ersatz Beleuchtung Bahnhof Tiefenau
Felsenau	Verlegung Spurwechsel Wildpark vor Schanzentunnel (Einbau der neuen Weichen 301, 302, 303 und 304 inkl. Einbinden in Stellwerk Bern), Einbau Stromschiene im Bereich Portal Schanzentunnel bis und mit Spurwechsel
Bern	Ausführung Ausbau Bahnhof Bern (Einbau Stromschiene und Gewölbeverstärkung bestehender Schanzentunnel, Werkleitungsarbeiten und Baugrubenabschlüsse Hirschenpark, erste Etappe Deckelbau Eilgutareal, erste Etappe Postparkunterfangung, Baugrubenabschluss Schacht Laupenstrasse sowie Montage Stahlplattform strassen- und gleisseitig), Montage Wasserrinne Bahnhof Bern Gleis 21
Solothurn – Worblaufen	Ersatz Glasfaserkabel (exkl. Moosseedorf/Zollikofen)
Muri	Teilersatz Funk zwischen Muri und Worb
Melchenbühl	Ersatz USV-Anlage Melchenbühl
Worb	Oberbaurerneuerung Gleis 2, Erstellen 3. Busperron, Erweiterung Personalräume (1. Etappe), Umbau Ausfahrtstor Bahnhofhalle
Stettlen	Verbreiterung Hausperron Seite Worb mit Rückverschiebung Fussgängerrampe, Inbetriebnahme neue Fernsteuerung (VBBa)
Bolligen	Montage WC- und Materialcontainer Buswendeplatz, Inbetriebnahme Weichenheizungs- und Beleuchtungssteuerung
Ittigen	Inbetriebnahme Weichenheizungs- und Beleuchtungssteuerung
Papiermühle	Ersatz Elektroverteilung

Strecke Linie S7	Signalisation Rollstuhleinstiege, punktuelle Ergänzungen taktil-visuelle Markierungen
Steinibach	Oberbaurerneuerung Gleis 42
Ganzes Netz	Leitsystem: Inbetriebnahme Bereitstellung Echtzeitdaten für Fahrgastinformationssystem, periodische Testphasen mit Zuglenkung als Vorbereitung für die definitive Inbetriebnahme; Montage und Inbetriebnahme FIS-Monitore in Worblaufen, Ittigen, Solothurn, Zollikofen, Worb Dorf, Felsenau, Oberzollikofen, Moosseedorf, Schönbühl, Urtenen und Grafenried
Energie-Monitoring	Installation zur Erfassung des Energieverbrauchs Metrohaus und Depot Worbboden
Billettautomaten	Ersatz Fahrausweis-Verkaufsgeräte (Fahrpersonal Bus)
Schadenfälle	Behebung Fahrleitungsschäden zwischen Worblaufen – Bern (März / August)

Fahrzeuge

Bezeichnung	
RE-Kompositionen NEXt 21 – 34	Start einer neuen Revisionsrunde: insgesamt 10 Drehgestelle revidiert
S-Bahn-Kompositionen Mandarinli 43 – 61	Keine grösseren Arbeiten im Hinblick auf die bevorstehende Ausrangierung dieser Flotte. Mit Inbetriebnahme des ersten Fahrzeuges der neuen Generation («Worbla 02») ist ein weiteres Mandarinli ausser Betrieb genommen worden.
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62 – 72	Insgesamt an 5 Fahrzeugen Wagenkästen revidiert, 12 Drehgestell-Revisionen
Tramzüge 81 – 89	Abschluss laufende Revisionsrunde mit letzter Drehgestell-Revision, Abschluss Totalüberholungen Bremsgeräte
Dienst- und historische Fahrzeuge	Abschluss der Revision der zweiten Diesellok der neuen Bauart (Tmf 168), Anlieferung des neuen Fahrleitungs-Interventionsfahrzeuges (XTmf 163), Revision eines historischen Personentriebwagens
Diverses	Fremdaufträge: Start der Revision von Combino-Wagenkästen für BERNMOBIL (total 8 Tramzüge), 361 Radsatz-Reprofilierungen

Betriebsqualität

Betriebsstörungen

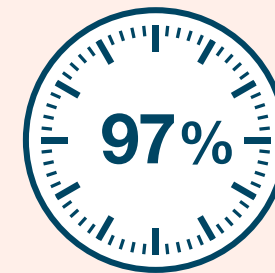
Datum	Ort	Ereignis	Folgen
01.03.2018	Ganzes Netz	Starke Schneefälle	Zugausfälle, grosse Verspätungen
01.03.2018	Bern Schanzen tunnel	Fahrleitung heruntergerissen	Bahnersatz (8.10 – 12.30 Uhr)
01.03.2018	Muri	Zugentgleisung (Combino)	Bahnersatz
19.03.2018	Worblaufen	Defekter Zug blockiert Strecke	Zugausfälle, grosse Verspätungen
30.05.2018	Worblaufen	Personenunfall	Bahnersatz, Zugausfälle, grosse Verspätungen
05.06.2018	Bern Tiefenau	Kurzschluss	Bahnersatz, Zugausfälle, grosse Verspätungen
22.06.2018	Schönbühl, Stettlen, Bolligen	Stellwerkstörungen	Grosse Verspätungen
14.08.2018	Worblaufen – Bern	Fahrleitungsdefekt	Bahnersatz (11.05 Uhr bis Betriebsschluss)
18.08.2018	Worblaufen	Stellwerkstörung	Bahnersatz, Zugausfälle, grosse Verspätungen
20.09.2018	Worblaufen	Personenunfall	Bahnersatz
09.10.2018	Boll-Utzigen	Kollision Zug mit Personenwagen	Zugausfall, Strecke blockiert
29.10.2018	Worblaufen – Bern	Kurzschluss durch Zug	Bahnersatz, grosse Verspätungen
30.10.2018	Bern Felsenau – Bern	Zugsicherung gestört	Grosse Verspätungen
08.11.2018	Jegenstorf	Stellwerkausfall	Zugausfälle, grosse Verspätungen
27.11.2018	Bern Felsenau – Bern	Stellwerkstörung	Zugausfälle, grosse Verspätungen
200 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

Pünktlichkeit

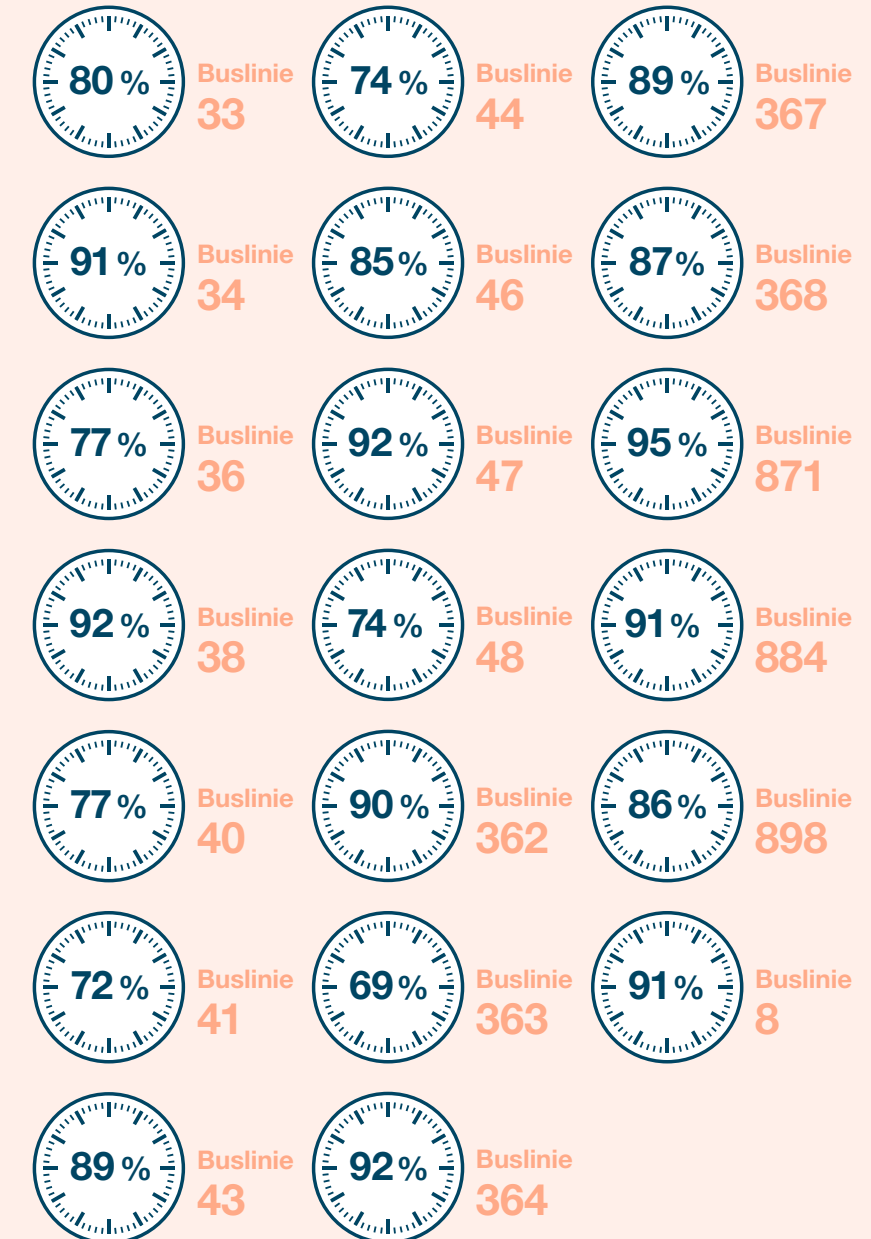


aller RBS-Busse sind pünktlich

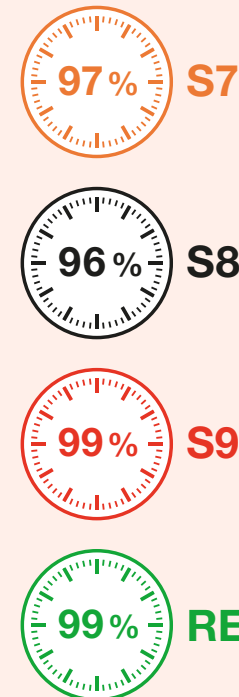


aller RBS-Züge sind pünktlich

PÜNKTLICHKEIT BUSLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



PÜNKTLICHKEIT BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



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

Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2015	2016	2017	2018	Ziel 2018 ¹
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh/Btkm ²	57,9	56,6 ³	58,3	57,2	62,5
davon Anteil erneuerbare Energien	Prozent	k. A.	100	100	100	60
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	37,3	37,8	38,1 ⁴	36,3	33,0
CO ₂ -Emissionen Bus ⁵	gCO ₂ /Pkm ⁶	167	164	167	165	147

¹ Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

² Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

³ Ab 2016 neue Berechnungsgrundlage Abgrenzung Linie 7/Tramlinie 6.

⁴ Der Anstieg des Dieserverbrauchs ist auf einen veränderten Fahrzeug-Einsatz ab 2017 zurückzuführen (mehr Norm- statt Kleinbusse)

⁵ Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

⁶ Pkm: Personen-Kilometer.

Wirtschaftliches Handeln	Einheit	2015	2016	2017	2018	Ziel 2018 ¹
Kostendeckungsgrad Bahn RPV ²	Prozent	73	72	76	78	> 70
Kostendeckungsgrad Bus	Prozent	48	45	45	46	> 45
Mittlere Sitzplatzauslastung Bahn ³	Prozent	26,9	27,2	27,5	26,7	28,0
Mittlere Sitzplatzauslastung Bus ³	Prozent	23,3	24	23,7	20	21,3

¹ Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

² Regionaler Personenverkehr RPV, inklusive Trassenpreis.

³ Personen-Kilometer pro Platz-Kilometer (Sitzplätze).

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2015	2016	2017	2018	Ziel 2018 ¹
Schwere Bahn- und Busunfälle ²	Anzahl	1	3	1	4	0
Leichte Bahn- und Busunfälle ³	Anzahl	10	12	8	6	< 18 ⁴
	Anzahl/Mio. Pkm	0,05	0,06	0,04	0,03	< 0,1 ⁴
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ⁵	Punkte von 100	–	78	–	–	≥ 77
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	14	24	21	22	< 19 ⁶
	Ausfalltage/MA ⁷	0,9	1,3	1,3	0,5	< 0,8 ⁶
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	10	10	10

¹ Die Zielwerte wurden im Jahr 2013 definiert.

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

³ Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

⁴ minus 10 Prozent gegenüber Durchschnitt 2009–2012. Der Zielwert 2018 wird am Durchschnitt der Jahre 2015–2018 gemessen.

⁵ gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Diese Umfrage wird im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt.

⁶ minus 20 Prozent gegenüber Durchschnitt 2009–2012. Der Zielwert 2018 wird am Durchschnitt der Jahre 2015–2018 gemessen.

⁷ MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

Vorwort

Von den drei Nachhaltigkeitsdimensionen – sie betreffen die Umwelt, die Gesellschaft und die Wirtschaftlichkeit – ist die gesellschaftliche Dimension vermutlich am schwierigsten zu fassen, da sie zahlreiche und zum Teil schwer messbare Themen umfasst. Gerade hier konnte der RBS einige wichtige Ergebnisse erzielen:

Diskriminierungsfreiheit verfolgt das Ziel, keine Nutzergruppen zu benachteiligen. Sobald die Bahnhöfe Lohn-Lüterkofen und Bern Egghölzli umgebaut sind, entsprechen sämtliche RBS-Bahnhöfe den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Auch die optischen und akustischen Abfahrtsinformationen an Bahnhöfen und Bushaltestellen vereinfachen das Fahren mit Zug und Bus.

Eine Lärmreduktion für Anwohnende versucht der RBS zu erreichen, indem er bei Bussen den Motorenlärm bei Neubeschaffungen kritisch beurteilt und in den Auswahlentscheid einbezieht. Um entlang der Eisenbahn den Kurvenlärm aufgrund kreischender Räder zu mindern, wurden für die neuen Züge Räder mit Gummikern verwendet, welche eine deutlich leisere Fahrt ermöglichen.

Die Mitsprache beim Ausgestalten von Bahninfrastrukturen soll dazu beitragen, die betroffenen Gemeinden und Bevölkerungsgruppen einzubeziehen. In den Wettbewerben für das angestrebte Bahndepot in Bätterkinden und das neue Buszentrum in Ittigen konnten Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden und Personen aus der Nachbarschaft Einsitz nehmen. Für den RBS war das ein wichtiger und hilfreicher Schritt. Denn die Bedürfnisse der direkt Betroffenen können so leichter erkannt werden. Gleichzeitig zeigt das Beispiel Bätterkinden, dass die Partizipation an Grenzen stösst. So konnte etwa die Grundsatzfrage über die Notwendigkeit der Anlage nicht Teil der Diskussionen sein. Hier ist und bleibt die Bahn in der alleinigen Verantwortung, gegenüber den Bestellern die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Trotz der schwierigen Ausgangslage konnte die Jury für das Bahndepot in Bätterkinden letztlich einen einstimmigen Entscheid fällen und ein Siegerprojekt erküren.

Sehr zielgerichtet gestalteten sich die gemeinsamen Abklärungen mit dem Gemeinderat Jegenstorf zur Frage, wo der Standort des auszubauenden Bahnhofs im Dorf künftig liegen soll.

Und nicht zuletzt konnte der RBS für die Entwicklung der neuen Züge mit dem Einbeziehen der Fahrgäste sehr positive Erfahrungen sammeln.

Fazit: Auch wenn der Dialog zuweilen anspruchsvoll ist, macht er doch einen wichtigen Teil der Zusammenarbeit mit Gemeinden und Fahrgästen aus. Das lohnt sich.



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor

Abgrenzung und Datengrundlagen

Berücksichtigt werden in diesem Bericht alle Bereiche innerhalb des RBS: Bahn- und Busbetrieb, Infrastruktur, Immobilien (ohne vermietete Liegenschaften), Rollmaterial und die administrativen Bereiche.

Für die Treibhausgasbilanz werden sowohl die direkten wie auch die indirekten Emissionen (sogenannte Scope 1 bis 3) erfasst. Der Traktionsstrom Worb–Egghölzli der Linie 6, welche BERNMOBIL betreibt, wird zu zwei Dritteln angerechnet, da der RBS teilweise sein Fahrpersonal und seine Fahrzeuge einsetzt und somit einen Ertrag erwirtschaftet. Die Infrastruktur zwischen Worb und Egghölzli wird vollständig eingerechnet, da der RBS Eigentümer ist.

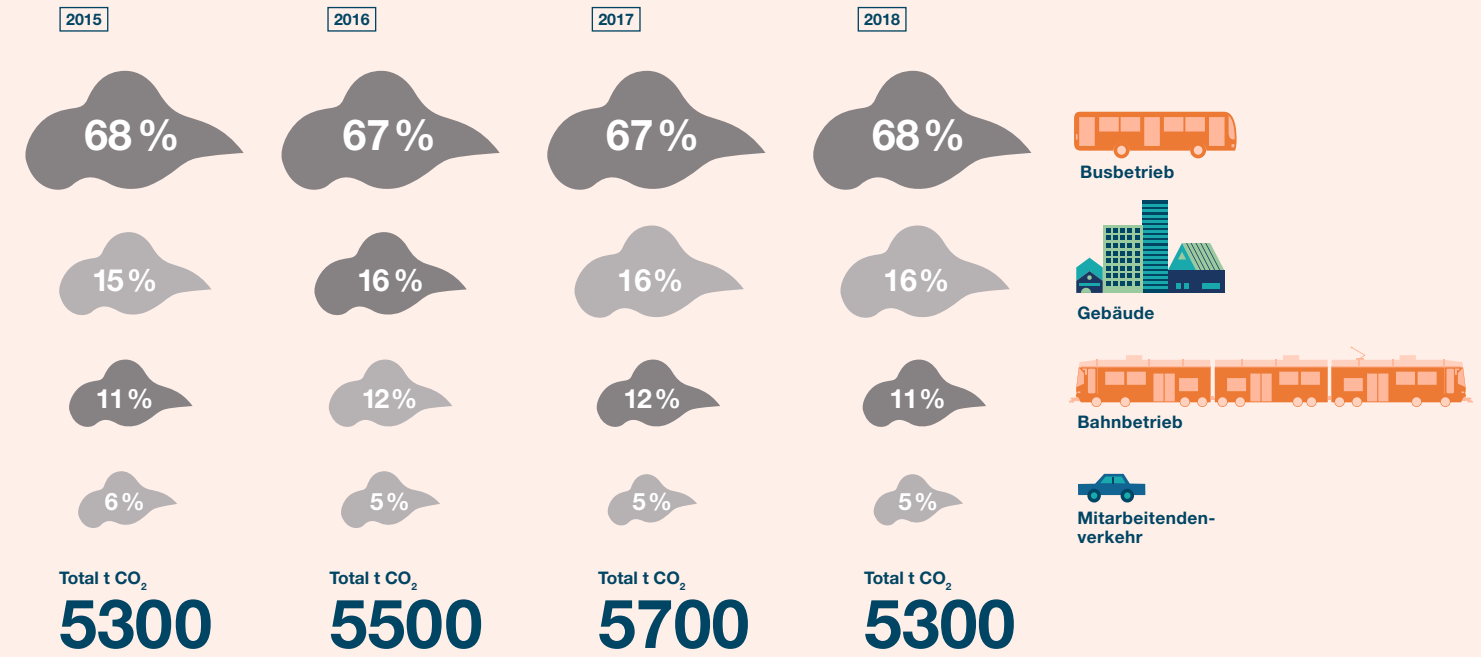
Die Treibhausgasbilanz wurde aktualisiert und leicht überarbeitet. Neu werden die vermieteten Liegenschaften (Wohnungen) sowie der Papierverbrauch nicht mehr einbezogen. Nur noch teilweise in der Bilanz enthalten ist der Wasserverbrauch. Neu erfasst werden hingegen alle internationalen Dienstreisen.



CO₂-AUSSTOSS FAHRBETRIEB BUS



TREIBHAUSGAS-BILANZ RBS

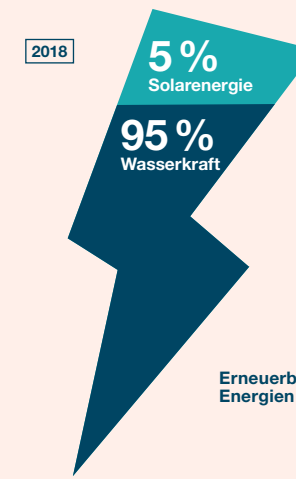


Energie & Emissionen



TRAKTIONS-STROM

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

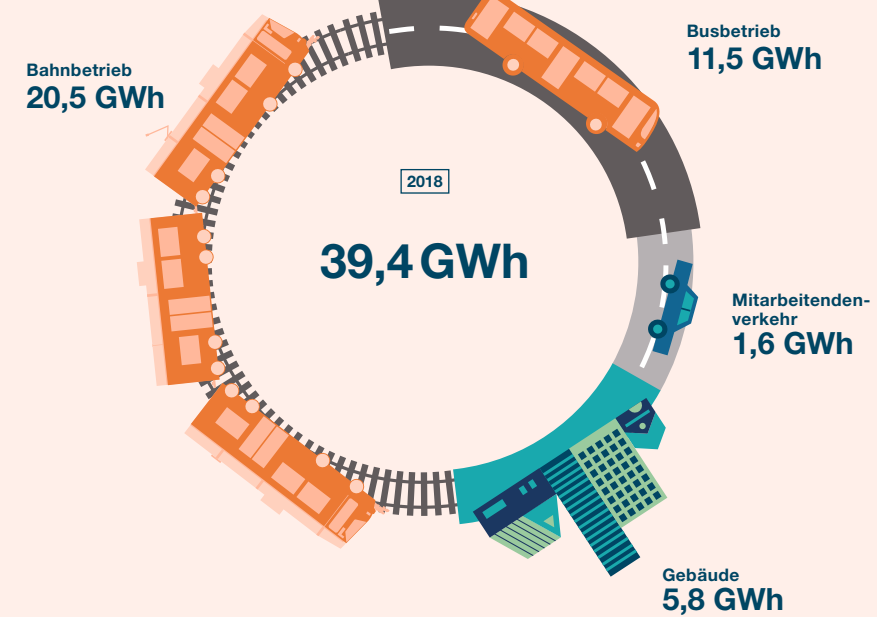


TREIBSTOFFBEDARF BUSBETRIEB

Diesel pro 100 km



GESAMTENERGIE-VERBRAUCH RBS



Strategie und Organisation

Die Vision des RBS:

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

Die strategischen Handlungsfelder

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

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

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



Aktivitäten und Leistungen

Hat der RBS seine Nachhaltigkeitsziele 2018 erreicht?

Die hier im Nachhaltigkeitsbericht aufgeführten Zielwerte der Kennzahlen beziehen sich auf das Jahr 2018. Einige Ziele konnten erreicht werden: So sind beispielsweise die Züge des RBS seit 2016 nur noch mit erneuerbarer Energie unterwegs. Auch der Kostendeckungsgrad lag immer mindestens beim Zielwert, bei der Bahn konnte er weiter gesteigert werden. Hingegen wurde bei den Bussen der Zielwert von 33 Liter Dieselverbrauch pro 100 Kilometer noch nicht erreicht, auch wenn hier grosse Anstrengungen unternommen wurden. Teilweise macht der Einsatz von grösseren Bussen, welche aufgrund von steigender Nachfrage eingesetzt werden, die Sparpotenziale etwa durch konsequentes sparsames Fahren wieder wett. Auch die Zahl der Berufsunfälle liegt noch immer zu hoch. Im Einklang mit der Unternehmensstrategie, welche derzeit überarbeitet wird, werden die künftigen Stossrichtungen neu festgelegt.

Die Nachhaltigkeitsstrategie wird neu komplett in die Unternehmensstrategie integriert. Damit soll sichergestellt werden, dass umwelt- und gesellschaftsrelevante Aspekte in alle Unternehmensentscheidungen gleichberechtigt einbezogen werden.

Ökologisches Handeln

Erste Erfahrungen mit dem Assistenzsystem «RIBAS»

Entspanntes Fahrpersonal, sichere und komfortable Fahrweise für die Fahrgäste und Treibstoff einsparen – das alles will der RBS mit der Einführung des Fahrassistenzsystems «RIBAS» erreichen. Das System misst Drehzahl, Beschleunigung, Verzögerung, Geschwindigkeit, Leerlauf und Dieselverbrauch, und es zeigt die Werte mittels einem Anzeigegerät in jedem Bus an. Dadurch können Fahrerinnen und Fahrer ihren Fahrstil überprüfen. Nach der Fahrt können sie ihre Fahrweise zusätzlich in einer App analysieren und auch in den regelmässigen Gesprächen mit ihren Vorgesetzten besprechen.

Nach einem erfolgreichen Testbetrieb 2017 – erst wurden zwei Fahrzeuge ausgerüstet und eine kleine Gruppe von Fahrerinnen und Fahrer geschult – wurde bis Mitte 2018 die gesamte RBS-Busflotte mit dem Gerät ausgestattet. Im dritten und vierten Quartal 2018 konnte im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2017 ein Minderverbrauch von rund fünf Prozent gemessen werden. Das entspricht, hochgerechnet auf ein ganzes Jahr, knapp 60 000 Litern Diesel.

Studie und Leitfaden zur Einführung von Elektrobussen auf dem RBS-Netz

Der RBS analysiert sein Busnetz in Bezug auf den Einsatz von Elektrobussen. Anhand dieses Beispiels wird der Umstellungsprozess einer Dieselbusflotte auf das System Elektrobus aufgezeigt. Infrastrukturseitig werden Kennzahlen zum Platzbedarf (Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur) und Ausstattungsanforderungen für die Werkstatt dargelegt. Die Netzanalyse bildet den Grundstein für den Systemscheid und das betriebliche Konzept (Monitoring, Energie-/Lademanagement). Ein Kostenkatalog, ein Submissionsleitfaden und Aussagen zum Personalschulungsbedarf bilden den Abschluss der Arbeit. Aus diesen Arbeiten wird ein Leitfaden verfasst, welcher sich an alle Transportunternehmen richtet, die künftig Elektrobusflotten betreiben wollen. Der Leitfaden hat zum Ziel, alle relevanten Fragestellungen im Zusammenhang mit der Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse zu beantworten. Im Rahmen der Umsetzung der Energiestrategie 2050 wird der Leitfaden finanziell vom Bundesamt für Verkehr unterstützt.

Aufbau Energy-Monitoring in Gebäuden

Bezüglich Energie in RBS-Gebäuden ist zwar der jährliche Verbrauch bekannt, es besteht jedoch wenig Transparenz über die Energieflüsse während des Jahres. Aus diesem Grund baut der RBS ein Energy-Monitoring-System auf. Die wichtigsten Verbraucher werden an das Monitoring-System angeschlossen. Diese Transparenz über die Energieflüsse hilft, die Energieeffizienzziele erreichen zu können und eine noch verlässlichere Datenbasis zu erhalten.

Moderne Sensoren für die Weichenheizungen

Die 24 beheizten Weichen des RBS werden mit Strom betrieben. Unter anderem um den Energieverbrauch zu senken, wurden alle Weichenheizungen mit modernen, präziseren Sensoren ausgestattet. Diese messen Schienen- und Lufttemperatur, Feuchtigkeit, Niederschlag und zum Teil auch Flugschnee, damit die Heizungen nur dann einschalten, wenn es für den Bahnbetrieb auch wirklich nötig ist. Sechs Weichenheizungen wurden bereits mit den neuen Steuerungen ausgestattet, weitere folgen in den nächsten Jahren. Konkrete Messresultate zum Energieverbrauch sind derzeit noch nicht verfügbar.



Kantonale Zielvereinbarung

Der RBS unterliegt mit seinen Gebäuden in Worblafen und Worboden dem Grossverbraucherartikel des bernischen Energiegesetzes. Er hat mit dem Kanton eine Zielvereinbarung abgeschlossen, welche eine Steigerung der Energieeffizienz um 16 Prozent vorsieht. Mit verschiedenen Massnahmen soll dieses Ziel bis 2024 erreicht werden.

Wirtschaftliches Handeln

Wie kann der Bedarf an Abgeltungen reduziert werden?

Die Branche hat seit Ende 2016 keine Tarifierhöhungen mehr vorgenommen, und kurzfristig sind auch keine Preisanpassungen bei den Fahrausweisen vorgesehen. Weil gleichzeitig die Zahl der Fahrgäste in den vergangenen Jahren etwas weniger stark zugenommen hat als in den Jahren zuvor, können die Verkehrserträge die anfallenden Mehrkosten nicht kompensieren. Mehrkosten sind hingegen eine direkte Folge der Beschaffung lang ersehnter neuer Züge und Busse. Sie lassen sich deswegen nicht vermeiden.

Ein möglicher Ausweg führt über die Steigerung der Nebenerträge. Allerdings stellt sich die Frage, wo das erträgliche Mass an Werbung an Bahnhöfen und in Fahrzeugen liegt, und wie viel Kommerz beim öffentlichen Verkehr wünschbar ist. Der RBS hat sich bisher eher zurückgehalten. In den neuen Zügen wurden jedoch Doppelmonitore eingebaut. Auf einem der beiden Monitore wird künftig teilweise Werbung zu sehen sein. Der RBS kann damit Zusatzeinnahmen generieren und gleichzeitig den Fahrgästen betriebliche Mitteilungen zugänglich machen, beispielsweise über bevorstehende Streckensperrungen.

Trotz dieser punktuellen Massnahme wird in den kommenden Jahren das Ziel der Abgeltungsreduktion den RBS weiter beschäftigen.

Kundenzufriedenheitsumfrage 2018 des Kantons Bern: Fahrgäste sind zufrieden mit dem RBS

Die Berner Fahrgäste sind zufrieden mit dem öffentlichen Verkehr und stellen den bernischen Transportunternehmen ein gutes Zeugnis aus. In der Umfrage zur Kundenzufriedenheit erreicht der öffentliche Verkehr im Kanton Bern mit 77 von 100 möglichen Punkten einen sehr positiven Wert. Der RBS erhält genau dieselbe Punktzahl und entspricht damit dem Durchschnittswert der Kundenzufriedenheit aller Transportunternehmen im Kanton Bern.

Der RBS erzielt also gute Werte, welche sich jedoch im Vergleich zur Umfrage im 2014 leicht verschlechtert haben. Am meisten abgenommen hat die Kundenzufriedenheit bei den Punkten «Fahrkomfort», «Zuverlässigkeit» und «Information bei Verspätung». Am wenigsten zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Abwicklung von Beschwerden.

Soziales Handeln

Einbezug der Fahrgäste und der Worblental-Gemeinden bei der neuen S7

Erstmals in der Schweiz wurden beim neuen Zug für die S7 die Fahrgäste schon vor der Erstellung des Pflichtenheftes 2014/15 gebeten, ihre Ideen einzugeben. 700 kamen zusammen. Diese Ideen wurden RBS-intern weiterentwickelt und Themenbereiche mit möglichen Zielkonflikten identifiziert, welche in einer mobilen Befragung den Fahrgästen im Worblental vorgelegt wurden. Auf dieser Basis konnte das Pflichtenheft geschärft und die Ausschreibung getätigt werden.

Nach der Vergabe des Auftrags an Stadler Rail war es wieder Zeit, die Fahrgäste zu involvieren. Pendler und Bewohnerinnen und Bewohner des Worblentals wurden eingeladen, sich für einen Besuch im Stadlerwerk in Bussnang zu bewerben. Aus fast hundert Bewerbungen wurde eine kleine, aber vielfältig zusammengesetzte Gruppe ausgewählt. In Bussnang erwartete sie eine Maquette des neuen Zuges, welche ausführlich begutachtet und mit den anwesenden Projektleitern von Stadler Rail und RBS diskutiert werden konnte.

Danach konnte der Zug in die Produktion gehen. Der Name wurde ebenfalls wieder von den Fahrgästen gewählt. 500 Ideen gingen ein, von «Metronom» über «der rollende Lauch» bis zum «eRBSli». In der Schluss-Abstimmung um «Metronom», «Worbla», «Ronda» und «Nemo» setzte sich «Worbla» Anfang 2018 mit einem Endspurt durch.

Bahnhof Jegenstorf: Einbezug der Gemeinde und der Bevölkerung

Mit dem Angebotsausbau im Horizont 2025 werden auf der Linie RE zwischen Solothurn und Bern 180 Meter (statt bisher 120 Meter) lange Züge verkehren. Das bedeutet einen Ausbau für alle RE-Bahnhöfe, darunter auch Jegenstorf.

Für den Bahnhof Jegenstorf wurden sieben mögliche Lösungen für den Aus-, beziehungsweise Neubau untersucht und daraus zwei Varianten erarbeitet. Die eine ist ein Ausbau am bestehenden Bahnhof, die zweite ein Neubau, etwa 300 Meter weiter nördlich. Um ein Meinungsbild als Grundlage für den Entscheid zu erhalten, wurde die Jegenstorfer Bevölkerung Ende 2017 gebeten, einen Mitwirkungsfragebogen auszufüllen. 313 Eingaben wurden gemacht, welche ausführlich ausgewertet wurden und in die Entscheidungsfindung mit einfließen. Der Variantenentscheid soll im Sommer 2019 gefällt werden können.



Engagement und Ausblick

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

«Bike to work»

Der RBS beteiligte sich 2018 zum siebten Mal an der Aktion «Bike to work». Mitgemacht haben 36 Mitarbeitende, aufgeteilt in neun Teams. Insgesamt wurden 7954 Kilometer zurückgelegt.

Unternehmensentwicklung

Per 1. Januar 2019 wurde ein neuer Bereich «Unternehmensentwicklung» geschaffen. Nebst strategischen Themen wird dieser Bereich die Aufgaben Qualität, Umwelt und Arbeitssicherheit/Gesundheitsschutz verantworten. Mit dieser Neuorganisation werden die Nachhaltigkeitsthemen innerhalb des RBS weiter gestärkt.



Finanzbericht

Lagebericht

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr hat der RBS 3 Prozent höhere Nettoerlöse erzielt. Trotzdem betrug der Jahresgewinn nur noch 1,1 Millionen Franken, das sind 33 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Verkehrsertrag stieg um 0,7 Millionen Franken, primär dank Mehrerträgen aus dem Verkauf von Generalabonnementen. Die Abgeltung nahm um insgesamt 2,2 Millionen Franken zu, wobei die Abgeltung für den Personenverkehr um 0,7 Millionen Franken reduziert und die Abgeltung für die Infrastruktur um 2,9 Millionen Franken erhöht wurde – dies insbesondere wegen nicht aktivierbarer Kosten beim Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS. Ausserdem konnten zusätzliche Leistungen über 0,9 Millionen Franken für den Busbetrieb Solothurn und Umgebung und für BERNMOBIL (Rollmaterialunterhalt) erbracht werden. Die anderen betrieblichen Erträge nahmen hingegen ab, weil die Einnahmen aus Pacht und Mieten rückläufig waren. Der Materialaufwand für Fahrzeuge stieg um 0,6 Millionen Franken. Der Personalaufwand erhöhte sich um 1,1 Millionen Franken, insbesondere weil im Jahresdurchschnitt neun zusätzliche Mitarbeitende beschäftigt waren. Die anderen betrieblichen Aufwendungen nahmen um 0,8 Millionen Franken zu wegen Mehrkosten für den Betrieb und Unterhalt des Rollmaterials, der Infrastrukturanlagen und der Informatikausrüstungen. Die Steigerung bei den nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen ist insbesondere durch das Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS begründet.

Die flüssigen Mittel stiegen gegenüber dem Vorjahr um 9 Millionen Franken, während der Bestand an Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sogar um knapp 16 Millionen Franken zunahm. Das Plus bei den Sachanlagen von 76 Millionen Franken ist auf die intensive Bautätigkeit zurückzuführen. Die kurzfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten umfassen zwei Darlehen, die 2019 zurückbezahlt werden müssen. In den übrigen kurzfristigen Forderungen ist das Kontokorrentguthaben von 2 Millionen Franken gegenüber dem BSU enthalten, während im Vorjahr die letzte Tranche des Infrastrukturdarlehens des Bundes über 5 Millionen Franken noch ausstehend war. Die langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten umfassen nur Darlehen, die ab 2020 rückzahlbar sind, deshalb hat sich die Gesamtsumme um die 2019 rückzahlbaren Darlehen reduziert. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sind um 65 Millionen höher als im Vorjahr. Es handelt sich um bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen. Die gesetzlichen Gewinnreserven nahmen gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Millionen Franken zu, während die freiwilligen Gewinnreserven (nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften) um 2 Millionen Franken sanken. Als Folge der gestiegenen Bilanzsumme beträgt der Eigenkapitalanteil nur noch 11,9 Prozent (Vorjahr 13,3 %).

Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Der Personalbestand stieg im Jahresdurchschnitt auf 434 Vollzeitstellen, das sind neun Vollzeitstellen mehr als im Vorjahr.

Durchführung einer Risikobeurteilung

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

Bestell- und Auftragslage

Die Angebotsvereinbarungen für die Fahrplanjahre 2018/19 wurden mit den Bestellern (Bundesamt für Verkehr, Kantone Bern und Solothurn) im Sommer 2017 definitiv ausgehandelt und die entsprechenden Dokumente im ersten Quartal 2018 unterzeichnet.

Für das Fahrplanangebot der Jahre 2020 und 2021 sind den Bestellern bis Ende April 2019 entsprechende Offerten einzureichen. Die Besteller wollen das Angebot moderat ausbauen. Sie erwarten Kostenreduktionen, insbesondere von Transportunternehmen, die in den letzten Jahren unter den ursprünglich offerierten Kosten produzieren konnten.

Die Leistungsvereinbarung für die Infrastruktur 2017–2020 über 152,5 Millionen Franken wurde Ende 2016 vom BAV und RBS unterzeichnet. Zusätzlich stehen für das Projekt Ausbau Bahnhof Bern in dieser Periode über 230 Millionen Franken zur Verfügung. Für sogenannte Infrastruktur-Ausbauten im Rahmen des Ausbauschnittes AS2025 wurde Ende 2017 / Anfang 2018 eine dritte Umsetzungsvereinbarung abgeschlossen. Sie betrifft die Projektierung des Bahnhofs Solothurn RBS. Im Jahr 2018 hat der RBS rund 94 Millionen Franken in seine Infrastrukturprojekte investiert.



Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Der RBS als konzessioniertes Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberin verfolgt keine eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Er beobachtet das Marktgeschehen und die Entwicklungen und Trends der Branche jedoch sorgfältig und übernimmt technisch oder organisatorisch / betrieblich ausgereifte Konzepte und Anwendungen, soweit diese sinnvoll und finanzierbar sind, und passt sie, falls erforderlich, auf seine Bedürfnisse an.

Aussergewöhnliche Ereignisse

2018 sind keine aussergewöhnlichen Ereignisse zu verzeichnen.

Zukunftsaussichten

Der RBS beurteilt seine Zukunftsaussichten verhalten positiv. Die Nachfrage im Bahnbereich steigt kontinuierlich, während sie 2018 im Busbereich leicht rückläufig war. Die Offertverhandlungen mit Bund und Kantonen dürften schwieriger werden, erwarten die Besteller doch weitere Effizienzsteigerungen, das heisst tiefere Produktionskosten trotz zunehmenden gesetzlichen Auflagen und zusätzlichen Kundenansprüchen. Zudem hat die Branche für 2020 auf Tarifierhöhungen verzichtet; Mehrkosten müssen somit anderweitig aufgefangen werden.



Erfolgsrechnung

Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	Erläuterung	2018	2017
Verkehrsertrag		45 421	44 717
Abgeltung	(1)	44 540	42 351
Leistungen für Dritte	(2)	10 052	9 160
Andere betriebliche Erträge	(3)	7 463	7 941
Eigenleistungen		4 877	4 906
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		112 353	109 075
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		3 069	2 433
Personalaufwand	(4) (5)	50 592	48 333
Betriebsleistungen Dritter		4 376	4 499
Energie		4 734	4 711
Andere betriebliche Aufwendungen	(6)	16 182	15 371
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(7)	3 360	2 084
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(8)	26 824	27 730
Total Betriebsaufwand		109 137	105 161
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		3 216	3 914
Finanzaufwand	(9)	2 179	2 284
Finanzertrag	(10)	81	51
Finanzergebnis		-2 097	-2 233
Ordentliches Ergebnis		1 118	1 682
Gewinn vor Ertragssteuern		1 118	1 682
Direkte Steuern / Ertragssteuern (bzw. Rückerstattung)		-2	5
Jahresgewinn		1 120	1 677

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	31.12.2018	31.12.2017
Flüssige Mittel	(11)	26 487	17 444
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(12)	10 921	9 890
Übrige kurzfristige Forderungen	(13)	5 341	8 555
Vorräte	(14)	5 029	5 056
Aktive Rechnungsabgrenzungen		2 339	2 697
Total Umlaufvermögen		50 118	43 642
Finanzanlagen	(15)	2 588	3 588
Sachanlagen	(16) (17) (25)	639 087	563 464
Total Anlagevermögen		641 675	567 052
Total Aktiven		691 793	610 693
Passiven in TCHF			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		29 314	13 598
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(18)	15 000	0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(19)	4 734	4 558
Passive Rechnungsabgrenzungen	(20)	12 627	13 393
Kurzfristige Rückstellungen	(21)	3 057	2 896
Total kurzfristiges Fremdkapital		64 731	34 444
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(22)	135 000	150 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	408 623	343 871
Langfristige Rückstellungen	(21)	897	955
Total langfristiges Fremdkapital		544 520	494 827
Total Fremdkapital		609 251	529 271
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(24)	47 619	43 991
Freiwillige Gewinnreserven		7 929	9 880
Eigene Aktien		-13	-13
Bilanzgewinn		1 120	1 677
Total Eigenkapital		82 542	81 422
Total Passiven		691 793	610 693

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2018	2017
Jahresgewinn	1 120	1 677
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	26 824	27 730
Veränderung Rückstellungen	102	-303
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	-4	-223
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	3 360	2 385
Übrige nicht fondswirksame Aufwendungen und Erlöse	-86	-81
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 098	-2 098
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	29 219	29 088
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1 031	1 496
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	4 214	466
Veränderung Vorräte	27	-81
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	358	-2 101
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15 716	-1 914
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	176	5 037
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-767	1 444
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit	47 912	33 433

Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF

Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-102 323	-104 036
Beiträge Dritter für Sachanlagen	1 142	1 260
Veräusserung von Sachanlagen	4	308
Investitionen in Finanzanlagen	0	-420
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-101 177	-102 887

Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF

Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen ¹	64 752	42 678
Aufnahme verzinsliches Darlehen	0	30 000
Amortisation verzinsliches Darlehen	0	-5 000
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 444	-2 444
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	62 308	65 233
Veränderung flüssige Mittel	9 043	-4 220

Nachweis Fonds in TCHF

Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	17 444	21 664
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	26 487	17 444
Veränderung flüssige Mittel	9 043	-4 220

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche ¹ Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien ²	Total	Anteil Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 17	22 400	3 488	43 991	9 879	-13	79 744	11 735
Jahresgewinn 2017	0	0	3 628	-1 951	0	1 677	3 628
Eigenkapital per 31. 12. 17	22 400	3 488	47 619	7 929	-13	81 422	15 363
Entnahme aus Reserve	0	0	0	0	0	0	450
Jahresgewinn 2018	0	0	814	306	0	1 120	814
Eigenkapital per 31. 12. 18	22 400	3 488	48 433	8 235	-13	82 542	16 627

¹ Siehe auch Seite 60, Ziffer 24.

² Siehe auch Seite 63.

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

31. 12. 2018: 51 094

31. 12. 2017: 47 491

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

19 828 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 500.-

29 725 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 300.-

23 790 Inhaberaktien im Nennwert von je CHF 150.-

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

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

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

Der RBS verfügt über keine wesentlichen Beteiligungen, die nach geltender Gesetzgebung und Lehre die Kriterien zur Konsolidierung erfüllen. Die bestehenden Beteiligungen sind auf Seite 53 ersichtlich (Finanzanlagen).

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

Bewertungsgrundsätze

Allgemeines

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

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

Aktive Rechnungsabgrenzung

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

Finanzanlagen

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

Sachanlagen

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

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

Immaterielle Anlagen

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

Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

Passive Rechnungsabgrenzungen

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

Langfristige Verbindlichkeiten

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

Steuern

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

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

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

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

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Abgeltung in TCHF	2018	2017
Regionaler Personenverkehr Bahn und Bus (Bund und Kantone) und Ortsverkehr Bus	23 942	24 680
Infrastruktur Bahn ¹	20 598	17 671
Total Abgeltung	44 540	42 351

¹ Nicht aktivierbare Investitionskosten, insbesondere Anteil an Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS sowie höhere Abschreibungen wegen neu aktivierter Anlagen.

2 Leistungen für Dritte in TCHF	2018	2017
Leistungen für BSU	1 120	926
Leistungen für Dritte ¹	8 932	8 235
Total Leistungen für Dritte	10 052	9 160

¹ Werkstattleistungen (Bahn) für Dritte

3 Andere betriebliche Erträge in TCHF	2018	2017
Pacht und Mieten ¹	3 371	3 743
Trassenerlös aus Netzzugang	1 041	1 050
Vergütungen und Versicherungsleistungen	338	130
Gewinne aus Anlagenabgängen	4	223
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 708	2 795
Total andere betriebliche Erträge	7 463	7 941

¹ 2017: Einmalzahlungen enthalten.

4 Personalaufwand in TCHF	2018	2017
Gehälter und Löhne ¹	37 147	34 903
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider ²	5 563	4 844
Personalversicherungen	7 793	7 591
Sonderzahlung zugunsten des Vorsorgewerks RBS	0	1 800
Leistungen der Personalversicherungen	-381	-1 134
Personalmiete	470	330
Total Personalaufwand	50 592	48 333

¹ Personalaufstockung, u. a. Team Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS.

² 2018: neu inklusive Sachausgaben Personal (Aus- und Weiterbildung, Spesen u. a.); Total TCHF 1 126; bisher unter andere betriebliche Aufwendungen zugeordnet.

5 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Bis zu einem Deckungsgrad von 113,2 Prozent werden Wertschwankungsreserven gebildet. Der Deckungsgrad beträgt 110,9 Prozent gemäss Abschluss 2018.

	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2017		2018	2017 ¹
Sammelstiftung Symova	-	-	298	-298	3 885	5 625

¹ Inklusive Sonderzahlung (siehe Ziffer 4).

6 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	2018	2017
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	1 896	1 855
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 300	3 101
Allgemeiner Aufwand ¹	728	1 913
Versicherungen und Schadenersatz	670	666
Marketing	507	413
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	126	246
Pacht und Miete	404	525
Informatik-Support und Lizenzen ²	1 698	1 030
Unterhalt und Kleinanschaffungen ³	6 854	5 621
Total andere betriebliche Aufwendungen	16 182	15 371

¹ Mitglieder- und Kostenbeiträge, Verwaltungsaufwand (Sachausgaben Personal neu dem Personalaufwand zugeordnet).

² Verschiedene neue Systeme (S4HANA, Leittechnik, Kundeninformationssystem usw.).

³ Mehrkosten Infrastruktur- und Rollmaterialunterhalt.

7 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF

	2018	2017
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI)	3 360	2 084
Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	3 360	2 084

Die Zunahme gegenüber 2017 ist auf das Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS und die generell grössere Bautätigkeit zurückzuführen.

8 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF

	2018	2017
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	10 573	9 671
Abschreibungen übrige Sparten ¹	16 251	18 059
Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	26 824	27 730

¹ 2017: Ausserordentliche Wertberichtigung der Liegenschaft Hubelgutstrasse in Worblaufen. Die Liegenschaft ist seit einigen Jahren nur teilvermietet und steht seit Ende 2017 ganz leer.

9 Finanzaufwand in TCHF	2018	2017
Zinsaufwand und Finanzierungskosten	2 179	2 284
Total Finanzaufwand	2 179	2 284

10 Finanzertrag in TCHF	2018	2017
Dividenden	2	2
Zinserträge Darlehen	47	49
Skonti, Währungsdifferenzen (Euro-Konto ab 2018)	32	0
Total Finanzertrag	81	51

11 Flüssige Mittel in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	447	400
Postfinance		
frei verfügbare Mittel	1 251	522
zweckgebundene Mittel ¹	10 259	3 035
Banken		
frei verfügbare Mittel	14 530	6 324
zweckgebundene Mittel ¹	0	7 164
Total flüssige Mittel	26 487	17 444

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

12 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	6 503	5 517
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen ²	4 419	4 373
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10 921	9 890

¹ Rechnung Netzzugangsschädigung 2018 per Ende Jahr.

² Kontokorrent ab 2017 mit Negativzinsbelastung ab gewisser Guthabenhöhe.

13 Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU	2 082	80
Forderungen gegenüber Mitarbeitenden	3	0
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen (Darlehen ¹ , MWST, Verrechnungssteuer)	3 256	8 474
Total übrige kurzfristige Forderungen	5 341	8 555

¹ 2017: Letzte Tranche Infrastruktur-Darlehen des Bundes über CHF 5 Mio. erst Anfang 2018 überwiesen.

14 Vorräte in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Material Schienenfahrzeuge ¹	10 838	10 795
Übriges Material Bahn und Bus	1 370	1 603
Wertberichtigung	-7 179	-7 414
Angefangene Arbeiten	0	71
Total Vorräte	5 029	5 056

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

15 Finanzanlagen in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Aktien nicht kotierter Unternehmen ¹	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU ²	2 200	3 200
Total Finanzanlagen	2 588	3 588

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

² Darlehen gemäss vertraglicher Vereinbarung bzw. temporäre Erhöhung.

16 Sachanlagen in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen	826 088	808 399
Anlagen im Bau ¹	194 736	111 727
Anzahlungen Anlagen im Bau ²	53 997	53 560
À fonds perdu Beiträge an Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	-1 760	-681
Wertberichtigung Sachanlagen	-433 974	-409 541
Total Sachanlagen	639 087	563 464

¹ Zunahme Anlagen im Bau wegen Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS sowie diverser noch nicht vollendeter Projekte.

² Anzahlungen für neues Rollmaterial.

17 Sachanlagen 2017 in TCHF

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umglie- dungen	Investitions- beiträge	Bestand 31.12.	Anpassungen Investitions- beiträge
Anschaffungswerte							
Grundstücke	23 274	0	-122	0	0	23 153	-3 013
Kunstabauten	31 542	0	0	0	0	31 542	-7 813
Fahrbahn	164 255	0	-4 519	3 507	0	163 243	-32 812
Hochbau Betrieb, Zugang	95 136	0	-280	235	0	95 091	-2 951
Benützung Kostenmiete	1 380	0	-10	0	0	1 370	0
Publikumsanlagen	56 262	0	-977	2 845	0	58 130	-4 874
Grundstücke und Bauten	371 848	0	-5 907	6 587	0	372 529	-51 462
Anlagen und Einrichtungen	8 521	0	-2 327	0	0	6 194	0
Bahnstrom und Antrieb	45 879	0	-4 903	335	0	41 310	-2 049
Niederspannung, Telekom	18 479	0	-4 823	910	0	14 566	-2 695
Sicherungsanlagen	76 704	0	-1 885	1 303	0	76 122	-8 818
Anlagen und Einrichtungen	149 582	0	-13 938	2 548	0	138 192	-13 562
Fahrzeuge	361 430	281	-9 375	4 332	0	356 668	-12 160
Sonstige Sachanlagen	18 322	0	-1 800	1 673	0	18 195	0
Anschaffungswerte	901 181	281	-31 020	15 140	0	885 583	-77 184
Anlagen im Bau	79 176	103 754	-2 385	-15 140	-800	164 605	0
Buchwerte	980 357	104 035	-33 405	0	-800	1 050 188	-77 184

Kumulierte Wertberichtigungen

Grundstücke	7 794	79	-122	0	0	7 752	-3 013
Kunstabauten	18 754	271	0	0	0	19 025	-7 813
Fahrbahn	74 016	3 060	-4 519	0	35	72 592	-32 812
Hochbau Betrieb, Zugang	40 516	2 772	-280	0	0	43 008	-2 951
Benützung Kostenmiete	441	47	-10	0	0	478	0
Publikumsanlagen	26 172	1 513	-977	0	0	26 709	-4 874
Grundstücke und Bauten	167 693	7 742	-5 907	0	35	169 563	-51 462
Anlagen und Einrichtungen	6 752	188	-2 327	0	0	4 613	0
Bahnstrom und Antrieb	31 949	752	-4 903	0	544	28 341	-2 049
Niederspannung, Telekom	13 613	595	-4 823	0	0	9 385	-2 695
Sicherungsanlagen	54 678	2 639	-1 851	0	0	55 466	-8 818
Anlagen und Einrichtungen	106 992	4 174	-13 904	0	544	97 806	-13 562
Fahrzeuge	200 863	14 297	-8 332	0	0	206 829	-12 160
Sonstige Sachanlagen	12 811	1 517	-1 800	0	0	12 528	0
Wertberichtigungen	488 359	27 730	-29 943	0	579	486 725	-77 184
Anlagen im Bau	0	0	0	0	0	0	0
Buchwerte	488 359	27 730	-29 943	0	579	486 725	-77 184

In der neuen Unternehmenssoftware S/4HANA werden die Investitionsbeiträge direkt von den Anschaffungswerten abgezogen und der Nettowert wird abgeschrieben. Im alten ERP-System wurden diese Beiträge mit Anschaffungswert und gleichhoher Wertberichtigung erfasst. Diese Änderung bewirkt eine Reduktion der Anschaffungswerte und kumulierten Wertberichtigungen um TCHF 77 184. Der Buchwert bleibt unverändert. Gleichzeitig wurde die Zuordnung der einzelnen Anlagen zu den Anlagegruppen überprüft und teilweise angepasst. Diese Verschiebungen sind erfolgsneutral erfolgt. Die Nutzungsdauern mussten nicht angepasst werden.

Der RBS verfügt über keine wesentlichen unbebauten Grundstücke.

17 Sachanlagen 2017 in TCHF (Fortsetzung)

	Anpassungen Anlagegruppen	Angepasster Bestand 31.12.	Angepasster Buchwert 31.12.
Anschaffungswerte			
Grundstücke	-639	19 501	0
Kunstabauten	2 019	25 748	0
Fahrbahn	45	130 477	0
Hochbau Betrieb, Zugang	4 936	97 076	0
Benützung Kostenmiete	0	1 370	0
Publikumsanlagen	-10 221	43 036	0
Grundstücke und Bauten	-3 860	317 206	0
Anlagen und Einrichtungen	2 725	8 919	0
Bahnstrom und Antrieb	-38	39 223	0
Niederspannung, Telekom	3 805	15 676	0
Sicherungsanlagen	-330	66 973	0
Anlagen und Einrichtungen	6 162	130 792	0
Fahrzeuge	416	344 925	0
Sonstige Sachanlagen	-2 719	15 476	0
Anschaffungswerte	0	808 399	0
Anlagen im Bau	0	164 605	0
Buchwerte	0	973 004	0

Kumulierte Wertberichtigungen

Grundstücke	-639	4 100	15 401
Kunstabauten	771	11 982	13 765
Fahrbahn	7	39 788	90 689
Hochbau Betrieb, Zugang	5 311	45 368	51 708
Benützung Kostenmiete	0	478	892
Publikumsanlagen	-7 004	14 831	28 205
Grundstücke und Bauten	-1 555	116 546	200 661
Anlagen und Einrichtungen	161	4 774	4 145
Bahnstrom und Antrieb	-204	26 088	13 135
Niederspannung, Telekom	3 228	9 918	5 758
Sicherungsanlagen	-182	46 466	20 507
Anlagen und Einrichtungen	3 003	87 246	43 546
Fahrzeuge	389	195 058	149 866
Sonstige Sachanlagen	-1 837	10 691	4 785
Wertberichtigungen	0	409 541	398 858
Anlagen im Bau	0	0	164 605
Buchwerte	0	409 541	563 464

17 Sachanlagen 2018 in TCHF

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
Anschaffungswerte							
Grundstücke	19 501	0	0	0	0	19 501	0
Kunstabauten	25 748	0	0	252	0	26 000	0
Fahrbahn	130 477	0	0	3 201	-63	133 615	0
Hochbau Betrieb, Zugang	97 076	0	0	368	0	97 444	0
Benützung Kostenmiete	1 370	0	-10	0	0	1 360	0
Publikumsanlagen	43 036	0	0	1 466	0	44 502	0
Grundstücke und Bauten	317 206	0	-10	5 288	-63	322 421	0
Anlagen und Einrichtungen	8 919	0	-30	450	0	9 339	0
Bahnstrom und Antrieb	39 223	0	0	984	0	40 207	0
Niederspannung, Telekom	15 676	0	-10	828	0	16 494	0
Sicherungsanlagen	66 973	0	0	7 823	0	74 796	0
Anlagen und Einrichtungen	130 792	0	-40	10 084	0	140 835	0
Fahrzeuge	344 925	0	-2 200	2 118	0	344 842	0
Sonstige Sachanlagen	15 476	0	-140	2 653	0	17 990	0
Anschaffungswerte	808 399	0	-2 390	20 143	-63	826 088	0
Anlagen im Bau	164 605	102 323	-2	-20 143	0	246 783	0
Buchwerte	973 004	102 323	-2 392	0	-63	1 072 872	0
Kumulierte Wertberichtigungen							
Grundstücke	4 100	101	0	0	0	4 201	15 300
Kunstabauten	11 982	300	0	0	0	12 283	13 718
Fahrbahn	39 788	3 288	0	0	0	43 075	90 540
Hochbau Betrieb, Zugang	45 368	2 190	0	0	0	47 557	49 887
Benützung Kostenmiete	478	47	-10	0	0	514	845
Publikumsanlagen	14 831	1 450	0	0	0	16 281	28 221
Grundstücke und Bauten	116 546	7 375	-10	0	0	123 911	198 511
Anlagen und Einrichtungen	4 774	389	-30	0	0	5 133	4 206
Bahnstrom und Antrieb	26 088	990	0	0	0	27 078	13 129
Niederspannung, Telekom	9 918	1 070	-10	0	0	10 977	5 516
Sicherungsanlagen	46 466	2 324	0	0	0	48 790	26 006
Anlagen und Einrichtungen	87 246	4 772	-40	0	0	91 978	48 857
Fahrzeuge	195 058	13 246	-2 200	0	0	206 105	138 738
Sonstige Sachanlagen	10 691	1 430	-140	0	0	11 981	6 008
Wertberichtigungen	409 541	26 824	-2 390	0	0	433 974	392 114
Anlagen im Bau	0	0	1 269 ¹	0	-1 079	190	246 973
Buchwerte	409 541	26 824	-1 121	0	-1 079	434 164	639 087

¹ Erfolgswirksame Korrekturen von Investitionsaufträgen.

17 Sachanlagen Infrastruktur 2017 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

	Bestand 1.1.	Zugänge	Abgänge	Umgliederungen	Investitionsbeiträge	Bestand 31.12.	Buchwert 31.12.
Anschaffungswerte							
Grundstücke	17 831	0	-80	0	0	17 751	0
Kunstabauten	25 748	0	0	0	0	25 748	0
Fahrbahn	127 458	0	-4 519	3 507	0	126 446	0
Hochbau Betrieb, Zugang	16 764	0	0	200	0	16 964	0
Benützung Kostenmiete	1 380	0	-10	0	0	1 370	0
Publikumsanlagen	40 389	0	-977	2 845	0	42 258	0
Anlagen und Einrichtungen	1 259	0	-893	0	0	366	0
Bahnstrom und Antrieb	41 829	0	-4 903	335	0	37 261	0
Niederspannung, Telekom	18 064	0	-4 305	810	0	14 569	0
Sicherungsanlagen	66 160	0	-1 839	1 303	0	65 624	0
Fahrzeuge für Unterhalt	12 439	0	-300	215	0	12 353	0
Mobilien	3 819	0	-485	718	0	4 052	0
Anschaffungswerte	373 140	0	-18 311	9 933	0	364 762	0
Anlagen im Bau (brutto) ¹	53 260	66 909	-1 624	-9 933	-119	108 493	0
Buchwerte	426 400	66 909	-19 935	0	-119	473 255	0
Kumulierte Wertberichtigungen							
Grundstücke	4 101	79	-80	0	0	4 100	13 651
Kunstabauten	11 711	271	0	0	0	11 982	12 517
Fahrbahn	39 760	2 997	-4 519	0	0	38 238	88 170
Hochbau Betrieb, Zugang	9 167	303	0	0	0	9 470	5 931
Benützung Kostenmiete	441	47	-10	0	0	478	892
Publikumsanlagen	14 078	1 379	-977	0	35	14 515	30 944
Anlagen und Einrichtungen	1 189	16	-893	0	0	313	146
Bahnstrom und Antrieb	28 624	1 220	-4 903	0	0	24 941	12 154
Niederspannung, Telekom	12 876	565	-4 305	0	0	9 136	4 989
Sicherungsanlagen	44 731	2 053	-1 805	0	544	45 523	20 250
Fahrzeuge für Unterhalt	7 836	463	-289	0	0	8 010	4 343
Mobilien	2 653	278	-485	0	0	2 445	1 625
Wertberichtigungen	177 167	9 671	-18 266	0	579	169 150	195 612
Anlagen im Bau (brutto)	0	0	0	0	0	0	108 493
Buchwerte	177 167	9 671	-18 266	0	579	169 150	304 104

¹ Die Abgänge Anlagen im Bau enthalten TCHF 301 Unterhaltsaufwand – gemäss Weisung BAV.

In der neuen Unternehmenssoftware S/4HANA werden die Investitionsbeiträge direkt von den Anschaffungswerten abgezogen und der Nettowert wird abgeschrieben. Im alten ERP-System wurden diese Beiträge mit Anschaffungswert und gleichhoher Wertberichtigung erfasst. Diese Änderung bewirkt eine Reduktion der Anschaffungswerte und kumulierten Wertberichtigungen um TCHF 61 539. Der Buchwert bleibt unverändert. Gleichzeitig wurde die Zuordnung der einzelnen Anlagen zu den Anlagegruppen überprüft und angepasst. Diese Verschiebungen sind erfolgsneutral erfolgt. Die Nutzungsdauern mussten nicht angepasst werden.

17 Sachanlagen Infrastruktur 2018 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV)

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

Kumulierte Wertberichtigungen

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

18 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF

Rückzahlung Darlehen im Laufe 2019	31.12.2018	31.12.2017
	15 000	0
Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	15 000	0

19 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF

Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand	31.12.2018	31.12.2017
Anteil Bund	2 098	2 098
Anteil Kanton Bern	2 022	2 039
Anteil Kanton Solothurn	399	405
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	0	6
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	215	10
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	4 734	4 558

20 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF

Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	31.12.2018	31.12.2017
	10 200	10 158
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	1 039	1 067
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	1 388	2 168
Total passive Rechnungsabgrenzungen	12 627	13 393

21 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF

	Übrige ¹	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte ²	Personalgut-haben ³	Total
Buchwert am 1.1.2017	73	680	3 401	4 154
Bildung	0	0	15	15
Verwendung	73	65	180	318
Buchwert am 31.12.2017 / 1.1.2018	0	615	3 236	3 851
davon kurzfristig	0	95	2 801	2 896
davon langfristig	0	520	435	955
Bildung	0	0	208	208
Verwendung	0	106	0	106
Buchwert am 31.12.2018	0	509	3 444	3 953
davon kurzfristig	0	74	2 982	3 057
davon langfristig	0	435	462	897

¹ Das Dieseltermingeschäft ist Ende 2017 ausgelaufen.

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

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

22 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF

Fälligkeiten nach einem bis fünf Jahren	31.12.2018	31.12.2017
	40 000	45 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	95 000	105 000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	135 000	150 000

Siehe auch Seite 63.

23 Übrige langfristige Verbindlichkeiten in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Bedingt rückzahlbar		
Anteil Bund ¹	237 113	179 228
Anteil Kanton Bern ¹	127 304	115 918
Anteil Kanton Solothurn ¹	18 704	18 704
Rückzahlbar		
Anteil Bund ²	11 828	13 926
Anteil Kanton Bern ²	11 101	13 124
Anteil Kanton Solothurn ²	2 573	2 971
Total übrige langfristige Verbindlichkeiten	408 623	343 871

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

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

24 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	-1 761	-4 388
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	15 983	15 357
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	2 868	2 066
Abschreibungsreserve	21 476	21 903
Reserve aus Restatement	9 053	9 053
Total gesetzliche Gewinnreserven ¹	47 619	43 991

¹ Vor Zusage des Jahresergebnis 2018

Nahestehende Personen, wesentliche Transaktionen in TCHF ¹	2018	2017
Abgeltungen Kanton Bern		
Abgeltung Regionaler Personen- und Ortsverkehr	13 573	13 841
Total Abgeltungen Kanton Bern	13 573	13 841
Investitionsbeiträge Kanton Bern		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	11 386	6 650
À fonds perdu Beiträge an Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	599	350
À fonds perdu Beiträge an Bahnübergänge bzw. Busplatte	31	95
Total Investitionsbeiträge Kanton Bern	12 016	7 095
Abgeltungen Bund		
Abgeltung Infrastruktur	20 598	17 671
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	9 093	9 317
Total Abgeltungen Bund	29 691	26 988
Investitionsbeiträge Bund		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Infrastruktur-Investitionen	57 886	41 028
À fonds perdu Beiträge für nicht aktivierbare Investitionsanteile	539	331

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

25 **Investitionsrechnung Infrastruktur 2018 in TCHF** gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

Kosten (Leistungen) vom 1.1. – 31. 12. 2018	Anlagen in Bau 1.1.2018	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrech- nung	Anlagenrech- nung	Anlagen in Bau 31.12.2018
Grundstücke	1 943	1 682	0	3 625	-39	0	3 586
Tunnel	34 992	50 047	1 682	86 720	-1 530	-50	85 140
Brücken	11 206	13 773	94	25 073	-557	-192	24 324
Übrige Kunstbauten	15 206	1 272	378	16 856	-42	-10	16 804
Fahrbahn	12 347	9 600	848	22 795	-252	-3 201	19 342
Hochbau ¹	221	70	1	292	0	-292	0
Publikumsanlagen ²	1 492	957	135	2 584	-112	-1 526	946
Anlagen und Einrichtungen	0	0	0	0	0	0	0
Bahnstrom- und Antrieb	2 600	2 349	181	5 130	-100	-984	4 046
Niederspannung, Telekom	2 538	2 136	213	4 887	-82	-806	4 000
Sicherungsanlagen	24 300	6 217	979	31 496	-257	-7 823	23 416
Schienefahrzeuge ³	1 583	1 093	64	2 739	-323	-1 133	1 283
Dienstfahrzeuge Strasse	0	80		80	0	-80	0
Mobilien, Hard-/Software	66	352	20	438	-65	-114	260
Total	108 493	89 628	4 594	202 715	-3 359	-16 211	183 145

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

² sowie Anlagen im Freien für Zugang, Betrieb und Unterhalt.

³ für die Instandhaltung der Infrastruktur.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

gemäss Artikel 959c OR

Solidarhaftung

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

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

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

Rail-Software-Pool RSP: Der RSP bezweckt die Entwicklung, den Verkauf sowie die Wartung und den Unterhalt einer gemeinsamen Software-Lösung für Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr. Der Gesellschaft sind per 31.12.2018 insgesamt sechs Transportunternehmungen angeschlossen. Der Rail-Software-Pool RSP wird voraussichtlich auf Ende 2019 aufgelöst.

Brandversicherungswerte Sachanlagen in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Gebäude (Gebäudeversicherungen)	168 989	162 814
Fahrzeuge (Mobiliar)	434 398	415 907
Übriges (Mobiliar)	174 134	176 467

Haftpflichtversicherung in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
VVST, Zürich und Mobiliar Versicherungs-Gesellschaften, Deckungssumme	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
2009–2019, Zinssatz 2,67 %, Deutsche Bank AG	10 000	10 000
2010–2020, Zinssatz 2,71 %, Pensionskasse POST	10 000	10 000
2010–2021, Zinssatz 2,75 %, ZKB	10 000	10 000
2011–2021, Zinssatz 2,25 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2013–2038, Zinssatz 1,67 %, ZKB	30 000	30 000
2013–2026, Zinssatz 1,78 %, Basler Leben AG	20 000	20 000
2013–2023, Zinssatz 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2014–2019, Zinssatz 0,60 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	5 000	5 000
2016–2028, Zinssatz 0,15 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2027, Zinssatz 0,285 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2029, Zinssatz 0,41 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
Total Kassascheine (Privatplatzierungen)	150 000	150 000

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2018	31.12.2017
Entwicklungsvertrag Lebenszyklusverlängerung ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit bis 2020, restlichen Gesamtbetrag (Festpreis) über Laufzeit	2 589	4 089
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2020 für maximal 20 Jahre, indexiert	3 059	3 059
Mietvertrag Depot Worblaufen, mit Swiss Life Funds AG, Laufzeit bis 2072. Es findet kein Zahlungsfluss statt, da Verrechnung mit gleich hohem Baurechtszins	18 900	19 250
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation Switzerland AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 270	1 415
Wartungsvertrag Stromrichter NEXt mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mindestens Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit	1 430	1 514
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit bis Dezember 2023 beziehungsweise 2025	2 308	2 679

Eigene Aktien in TCHF	31.12.2018		31.12.2017	
	Anzahl	TCHF	Anzahl	TCHF
Inhaberaktien à CHF 150	307	10	299	10
Inhaberaktien à CHF 300	67	3	65	3

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 2. Mai 2019 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2018	2017
Christian Albrecht ¹	7 400	7 800
Kurt Fluri, Präsident	9 600	10 000
Dr. Andreas Flury, Vizepräsident	13 100	15 650
Beat Giauque	6 600	6 600
Marius Grossrieder	7 000	7 400
Ursula Meichle	6 600	7 000
Dr. Severin Rangosch	6 600	6 200
Hans Schatzmann	6 200	6 600
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	63 100	67 250

¹ Auszahlung an Arbeitgeber

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2018	2017
Revisionsdienstleistungen	32 800	34 600
Total Honorar der Revisionsstelle	32 800	34 600

Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 4. April 2019 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2018 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Verwendung des Bilanzgewinnes in TCHF	2018	2017
Bilanzgewinn	1 120	1 677
Zuweisung an Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	-2 319	-2 627
Entnahme aus / Zuweisung an Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	1 982	-626
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	-477	-802
Zuweisung an / Entnahme aus Reserve nicht betriebsnotwendiger Liegenschaften	-306	1 951
Entnahme aus Abschreibungsreserven RPV Bahn	0	427

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung an die Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 44 bis 64) für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2018 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.

Sonstiger Sachverhalt

Das Bundesamt für Verkehr hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Erfolgsrechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 4. April 2019 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2018 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass die Verwendung des Bilanzgewinnes (Seite 64) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 8. April 2019

GFELLER + PARTNER AG

André Jordi
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Christoph Andenmatten
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugelassener Revisionsexperte

Impressum

Herausgeberin

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Redaktion und Gestaltung

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

Bilder

«Worbla» – der neue Zug für die S7

Kyramarios GmbH

www.kyramarios.com

Druck

Rickli + Wyss AG, Bern

www.rivy-di.ch

© Copyright RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen

Telefon +41 31 925 55 55

info@rbs.ch, www.rbs.ch

  blog.rbs.ch



RBS – Zahlen

18 850 000 Bahnreisende

7 550 000 Busreisende

434 Mitarbeitende

2 883 000 Zugkilometer

3 143 000 Buskilometer

10 Lernende

4,48 Effektive Lohnspanne