

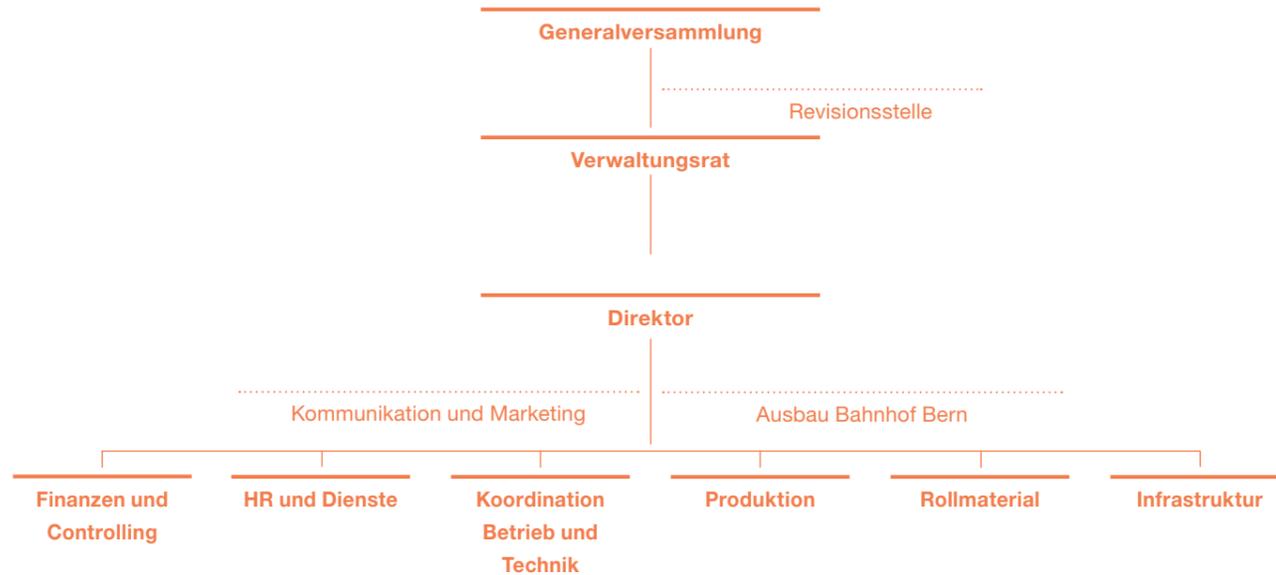
**Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht**

2021

Inhalt

Jahresbericht	02 Organigramm
	02 Organisation
	03 Lagebericht
	04 Der RBS in Zahlen
	06 Verkehr und Marketing
	08 Organisation und Personal
	12 Betrieb und Technik Bahn
	16 Betrieb und Technik Bus
	18 Planung und Zukunftsaussichten
	22 Bau und Unterhalt
	24 Betriebsqualität
Nachhaltigkeitsbericht	28 Kennzahlen und Zielwerte
	29 Vorwort
	32 Strategie 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 2021

Verwaltungsrat	Kurt Fluri, Solothurn, Präsident ¹ Christian Albrecht, Kiesen ² Pol Budmiger, Oberburg Franziska Hügli, Muri bei Bern Daniel Issler, Zürich Dr. Severin Rangosch, Bremgarten AG ³ Hans Schatzmann, Wangen an der Aare Sandra Vontobel, Meilen	¹ vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet ² vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet ³ vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet
Revisionsstelle	Gfeller und Partner AG Wirtschaftsprüfung, Bern und Langenthal	
Direktion und Geschäftsleitung	Dr. Fabian Schmid, Gwatt (Thun) Orrin Agoues, Bern Daniel Heynen, Kaufdorf Felix Hofer, Jens Carmen Pfluger, Bern Ulrich Reinert, Bern Daniel Spring, Rubigen	Direktor Leiter HR und Dienste Leiter Produktion Leiter Rollmaterial Leiterin Finanzen und Controlling Kordinatorin Betrieb und Technik Leiter Infrastruktur

Lagebericht



Kurt Fluri, Präsident



Fabian Schmid, Direktor

Auch das zweite Pandemiejahr war für den RBS und den öffentlichen Verkehr herausfordernd: Die Nachfrage verharrte rund 30 Prozent unter dem Vorkrisen-Niveau, behördliche Anordnungen wie Homeoffice, Maskenpflicht und Quarantäne belasteten das finanzielle Ergebnis und erschwerten die interne Zusammenarbeit.

Dennoch konnte der RBS das bestellte Fahrplanangebot jederzeit erbringen und die Arbeiten für künftige Angebotsverbesserungen voranbringen: Der erste Elektrobus ging im Sommer 2021 in Betrieb und drei weitere haben im Frühling 2022 ihren Betrieb aufgenommen. Für das neue Bahndepot und den Ausbau in Bätterkinden konnte die Bauprojektphase abgeschlossen und das Plangenehmigungsdossier vorbereitet werden. Zum Ausbau der Busgarage inklusive Ladestationen für Elektrobusse wurden die Meilensteine definiert. Für die Verlängerung der S8 nach Bätterkinden ab Dezember 2022 schreitet der Bau der dazu notwendigen Doppelspuren und eines Wendegleises plangemäss voran. In Ittigen wird der RBS-Bahnhof zu einem modernen Umsteigeknoten umgebaut und auf die bevorstehende Quartierentwicklung im Umfeld abgestimmt.

Beim Neubau des RBS-Bahnhofs in Bern konnten wesentliche bauliche Herausforderungen überwunden werden. So konnte im anspruchsvollen Gefrierverfahren das Gleisfeld der SBB sicher unterquert und die Bauarbeiten im Untergrund weitergeführt werden. Im August 2021 wurde mit dem Durchbruch des Tunnels zwischen Hirschenpark und Eilgut ein Meilenstein erreicht. Hingegen zeigte sich, dass der anspruchsvolle Zeitplan nicht eingehalten werden kann; die Eröffnung des neuen RBS-Bahnhofs ist per Mitte 2029 realistisch, rund 18 Monate später als ursprünglich geplant.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass es einige Zeit dauern wird, bis sich der pandemiebedingte Nachfrageeinbruch erholen wird. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung sind jedoch davon überzeugt, dass die geplanten Angebotsausbauten im Hinblick auf künftige Erfordernisse angemessen sind. Einzelne Unternehmen werden aufgrund von Homeoffice ihre Standorte überprüfen und an verkehrstechnisch gut erschlossenen Lagen kleinere Standorte gründen. Die Umgebung der RBS-Bahnhöfe ist prädestiniert dazu. Zudem führt die Tendenz zu Homeoffice zu einem Abflachen der Verkehrsspitzen, was die Auslastung ausserhalb der Pendelspitzen erhöht und die Platzverhältnisse zur Hauptverkehrszeit entlastet. Möglicherweise führt der raumplanerische Grundsatz, Siedlungsneubauten an Lagen mit gutem ÖV-Angebot zu konzentrieren, auch zu neuen Erkenntnissen. So könnte etwa nebst der guten Erschliessung in der Fläche vor allem auch die Angebotsqualität zwischen Zentren und deren Agglomerationen zentral werden, um den Modalsplit zu erhöhen.

Vor diesem Hintergrund erweisen sich die beschlossenen Ausbauten auf dem RBS-Netz als zukunftsweisend: verkürzte Fahrzeit zwischen Solothurn und Bern, mehr Züge ausserhalb der Pendelspitzen, Verlängerung der S8 von Jegenstorf nach Bätterkinden und Umsetzung des geplanten 7 1/2-Minuten-Takts für Zollikofen und Deisswil. Auch die zu prüfende unterirdische Anbindung von Köniz und des Inseleinspitals mit dichtem Takt und kurzen Fahrzeiten könnte eine Chance für die qualitätsvolle Weiterentwicklung der Region darstellen.

Der RBS dankt den Bestellern und Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden für die gute Zusammenarbeit und die Unterstützung zur Überwindung der Pandemiefolgen. Ein besonderer Dank gebührt vor allem den Mitarbeitenden. Sie haben mit ihrem beherzten Einsatz und loyalen Verhalten mitgeholfen, den Leistungsauftrag zuverlässig zu erfüllen.

Kurt Fluri, Präsident

Fabian Schmid, Direktor

Der RBS in Zahlen

	Einheit	2021	2020	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	113 488	131 495	-13,7
Aufwand	Tausend CHF	118 536	137 390	-13,7
Jahresverlust/-gewinn	Tausend CHF	-5 048	-5 895	-14,4
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	13,00	12,70	2,4
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	5,60	5,50	1,8
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	457	450	1,6
Zugkilometer	Tausend km	2 973	2 817	5,5
Buskilometer	Tausend km	3 088	3 037	1,7
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12. ¹	Anzahl	48	48	0,0
Fahrzeugbestand Bus 31. 12. ¹	Anzahl	45	45	0,0
Effektive Lohnspanne (Faktor höchster/tiefster Lohn)	Faktor	4,05	4,05	0,0
Traktionsstrom	Tausend kWh	18 700	17 991	3,9
Dieselvebrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 115	1 059	5,3

¹ ohne Dienstfahrzeuge



Verkehr und Marketing

Mehr Fahrgäste – aber weniger als vor der Pandemie

2021 hat der RBS rund 18,6 Millionen Reisende gezählt; knapp 13 Millionen waren mit dem Zug, 5,6 Millionen mit dem Bus unterwegs. Damit hat der RBS 2021 rund 400 000 Fahrgäste mehr transportiert als im Jahr 2020. Das sind aber immer noch rund 30 Prozent weniger Fahrgäste als 2019, als noch über 26,2 Millionen Fahrgäste mit den Zügen und Bussen des RBS unterwegs waren.

Kampagne für Freizeitverkehr

Pünktlich auf die Sommerferien 2021 veröffentlichte der RBS mit der Webseite freizeit.rbs.ch eine neue Freizeitplattform. Grundlage der Sommer-Kampagne war der überarbeitete RBS-Wanderweg zwischen Bern und Solothurn sowie die Ausflugsziele entlang der Strecke. Lanciert hat der RBS diese Kampagne mit dem Ziel, neue Reisende zu gewinnen und den Anteil des Freizeitverkehrs zu erhöhen. Zudem bewirbt er seine neue Freizeitplattform über die sozialen Medien unter dem Hashtag #rausinsorange und zeigt auf, wie schön die RBS-Region ist und wie viel es in den umliegenden Gemeinden zu entdecken gibt. Gleichzeitig stärkt und unterstützt der RBS regionale Freizeitangebote und Verpflegungsmöglichkeiten. Seit dem Start im Sommer ist das Angebot auf der Freizeitplattform stetig gewachsen mit saisonalen Schwerpunktthemen, aufgeteilt in unzählige Aktivitäten und Veranstaltungen. Kurz: Die Webseite freizeit.rbs.ch zeigt schöne Wander- und Spaziertipps auf, feine Einkehrmöglichkeiten und weitere Freizeitangebote. Denn das Beste liegt nur eine RBS-Fahrt entfernt.

Planung neue Erschliessung Inselareal

Obwohl der nächste grosse Entwicklungsschritt des RBS mit dem neuen Bahnhof in Bern aktuell noch am Entstehen ist, werden bereits weitere Ausbaumöglichkeiten geprüft: Eine Studie im Auftrag des Kantons Bern hat die Zweckmässigkeit bestätigt, das Inselareal mittel- und langfristige mit dem Tram von Bernmobil oder den Zügen des RBS zu erschliessen. Denn das Inselareal wird sich in den kommenden Jahrzehnten stark entwickeln. Der Systemscheid hängt auch davon ab, ob der RBS beispielsweise nach Köniz oder nach Schwarzenburg verlängert werden soll. Dazu läuft seit 2021 eine weitere Studie, in die auch die Auswirkungen auf die Stadt Bern respektive auf Schwarzenburg miteinbezogen und der Fokus auf städtebauliche Aspekte gelegt werden. Denn die bestehende Bahn-

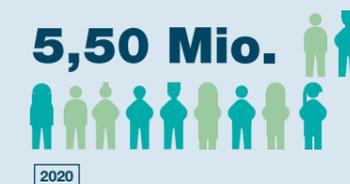
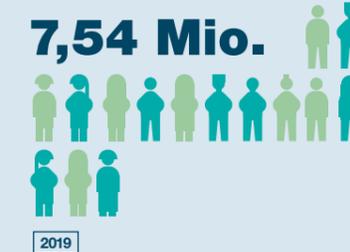
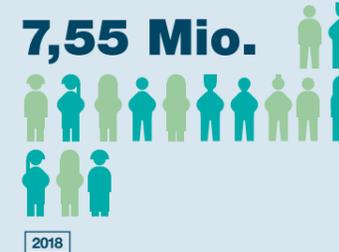
linie nach Schwarzenburg verläuft mit vielen Niveauübergängen quer durch den Könizer Ortskern.

Übergeordnet plant der Kanton Bern zudem den nächsten Entwicklungsschritt für die S-Bahn mit Zeithorizont 2040. Die Planungsarbeiten sind weit fortgeschritten, sollen aber noch mit dem Ergebnis der RBS-Verlängerung nach Köniz abgeglichen werden. Für den RBS ist absehbar, dass neben einem Wachstum des Agglomerationsverkehrs vor allem die Nachfrage im Städteverkehr deutlich steigen wird, was zusätzliche Angebote erfordern wird. Dies dürfte dazu führen, dass der im Bau befindliche RBS-Bahnhof in Bern mit einer Wendeanlage ergänzt oder zu einem Durchgangsbahnhof erweitert werden muss.

BEFÖRDERTE PERSONEN BAHN



BEFÖRDERTE PERSONEN BUS



Fahrgäste



18,60
Mio. Fahrgäste
im Jahr 2021

63 000
Personen / Tag
(an Werktagen)

Organisation und Personal

Wahl des Verwaltungsrates 2021 bis 2025

Die Generalversammlung RBS fand am 20. August 2021 im Bärensaal in Worb statt. Der ursprünglich festgelegte Termin vom 22. Juni 2021 konnte aufgrund der Corona-Pandemie nicht eingehalten werden. Die Möglichkeit, die Generalversammlung ohne Anwesenheit von Aktionärinnen und Aktionären mit vorgängiger schriftlicher Abstimmung durchzuführen, entsprach nicht dem Wunsch des Verwaltungsrates, dem der persönliche Kontakt mit den Aktionärinnen und Aktionären schon immer sehr wichtig war.

Das Grusswort an der Generalversammlung hielt Niklaus Gfeller, Gemeindepräsident von Worb. Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri fasste die schwierige Situation rund um die Pandemie im Geschäftsjahr 2020 zusammen: von der erheblichen Fahrplanreduktion, den tiefen Fahrgastzahlen über die massiven Ertragsausfälle bis hin zu den vom Parlament gesprochenen Unterstützungsmassnahmen. Als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission äusserte er sich auch zur aktuellen Lage der schweizerischen Verkehrspolitik.

Nach dem Vorstellen von Jahresbericht und Jahresrechnung stimmten die anwesenden Aktionärinnen und Aktionären den statutarischen Geschäften einstimmig zu.

Im Anschluss daran standen die ordentlichen Wahlen für die Amtsperiode 2021 bis 2025 an. Andreas Flury und Ursula Meichle traten nach langjährigem und verdientem Engagement nicht mehr zur Wahl an. Marius Grossrieder war leider am 18. April 2021 nach langer Krankheit verstorben. Die Generalversammlung gedachte ihm in einer Schweigeminute.

Marius Grossrieder wurde im Jahr 2013 in den Verwaltungsrat des RBS gewählt und konnte aufgrund seiner umfangreichen Kompetenzen im Finanzbereich und aufgrund seiner Erfahrungen aus anderen Branchen dem RBS stets wertvolle Inputs geben.

Kurt Fluri verdankte dann die grossen langjährigen Verdienste von Andreas Flury und Ursula Meichle. Andreas Flury wurde im Jahr 2010 in den Verwaltungsrat des RBS gewählt. Seit 2016 war er dessen Vizepräsident. Durch seine grosse Erfahrung als Projektleiter des Baus der Glattalbahn und deren Direktor konnte er dem RBS wichtige Impulse geben. Das Projekt zum Ausbau des Bahnhofs Bern begleitete er als Mitglied im internen Steuerungsausschuss stets mit Weitsicht. Ursula Meichle war im Jahr 1997 in den Verwaltungsrat des RBS gewählt worden. Als ausgewiesene Expertin im Bereich Human Resources war sie Mitglied in der Vorsorgekommission des RBS und stand bei bedeutenden Personalgeschäften dem RBS beratend zur Seite. Andreas Flury dankte seitens der nicht mehr zur Wahl stehenden Mitglieder des Verwaltungsrates der Generalversammlung und der Geschäftsleitung des RBS für das

langjährige Vertrauen.

Im Anschluss daran wurden die neu zur Wahl stehenden Personen kurz vorgestellt: Pol Budmiger, dipl. Ingenieur ETH, Executive MBA in Business Creation / Innovation Management, Co-Geschäftsführer der Viadiversa GmbH und Coach für diverse Start-up-Unternehmen, und Daniel Issler, dipl. Bauingenieur ETH, Executive MBA HSG, Gesamtprojektleiter und Geschäftsführer der Limmattalbahn, sowie Sandra Vontobel, lic. iur., diplomierte Wirtschaftsprüferin, selbstständige Verwaltungsrätin und Beraterin im Bereich Finanz- und Rechnungswesen. Im Weiteren stellten sich Franziska Hügli und Hans Schatzmann für eine weitere Amtsperiode zur Verfügung. Die Aktionärinnen und Aktionäre wählten die sich zur Wahl stehenden Personen einstimmig in den Verwaltungsrat. Diese nahmen die Wahl an. Im Weiteren gehören Kurt Fluri als Vertreter des Kantons Solothurn und Christian Albrecht als Vertreter des Kantons Bern sowie Severin Rangosch als Vertreter der Stadt Bern dem Verwaltungsrat an. Sie werden von den zuständigen kantonalen beziehungsweise kommunalen Organen direkt und nach deren autonom laufenden Amtsperioden abgeordnet.

Zum Schluss folgte ein Kurzreferat von Daniel Spring, Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung des RBS, zum Thema «Netzausbauten für das künftige Fahrplanangebot».

Förderung Führungs- und Unternehmenskultur

In seiner Strategie hat der RBS verankert, dass es ihm wichtig ist, ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Aus- und Weiterbildung sind ihm in diesem Zusammenhang ein zentrales Anliegen. Mit dem auf mehrere Jahre ausgelegten «LP3-Leadership-Programm» konnte der RBS im Jahr 2021 erfolgreich starten. Bei LP3 steht das «L» für Leadership und das «P» für Potenzial, Power und Performance.

So konnten im Sommer und Herbst 2021 alle Führungskräfte des RBS auf allen Stufen, inklusive Geschäftsleitung, an zwei Führungswerkshops teilnehmen. Die gemeinsame Führungs- und Unternehmenskultur konnte dabei aktiv gefördert und gefestigt werden. Dazu waren und sind auch in Zukunft die Führungspersonen angehalten, sich und ihr Führungsverständnis zu reflektieren. Diese Selbstreflexion ist Dreh- und Angelpunkt von LP3. Insbesondere geht es aber darum, dass die Führungskräfte Theorie, Werkzeuge und Methoden erlangen respektive auffrischen können, um für die Mitarbeitenden einen Rahmen zu schaffen, in dem sich diese sicher und wohl fühlen.



Mitarbeitenden-Umfrage

Im Mai 2021 hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Gelegenheit, nach 2016 wieder an einer Mitarbeitenden-Umfrage teilzunehmen. 66 Prozent der Belegschaft füllten den Fragebogen aus – ein sehr guter Wert, der zu aussagekräftigen Resultaten führte. Die Resultate waren erfreulich und zeigten auf: Die Mitarbeitenden des RBS sind mit und bei ihrer Arbeit zufrieden. Sie fühlen sich dem RBS verbunden und zeigen eine hohe Leistungsbereitschaft und ein grosses Engagement. Hauptthemen der Umfrage waren die Arbeitszufriedenheit, das Engagement und das Commitment – das Zugehörigkeitsgefühl zum RBS. Der RBS erreicht auf der Ebene Gesamtunternehmen mit 78 von 100 Punkten eine sehr hohe Arbeitszufriedenheit. Der Wert ist höher als der Durchschnitt aller Unternehmen, die zuvor mit dem beauftragten externen Unternehmen eine Mitarbeitenden-Umfrage gemacht hatten (der Schweizer Durchschnitt liegt dort bei 75 Punkten). Auch beim Commitment erreichte der RBS mit 86 Punkten einen sehr guten Wert und lag auch hier über dem Schweizer-Schnitt von 84 Punkten. Die Werte zeigten sich im Vergleich zu 2016 konstant. Neu wurde auch nach dem Engagement gefragt. Die Mitarbeitenden des RBS beurteilten dieses mit 84 von 100 Punkten sehr hoch. Besonders positiv wurden auf Ebene Gesamtunternehmen die Themenbereiche Arbeitsinhalt und Strategie als Stärken des RBS identifiziert. Hohe Werte zeigten sich auch bei den Themen Kundenorientierung und der Beurteilung der direkten Vorgesetzten. Bei der Arbeitsorganisation und Arbeitsbelastung sowie bei der Aus- und Weiterbildung hat der RBS auf Stufe Gesamtunternehmen gute Werte erzielt. Es zeigte sich aber auch, dass es hier noch Verbesserungspotenzial gibt. Aufgrund vertiefter Analysen innerhalb der Abteilungen und Bereiche hat der RBS konkrete Massnahmen definiert, um noch besser zu werden. Wichtig ist es jedoch, insbesondere die vielen Stärken des RBS weiter aktiv zu pflegen.



Betrieb und Technik Bahn

Ausbau Bahnhof Bern

Seit Mitte Februar 2021 werden von der Baustelle Laupenstrasse aus die beiden grossen Bahnhofskavernen ausgebrochen – das Herzstück des neuen, unterirdischen RBS-Bahnhofs. Diese Baustelle mit der Logistikplattform befindet sich am westlichen Ende des Bahnhofs bei der Welle im Gleisfeld der SBB. Die Ausbruchs- und Sicherungsarbeiten erfolgen unter engsten Platzverhältnissen im Dreischichtbetrieb.

Am 7. März 2021 hat die stimmberechtigte Bevölkerung der Stadt Bern dem Kredit für die Bau- und Verkehrsmassnahmen im Rahmen von Zukunft Bahnhof Bern überraschend deutlich zugestimmt. Somit kann die Stadt Bern eine verbesserte Verkehrssituation rund um den Bahnhof Bern planen. Zudem ist eine unterirdische Personenpassage vorgesehen, die vom neuen Ausgang zum Hirschengraben führt.

Das ganze Jahr über wurden die Ausbrucharbeiten für den knapp vierhundert Meter langen Zufahrtstunnel von der Baustelle Hirschenpark her bis unter das Eilgutareal vorangetrieben. Die Baustelle Hirschenpark befindet sich direkt zwischen dem Bierhübeli und der Tiefenastrasse, jene beim Eilgutareal im Bereich der Abstellgleise von SBB und BLS östlich des Bahnhofs Bern neben der Reitschule. Von dort aus wird sich der Zufahrtstunnel in vier einzelne Tunnelröhren aufteilen, die zu den beiden Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs führen werden. Ein historischer Tag war der 30. August 2021: Ein Mineur stemmt die Holzstatue der «Heiligen Barbara» in die Höhe, als er als Erster durch den schmalen Spalt in den Schacht im Eilgut tritt. Jetzt waren der Hirschenpark und das Eilgut miteinander verbunden!

Drei Monate zuvor, am 19. Mai 2021, berichtete die SRF-Sendung «Schweiz aktuell» live von der Baustelle Hirschenpark. Dies im Rahmen von rund zwanzig Millionen Jahre alten Fossilienfunden auf der Baustelle durch das Naturhistorische Museum Bern.

Bahnhof Ittigen steht neu im Zentrum

Unter dem Gesamtprojekt «Knoten Station Ittigen» gestaltet die Gemeinde Ittigen, zusammen mit dem RBS, das Gebiet rund um den Bahnhof zu einem attraktiven Zentrumsquartier um. Den Start machte im Juni 2021 der RBS mit dem Umbau des Bahnhofs: Es entsteht ein Bahnhofplatz mit einem grossen Perrondach und komfortablen Zugang zum Bus. Der Wartebereich auf dem Perron 1 ist gedeckt und dank einer neuen Personenunterführung entstehen mehr Zugänge zum Bahnhof. Zudem entlastet die modern und

behindertengerecht gestaltete neue Personenunterführung den Bahnübergang und sorgt dafür, dass sich die Personenströme besser verteilen. Auch bei geschlossener Schranke kann vom Talgut-Zentrum her die Unterführung als Fussweg ins Quartier genutzt werden.

Das alte Bahnhofgebäude, die nach dem ehemaligen Radsportprofi Fabian Cancellara benannte Fussgängerbrücke zwischen Bahnhof und Talgut-Zentrum sowie die Treppe zwischen Perron 1 und der Bushaltestelle der Linie 43 fallen weg und es entsteht ein ebenerdiger Übergang zwischen Bahn und Bus. Das mittige, neue Perrondach bietet den Bahn- und Busreisenden Schutz vor Regen und Schnee. Es deckt neu auch die Bushaltestelle der Linie 43. Die attraktiv und offen gestaltete Anlage verbessert die Aufenthaltsqualität nachhaltig und erhöht gleichzeitig die Sicherheit auf dem Perron. Die Wege zwischen Bahn und Bus sind nach wie vor kurz und die Haltestelle der Linie 43 erhält neu eine Bucht auf dem neuen Bahnhofplatz. Die Haltebucht der Linie 33 liegt am Talweg neben dem Talgut-Zentrum nahe dem neu zu bauenden Kreisel. Der Bahnhofumbau erforderte einen zweimaligen Bahnersatz zwischen Bolligen und Papiermühle während acht Tagen im Herbst 2021 sowie in den Frühlingferien 2022. Grund: Zum Erstellen der Unterführung sind der Ein- und Ausbau von zwei Hilfsbrücken erforderlich, welche eigens erstellt und später auch für andere Projekte wie beispielsweise beim Umbau des Bahnhofs in Bätterkinden zum Einsatz kommen werden.

Zwei zusätzliche Worbla-Züge bestellt

Am 21. Dezember 2018 war die Worbla das erste Mal mit Reisenden im Einsatz. Und genau drei Jahre später hat der RBS zwei weitere Worblas bei Stadler bestellt. Seit 2019 fahren 14 Worblas auf den Linien S7 und S9, meist zuverlässig und pünktlich. Mit der Verlängerung der S8 per Ende 2022 wird ein zusätzlicher Umlauf mit zwei Triebzügen erforderlich. Dieser Mehrbedarf kann zwar mit dem Bestand an Fahrzeug-Reserven gedeckt werden, mit den geplanten Instandhaltungsarbeiten an den NEXT und Secondas wird aber diese Reserve knapp. Daher hat der RBS im Dezember 2021 bei Stadler zwei zusätzliche Worblas bestellt. Der RBS löst damit die Option aus dem bestehenden Werkliefervertrag der ersten Beschaffung ein. Die beiden neuen Worblas werden ab Sommer 2023 bei Stadler gebaut und sollen 2024 geliefert werden.



Bauarbeiten mit betrieblichen Einschränkungen

Für einen sicheren und reibungslosen Bahnbetrieb muss der RBS seine Infrastruktur laufend unterhalten und erneuern. Ob Ausbau- oder Unterhaltsarbeiten: Der RBS baut für seine Kundinnen und Kunden, für ihre Sicherheit und ihren Komfort. Aber auch, um seinen Reisenden künftig einen dichteren Fahrplan anbieten zu können. Deshalb mussten im Jahr 2021 aufgrund von Bauarbeiten während insgesamt 35 Tagen diverse Bahn- und Tramsatzbetriebe eingerichtet werden. So zum Beispiel zwischen Worb Dorf und Bolligen, Muri und Gümligen, Worblaufen und Bern, Worblaufen und Unterzollikofen sowie zwischen Bolligen und Papiermühle. Wenn immer möglich werden die Arbeiten mit erforderlichem Ersatzbetrieb auf die Schulferienzeit konzentriert. In wenigen Fällen erfolgten die Arbeiten 2021 ausschliesslich nachts.



Betrieb und Technik Bus

Noch klimafreundlicher unterwegs

Mit dem «Mercedes eCitaro» fährt seit dem 23. August 2021 der erste Elektrobus des RBS auf der Ortsbuslinie 43 in Ittigen. Damit profitieren die Anwohnenden von weniger Lärm und die Fahrgäste von mehr Fahrkomfort. Der Elektrobus kommt gut an, was sich auch in einer Umfrage zeigte: Die Umstellung auf Elektrobusbetrieb an sich und der e-Bus selbst erhielten gute Noten! Weiter wird auch der höhere Fahrkomfort sehr geschätzt und auch das neue e-Bus-Design gefällt gut bis sehr gut. Dieses stellt optisch die Verbindung zur Region mit abstrakten Strichzeichnungen von Bantiger und Schloss Talgut in Ittigen dar. Darüber hinaus symbolisieren Wanderin, Velofahrer, Tiere und Bäume den Bezug zu Freizeit und Natur – verbunden mit einem Stromkabel inklusive Stecker – alles in der Farbe Grün. So macht der RBS unter dem Slogan «Orange wird immer grüner» einen nächsten Schritt in eine klimafreundliche Zukunft. Im Frühling 2022 sind drei Elektrobusse von Scania gefolgt, welche hauptsächlich auf den Linien 38, 40, 41, 43, 46 und 47 verkehren. Bestellt hat sie der RBS nach einem rechtskräftigen Vergabeentscheid im April 2021. Daneben sind bereits fünf elektrische Dienstautos im Einsatz. Weitere Informationen zur künftigen Elektrobusflotte sowie über die Ladetechnik sind im Nachhaltigkeitsbericht auf Seite 32 zu finden.

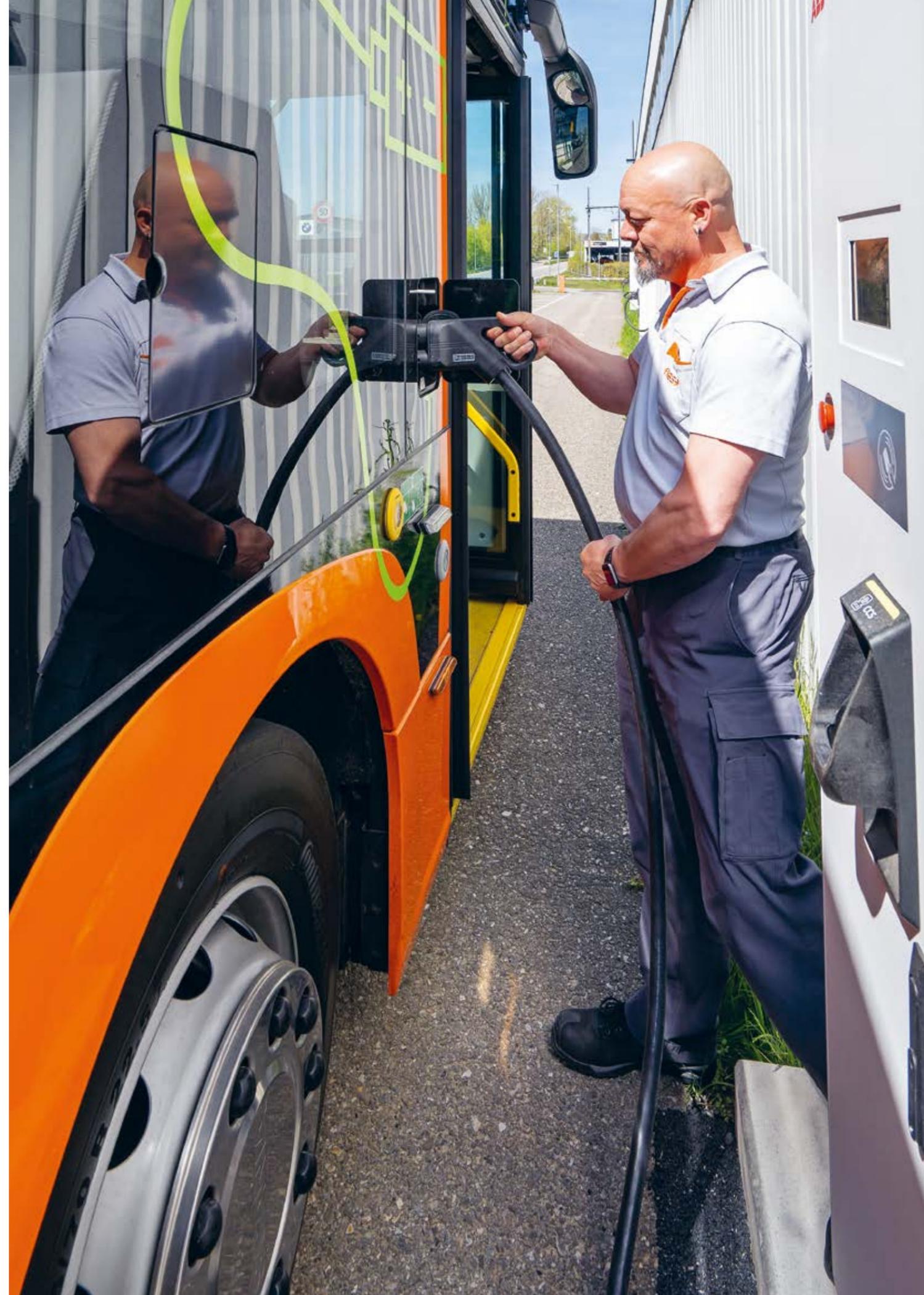
Gute Pünktlichkeit – aber auch Abstriche

Die Anzahl Tage, an denen RBS-Busse mit mehr als zehn Minuten verspätet verkehrten oder einzelne Kurse ganz ausfielen, hat sich im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um 55 Tage erhöht. Somit lag der Wert mit insgesamt 183 Tagen leider schon fast wieder auf dem Niveau von vor der Corona-Pandemie. Dies betrifft insbesondere die Monate Mai und Juni sowie August bis November. Trotzdem lag die Pünktlichkeit der einzelnen Linien im Jahresdurchschnitt bei neunzig Prozent oder mehr. Eine Ausnahme bildeten die Linien 40 und 44. Grund bei der Linie 44 ist die Korrektur der Bolligenstrasse Nord: Um auf der wichtigen Einfallsachse aus dem Worblental auch in Zukunft einen störungsarmen Verkehrsfluss zu gewährleisten, nimmt der Kanton bauliche und betriebliche Anpassungen vor. Dabei wird die Strasse ausgebaut, mit Busspuren ergänzt und mit Lichtsignalanlagen ausgestattet, die nach Verkehrsaufkommen gesteuert werden können. Drei bestehende Kreisel werden in Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen umgebaut, um den Verkehr besser organisieren zu können. Mit der Korrektur soll ein fahrplangerechter Betrieb für den öffentlichen Verkehr ermöglicht, die Sicherheit für

den Langsamverkehr erhöht und der prognostizierte Mehrverkehr der kommenden Jahre bewältigt werden. Die Bauarbeiten dauern noch bis Herbst 2022.

Sorgen bereitet nach wie vor die mangelnde Kapazität des Knotens am Berner Guisanplatz. Dadurch stecken besonders häufig die Busse der Linie 40 zwischen dem Rosengarten und der Papiermühlestrasse im Stau. Ein von Kanton und Stadt Bern sowie Bernmobil erarbeitetes Projekt sieht vor, die Tramhaltestellen zu verlegen. Dadurch wird die Kapazität des Verkehrsknotens gesteigert und der Verkehrsablauf verbessert. Das Projekt kann jedoch frühestens 2026 realisiert werden.

Erfreulich verbessert hat sich die durchschnittliche Jahrespünktlichkeit der Buslinie 36, und zwar um sieben Prozentpunkte auf neu 92 Prozent. Dies, nachdem neu nebst der Morgen- und Abendspitze auch über Mittag ein zusätzlicher Kurs verkehrt, um die Pufferzeit bei der Endhaltestelle in Münchenbuchsee und somit die Fahrplanstabilität zu verbessern.



Planung und Zukunftsaussichten

Neues Buszentrum in Worblaufen

Das Projekt «Kapla» für ein neues Buszentrum in Ittigen wird aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. Nun sollen die Bedürfnisse des Busbetriebs auf dem Areal des heutigen RBS-Bahndepots 1 und der heutigen Busgarage in Worblaufen realisiert werden. Dies wird jedoch im ganzen Umfang erst auf den Zeithorizont 2030 nach Inbetriebnahme des neuen Bahndepots in Bätterkinden möglich sein. Das dereinst nicht mehr benötigte Bahndepot 1 liegt praktisch gegenüber der heutigen Busgarage. Die Buswerkstatt wird am heutigen Standort erweitert und später teilweise erneuert. Bis es so weit ist, wurde im ersten Halbjahr 2022 für das akute Platzproblem sowie zum Laden der drei im Jahr 2022 gelieferten und künftigen Elektrobusse eine Zwischenlösung realisiert: Entlang des Depots 2 in Worblaufen wurden anstelle der bisherigen Personalparkplätze sechs Ladegeräte für Elektrobusse installiert. Zudem soll eine temporäre Einstellhalle angebaut werden. In diesem Neubau finden bis zu zwölf Linienbusse Platz.

Das gesamte Projekt in Worblaufen wird in drei Phasen umgesetzt. In einer ersten Phase soll die Werkstatt an der Hubelgutstrasse umgebaut werden: Die heutigen Personal- und Büroräume des Busbetriebs sowie jene der Mitarbeitenden des Kontrolldienstes werden in die leeren Büroräume der nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften gezügelt. Zudem werden die Werkstatt Räume umgebaut und ein Neubau für die Waschanlage erstellt. Die alte Waschanlage wird als zusätzlicher Werkstatttraum dienen. Das heutige Busbüro wird durch einen zweigeschossigen Neubau ersetzt, in dem insbesondere ein Werkstattplatz für Lieferwagen sowie ein Pneulager und eine Pneuwerkstatt eingerichtet werden. Diese erste Phase soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Die zweite und die dritte Phase umfassen den Neubau des Busdepots auf dem Areal des bestehenden Depots 1 und den Erneuerungsbau für die Werkstatt an der Hubelgutstrasse.

Bahnhof Jegenstorf: Ausbau vorerst reduziert

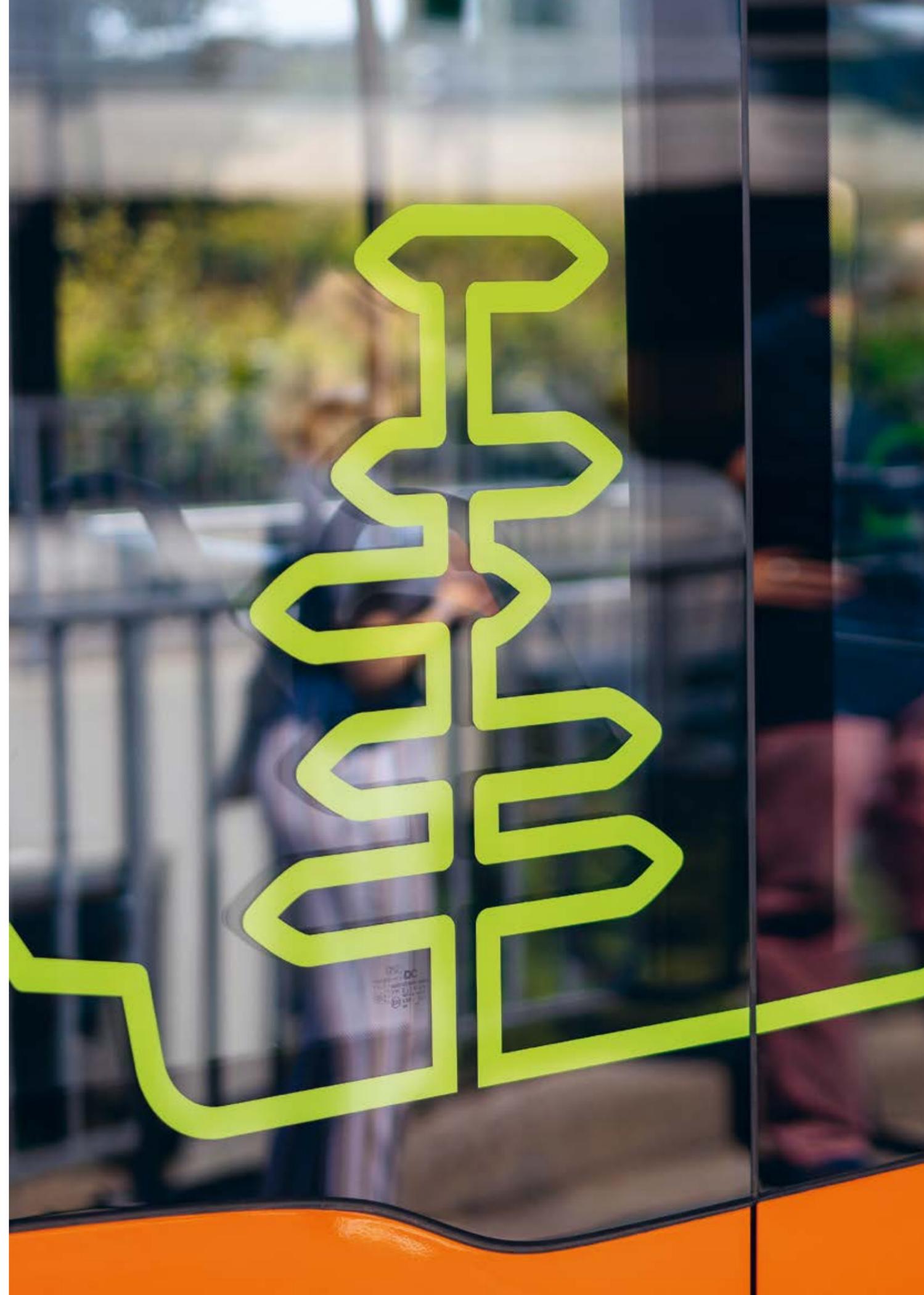
Wegen der steigenden Nachfrage sollen die Regioexpress-Züge zwischen Solothurn und Bern künftig auf 180 Meter verlängert werden, was die Kapazitäten zu Spitzenzeiten um fünfzig Prozent erhöht. Dazu sind an allen vom Regioexpress bedienten Bahnhöfen längere Perrons erforderlich. In Jegenstorf hatten sich die Gemeinde und der RBS entschieden, den Bahnhof am heutigen Standort auszubauen. Die zweite, verworfene Variante sah einen Neubau weiter nördlich vor. Nun hat sich die Ausgangslage verändert: Eine neu

vorliegende Nachfrageprognose des Kantons Bern rechnet für den Zeithorizont 2040 mit einer weiteren Verkehrszunahme, insbesondere im Städteverkehr zwischen Solothurn und Bern. Ein dazu erforderlicher Angebotsausbau wird voraussichtlich im Rahmen des nächsten nationalen Ausbaus geplant, beschlossen und finanziert durch den Bund.

Mit einem weiteren Angebotsausbau wird in Jegenstorf voraussichtlich ein drittes Gleis erforderlich sein. Dessen Bau wäre jedoch am aktuellen Standort des Bahnhofes aufgrund der dichten, teilweise denkmalgeschützten Bebauung ausgeschlossen. Diese veränderte Ausgangslage und die aktuell fehlende Planungssicherheit sprechen derzeit gegen einen grosszügigen Ausbau des Bahnhofes Jegenstorf am bisherigen Standort. Damit die notwendigen öffentlichen Mittel zielorientiert und nachhaltig eingesetzt werden, hat sich der RBS in enger Abstimmung mit dem Kanton, dem Bund und der Gemeinde Jegenstorf entschieden, das Projekt in reduzierter Form umzusetzen. Das heisst, die Perrons werden auf 180 Meter verlängert, das ehemalige Wendegleis beim Güterschopf wird entfernt und auf den Bau einer Personenunterführung und einer neuen Park-and-Ride-Anlage wird vorerst verzichtet. Der reduzierte Ausbau soll jedoch die Bedürfnisse der Kundschaft bestmöglich erfüllen. Über den definitiven Standort des neuen Bahnhofes Jegenstorf wird entschieden, sobald die Planungen von Bund und Kanton in konkreter Form vorliegen.

Hauptbahnhof Solothurn Süd ohne Mantelnutzung

Auch der RBS-Bahnhof in Solothurn muss für die künftig 180 Meter langen Regioexpress-Züge ausgebaut werden. Allerdings kommt dies aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse einem kompletten Neubau gleich. Dabei wird auf grosse Teile des bestehenden Depots verzichtet und dieses kann umgenutzt werden. Beim Umgestalten des südlichen Teils des Hauptbahnhofs soll auch das Umfeld städtebaulich aufgewertet werden. Der Masterplan sieht einen neuen Bahnhofplatz mit ebenerdigen Zugang zum grosszügigen, neuen Mittelperron, neue Buskanten des BSU und eine unterirdische Veloparkanlage vor. Zudem soll eine neue Velo- und Personenunterführung Richtung Altstadt führen. Markanter Bestandteil des Masterplans waren auch zwei Gebäude: Neben einem mehrgeschossigen Museumsbau auf dem Areal des heutigen Museums «Enter» war auch ein dreistöckiger Bau über dem Mittelperron vorgesehen, eine sogenannte Mantelnutzung. Inzwischen hat sich das Museum «Enter» für einen anderen Standort entschieden. Bezüglich einer Mantelnutzung mittels Überbauung über den Gleisen hat der RBS



einen Entscheid gefällt: Nach verschiedenen Abklärungen mit möglichen Investoren und einer sorgfältigen Güterabwägung wurde die Überbauungsoption als terminliches Risiko für die Eingabe im Agglomerationsprogramm eingestuft. Zudem wurden die baulichen Auswirkungen als zu stark einschränkend für die Publikumsanlage eingestuft, ohne dass entsprechende finanzielle Erträge gegenüberstanden. Das Vorprojekt sieht nun vor, anstelle der Mantelnutzung den neuen Bahnhof zu überdachen und so zu umhüllen, dass Fahrzeuge über Nacht sicher abgestellt werden können – ähnlich der Bahnhofhalle in Worb, mit viel Tageslicht und Transparenz. Daneben bieten die an die Bahnanlage angrenzenden RBS-Areale erhebliches Potenzial für eine Siedlungsverdichtung nach Innen.

Metropark Worblaufen

Direkt am RBS-Bahnhof in Worblaufen soll im Osten ein neues Quartierzentrum unter dem Namen Metropark entstehen. Das Quartierzentrum mit attraktiven Aussenplätzen wird flankiert von zwei neuen Wohnbauten und einem neuen Bürogebäude mit einem Grossverteiler im Sockelgeschoss. Verbunden werden die drei Gebäude durch einen neuen Bahnhofplatz mit Aufenthaltsqualität entlang der Worblaufenstrasse. Gleichzeitig soll das Metrohaus beim Bahnhof mit Baujahr 1974 saniert, aufgestockt und als reines Wohnhaus genutzt werden. Das Metrohaus beherbergt heute die Administration und die Betriebsleitstelle des RBS sowie Wohnungen und Firmen. Die untersten Geschosse des zwölfstöckigen Gebäudes hat der RBS bereits saniert. Dabei hat sich gezeigt: Eine weitere Renovation unter Betrieb ist für Mietende und Mitarbeitende kaum zumutbar und nach aktuellem Stand auch nicht mehr möglich. Deshalb will der RBS seinen Firmensitz und die Betriebsleitstelle in das neue Bürogebäude verlegen, in das sogenannte «O1».

Anfang 2021 hat der Projektentwickler Losinger Marazzi das eigentliche Vor- und Bauprojekt gestartet. Dieses wird von Holzer Kobler Architekturen aus Zürich erarbeitet. Das neue Bürogebäude ist für den RBS eine gute Gelegenheit, die Art der Zusammenarbeit zu hinterfragen, allenfalls zu verbessern und den definitiven Platzbedarf festzulegen. Zudem ist zu prüfen, ob der RBS beim Bürogebäude «O1» als Mieter, Miteigentümer oder als Gesamtinvestor auftreten will. Nach Schätzungen des RBS dürfte ein Umzug ins neue Bürogebäude O1 nicht vor Anfang 2025 erfolgen.

Eröffnung des RBS-Bahnhofs Bern verschiebt sich

Anspruchsvolle geologische Verhältnisse und hydrologische Schwierigkeiten, Altlasten und die Corona-Pandemie haben die Bauarbeiten am hochkomplexen Grossprojekt Zukunft Bahnhof Bern verzögert. Weil unter anderem bereits im Dreischichtbetrieb gearbeitet wird, fehlen die Möglichkeiten, die Bauarbeiten zu beschleunigen und die verlorene Zeit wieder aufzuholen.

Deshalb wird der neue RBS-Bahnhof voraussichtlich erst Mitte 2029 eröffnet, die neue Unterführung der SBB ein Jahr früher. Dies hat auch Mehrkosten zur Folge: Der RBS-Bahnhof wird voraussichtlich rund 730 Millionen Franken kosten (bisher waren 614 Mio. Franken geplant). Diese Mehrkosten sind auf die längere Bauzeit, aber auch auf vertiefte Erkenntnisse in den Bereichen Ausbau, Ausrüstung und Bahntechnik sowie auf eine Erhöhung des Betrages für Projektrisiken zurückzuführen. Dennoch schreiten die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof gut voran, wie auf Seite 12 zu lesen ist.

Mit der späteren Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs Bern verzögern sich auch Projekte rund um den Kapazitätsausbau auf der Regioexpress-Linie. All diese Projekte, die teilweise sehr eng getaktet und gerade bezüglich Terminplan besonders anspruchsvoll sind, haben nun ein klein wenig mehr zeitlichen Spielraum. Der RBS wird jedoch alle Projekte wie geplant mit Nachdruck weiterbearbeiten, so dass Ende der 2020er-Jahre die Kapazität auf der Linie RE deutlich erhöht werden kann.

Neues Bahndepot in Bätterkinden

Der RBS plant angrenzend an die Industriezone beim Bahnhof Bätterkinden den Bau eines neuen Depots, um das Angebot auf der Strecke zwischen Solothurn und Bern ausbauen zu können. Der Kanton Bern hat den Depotstandort in der Leimgrube in den Richtplan aufgenommen und das Bundesgericht hat die Richtigkeit des Verfahrens und des Richtplaneintrages bestätigt. Die Bauprojektphase für das neue Bahndepot ist abgeschlossen und das Plan-genehmigungsdossier konnte im Frühjahr 2022 dem Bundesamt für Verkehr eingereicht werden. Die Suche nach Kompensation der Fruchtfolgeflechte, welche der RBS gemäss neuem Sachplan selbst durchführen muss, verlief in einem ersten Schritt erfolgreich: Es betrifft rund 2,6 Hektaren Land – rund ein Drittel der benötigten Fläche. Noch nicht erfolgt ist der erforderliche Eintrag im Sachplan für die Fruchtfolgeflechte. Als erste Bahn der Schweiz plant der RBS in der Aussenabstellanlage eine Grünleisanlage.

Im Hinblick auf die per Fahrplanwechsel im Dezember 2022 verlängerte S8 bis nach Bätterkinden werden dort ein neues Wendegleis gebaut und die Gleise zwischen Bätterkinden und Jegenstorf teilweise ausgebaut. Dies bedingt im Sommer 2022 einen sechswöchigen Streckenunterbruch mit Bahnersatz-Verkehr.



Bau und Unterhalt

Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Biberist	Ersatz Gleisfreimeldeanlage durch Achszähler, Batterieersatz unterbrechungsfreie Stromversorgung
Lohn-Lüterkofen	Aufräumen Unwetterschäden bei Bahnübergang Löffelhof inkl. Schotterersatz auf einer Länge von 150 Meter, Teilsanierung Gleichrichter aufgrund Brand Energiespeicher, Umzäunung mit Tor der alten Station Lohn-Ammannsegg
Bätterkinden	Beheben Unwetterschäden (u. a. Glaswand Unterstand Mittelperron), Arbeiten Innenanlage am neuen Stellwerk, Wendegleis für Verlängerung S8 (Spatenstich und Baubeginn Juli 2021, Installationsplätze und Baupisten, provisorische Bach- und Leitungsumlegungen, neues Kabeltrasse), Ausbau Bätterkinden Süd-Büren zum Hof für Verlängerung S8 (Spatenstich und Baubeginn Juni 2021, Installationsplätze und Baupisten, Fahrleitungsfundamente, Kabelschächte und -kanäle, Aushub inkl. Dammschüttung für Doppelspur, diverse Werkleitungsarbeiten, Fertigstellung Rohbau Gleichrichter-gebäude und Beginn der Innenmontage)
Fraubrunnen	Erweiterung Relaisraum inkl. Stromversorgung, Ersatz Stellpult
Grafenried	Doppelspur Grafenried-Jegenstorf für Verlängerung S8 (Spatenstich und Baustart Juli 2021, Installationsplätze und Baupisten, Fahrleitungsfundamente, Kabelschächte und -kanäle, Aushub inkl. Dammschüttung für Doppelspur, Fundationsarbeiten, Lärmschutzwand, Fertigstellung Rohbau Gleichrichter-gebäude und Beginn der Innenmontage, Erweiterung Relaisraum und Beginn der Stellwerkerweiterung)
Urtenen	Ersatz Stellpult
Schönbühl	Ersatz Stellpult, Schienenwechsel Gleis 100, Bahnkilometer 23.300–23.550
Moosseedorf	Ersatz Stellpult
Zollkofen	Sanierung Schaltposten
Oberzollkofen	Sanierung Schaltposten
Worblaufen	Ersatz Gleisfreimeldeanlage durch Achszähler, Ersatz ZSL-Stellwerkrechner durch ZSL90 LZV, Ersatz Worblaufen Südkopf (4 Weichen und 3 Gleisdurchschneidungen), Oberbausanierung Gleise 1 und 2 auf einer Länge von je 200 Meter inkl. Weichen 43 und 44 und Bahnübergang alte Tiefenaustrasse
Tiefenau	Ersatz Gleisfreimeldeanlage durch Achszähler
Felsenau	Ersatz Gleisfreimeldeanlage durch Achszähler
Strecke Linie RE	Schutzgeräte Gleichrichter
Ausbau Bahnhof Bern	Tunnelvortrieb in Kalotte und Sohle ab Hirschenpark mit Durchschlag in den Schacht Eilgut, etappenweiser Aushub unter Deckelbau Eilgut bis Sohle, temporäre Verstärkungsmassnahmen im bestehenden Bahnhof Bern RBS, Vortriebsarbeiten in der Kaverne Nord über die ganze Länge (oberste Ausbrüchebene), erste Vortriebsarbeiten in der Kaverne Nord, finanzieller Abschluss aller Vorbereitungslose
Seidenberg	Schienenwechsel Gleise 1 und 2 auf einer Länge von je 250 Meter
Melchenbühl	Ersatz Fahrdrahtantenne durch Infrarot Empfänger
Worboden	Fahrleitung: Anpassung Streckentrennung Bahnkilometer 10.300
Vechigen	Neue Beleuchtungssteuerung

Boll-Utzigen	Sanierung Schaltposten, Ersatz Weiche 1, Sanierung Bahnübergang Rämeltgässli, Belagssanierung Bahnübergang Bollhölzliweg, Umfahrung Boll Sinneringen: Ausbau Bauweiche, Totalsanierung (Ober- und Unterbau) Gleis 11 auf einer Länge von 230 Meter von Weiche 11 bis und mit Bahnübergang Neumattweg
Stettlen	Neue Beleuchtungssteuerung
Bolligen	Ausrüstung Relaisraum mit Brandmeldeanlage
Ittigen	Umbau Knoten Ittigen (Spatenstich und Baustart, diverse Werkleitungsarbeiten, Teilabbruch Perrondach, Baugrubenabschluss für Rampe und Personenunterführung sowie Einbau von zwei Hilfsbrücken in Intensivphase Herbst 2021, Bau Rampenzugang Nord und Aushub Personenunterführung)
Strecke Linie S7	Schutzgeräte Gleichrichter
Ganzes Netz	Fabrikation von zwei neuen Hilfsbrücken mit einer Spannweite von je 17,2 Meter und einem Gewicht von je ca. 33 Tonnen für Bahnhofsumbauten mit Personenunterführung

Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXt 21–34	Weiterführung Drehgestell-Revisionen, Fortsetzung der ersten Revisionsrunde von Wagenkasten und -komponenten. Gleichzeitig erfolgt Nachrüstung mit neuem Fahrgastinformationssystem.
S-Bahn Kompositionen Worbla 01–14	Fortsetzung der Garantie- und Nachtragsarbeiten zusammen mit der Lieferfirma Stadler (bis mindestens September 2022). Die Fahrzeuge befinden sich mittlerweile im dritten Einsatzjahr und sind zuverlässig unterwegs.
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62–72	Weiterführung der Drehgestell-Revisionen
Tramzüge Be 81–89	Weiterführung der Drehgestell-Revisionen
Dienst- und historische Fahrzeuge	Mit den Arbeiten am Tmf 166 kann die Revisionsrunde an den älteren Dieselloks abgeschlossen werden. Revision von 2 Dienstwagen (inkl. Drehgestelle) für die Abteilung Infrastruktur und einem Wagen für eine Privatfirma. Historische Fahrzeuge: Beginn einer umfassenden Revision des beliebten «Hoschtet-Schnägg» Bre1 inkl. Neulackierung.
Diverses	Insgesamt 40 Drehgestell-Revisionen und 280 Radsatz-Reprofilierungen (davon 4 für Aare Seeland mobil AG). Abschluss der Revision (Hauptuntersuchung) von Combino-Wagenkästen für Bernmobil (total 10 Tramzüge). Im Gegenzug hat Bernmobil für den RBS 116 Radsatz-Reprofilierungen ausgeführt.

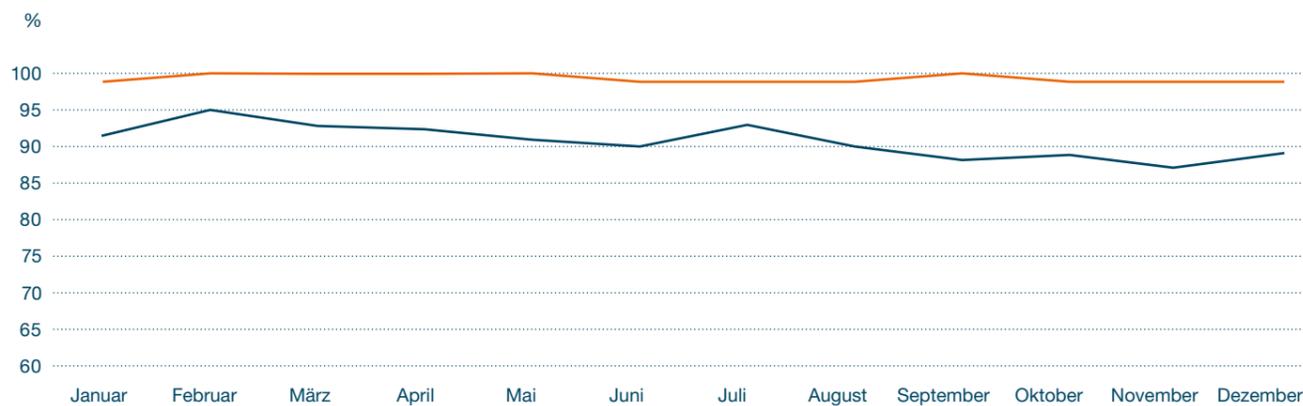
Betriebsqualität

Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
11.01.2021	Boll-Utzigen	Fahrleitungsdefekt	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (6.15–8.30 Uhr)
11.01.2021	Boll-Utzigen	Fahrleitungsreparatur	Bahnersatz (8.30–9.40 Uhr)
26.01.2021	Jegenstorf	Stellwerkstörung (Kabelbruch)	Grosse Verspätungen (6.00–10.00 Uhr)
27.01.2021	Bern Tiefenau	Defekter Zug blockiert Gleis	Einspurbetrieb, grosse Verspätungen, Zugausfälle
31.03.2021	Lohn-Lüterkofen	Brand in Gleichrichteranlage	Zugausfälle, Gleichrichter bis 27.7.21 ausser Betrieb
27.06.2021	Solothurn–Lohn-Lüterkofen	Fahrleitung durch Blitz beschädigt	Bahnersatz (22.40 Uhr bis Betriebsschluss)
28.06.2021	Lohn-Lüterkofen–Bätterkinden	Überschwemmung	Bahnersatz (17 Uhr bis Betriebsschluss)
29.06.2021	Solothurn–Bätterkinden	Überschwemmung	Bahnersatz (22 Uhr bis Betriebsschluss)
26.07.2021	Bolligen	Weichenstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (12.10–14 Uhr)
16.08.2021	Schanzentunnel	Unbefugte Person im Gleisbereich	Zugverkehr Worblaufen–Bern 30 Minuten eingestellt
26.08.2021	Ittigen	Stellwerk ausser Betrieb	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (16.48–19.30 Uhr)
23.09.2021	Jegenstorf	Defekter Zug blockiert Bahnhof	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (5.40–6.40 Uhr)
30.09.2021	Bern RBS	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (13.20–13.45 Uhr)
18.10.2021	Jegenstorf–Schönbühl	Defekter Zug blockiert Strecke	Einspurbetrieb, grosse Verspätungen (5.45–7.30 Uhr)
09.11.2021	Schanzentunnel	Zug beschädigt Fahrleitung	Bahnersatzbetrieb (17.40 Uhr bis Betriebsschluss)
26.11.2021	Schanzentunnel	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (16.30–19 Uhr)
30.11.2021	Boll-Utzigen	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (8.40–10.30 Uhr)
07.12.2021	Biberist–Lohn-Lüterkofen	Stellwerkstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (5.52–9.50 Uhr)

Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

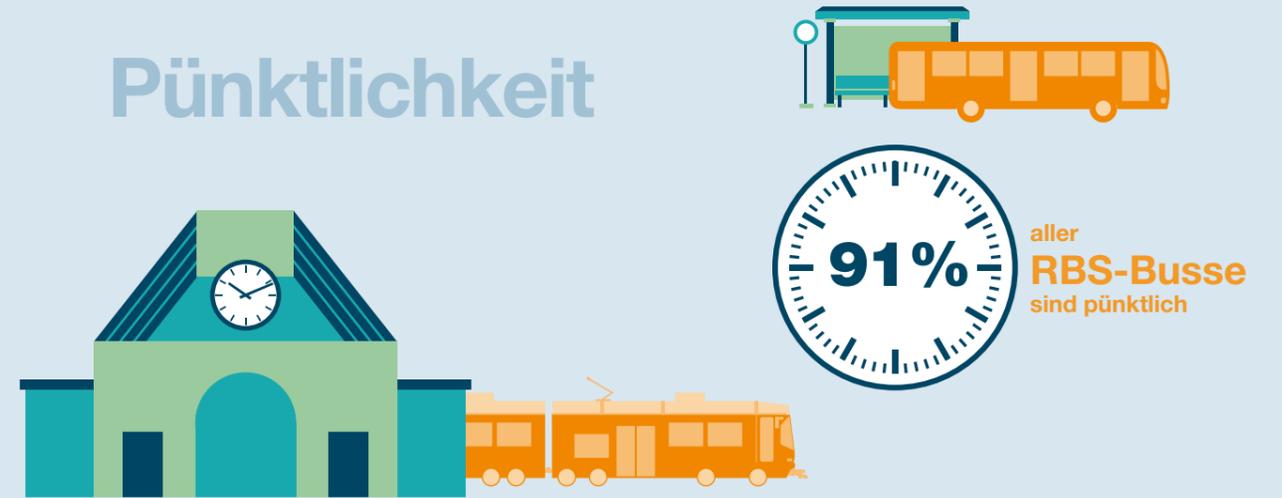
Pünktlichkeit Bahn und Bus im Monatsverlauf



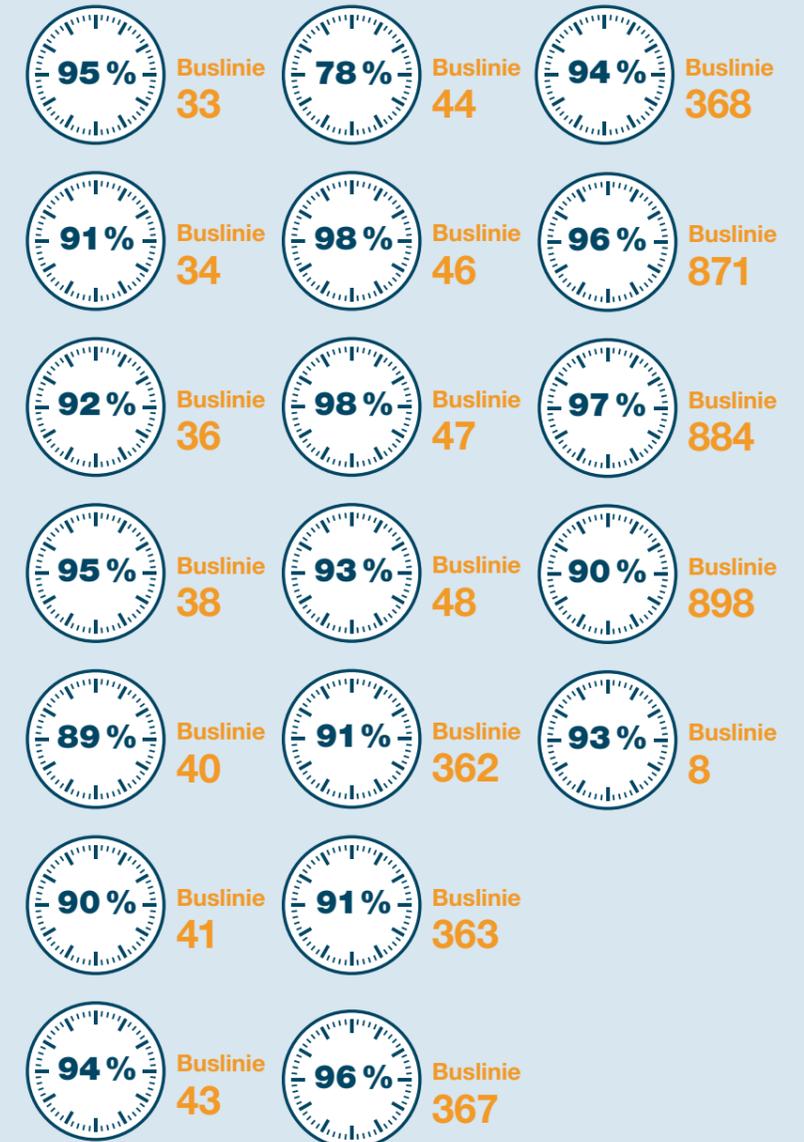
— Bahn
— Bus

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

Pünktlichkeit



PÜNKTICHKEIT BUSLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



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

Nachhaltigkeitsbericht

Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2018	2019	2020	2021	Ziel 2025
Strombezug Bahn (Traktion) ¹	Wh/Btkm ²	57,2	56,8	51,0	52,1	48,4
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	36,3	36,3	35,2	35,3	33,0
Treibhausgasemissionen Bus ³	gCO ₂ e/Pkm ^{4,7}	165	150	183 ⁵	192	147,0
Stromverbrauch Bus (Elektrofahrzeuge)	kWh/100 km	–	–	–	170	– ⁶
Treibhausgasemissionen gesamter RBS	Tonnen CO ₂ e ⁷	5 300	5 100	4 500	4 900	4 700

¹ 100 Prozent erneuerbare Energie.

² Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

³ Umrechnungsfaktor gemäss SN EN 16258.

⁴ Pkm: Personen-Kilometer (pandemiebedingt auch 2021 massiv unter den Werten von 2019 und früheren Jahren).

⁵ Der erhöhte Ausstoss ist auf den pandemiebedingten, massiven Rückgang der Fahrgäste respektive Personenkilometer zurückzuführen. Effektiv konnte eine Abnahme der CO₂-Emissionen um rund 7 Prozent verzeichnet werden. Dies durch den erhöhten Anteil Biodiesel sowie durch die angepasste Fahrweise (z. T. ebenfalls durch die corona-bedingte, entspannte Verkehrslage sowie durch das Fahrassistenzsystem «Ribas», welches zu einer sparsameren Fahrweise motiviert).

⁶ Das Ziel wird nach den ersten praktischen Erfahrungen definiert.

⁷ CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Masseinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2018	2019	2020	2021	Ziel 2025
Schwere Bahn- und Busunfälle ¹	Anzahl	4	3	0	0	0
Leichte Bahn- und Busunfälle ²	Anzahl	6	13	5	10	<10
Attraktivität RBS als Arbeitgeber ³	Punkte von 100	–	–	–	78	>80
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	22	27	11	14	<19
	Ausfalltage/MA ⁴	0,5	0,9	0,3	0,3	<0,8
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	10	10	10
Kundenzufriedenheit ⁵	Punkte	77	–	–	–	78

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

² Personenschaden mit Bagatelverletzungen.

³ Gemäss Umfrage Mitarbeitenden-Zufriedenheit. Sie wird in der Regel im Dreijahres-Rhythmus durchgeführt (im Zeitraum 2017–2020 fand keine Umfrage statt, nächste Umfrage im Sommer 2021).

⁴ MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

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

Wirtschaftliches Handeln

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

Vorwort

Nachhaltigkeit, Work-Life-Balance, Genderneutralität, Stakeholder-Dialog, Gesundheitsmanagement, Homeoffice – die Ansprüche an ein modernes Unternehmen sind hoch. Die Grundaufgabe des RBS ist es auch heute noch, eine optimale Dienstleistung für die Fahrgäste zu erbringen. Doch reicht dies allein nicht, denn die Welt dreht sich: Die Ansprüche der Gesellschaft und die gesetzlichen Vorgaben steigen.

Unsere Ambition ist es, unsere Reisenden sicher, zuverlässig und pünktlich an ihr Ziel zu bringen. Daneben arbeiten wir an unserer Zukunft: Ausbau und Modernisierung unserer Infrastruktur, mehr Komfort für die Reisenden und neue Mobilitätslösungen. Zusätzlich nehmen wir aber auch die gesellschaftlichen Bedürfnisse ernst und handeln danach.

Konkret heisst das: Wir verringern die Umweltauswirkungen, senken die Treibhausgasemissionen und steigern die Energieeffizienz. Unter dem Strategieziel der Nachhaltigkeit setzen wir Massnahmen zur Inklusion, Vielfalt und Toleranz sowie zur gendergerechten Sprache um. Kennzahlen, etwa zum Verhältnis zwischen Vollzeit und Teilzeit in Führungsfunktionen oder zum prozentualen Anteil von Männern und Frauen beim RBS helfen, Fakten sichtbar zu machen. Im Jahr 2021 hat der RBS eine Lohngleichheitsanalyse durchgeführt und keine unerklärliche Lohn Differenz festgestellt.

Die Welt dreht – und verändert – sich, ob man will oder nicht. Ein gut aufgestelltes, attraktives Unternehmen dreht sich mit.



Kurt Fluri, Präsident

Fabian Schmid, Direktor

Abgrenzung und Datengrundlagen

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

ISO-Zertifizierungen

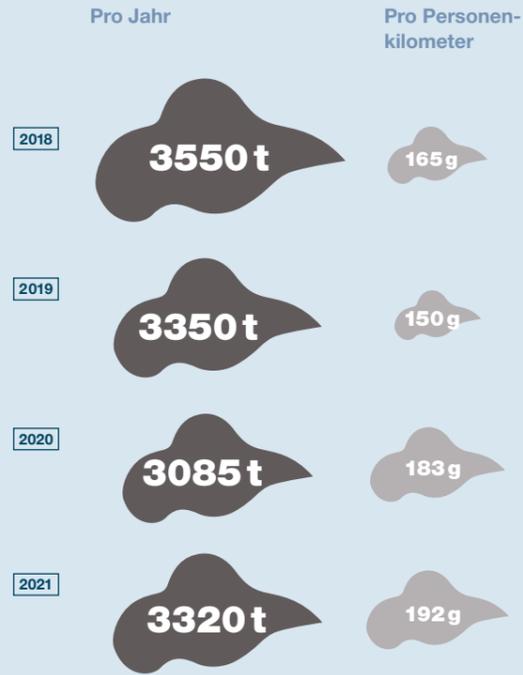
Der RBS ist nach den ISO-Normen 9001 (Qualität), 14001 (Umwelt) und 45001 (Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit) zertifiziert.

Compliance

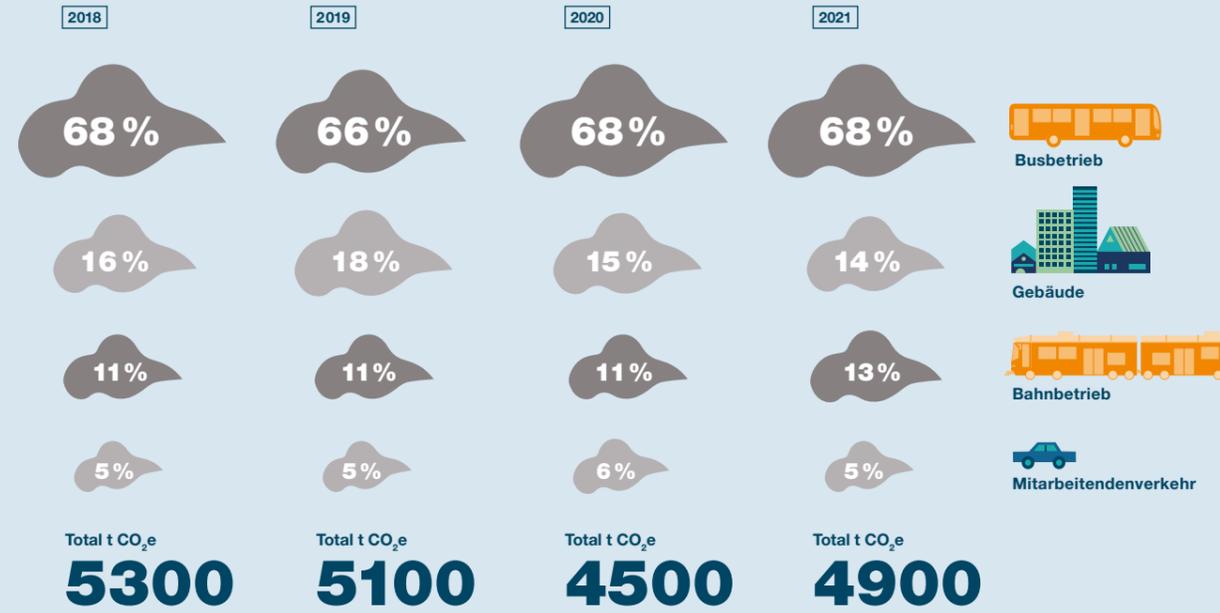
Der RBS hält alle Gesetze ein, die Gesetzeskonformität wird regelmässig überprüft. Von Seiten Behörden sind keine Klagen oder Verfahren hängig.



CO₂e-AUSSTOSS FAHRBETRIEB BUS



TREIBHAUSGAS-BILANZ RBS CO₂e



Energie & Emissionen



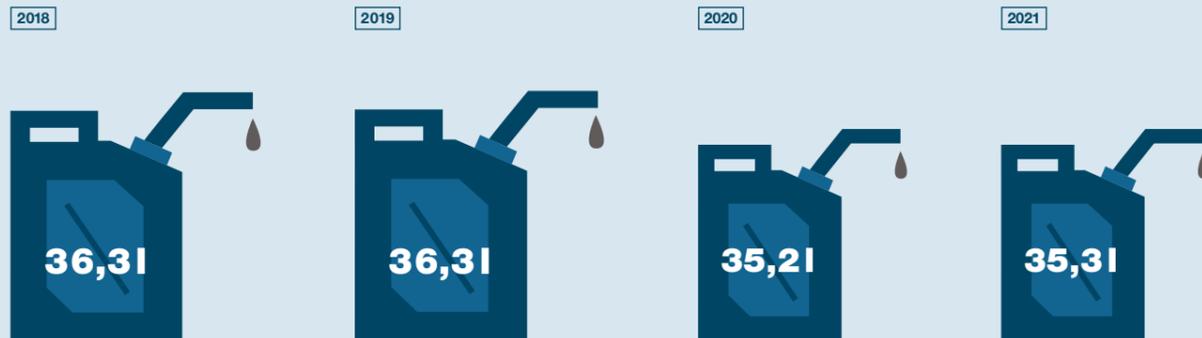
TRAKTIONS-STROM

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

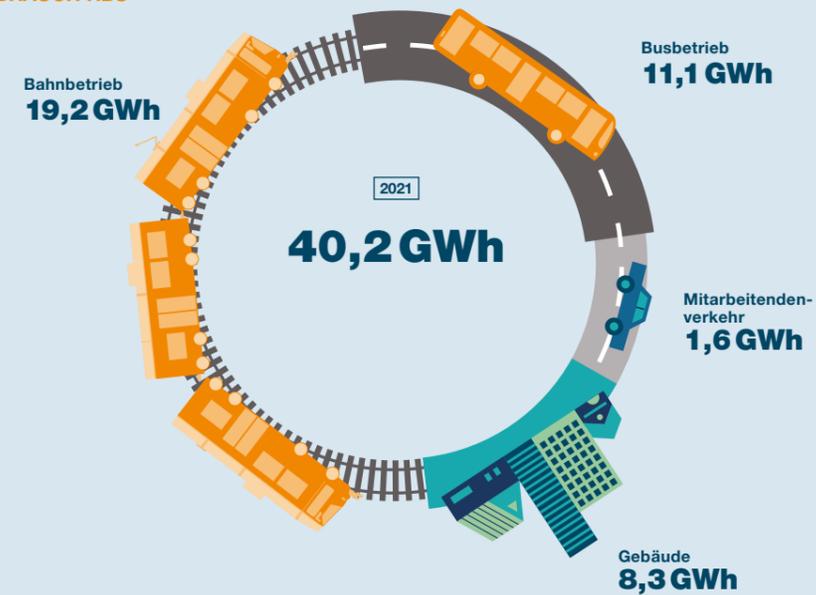


TREIBSTOFFBEDARF BUSBETRIEB

Diesel pro 100 km



GESAMTENERGIE-VERBRAUCH RBS



Strategie und Leistungen

Vision und Werte

Die Vision und die Werte des RBS wurden im Rahmen der Unternehmensstrategie, aber auch in Zusammenhang mit den Führungsworkshops (siehe Seite 8) überarbeitet und präzisiert.

Vision

Wir sind leistungsstark, effizient und regional verankert. Wir perfektionieren unser ÖV-Angebot und arbeiten nachhaltig.

Werte

Neben den Werten Zusammenarbeit, Integrität/Compliance, Führungskultur und historisches Erbe erhalten ist dem RBS nachhaltig leben wichtig. Nachhaltig leben heisst: «Der RBS will die Lebensqualität und Standortattraktivität in seinem Marktgebiet positiv beeinflussen:

- Betriebswirtschaftlich effizient möglichst viel Fahrplanangebot bieten.
- Die Belastung der natürlichen Umwelt auf ein Minimum reduzieren.
- Den Dialog mit der Bevölkerung pflegen und sie vor negativen Einflüssen schützen.

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

Auch auf die Integrität und Compliance wird noch mehr Gewicht gelegt. Der RBS hat dazu neu einen Verhaltenskodex erlassen. Er hat sich in seinen Werten schon immer zum Einhalten der geltenden Gesetze und internen Weisungen (Compliance) bekannt und legt im Alltag grossen Wert auf integriertes Verhalten. Präzisiert wurden nun unter anderem der Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie das Verhalten bei Interessenskonflikten. Verstösse können neu nicht nur direkt bei den Vorgesetzten deponiert werden, sondern auch an eine interne oder externe Stelle gemeldet werden.

Übersicht

Das Jahr 2021 war erneut geprägt von der Corona-Pandemie. Die Massnahmen zum Schutze der Mitarbeitenden waren klar definiert und wurden sorgfältig umgesetzt. Dies hat dazu beigetragen, dass der RBS sein reguläres Fahrplanangebot jederzeit «fahren» konnte und der Fahrplan nicht reduziert werden musste. Beträchtlich sind aber die wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie durch die Abnahme der Anzahl Fahrgäste.

Bei zwei innovativen Projekten im Bereich Energieeffizienz musste der RBS Rückschläge verkraften:

- Auf dem grossen Dach des Bahnhofs Zollikofen hätte dereinst eine Fotovoltaik-Anlage rund 237 500 Kilowattstunden Strom direkt für den Bahnbetrieb produzieren sollen. Die technische Machbarkeit einer solchen Anlage, welche bisher noch nirgends realisiert wurde, ist gegeben. Allerdings hat sich gezeigt, dass die Wirtschaftlichkeit (Kosten und Erträge, Stand Ende 2020/Anfang 2021) zu schlecht ist, und auch die technischen Kennzahlen sind nicht befriedigend. Aufgrund dessen hat sich der RBS entschieden, das Projekt vorläufig zu sistieren.
- Ein Brand im Gleichrichtergebäude in Lohn-Ammannsegg Ende März 2021 führte zu grossen Verzögerungen im Projekt Energiespeicher. Das Projekt soll jedoch möglichst rasch umgesetzt werden. Der Energiespeicher soll die Energie von bremsenden Zügen speichern und anschliessend bei Bedarf wieder ins Fahrleitungsnetz abgeben. Denn wenn ein Zug beim Bremsen die Energie ins Fahrleitungsnetz zurückspeist, muss ein anderer Zug in der Nähe sein, um diese Energie zum Fahren verwenden zu können. Ansonsten verbleibt nur das kurzzeitige Zwischenspeichern der Bremsenergie in einem Speicher. Das Herzstück dieses innovativen Projektes besteht aus einem Speichermedium mit Supercaps. Das sind Kondensatoren, welche Energie schnell speichern und auch schnell wieder abgeben können – ideal für eine Gleichstrombahn, bei der sich der Stromverbrauch je nach Betriebslage rasch ändert. Mit dem Einsatz des Energiespeichers sollen pro Jahr rund 250 000 Kilowattstunden elektrische Energie eingespart werden können (Prognose).

Ökologisches Handeln

«Orange wird immer grüner»

Mit der Inbetriebnahme des ersten Elektrobusses im August 2021 machte der RBS einen zentralen Schritt in die Zukunft: der Umstellung der Dieselbus- in eine Elektrobussenflotte. Die Flottenstrategie sieht vor, im Raum Worblaufen alle Dieselbusse bis Anfang der 2030er-Jahre durch klimaschonende Elektrobusse zu ersetzen. Auf dem Netz im Raum Lyss und Messen dauert die Umstellung aufgrund der hohen täglichen Kilometerleistung und der fehlenden Infrastruktur für das Laden voraussichtlich bis Ende der 2030er-Jahre. Geladen werden die Elektrobusse jeweils nachts in der Garage. Dieses Konzept des «Über-Nacht-Ladens» soll auch für alle weiteren RBS-Busse angewendet werden – Stand heute sind keine Ladeinfrastrukturen entlang des Streckennetzes geplant. Bereits im ersten Halbjahr 2022 konnten drei weitere Elektrobusse in Betrieb genommen werden.



Erste Ladesäule für unsere Kundinnen und Kunden

Per Ende Jahr konnte die erste Ladesäule an einer Park-and-Ride-Anlage des RBS in Betrieb genommen werden. In Zusammenarbeit mit «Evpass» können Kundinnen und Kunden ihre Elektroautos im Parkhaus beim Bahnhof Worb aufladen. Der RBS stellt dabei die Infrastruktur zur Verfügung, den Betrieb der Ladesäule verantwortet die Firma Evpass, welche aktuell das grösste öffentliche Netz von Ladestationen in der Schweiz betreibt. Es ist vorgesehen, in Zukunft weitere Park-and-Ride-Anlagen mit Ladesäulen auszurüsten.

Beleuchtungsumbau Bahnhöfe geht weiter

2021 wurde in drei weiteren Bahnhöfen die Beleuchtung auf energieeffiziente LED-Lampen umgestellt: Worboden, Scheyenholz und Schönbühl.

Wirtschaftliches Handeln

Berufliche Vorsorge

Das Vorsorgewerk des RBS bei der Pensionskasse Symova zeichnet sich in mehreren Dimensionen durch Nachhaltigkeit aus:

- Alle Verpflichtungen sind gedeckt und die notwendigen Wertschwankungsreserven geäufnet.
- Das Vorsorgevermögen von rund einer Viertelmilliarde Franken wird durch die Symova anhand einer Nachhaltigkeitsstrategie angelegt.
- Die Grundlagen (technischer Zins und Umwandlungssatz) sind so gewählt, dass keine Pensionierungsverluste resultieren.
- Seit 2012 wurden Anpassungen der Grundlagen mit flankierenden Massnahmen begleitet: Die Altersguthaben wurden unter Einbezug des Zins- und Zinseszinses um rund 30 Prozent erhöht. Verbunden mit entsprechend höheren Altersgutschriften konnte somit bei langjährigen Versicherten das Rentenniveau von 2012 aufrechterhalten werden (was einem Umwandlungssatz von rund 6,2 Prozent entspricht). Bei einem Kapitalbezug gibt es gegenüber 2012 gar rund 30 Prozent höhere Leistungen.

Soziales Handeln

Lohngleichheit beim RBS

Gemäss revidiertem Bundesgesetz über die Gleichstellung von Mann und Frau war der RBS erstmals verpflichtet, eine standardisierte Lohnvergleichsanalyse durchzuführen und diese von einer unabhängigen Stelle überprüfen zu lassen. Die betriebsinterne Lohnvergleichsanalyse hat zum Ziel, den verfassungsrechtlichen Anspruch auf gleichen Lohn für gleiche und gleichwertige Arbeit durchzusetzen. Die Analyse wurde mit dem Tool «Logib» des Bundes durchgeführt. Die Abweichung beträgt 1,5 Prozent, was nicht als statistisch signifikante geschlechtsspezifische Lohndifferenz gilt, wie auch die RBS-Revisionsstelle, Gfeller und Partner AG, bestätigt. Damit besteht beim RBS gemäss Vorgaben des Bundes kein Geschlechtseffekt.

Vielfalt, Toleranz und Inklusion

Unter das strategische Ziel «Nachhaltigkeit steigern» fällt auch die Förderung der Gleichstellung auf allen Ebenen. Eine erste Konkretisierung hat hierzu stattgefunden:

Toleranz und Vielfalt: Genau wie unsere Reisenden und die Geschäftspartnerschaft sind auch unsere Mitarbeitenden vielfältig: unterschiedliche Herkunft, Geschlecht, Sprachen, religiöse und sexuelle Ausrichtung. Die Sensibilisierung und das Engagement wird zukünftig RBS-intern verstärkt, und auch gegen aussen wird der RBS bei Bedarf ein entsprechendes Commitment abgeben, er bleibt jedoch politisch neutral.

Inklusion: Der RBS ist etwa in Sachen Niederflureinstieg und barrierefreier Zugang für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität fortschrittlich. Bereits bisher wurden immer wieder Menschen mit reduzierter Leistungsfähigkeit beschäftigt. Die Geschäftsleitung hat nun den Auftrag gegeben, die gelebte Praxis systematisch und konzeptionell aufzuarbeiten.

Brandschutzkurs für alle Mitarbeitenden

2021 und Anfang 2022 absolvierten alle Mitarbeitenden des RBS einen halbtägigen Brandschutzkurs. Damit wird ein Betrag geleistet zugunsten einer verbesserten Reaktion auf Notfallsituationen innerhalb der Arbeitstätigkeit, aber auch im privaten Umfeld.



Engagement und Ausblick

RBS: klimaneutraler Betrieb

Um die Klimaziele zu erreichen und die Erderwärmung zu begrenzen, muss und will der RBS seinen Teil beitragen und mittelfristig im Betrieb klimaneutral werden. Seit zehn Jahren verfügt der RBS über eine Treibhausgasbilanz, mit der gemäss den Anforderungen des «Greenhouse gas protocol» die Emissionen gemessen und ihre Verursacher aufgezeigt werden. Nun wird analysiert, wann der RBS mit welchen Massnahmen betrieblich klimaneutral sein kann. Die Umstellung von dieselbetriebenen auf elektrische Busse spielt dabei eine erhebliche Rolle, aber auch weitere (kleinere) Emittenten von Treibhausgasen werden inventarisiert, um einen Zielpfad definieren zu können. Auch das Thema der Infrastrukturbauten, welche durch den hohen Einsatz von Beton klimarelevant sind, wird einbezogen.

Bike to work

Im zehnten Jahr der Teilnahme an der Aktion «Bike to work» waren insgesamt elf Vierer-Teams während fast neunzig Prozent ihrer Arbeitstage per Velo oder zu Fuss unterwegs. Damit konnte der RBS zum ersten Mal die 10000-Kilometer-Marke knacken.

Der RBS stösst rund 4500 Tonnen CO₂ aus. Fünf Prozent davon stammen aus den Arbeitswegen. Mit «Bike to work» sensibilisiert der RBS seine Mitarbeitenden regelmässig hinsichtlich der Wichtigkeit, den Arbeitsweg möglichst klimaschonend zurückzulegen.

Das Engagement des RBS

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



Finanzbericht

Lagebericht

Allgemeiner Geschäftsverlauf

Die per Anfang 2020 eingebrochene Nachfrage im öffentlichen Verkehr aufgrund der Covid-Pandemie und die damit verbundenen Ertragseinbussen prägten auch das Geschäftsjahr 2021 des RBS. Der RBS zählte auf seinem Netz 2021 rund 30 Prozent weniger Fahrgäste als vor der Pandemie. Entsprechend hoch waren auch die Ausfälle bei den Verkehrseinnahmen. Mit 35,62 Millionen Franken lagen die Verkehrseinnahmen 1,5 Prozent über dem Vorjahr 2020, jedoch rund 23 Prozent unter dem Erlös, der vor der Pandemie erzielt wurde. Einen weiteren Rückgang gab es im Berichtsjahr bei den Generalabonnements, während die Libero-Verbundausweise sowie Einzelfahrten und Streckenabonnemente 2021 wieder leicht zulegen. Die Ertragseinbussen aufgrund des Nachfragerückgangs konnten nur zu einem geringen Teil mit Sparmassnahmen und Ausgabenverzicht abgedeckt werden. Insgesamt weist das Geschäftsergebnis 2021 einen Verlust von 5,05 Millionen Franken aus. Im Geschäftsfeld Personenverkehr betrug das Defizit bei der Bahn 3,8 Millionen Franken und beim Bus 1,6 Millionen Franken, während in der Sparte Infrastruktur praktisch ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt wurde. Im Geschäftsfeld Immobilien wurde ein Gewinn von 0,36 Millionen Franken realisiert. Die Verluste im Personenverkehr können mit vorhandenen gesetzlichen Reserven gedeckt werden. Die für 2021 vorgesehene Defizitdeckung durch die öffentliche Hand wird nicht in Anspruch genommen.

Personalaufwand und Anzahl Vollzeitstellen

Der Personalaufwand betrug in der Berichtsperiode 53,1 Millionen Franken gegenüber 52,2 Millionen Franken im Vorjahr. Die Anzahl der Vollzeitstellen stieg auf 461,9 (+ 4). Die budgetierte Stellenerhöhung erfolgte vor allem zur Verstärkung der Ressourcen im Bereich Projektmanagement für Infrastrukturausbauten.

Bilanz

Aufgrund der hohen Investitionstätigkeit nahm die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 84,5 Millionen Franken auf 945,3 Millionen Franken zu. Dieses Bilanzwachstum wurde hauptsächlich mit Investitionsbeiträgen der öffentlichen Hand als bedingt rückzahlbare Darlehen finanziert. Zur Überbrückung der Ertragsausfälle im Personenverkehr wurde das verzinsliche Fremdkapital auf 192 Millionen Franken erhöht (+ CHF 5 Mio.). Die Eigenkapitalquote sank von 9,2 Prozent auf 7,8 Prozent per Ende 2021.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Der RBS verfügt über ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung ausgerichtetes unternehmensweites Risikomanagement. Dieses bildet zusammen mit dem Compliance-Management und dem internen Kontrollsystem die Grundlage für die Corporate Governance. Im Geschäftsjahr wurde das bestehende Risikomanagementsystem neu konzipiert und stärker in die Unternehmensführung integriert. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen Risiken identifiziert, beurteilt und notwendige Massnahmen definiert und deren Status überwacht. Die Berichterstattung an den Verwaltungsrat erfolgt jährlich via Risikobericht und halbjährlich mit einem Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung von Pendenzen im Bereich Risikobewältigung. Für das Grossprojekt Ausbau Bahnhof Bern, wie auch für die Bauprojekte im Rahmen der Strategischen Ausbauschritte (STEP) werden gesonderte Risikobeurteilungen durchgeführt, die den Anforderungen für die Berichterstattung nach RUBA (Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten) entsprechen.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Als konzessionierte Transportunternehmung und Infrastrukturbetreiberin verfolgt der RBS keine eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Er beobachtet das Marktgeschehen, die Entwicklungen und Trends der Branche jedoch sorgfältig und übernimmt technisch und organisatorisch ausgereifte Konzepte und Anwendungen, soweit diese sinnvoll und finanzierbar sind, und passt sie, falls erforderlich, auf seine Bedürfnisse an. Im Berichtsjahr 2021 reichte der RBS beim Bundesamt für Verkehr ein Gesuch zur Unterstützung eines Innovationsprojekts ein: Auf dem neuen Wendegleis in Bätterkinden sollen Züge automatisiert Ein- und Ausfahren kön-



nen, was dem Lokpersonal am Endhalt der Linie S8 eine verlängerte Pause, respektive einen früheren Dienstwechsel ermöglicht. Weiter testet der RBS eine Grüngleisanlage, um dereinst die gesamte Abstellanlage im neuen Depotareal nach diesem System erstellen zu können. Damit soll das Absickern von Regenwasser ermöglicht und das Aufheizen abgestellter Züge im Sommer reduziert werden. Um die Energie aus der Rekuperation bremsender Züge kurzzeitig zu speichern, baut der RBS in Lohn einen stationären Energiespeicher mit Supercaps.

Zukunftsaussichten

Kurzfristig stellt die Covid-Pandemie eine Zäsur dar, welche im öffentlichen Verkehr zu einem markanten Nachfragerückgang geführt hat. Auch wenn sich die Nachfrage wieder erholen dürfte, werden der Trend zu Homeoffice und veränderte Gewohnheiten die Nachfrage langfristig beeinflussen – wie weit ist derzeit noch nicht absehbar. Auf der anderen Seite werden Wachstumsimpulse unter anderem aufgrund der weiteren Siedlungsentwicklung entlang des RBS-Bahnnetzes und der Dekarbonisierung des Verkehrs erwartet.

In den kommenden Jahren wird mit dem Neubau des RBS-Tiefbahnhofs in Bern und den Ausbausritten STEP 2025 und 2035 das RBS-Bahnnetz tiefgreifend ausgebaut. Ein erster wesentlicher Schritt erfolgt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 mit der Verlängerung der Linie S8 bis Bätterkinden. Gleichzeitig wird der Regioexpress die Städteverbindung Bern–Solothurn ganztägig im Viertelstundentakt und mit leicht kürzeren Fahrzeiten bedienen. Für den Substanzerhalt bei der Infrastruktur stehen nach aktuellen Berechnungen genügend Mittel im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2021 bis 2024 zur Verfügung. Für das durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) gemeinsam finanzierte Projekt Ausbau Bahnhof Bern ist eine Anpassung der Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2016 aufgrund von Kostensteigerungen mit Bund und Kanton in Vorbereitung. Für die Infrastrukturausbauten im Rahmen des Ausbaus 2025 (Bahnhof Solothurn, Doppelspurausbau S8, Wendegleis Bätterkinden) sind die notwendigen Mittel für die jeweiligen Projektphasen in separaten Umsetzungsvereinbarungen zugesprochen. Ohne wesentliche Vorkommnisse und Einschränkungen wird mit einer Umsetzung der langfristig geplanten Unterhalts- und Ausbauprojekte gemäss den Finanzierungsvereinbarungen gerechnet.

Für den regionalen Personenverkehr Bahn und den Regional- und Ortsverkehr Bus wurden den Bestellern die bereinigten Offerten für das Fahrplanjahr 2022 mit Berücksichtigung der weiteren nachfragebedingten Auswirkungen der Pandemie per Ende 2021 eingereicht. Der RBS erwartet den Abschluss der entsprechenden Angebotsvereinbarungen im ersten Halbjahr 2022.



Erfolgsrechnung

	Erläuterung	2021	2020
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF			
Verkehrsertrag	(1)	35 624	35 108
Abgeltung	(2)	54 978	73 168
Leistungen für Dritte	(3)	10 259	10 342
Andere betriebliche Erträge	(4)	6 260	6 370
Eigenleistungen		6 201	6 354
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		113 322	131 342
Betriebsaufwand in TCHF			
Materialaufwand		2 960	2 183
Personalaufwand	(5) (6)	53 052	52 217
Betriebsleistungen Dritter		4 600	4 519
Energie		5 317	4 456
Andere betriebliche Aufwendungen	(7)	17 510	17 233
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(8)	2 835	24 054
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(9)	30 759	30 837
Total Betriebsaufwand		117 033	135 499
Ergebnis in TCHF			
Betriebliches Ergebnis		-3 711	-4 157
Finanzaufwand	(10)	1 433	1 826
Finanzertrag	(11)	166	153
Finanzergebnis		-1 267	-1 673
Ordentliches Ergebnis		-4 978	-5 830
Gewinn vor Ertragssteuern		-4 978	-5 830
Direkte Steuern/ Ertragssteuern		70	65
Jahresergebnis		-5 048	-5 895

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Bilanz

	Erläuterung	31.12.2021	31.12.2020
Aktiven in TCHF			
Flüssige Mittel	(12)	7 255	13 408
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	7 971	9 594
Übrige kurzfristige Forderungen	(14)	30 428	12 173
Vorräte	(15)	6 361	6 208
Aktive Rechnungsabgrenzungen		1 061	3 898
Total Umlaufvermögen		53 076	45 281
Finanzanlagen	(16)	6 388	6 388
Sachanlagen	(17) (18) (26)	885 790	809 086
Total Anlagevermögen		892 178	815 474
Total Aktiven		945 254	860 755
Passiven in TCHF			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		26 779	22 032
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(19)	10 000	20 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(20)	3 593	4 131
Passive Rechnungsabgrenzungen	(21)	9 312	9 964
Kurzfristige Rückstellungen	(22)	2 304	2 229
Total kurzfristiges Fremdkapital		51 988	58 356
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(23)	182 000	167 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	636 646	555 436
Langfristige Rückstellungen	(22)	717	1 009
Total langfristiges Fremdkapital		819 363	723 445
Total Fremdkapital		871 351	781 801
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(25)	44 625	50 896
Freiwillige Gewinnreserven		8 457	8 081
Eigene Aktien		-19	-16
Bilanzverlust/-gewinn		-5 048	-5 895
Total Eigenkapital		73 903	78 954
Total Passiven		945 254	860 755

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 50 und folgende.

Geldflussrechnung

Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF	2021	2020
Jahresverlust/-gewinn	-5 048	-5 895
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	30 759	30 837
Veränderung Rückstellungen	-217	-588
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	7	-
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	2 835	24 054
Verrechnung Abgeltungen mit Darlehensrückzahlung	-2 098	-2 098
Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	26 238	46 310
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 623	3 764
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	-18 255	-7 005
Veränderung Vorräte	-153	-828
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	2 837	293
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4 747	-18 753
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4	-82
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-652	-2 606
Netto Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	16 389	21 093
Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF		
Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	-111 809	-93 659
Beiträge Dritter für Sachanlagen	1 502	1 666
Investitionen in Finanzanlagen	0	-2 000
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-110 307	-93 993
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	84 797	61 652
Aufnahme verzinsliches Darlehen	15 000	10 000
Amortisation verzinsliche Darlehen	-10 000	-10 000
Amortisation rückzahlbare Darlehen	-2 032	-3 792
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	87 765	57 860
Veränderung flüssige Mittel	-6 153	-15 040
Nachweis Fonds in TCHF		
Bestand flüssige Mittel am 1. 1.	13 408	28 448
Bestand flüssige Mittel am 31. 12.	7 255	13 408
Veränderung flüssige Mittel	-6 153	-15 040

Eigenkapitalnachweis

Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche ¹ Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien	Total	Anteil
							Reserven für Fehlbetragsdeckung
Eigenkapital per 1. 1. 2020	22 400	3 488	50 896	8 081	-15	84 850	20 367
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	-	-1	-1	0
Umgliederung ²	0	0	0	0	0	0	30 529
Jahreserfolg 2020	0	0	-6 271	376	0	-5 895	-6 271
Eigenkapital per 31. 12. 2020	22 400	3 488	44 625	8 457	-16	78 954	44 625
Erwerb eigene Aktien	-	-	-	-	-2	-2	0
Jahreserfolg 2021	0	0	-5 411	363	0	-5 048	-5 411
Eigenkapital per 31. 12. 2021	22 400	3 488	39 215	8 820	-18	73 904	39 215

¹ Siehe auch Seite 59, Ziffer 25.

² Zuteilung der Abschreibungsreserve und Reserve aus Restatement auf die Reserven gemäss Art. 36 und 67 EBG sowie Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr (vgl. Ziff. 25) gemäss Anweisung BAV.

Aufteilung Aktienkapital in TCHF / Anzahl	Nominal in CHF	Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
		31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Namenaktien	50	448 000	448 000	22 400	22 400
Total Aktienkapital				22 400	22 400

Mit Statutenrevision vom 23. Juni 2020 hat der RBS die Inhaberaktien in Namenaktien umgewandelt.

Aktionariat / Anteil am Aktienkapital in Prozent	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Schweizerische Eidgenossenschaft (Bund)	31,4	31,4
Kanton Bern	34,7	34,7
Bernmobil	14,8	14,8
Kanton Solothurn	7,9	7,9
Übrige	11,2	11,2
Total Aktienkapital	100,0	100,0

Bestand Eigene Aktien in TCHF / Anzahl	Nominal in CHF	Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
		31. 12. 2021	31. 12. 2020	31. 12. 2021	31. 12. 2020
Eigene Aktien	50	1 582	1 583	19	16
Total Anzahl Aktien / Aktienkapital		1 582	1 583	19	16

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

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

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

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

Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

Bewertungsgrundsätze

Allgemeines

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

Flüssige Mittel

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

Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

Aktive Rechnungsabgrenzung

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

Finanzanlagen

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

Sachanlagen

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

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

Immaterielle Anlagen

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

Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

Passive Rechnungsabgrenzungen

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

Langfristige Verbindlichkeiten

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

Steuern

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

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

Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

Vorgesehene Nutzungsdauer	Jahre
Schutzbauten, Tunnels, Brücken, Perrons, Strassen 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 Verkehrsertrag in TCHF	2021	2020
Pauschalfahrausweise ohne Verbundfahrausweise	16 043	16 912
Einzelfahrausweise und Streckenabonnemente ohne Verbundfahrausweise	1 504	1 132
Verbundfahrausweise	17 954	17 065
Übrige Einnahmen	123	0
Total Verkehrsertrag	35 624	35 108
2 Abgeltung in TCHF	2021	2020
Abgeltung Sparte Verkehr, Bahn und Bus	28 763	27 930
Abgeltung Sparte Infrastruktur ¹	26 215	45 238
Total Abgeltung	54 978	73 168
¹ Geringere Abschreibungsabgeltung in der Sparte Infrastruktur als 2020 aufgrund der Abrechnung des Projekts Doppelspurausbau Moosseedorf–Zollikofen im Vorjahr.		
3 Leistungen für Dritte in TCHF	2021	2020
Leistungen für Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	1 212	1 139
Leistungen für Dritte	9 047	9 203
Total Leistungen für Dritte	10 259	10 342
4 Andere betriebliche Erträge in TCHF	2021	2020
Pacht und Mieten	2 993	3 001
Trassenerlös aus Netzzugang	989	1 017
Vergütungen und Versicherungsleistungen	241	168
Gewinne aus Anlagenabgängen	7	0
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 030	2 184
Total andere betriebliche Erträge	6 260	6 370
5 Personalaufwand in TCHF	2021	2020
Gehälter und Löhne	40 951	40 041
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	4 217	3 988
Personalversicherungen	8 319	8 374
Leistungen der Personalversicherungen	-542	-276
Personalmiete	106	90
Total Personalaufwand	53 052	52 217

6 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde auf Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Der Deckungsgrad beträgt 121,65 Prozent gemäss provisorischem Abschluss 2021.

	Überdeckung gemäss Swiss GAAP FER 26	Wirtschaftlicher Anteil des RBS	Veränderung	Auf Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31. 12. 2021	31. 12. 2021	31. 12. 2021		2021	2020
Sammelstiftung Symova	-	-	-	-	4 117	4 117
					4 117	4 192

7 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	2021	2020
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerkürzung	2 052	2 697
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	2 900	2 698
Allgemeiner Aufwand	591	627
Versicherungen und Schadenersatz	735	758
Marketing	709	487
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	114	178
Pacht und Miete	498	593
Informatik-Support und Lizenzen	2 476	1 970
Unterhalt und Kleinanschaffungen	7 435	7 225
Total andere betriebliche Aufwendungen	17 510	17 233

8 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF

	2021	2020
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) ¹	2 835	24 054
Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	2 835	24 054

¹ Nicht aktivierbare Investitionen in Zusammenhang mit Projekt Doppelspurausbau Moosseedorf–Zollikofen.

9 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF

	2021	2020
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	12 397	12 782
Abschreibungen übrige Sparten	18 362	18 055
Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	30 759	30 837

10 Finanzaufwand in TCHF

	2021	2020
Zinsaufwand und Finanzierungskosten ¹	1 433	1 826
Total Finanzaufwand	1 433	1 826

¹ Reduktion infolge Rückzahlung von höherverzinslichen Kassascheinen Anfang 2021.

11 Finanzertrag in TCHF	2021	2020
Zinserträge Darlehen	122	96
Skonti, Währungsdifferenzen	44	57
Total Finanzertrag	166	153

12 Flüssige Mittel in TCHF	2021	2020
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	275	271
Banken		
frei verfügbare Mittel	5436	7097
zweckgebundene Mittel ¹	1544	6041
Total flüssige Mittel	7255	13409

¹ Zweckgebundene Mittel per Ende Jahr für Infrastruktur-Investitionen.

13 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF	2021	2020
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4191	7199
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	3780	2395
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7971	9594

14 Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF	2021	2020
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	1123	874
Forderungen gegenüber staatlichen Stellen ¹	29305	11299
Total übrige kurzfristige Forderungen	30428	12173

¹ Davon CHF 17,6 Mio. Forderung gegenüber Bund beziehungsweise CHF 9,2 Mio. gegenüber Kanton Bern (Beiträge aus BIF bzw. Beitrag aus Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrsfonds).

15 Vorräte in TCHF	2021	2020
Material Schienenfahrzeuge	11798	10844
Übriges Material Bahn und Bus	1407	1405
Wertberichtigung ¹	-6845	-6041
Total Vorräte	6361	6208

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

16 Finanzanlagen in TCHF	2021	2020
Aktien nicht kotierter Unternehmen ¹	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG ²	6000	6000
Total Finanzanlagen	6388	6388

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

² Darlehen gemäss vertraglicher Vereinbarung.

17 Sachanlagen in TCHF	2021	2020
(Anlagespiegel siehe separate Aufstellung)		
Sachanlagen	998540	986014
Anlagen im Bau	347828	252823
Anzahlungen Anlagen im Bau	400	400
À fonds perdu Beiträge an Anlagen im Bau Sparte Infrastruktur	-6177	-4989
Wertberichtigung Sachanlagen	-454801	-425162
Total Sachanlagen	885790	809086

18 Sachanlagen 2021 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 1.1.2021	Zugänge	Umgliede- rungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Bestand 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2021
Anschaffungswerte							
Gebäude und Grundstücke	122 352	0	21	0	0	122 372	
Kunstbauten	76 294	0	1 505	0	0	77 800	
Fahrbahn	150 990	0	4 604	-67	0	155 526	
Bahnstrom und Antrieb	47 742	0	1 501	0	0	49 243	
Sicherungsanlagen	87 790	0	1 329	0	0	89 120	
Niederspannung, Telekom	21 134	0	390	0	0	21 524	
Publikumsanlagen	56 509	0	2 053	0	0	58 562	
Fahrzeuge	17 048	0	55	0	-542	16 561	
Betriebsmittel, Diverses	18 022	0	471	0	-197	18 296	
Bahnfahrzeuge	368 272	0	1 179	0	0	369 451	
Busse	19 859	0	861	-246	-390	20 084	
Total Anschaffungswerte	986 014	0	13 969	-313	-1 129	998 540	
Anlagen im Bau ¹	248 234	111 809	-13 969	-1 188	-2 835	342 051	
Anschaffungswerte	1 234 248	111 809	0	-1 502	-3 964	1 340 591	

¹ inklusive Anzahlungen. Die Abgänge der Anlagen im Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

Kumulierte Wertberichtigungen

Gebäude und Grundstücke	-57 707	-2 362	0	0	0	-60 069	62 303
Kunstbauten	-13 814	-931	0	0	0	-14 745	63 055
Fahrbahn	-50 052	-3 675	0	0	0	-53 727	101 799
Bahnstrom und Antrieb	-29 051	-1 233	0	0	0	-30 284	18 959
Sicherungsanlagen	-55 124	-2 709	0	0	0	-57 832	31 287
Niederspannung, Telekom	-13 719	-1 363	0	0	0	-15 082	6 443
Publikumsanlagen	-24 986	-1 867	0	0	0	-26 853	31 709
Fahrzeuge	-10 295	-522	0	0	534	-10 282	6 279
Betriebsmittel, Diverses	-12 646	-1 308	0	0	197	-13 757	4 539
Bahnfahrzeuge	-146 832	-13 237	0	0	0	-160 069	209 381
Busse	-10 937	-1 554	0	0	390	-12 100	7 984
Total Wertberichtigungen	-425 162	-30 759	0	0	1 121	-454 801	543 739
Anlagen im Bau ¹	0	0	0	0	0	0	342 051
Wertberichtigungen/Buchwerte	-425 162	-30 759	0	0	1 121	-454 801	885 790

¹ inklusive Anzahlungen.

18 Sachanlagen 2020 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 1.1.2020	Zugänge	Umgliede- rungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Bestand 31.12.2020	Buchwerte 31.12.2020
Anschaffungswerte							
Gebäude und Grundstücke	118 589	0	3 762	0	0	122 352	
Kunstbauten	49 129	0	27 165	0	0	76 294	
Fahrbahn	135 695	0	15 339	-44	0	150 990	
Bahnstrom und Antrieb	42 141	0	5 881	0	-280	47 742	
Sicherungsanlagen	82 775	0	5 015	0	0	87 790	
Niederspannung, Telekom	19 230	0	2 154	0	-250	21 134	
Publikumsanlagen	54 426	0	2 083	0	0	56 509	
Fahrzeuge	16 850	0	199	0	0	17 048	
Betriebsmittel, Diverses	17 862	0	1 006	0	-846	18 022	
Bahnfahrzeuge	386 194	0	1 398	0	-19 320	368 272	
Busse	19 859	0	0	0	0	19 859	
Total Anschaffungswerte	942 752	0	64 002	-44	-20 696	986 014	
Anlagen im Bau ¹	244 252	93 660	-64 002	-1 622	-24 054	248 234	
Anschaffungswerte	1 187 004	93 660	0	-1 666	-44 750	1 234 248	

¹ inklusive Anzahlungen. Die Abgänge der Anlagen im Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

Kumulierte Wertberichtigungen

Gebäude und Grundstücke	-55 395	-2 312	0	0	0	-57 707	64 645
Kunstbauten	-12 906	-908	0	0	0	-13 814	62 480
Fahrbahn	-46 449	-3 603	0	0	0	-50 052	100 938
Bahnstrom und Antrieb	-28 045	-1 286	0	0	280	-29 051	18 692
Sicherungsanlagen	-52 081	-3 043	0	0	0	-55 124	32 666
Niederspannung, Telekom	-12 384	-1 585	0	0	250	-13 719	7 415
Publikumsanlagen	-23 266	-1 721	0	0	0	-24 986	31 523
Fahrzeuge	-9 731	-563	0	0	0	-10 295	6 754
Betriebsmittel, Diverses	-12 100	-1 392	0	0	846	-12 646	5 376
Bahnfahrzeuge	-153 169	-12 982	0	0	19 320	-146 832	221 440
Busse	-9 495	-1 442	0	0	0	-10 937	8 923
Total Wertberichtigungen	-415 020	-30 837	0	0	20 696	-425 162	560 852
Anlagen im Bau ¹	0	0	0	0	0	0	248 234
Wertberichtigungen/Buchwerte	-415 020	-30 837	0	0	20 696	-425 162	809 086

¹ inklusive Anzahlungen.

18 Sachanlagen Infrastruktur 2021 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 1.1.2021	Zugänge	Umgliede- rungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Bestand 31.12.2021	Buchwerte 31.12.2021
Anschaffungswerte							
Gebäude und Grundstücke	39760	0	0	0	0	39760	
Kunstbauten	76294	0	1505	0	0	77800	
Fahrbahn	146960	0	4604	-67	0	151496	
Bahnstrom und Antrieb	45780	0	1501	0	0	47281	
Sicherungsanlagen	86441	0	1329	0	0	87771	
Niederspannung, Telekom	20037	0	348	0	0	20385	
Publikumsanlagen	46515	0	2021	0	0	48536	
Fahrzeuge	16224	0	55	0	-542	15737	
Betriebsmittel, Diverses	4153	0	228	0	-12	4369	
Total Anschaffungswerte	482164	0	11592	-67	-554	493134	
Anlagen im Bau ¹	245418	104665	-11592	-1176	-2786	334529	
Anschaffungswerte	727583	104665	0	-1243	-3341	827664	

¹ inklusive Anzahlungen. Die Abgänge der Anlagen in Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

Kumulierte Wertberichtigungen

Gebäude und Grundstücke	-15734	-625	0	0	0	-16359	23401
Kunstbauten	-13814	-931	0	0	0	-14745	63055
Fahrbahn	-48199	-3575	0	0	0	-51774	99722
Bahnstrom und Antrieb	-27735	-1181	0	0	0	-28916	18365
Sicherungsanlagen	-54055	-2667	0	0	0	-56722	31049
Niederspannung, Telekom	-12816	-1334	0	0	0	-14150	6235
Publikumsanlagen	-18786	-1379	0	0	0	-20165	28371
Fahrzeuge	-9711	-493	0	0	532	-9672	6066
Betriebsmittel, Diverses	-2839	-212	0	0	12	-3039	1330
Total Wertberichtigungen	-203690	-12396	0	0	544	-215541	277593
Anlagen im Bau ¹	0	0	0	0	0	0	334529
Wertberichtigungen/Buchwerte	-203690	-12396	0	0	544	-215541	612123

¹ inklusive Anzahlungen.

18 Sachanlagen Infrastruktur 2020 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 1.1.2020	Zugänge	Umgliede- rungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Bestand 31.12.2020	Buchwerte 31.12.2020
Anschaffungswerte							
Gebäude und Grundstücke	36654	0	3106	0	0	39760	
Kunstbauten	49129	0	27165	0	0	76294	
Fahrbahn	131664	0	15339	-44	0	146960	
Bahnstrom und Antrieb	40179	0	5881	0	-280	45780	
Sicherungsanlagen	81427	0	5015	0	0	86441	
Niederspannung, Telekom	18133	0	2154	0	-250	20037	
Publikumsanlagen	44456	0	2059	0	0	46515	
Fahrzeuge	16044	0	180	0	0	16224	
Betriebsmittel, Diverses	3879	0	311	0	-36	4153	
Total Anschaffungswerte	421565	0	61209	-44	-566	482164	
Anlagen im Bau ¹	243766	86618	-61209	-1622	-22134	245418	
Anschaffungswerte	665331	86618	0	-1666	-22700	727583	

¹ inklusive Anzahlungen. Die Abgänge der Anlagen in Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

Kumulierte Wertberichtigungen

Gebäude und Grundstücke	-15149	-585	0	0	0	-15734	24026
Kunstbauten	-12906	-908	0	0	0	-13814	62480
Fahrbahn	-44697	-3502	0	0	0	-48199	98760
Bahnstrom und Antrieb	-26782	-1064	0	0	111	-27735	18045
Sicherungsanlagen	-51054	-3001	0	0	0	-54055	32386
Niederspannung, Telekom	-11520	-1512	0	0	215	-12816	7221
Publikumsanlagen	-17560	-1225	0	0	0	-18786	27729
Fahrzeuge	-9174	-537	0	0	0	-9711	6513
Betriebsmittel, Diverses	-2631	-244	0	0	36	-2839	1314
Total Wertberichtigungen	-191474	-12579	0	0	362	-203690	278474
Anlagen im Bau ¹	0	0	0	0	0	0	245418
Wertberichtigungen/Buchwerte	-191474	-12579	0	0	362	-203690	523893

¹ inklusive Anzahlungen.

19 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2021	2020
Rückzahlung Darlehen im Folgejahr (innert 12 Monaten)	10 000	20 000
Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10 000	20 000

20 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten in TCHF	2021	2020
Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand		
Anteil Bund	1 805	2 098
Anteil Kanton Bern	1 386	1 636
Anteil Kanton Solothurn	396	396
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	5	1
Gutscheine RBS	1	0
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	3 593	4 131

21 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF	2021	2020
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtaxabo usw.)	8 627	8 365
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	479	869
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	206	730
Total passive Rechnungsabgrenzungen	9 312	9 964

22 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF

	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte ¹	Personalgut- haben ²	Sonstige Rück- stellungen ³	Total
Buchwert am 1. 1. 2020	402	2 994	430	3 826
davon kurzfristig	60	2 522	40	2 622
davon langfristig	342	472	390	1 204
Bildung		201	37	238
Verwendung	50	647	129	826
Buchwert am 31. 12. 2020 / 1. 1. 2021	352	2 548	338	3 238
davon kurzfristig	47	2 135	47	2 229
davon langfristig	305	413	291	1 009
Bildung/Umbuchung		319	93	412
Verwendung	28	360	241	629
Buchwert am 31. 12. 2021	324	2 507	190	3 021
davon kurzfristig	44	2 120	140	2 304
davon langfristig	280	387	50	717

¹ Berechnung des notwendigen Rückstellungsbetrages durch Versicherungsexperten.

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

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

23 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2021	2020
Fälligkeiten nach einem bis fünf Jahren	35 000	15 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	147 000	152 000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	182 000	167 000

24 Übrige langfristige Verbindlichkeiten in TCHF	2021	2020
Bedingt rückzahlbar ¹		
Anteil Bund	435 162	365 398
davon BIF – Leistungsvereinbarungen ²	379 473	335 472
davon BIF – Umsetzungsvereinbarungen ²	22 512	4 842
davon NAF ³	33 178	25 085
Anteil Kanton Bern	170 885	155 852
Anteil Kanton Solothurn	18 704	18 704
Rückzahlbar ⁴		
Anteil Bund	5 828	7 632
Anteil Kanton Bern	4 683	6 070
Anteil Kanton Solothurn	1 384	1 780
Total übrige langfristige Verbindlichkeiten	636 646	555 436

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

² BIF: Bahninfrastrukturfonds.

³ NAF: Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsverbandsfonds.

⁴ Rückzahlbare Altdarlehen der öffentlichen Hand für die Finanzierung von Rollmaterial.

25 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	2021	2020
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	5 547	10 662
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	35 359	35 378
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	3 719	4 855
Total gesetzliche Gewinnreserven ¹	44 625	50 896

¹ Vor Zuschreibung Jahresergebnis 2021.

Nahestehende Personen, wesentliche Transaktionen in TCHF ¹	2021	2020
Abgeltungen Kanton Bern		
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	8 595	8 237
Abgeltung Ortsverkehr	7 355	7 219
Total Abgeltungen Kanton Bern	15 950	15 456
Investitionsbeiträge Kanton Bern		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	15 033	12 873
À fonds perdu Beiträge an Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS	791	678
Total Investitionsbeiträge Kanton Bern	15 824	13 550
Abgeltungen Bund		
Abgeltung Infrastruktur	26 215	45 238
Abgeltung Regionaler Personenverkehr	11 134	10 759
Total Abgeltungen Bund	37 349	55 801
Investitionsbeiträge Bund		
Darlehen (bedingt rückzahlbar) für Investitionen in Infrastruktur	69 764	48 780
davon BIF – Leistungsvereinbarungen	44 001	39 132
davon BIF – Umsetzungsvereinbarungen	17 670	2 713
davon NAF	8 093	6 935
À fonds perdu Beiträge für nicht aktivierbare Anteile von Investitionen in Infrastruktur	392	937
davon BIF – Umsetzungsvereinbarungen	-34	572
davon NAF	426	365
Total Investitionsbeiträge Bund	70 156	49 717

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

26 Investitionsrechnung Infrastruktur in TCHF gemäss Art. 3 Abs. 2 RKV

Kosten (Leistungen) vom 1.1. – 31. 12. 2021	Anlagen in Bau 1.1. ¹	Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total	Erfolgsrechnung	Anlagenrechnung	Anlagen in Bau 31.12.
Gebäude/Grundstücke ²	4 670	5 998	23	6 021	-201	–	10 490
Brücken	3 835	705	33	738	-1 707	-700	2 166
Tunnel	189 833	56 295	1 441	57 736	–	–	247 569
Übrige Kunstbauten	4 144	270	–	270	–	-805	3 609
Fahrbahn	2 437	9 619	1 850	11 469	-549	-4 604	8 753
Bahnstromanlagen	4 738	3 551	333	3 884	-56	-1 501	7 065
Sicherungsanlagen	24 467	13 695	1 125	14 820	-60	-1 329	37 898
Niederspannung, Telekom	9 953	2 567	162	2 729	-175	-348	12 159
Publikumsanlagen	5 853	4 292	698	4 990	-181	-2 021	8 641
Fahrzeuge Infrastruktur	92	1 836	68	1 904	-3	-55	1 938
Betriebsmittel und Diverses	385	156	93	249	–	-228	406
Total Investitionsrechnung	250 407	98 984	5 826	104 810	-2 932	-11 591	340 694
À fonds perdu Beiträge	-4 989	-1 176					-6 165
N. a. Eigenleistungen ³	–	–	-145	-145	145	–	–
Anlagen in Bau ⁴	245 418	–	–	104 665	-2 787	-11 591	334 529

¹ Erst bei Aktivierung als Anlage wird definitive Zuschreibung auf Anlagengattungen vorgenommen. Allfällige Differenzen zum Vorjahr sind im Wert AiB 1.1. angepasst.

² Inkl. Anzahlung von TCHF 400.

³ Nicht aktivierbare Eigenleistungen.

⁴ Anlagen in Bau inkl. Anzahlung Infrastruktur.

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

gemäss Artikel 959c OR

Solidarhaftung

Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der eidgenössischen Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge der Busbetriebe Solothurn und Umgebung AG.

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

Nachtliniengesellschaft NLG: Gemeinsam mit zehn weiteren Transportunternehmungen bildet der RBS die Nachtliniengesellschaft. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 beauftragte sie ihre Gesellschafter mit der Durchführung des Nachtlinienbetriebes, organisiert die Finanzierung und den Marktauftritt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 werden die Nachtlinien ins kantonale Grundangebot des öffentlichen Verkehrs aufgenommen. Die Nachtliniengesellschaft übernimmt weiterhin die Gesamtkoordination der Nachtbuslinien und erbringt daneben Leistungen im Bereich Betrieb, Verwaltung, Marketing und Kommunikation. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird das Nachtangebot in den regulären Öffentlichen Verkehr aufgenommen. Damit gelten auch beim Nachtangebot die regulären Tarife ohne Nachtzuschlag.

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in TCHF	31.12.2021	31.12.2020
Sachversicherungen (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	829 717	820 182
Haftpflichtversicherung	100 000	100 000

Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF	31.12.2021	31.12.2020
2010–2021, 2,75 %, Zürcher Kantonalbank	–	10 000
2011–2021, 2,25 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	–	10 000
2013–2023, 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2013–2026, 1,78 %, Basler Leben AG	20 000	20 000
2013–2038, 1,67 %, ZKB/(Swisslife)	30 000	30 000
2016–2028, 0,15 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2027, 0,285 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2017–2029, 0,41 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
2019–2024, 0,00 %, Vontobel/Cosmofunding	5 000	5 000
2019–2032, 0,10 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	10 000	10 000
2019–2033, 0,45 %, Vontobel/Cosmofunding	12 000	12 000
2019–2034, 0,80 %, Vontobel/Cosmofunding	10 000	10 000
2019–2035, 0,005 %, Migros Pensionskasse (Tradition)	15 000	15 000
2020–2030, 0,05 %, Postfinance	10 000	10 000
2021–2022, 0,00 %, Gemeinde Ittigen	10 000	–
2021–2031, 0,08 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	–
Total Kassascheine (Privatplatzierungen)	192 000	187 000

Langfristige Vereinbarungen in TCHF	31.12.2021	31.12.2020
Entwicklungsvertrag Lebenszyklusverlängerung ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit bis 2020, restlichen Gesamtbetrag (Festpreis) über Laufzeit.	319	819
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2020 für maximal 20 Jahre, indexiert.	3 700	3 700
Mietvertrag Depot Worblaufen, mit Swiss Life Funds AG, Laufzeit bis 2072, Es findet kein Zahlungsfluss statt, da Verrechnung mit gleich hohem Baurechtszins.	17 850	18 200
Wartungsvertrag Rollmaterialleit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation (Switzerland) AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag über Laufzeit.	728	842
Wartungsvertrag Stromrichter NEXt mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mindestens Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit.	1 224	1 287
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit bis Dezember 2023, beziehungsweise 2025.	1 106	1 510
Stromliefervertrag mit Energie Wasser Bern (ewb), Laufzeit 1.1.2021 bis 31.12.2023	2 877	–
Dieselöl Abnahmeverpflichtung	956	490

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Jahresrechnung wurde am 27. April 2022 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Übrige Angaben zur Jahresrechnung

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2021	2020
Kurt Fluri, Präsident	10 000	10 800
Pol Budmiger ⁴	3 035	–
Dr. Andreas Flury, Vizepräsident ^{1,3}	7 904	24 150
Christian Albrecht ²	7 800	7 400
Marius Grossrieder ³	1 667	5 400
Franziska Hügli	7 000	3 700
Daniel Issler ⁴	5 835	–
Ursula Meichle ³	4 533	8 600
Dr. Severin Rangosch	6 600	7 000
Hans Schatzmann	6 600	6 600
Sandra Vontobel ⁴	3 835	–
Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat	64 809	73 650

¹ Inkl. Honorar für Projektbegleitungen

² Auszahlung an Arbeitgeber

³ Austritt per Mitte 2021

⁴ Eintritt per Mitte 2021

Honorar der Revisionsstelle in CHF	2021	2020
Revisionsdienstleistungen	36 000	35 000
übrige Dienstleistungen	7 500	6 600
Total Honorar der Revisionsstelle	43 500	41 600

Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV

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

Verwendung des Bilanzverlustes / -gewinnes in TCHF in TCHF	2021	2020
Bilanzverlust / -gewinn	-5 048	-5 895
Zuweisung / Entnahme an / aus Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-34	20
Entnahme aus Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	4 351	5 115
Entnahme aus übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	1 094	1 136
Zuweisung an Reserve nicht betriebsnotwendiger Immobilien	-363	-376

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 2021 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 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag des Verwaltungsrates, den Bilanzverlust mit den Gewinnreserven zu verrechnen (Seite 64), dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 27. April 2022

Gfeller und 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

«Orange wird immer grüner» – erste Elektrobusse und elektrische Dienstautos unterwegs

Kyramarios GmbH

www.kyramarios.com

Druck

Rickli und Wyss AG, Bern

www.rivy-di.ch

© Copyright RBS

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Sitz der Aktiengesellschaft mit Eintrag im Handelsregister:

Dornacherstrasse 48, 4501 Solothurn

Sitz der Verwaltung:

Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen

Telefon +41 31 925 55 55

info@rbs.ch, www.rbs.ch

   blog.rbs.ch



RBS – Zahlen

13 000 000 Bahnreisende

5 600 000 Busreisende

457 Mitarbeitende

2 973 000 Zugkilometer

3 088 000 Buskilometer

10 Lernende

4,05 Effektive Lohnspanne