

**Geschäfts- und  
Nachhaltigkeitsbericht**

**2023**

# Inhalt

## Jahresbericht

- 02 Organigramm
- 02 Organisation
- 03 Vorwort
- 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
- 20 Bau und Unterhalt
- 22 Betriebsqualität

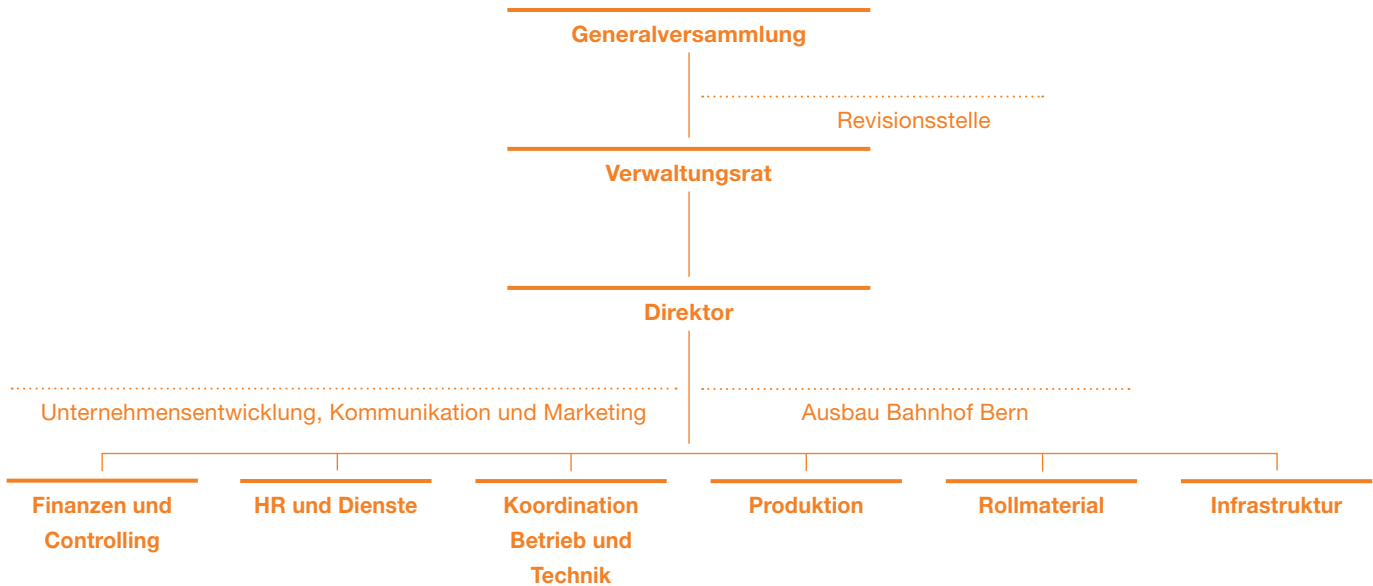
## Nachhaltigkeitsbericht

- 26 Kennzahlen und Zielwerte
- 27 Vorwort
- 30 Strategie und Leistungen
- 34 Das Engagement des RBS

## Finanzbericht

- 38 Lagebericht
- 42 Erfolgsrechnung
- 43 Bilanz
- 44 Geldflussrechnung
- 45 Eigenkapitalnachweis
- 46 Anhang zur Jahresrechnung
- 48 Erläuterungen zur Jahresrechnung
- 58 Weitere Angaben zur Jahresrechnung
- 60 Übrige Angaben zur Jahresrechnung
- 61 Bericht der Revisionsstelle

# Organigramm



# Organisation Stand 31. Dezember 2023

## Verwaltungsrat

Kurt Fluri, Solothurn, Präsident<sup>1</sup>  
 Franziska Hügli, Muri bei Bern, Vizepräsidentin  
 Christian Albrecht, Kiesen<sup>2</sup>  
 Pol Budmiger, Oberburg  
 Daniel Issler, Zürich  
 Dr. Severin Rangosch, Bremgarten AG<sup>3</sup>  
 Hans Schatzmann, Wangen an der Aare  
 Sandra Vontobel, Meilen

<sup>1</sup> vom Regierungsrat des Kantons Solothurn abgeordnet  
<sup>2</sup> vom Regierungsrat des Kantons Bern abgeordnet  
<sup>3</sup> vom Gemeinderat der Stadt Bern abgeordnet

## Revisionsstelle

Ernst & Young AG, Bern

## Direktion und Geschäftsleitung

Dr. Fabian Schmid, Gwatt (Thun)  
 Orrin Agoues, Bern  
 Daniel Heynen, Kaufdorf  
 Carmen Pfluger, Bern  
 Ulrich Reinert, Bern  
 Daniel Spring, Rubigen  
 Daniel Stoll, Urtenen-Schönbühl

Direktor  
 Leiter HR und Dienste  
 Leiter Produktion  
 Leiterin Finanzen und Controlling  
 Koordinator Betrieb und Technik  
 Leiter Infrastruktur, stellvertretender Direktor  
 Leiter Rollmaterial

# Vorwort



Kurt Fluri, Präsident

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 konnte nach langer Planungs- und intensiver Bauzeit ein langjähriger Angebotsschritt realisiert werden: Die Fahrzeit Solothurn–Bern wurde reduziert und der Viertelstundentakt auf den ganzen Tag ausgedehnt. Gleichzeitig wurde die Linie der S8 halbstündlich nach Bätterkinden verlängert. Dieser grosse Angebotssprung erhielt ab Beginn regen Zuspruch – die Zahl der Fahrgäste stieg spürbar an und nimmt weiterhin zu.

Die zusätzlich eingesetzten Züge zeigten jedoch auch, dass die Kapazität des RBS-Netzes ausgereizt ist. Die Auswirkungen von Störungen erstreckten sich teilweise über Stunden hinweg und die hohen Pünktlichkeitswerte der Vergangenheit konnten nicht mehr ganz erreicht werden. Erste Optimierungen haben seither zu einer spürbaren Verbesserung geführt. Auch mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Bern wird die Kapazität erhöht, um den beschlossenen 7,5-Minutentakt zwischen Zollikofen und Bern einzuführen. Dennoch ist unverkennbar, dass die Robustheit des Netzes mit weiteren Massnahmen gestärkt werden muss. Der RBS sieht die Verlängerung des Bahnhofs Bern bis unter das Inselspital als Ideallösung an. Dieser Schritt würde es ermöglichen, betriebliche Freiheitsgrade am Nadelöhr des Netzes zu gewinnen und gleichzeitig die Erschliessung des regional wichtigen Medizinalstandortes zu verbessern.



Fabian Schmid, Direktor

Auch im Busbetrieb gab es bedeutende Entwicklungen. Die prekäre Platzsituation in der Garage wurde durch einen Neubau deutlich entspannt und die veraltete Werkstatt vergrössert. 2024 werden zusätzlich drei weitere Elektrobusse in Betrieb genommen. Mit insgesamt sieben e-Bussen werden rund 16 Prozent der gesamten Fahrzeugflotte rein elektrisch sein. Im operativen Bereich wurde die Zusammenarbeit mit dem Partnerunternehmen BSU intensiviert. Zusätzlich zum Bereich Betrieb wird ab dem 1. Januar 2024 auch der Bereich Technik unternehmensübergreifend geführt. Diese verstärkte Kooperation ermöglicht es beiden Unternehmen, voneinander zu profitieren, insbesondere im Hinblick auf die Elektrifizierung der Busflotten und den Einsatz technischer Hilfsmittel im Betrieb.

Das Jahr 2023 war auch von hoher Bautätigkeit geprägt: Der Umbau des Bahnhofs Ittigen ist abgeschlossen, die Tram-Doppelspur in Muri erstellt und der Neubau des Bahnhofs Bern schreitet erfolgreich voran. Im dritten Quartal wurde der Tunnel für den Zusammenschluss der neuen mit der bestehenden Bahnstrecke abgebrochen, was zunächst eine Totsperrung und später einen Einspurbetrieb mit Interimsfahrplan erforderte. Diese Herausforderung hat das gesamte Unternehmen stark beansprucht, konnte jedoch erfolgreich abgeschlossen werden. Eine weitere grosse Herausforderung war die Bewältigung des schweren Unfalls vom 31. März 2023, als eine Windböe während eines Sturms einen Zug aus den Schienen kippte und einen weiteren Zug stark beschädigte. Die Folgen waren mehrere verletzte Fahrgäste und Mitarbeitende sowie erheblicher Sachschaden am Rollmaterial. Durch eine gezielte Überwachung und betriebliche Massnahmen werden wir alles daran setzen sicherzustellen, dass der Unfall ein Einzelfall bleibt.

Dank der schneller als erwartet steigenden Nachfrage resultierten deutlich höhere Verkehrseinnahmen als budgetiert. Dies führt zu einem positiven Rechnungsergebnis der Sparte Verkehr. Zusammen mit dem strukturell bedingt negativen Ergebnis der Sparte Infrastruktur schliesst die Gesamtrechnung mit einem Überschuss von rund CHF 4,1 Mio. ab. Die Zukunftsaussichten stimmen optimistisch. Planungen für grössere Arbeiten an Bahndepots, der Busgarage und Bahnhofsumbauten schreiten voran. Die Ersatzbeschaffung von zwanzig Triebzügen ist auf Kurs. Herausfordernd bleibt der knappe Personalbestand in vielen Bereichen, dem mit diversen Massnahmen begegnet wird, beispielsweise mit zusätzlichen Ausbildungsgängen bei den Lokführer:innen.

Der RBS dankt den Bestellern sowie Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden für die konstruktive und angenehme Zusammenarbeit. Ein besonderer Dank gebührt allen Mitarbeitenden, die unter speziell anspruchsvollen Rahmenbedingungen einmal mehr mit grossem Einsatz einen hochstehenden Kundenservice sichergestellt haben.

Kurt Fluri, Präsident

Fabian Schmid, Direktor

## Der RBS in Zahlen

	Einheit	2023	2022	Vergleich in %
Ertrag	Tausend CHF	147 715	130 368	13,3
Aufwand	Tausend CHF	143 605	125 564	14,4
Jahresgewinn	Tausend CHF	4 110	4 804	-14,4
Reiseverkehr Bahn	Millionen Personen	15,90	15,40	3,25
Reiseverkehr Bus	Millionen Personen	7,40	6,60	12,12
Personalbestand in Vollzeitstellen im Durchschnitt	Anzahl	472	466	1,3
Zugkilometer	Tausend km	3 442	2 968	16,0
Buskilometer	Tausend km	3 209	3 205	0,1
Fahrzeugbestand Bahn 31. 12.	Anzahl	47	48	-2,1
Fahrzeugbestand Bus 31. 12.	Anzahl	47	48	-2,1
Effektive Lohnspanne	Faktor	4,18	4,01	4,2
Traktionsstrom	Tausend kWh	21 669	18 474	17,3
Dieserverbrauch Fahrbetrieb Bus	Tausend Liter	1 078	1 100	-2,0

←RBS→

A photograph of a tunnel construction site with a yellow excavator and bright lights.

**DURCH→  
SCHLAG  
2023**

Auf was freuen Sie sich im  
Zusammenhang mit dem neuen  
RBS-Bahnhof Bern am meisten?

Planergemeinschaft RBS verbietet

**Ernich+Berger** **B+S** **Basler & Hofmann**

INGENIEURE UND PLANER theo hätz partner | architekten



# Verkehr und Marketing

## Erholung der Fahrgastzahlen trotz grösserer Herausforderungen

Im Berichtsjahr wurden 23,3 Millionen Fahrgäste mit den Bahn- und Buslinien befördert, was einem Anstieg von sechs Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Insgesamt hat sich die Gesamtnachfrage von dem pandemiebedingten Einbruch in den Jahren 2020/2021 weiter erholt. Dennoch liegt die Anzahl der beförderten Personen rund 11 Prozent unter dem Rekordwert von 2019. Während bei den Buslinien ein Zuwachs von 12 Prozent zum Vorjahr erreicht wurde, lag dieser bei der Bahn bei drei Prozent.

Die unterschiedlichen Wachstumsentwicklungen lassen sich auf verschiedene Faktoren zurückführen. Zum einen spielen Unterschiede bei der Marktsegmentierung eine entscheidende Rolle: Insbesondere die S-Bahnlinien, die die bedeutenden Bürostandorte in der Papiermühle, Worblaufen und Oberzollkofen erschliessen, waren überdurchschnittlich von den Veränderungen im Pendlerverhalten aufgrund der Pandemie und der Zunahme von Homeoffice betroffen. Im Gegensatz dazu wurden die Busstrecken verstärkt von Schüler:innen genutzt.

Zum anderen trugen baustellenbedingte Angebotseinschränkungen bei der Bahn zu dieser Entwicklung bei. Die Sanierung des Schanzentunnels im Rahmen des Projektes «Neuer RBS-Bahnhof Bern» führte während 14 Wochen zu Einschränkungen und längeren Fahrzeiten. Der Fokus auf der Optimierung von Angeboten und der Bewältigung von Herausforderungen durch Baustellen bleibt entscheidend, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter zu steigern.

## Marketingkampagnen: Mobilität für die Jugend im Fokus

Zahlreiche Marketingkampagnen auf nationaler und regionaler Ebene wurden umgesetzt. Im Rahmen genereller Tarifmassnahmen standen Massnahmen zur (Rück-)Gewinnung von Abo-Kund:innen sowie die Vermarktung der Libero-Sortimente im Mittelpunkt. Auf nationaler Ebene wurden eine «öV-Guthaben»-Lancierungskampagne und die Kampagne «125 Jahre GA» gestaltet. Für die Aktivierung des langfristigen Kundenpotentials im Bereich «Familie & Jugend» wurde eine umfassende Kampagne konzipiert und drei neue oder neugestaltete Produkte im Jugendsortiment lanciert: «GA-Night», «Friends-Tageskarte» und «Mitfahrtageskarte».

Die begleitende Jugendsortimentskampagne erstreckte sich von April bis Dezember 2023 und wurde über digitale Kanäle, darunter YouTube, Facebook, Instagram, Snapchat und TikTok ausgespielt, um die Zielgruppe effektiv zu erreichen. Zusätzlich wurden Events wie ein Rave und Sampling-Aktionen an Bahnhöfen organisiert. Der RBS multiplizierte die Aktionen mit seiner Design-Note auf den eigenen Kanälen. Die eingeführten Produkte und das Massnahmenpaket – eine Premiere in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs – senden eine klare Botschaft an die Jugend, die die öV-Nutzenden der Zukunft sind und ein wachsendes Bedürfnis nach nachhaltiger, klimafreundlicher Mobilität mitbringen: Der öffentliche Verkehr ist erschwinglich und eine bezahlbare Alternative zum Auto.

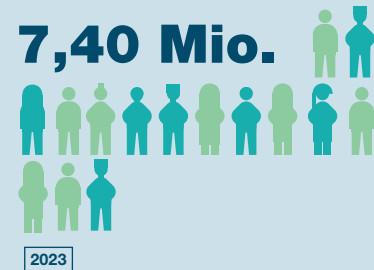
## Bistro Soleure 2023 – eine Genussfahrt mit dem «Pendler-Pintli»

Von April bis Juni 2023 rollte das Bistro Soleure nach einer pandemiebedingten Pause wieder von Bern nach Solothurn und zurück. Normalerweise ist das Bistro Soleure alle zwei Jahre unterwegs, konnte jedoch während der Pandemie nicht fahren. Im Gegensatz zu früheren Jahren gab es einige Veränderungen. Das Catering des Bürgerspitals Solothurn sprang nach 20 Jahren ab, was eine Suche nach einem neuen Caterer erforderte. Die Firma Restolike aus Hindelbank wurde als gleichwertiger Ersatz gefunden. Nach dem Zugunglück im März fehlte ein NEX-T-Fahrzeug für den Bistro-Betrieb. Dank der grossen Unterstützung aller Beteiligten konnte für die insgesamt neun Fahrten das nostalgische «Pendler-Pintli» eingerichtet werden.

**BEFÖRDERTE  
PERSONEN BAHN**



**BEFÖRDERTE  
PERSONEN BUS**



# Fahrgäste

# 23,30

**Mio. Fahrgäste  
im Jahr 2023**

# 80 000

**Personen/Tag  
(an Werktagen)**



# Organisation und Personal

## RBS-Generalversammlung in Muri bei Bern

Bei der Generalversammlung des RBS, die am 21. Juni 2023, im Sternen in Muri bei Bern stattfand, begrüsst Verwaltungsratspräsident Kurt Fluri die Aktionär:innen und Gäste und wies auf die geschichtliche Bedeutung des Veranstaltungsortes hin. Im Jahr 1898 nahm die Bern-Muri-Gümligen-Bahn ihren Betrieb auf und feierte 2023 damit ihr 125-jähriges Jubiläum. Stephan Lack, Gemeindepräsident von Muri, präsentierte die Entwicklung seiner Gemeinde, anschliessend erläuterte Direktor Fabian Schmid die Geschäftszahlen. Die Aktionär:innen folgten den Anträgen des Verwaltungsrates. Die Generalversammlung endete mit einem Gastreferat von Beatrice Marti, Betriebsleiterin von Bernmobil, zum Thema «So mache mir Bärn Mobil».

## Lohnmassnahmen für das Jahr 2024

Aufgrund der für die Schweiz hohen Inflation in den letzten beiden Jahren gestalteten sich die Verhandlungen zwischen dem RBS und der Gewerkschaft SEV als herausfordernd. Nach mehreren Verhandlungsrunden konnten sich die Parteien schliesslich auf folgendes «Lohnpaket» einigen: Für die generelle Erhöhung der Grundlöhne infolge Teuerung usw. wurden 1,6 Prozent vereinbart. Die Lohnsumme für individuelle Lohnanpassungen (Stufenanstiege, Einreihungen in höhere Funktionsgruppe) wurde um insgesamt 1 Prozent erhöht. Jede:r Mitarbeiter:in erhielt zusätzlich eine Einmalzahlung in Höhe von CHF 500.–, die mit dem Lohn für Januar 2024 ausbezahlt wurde. Teilzeitangestellte erhielten die Einmalzahlung anteilmässig im Verhältnis zu ihrem Beschäftigungsgrad. Der RBS ist für die berufliche Vorsorge der Sammelstiftung Symova abgeschlossen. Diese hat im Anlagejahr 2023 eine Rendite von 5,39 Prozent (Vorjahr –6,3 Prozent) erzielt. Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks RBS betrug per 31. Dezember 2023 118,37 Prozent (Vorjahr 112,86 Prozent). Da die Wertschwankungsreserve im Vorjahr noch nicht geäuft war und die Einschätzung der Rendite auf Basis September 2023 kein so gutes Resultat zu erwarten liessen, wurden die Altersguthaben der Mitarbeitenden mit dem vom Bundesrat festgelegten Mindestzins von 1 Prozent verzinst.

## Neuorganisation RBS und BSU – Zusammenarbeit stärken

Bereits im Jahr 2021 haben RBS und BSU beschlossen, ein gemeinsames Leitsystem einzuführen, enger zusammenzuarbeiten und Synergien optimal zu nutzen. Daher übernimmt die BSU-Leitstelle in Solothurn voraussichtlich ab 2026 das Störungsmanagement sowie die Kundeninformation im Störfall für den Busbetrieb-RBS, während die RBS-Leitstelle in Worblaufen weiterhin die Anschlusskoordination für die RBS-Bahn sicherstellt. Mit dieser Zusammenarbeit gehen auch organisatorische Veränderungen einher. Ab dem 1. Januar 2024 wird der Betrieb und die Technik des RBS-Bus' unter die Leitung von Direktor Fabian Schmid gestellt. Christian Kaderli leitet den Bereich Betrieb von RBS und BSU, während Hansruedi Hofer den Bereich Technik von BSU und RBS übernimmt. Der RBS-Busbetrieb bleibt integraler Bestandteil der Gesamtunternehmung RBS, der BSU bleibt rechtlich ein eigenständiges Unternehmen. Zur Sicherstellung der Koordination zwischen Bus- und Bahnbetrieb bleibt Christian Kaderli im «Führungsteam Produktion» des RBS vertreten. Zudem wird die Koordination der unternehmensübergreifenden Projekte intensiviert. Alle bestehenden Mitarbeitenden werden in ihren Bereichen weiterbeschäftigt.

## Elektrodienst: von der «Villa Hauri» ins Provisorium «Worx5» nach Schönbühl

Der Bereich Elektronische Anlagen Ausführung/Betrieb/Pikett ist im April 2023 von der «Villa Hauri» in Worblaufen vorübergehend in das «Worx5» in Schönbühl umgezogen. Dies dient als Zwischenlösung, bis das neue Infrastrukturzentrum in der Papiermühle errichtet ist. Der vorherige Standort war seit 1996 in Gebrauch und wurde als nicht mehr zeitgemäss betrachtet. Mit dem Bau des «Metroparks» wird die «Villa Hauri» abgerissen werden. Die Räumlichkeiten im «Worx5» wurden nach den Bedürfnissen des Teams in moderne Arbeitsplätze umfunktioniert. Es wurden eine Werkstatt, Lagerbereiche, Werkzeugdepot und eine Fläche zur Warenannahme und Kurzzeitlager integriert. Die Erfahrungen des Umzugs können in die Gestaltung des künftigen Infrastrukturzentrums in der Papiermühle einfließen, welches frühestens in vier Jahren realisiert wird. Der Bereich Elektronische Anlagen Planung und Projekte ist ebenfalls umgezogen und teilweise im «Hubelgut» in Worblaufen untergebracht.















# Betrieb und Technik Bahn

## Grosser Angebotsausbau und Auswirkungen des Fahrplanwechsels 2023

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde das Bahnangebot im Korridor Bern–Solothurn stark ausgebaut: So verkehrt die Linie S8 neu halbstündlich von und nach Bätterkinden, wodurch der RE5 Bern–Solothurn entlastet und leicht beschleunigt werden kann. Parallel zu dieser Verbesserung wurde tagsüber unter der Woche auf der RE-Strecke der integrale Viertelstundentakt eingeführt. Trotz der Inbetriebnahme grösserer Infrastrukturbauten, die im Rahmen des STEP-Ausbaus 2025 umgesetzt wurden, stellte die deutlich gestiegene Anzahl von Zügen, die nach wie vor bestehenden Einspurabschnitte nördlich von Jegenstorf und die betrieblichen Kalamitäten im Bahnhof Bern eine erheblich anspruchsvollere Betriebsführung als bis anhin dar. Die hohe Zugdichte führte insbesondere dazu, dass bei grösseren Störungen mehr Zeit bis zur Wiederherstellung des fahrplanmässigen Betriebs erforderlich war. Zudem führte der Einspurabschnitt zwischen Büren zum Hof und Fraubrunnen bei Zugskreuzungen in den anschliessenden Bahnhöfen bereits bei kleinen Verspätungen zu Störungsübertragungen.

Das Betriebskonzept wurde deshalb mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 weiter optimiert, daneben wurden auch infrastrukturelle Verbesserungen umgesetzt. Neben leichten Anpassungen bei den Fahrplänen der Linien S8 und RE5 konnte vor allem durch eine stellwerktechnische Anpassung im Bahnhof Fraubrunnen eine deutliche Entspannung der Kreuzungsproblematik erzielt werden. Das Gleis 2 mit schmalen Mittelplattformen kann nun regelmässig von den Zügen der S8 in Richtung Bätterkinden befahren werden.

## Herausforderung und Optimierungen im Ersatzfahrplan

Im Rahmen des Projektes «Neuer RBS-Bahnhof Bern» wird der nördliche Abschnitt des bestehenden Schanzentunnels, der auch künftig befahren wird, in den Jahren 2023 und 2024 gemäss den aktuellen technischen Vorgaben saniert. Dies erfordert jeweils die Sperrung eines der beiden Gleise zwischen den Bahnhöfen Bern Felsenau und Bern, was zu einem deutlichen Angebotsabbau mit der Implementierung eines Ersatzfahrplans führt. Im Berichtsjahr erstreckte sich dieser Zustand vom 31. Juli bis zum 15. Oktober. Zuvor war die Strecke Worblaufen–Bern vom 10. bis zum 30. Juli aufgrund von Baumassnahmen vollständig gesperrt, mit einem eingerichteten Bahnersatz. Der Ersatzfahrplan wurde sorgfältig entwi-

ckelt, um hinsichtlich der Umsteigeanschlüsse möglichst nah am Normalfahrplan zu bleiben und gleichzeitig eine maximale Beförderungsleistung zu ermöglichen. Das Betriebskonzept sah ein Angebot aus den drei viertelstündlich verkehrenden Linien S7, S8 und RE5 vor, die auf dem Abschnitt Felsenau–Bern richtungsabhängig gebündelt geführt wurden. Fahrplananpassungen erforderten, dass die S8 nur von/bis Jegenstorf verkehrte und der RE5 mit zusätzlichen Halten verlangsamt wurde, während die nicht verkehrende Linie S9 durch die nach Worblaufen verlängerte Buslinie 34 und zusätzliche Halte der S8/RE5 in Gegenrichtung ersetzt wurde.

Der Ersatzfahrplan erwies sich grundsätzlich als stabil, zeigte jedoch Anfälligkeiten bei der Störungsübertragung. Bereits kleinere Verspätungen verzögerten die gebündelte Führung der Züge im einspurigen Abschnitt. Die Wiederherstellung des pünktlichen Betriebs erforderte deutlich mehr Zeit. Insbesondere in der Anfangsphase traten vermehrt Betriebsstörungen an den technischen Anlagen auf, was die Betriebsführung deutlich erschwerte. Für das Fahrplanjahr 2024 steht die Sperrung des noch nicht sanierten Gleises im Schanzentunnel vom 15. Juni bis zum 6. Oktober 2024 an. Ein erneuter Ersatzfahrplan, der weitgehend dem von 2023 entspricht, wird mit kleinen Optimierungen zur Stärkung der Fahrplanstabilität und klaren Dispositionsmassnahmen bei grösseren Störungen erstellt.

## Bahnhof Ittigen feierlich eröffnet

Nach einer zweijährigen Bauzeit wurde im August 2023 der Knoten Station Ittigen durch den RBS und die Gemeinde Ittigen gemeinsam mit der Bevölkerung eröffnet. Der RBS-Bahnhof Ittigen und die benachbarte Kreuzung wurden erneuert und umgestaltet. Viele Einwohner:innen begleiteten die Feierlichkeiten, die einen Höhepunkt mit der Enthüllung der neuen Kreiseldekoration hatte: ein grosses goldenes Fahrrad als symbolische Hommage an Ittigens Radfahrer Fabian Cancellara, nachdem die zuvor ihm gewidmete Brücke den Bauarbeiten weichen musste. Auf Rückmeldungen aus der Bevölkerung reagierte der RBS während der Abschlussarbeiten im Herbst 2023 mit dem Ersatz der bestehenden Sitzgelegenheiten durch höhere Bänke mit Rücken- und Seitenlehnen. Zudem wurden im ersten Quartal 2024 Windschutzverglasungen auf dem Hausperron erstellt. Die zusätzliche Begrünung des Aussenperrons zur Reduzierung der versiegelten Belagsflächen ist eine weitere Verbesserung.







## **Korrektion Thunstrasse Muri (KTM): Arbeiten abgeschlossen**

Die Hauptarbeiten zur Korrektur der Thunstrasse zwischen Egghölzli und Muri wurden nach neunmonatiger Bauzeit im Oktober abgeschlossen. Die insgesamt fünf Projektpartner:innen würdigten das Ergebnis der intensiven, aber zügigen Bauarbeiten an einem Abschlussanlass. Die Bauarbeiten erforderten im Raum Bern Ost im ersten Halbjahr verschiedene Verkehrsumleitungen. Nun verfügt der 1,2 Kilometer lange Abschnitt der Kantonsstrassen zwischen Egghölzli und Muri über zwei Gleise anstelle von einem Gleis, Velostreifen und durchgehende Gehwege auf beiden Seiten, behindertengerechte Wege und Haltestellen sowie einen lärmindernden Belag. Der Ausbau auf die Doppelspur ermöglicht einen flexibleren und stabileren Trambetrieb auf der Linie 6. Die neue Anordnung der Haltestellen und der Fahrspuren bringt auch mehr Sicherheit und ein vereinfachtes Umsteigen, insbesondere für die Fahrgäste der RBS-Buslinie 40. Das Bauprojekt wurde besonders für die vorbildliche Planung, bei der sämtliche Termine eingehalten wurden, sowie für die klare Kommunikation gelobt.

## **eCAB: erste Testfahrten durchgeführt**

Im Rahmen des Forschungs- und Digitalisierungs-Pilotprojekts «eCAB» wurden im Jahr 2023 bedeutende Fortschritte erzielt. Das Projekt zielt darauf ab, die vollautomatisierte Durchführung von Leerfahrten in teilweise abgeschotteten oder gut überwachbaren Bereichen zu demonstrieren. Nach der erfolgreichen Fahrzeug-Inbetriebsetzung und Prüfung auf der Seconda Nr. 71 Mitte Oktober wurden am 8. November 2023 die ersten Fahrten zwischen Unterozlikofen und Steinibach durchgeführt. Dabei wurden das selbstständige Beschleunigen, Fahren und Anhalten getestet. Anschliessend wurde ebenfalls im November das automatische Wenden des Zuges im Wendegleis in Bätterkinden getestet, was für die Zukunft im regulären Betrieb geplant ist. Das Thema Sicherheit hat auch in diesem Projekt erste Priorität, daher wird das Fahrzeug durch eine:n Lokführer:in begleitet, und alle Fahrten werden vollständig mit der Zugsicherung ZSL überwacht. Für 2024 sind weitere funktionale Überarbeitungen sowie Testfahrten geplant.

## **Zugunfall im März – mit Naturgefahren umgehen**

Am 31. März 2023 um 16.47 Uhr verunfallte der RE 1164 nördlich des Bahnhofs Büren zum Hof. Der Zug verkehrte in Doppeltraktion mit zwei NExT-Triebzügen und war zu diesem Zeitpunkt mit einer Geschwindigkeit von 78 km/h unterwegs. Ein weiterer Zug wurde durch den Sturm ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen. Beim Unfall wurden zwölf Personen verletzt, eine davon schwer. Unfallgrund war das Unwetter «Mathis» mit starkem Sturm; die Böen erreichten gemäss den später analysierten Winddaten Geschwindigkeiten von bis zu 117 km/h. Diese Windböen erfassten den führenden Triebzug (NExT 32), wodurch dieser entgleiste und zur Seite kippte. Der hintere Triebzug (NExT 25) blieb auf dem Gleis stehen, jedoch wurde dessen Zugfront ebenfalls stark beschädigt. Während beim NExT 32 ein Totalschaden entstand, konnte das Folgefahrzeug repariert werden. Die Schäden am Gleis und an der Fahrleitungsanlage waren demgegenüber vergleichsweise gering. Der Bericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST liegt aktuell noch nicht vor. Der finanzielle Schaden infolge des Unfalls wurde vollumfänglich durch Versicherungsleistungen gedeckt.

Zur Reduzierung von Gefahren durch Naturgewalten wurden interne und externe Massnahmen ergriffen. In Zusammenarbeit mit Aare Seeland mobil (asm) und Meteomatics AG wurde eine umfassende Analyse der Winddaten und Kippgefahr entlang des RBS- und asm-Netzes durchgeführt und kritische Abschnitte identifiziert. Beim RBS ist der Abschnitt zwischen Solothurn und Zollikofen verstärkt betroffen, insbesondere zwischen Biberist und Büren zum Hof. Die Analyse der Kippgefahr der Züge entlang des Netzes ergab, dass ein Risiko ab einer Böengeschwindigkeit von circa 100 km/h besteht. Bei angekündigten Stürmen wird die Geschwindigkeit auf kritischen Abschnitten auf maximal 70 km/h reduziert oder der Betrieb eingestellt. Extremereignisse könnten etwa einmal im Jahr eine Betriebseinstellung und zweimal pro Jahr eine Geschwindigkeitsreduktion erfordern. Ein Frühwarnsystem mit Windmessanlagen wurde im ersten Quartal 2024 installiert. Mittel- bis langfristige Massnahmen wie Windzäune, Mauern und Hecken sind in Abklärung, um die Sicherheit entlang des Bahnnetzes zu verbessern.

RBS-intern wurden die Abläufe rund um den Unfall analysiert. Nachbearbeitungen in der Geschäftsleitung, den Abteilungen und in einem umfassenden abteilungsübergreifenden Workshop haben gezeigt, dass die Prozesse und Zuständigkeiten im Falle eines Ereignisses weiter geschärft, gut dokumentiert und noch besser geschult werden müssen.

Aufgrund des Rollmaterialverlustes durch den Unfall wurde ein 17. Worbla-Triebzug bei Stadler bestellt und damit eine bestehende Vertragsoption eingelöst. Zwei zusätzliche Worbla-Triebzüge aus einer früheren Option befinden sich derzeit in der Endmontage und sollen im Sommer 2024 in Betrieb genommen werden. Die Worbla Nr. 17 wird voraussichtlich Anfang 2026 in Betrieb genommen.

## Tramengleisung auf der Linie 6

Am 23. Mai 2023 entgleiste das RBS-Tram Be 4/10 86 bei der Haltestelle Siloah in Gümligen – verletzt wurde niemand. Seitens Bernmobil wurden nach dem Ereignis umgehend Bahnersatzbusse angeboten. Die Linie 6 blieb bis zum 26. Mai komplett unterbrochen. Die Bergung des Fahrzeugs wurde durch den RBS vor Ort koordiniert. Das Fahrzeug wurde abgeschleppt und via Trasse direkt in die Werkstatt Worb überführt. Das Ausmass der Schäden konnte erst nach dem Abtransport des Fahrzeugs ausführlich beurteilt werden. Dabei kam es bei den Reparaturarbeiten zu zusätzlichen Nachtarbeiten vom 31. Mai bis zum 3. Juni. Die Entgleisung war die Folge einer beschädigten Weiche an der Bahnanlage, die mit den dortigen Bauarbeiten zusammenhing. Die Prüfung der SUST ist noch nicht abgeschlossen.





# Betrieb und Technik Bus

## Entwicklungen und Zukunftspläne für Elektromobilität

Seit der Inbetriebnahme des ersten Elektrobusses im Sommer 2021 konnte der RBS viele Erfahrungen im Umgang mit vollelektrischen Bussen sammeln. Die ersten Betriebserfahrungen zeigen, dass diese aktuell, unabhängig von der Fahrzeugmarke, tendenziell störungsanfälliger sind und aufwändigere Reparaturen als konventionelle Dieselmotoren erfordern. Die vier Fahrzeuge, die bisher insgesamt rund 300 000 Kilometer zurückgelegt haben, konnten gegenüber konventionellen Dieselmotoren über 300 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Drei weitere Elektrobusse sind bereits bestellt und werden spätestens im dritten Quartal 2024 ihren Dienst aufnehmen. Dadurch wird der Elektrobusanteil des Fahrzeugparks auf 16 Prozent steigen. Um das Ziel der betrieblichen Klimaneutralität zu erreichen, laufen die Planungen für die weiteren Ausbaustufen auf Hochtouren. Im nächsten Schritt soll die Trafostation bei laufendem Werkstattbetrieb im Bahnhof 1 in Worblaufen eingebaut werden, um die Stromversorgung in den Busdepots sicherzustellen. Bis 2027 sollen weitere 16 Elektrobusse ihren Dienst aufnehmen.

## Busgarage Worblaufen: Modernisierung und Elektrifizierung

Seit März 2023 bietet die temporäre Einstellhalle entlang des Bahndepots Platz für bis zu zwölf Linienbusse. Seither erfolgte ein etappenweiser Aus- und Umbau der Busgarage, um die Bedürfnisse des Busbetriebs abzudecken. In einer ersten Phase wurden im leerstehenden Bürogeschoss Personal- und Büroräume eingerichtet, die im Mai 2023 bezogen wurden. Zudem erfolgte der Umbau der Werkstatträume sowie der Neubau einer Waschanlage, die im Oktober 2023 in Betrieb genommen wurde.

Ausblick für die Busgarage: Bis Ende Juli 2024 wird die alte Waschanlage in einen Werkstattraum umgebaut. Zu diesem Zeitpunkt wird auch der zweigeschossige Neubau fertiggestellt sein, in welchem ein Werkstattplatz für Lieferwagen sowie ein Pneulager und eine Pneuwerkstatt eingerichtet werden. Im Jahr 2027 wird ein Grossteil der Dieselmotoren durch Elektrobusse ersetzt. Die erforderliche Ladeinfrastruktur soll im heutigen Depot 2 in Worblaufen eingerichtet werden. Zudem wird der aus den 80er-Jahren stammende Teil der Busgarage erneuert und ebenfalls mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgerüstet. Für die Umsetzung dieses Projekts

wurde ein Gesamtplaner ausgeschrieben. Nach Abschluss dieser Massnahmen steht der vollständigen Elektrifizierung der Busflotte nichts mehr im Weg. Nach der Inbetriebnahme des Bahndepots in Bätterkinden und des neuen Bahnhofs Bern, kann das Areal im Bereich der heutigen Bahndepots 1 und 2 neugestaltet werden. In diesem Zusammenhang ist auch ein Neubau der Buseinstellhalle vorgesehen.

## Buslinie 33: Versuchsbetrieb Worblaufen–Ittigen wieder aufgenommen

Die Linie 33 wurde in einem dreijährigen Versuchsbetrieb erneut von Worblaufen bis nach Ittigen verlängert, nachdem ein Aktionskomitee genügend Unterstützung mobilisierte und die Gemeindeversammlung grünes Licht für einen zweiten dreijährigen Versuchsbetrieb ab dem 11. Dezember 2023 gab. Der erste Versuch endete 2022 aufgrund niedriger Fahrgastzahlen, die möglicherweise durch die Corona-Pandemie beeinflusst wurden. Mit der Verlängerung werden das Altikofen-Quartier und die Schulstandorte im Rain sowie das Tivoli-Sportzentrum erschlossen. Zudem ermöglicht die Linie 33 gute Umsteigeverbindungen auf die S-Bahn in Worblaufen und Ittigen.

Die Busse verkehren von Montag bis Freitag jeweils morgens, mittags und abends im Halbstundentakt. Am Samstag starten die Verbindungen etwas später, werden jedoch durchgehend bis zum Abend gefahren. Für den Betrieb der verlängerten Linie 33 werden zwei Busse eingesetzt. Dies hat den Vorteil, dass der Fahrplan stabiler gefahren werden kann. Der Fahrplan wurde punktuell angepasst, und die Haltestelle «Ittigen, Talgut-Zentrum» befindet sich neu an der Hauptstrasse (Talweg), unweit des RBS-Bahnhofs Ittigen. Bei positiven Fahrgastzahlen könnte die Verlängerung nach dem aktuellen Versuch in das kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

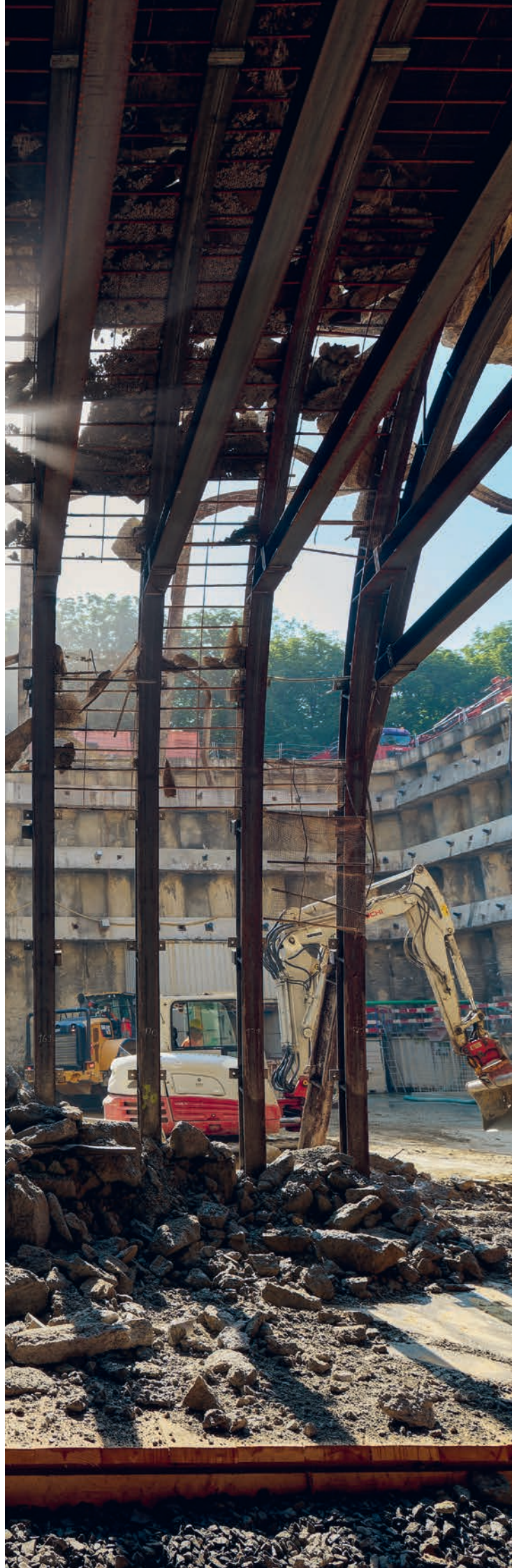
## Mitarbeitende der Firma E. Bigler Transporte AG in Gümligen werden in RBS integriert

Die langjährige und äusserst erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Firma E. Bigler Transporte AG wird aufgrund der Elektrobus-Beschaffung bis Ende 2027 beendet. Per Ende 2024 wird der Dienstort Gümligen in Worblaufen integriert. Gümligen bleibt als Einstellhalle erhalten. Diese Integration verbessert die Fahrzeugeinsatz- und Umlaufplanung, Reinigung, Pannendienst und Ladeinfrastruktur für Elektrobusse. Auch das Störungsmanagement wird erleichtert, was zu einer vereinfachten Personal- und Dienstplanung führt. Im Herbst 2023 wurden die betroffenen Mitarbeitenden informiert. Sie haben das Angebot, zum RBS zu wechseln, angenommen. Die Einreihung im Lohnband und die geleisteten Dienstjahre werden vom RBS übernommen. Der Wechsel der Mitarbeitenden ist ein Zeichen der über Jahre gelebten vertrauensvollen Partnerschaft zwischen beiden Unternehmen.

## Pünktlichkeit beim Bus bleibt eine grosse Herausforderung

Laut dem Qualitätsreport des Bundesamts für Verkehr (BAV) verzeichneten die Buslinien des RBS im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang der Pünktlichkeit. Damit fiel der RBS von Platz 23 auf 30 zurück. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass dieses Reporting nur bestimmte Querschnitte berücksichtigt. Werden sämtliche drei Millionen Haltestellenabfahrten des Jahres 2023 ausgewertet, zeigt sich eine positive Entwicklung: Der Anteil von Busabfahrten aller RBS-Buslinien mit über drei Minuten Verspätung sank von knapp 16 Prozent (2022) auf rund 14 Prozent (2023). Gleichzeitig stieg jedoch die Anzahl der Tage, an denen Busse des RBS mit mehr als zehn Minuten Verspätung verkehrten oder Kurse ausfielen, im Vergleich zum Vorjahr um zehn Tage auf insgesamt 178 Tage.

Baustellen und Verkehrsbelastungen tragen vor allem zu Busverspätungen bei, wobei letztere als Hauptgrund anzusehen sind. Das Verkehrsmanagement des Kantons Bern setzt hier an und hat in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um den Verkehr besser zu bewirtschaften und den öffentlichen Verkehr nach Möglichkeit zu priorisieren. Seit dem Frühling 2023 ist das Verkehrsmanagement Bern Nord im Vollbetrieb. Obwohl die statistische Basis für eine genaue Bewertung der Pünktlichkeit im Strassenverkehr noch zu gering ist, lassen die aktuellen Tendenzen optimistisch in die Zukunft blicken, auch wenn keine Wunder zu erwarten sind.





# Planung und Zukunftsaussichten

## Neuer RBS-Bahnhof Bern: Hauptdurchschlag

Am Freitag, 23. Juni 2023, kurz nach 11 Uhr, wurde im Bauprojekt «Neuer RBS-Bahnhof Bern» ein bedeutender Meilenstein erreicht: In Anwesenheit von Bauarbeiter:innen, Vertreter:innen der Politik und der Medien fiel das letzte Stück Gestein, das den Durchgang zwischen dem neuen Zufahrtstunnel und den zukünftigen RBS-Bahnhofshallen versperrte. Mit diesem Hauptdurchschlag sind nun alle Abschnitte des Zufahrtstunnels und die Bahnhofshallen nahtlos verbunden. Die Rohbauarbeiten in den Kavernen Nord und Süd sowie der Ausbruch der weiteren Zufahrtstunnel schreiten zügig voran. Mitte 2026 beginnen die Ausbau- und Bahn technicarbeiten.

Mit dem neuen RBS-Bahnhof Bern, der im Jahr 2029 in Betrieb genommen wird, baut der RBS seine Infrastruktur so, wie sie von der Politik bestellt wurde. Gleichzeitig hat der RBS jedoch mögliche künftige Entwicklungen und allfällige zusätzliche Ansprüche an diese Infrastruktur antizipiert. Der neue Bahnhof wird so gebaut, dass ein Ausbau oder eine Weiterführung der Strecke Richtung Bern-Süd aus baulicher und betrieblicher Sicht möglich sind.

## Aktiv die Zukunft der Mobilität und Vernetzung in Solothurn mitgestalten

Nach Abschluss des Vorprojekts im Mai 2022 wurde das Bauprojekt Solothurn bis Ende 2023 ausgearbeitet, womit auch die Fertigstellung des detaillierten Kostenvorschlags erfolgte. Am 9. Januar 2024 fand im Rahmen des kommunalen Verfahrens der Stadt ein Mitwirkungsanlass statt. Bis Anfang Februar hatten Einwohner:innen und Bahnhofnutzer:innen die Gelegenheit, ihre Ideen und Vorschläge für die Aufwertung der Südseite betreffend der Module Bahnhofplatz und Velostation einzubringen. Gleichzeitig startete die Vernehmlassung im Gemeinderat, den Kommissionen, politischen Parteien und Verbänden. Die Kreditgenehmigungen für die Module von Stadt und Kanton (Bahnhofplatz, Personenunterführung West und Velostation sowie Zuchwiler Strasse) haben durch die Urnenabstimmung der Stadt Solothurn am 22. September 2024 sowie einen Kantonsratsbeschluss zu erfolgen. Die Realisierung des Bauprojekts soll nach heutiger Planung im Spätsommer 2028 beginnen.

## Einsprachen gegen den Neubau des Depots und den Umbau des Bahnhofs Bätterkinden

Der RBS plant in Bätterkinden ein neues Depot, den Umbau des Bahnhofs und die Neu- und Umgestaltung von nicht bahnrelevanten Nebenanlagen (z.B. Bushaltestelle und Park- & Ride-Anlage). Im Frühling 2023 wurden die entsprechenden Unterlagen gemäss den rechtlichen Verfahren öffentlich aufgelegt. Insgesamt wurden gut dreissig Einsprachen eingereicht. Für das Depot und den Bahnhof (bahnrelevante Anlagen) ist das Bundesamt für Verkehr BAV die Genehmigungsbehörde. Die Nebenanlagen sind im Verantwortungsbereich des Kantons Bern. Der RBS führt die nötigen Verhandlungsgespräche. Die Einsprachen haben aktuell keinen Einfluss auf die Planung.

## RBS Infrastruktur Zentrum: zukunftsgerechte Planung mit Herausforderungen

Der RBS plant ein neues Infrastrukturzentrum in Ittigen für den Elektro- und Bahndienst. Die hohen Anforderungen vom Betrieb an die Infrastruktur zur Gewährleistung eines reibungslosen Bahnverkehrs erfordern ein modernes und effizientes Kompetenzzentrum. Der Standort an der Worblentalstrasse, ein ehemaliges Areal der BKW, wurde aufgrund der optimalen Erreichbarkeit via Strasse und Schiene inklusive Dreischiengleisanschluss gewählt, die Fläche konnte sich der RBS im Juni 2023 sichern. Das Infrastrukturzentrum wird Büroflächen, Lager, Werkstätten und eine Lokhalle mit direktem Gleisanschluss umfassen. Umweltverträglichkeit steht bei der Umsetzung im Fokus, mit Holz oder alternativ Stahl im Hochbau und klaren, sinnvollen ökologischen Elementen im Aussenbereich.

Eine Herausforderung ist der historische Transformatorenturm von 1957, der Teil des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz mit nationaler Bedeutung ist und von der kantonalen Denkmalpflege als erhaltenswertes Objekt eingestuft wurde. Daher erfordert der Planungsprozess ein Gutachterverfahren mit der Begleitung und Beurteilung eines Jury- und Expert:innenteams. Die Abwägung zwischen dem Schutz des Turms und akzeptablen Kompromissen im Betrieb der Anlage ist von zentraler Bedeutung. Das Gutachterverfahren resultiert in einem Richtprojekt als verbindliche Grundlage für die weitere Planung.



## Metropark O1 – der zukünftige Hauptsitz des RBS

Die Planung des Metropark O1, künftiger Hauptsitz des RBS in Worblaufen, schreitet voran. Das gesamte Projekt umfasst die Entwicklung, Planung und Realisierung dreier Gebäude (O1, O2a und O2b) östlich des Bahnhofs Worblaufen. Das Bürogebäude O1, welches der RBS dereinst übernehmen wird, bietet eine Mischnutzung mit Büroflächen vom ersten bis zum fünften Geschoss und Verkaufsflächen im Sockelgeschoss. Mit einer Bruttogeschossfläche von circa 7000 m<sup>2</sup> beherbergt es auch eine neue Betriebsleitstelle. Ein offenes Bürolayout fördert den Austausch zwischen den verschiedenen RBS-Bereichen.

Die Baugenehmigung wird bis Ende April 2024 erwartet, der Baustart ist für das vierte Quartal 2024 geplant. Der Bezug der neuen Büroflächen des RBS ist gemäss aktuellem Planungsstand für das Ende des dritten Quartals 2027 vorgesehen. Die gleichzeitig durchgeführten Arbeiten an der neuen Betriebsleitstelle werden voraussichtlich im Verlauf des ersten Quartals 2028 abgeschlossen sein.

## Neue Züge für die Strecke Solothurn–Bern: mehr Platz und mehr Komfort

Der RBS erweitert seine Flotte mit neuen Zügen für die RegioExpress-Linie Solothurn–Bern (RE5). Insgesamt wurden 20 Triebzüge plus Optionen in zwei Losen ausgeschrieben: 14 Fahrzeuge sollen voraussichtlich ab 2028 und weitere sechs Fahrzeuge frühestens ab 2029 in Betrieb genommen werden. Die 60 Meter langen Züge bieten mehr Platz, barrierefreie Einstiege, grosszügige Multifunktionsflächen, ein 1. Klasse-Abteil und hohes Beschleunigungsvermögen. Als Dreifachtraktion mit einer Länge von 180 Metern können sie die stark frequentierte Strecke entlasten. Die modernen Fahrzeuge ersetzen die über 30 Jahre alten «Secondas» auf der S8-Strecke zwischen Bätterkinden und Bern, die aufgrund von Alterungsproblemen und fehlenden Ersatzteilen ausgemustert werden. Die Beschaffung der Fahrzeuge führt zu zusätzlichen Abstellplätzen, insbesondere für die Lieferung der zweiten Tranche ab 2029, im neuen Depot Bätterkinden. Das volle Potenzial der Züge wird erst mit der Fertigstellung des neuen RBS-Bahnhofs Bern und dem Ausbau der betroffenen Perrons auf 180 Meter erreicht. Demzufolge ist die Beschaffung in zwei Lose aufgeteilt und an die Termine der Infrastrukturprojekte geknüpft. Die heutigen RE5-Züge «NExT» werden dann auf der Linie S8 eingesetzt.



# Bau und Unterhalt

## Bauten und Anlagen

Ort/Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
Lohn-Lüterkofen	Baubeginn Gebäude für künftiges Stellwerk
Bätterkinden	Wendegleis für Verlängerung S8 (diverse Fertigstellungsarbeiten) Depot Bätterkinden (Fertigstellung und Test Grüngleisanlage) Ausbau Bätterkinden Süd-Büren zum Hof für Verlängerung S8 (diverse Fertigstellungsarbeiten) Fahrdrähtersatz Krälligen. Schriftweise: (Kilometer 7000 bis Kilometer 8100)
Büren zum Hof	Baudienstplatz inklusive Gleisanlage auf einer Länge von 101 Meter Instandstellung Infrastrukturschäden infolge Sturmschaden vom 31. März 2023 (Fahrleitung, Erdungen, Oberbau, Entwässerung, Zaun usw.)
Fraubrunnen	Umbau Bedarfsschranke Perronzugang zu einer konventionellen Schrankenanlage für regelmässige betriebliche Nutzung Gleis 2 ab Dezember 2023
Grafenried	Doppelspur Grafenried-Jegenstorf für Verlängerung S8 (diverse Fertigstellungsarbeiten) Neue USV Anlage Grafenried
Jegenstorf	Sofortmassnahmen Sicherung Bachdurchlass Bau Baudienstgleis Jegenstorf auf einer Länge von 179 Meter Ersatz Streckenkabel Jegenstorf-Urtenen (circa 1,2 Kilometer)
Urtenen	Erweiterung Aussenperron inklusive neuem Perrondach und Möblierung (Fertigstellungsarbeiten)
Shopyland	Übernahme Haltestelle Shopyland von der Migros
Moosedorf	Oberbauerneuerung Gleise 41, 122, 42 und 222 auf einer Länge von total 243 Meter Neue USV Anlage Moosedorf
Oberzollkofen	Schienenwechsel Gleis 226 auf einer Länge von 144 Meter
Worblaufen	Ersatz Weichen 59 und 60 Fugensanierung Aarebrücke Nordseite Noteinspeisung Verbraucher Metrohaus Stellwerk und Leitstelle ab Gleichrichter Worblaufen (redundantes System)
Tiefenau	Beleuchtungsersatz Haltestelle
Bern	Einbau neuer Schotter, neuer Entwässerung und neuer Sohle im Schanzentunnel bei Gleis 100 und 200 auf einer Länge von circa 400 Meter Anpassung Sicherungsanlage Inbetriebnahme neue Warteraumsteuerung
Ausbau Bahnhof Bern	Felsausbrüche und Sicherungen in der Kaverne Nord abgeschlossen, Ausbrüche in der Kaverne Süd bis Stosse fertig (zweitletzte Ausbrücheebene) Rückbau Bestandstunnel im Hirschenpark in Totalsperre und Sanierung des Talgleises im bestehenden Schanzentunnel Fertigstellung Rohbau Tunnel Hirschenpark bis Eilgut Einbau Zwischendecken und Wände unter Deckelbau Eilgut Vortrieb und Durchschlag Einspurtunnel 24 bis in Kaverne Nord
Egghölzli	Realisierung Doppelspur Egghölzli-Muri auf einer Länge von rund 1200 Meter inklusive neuer Fahrleitung, neuem Gleiswechsel, neuen Werkleitungen usw.
Muri	BehiG-konforme neue Haltekante Bus und Tram Richtung Worb Dorf Einbau FL-Trennstelle im Bereich Sternenplatz Muri (neue Zuständigkeitsgrenze RBS/Bernmobil)

Strecke Linie 6	Tiefbauarbeiten für Elektrifizierung SA im Bereich Melchenbühl bis Langenloh (Rohrblöcke, Kabelkanäle, Kabelquerungen)
Worb Dorf	Bau neue Sicherungsanlage Worb Dorf (Tiefbau- und Stellwerkarbeiten) Sanierung Bahnhofshalle Worb Dorf
Worbboden	Einbau Baudienstgleis auf einer Länge von 282 Meter inklusive Weiche und Schutzweiche Sanierung Bahnübergang (Belag/Gleiseindeckung/Schienenbefestigung) Hocharbeitsbühne Werkstätte Worb Neuer Innenraumschaltposten (600V/1250V)
Boll-Utzigen	Böschungssicherung mit Rügeli und diverse Abschlussarbeiten
Stettlen	Sanierung Bahnübergang Bahnhofstrasse (Belag/Schienenbefestigung)
Ittigen	Umbau Knoten Ittigen (diverse Fertigstellungsarbeiten wie Steuerungsoptimierung Bahnübergang, Markierungen, Möblierungen, Zäune usw.)
Papiermühle	Sanierung Bahnübergang (Belag/Schienenbefestigung/Entwässerung) Neubau Zaun entlang BAFU auf einer Länge von 78 Meter
Ganzes Netz	Gleissmesswagen auf allen Stecken für digitale Aufnahme und Kontrolle der Gleislage und der Gleisqualität Unterhaltsskrampen auf einer Länge von 11,7 Kilometer inklusive 8 Weichen Unterhaltsschleifen auf einer Länge von 29,2 Kilometer inklusive 34 Weichen eCAB (Konzept erarbeitet, Fahrzeug Nr. 71 ausgerüstet und erste Versuche ATO durchgeführt)

## Fahrzeuge

Bezeichnung	Ausgeführte Arbeiten
RE-Kompositionen NEXt 21–34	Unterbrechung Revision und FIS-Umbau aufgrund Unfall Büren zum Hof Kannibalisierung der Ersatzgeräte und Verschrottung am Fahrzeug Nr. 32 aufgrund Totalschadens durchgeführt Reparatur mit Stadler Schweißexperten am Fahrzeug Nr. 25 abgeschlossen. Diverse Reparaturen nach Sturm Mathis, wie Ersatz Stromabnehmer
S-Bahn Kompositionen Worbla 01–14	Durchführung Probebearbeitung Drehgestell Rollkur Führerstands Klimaanlage nach Wassereintritt abgeschlossen Klappsitze in Arbeit
S-Bahn-Kompositionen Seconda 62–72	Start Revision an Wagenkasten aufgrund Unterbrechung NEXt Revision Weiterführung der Drehgestell-Revisionen Diverse Reparaturen nach Sturm Mathis, wie Ersatz einer Frontscheibe und Stromabnehmer
Tramzüge Be 81–89	Reparatur Tram und Drehgestellwechsel durchgeführt wegen einer Entgleisung in Bern Siloah Weiterführung der Drehgestell-Revisionen
Dienst- und historische Fahrzeuge	Anlieferung und Inbetriebnahme von Schotterwagen abgeschlossen
Diverses	Insgesamt 29 Drehgestell-Revisionen und 328 Radsatz-Reprofilierungen Im Gegenzug hat Bernmobil für den RBS 92 Radsatz-Reprofilierungen ausgeführt

# Betriebsqualität

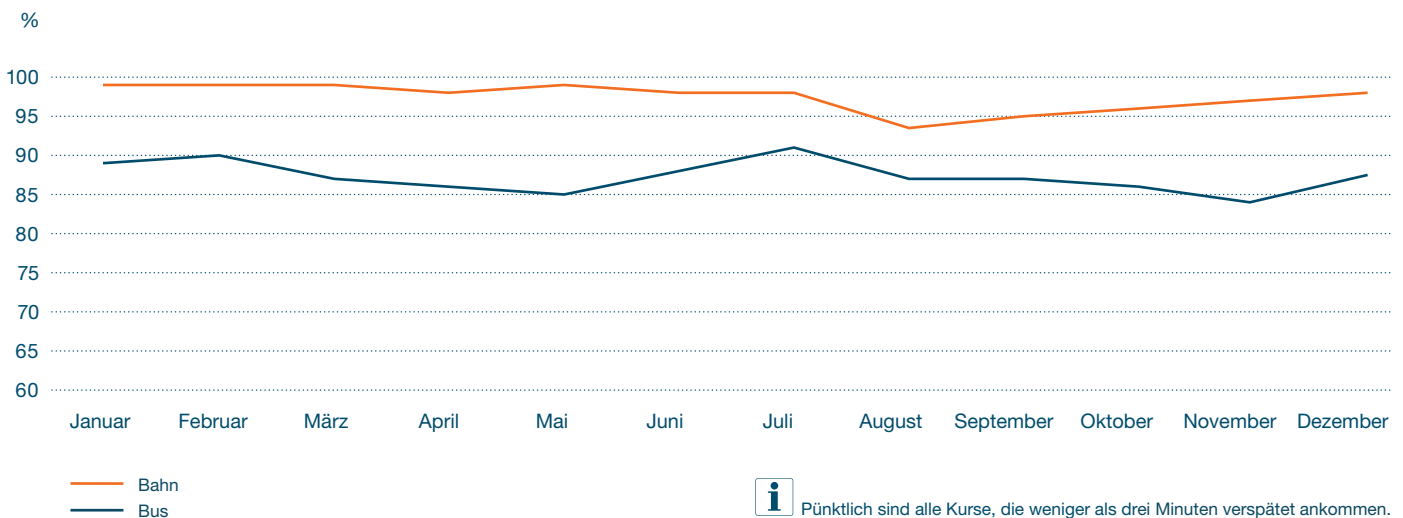
## Betriebsstörungen

Datum	Ort	Ereignis	Folgen
16.02.2023	Worblaufen	Weichenstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (14.50–19.50 Uhr)
27.02.2023	Worblaufen	Stromausfall	Zugverkehr ab 9 Uhr auf dem ganzen Netz für 45 Minuten eingestellt
31.03.2023	Büren zum Hof	Sturmwinde	Zug umgeworfen, Bahnersatzbetrieb Solothurn–Jegenstorf ab 17 Uhr
01./02.04.2023	Lohn-Lüterkofen–Jegenstorf	Aufräumarbeiten	Bahnersatzbetrieb (ganzer Tag)
22.06.2023	Jegenstorf	Stellwerkstörung (Kabel beschädigt)	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (05.00–13.00 Uhr)
05.07.2023	Bern RBS	Weichenstörung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (11.35–13.30 Uhr)
16.08.2023	Worblaufen	Ausfall Fernsteuerung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (19.03–20.10 Uhr)
27.10.2023	Büren zum Hof	Ausfall Fernübertragung	Grosse Verspätungen, Zugausfälle (15.15–18.10 Uhr)
03.11.2023	Lohn-Lüterkofen–Bätterkinden	Weichenstörung	Unterbruch (16.30–18.00 Uhr), Einspurbetrieb Lohn–Büren bis 21.30 Uhr
07.11.2023	Lohn-Lüterkofen–Bätterkinden	Weichenstörung	Unterbruch (14.30–15.00 Uhr), grosse Verspätungen und Zugausfälle bis 19.00 Uhr
16.11.2023	Lohn-Lüterkofen–Fraubrunnen	Angekündigte Sturmwinde	Bahnersatzbetrieb ab 19.00 Uhr bis Betriebsschluss, S8 nur bis Jegenstorf
09.12.2023	Bolligen	Weichenstörung (ab 5 Uhr)	Bahnersatzbetrieb Boll-Utzigen–Bolligen (08.15–12.15 Uhr)
178 Tage	Diverse Buslinien	Verkehrsüberlastung	Kursausfälle, grosse Verspätungen

Grosse Verspätungen: ab 10 Minuten

Im Verlauf des Jahres 2023 hat die Anzahl der Betriebsstörungen zugenommen. Dies lässt sich insbesondere auf die Erhöhung des Fahrplanangebots zurückführen. Die technischen Anlagen werden mehr beansprucht und die Fahrzeuge sind häufiger im Einsatz. Durch den Mehrverkehr auf dem RBS-Schiennetz haben Betriebsstörungen grössere Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität.

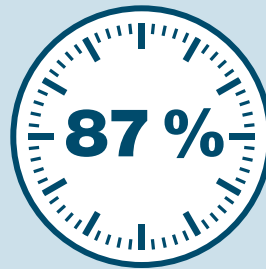
## Pünktlichkeit Bahn und Bus im Monatsverlauf 2023



Zwischen Juli und Oktober wurde aufgrund der Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof Bern ein Interimsfahrplan eingeführt. Wegen dem Einspurbetrieb zwischen Felsenau und Bern, Langsamfahrstellen und einigen Betriebsstörungen konnte die Fahrplanstabilität nicht immer gewährleistet werden.

Die Pünktlichkeitsresultate im Busverkehr sind auf die Witterung, Verkehrsüberlastungen und Events im Raum Bern/Wankdorf zurückzuführen.

# Pünktlichkeit



aller  
RBS-Busse  
sind pünktlich



aller  
RBS-Züge  
sind pünktlich

## PÜNKTLICHKEIT DER BUSLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



Buslinie  
33



Buslinie  
44



Buslinie  
368



Buslinie  
34



Buslinie  
46



Buslinie  
871



Buslinie  
36



Buslinie  
47



Buslinie  
884



Buslinie  
38



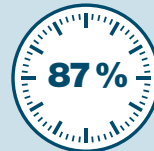
Buslinie  
48



Buslinie  
898



Buslinie  
40



Buslinie  
362



Buslinie  
8



Buslinie  
41



Buslinie  
363



Buslinie  
43



Buslinie  
367

## PÜNKTLICHKEIT DER BAHNLINIEN IM JAHRESDURCHSCHNITT



S7



S8



S9



RE



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







# Nachhaltigkeitsbericht



# Kennzahlen und Zielwerte

Ökologisches Handeln	Einheit	2020	2021	2022	2023	Ziel 2025
Strombezug Bahn (Traktion)	Wh/Btkm <sup>1</sup>	51,0	52,1	51,5	51,9	48,4
Dieserverbrauch Bus	l/100 km	35,2	35,3	35,5	36,1	33,0
Treibhausgasemissionen Bus	gCO <sub>2</sub> e/Pkm <sup>2,4</sup>	183	192	175 <sup>5</sup>	150	147,0
Stromverbrauch Bus (Elektrofahrzeuge)	kWh/100 km	0	170	113	100	– <sup>3</sup>
Treibhausgasemissionen gesamter RBS	Tonnen CO <sub>2</sub> e <sup>4</sup>	4 500	4 900	5 500 <sup>5</sup>	6 000 <sup>6</sup>	4 700

<sup>1</sup> Btkm: Bruttotonnen-Kilometer.

<sup>2</sup> Pkm: Personen-Kilometer.

<sup>3</sup> Das Ziel wird nach den ersten praktischen Erfahrungen definiert.

<sup>4</sup> CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) sind eine Masseinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

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

<sup>6</sup> Massgeblich mitverantwortlich für den Anstieg der Treibhausgasemissionen ist die Beschaffung von 16 neuen Flach- und Schotterwagen.

Soziales/gesellschaftliches Handeln	Einheit	2020	2021	2022	2023	Ziel 2025
Schwere Bahn- und Busunfälle <sup>1</sup>	Anzahl	0	0	0	1	0
Leichte Bahn- und Busunfälle <sup>2</sup>	Anzahl	5	10	11	10	<10
Attraktivität RBS als Arbeitgeber <sup>3</sup>	Punkte von 100	–	78	–	–	>80
Berufsunfälle Mitarbeitende	Anzahl	11	14	17	28	<19
	Ausfalltage/MA <sup>4</sup>	0,3	0,3	0,6	0,5	<0,8
Grundausbildung Lernende	Anzahl	10	10	11	10	10
Kundenzufriedenheit <sup>5</sup>	Punkte	–	–	78	–	78

<sup>1</sup> Personenschaden mit Todesfolge oder mehr als 24 Stunden hospitalisiert; ohne Suizide.

<sup>2</sup> Personenschaden mit Bagatellverletzungen.

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

<sup>4</sup> MA: Mitarbeitende (Full time equivalents).

<sup>5</sup> 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

Die Entscheidungen, die wir heute treffen, treffen wir für die Zukunft. Das Geschäft des öffentlichen Verkehrs ist langlebig. Umso mehr müssen wir die Zukunft antizipieren und Lösungen suchen und umsetzen, die im wahrsten Sinne des Wortes nachhaltig sind: wirtschaftlich, ökologisch, sozial und zukunftstauglich. Enkeltauglich.

Die Themen sind so vielfältig wie die Herausforderungen: Wir müssen Massnahmen gegen Hitzeinseln ergreifen, nachhaltige Materialien verwenden, Beton einsetzen, der CO<sub>2</sub> dauerhaft bindet, erneuerbare Energiequellen nutzen und trotz verschärfter Sicherheitsstandards energieeffizienter werden. Nachhaltiges Denken sollte bereits in den frühesten Planungsphasen einsetzen. Ein wichtiger Hebel dafür ist die Beschaffung. Das Kriterium der Lebenszykluskosten bietet ein grosses ökologisches Potenzial, da es teurere Anschaffungskosten für nachhaltigere Lösungen rechtfertigen kann. Immerhin beträgt die Lebensdauer eines Zuges rund 40 Jahre, dies gilt ebenso für Gebäude und Bahnhofsanlagen. Ein Bus ist mindestens 15 Jahre im Linienbetrieb unterwegs.

Mit der Klima- und der Energiestrategie hat der RBS zwei wichtige Grundlagen geschaffen, um zukunftsorientierte Entscheidungen zu treffen. Zielkonflikte sind unvermeidlich – mit einem Blick auf die Generation der Enkel:innen sind aber auch diese lösbar.



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 die direkten (Scope 1 und 2) und teilweise auch die indirekten Emissionen (Scope 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. Das Aufrechterhaltungsaudit über alle Normen konnte 2023 mit drei Nebenabweichungen erfolgreich abgeschlossen werden.

## Compliance

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



### CO<sub>2</sub>e-AUSSTOSS FAHRBETRIEB BUS

Pro Jahr

Pro Personen-  
kilometer

2020

3085 t

183 g

2021

3320 t

192 g

2022

3450 t

175 g

2023

3300 t

149 g



### TREIBSTOFFBEDARF BUSBETRIEB

Diesel pro 100 km

2020



2021



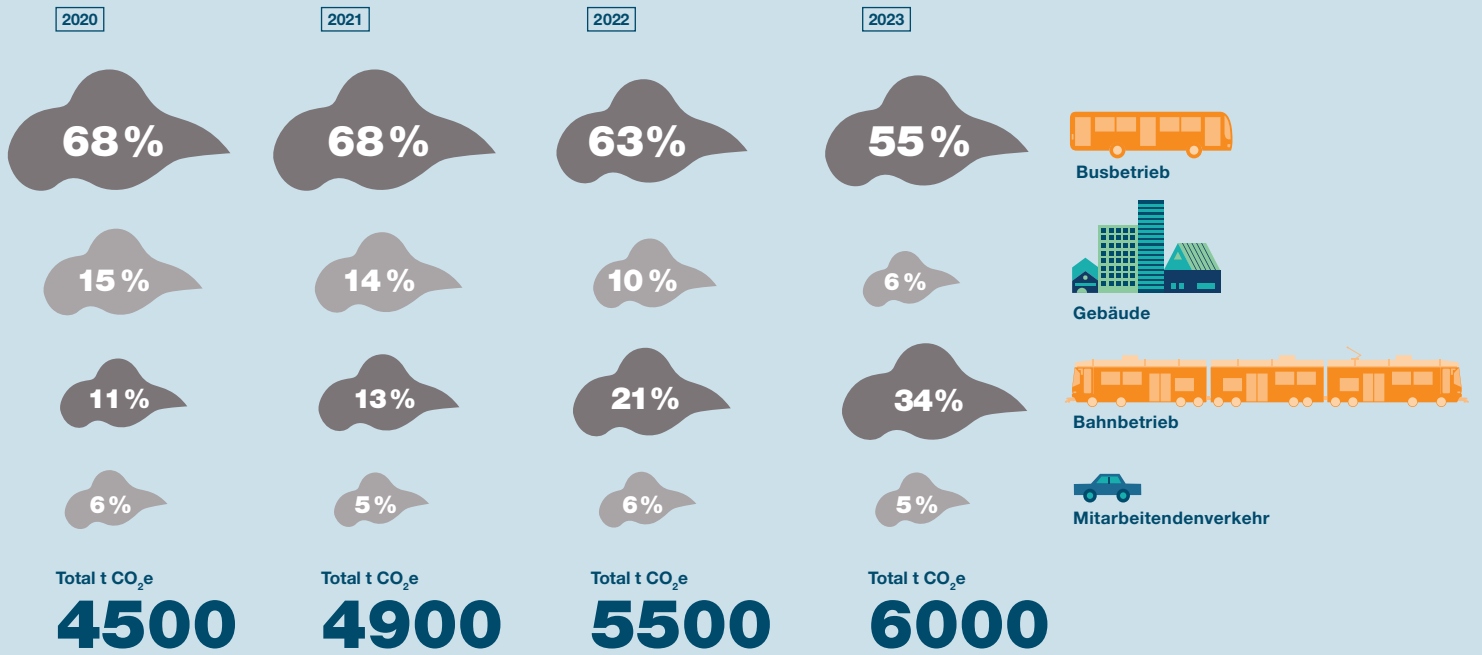
2022



2023

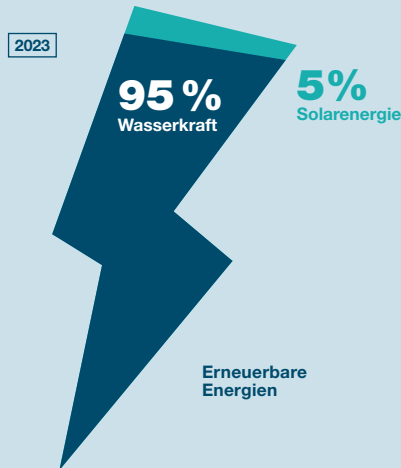


**TREIBHAUSGAS-  
BILANZ RBS CO<sub>2</sub>e**

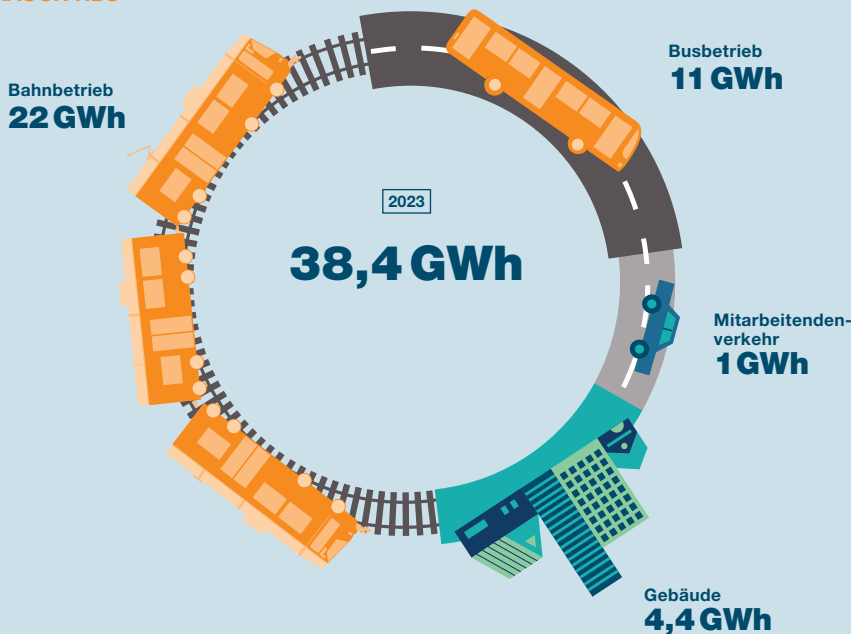


**TRAKTIONS-  
STROM**

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



**GESAMTENERGIE-  
VERBRAUCH RBS**



# Strategie und Leistungen

## Vision und Werte

«Wir sind leistungsstark, effizient und regional verankert. Wir perfektionieren unser ÖV-Angebot und arbeiten nachhaltig.» (Vision RBS)

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 Auswirkungen schützen.

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

## Ökologisches Handeln

### Betriebliche Klimaneutralität

Der RBS hat sich gemäss seiner Strategie 2020 bis 2025 vorgenommen, seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken. Konkret soll bis zum Jahr 2032 die betriebliche Klimaneutralität erreicht sein. Die entsprechenden Massnahmen werden laufend geplant und, wo möglich, bereits umgesetzt. Ein Beispiel für diese Bemühungen ist die Anschaffung und Inbetriebnahme erster fossilspeicher mobiler Energiespeicher im Elektrodienst. Diese ersetzen die bisherigen Diesel-Generatoren und tragen so zur Reduzierung der Emissionen bei. Zusätzlich wurden Kleingeräte wie Fadenmäher durch akkubetriebene Varianten ersetzt, um den Einsatz fossiler Brennstoffe weiter zu verringern.

Für den Ersatz der fossilen Heizungen in Gebäuden liegt eine Roadmap vor, die die Erneuerungen zwischen 2024 und 2031 vorsieht. Eine der bedeutendsten Massnahmen auf dem Weg zur betrieblichen Klimaneutralität ist jedoch der geplante Ersatz der Diesellinien durch Elektrobusse (siehe Seite 16).

### Energiestrategie

Die Steigerung der Energieeffizienz ist ebenfalls ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie des RBS. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Erarbeitung einer Energiestrategie unabdingbar. Die Energiestrategie legt kurz-, mittel- und langfristige Ziele fest, um einen verantwortungsvollen Umgang mit Energie zu fördern, sowie die notwendigen Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele zu definieren. Ein wichtiger Bestandteil dieser Strategie ist auch die

verstärkte Eigenproduktion von erneuerbarer Energie mittels Photovoltaik-Anlagen, wobei ein deutlicher Zubau angestrebt wird.

Etwa die Hälfte der Endenergie beim RBS wird als Strom für den Bahn- und Trambetrieb verbraucht. Der nächstgrösste Verbraucher ist mit 30 Prozent der Dieselbedarf für die Busflotte. Der Energieverbrauch der Gebäude, in dem auch der Strombedarf für die Bahninfrastruktur enthalten ist, macht noch etwa 14 Prozent des gesamten Endenergieverbrauchs aus. Der grösste Teil davon ist Stromverbrauch, der zum Teil auch zur Beheizung der Gebäude gebraucht wird. Erdgas trägt vier Prozent und Heizöl sowie Fernwärme je ein Prozent zum gesamten Endenergieverbrauch bei.

Die Entwicklung der Energiestrategie erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den entsprechenden Abteilungen und wurde bis zum ersten Halbjahr 2024 fertiggestellt.

### Massnahmen zur Bewältigung der drohenden Energiemangellage

Im Verlauf des Jahres 2022 zeichnete sich in der Schweiz für die Wintermonate 2022/2023 eine Energieknappheit ab. Angesichts dieser Herausforderung riefen die Behörden dazu auf, dass insbesondere auch grössere Energieverbraucher Massnahmen ergreifen, um der Situation entgegenzuwirken. Beim RBS wurde eine Vielzahl von Massnahmen geprüft. Folgende wesentliche Massnahmen wurden umgesetzt:

- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit bei der Bahn von 120 km/h auf 100 km/h, was zu einer Einsparung von etwa 87500 kWh führte
- Temperaturabsenkungen in den Zügen, Einsparungen von rund 80 000 kWh
- Beleuchtungsreduktionen/Abschaltungen, zusätzliche Einsparung von etwa 7 700 kWh
- Sensibilisierung des Personals beim Energieeinsatz, Einsparung von etwa 2 500 kWh
- Raumtemperatur in bestimmten Gebäuden gesenkt, genaue Einsparung schwer abzuschätzen

Im Frühjahr 2023 entspannte sich die Lage betreffend der Energieknappheit, und auch für den Winter 2023/2024 war die Situation nicht mehr mit der des Vorjahres vergleichbar. Dennoch wurde je nach Grad der Energieknappheit ein möglicher Massnahmenkatalog ausgearbeitet, um bei möglichen zukünftigen Energieengpässen den Anforderungen der Behörden gerecht zu werden.





### Energiesparen durch Temperatursenkung in den Zügen

Heizung, Lüftung und Klimatisierung verbrauchen einen beträchtlichen Teil des Energiebedarfs im Zugverkehr. Angesichts dieser Tatsache haben sich mehrere Transportunternehmen, darunter auch der RBS, die Frage gestellt, ob die Temperatur im Fahrgastraum gesenkt werden kann, ohne den Komfort der Fahrgäste zu beeinträchtigen. Im Februar 2023 wurde mit Unterstützung des BAV und in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern eine Fahrgastbefragung durchgeführt, um das Temperaturempfinden der Fahrgäste bei sieben Verkehrsunternehmen zu ermitteln. Dabei wurden fast 30 000 Fahrgäste im Fern-, Regional- und Ortsverkehr befragt.

Aus der Studie resultierten folgende Empfehlungen: Im Fernverkehr höchstens 21 °C als Sollwert der Raumlufttemperatur im Heizbetrieb, im Regionalverkehr bis zu einer mittleren Reisedauer von 20 Minuten 19 °C und für den Ortsverkehr mit Aufenthaltsdauer der Fahrgäste bis 10 Minuten 16 °C.

Basierend auf den Ergebnissen dieser Studie, bei der über 4500 Fahrgäste befragt wurden und eine Zufriedenheitsrate von über 87 % bei Temperaturen zwischen 16 °C und 20 °C festgestellt wurde, und den Rückmeldungen der Fahrgäste auf den RBS-Strecken, hat der RBS beschlossen, die Temperatur in den Fahrgasträumen seiner Züge von ursprünglich 21 auf 18 °C zu senken.



## Biodiversität

Im Jahr 2023 wurden Pflegekonzepte erarbeitet, die künftig eine ökologisch optimierte Pflege von Bahnböschungen beinhaltet. Diese Pflegekonzepte berücksichtigen den künftigen Zielzustand der Vegetation und sollen ab 2024 flächendeckend angewendet werden. Gewisse Massnahmen aus den Pflegekonzepten wurden bereits 2023 umgesetzt. Beispielsweise wurden zurückgeschnittene Äste nicht gehäckselt, sondern zu Asthaufen aufgeschichtet. Asthaufen bieten einen Lebensraum für diverse Tiere. Im Hambüehwald wurden rund 800 Amphibienableitbleche montiert, die jedoch aufgrund von Konstruktionsfehlern im März 2024 wieder demonstert wurden.

Ebenfalls im Jahr 2023 wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Fraubrunnen die Planung für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Fraubrunnen gestartet. Ein wesentliches Element ist die teilweise Entsiegelung und Bepflanzung des Platzes, um die ökologische Vielfalt zu fördern und eine angenehmere Umgebung für die Gemeinde zu schaffen.

## Wirtschaftliches Handeln

Der RBS liegt mit den Produktionskosten je Kilometer unter dem Durchschnitt der Schweizer Bahnen. Dies dank dichtem Fahrplan, der eine hohe Auslastung der Betriebsmittel ermöglicht. Der 2023 erfolgte Angebotsausbau auf der RE5-Linie und der S8 hat zu einer weiteren Effizienzverbesserung geführt. Die hohe Taktdichte auch zu Nebenverkehrszeiten leistet nicht nur einen Beitrag zur regelmässigen und hohen Auslastung der Betriebsmittel, sondern trägt auch den veränderten Mobilitäts- und Lebensgewohnheiten der Fahrgäste Rechnung. Dies spiegelt sich in einem erhöhten Anteil von Reisenden ausserhalb der Hauptverkehrszeiten wider.

In der Vergangenheit hat der RBS mehrmals erhebliche Beiträge zur Sanierung der Pensionskasse aufgewendet. Diese Mittel wurden grösstenteils den freien Reserven entnommen, die aus der nicht abgeltungsberechtigten Immobiliensparte stammten. Dadurch konnte die Sanierung des Vorsorgewerks in relativ kurzer Zeit durchgeführt werden. Es ist dem RBS ein Anliegen, die freiwilligen Reserven wieder zu öffnen, indem die gesetzlich vorgesehene Möglichkeit genutzt wird, einen Teil von allfälligen Überschüssen diesen Reserven zuzuführen. Dadurch kann eine gesunde Eigenkapitalbasis für Projekte und Weiterentwicklungen des RBS, die nicht durch öffentliche Mittel finanziert werden, geschaffen werden.

## Soziales Handeln

### Zugänglichkeit ÖV für Menschen mit Behinderungen

Gemäss dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) mussten bis Ende 2023 alle öffentlich zugänglichen Verkehrseinrichtungen barrierefrei und möglichst autonom nutzbar sein. Der RBS, wie auch die gesamte Branche, hat dieses Ziel jedoch nicht vollständig erreicht.

Das Bahnangebot des RBS ist weitgehend behindertengerecht; mit den anstehenden Bahnhofneu- und -ausbauten wird die Zugänglichkeit weiter verbessert. Einzig in Schönbühl kann die erforderliche Spaltbreite aufgrund der Kurvenlage noch nicht erreicht werden. Diese Situation wird durch den Ersatz der Seconda- durch die NEX-Flotte voraussichtlich im Jahr 2028 entschärft werden.

Beim Busbetrieb sind ein Teil der Bushaltestellen nicht behindertenkonform. Ob eine Sanierung verhältnismässig ist, müssen die Strasseneigentümer nachweisen. Der RBS stellt mit dem Partner Betax ab dem 1. Januar 2024 ein Ersatztransportangebot für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung. Dieses Angebot gilt für rund ein Prozent der Haltestellen, bei denen der barrierefreie Zugang nicht gewährleistet ist und eine Unterstützung durch das Fahrpersonal nicht möglich ist.

Beim Trambetrieb ist ein Einstieg mit Hilfe des Tramführers resp. der Tramführerin an allen Haltestellen zwischen Worb und Egghölzli möglich. Zusammen mit dem geplanten Ersatz der RBS-Tramfahrzeuge durch neue Bernmobil-Trams des Typs Tramlink zwischen 2024 und 2025 werden die Haltestellen der Tramlinie 6 auf dem Abschnitt Egghölzli–Worb Dorf für einen autonomen Zugang umgebaut. Die Planungen dazu sind gestartet, und die Realisierung wird zwischen 2024 und 2030 erfolgen.

### Zunahme von Arbeitsunfällen und Krankheitstagen

Die Anzahl der Arbeitsunfälle hat 2023 gegenüber den drei Vorjahren stark zugenommen. Insgesamt wurden 28 Arbeitsunfälle verzeichnet. Die meisten Unfälle hatten keine gravierenden Folgen, und die Anzahl der Ausfalltage aufgrund von Arbeitsunfällen liegt mit durchschnittlich 0,46 Tagen pro Vollzeitäquivalent (FTE) im langjährigen Mittel. Dennoch ist es wichtig, Massnahmen zu ergreifen, um diesen Trend zu stoppen und die Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Ebenso ist eine Zunahme der Krankheitstage (11,3 Tage pro FTE) zu verzeichnen, was jedoch schweizweit und in praktisch allen Branchen zu beobachten ist.







# Das Engagement des RBS

## Bike to work

Im Rahmen der Aktion «Bike to work» legten 2023 44 teilnehmende RBS-Mitarbeitende, aufgeteilt in elf Teams, insgesamt 11379 Kilometer mit dem Velo oder zu Fuss zurück. Die Aktion trägt zur Sensibilisierung bei, den Arbeitsweg möglichst klimafreundlich zurückzulegen, und stärkt den Teamgeist.

## Der RBS ist «Swisstainable»

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

## Mitarbeit in Organisationen

Der RBS ist in verschiedenen Organisationen aktiv, wobei das Engagement von der blossen Zahlung des Mitgliedsbeitrags bis hin zu umfangreichen Vorstandstätigkeiten reicht. Diese Mitgliedschaften lassen sich in zwei Hauptkategorien unterteilen:

1. Branchen- und berufsspezifische Organisationen: Dazu gehören unter anderem der Verband des öffentlichen Verkehrs, Railplus (die Interessengemeinschaft der schweizerischen Meterspurbahnen) und die Vereinigung konzessionierter bernischer Bus-Unternehmungen KBU. In diesen Organisationen setzt sich der RBS für die Weiterentwicklung der Branche ein und strebt nach der Nutzung von Synergien, um die Effizienz zu steigern.
2. Organisationen mit gesamtgesellschaftlichem Zweck: Hierzu zählt beispielsweise die Mitgliedschaft in der «Klimaplatform der Wirtschaft der Stadt Bern». Durch diese Mitgliedschaften demonstriert der RBS sein Engagement für gesellschaftliche Belange wie den Klimaschutz und zeigt seine Bereitschaft zur aktiven Mitgestaltung einer nachhaltigen Zukunft.





←RBS→



Frutiger



Planergemeinschaft RBS verantwortet  
Emch+Berger **B+S** **Basler & Hofmann**  
Architektur und Planung Innen- und Außen Innen- und Außen  
Interieur- und Außen Interieur- und Außen Interieur- und Außen







# Finanzbericht

# Lagebericht

## Allgemeiner Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2023 war wie das Vorjahr geprägt durch eine positive Entwicklung bei den Fahrgastzahlen und einer weiteren Erhöhung der Verkehrserträge. Der budgetierte Verkehrsertrag für 2023 wurde um 3,2 % (CHF 1,4 Mio.) übertroffen und erreichte einen Wert von CHF 43,36 Mio.

Die 2023 verbuchten Abgeltungen entsprechen den Angebotsvereinbarungen im Personenverkehr für 2023 und den Abgeltungen für die Infrastruktur. Durch höhere Verkehrserträge als budgetiert, einem Sondereffekt aus dem Entgleisungsunfall vom März 2023 mit Versicherungsleistungen über Buchwerten bei gleichzeitig geringerem Personal- und Sachaufwand als budgetiert, schliesst die Jahresrechnung 2023 mit einem Gewinn von rund CHF 4,1 Mio. In der Sparte Personenverkehr wurde ein Überschuss erzielt, während das Ergebnis in der Sparte Infrastruktur strukturell bedingt negativ ausfiel. Die Sparte Immobilien erwirtschaftete wie in den Vorjahren einen geringen Überschuss.

## Personalaufwand und Anzahl Vollzeitstellen

Der Personalaufwand betrug in der Berichtsperiode CHF 57,7 Mio. gegenüber CHF 56,0 Mio. im Vorjahr. Die Anzahl der Vollzeitstellen erhöhte sich von 466 FTE im Jahr 2022 auf 471,8 FTE im Berichtsjahr. Diese Erhöhung ist primär eine Folge des Angebotsausbaus auf der S8 (Verlängerung der S8 nach Bätterkinden) und dem RE (Verdichtung auf Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten) mit zusätzlichem Bedarf an Fahrpersonal. Weitere geplante Neuanstellungen konnten aufgrund der schwierigen Lage am Arbeitsmarkt nicht im gewünschten Umfang erfolgen. Insgesamt blieben 2023 rund 10 Vollzeitstellen unbesetzt. Dafür erhöhte sich der Rückstellungsbedarf für Zeitguthaben per Ende 2023 um rund CHF 164 000. Zudem führte die Neuberechnung der Rückstellungen für Dienstaltersgeschenke zu einer Erhöhung des Personalaufwandes um rund CHF 143 000.

## Bilanz

Aufgrund der hohen Investitionstätigkeit ist die Bilanzsumme im Geschäftsjahr 2023 weiter angestiegen und betrug per Ende 2023 CHF 1126 Mio. Mit den getätigten Investitionen erhöhte sich der Wert der Sachanlagen per Saldo um rund CHF 75 Mio. Dieses Wachs-

tum, das primär Substanzerhalt und Ausbau der Infrastruktur betrifft, wird durch Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Diese erhöhten sich in der Berichtsperiode um CHF 81 Mio.

Das Umlaufvermögen nahm Ende 2023 per Saldo aufgrund noch ausstehender Darlehenszahlungen des Bundes für getätigte Investitionen leicht zu. Das Eigenkapital erhöhte sich per 31. Dezember 2023 um den Gewinn von CHF 4,1 Mio. auf CHF 82,8 Mio. Durch die hohen Investitionen, finanziert vorwiegend mit bedingt rückzahlbaren Darlehen, verringerte sich die Eigenkapitalquote gleichzeitig auf 7,4 % (Vorjahr 7,5 %).

## Durchführung einer Risikobeurteilung

Der RBS verfügt über ein unternehmensweites Risikomanagement. Dieses bildet zusammen mit dem Compliance-Management und dem internen Kontrollsystem (IKS) die Grundlage für die Corporate Governance. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen Risiken identifiziert, beurteilt und notwendige Massnahmen definiert und deren Umsetzung überwacht. Die Berichterstattung an den Verwaltungsrat erfolgt jährlich via Risikobericht und halbjährlich mit einem Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung von weiteren beschlossenen Massnahmen. Für das Grossprojekt Ausbau Bahnhof Bern (ABB), wie auch für die Bauprojekte im Rahmen der Strategischen Ausbauschritte (STEP) werden gesonderte Risikobeurteilungen durchgeführt, die den Anforderungen für die Berichterstattung nach RUBA (Richtlinie Umsetzung Bahninfrastruktur-Ausbauten) entsprechen. Die Verantwortung für das Risikomanagement liegt beim Verwaltungsrat, die Umsetzung bei der Geschäftsleitung. Der Risikobericht 2023 wurde vom Verwaltungsrat im November 2023 genehmigt.

## Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Als konzessionierte Transportunternehmung und Infrastrukturbetreiberin verfolgt der RBS keine eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Er beobachtet das Marktgeschehen, die Entwicklungen und Trends der Branche jedoch sorgfältig und übernimmt technisch oder organisatorisch und ausgereifte Konzepte und Anwendungen, soweit diese sinnvoll und finanzierbar sind, und passt sie, falls erforderlich, auf seine Bedürfnisse an. Eine Ausnahme bildet ein Projekt zum Testen autonomer Wendefahrten von Zügen.





Herzlich willkommen

**DURCHSCHLAG 2023**

60059

60059

Herzlich willkommen

**DURCHSCHLAG 2023**

60059

60059

**DURCHSCHLAG 2023**

60059

**DURCHSCHLAG 2023**

60059

**DURCHSCHLAG 2023**

60059



## Bestellungs- und Auftragslage

Die Finanzierung der Unterhaltskosten und Investitionen in der Sparte Infrastruktur für Substanzerhalt und untergeordnetem Ausbau sind durch die Leistungsvereinbarung 2021–2024 gesichert. Die Projekte im Rahmen der Strategischen Ausbauprojekte (STEP 2025 und STEP 2035) werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) eng begleitet, die Kredite werden phasenweise freigegeben. Für das durch den Bahninfrastukturfonds (BIF) und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) gemeinsam finanzierte Projekt Ausbau Bahnhof Bern (ABB) besteht eine separate Finanzierungsvereinbarung mit einem genehmigten Projektkredit in der Höhe von CHF 730 Mio.

In der Sparte Personenverkehr enthält das Fahrplanjahr 2024 keine wesentlichen Angebotsänderungen gegenüber dem Vorjahr. Die vom RBS im Herbst 2023 eingereichten Zweitofferten wurden von vom Bund und den beiden Kantonen Bern und Solothurn angenommen. Der Abschluss der Angebotsvereinbarungen 2024 wird bis Ende April 2024 erwartet.

## Zukunftsaussichten

Das RBS-Schienennetz wird in den nächsten 10 Jahren durch grosse Ausbauten und Erneuerungen einen tiefgreifenden Wandel erfahren. Aktuell befinden sich die betreffenden Grossprojekte in Planungs- oder bereits in Ausführungsphase. Neben dem Neubau des Bahnhofs Bern (ABB) bis Ende 2029 betrifft dies den Neubau des Bahnhofs Solothurn Süd, die Anpassungen an den vom RE bedienten Bahnhöfen für den Einsatz von 180 Meter langen Zügen, den Bau einer Aussenabstellanlage und den Umbau des Bahnhofs in Bätterkinden, sowie den Neubau eines Infrastrukturzentrums in der Papiermühle. Im Bereich Personenverkehr stehen mit dem Neubau des Depots in Bätterkinden, dem Ersatz der Seconda-Flotte, dem Umbau der RE-Flotte sowie mit der weiteren Elektrifizierung der Busflotte und dem Ausbau der Einstellhallenkapazitäten für den Busbetrieb ebenfalls grosse Investitionen an. Hinzu kommt der geplante Bau eines neuen Betriebs- und Verwaltungsgebäudes am Standort Worblaufen als Ersatz für das Metrohaus. Für die Finanzierung dieser Investitionen in der Sparte Personenverkehr wird der RBS 2024 erstmals eine Anleihe aufnehmen.

Die notwendigen Mittel für die Investitionen in der Sparte Infrastruktur für Substanzunterhalt und untergeordneten Ausbau für die Periode der Leistungsvereinbarung 2025–2028 konnten mit dem BAV Ende Januar 2023 provisorisch abgestimmt werden. Aufgrund der Limitierung der zur Verfügung stehenden Mittel mussten einzelne Projekte zurückgestuft und zeitlich in die Periode 2029–2032 verschoben werden.







# Erfolgsrechnung

<b>Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen in TCHF</b>	<b>Erläuterung</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Verkehrsertrag	(1)	43 360	39 396
Abgeltung	(2)	74 927	64 389
Leistungen für Dritte	(3)	7 752	10 539
Andere betriebliche Erträge	(4)	14 589	7 416
Eigenleistungen		7 005	8 465
<b>Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen</b>		<b>147 632</b>	<b>130 204</b>
<b>Betriebsaufwand in TCHF</b>			
Materialaufwand		2 635	2 664
Personalaufwand	(5) (6)	57 713	55 985
Betriebsleistungen Dritter		8 873	5 778
Energie		6 246	7 208
Andere betriebliche Aufwendungen	(7)	17 948	18 429
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	(8)	7 634	3 141
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	(9)	41 167	30 948
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>142 216</b>	<b>124 154</b>
<b>Ergebnis in TCHF</b>			
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>5 417</b>	<b>6 050</b>
Finanzaufwand	(10)	1 325	1 352
Finanzertrag	(11)	82	164
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 1 243</b>	<b>- 1 188</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>4 174</b>	<b>4 862</b>
<b>Gewinn vor Ertragssteuern</b>		<b>4 174</b>	<b>4 862</b>
<b>Direkte Steuern/Ertragssteuern</b>		<b>64</b>	<b>58</b>
<b>Jahresgewinn/-verlust</b>		<b>4 110</b>	<b>4 804</b>

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 48 und folgende.



# Bilanz

Aktiven in TCHF	Erläuterung	2023	2022
Flüssige Mittel	(12)	35 010	40 113
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	22 683	7 485
Übrige kurzfristige Forderungen	(14)	3 378	11 180
Vorräte	(15)	6 781	6 598
Aktive Rechnungsabgrenzungen		6 092	1 717
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>73 944</b>	<b>67 093</b>
Finanzanlagen	(16)	2 388	4 388
Sachanlagen	(17) (25)	1 048 841	972 847
Immaterielle Anlagen		1 218	1 395
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>1 052 446</b>	<b>978 630</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>1 126 391</b>	<b>1 045 723</b>
<b>Passiven in TCHF</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(19)	28 079	23 776
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(18)	5 000	10 000
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(19)	3 607	6 235
Passive Rechnungsabgrenzungen	(20)	19 318	12 948
Kurzfristige Rückstellungen	(21)	3 684	3 551
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>59 689</b>	<b>56 511</b>
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	(22)	167 000	172 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	816 047	737 809
Langfristige Rückstellungen	(21)	837	694
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>983 884</b>	<b>910 503</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>1 043 572</b>	<b>967 014</b>
Aktienkapital		22 400	22 400
Gesetzliche Kapitalreserven		3 488	3 488
Gesetzliche Gewinnreserven	(23)	42 210	39 215
Freiwillige Gewinnreserven		10 629	8 820
Eigene Aktien		-18	-18
Jahresgewinn/-verlust		4 110	4 804
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>82 818</b>	<b>78 708</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>1 126 391</b>	<b>1 045 723</b>

Erläuterungen zur Jahresrechnung Seite 48 und folgende.

# Geldflussrechnung

	2023	2022
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit in TCHF</b>		
Jahresgewinn/–verlust	4 110	4 804
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	41 167	30 948
Veränderungen Rückstellungen	276	1 225
Gewinn aus Veräußerung von Anlagevermögen	5	0
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	7 634	3 141
Verrechnung Abgeltungen nicht Fonds wirksam	25 500	20 504
<b>Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>78 692</b>	<b>60 622</b>
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–15 197	486
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen	7 802	19 248
Veränderung Vorräte	–184	–237
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	–4 375	–656
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4 303	–3 003
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	–2 628	2 642
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	6 370	3 636
<b>Netto Geldzufluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)</b>	<b>74 783</b>	<b>82 739</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit in TCHF</b>		
Investitionen in Sachanlagen inklusive Ersatzstücke	–126 993	–111 332
Beiträge Dritter für Sachanlagen	2 786	–11 210
Desinvestitionen in Finanzanlagen	2 000	2 000
<b>Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>–122 207</b>	<b>–120 542</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit in TCHF</b>		
Erhöhung bedingt rückzahlbare Darlehen	81 120	101 164
Amortisation bedingt rückzahlbare Darlehen	–25 500	–20 504
Amortisation verzinsliches Darlehen	–10 000	–10 000
Amortisation Darlehen öffentliche Hand	–3 298	0
<b>Total Geldzufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>42 322</b>	<b>70 661</b>
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>–5 102</b>	<b>32 858</b>
<b>Nachweis Fonds in TCHF</b>		
Bestand flüssige Mittel am 1.1.	40 113	7 255
Bestand flüssige Mittel am 31.12.	35 010	40 113
<b>Total Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>–5 102</b>	<b>32 858</b>



# Eigenkapitalnachweis

## Eigenkapitalnachweis in TCHF

	Aktienkapital	gesetzliche Kapitalreserven	gesetzliche <sup>1</sup> Gewinnreserven	freiwillige Gewinnreserven	Eigene Aktien	Jahresergebnis	Total
<b>Eigenkapital per 1.1.2022</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>44 625</b>	<b>8 457</b>	<b>- 18</b>	<b>- 5 048</b>	<b>73 903</b>
Verwendung Gewinn/Verlust			- 5 411	363		5 048	
Erwerb eigene Aktien							
Jahreserfolg 2022						4 804	4 804
<b>Eigenkapital per 31.12.2022</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>39 214</b>	<b>8 820</b>	<b>- 18</b>	<b>4 804</b>	<b>78 707</b>
<b>Eigenkapital per 1.1.2023</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>39 214</b>	<b>8 820</b>	<b>- 18</b>	<b>4 804</b>	<b>78 707</b>
Verwendung Gewinn/Verlust			2 995	1 809		- 4 804	
Erwerb eigene Aktien							
Jahreserfolg 2023						4 110	4 110
<b>Eigenkapital per 31.12.2023</b>	<b>22 400</b>	<b>3 488</b>	<b>42 210</b>	<b>10 629</b>	<b>- 18</b>	<b>4 110</b>	<b>82 818</b>

<sup>1</sup> Siehe auch Seite 56, Ziffer 23.

## Aktienkapital – Aufteilung

	Nominal in CHF		Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Namenaktien	50	448 000	448 000		22 400	22 400
<b>Total Aktienkapital</b>					<b>22 400</b>	<b>22 400</b>

## Aktionariat in Prozent

	31.12.2023	31.12.2022
Eidgenossenschaft	31,4	31,4
Kanton Bern	34,7	34,7
BERNMOBIL	14,8	14,8
Kanton Solothurn	7,9	7,9
Übrige	11,2	11,2
<b>Total Aktienkapital</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

## Eigene Aktien

	Nominal in CHF		Anzahl Aktien		Kapital in TCHF	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Namenaktien	50	1 575	1 578		18	18
<b>Total Aktienkapital</b>					<b>18</b>	<b>18</b>

# Anhang zur Jahresrechnung

## Grundsätze zur Rechnungslegung

### Allgemeines

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

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

### Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

### Behandlung nicht konsolidierter Beteiligungen

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

### Beziehung zu wesentlichen Aktionären

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

### Wertverminderung von Aktiven (Impairment)

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

## Bewertungsgrundsätze

### Allgemeines

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

### Flüssige Mittel

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

### Festgeldanlagen

Die Festgeldanlagen werden zu Nominalwerten bewertet.

### Forderungen

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

### Vorräte und angefangene Arbeiten

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

### Aktive Rechnungsabgrenzung

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

### Finanzanlagen

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



### Sachanlagen

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

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

### Immaterielle Anlagen

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

### Kurzfristige Verbindlichkeiten

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

### Passive Rechnungsabgrenzungen

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

### Langfristige Verbindlichkeiten

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

### Steuern

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

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

### Rückstellungen (kurz und langfristig)

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

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

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

# Erläuterungen zur Jahresrechnung

<b>1 Verkehrsertrag in TCHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022<sup>1</sup></b>
Pauschalfahrausweise ohne Verbundfahrausweise	17 875	16 160
Einzelfahrausweise und Streckenabonnemente ohne Verbundfahrausweise	1 753	1 557
Verbundfahrausweise	22 962	20 948
Übrige Einnahmen	771	731
<b>Total Verkehrsertrag</b>	<b>43 360</b>	<b>39 396</b>

<sup>1</sup> Die Verteilung im Vorjahr innerhalb der Pauschal- und Einzelfahrausweise wurde angepasst.

<b>2 Abgeltung in TCHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Abgeltung Sparte Verkehr, Bahn und Bus	39 252	37 816
Abgeltung Sparte Infrastruktur	35 674	26 573
<b>Total Abgeltung</b>	<b>74 927</b>	<b>64 389</b>

<b>3 Leistungen für Dritte in TCHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Leistungen für Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	1 453	1 384
Leistungen für Dritte	6 299	9 154
<b>Total Leistungen für Dritte</b>	<b>7 752</b>	<b>10 539</b>

<b>4 Andere betriebliche Erträge in TCHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Pacht und Mieten	3 620	3 550
Trassenerlös aus Netzzugang	834	1 028
Vergütungen und Versicherungsleistungen <sup>1</sup>	7 508	229
Gewinne aus Anlagenabgängen	5	0
Sonstige Erträge, Provisionen, Gebühren	2 622	2 608
<b>Total andere betriebliche Erträge</b>	<b>14 589</b>	<b>7 416</b>

<sup>1</sup> Davon CHF 7,2 Mio. Versicherungsleistungen für Schäden an Rollmaterial und Infrastruktur infolge der Sturmböen am 31. März 2023.

<b>5 Personalaufwand in TCHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Gehälter und Löhne	43 154	42 290
Zulagen, Nebenbezüge und Dienstkleider	6 089	5 232
Personalversicherungen	8 693	8 607
Leistungen der Personalversicherungen	-482	-401
Personalmiete	258	257
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>57 713</b>	<b>55 985</b>



## 6 Verbindlichkeiten aus Vorsorgeeinrichtung in TCHF

Die Mitarbeitenden des RBS sind im Beitragsprimat bei der Sammelstiftung Symova versichert. Das Vorsorgewerk wurde per Ende 2012 vollständig ausfinanziert. Der Deckungsgrad gemäss Abschluss 2023 beträgt 118,37 Prozent (Vorjahr: 112,86 Prozent).

	Unter-/	Wirtschaftlicher Anteil		Veränderung	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im	
	Überdeckung per	des Unternehmens				Personalaufwand	
	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022			2023	2022
<b>Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung</b>	-	-	-	-	4 547	4 547	4 518

## 7 Andere betriebliche Aufwendungen in TCHF

	2023	2022
Liegenschaftssteuern, Gebühren und Vorsteuerminderungen	2 742	2 399
Entschädigungen, Honorare und Provisionen	3 777	3 591
Allgemeiner Aufwand	724	659
Versicherungen und Schadenersatz	834	1 041
Marketing	523	494
Verbrauchsmaterial und Entsorgung	129	120
Pacht und Miete	1 266	675
Informatik-Support und Lizenzen	2 829	2 583
Unterhalt und Kleinanschaffungen	5 124	6 867
<b>Total andere betriebliche Aufwendungen</b>	<b>17 948</b>	<b>18 429</b>

## 8 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) in TCHF

	2023	2022
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) INFRA	7 559	2 876
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (NAI) sonstige	75	266
<b>Total nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen</b>	<b>7 634</b>	<b>3 141</b>

## 9 Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens in TCHF

	2023	2022
Restwertabschreibung Sparte Infrastruktur	7	143
Restwertabschreibung übrige Sparten <sup>1</sup>	5 637	0
Abschreibungen Sparte Infrastruktur	17 065	12 964
Abschreibungen übrige Sparten	18 459	17 841
<b>Total Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens</b>	<b>41 167</b>	<b>30 948</b>

<sup>1</sup> Inkl. Restwertabschreibung Fahrzeug Nr. 32 der Next-Flotte CHF 5,6 Mio. (Totalschaden nach Unfall)

10 <b>Finanzaufwand in TCHF</b>	2023	2022
Zinsaufwand und Finanzierungskosten	1 325	1 352
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>1 325</b>	<b>1 352</b>

11 <b>Finanzertrag in TCHF</b>	2023	2022
Zinserträge Darlehen	44	93
Zinserträge BSU und Währungsdifferenzen	38	71
<b>Total Finanzertrag</b>	<b>82</b>	<b>164</b>

12 <b>Flüssige Mittel in TCHF</b>	2023	2022
Kasse, Verkaufsstellen, Ticketautomaten	346	259
Frei verfügbare Mittel	16 721	15 794
Zweckgebundene Mittel <sup>1</sup>	17 943	24 059
<b>Total flüssige Mittel</b>	<b>35 010</b>	<b>40 113</b>

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

13 <b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in TCHF</b>	2023	2022
Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung	804	0
Diverse Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 405	2 577
Forderungen gegenüber Aktionäre	13 292	1 842
Kontokorrent Schweizerische Bundesbahnen	5 182	3 066
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>22 683</b>	<b>7 485</b>

14 <b>Übrige kurzfristige Forderungen in TCHF</b>	2023	2022
Übrige Forderungen gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung	617	467
Übrige kurzfristige Forderungen gegenüber Aktionäre	2 391	10 390
Übrige kurzfristige Forderungen	371	322
<b>Total übrige kurzfristige Forderungen</b>	<b>3 378</b>	<b>11 180</b>

15 <b>Vorräte in TCHF</b>	2023	2022
Material Schienenfahrzeuge	12 757	12 183
Verbrauchsgüter und übriges Material	1 454	1 578
Wertberichtigung <sup>1</sup>	-7 430	-7 163
<b>Total Vorräte</b>	<b>6 781</b>	<b>6 598</b>

<sup>1</sup> Die Wertberichtigung auf dem Material Schienenfahrzeuge erfolgt analog den Abschreibungen auf der zugehörigen Fahrzeugflotte.

16 <b>Finanzanlagen in TCHF</b>	2023	2022
Aktien nicht kotierter Unternehmen <sup>1</sup>	388	388
Darlehen an Busbetrieb Solothurn und Umgebung <sup>2</sup>	2 000	4 000
<b>Total Finanzanlagen</b>	<b>2 388</b>	<b>4 388</b>

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

<sup>2</sup> Darlehen gemäss vertraglicher Vereinbarung.



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

	Bestand 1.1.2023	Zugänge <sup>3</sup>	Umgliede- rungen	Investitions- beiträge	Abgänge <sup>1</sup>	Anzahlung	Bestand 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2023
<b>Anschaffungswerte</b>								
Gebäude und Grundstücke	122 404	0	12 878	-289	-363	0	134 630	
Kunstbauten	77 943	0	674	0	0	0	78 617	
Fahrbahn	156 629	0	29 501	-4 089	-403	0	181 637	
Bahnstrom und Antrieb	49 842	0	10 835	0	-5 026	0	55 651	
Sicherungsanlagen	104 984	0	22 525	-45	0	0	127 464	
Niederspannung, Telekom	25 078	0	1 840	-39	-50	0	26 829	
Publikumsanlagen	59 849	0	6 232	-74	-635	0	65 372	
Fahrzeuge	16 243	0	3 648	0	-130	0	19 761	
Betriebsmittel, Diverses	18 679	0	862	0	-140	0	19 400	
Bahnfahrzeuge	372 171	0	673	0	-7 922	0	364 922	
Busse	21 172	0	0	0	0	0	21 172	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>1 024 993</b>	<b>0</b>	<b>89 666</b>	<b>-4 536</b>	<b>-14 669</b>	<b>0</b>	<b>1 095 455</b>	
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>404 225</b>	<b>134 781</b>	<b>-48 678</b>	<b>6 674</b>	<b>-8 105</b>	<b>4 302</b>	<b>486 525</b>	
<b>Investitionsbeiträge<sup>2</sup></b>	<b>6 177</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 596</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-20 173</b>	
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur</b>	<b>40 988</b>	<b>0</b>	<b>-40 988</b>	<b>5 726</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>1 476 384</b>	<b>134 781</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-8 105</b>	<b>4 302</b>	<b>1 561 807</b>	
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>								
Gebäude und Grundstücke	-62 417	-3 843	0	0	81	0	-66 179	68 451
Kunstbauten	-15 684	-958	0	0	0	0	-16 643	61 975
Fahrbahn	-57 469	-5 625	0	0	96	0	-62 998	118 640
Bahnstrom und Antrieb	-31 536	-2 086	0	0	5 026	0	-28 596	27 055
Sicherungsanlagen	-60 990	-4 049	0	0	0	0	-65 039	62 425
Niederspannung, Telekom	-16 097	-1 459	0	0	50	0	-17 506	9 323
Publikumsanlagen	-28 742	-2 208	0	0	579	0	-30 371	35 001
Fahrzeuge	-10 398	-567	0	0	130	0	-10 835	8 926
Betriebsmittel, Diverses	-14 965	-888	0	0	140	0	-15 712	3 688
Bahnfahrzeuge	-173 105	-12 311	0	0	2 285	0	-183 132	181 790
Busse	-13 211	-1 527	0	0	0	0	-14 738	6 434
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-484 612</b>	<b>-35 523</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8 387</b>	<b>0</b>	<b>-511 748</b>	<b>583 706</b>
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>486 525</b>
<b>Investitionsbeiträge</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-20 173</b>
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur</b>	<b>-143</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-484 755</b>	<b>-35 523</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8 387</b>	<b>0</b>	<b>-511 748</b>	<b>1 050 058</b>

<sup>1</sup> Die Abgänge der Anlagen im Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

<sup>2</sup> Darstellung der Anlagen im Bau nach Vorgaben BAV (brutto).

<sup>3</sup> Abschreibungen exkl. Restwertabschreibungen.

**17 Anlagen 2022 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])**

	Bestand 1. 1. 2022	Zugänge	Umglie- dungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Bestand 31. 12. 2022	Buchwerte 31. 12. 2022
<b>Anschaffungswerte</b>							
Gebäude und Grundstücke	122 372	32	0	0	0	122 404	
Kunstabauten	77 800	143	0	0	0	77 943	
Fahrbahn	155 526	1 102	0	0	0	156 629	
Bahnstrom und Antrieb	49 243	598	0	0	0	49 842	
Sicherungsanlagen	89 120	15 839	26	0	0	104 984	
Niederspannung, Telekom	21 524	4 425	-755	0	-117	25 078	
Publikumsanlagen	58 562	771	546	0	-30	59 849	
Fahrzeuge	16 561	83	-81	0	-320	16 243	
Betriebsmittel, Diverses	18 296	292	263	-13	-160	18 679	
Bahnfahrzeuge	369 451	2 720	0	0	0	372 171	
Busse	20 084	1 913	0	-459	-367	21 172	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>998 540</b>	<b>27 919</b>	<b>0</b>	<b>-471</b>	<b>-994</b>	<b>1 024 993</b>	
<b>Anlagen im Bau <sup>1</sup></b>	<b>342 051</b>	<b>134 460</b>	<b>-70 784</b>	<b><sup>3</sup>15 059</b>	<b><sup>1</sup>-1 502</b>	<b>404 225</b>	
<b>Erhaltene Investitions- beiträge für AiB 2021 <sup>2</sup></b>	<b>6 177</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b><sup>3</sup>6 177</b>	<b>0</b>	<b>6 177</b>	
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur</b>	<b>0</b>	<b>44 367</b>	<b>0</b>	<b>-3 378</b>	<b><sup>3, 4</sup>-2 348</b>	<b>40 988</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>1 346 768</b>	<b>206 745</b>	<b>-70 784</b>	<b>17 388</b>	<b>-4 844</b>	<b>1 476 384</b>	

<sup>1</sup> inklusive Anzahlungen. Die Abgänge der Anlagen in Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

<sup>2</sup> Darstellungsanpassung der AiB gemäss WDI / Brutto statt Netto.

<sup>3</sup> Angabe informativ (davon Position).

<sup>4</sup> afp Beiträge verwendet für nicht aktivierbare Leistungen (davon Position).

**Kumulierte Wertberichtigungen**

Gebäude und Grundstücke	-60 069	-2 348	0	0	0	-62 417	59 987
Kunstabauten	-14 745	-939	0	0	0	-15 684	62 259
Fahrbahn	-53 727	-3 742	0	0	0	-57 469	99 159
Bahnstrom und Antrieb	-30 284	-1 251	0	0	0	-31 536	18 306
Sicherungsanlagen	-57 832	-3 157	0	0	0	-60 990	43 995
Niederspannung, Telekom	-15 082	-1 132	0	0	117	-16 097	8 981
Publikumsanlagen	-26 853	-1 919	0	0	30	-28 742	31 107
Fahrzeuge	-10 282	-435	0	0	320	-10 398	5 845
Betriebsmittel, Diverses	-13 757	-1 368	0	0	160	-14 965	3 714
Bahnfahrzeuge	-160 069	-13 035	0	0	0	-173 105	199 066
Busse	-12 100	-1 478	0	0	367	-13 211	7 961
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-454 801</b>	<b>-30 806</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>994</b>	<b>-484 612</b>	<b>540 381</b>
<b>Anlagen im Bau <sup>1</sup></b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>410 402</b>
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur</b>	<b>0</b>	<b>-143</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-143</b>	<b>40 846</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-454 801</b>	<b>-30 948</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>994</b>	<b>-484 755</b>	<b>1 991 630</b>

<sup>1</sup> inklusive Anzahlungen.



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

	Bestand 1. 1. 2023	Zugänge	Umglie- dungen	Investitions- beiträge	Abgänge <sup>1</sup>	Anzahlung	Bestand 31. 12. 2023	Buchwerte 31. 12. 2023
<b>Anschaffungswerte</b>								
Gebäude und Grundstücke	39 760	0	10 693	-289	-335	0	49 829	
Kunstbauten	77 943	0	674	0	0	0	78 617	
Fahrbahn	152 598	0	29 501	-4 089	-403	0	177 607	
Bahnstrom und Antrieb	47 879	0	10 835	0	-5 026	0	53 689	
Sicherungsanlagen	103 636	0	22 525	-45	0	0	126 115	
Niederspannung, Telekom	23 732	0	1 731	-39	0	0	25 424	
Publikumsanlagen	49 265	0	5 438	-74	-100	0	54 529	
Fahrzeuge	15 419	0	3 596	0	-98	0	18 917	
Betriebsmittel, Diverses	4 733	0	197	0	-66	0	4 864	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>514 965</b>	<b>0</b>	<b>85 189</b>	<b>-4 536</b>	<b>-6 028</b>	<b>0</b>	<b>589 591</b>	
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>388 450</b>	<b>120 007</b>	<b>-44 201</b>	<b>9 464</b>	<b>-8 023</b>	<b>0</b>	<b>465 698</b>	
<b>Investitionsbeiträge<sup>2</sup></b>	<b>6 165</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 597</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-20 161</b>	
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau   Doppelspur</b>	<b>40 988</b>	<b>0</b>	<b>-40 988</b>	<b>2 935</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>950 569</b>	<b>120 007</b>	<b>0</b>	<b>9 460</b>	<b>-14 050</b>	<b>0</b>	<b>1 035 127</b>	

<sup>1</sup> Die Abgänge der Anlagen in Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

<sup>2</sup> Darstellung der Anlagen im Bau nach Vorgaben BAV (brutto).

**Kumulierte Wertberichtigungen**

Gebäude und Grundstücke	-16 980	-739	0	0	53	0	-17 666	32 163
Kunstbauten	-15 684	-958	0	0	0	0	-16 643	61 975
Fahrbahn	-55 416	-5 524	0	0	96	0	-60 844	116 763
Bahnstrom und Antrieb	-30 115	-2 034	0	0	5 026	0	-27 123	26 566
Sicherungsanlagen	-59 838	-4 009	0	0	0	0	-63 847	62 269
Niederspannung, Telekom	-15 119	-1 372	0	0	0	0	-16 491	8 933
Publikumsanlagen	-21 611	-1 644	0	0	44	0	-23 211	31 319
Fahrzeuge	-9 763	-543	0	0	98	0	-10 208	8 709
Betriebsmittel, Diverses	-3 543	-242	0	0	66	0	-3 718	1 146
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-228 069</b>	<b>-17 065</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 384</b>	<b>0</b>	<b>-239 750</b>	<b>349 841</b>
<b>Anlagen im Bau</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>465 698</b>
<b>Investitionsbeiträge</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-20 161</b>
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau   Doppelspur</b>	<b>-143</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-228 211</b>	<b>-17 065</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 384</b>	<b>0</b>	<b>-239 750</b>	<b>795 378</b>

17 Anlagen Infrastruktur 2022 in TCHF (gemäss Mindestgliederung BAV [RKV beziehungsweise RTE])

	Bestand 1. 1. 2022	Zugänge	Umgliederungen	Investitions- beiträge	Abgänge	Bestand 31. 12. 2022	Buchwerte 31. 12. 2022
<b>Anschaffungswerte</b>							
Gebäude und Grundstücke	39 760	0	0	0	0	39 760	
Kunstbauten	77 800	143	0	0	0	77 943	
Fahrbahn	151 496	1 102	0	0	0	152 598	
Bahnstrom und Antrieb	47 281	598	0	0	0	47 879	
Sicherungsanlagen	87 771	15 839	26	0	0	103 636	
Niederspannung, Telekom	20 385	4 218	-755	0	-117	23 732	
Publikumsanlagen	48 536	183	546	0	0	49 265	
Fahrzeuge	15 737	83	-81	0	-320	15 419	
Betriebsmittel, Diverses	4 369	101	263	0	0	4 733	
<b>Total Anschaffungswerte</b>	<b>493 134</b>	<b>22 268</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-437</b>	<b>514 965</b>	
<b>Anlagen im Bau <sup>4</sup></b>	<b>334 529</b>	<b>120 763</b>	<b>-66 635</b>	<b><sup>3</sup>14 601</b>	<b><sup>1</sup>-207</b>	<b>388 450</b>	
<b>Erhaltene Investitions- beiträge für AiB 2021 <sup>2</sup></b>	<b>6 165</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b><sup>3</sup>6 165</b>	<b>0</b>	<b>6 165</b>	
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur</b>	<b>0</b>	<b>44 367</b>	<b>0</b>	<b>-3 378</b>	<b><sup>3</sup>-2 348</b>	<b>40 988</b>	
<b>Anschaffungswerte</b>	<b>833 829</b>	<b>187 398</b>	<b>-66 635</b>	<b>17 388</b>	<b>-2 992</b>	<b>950 569</b>	

<sup>1</sup> Die Abgänge der Anlagen in Bau sind nicht aktivierbare Investitionen.

<sup>2</sup> Darstellungsanpassung der AiB gemäss WDI / Brutto statt Netto.

<sup>3</sup> Angabe informativ.

<sup>4</sup> inklusive Anzahlungen. Enthaltene AiB in den Zugängen 50.

<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>							
Gebäude und Grundstücke	-16 359	-621	0	0	0	-16 980	22 780
Kunstbauten	-14 745	-939	0	0	0	-15 684	62 259
Fahrbahn	-51 774	-3 642	0	0	0	-55 416	97 182
Bahnstrom und Antrieb	-28 916	-1 199	0	0	0	-30 115	17 765
Sicherungsanlagen	-56 722	-3 116	0	0	0	-59 838	43 798
Niederspannung, Telekom	-14 150	-1 086	0	0	117	-15 119	8 613
Publikumsanlagen	-20 165	-1 446	0	0	0	-21 611	27 654
Fahrzeuge	-9 672	-411	0	0	320	-9 763	5 656
Betriebsmittel, Diverses	-3 039	-504	0	0	0	-3 543	1 190
<b>Total Wertberichtigungen</b>	<b>-215 542</b>	<b>-12 964</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>437</b>	<b>-228 069</b>	<b>286 897</b>
<b>Anlagen im Bau <sup>1</sup></b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>394 615</b>
<b>Teilaktivierung 2022 Ausbau Doppelspur</b>	<b>0</b>	<b>-143</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-143</b>	<b>40 846</b>
<b>Wertberichtigungen/Buchwerte</b>	<b>-215 542</b>	<b>-13 107</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>437</b>	<b>-228 211</b>	<b>722 358</b>

<sup>1</sup> inklusive Anzahlungen.



18 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2023	2022
Rückzahlung Darlehen im Folgejahr (innert 12 Monaten)	5 000	10 000
<b>Total kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>5 000</b>	<b>10 000</b>

19 Verbindlichkeiten in TCHF	2023	2022
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber Busbetrieb Solothurn und Umgebung/BSU	488	49
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung Dritte	25 380	23 440
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung Aktionäre	2 211	287
<b>Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>28 079</b>	<b>23 776</b>

Kurzfristige Anteile rückzahlbare Darlehen an öffentliche Hand		
Anteil Bund	1 442	1 659
Anteil Kanton Bern	1 108	1 246
Anteil Kanton Solothurn	333	393
Verbindlichkeiten gegenüber Sozialversicherungen	722	661
Verbindlichkeiten gegenüber Steuerverwaltungen	0	2 276
Übrige Positionen	2	1
<b>Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>3 607</b>	<b>6 235</b>

20 Passive Rechnungsabgrenzungen in TCHF	2023	2022
Abgrenzung Fahrausweise (GA, Halbtax, usw.)	11 180	10 428
Marchzinsen Schuldscheindarlehen mit unterjähriger Fälligkeit	499	527
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	7 639	1 993
<b>Total passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>19 318</b>	<b>12 948</b>

#### 21 Rückstellungen (kurz- und langfristig) in TCHF

	Deckungskapital Rentenzuschüsse für Pensionierte <sup>1</sup>	Personalguthaben <sup>2</sup>	Sonstige Rückstellungen <sup>3</sup>	Total
<b>Buchwert am 1.1.2022</b>	<b>324</b>	<b>2 507</b>	<b>190</b>	<b>3 021</b>
davon kurzfristig	44	2 120	140	2 304
davon langfristig	280	387	50	717
Bildung	0	1 115	300	1 415
Verwendung	-26	-8	-156	-190
<b>Buchwert am 31.12.2022 / 1.1.2023</b>	<b>298</b>	<b>3 614</b>	<b>334</b>	<b>4 246</b>
davon kurzfristig	41	3 176	334	3 551
davon langfristig	257	437	0	694
Bildung	0	623	0	623
Verwendung	-31	-316	0	-347
<b>Buchwert am 31.12.2023</b>	<b>267</b>	<b>3 921</b>	<b>334</b>	<b>4 521</b>
davon kurzfristig	38	3 312	334	3 684
davon langfristig	229	608	0	837

<sup>1</sup> Berechnung des notwendigen Rückstellungsbetrages durch Versicherungsexperten.

<sup>2</sup> Rückstellungen für nicht bezogene Ferien, Ruhetage, Überzeiten, Gleitzeiten und Dienstaltersgeschenke.

<sup>3</sup> Rückstellungen für Schadenersatzforderungen für eine bei Bauarbeiten beschädigte Wasserleitung.

22 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten in TCHF	2023	2022
Fälligkeiten nach einem bis fünf Jahren	65 000	55 000
Fälligkeiten nach fünf Jahren	102 000	117 000
<b>Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>167 000</b>	<b>172 000</b>

23 Gesetzliche Gewinnreserven in TCHF	2023	2022
Reserve RPV Bahn und Bus gemäss Art. 36 PBG	3 765	1 196
Reserve Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	35 291	35 393
Reserve aus übrigem abgeltungsberechtigtem Verkehr	3 154	2 626
<b>Total gesetzliche Gewinnreserven <sup>1</sup></b>	<b>42 210</b>	<b>39 215</b>

<sup>1</sup> Vor Zusage des Jahresergebnis 2023.

24 Transaktionen mit nahestehenden Personen und der öffentlichen Hand in TCHF <sup>1</sup>	2023	2022
<b>Abgeltungen</b>		
Abgeltung Infrastruktur Bund	35 674	26 573
Abgeltung Personenverkehr Bund	15 769	15 307
Abgeltung Personenverkehr Kanton Bern	21 218	20 377
Abgeltung Personenverkehr Kanton Solothurn	2 265	1 807
Abgeltung Personenverkehr Gemeinden	0	325
<b>Total Abgeltungen erfolgswirksam</b>	<b>74 927</b>	<b>64 389</b>

<sup>1</sup> Als nahestehende Personen 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. Weitere nicht monetäre, erfolgswirksame Zuwendungen seitens Bund bestehen durch Bürgschaften für Kapitalmarktdarlehen in der Höhe von CHF 172 Mio.

	Veränderung	Bestand 2023	Bestand 2022
<b>Investitionsbeiträge</b>			
Zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen für Investitionen der Bahninfrastruktur – Bund	63 797	592 788	528 991
davon BIF Leistungsvereinbarung	50 676	476 232	425 557
davon BIF Umsetzungsvereinbarungen	3 795	68 326	64 531
davon NAF	9 326	48 230	38 903
Zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen für Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS – Kanton Bern	17 323	198 841	181 518
Zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen Kanton Solothurn	0	18 704	18 704
<b>Total zinsfreie, bedingt rückzahlbare Darlehen</b>	<b>81 120</b>	<b>810 333</b>	<b>729 213</b>
À fonds perdu Beiträge für nicht aktivierbare Anteile der Bahninfrastruktur – Bund	1 862	15 367	13 505
davon BIF Umsetzungsvereinbarungen	1 672	14 876	13 204
davon NAF	190	491	301
À fonds perdu Beiträge an Projekte Ausbau Bahnhof Bern RBS – Kanton Bern	912	4 714	3 803
À fonds perdu Beiträge an weitere Projekte – Kanton Solothurn	0	80	80
À fonds perdu Beiträge an weitere Projekten – Gemeinden	12	12	0
<b>Total à fonds perdu Beiträge</b>	<b>2 786</b>	<b>20 173</b>	<b>17 388</b>
<b>Total Investitionsbeiträge</b>	<b>83 906</b>	<b>830 506</b>	<b>746 600</b>

	Veränderung	Bestand 2023	Bestand 2022
<b>Rückzahlbare Altdarlehen zu Investitionen RPV</b>			
Bund 4. Vereinbarung RBS 11 Be 4/8 Doppeltriebweg	-888	1 761	2 649
Bund 8. Vb RBS 8 AB Niederflur-Mittelwagen	-197	657	854
Bund 12. Vb RBS 3 AB-, 16 B-Niederflurwagen plus R	-345	0	345
Bund 14 Vb RBS Verlängerung Depot Solothurn	-11	309	321
Kanton BE 4. Vereinbarung RBS 11 Be 4/8	-734	1 455	2 190
Kanton Bern 8. Vb RBS 8 AB Niederflur-Mittelwage	-147	491	639
Kanton BE 12. Vb RBS 3 AB-, 16 B-Niederflurwagen p	-212	0	212
Kanton Bern 14 Vb RBS Verlängerung Depot Solothurn	-14	382	396
Kanton SO 4. Vereinbarung RBS 11 Be 4/8	-178	353	530
Kanton SO 8. Vb RBS 8 AB Niederflur-Mittelwagen	-56	187	243
Kanton SO 12. Vb RBS 3 AB-, 16 B-Niederflurwagen p	-95	0	95
Kanton SO 14 Vb RBS Verlängerung Depot Solothurn	-4	118	123
<b>Total rückzahlbare Darlehen</b>	<b>-2883</b>	<b>5714</b>	<b>8597</b>
<b>Total Darlehen</b>	<b>78237</b>	<b>816047</b>	<b>737809</b>
<b>Total Leistungen der öffentlichen Hand 2023</b>	<b>155950</b>		

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

**Kosten (Leistungen) vom 1.1.–31.12.2023**

	Anlagen im Bau 1.1. <sup>1</sup>	Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total Erfolgsrechnung	Anlagenrechnung	Anlagen im Bau 31.12.
Gebäude/Grundstücke	16 816	7 969	201	8 170	-478	7 582
Brücken	502	133	16	148	-4	188
Tunnel	294 229	69 672	1 582	71 254	-2 921	362 562
Übrige Kunstbauten	1 926	140	33	174	-62	1 345
Fahrbahn	38 861	17 058	2 006	19 063	-647	31 127
Bahnstromanlagen	13 452	2 633	574	3 207	-22	6 341
Sicherungsanlagen	36 551	6 022	960	6 982	-91	22 653
Niederspannung, Telekom	2 844	882	181	1 063	-28	1 850
Publikumsanlagen	28 881	4 398	1 071	5 470	-3 433	26 760
Fahrzeuge Infrastruktur	4 571	3 559	203	3 762	-358	4 570
Betriebsmittel und Diverses	298	613	101	714	-9	720
<b>Total Investitionsrechnung</b>	<b>438 932</b>	<b>113 079</b>	<b>6 927</b>	<b>120 007</b>	<b>-8 052</b>	<b>465 698</b>
<b>Teilaktivierung 2023 Ausbau</b>						
<b>Doppelspur</b>	<b>-44 367</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
À fonds perdu Beiträge (afp)	-17 388	0	0	0	0	-20 161
Nicht aktivierbare Eigenleistungen	0	0	0	0	29	0
<b>Anlagen in Bau</b>	<b>377 178</b>	<b>113 079</b>	<b>6 927</b>	<b>120 007</b>	<b>-8 023</b>	<b>445 537</b>

<sup>1</sup> Zum Zeitpunkt der Aktivierung erfolgt die definitive Bestimmung der Anlagengattung.



# Weitere Angaben zur Jahresrechnung

## gemäss Artikel 959c OR

### **Solidarhaftung**

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

Der RBS ist an nachfolgenden einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt:

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

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

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

<b>Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in TCHF</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Sachversicherungen (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	925 318	883 123
Haftpflichtversicherung	100 000	100 000

<b>Kassascheine (Privatplatzierungen) in TCHF</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
2013–2023, 1,43 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	0	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
2021–2031, 0,08 %, Ausgleichsfonds AHV/IV/EO	15 000	15 000
<b>Total Kassascheine (Privatplatzierungen)</b>	<b>172 000</b>	<b>182 000</b>

<b>Langfristige Vereinbarungen/Restverpflichtungen in TCHF</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Servicevertrag ZSL 90 mit Siemens Schweiz AG, Laufzeit ab 2022 für maximal 20 Jahre, indexiert.	1 392	1 490
Wartungsvertrag Stromrichter NEXt mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mindestens Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit.	1 170	1 144
Wartungsvertrag für Stromrichter Worbla mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis 31.12.2036, indexiert; Gesamtbetrag über Laufzeit	1 195	0
Wartungsvertrag Rollmaterial-Leit- und Leistungselektronik mit Bombardier Transportation (Switzerland) AG, Laufzeit bis Dezember 2025, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit.	382	556
Wartungsvertrag Fahrgastinformation mit FELA Mangement AG, Schweiz, Laufzeit bis Ende Dezember 2028	364	0
Wartungsvertrag Linienbusse mit Evobus Schweiz AG, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit bis Dezember 2023, beziehungsweise 2025.	338	739
Wartungsvertrag für 3 Elektrobusse mit Scania Schweiz AG ab 2. Quartal 2022 über vorgesehene Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge.	917	999
Stromliefervertrag mit Axpo Solutions AG, Laufzeit 1.1.2024 bis 31.12.2025	12 055	12 055
Stromliefervertrag mit Energie Wasser Bern (ewb), Laufzeit 1.1.2021 bis 31.12.2023	0	1 439
Wartungsvertrag Stromrichter NEXt mit ABB Schweiz AG, Laufzeit bis mind. Dezember 2036, indexiert, Gesamtbetrag in TCHF über Laufzeit	17 150	17 500
Dieselöl Abnahmeverpflichtung	0	485
Mietvertrag ATOBA AG, Räumlichkeiten Elektrodienst Schönbühl, 3.2023 bis 12.2027	516	648

#### **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Es bestehen keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.  
Die Jahresrechnung wurde am 25. April 2024 vom Verwaltungsrat genehmigt.

# Übrige Angaben zur Jahresrechnung

<b>Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Kurt Fluri <sup>1</sup>	10 000	10 000
Christian Albrecht	8 600	8 600
Pol Budmiger	7 000	7 000
Franziska Hügli <sup>2</sup>	8 300	8 008
Daniel Issler	8 600	9 000
Severin Rangosch	6 600	6 600
Hans Schatzmann	6 200	6 600
Sandra Vontobel	7 800	7 800
<b>Total Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat</b>	<b>63 100</b>	<b>63 608</b>

<sup>1</sup> Präsident

<sup>2</sup> Vizepräsidentin

<b>Honorar der Revisionsstelle in CHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Revisionsdienstleistungen	40 000	40 000
übrige Dienstleistungen	20 595	10 000
<b>Total Honorar der Revisionsstelle</b>	<b>60 595</b>	<b>50 000</b>

## Erklärung betreffend der Anzahl Vollzeitstellen

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

## Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

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

<b>Verwendung Jahresergebnis in TCHF</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
<b>Gewinn (+) / Verlust (-)</b>	<b>4 110</b>	<b>4 804</b>
Entnahme aus Reserven Infrastruktur-Sparte nach Art. 67 EGB	-1 379	-102
Zuweisung an Reserven Verkehrs-Sparte nach Art. 36 PBG	3 758	2 569
Zuweisung an übrigen abgeltungsberechtigten Verkehr	464	528
Zuweisung an Reserve nicht betriebnotwendiger Immobilien <sup>1</sup>	267	260
Zuweisung an freiwillige Reserve nach Art. 36 PBG <sup>1</sup>	1 000	1 549

<sup>1</sup> Die Positionen fliessen in die Bilanzposition Freiwillige Gewinnreserven.



# Bericht der Revisionsstelle

## Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

### Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Erfolgsrechnung, der Geldflussrechnung und dem Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung (Seiten 42 bis 60) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie deren Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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

## Sonstige Informationen

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

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

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

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

## Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

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

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

### **Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung**

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

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse:

<http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>.

Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

### **Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen**

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

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

Bern, 25. April 2024

#### **Ernst & Young AG**

Olivier Mange  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Stefan Schmid  
Zugelassener Revisionsexperte

## **Impressum**

### **Herausgeberin**

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

### **Redaktion**

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, Worblaufen

### **Gestaltung**

!Frappant, Bern  
[www.frappant.ch](http://www.frappant.ch)

### **Bilder**

Hauptdurchschlag neuer RBS-Bahnhof Bern

### **Druck**

Rickli und Wyss AG, Bern  
[www.rivy-di.ch](http://www.rivy-di.ch)

© Copyright RBS

### **Regionalverkehr Bern-Solothurn AG**

Sitz der Aktiengesellschaft mit Eintrag im Handelsregister:

Dornacherstrasse 48, 4501 Solothurn

Sitz der Verwaltung:

Tiefenaustrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen

Telefon +41 31 925 55 55

[info@rbs.ch](mailto:info@rbs.ch), [www.rbs.ch](http://www.rbs.ch)





## RBS – Zahlen

**15 900 000** Bahnreisende

**7 400 000** Busreisende

**472** Mitarbeitende

**3 442 000** Zugkilometer

**3 209 000** Buskilometer

**10** Lernende

**4,18** Effektive Lohnspanne