

Geschäftsbericht 2013



Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG: Gesellschaftsorgane

Stand 31. Dezember 2013

Ablauf der
Amtsdauer (GV)

Verwaltungsrat

Präsident	Bucher Ulrich, Zuchwil	2017
Vizepräsident	Rudolf René, Dr., Feldbrunnen	2017
Mitglieder	Affolter Reto, Zuchwil	–
	Boll Hansjörg, Solothurn	–
	Meyer Dominik, Steinhof	2017
	Probst Anton, Bellach	2017
	Schatzmann Hans, Wangen an der Aare	2017
	Selz Martin, Leuzigen	2017

Revisionsstelle Gfeller + Partner AG, Bern und Langenthal 2016

Betriebsführende Unternehmung

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS)
Postfach 119
3048 Worblaufen

Geschäftsleitung

Direktor Schmid Fabian, Dr., Gwatt (Thun)
Stv. Direktor Stricker Hans-Jakob, Urtenen-Schönbühl
Leiterin Finanzen + Controlling Gasser Ursula, Mattstetten

Betriebsleitung BSU

Leiter Betrieb Künzli Bernard, Derendingen
Leiter Technik Hofer Hansruedi, Herzogenbuchsee

Adressen BSU

Betriebsleitung BSU
Im Hauptbahnhof, Dornacherstrasse 48
4501 Solothurn
Tel. 032 622 37 22, Fax 032 623 90 77
E-Mail: info@bsu.ch

Garage BSU
Waldeggstrasse 35
4528 Zuchwil
Tel. 032 685 63 63, Fax 032 685 50 28
E-Mail: garage@bsu.ch

Internet: www.bsu.ch

Wichtiges in Kürze

- Die Zahl der statistisch erfassten Fahrten nahm um 1,1% auf insgesamt 6,84 Millionen zu.
- Die Rechnung des Linienbetriebs schloss bei einem Gesamtaufwand von CHF 18'775'943 mit einem Betriebsgewinn von CHF 317'924 ab. Der Kostendeckungsgrad belief sich auf 53,0%.
- Ende Mai ging Robert Fürst nach über 30 Jahren erfolgreicher Tätigkeit als BSU-Betriebsleiter in Pension. Als sein Nachfolger wurde Bernard Künzli gewählt; Künzli war zuletzt als Leiter Marketing beim Regionalverkehr SBB, Region Mitte, tätig gewesen.
- Die Arbeiten zur Erweiterung der Bus-Einstellhalle in Zuchwil konnten plangemäss fortgesetzt werden. Der Abschluss ist auf Frühling 2014 geplant.
- Aufgrund einer öffentlichen Ausschreibung der Kantone Bern und Solothurn gingen – neben mehreren bisher von PostAuto betriebenen Buslinien im Raum Lyss/Messen/Solothurn – per Dezember 2013 auch die BSU-Linien 8 (Solothurn – Büren a/Aare) und 881 (Lohn – Lüterkofen – Bätterkinden) an den Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS über. Dieser hatte seine Offerte zusammen mit dem BSU als Partner eingereicht. Der BSU wird mit seinem Personal und teilweise eigenen Fahrzeugen im Auftrag des RBS einen Teil der Fahrleistungen erbringen.
- Im Rahmen der Teilerneuerung der Busflotte wurden im Nachgang zu einer öffentlichen Ausschreibung der zu beschaffenden Fahrzeuge im September vier Gelenkbusse und im November sechs Normbusse des Typs Mercedes «Citaro» in Betrieb genommen. Alle neuen Fahrzeuge verfügen über emissionsarme Euro-6-Motoren und Klimaanlage.

Charakteristische Zahlen	2013	Vergleich mit 2012	
		absolut	in %
Linienlänge in km, 9 Linien ¹⁾	129,6	- 17,4	- 11,9
Anzahl Autobusse ²⁾	42	+ 4	+ 10,5
Wagenkilometer ³⁾	2'988'800	+ 16'900	+ 0,6
Beförderte Personen	6'835'000	+ 72'000	+ 1,1
Betriebsaufwand in Franken ³⁾	18'775'943	n.a. ⁴⁾	n.a. ⁴⁾
Betriebsertrag (inkl. Abgeltung) in Franken ³⁾	19'316'650	n.a. ⁴⁾	n.a. ⁴⁾
Abgeltung in Franken	9'360'964	+ 41'555	+ 0,4
Betriebserfolg in Franken ³⁾	540'707	+ 151'758	+ 39,0
Durchschnittlicher Personalbestand	106	+ 1	+ 1,0
Brutto-Betriebsaufwand pro Wagenkilometer in Franken	6,28	n.a. ⁴⁾	n.a. ⁴⁾
Deckungsgrad in % ⁵⁾	53,0	n.a. ⁴⁾	n.a. ⁴⁾

¹⁾ Stand Ende Jahr, ohne Schulbuslinien (Übertragung Linien 8 und 881 berücksichtigt)

²⁾ Stand Ende Jahr, inkl. 6 Miet-Fahrzeuge des RBS sowie historischer Bus, ohne Kleinbusse (3)

³⁾ nur Linienbetrieb (ohne Nebengeschäft), inkl. Leistungen für PostAuto sowie Extrafahrten; inkl. Leistungen asm, BGU, PostAuto auf BSU-Linien

⁴⁾ Vorjahreszahlen nicht vergleichbar wegen Anpassungen in der Kosten- und Leistungsrechnung

⁵⁾ Anteil der selber erwirtschafteten Erträge (ohne Abgeltungen) gemessen am Aufwand (ohne Nebengeschäfte)

Der öffentliche Verkehr auf dem Prüfstand

Der öffentliche Verkehr geniesst weiterhin grossen Rückhalt in der Bevölkerung. In der nationalen Perspektive zeigte dies das klare Votum des Volkes zur Einführung einer langfristigen Finanzierungslösung der Bahninfrastruktur (FABI). Und in der regionalen Perspektive spricht das Ergebnis der kantonalen Kundenumfrage eine klare Sprache: Der Solothurner öffentliche Verkehr erhält gute Noten, und auch der BSU erreicht eine hohe Zufriedenheit bei seinen Fahrgästen.

Gleichwohl ist der öffentliche Verkehr keine heilige Kuh. Die Fahrgäste beurteilten beispielsweise den Fahrkomfort strenger und verlangen nach zeitnaher Information bei Störungen. Das überbetriebliche Projekt zur Verbesserung der Kundeninformation kommt demnach gerade im richtigen Moment, ebenso wie auch die aktuell laufende Teilerneuerung der Fahrzeugflotte. Im Dezember 2013 hat der Gemeinderat von Solothurn entscheiden, im Hubelmattquartier flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Die damit verbundenen flankierenden Massnahmen erschweren das Ziel des BSU, die Produktivität weiter zu erhöhen. Wir hoffen, dass sich das Engagement des BSU für eine «busgerechte» Umsetzung lohnen wird; die Stadt Solothurn hat Bereitschaft dazu signalisiert.

Dass Transportunternehmen zuweilen auf dem Prüfstand stehen, hat der BSU auch rund um seinen Beschaffungsentscheid von neuen Bussen erfahren. Sodann hat der Kanton Solothurn im Rahmen der Sparbemühungen eine Überprüfung aller Linien mit tiefer Kostendeckung angeordnet. Doch auch für die Transportunternehmen selber ist das Hinterfragen von Kosten und Nutzen des öffentlichen Verkehrs eine Aufgabe. Denn das Argument der Überlegenheit bezüglich Bodenverbrauch und Ökologie wird zu Recht auch an den Zielen zur Verkehrsvermeidung und Förderung des Langsamverkehrs gemessen.

Das BSU-Jahr 2013 fiel im Lichte dieser Überlegungen positiv aus. Der Betriebsaufwand pro Wagenkilometer konnte gesenkt, der Verkehrsertrag sowie der Nebenertrag gesteigert und damit die Eigenwirt-

schaftlichkeit erhöht werden. Erfreulich ist zudem die Tatsache, dass die Zahl der Unfälle mit Beteiligung des BSU stark rückläufig war. Eine starke, anhaltende Häufung von Langzeitausfällen bei den Mitarbeitenden hat dazu geführt, dass die Belastung und der Anspruch an die Flexibilität beim Fahrpersonal hoch waren. Ein besonderer Dank gebührt deshalb allen Mitarbeitenden des BSU!

Der BSU will die bestehende Ausgangslage nutzen, um anstehende Projekte anzupacken. Nach der Inbetriebnahme von zehn neuen Fahrzeugen in den vergangenen Monaten und der Vollendung des nötig gewordenen Ausbaus der Busgarage in Zuchwil, steht die technische Erneuerung der Fahrgastinformation an. Bereits sind die meisten Fahrzeuge mit Doppelbildschirmen ausgerüstet, sodass die Anzeige von Anschlussinformationen möglich wird. Zudem werden die in die Jahre gekommenen Abfahrtsanzeigen an Haltestellen erneuert.

Dieses Projekt führt der BSU auch für die Linien des Busbetriebs Grenchen und Umgebung (BGU). Das Projekt unterstreicht den Entwicklungspfad der vergangenen Jahre: Der BSU hat sich vom ursprünglichen Arbeiterbus über einen stetig wachsenden Ortsbus zum leistungsfähigen städtischen und regionalen Mobilitätsanbieter gewandelt. Seit Dezember 2013 kann auf einzelnen Linienabschnitten ein 7½-Minuten-Takt angeboten werden, die Betriebszeiten entsprechen den gestiegenen Kundenbedürfnissen, und der Fahrkomfort mit den neu klimatisierten Bussen stellt eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto dar. Bekanntlich kommt der Appetit mit dem Essen. Die Wünsche und Ansprüche an den öffentlichen Verkehr und den BSU werden deshalb trotz – oder vielleicht gerade wegen – der erreichten Verbesserungen weiter steigen. Es ist deshalb gut, wenn der öffentliche Verkehr und seine künftige Entwicklung immer wieder auch auf dem Prüfstand stehen, damit das Wünschbare und das Machbare abgeglichen werden können.

Fabian Schmid



Die erweiterte Garage in Zuchwil bietet auch mehr Abstellplatz für die BSU-Busse.

Gesellschaftsorgane

Die **Generalversammlung** fand am 13. Juni 2013 wiederum im SOLHEURE in Solothurn statt. Es nahmen neben diversen Gästen 18 Aktionäre teil; diese vertraten zusammen 2'533 Stimmen oder 86,6% des gesamten Aktienbestandes. Die Aktionäre genehmigten statutengemäss Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz pro 2012 und erteilten den Verwaltungsorganen Entlastung. Im Rahmen der Gesamterneuerungswahl des Verwaltungsrats wurde Anton Probst als Nachfolger des nach 24 Jahren zurückgetretenen Ernst Walter gewählt. Ein weiterer Wechsel war im Sommer 2013 bei der Vertretung des Kantons Solothurn zu verzeichnen: Anton Beer beendete seine vierjährige Tätigkeit als Kantonsvertreter im BSU-Verwaltungsrat, dies als Folge der neuen einschränkenden Kantonsregelung bei der Besetzung solcher Mandate. Zu seinem Nachfolger hat der Regierungsrat Reto Affolter ernannt. Beide austretenden Verwaltungsratsmitglieder wurden mit Dank für ihre engagierte Tätigkeit verabschiedet. Schliesslich erneuerten die Aktionäre das Mandat der Revisionsstelle an Gfeller + Partner AG für eine weitere Amtsdauer von drei Jahren.

Personal

Personalbestand, Pensionierungen

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 106,5 (Vorjahr 104,7) Pensen; darunter waren fünf Lernende. 2013 sind zwölf neue Mitarbeitende eingetreten, ordentliche Austritte waren zwei zu verzeichnen. Der Leiter Betrieb Robert Fürst (31 Dienstjahre) sowie die Buschauffeure Kurt Kehrli (38), Guido Haas (35), Peter Hostettler (33), Walter Allenbach (32), Walter Siegenthaler (31) und Urs Grossenbacher (26) gingen in Pension.

Rückständige Ruhe- und Ferientage

Die Zahl der rückständigen Ruhe- und Ferientage sowie die nicht ausgeglichene Überzeit des Fahrpersonals betrug Ende Jahr 1'515 Tage (429 mehr als im Vorjahr). Das sind im Durchschnitt 17,6 Tage (Vorjahr 12,9) pro Mitarbeiter/in. In der Rechnung sind die entsprechenden finanziellen Verpflichtungen berücksichtigt.

Dienstjubilare

- Urs Glauser, 35 Jahre
- Wolfgang Spätig, 35 Jahre
- Fredi Burkhard, 25 Jahre
- Markus Sommer, 25 Jahre
- Claudia Gulizia, 20 Jahre

Anstellungsbedingungen, Pensionskasse

Auf Anfang 2014 wurde mit dem Sozialpartner vpod eine Erhöhung der Lohnsumme um rund 1,1% für individuelle Lohnanpassungen und die Erhöhung der Sparbeiträge bei der Pensionskasse vereinbart. Dazu wird der bezahlte Vaterschaftsurlaub von bisher einem auf neu 10 Tage erhöht.

Der Stiftungsrat der PK Sammelstiftung Symova hat beschlossen, per Ende 2013 den technischen Zinssatz von 3,5 auf 2,75% zu senken. Durch diese Zinssatzsenkung und die damit verbundenen leistungserhaltenden Massnahmen ging der Deckungsgrad um ca. 6 Prozentpunkte zurück. Die Sammelstiftung Symova hat im Jahr 2013 andererseits erneut eine gute Anlagerendite von 6,7% erzielt. Zusammen mit einer zusätzlichen Einzahlung in das Vorsorgewerk BSU von CHF 150'000 verzeichnete dieses per Ende 2013 einen Deckungsgrad von 111,37%. (Vorjahr 112,65%).

Aus- und Weiterbildung

Im April wurden an 19 Kurstagen für das Fahr- und Garagenpersonal Weiterbildungskurse mit eigenen Bussen zum Thema «Fahrsicherheitstraining Bus» beim TCS Verkehrssicherheitszentrum in Derendingen abgehalten. Die Kurse wurden wiederum zusammen mit der asm und dem BGU durchgeführt. Dieser Kurs entspricht den Vorgaben der Chauffeurzulassungsverordnung CZV und wird an die obligatorische Weiterbildung angerechnet. Einige Chauffeure, welche die MOONLINER-Nachtbusse fahren, haben zusätzlich eine Security-Schulung namens «Weichenstellen für die persönliche Sicherheit» besucht.

Marketing

Verkehrsentwicklung

Die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste nahm im Berichtsjahr um 1,1% auf 6,84 Millionen zu, was einer weiteren Konsolidierung entspricht. Seit dem markanten Fahrplanausbau im Dezember 2008 ist die Nachfrage nunmehr um 29% gestiegen (ohne den Zuwachs dank der Integration der Linie 3 ab 2011 gerechnet).

Verkehrsertrag

Der abgerechnete Verkehrsertrag stieg gegenüber dem Vorjahr um 183'000 Franken (+2,3%). Der Rückgang des BSU-Anteils an den Erträgen des Libero-Tarifverbundes konnte mit den deutlichen Mehrerträgen aus den Generalabonnements mehr als kompensiert werden.

Tarifverbund Libero

Der Umsatz mit Libero-Fahrausweisen stieg im Jahr 2013 dank der Preiserhöhungen vom Dezember 2012 gegenüber dem Vorjahr um 2,0% und lag damit genau auf dem Zielwert. Der BSU erhielt vom Gesamtertrag im Jahr 2013 einen Anteil von 3,3%.

Werbung und PR

Die BSU-eigene Werbung und PR konzentrierte sich – neben der allgemeinen Information zum Jahresergebnis und zum Fahrplanwechsel – auf Informationen rund um regionale Anlässe wie die Fasnacht. Daneben war der BSU in die allgemeinen Kampagnen des Libero-Tarifverbundes eingebunden. Er beteiligt sich auch gemäss den geltenden Vereinbarungen finanziell an den gesamtschweizerischen Werbekosten (zum Beispiel zur Propagierung der Halbtax- und Generalabonnements oder von Freizeitangeboten). Beliebt ist nach wie vor der vom BSU herausgegebene und gratis in rund 30'000 Haushaltungen der Region verteilte Regionalfahrplan aller Transportunternehmungen.

Im September konnte die erstmals nach mehr als zehn Jahre neu gestaltete BSU-Webseite (www.bsu.ch) mit einem frischeren und moderneren Design aufgeschaltet werden. Dank der eingeführten technischen Neuerungen kann die Webseite nun auch bequem von unterwegs via Smartphone oder Tablet Computer abgerufen werden.

Planungsfragen

Fahrgastinformationssystem

Unter dem Titel «Fahrgastinformation Region Solothurn-Grenchen» läuft im Auftrag des Kantons Solothurn die Planung für den Ersatz der in die Jahre gekommenen «IQube»-Haltestellenanzeigen. Mit dem Ziel, an allen wichtigen Haltestellen in Solothurn und auf dem Netz des BGU in Grenchen neue (behindertengerechte) Echtzeitanzeigen aufzustellen, werden im Jahr 2014 unter der Federführung des BSU potenzielle Anbieter evaluiert und das Projekt ausgeschrieben. Über eine sogenannte Datendrehscheibe werden künftig Echtzeitdaten aller auf dem Liniennetz fahrenden Busse auf den neuen Anzeigen dargestellt werden. Den Zuschlag für den Betrieb der Datendrehscheibe erhielt BERNMOBIL. Da die vermehrte Nutzung von Echtzeitdaten hohe Anforderungen an das Datenmanagement und an die Leitstelle stellt, ist eine Aufstockung der Leitstellenkapazität beim BSU ebenfalls Teil des Projekts.

Verkehrsplanung

Vor dem Hintergrund der Sicherstellung eines möglichst reibungslosen Betriebs des öffentlichen Verkehrs stellt die Optimierung des Strassennetzes eine Daueraufgabe dar. Da die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier Hubelmatt vom Gemeinderat der Stadt Solothurn beschlossen wurde, gilt es zusammen mit den städtischen Behörden Lösungen für ein Tempo-30-Konzept zu suchen, welche die negativen Auswirkungen auf den Betrieb der Linie 4 möglichst minimieren. Weiterbearbeitet werden auch zentrale Elemente im BSU-Netz wie die Umgestaltung der Vorstadt und – in Zusammenarbeit mit dem Kanton – das Projekt «Verkehrsmanagement Luzernstrasse». Hier erhofft sich der BSU eine intelligente Verkehrslösung, wodurch Verspätungen der Buslinien zwischen Kreuzplatz und Autobahnanschluss Solothurn Ost reduziert werden können.

Betrieb

Konzessionsänderung

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung im Raum Lyss/Messen wurde die Betriebskonzession der Linie 8 Solothurn Amthausplatz – Büren a.A. vom Bundesamt für Verkehr mit Wirkung ab 15. Dezember 2013 vom BSU auf den RBS übertragen. Gleiches gilt für die Linie 881 (Lohn – Lüterkofen – Bätterkinden). Der BSU fährt weiterhin einen Umlauf auf der Linie 8/898 zwischen Solothurn – Büren a.A. – Zollikofen.

Fahrplan, Liniennetz

Der Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 beinhaltete folgende Änderungen: Auf der Linie 2 wurden von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit zwischen Biberist Emmenbrücke und Solothurn Grenchenstrasse Verstärkungskurse eingeführt. Zusammen mit den Regelkursen der Linien 2 und 3 ergibt dies einen 7,5-Minuten-Takt zwischen Biberist St. Urs und Solothurn Grenchenstrasse. Die Linie 6 von Biberist RBS Bahnhof bis Solothurn Sonnenpark wurde bis zur neuen Bahnstation Solothurn Allmend verlängert. Aufgrund der Fahrplanänderungen im Minutenbereich beim RBS wurden die Busfahrpläne in Lohn-Lüterkofen Bahnhof und Biberist RBS Bahnhof leicht angepasst, damit die Anschlüsse weiterhin gewährleistet sind.

Haltestellen

Aufgrund der Verlängerung der Linie 6 wurde die neue Haltestelle Solothurn Allmend, Bahnhof mit Buswendeschlaufe und Personal-Toilette in Betrieb genommen. In Biberist wurde wegen der Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs die Bushaltestelle Biberist RBS, Bahnhof provisorisch näher zum neuen Bahnhof verschoben. In Ziebach wurde auf Wunsch der Gemeinde die Haltestelle Ziebach Dorf aufgehoben. In Büren an der Aare wurde die Linienführung geändert, damit die Haltestelle Städtli bedient werden kann.

Fahrausweiskontrollen

Insgesamt konnten vom RBS-Kontrolldienst im Berichtsjahr 54'915 (Vorjahr 63'397) Personen kontrolliert werden. Trotz der geringeren Kontrollintensität bestätigte sich der positive Trend: 1'907 (Vorjahr 2'299) Fahrgäste konnten keinen gültigen Fahrausweis vorweisen; das sind 3,5% (Vorjahr 3,7%) der Kontrollierten. Nach Abzug derjenigen Personen, welche lediglich ihr Abonnement vergessen hatten, beträgt die Unregelmässigkeitsquote 2,9% (Vorjahr 2,6%).

Seit Ende 2012 können nicht zahlungswillige Reisende ohne gültigen Fahrausweis dank einer Gesetzesanpassung wieder gerichtlich belangt werden. 2013 hat der BSU insgesamt 689 Strafanträge eingereicht.

Unfälle und Betriebsstörungen

Im Berichtsjahr hat sich die Unfallstatistik gegenüber dem Vorjahr weiter merklich verbessert: 26 Ereignisse waren zu verzeichnen, 11 weniger als im Vorjahr. Mit anderen Strassenfahrzeugen ereigneten sich 14 Kollisionen (Vorjahr 21), bei denen es jedoch bei Blechschaden blieb. Stürze im Bus, meist verursacht durch abrupte Bremsungen, wurden 7 registriert (Vorjahr 14). In weiteren 5 (Vorjahr 2) Fällen kam es zu Schäden infolge Kollisionen von Bussen mit festen Einrichtungen (Strassensignale und -geländer, Gartenmauern, etc.).

Flächendeckende oder langanhaltende Störungen des Strassenverkehrs mit Auswirkungen auf den Busbetrieb waren keine zu verzeichnen. Einzig der Anlass «slowUp Solothurn-Buechibärg» führte am Sonntag, 26. Mai zu Unterbrüchen oder Umleitungen verschiedener Buslinien im betroffenen Perimeter.

Im Zusammenhang mit Bauarbeiten oder störungsbedingten Streckenunterbrüchen im Schienenverkehr bei den angrenzenden Bahnunternehmen (asm, RBS, SBB) kamen wiederum mehrmals BSU-Busse als Bahnersatz zum Einsatz.

Fahrzeuge

Für die Teilerneuerung der Busflotte wurde die Beschaffung gemeinsam mit dem RBS öffentlich ausgeschrieben. Aufgrund der Evaluation der eingegangenen Offerten erfolgte der Zuschlag an die Firma EvoBus. Im September konnten vier Gelenkbusse und im November sechs Normbusse des Typs Mercedes «Citaro» in Betrieb genommen werden. Alle Fahrzeuge verfügen über emissionsarme Euro-6-Motoren und Klimaanlage. Im Gegenzug wurden die letzten vier Busse vom Typ Mercedes Benz O 405 (zwei Normbusse und zwei Gelenkbusse) ausser Betrieb genommen.

Die rund 20 Jahre alten Mehrfahrtenkarten-Entwerter in den Bussen mussten ersetzt werden. Den Zuschlag für die Lieferung der neuen Geräte erhielt die Firma SADAMEL Ticketing Systems, La Chaux-de-Fonds.

Mit Ausnahme der ältesten Fahrzeuge wurden die Busse im Fahrgastraum mit Doppelmonitoren ausgerüstet. Auf dem linken Bildschirm werden die nächsten Haltestellen angezeigt, während auf dem zweiten Bildschirm neben Werbespots betriebliche Zusatzinformationen, Bahn- und auch Busanschlüsse eingespielt werden können. Kommerzielle Partnerin und zuständig für die Akquisition der Werbeeinspielungen ist die Firma Livesystems AG, Bern-Liebefeld.

Garage (Infrastruktur, Personal)

Die im November 2012 gestarteten Arbeiten zur Erweiterung der Bus-Einstellhalle und zur Aufstockung des Büro- und Personaltrakts konnten im Berichtsjahr planmässig fortgesetzt werden und sollen im Frühling 2014 abgeschlossen sein. Das Projekt dient unter anderem der Schaffung von zusätzlichen Einstellhallen- und Werkstattkapazitäten, der Verbesserung von betrieblichen Prozessen (Fahrzeugabstellung, Reifenwechsel, Reparaturarbeiten etc.) sowie der Verbesserung der Infrastruktur für das Personal (Aufenthaltsräume, Büroarbeitsplätze).

Das BSU-Garageteam besteht derzeit aus 18 Personen, davon fünf Lernende (Automobil-Mechatroniker Nutzfahrzeuge). Damit leistet der BSU einen wichtigen Beitrag für die Berufsbildung in der Region. Dazu gehören auch die oft genutzte Möglichkeit, in unserer Werkstatt Schnupperlehren zu absolvieren, oder das

Engagement der Werkstatteleitung als Experten bei Lehrabschlussprüfungen sowie Abschlussprüfungen von AGVS-Diagnostikern.

Technik und Reparaturdienst

Als Vertragswerkstätte der EvoBus (Schweiz) AG konnten in der BSU-Garage auch im Berichtsjahr verschiedene Arbeiten für andere Busunternehmen ausgeführt werden. Inbetriebnahme- und Ablieferungsbereitstellungen an neuen Fahrzeugen – im grösseren Umfang im Auftrag der Carrosserie Hess AG, Bellach, an Trolleybussen für verschiedene Schweizer Städte – sowie grössere Reparaturen an eigenen und Kundenfahrzeugen wurden in bewährter Qualität ausgeführt.

Der Umsatz des Reparaturdienstes für Dritte konnte in erfreulichem Mass gesteigert werden (Zunahme um 6,5%).

Finanzen

Erfolgsrechnung

	Rechnung 2013	Rechnung 2012	Abweichungen 2013 / 2012	
Aufwand	CHF	CHF	CHF	%
Personalaufwand	10'716'888	10'582'557	+ 134'331	+ 1.3
Sachaufwand	8'714'214	8'230'446	+ 483'768	+ 5.9
Nicht aktivierbare Investitionskosten	36'408	29'756	+ 6'652	+ 22.4
Abschreibungen	1'179'668	1'564'128	- 384'460	- 24.6
Kapitalkosten	58'100	47'670	+ 10'430	+ 21.9
Total Aufwand	20'705'278	20'454'557	+ 250'721	+ 1.2
Ertrag				
Verkehrsertrag	8'016'991	7'833'744	+ 183'247	+ 2.3
Nebenertrag	3'868'030	3'690'353	+ 177'677	+ 4.8
Abgeltung	9'360'964	9'319'409	+ 41'555	+ 0.4
Total Ertrag	21'245'985	20'843'506	+ 402'479	+ 1.9
Erfolg	540'707	388'949	+ 151'758	+ 39.0

Allgemeine Bemerkungen: In der Erfolgsrechnung (ab Seite 14) sind neben dem Linienbetrieb auch die Umsätze des Reparaturbetriebs und der Wohnliegenschaft (2012) enthalten.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,3%, dies vor allem wegen der erforderlichen Bildung von Rückstellung für die nicht bezogenen Ferientage und Überzeitguthaben.

Der **Sachaufwand** erhöhte sich um 5,9%. Dies geht hauptsächlich auf die gestiegenen Kosten für Dieseltreibstoff und Fahrzeugunterhalt zurück.

Die Reduktion der **Abschreibungen** um 24,6% (bei unveränderten Abschreibungssätzen) ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass in der Rechnung 2012 eine Wertberichtigung im Zusammenhang mit der Erweiterung der Bus-Einstellhalle enthalten war.

Die **Kapitalkosten** erhöhten sich um 21,9%, weil der Fremdkapitalbedarf im Zusammenhang mit der Einstellhallenerweiterung zugenommen hat.

Der **Verkehrsertrag** lag um rund 0.8% über dem Budget. Gegenüber dem Vorjahr stieg er sich um 2,3%.

Die in der Rechnung ausgewiesene **Abgeltung** entspricht dem mit Bund und Kantonen für das Rechnungsjahr 2013 vereinbarten Entgelt für den geplanten nicht gedeckten Betriebsaufwand. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sie sich minim.

Der **Nebenertrag** stieg hauptsächlich dank höherer Erträge aus Werkstatteleistungen für Dritte sowie Versicherungsleistungen um 4,8%.

Per Saldo resultiert ein **Gewinn** von CHF 540'707 (Vorjahr CHF 388'949).

Der **Deckungsgrad** des Linienbetriebs (d.h. Ertrag ohne Abgeltungen im Verhältnis zum Gesamtaufwand, exkl. Nebengeschäfte) erreichte 53,0% (Vergleich mit dem Vorjahr wegen angepasster Berechnungsgrundlage nicht möglich).

Bilanz

Das **Anlagevermögen** hat sich um CHF 4'027'779 erhöht. Dieser Wert resultiert aus Neuzugängen in der Anlagerechnung (neue Busse) bzw. Investitionsrechnung (Ausbau und Erweiterung Bus-Einstellhalle) einerseits, den ordentlichen Abschreibungen und verschiedenen Anlageabgängen (Ausserbetriebsetzung von Bussen) andererseits.

Das **Umlaufvermögen** stieg – trotz tieferer Bewertung der Lagervorräte – um CHF 542'477 (höhere Liquidität und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen).

Das **Eigenkapital** erhöhte sich um CHF 1'590'707). Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Unternehmensgewinn (CHF 540'707) sowie der Umwandlung von Investitionsbeiträgen von Bund und Kanton Solothurn (total CHF 1'050'000) in Eigenkapital dank des Verzichts auf die «bedingte» Rückzahlungsverpflichtung.

Das **Fremdkapital** stieg um CHF 2'979'549, dies hauptsächlich wegen der Finanzierung der Einstellhallenerweiterung.



Der neue Endhalt der Linie 6: die Haltestelle Solothurn Allmend, Bahnhof.

Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

Bern, 18. März 2014

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig

Dipl. Wirtschaftsprüfer

Zugel. Revisionsexperte

(Mandatsleiter)

Christoph Andenmatten

Dipl. Wirtschaftsprüfer

Zugel. Revisionsexperte

Anträge des Verwaltungsrates

1. Der Jahresbericht 2013 wird genehmigt.
2. Die Jahresrechnung 2013 und die Bilanz per 31. Dezember 2013 werden genehmigt.
3. Die Verwaltungsorgane werden entlastet.

Solothurn, 3. April 2014

Für den Verwaltungsrat:

Der Präsident:

Ulrich Bucher

Der Sekretär:

Hans-Jakob Stricker

Erfolgsrechnung und Bilanz 2013

Erfolgsrechnung (inkl. Nebengeschäfte)

	Rechnung 2013 CHF	Rechnung 2012 CHF
Aufwand		
Personalaufwand	10'716'888	10'582'557
Gehälter, Löhne	8'426'954	8'076'522
Zulagen, Nebenbezüge, Berufskleider	1'075'984	973'672
Personalversicherungen	1'604'240	1'650'225
Leistungen der Personalversicherungen	-520'290	-267'862
a.o. Vorsorgeaufwand	130'000	150'000
Sachaufwand	8'714'214	8'230'446
Allgemeine Aufwendungen	1'350'588	1'268'372
Marketing	86'770	90'699
Versicherungen und Schadenersatz	136'853	145'248
Betriebsbesorgungen durch Dritte	3'271'865	3'340'680
Mieten	262'213	216'394
Energie- und Verbrauchsstoffe	1'435'994	1'217'489
Unterhalt: Material und Fremdleistungen, Kleinanschaffungen	2'169'931	1'951'564
Nicht aktivierbare Investitionskosten	36'408	29'756
Abschreibungen	1'179'668	1'564'128
Kapitalkosten	58'100	47'670
Total Aufwand	20'705'278	20'454'557
Ertrag		
Verkehrsertrag	8'016'991	7'833'744
Abgeltung	9'360'964	9'319'409
Nebenertrag	3'868'030	3'690'353
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	2'861'292	2'735'328
Mieten	381'140	443'755
Vermögensertrag	5'453	6'565
Gewinn aus Anlagenabgängen	22'755	0
Übrige Betriebserträge (Provisionen, Versicherungsleistungen, Dieselverkäufe etc.)	597'390	504'705
Total Ertrag	21'245'985	20'843'506
Unternehmenserfolg	540'707	388'949

Bilanz

Aktiven	31.12.2013	31.12.2012
	CHF	CHF
Umlaufvermögen	5'358'868	4'816'391
Kasse, PostFinance, Banken	3'581'823	2'655'005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'183'733	988'086
Lagervorräte	437'000	1'022'000
Aktive Rechnungsabgrenzung	156'312	151'300
Anlagevermögen	13'207'798	9'180'019
Sachanlagen	10'145'880	9'004'549
Unvollendete Objekte	3'056'418	169'970
Beteiligungen	5'500	5'500
Total Aktiven	18'566'666	13'996'410
Passiven		
Fremdkapital	11'855'796	8'876'248
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1'284'572	1'544'070
Passive Rechnungsabgrenzung	2'288'793	2'164'994
Rückstellungen	1'312'431	1'167'184
Darlehen von Aktionär	2'820'000	1'800'000
Darlehen Dritter	3'000'000	0
Bedingt rückzahlbare Darlehen (1974/1977)	1'150'000	2'200'000
Eigenkapital	6'710'870	5'120'162
Aktienkapital	2'745'000	2'745'000
Übrige Reserven	1'969'821	1'351'042
Reserven aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	1'996'049	953'096
<i>Regionalverkehr gemäss Art. 28 Abs. 1 PBG</i>	772'687	-59'595
<i>Ortsverkehr gemäss Art. 28. Abs. 4 PBG</i>	1'223'362	1'012'691
Gewinn Reparaturbetrieb	0	71'025
Total Passiven	18'566'666	13'996'410

Sachanlagespiegel

	Bestand 1.1.2013	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2013
	CHF	CHF	CHF	CHF
Anlagenrechnung	28'052'813	2'321'000	-2'454'000	27'919'813
Abschreibungsrechnung	19'048'264	1'179'668	-2'454'000	17'773'932
Buchwert	9'004'549			10'145'881

Anhang der Jahresrechnung; weitere Angaben

Angaben gemäss Art. 663b OR bzw. Art. 3 Abs. 2 RKV	Rechnung 2013	Rechnung 2012
	CHF	CHF
Deckungssumme Sachversicherungen (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	34'992'863	33'173'620
Deckungssumme Haftpflichtversicherung Linienbetrieb	100'000'000	100'000'000
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen Fakturierte Beitragsrechnungen	0	0
Solidarhaftung Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der Eidg. Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	p.m.	p.m.
Eigene Aktien 5 Stammaktien à CHF 1'000 nominal	500	500
Risikobeurteilung Der Verwaltungsrat hat periodisch ausreichende Risikobeurteilungen vorgenommen und allfällige sich daraus ergebende Massnahmen eingeleitet, um zu gewährleisten, dass das Risiko einer wesentlichen Falschaussage in der Rechnungslegung als klein einzustufen ist.		
Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr Gemäss Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung mit den dazugehörigen Nachweisen zur Prüfung und Genehmigung dem Bundesamt für Verkehr einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr hat diese geprüft und mit Schreiben vom 24. Februar 2014 genehmigt.		
Verwendung des Bilanzgewinns	540'707	388'949
Zuweisung an Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	517'952	317'924
Zuweisung an allgemeine Reserven (Art. 20 Ziff. 2 der Statuten)	0	71'025
Zuweisung an Abschreibungsreserve	22'755	0
Zur Verfügung der Generalversammlung	0	0

Statistische Tabellen

Chronologische statistische Angaben

Jahr	Betriebs- leistungen Wagen-km	Verkehrsleistungen Beförderte Personen	ERTRAG			
			Verkehrsertrag	Nebener- trag	Abgeltung ⁶⁾	Total Ertrag
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1931 ¹⁾	114'385	240'860	100'021			100'021
1935	110'684	225'137	84'328			84'328
1940	86'435	264'293	82'587			82'587
1945	74'315	435'784	134'341	2'400		136'741
1950	239'527	1'126'766	346'912	6'756		353'668
1955	402'310	1'911'086	594'268	12'420		606'688
1960	422'277	2'157'511	714'888	18'923		733'811
1965	613'598	3'165'278	1'186'012	23'003		1'209'015
1970	770'149	3'013'636	1'475'609	118'062		1'593'671
1975	896'985	2'565'911	1'793'920	273'142		2'067'062'
1980 ²⁾	1'234'688	2'938'174	2'480'233	643'712		3'123'945
1985 ^{3,4,5)}	1'302'337	3'167'743	3'038'288	1'293'437		4'331'725
1990	1'427'249	4'134'298	3'824'732	1'811'956		5'636'688
1995	1'975'134	3'851'698	4'451'384	3'667'035		8'118'419
1996 ⁶⁾	1'970'861	3'882'900	4'472'554	3'470'697	⁶⁾ 2'893'000	10'836'251
1997	1'994'006	⁸⁾ 3'915'300	4'361'337	2'509'987	3'659'813	10'531'137
1998	1'995'677	3'890'700	4'736'267	1'878'873	4'204'070	10'819'210
1999	2'011'231	4'109'400	4'889'322	1'997'737	4'171'819	11'058'878
2000	2'027'288	4'132'900	5'045'668	1'878'284	4'173'713	11'097'665
2001	2'062'893	4'136'900	5'275'188	1'951'831	4'152'980	11'380'000
2002	2'106'421	4'144'000	5'354'571	2'125'958	4'188'983	11'669'512
2003	2'139'815	4'180'000	5'141'363	2'034'172	4'339'840	11'515'375
2004	2'193'643	4'260'000	5'213'693	2'448'544	4'327'003	11'989'239
2005	2'346'964	4'180'000	5'210'269	2'673'958	4'564'354	12'448'581
2006	2'343'315	4'930'000	5'544'146	3'087'669	4'803'000	13'434'815
2007	2'362'996	4'894'000	5'846'311	3'219'472	5'145'001	14'210'784
2008	2'524'960	4'998'000	6'178'158	3'633'815	5'902'599	15'714'572
2009	2'961'500	5'667'000	6'649'618	3'791'198	8'606'550	19'047'366
2010 ¹⁰⁾	2'999'500	6'235'000	6'634'651	4'580'918	8'793'692	20'009'261
2011 ¹¹⁾	2'974'400	6'624'000	8'043'762	4'419'961	9'342'561	21'806'284
2012	2'971'900	6'763'000	7'833'744	3'690'353	9'319'409	20'843'506
2013	2'988'800	6'835'000	8'016'991	3'868'030	9'360'964	21'245'985

¹⁾ Die unter «Betriebsjahr 1931» erscheinenden Angaben umfassen die Zeit vom 13.11.1930 bis 31.12.1931, also eine Periode von 13½ Monaten

²⁾ Ab 27.5.1979 mit Betriebs-, aber ohne Verkehrsleistungen für Bahnersatzlinie Solothurn–Lohn–Bätterkinden

³⁾ Ab 1991 Ertrag Extrakurse, Silberbus und Bahnersatzfahrten in Nebenertrag

⁴⁾ Ab 31.5.1992 mit Bahnersatzlinien Solothurn–Herzogenbuchsee (inkl. beförderte Personen)

⁵⁾ Ab 29.5.1994 mit Bahnersatzlinie Solothurn–Büren a/A (ohne beförderte Personen)

⁶⁾ Ab 1996 neue Finanzierungsregeln (u.a. feste Abgeltung anstelle nachträglicher Defizitdeckung)

⁸⁾ Ab 1.6.1997 inkl. beförderte Personen Linie Solothurn–Büren a/A

¹⁰⁾ Ab 2010 Ertrag und Aufwand inkl. Nebengeschäfte

¹¹⁾ Ab 2011 inkl. beförderte Personen, Erträge und Abgeltung Linie 3 Solothurn HB–Lohn–Lüterkofen

Chronologische statistische Angaben

AUFWAND					Überschuss des Ertrags/ Aufwands (-)	De- ckungs- grad ⁹⁾	Personal- bestand	Jahr
Personalauf- wand-	Sach- aufwand ⁷⁾	Abschrei- bungen	Kapital- kosten	Total				
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%		
24'376	31'527	25'031	7'696	88'630	11'391	113	3	1931 ¹⁾
24'445	30'489	34'098	5'374	94'406	- 10'078	89	4	1935
24'273	40'790	14'500	1'787	81'550	1'037	101	4	1940
40'430	86'579	10'000	9'451	146'460	- 9'719	93	6	1945
92'275	185'409	57'419	21'400	361'503	- 7'835	98	13	1950
189'767	277'113	119'000	25'930	611'810	5'122	99	21	1955
306'349	258'846	144'200	36'205	745'600	- 11'789	98	24	1960
601'313	383'959	191'160	30'842	1'207'274	1'740	100	33	1965
996'418	457'477	172'516	123'995	1'750'406	- 156'735	91	40	1970
1'929'503	773'663	243'428	130'232	3'076'827	- 1'009'764	67	46	1975
2'567'071	1'215'066	369'675	56'952	4'208'764	- 1'084'819	74	55	1980 ²⁾
3'474'694	1'644'996	808'596	75'796	5'804'082	- 1'472'357	75	57	1985
4'664'822	1'848'784	817'765	164'064	7'495'435	- 1'858'747	75	65	1990
5'988'699	2'919'696	1'153'604	344'327	10'406'325	- 2'287'907	78	69 ½	1995 ⁵⁾
6'231'400	2'765'209	1'506'231	271'570	10'774'410	⁶⁾ 61'842	55	70	1996 ⁶⁾
6'180'340	2'822'251	1'276'967	195'754	10'475'312	55'825	55	72	1997
6'261'682	2'851'921	1'490'675	119'597	10'723'875	95'335	57	72 ½	1998
6'369'665	2'982'336	1'530'029	68'138	10'950'168	108'710	58	73	1999
6'467'666	3'029'268	1'417'961	8'487	10'923'382	174'283	59	74	2000
6'594'730	3'128'125	1'606'530	34'750	11'364'235	15'765	58	74 ½	2001
6'782'938	3'351'926	1'398'859	41'007	11'574'729	94'783	59	74	2002
6'635'819	3'646'775	1'127'943	0	11'410'538	104'837	58	75	2003
6'973'822	3'751'273	997'225	0	11'722'320	266'919	60	77	2004
6'917'934	4'410'686	1'075'323	17'840	12'421'783	26'798	59	78	2005
7'414'949	4'854'352	1'132'915	54'173	13'456'389	- 21'574	59	81	2006
7'865'407	4'826'155	1'169'670	81'174	13'942'406	268'378	60	81	2007
8'248'377	6'122'968	1'230'038	43'257	15'644'640	69'932	59	88	2008
10'155'517	6'992'114	1'560'408	66'000	18'774'039	273'327	52	102	2009
10'816'348	7'452'516	1'595'161	101'300	19'965'325	43'936	52	102	2010 ¹⁰⁾
11'423'780	7'901'568	1'391'710	66'500	20'783'558	170'168	56	103	2011 ¹¹⁾
10'582'557	8'260'202	1'564'128	47'670	20'454'557	388'949	56	105	2012
10'716'888	8'750'622	1'179'668	58'100	20'705'278	540'707	57	106	2013

¹⁾ Die unter «Betriebsjahr 1931» erscheinenden Angaben umfassen die Zeit vom 13.11.1930 bis 31.12.1931, also eine Periode vom 13 ½ Monaten

²⁾ Ab 27.5.1979 mit Betriebs-, aber ohne Verkehrsleistungen für Bahnersatzlinie Solothurn–Lohn–Bätterkinden

⁵⁾ Ab 29.5.1994 mit Bahnersatzlinie Solothurn–Büren a/A (ohne beförderte Personen)

⁶⁾ Ab 1996 neue Finanzierungsregeln (u.a. feste Abgeltung anstelle nachträglicher Defizitdeckung)

⁷⁾ Inkl. nicht aktivierbare Investitionskosten

⁹⁾ Bis 1995: Kostendeckungsgrad, ab 1996 Verhältnis Verkehrs- und Nebeneinnahmen (ohne Defizitdeckung SBB und RBS) zum Aufwand

¹⁰⁾ Ab 2010 Ertrag und Aufwand inkl. Nebengeschäfte

¹¹⁾ Ab 2011 inkl. beförderte Personen, Erträge und Abgeltung Linie 3 Solothurn HB–Lohn–Lüterkofen

Verkehrsentwicklung 1975–2013

Jahr	Einzelreisende		Abonnenten		Total	
	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index
1975	1'254'012	100	1'311'899	100	2'565'911	100
1980	1'511'573	121	1'426'601	109	2'938'174	115
1981	1'483'211	118	1'653'636	126	3'136'847	122
1982	1'408'910	112	1'574'980	120	2'983'890	116
1983	1'320'342	105	1'605'790	122	2'926'132	114
1984	1'301'869	104	1'622'998	124	2'924'867	114
1985	1'268'095	101	1'899'648	145	3'167'743	124
1986	1'152'651	92	2'143'833	163	3'296'484	129
1987	1'167'669	93	2'495'198	190	3'662'867	143
1988	1'175'754	94	2'576'643	196	3'752'397	146
1989	1'046'554	84	2'707'379	206	3'753'933	146
1990	1'078'276	86	3'056'022	233	4'134'298	161
1991	950'893	76	3'259'845	249	4'210'738	164
1992	759'487	61	3'500'310	267	4'259'797	166
1993	844'708	67	3'513'220	268	4'357'928	170
1994 ¹⁾	783'596	62	3'316'737	253	4'100'333	160
1995	880'825	70	2'970'873	226	3'851'698	150
1996 ²⁾	751'896	60	3'128'004	238	3'882'900	151
1997	712'060	57	3'203'240	244	3'915'300	153
1998	739'170	59	3'151'530	240	3'890'700	152
1999	752'008	60	3'357'392	256	4'109'400	160
2000	680'622	54	3'452'278	263	4'132'900	161
2001	617'537	49	3'519'063	268	4'136'600	161
2002	637'287	51	3'506'713	267	4'144'000	162
2003	627'625	50	3'552'375	271	4'180'000	163
2004	730'900	58	3'529'100	269	4'260'000	166
2005	576'900	46	3'603'100	275	4'180'000	163
2006 ³⁾	765'700	61	4'164'300	317	4'930'000	192
2007	784'200	63	4'109'800	313	4'894'000	191
2008	791'300	63	4'206'700	321	4'998'000	195
2009	897'000	72	4'770'000	364	5'667'000	221
2010	1'006'200	80	5'228'800	398	6'235'000	243
2011 ⁴⁾	1'240'100	99	5'383'900	410	6'624'000	258
2012	1'266'300	101	5'496'700	419	6'763'000	264
2013	1'187'000	95	5'648'000	430	6'835'000	266

¹⁾ ab 1994 neue Berechnung der Verbund-Abo-Fahrten

²⁾ ab 1996 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

³⁾ ab 2006 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

⁴⁾ ab 2011 inkl. Buslinie 3

Geschichtliches

13. November 1930	Eröffnung Recherswil–Solothurn–Dilitsch (Linie 1)
09. Mai 1948	Erweiterung Linie 1 nach Langendorf–Oberdorf
26. September 1953	Eröffnung Bellach–Zuchwil Zentrum (Linie 2)
29. September 1963	Eröffnung Solothurn–Rüttenen / St. Niklaus (Linie 4)
15. November 1964	Eröffnung Solothurn–Aeschi (Linie 5)
25. September 1966	Erweiterung Linie 1 nach Recherswil–Koppigen
11. Dezember 1967	Eröffnung Kriegstetten–Winistorf (Linie 6)
04. November 1974	Eröffnung Brühl–Solothurn (Linie 3)
01. Juni 1975	Erweiterung Linie 4 nach Solothurn–Zuchwil–Unterfeld
26. September 1975	Erweiterung Linie 5 nach Aeschi–Steinhof
27. Mai 1979	Erweiterung Linie 3 nach Solothurn–Lohn
28. Mai 1989	Erweiterung Linie 2 nach Zuchwil–Bleichematt
31. Mai 1992	Erweiterung Linie 5 nach Herzogenbuchsee
31. Mai 1992	Eröffnung Solothurn–Inkwil–Herzogenbuchsee (Linie 7)
29. Mai 1994	Eröffnung Bahnersatzlinie Solothurn–Büren a.A. (ab 1.6.1997 als Linie 8)
29. Mai 2000	Eröffnung Solothurn–Luterbach (Linie 9)
10. Juni 2001	Erweiterung Linie 2 nach Obergerlafingen
15. Dezember 2002	Erweiterung der Linie 2 nach Kriegstetten
12. Dezember 2004	Neue Endpunkte in Bellach Rütli (Hubel) bzw. Bellach Bahnhof (Linien 2 und 3) Einstellung Linienabschnitt Recherswil–Koppigen (Linie 1)
12. Dezember 2005	Erweiterung Linie 9 Solothurn HB–Sonnenfeld
09. Dezember 2007	Erweiterung Linie 6 Kriegstetten–Subingen
14. Dezember 2008	Umsetzung Konzept «Optimierung Busangebot Region Solothurn»: - Einführung Linie 6 Biberist RBS–Solothurn Sonnenpark - Erweiterung Linie 2 Obergerlafingen–Zielebach - Umbenennung der bisherigen Linie 6 in Linie 16
13. Dezember 2009	Erweiterung Linie 9 Solothurn HB–Amthausplatz
15. Dezember 2013	Abtretung Linie 8 Solothurn – Büren a.A. an Regionalverkehr Bern–Solothurn RBS Neuer Endpunkt Linie 6 Solothurn Allmend, Bahnhof (neue SBB-Haltestelle)

