

# Geschäftsbericht 2008



# Gesellschaftsorgane

Stand 31. Dezember 2008

Ablauf der  
Amtsdauer (GV)

## Verwaltungsrat

Präsident	Bucher Ulrich, Geschäftsführer/Kantonsrat, Zuchwil	2009
Vizepräsident	Rudolf René, Dr., Unternehmensberater, Feldbrunnen	2009
Mitglieder	Boll Hansjörg, Stadtschreiber, Solothurn	-
	Kaiser Hans, Buschauffeur, Derendingen	2009
	Kissling Viktor, ehem. Departementssekretär Kant. Finanzdepartement, Solothurn	-
	Schatzmann Hans, Rechtsanwalt und Notar, Solothurn	2009
	Selz Martin, Leuzigen	2009
	Walter Ernst, Gemeindepräsident, Bellach	2009

Revisionsstelle	BDO Visura, Solothurn	2010
-----------------	-----------------------	------

## Betriebsführende Unternehmung

Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS  
Postfach 119  
3048 Worblaufen  
Tel. 031 925 55 55  
Fax 031 925 55 66

## Geschäftsleitung

Direktor	Amacker Hans, Lohn-Ammannsegg
Stv. Direktor	Stricker Hans-Jakob, Urtenen-Schönbühl
Leiterin Finanzen + Controlling	Gasser Ursula, Mattstetten

## Betriebsleitung BSU

Leiter Betrieb	Fürst Robert, Messen
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](http://www.bsu.ch)

## Wichtiges in Kürze

- Die Rechnung des Linienbetriebs schloss bei einem Gesamtaufwand von Fr. 15'644'640.-- mit einem Betriebsgewinn von Fr. 69'932.-- ab. Wegen des stark gesunkenen Deckungsgrad der Pensionskasse mussten jedoch als ausserordentlicher Aufwand Rückstellungen in der Höhe von Fr. 2,84 Mio. gebildet werden. Dank der Auflösung von Abschreibungsreserven als ausserordentlicher Ertrag (Fr. 2,76 Mio.) konnte der ausgewiesene Verlust auf Fr. 10'068.-- reduziert werden. Der Kostendeckungsgrad betrug 59,4 %.
- Die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste erhöhte sich um 2,1 %; sie betrug 4,998 Millionen.
- Die operative Umsetzung des vom Solothurner Kantonsrat beschlossenen Konzepts „Optimierung Busangebot Region Solothurn“ per Fahrplanwechsel im Dezember 2008 ist trotz engem Zeitkorsett gelungen. Der neue Fahrplan – vom BSU unter dem Slogan „Mehr Bus“ aktiv vermarktet – beinhaltet eine ganze Reihe von Verbesserungen in der Region Solothurn, namentlich abends und am Wochenende. Von einem Tag auf den anderen vergrösserte sich das Angebot – bezogen auf die geleisteten Kurskilometer – um mehr als 25 Prozent, wozu unter anderem die Anstellung und Ausbildung von über 20 neuen Mitarbeitenden erforderlich war. Zudem wurde auch das Liniennetz teilweise verändert.

Charakteristische Zahlen	2008	Vergleich mit 2007	
		absolut	in %
Linienlänge in km, 8 Linien *	124,5	+ 7,8	+ 6,7
Anzahl Autobusse **	40	+ 4	+ 11,1
Wagenkilometer ***	2 524 960	+ 161 964	+ 6,8
Beförderte Personen *	4 998 000	+ 104 000	+ 2,1
Betriebsaufwand in Franken ***	15 644 640	+ 1 702 234	+ 12,2
Betriebsertrag (inkl. Abgeltung) in Franken	15 714 572	+ 1 503 788	+ 10,6
Abgeltung in Franken	5 902 599	+ 757 598	+ 14,7
Betriebserfolg in Franken ****	69 932	- 198 446	- 73,9
Durchschnittlicher Personalbestand	88	+ 7	+ 8,6
Brutto-Betriebsaufwand pro Wagenkilometer in Franken	6.20	+ 0.30	+ 5,1
Deckungsgrad in % *****	59,4	- 0,8	- 1,3

\* = Stand Ende Jahr, ohne RBS-Strecke Solothurn HB-Lohn (Linie 3) und ohne Schulbuslinien

\*\* = Stand Ende Jahr, inkl. 2 Fahrzeuge des RBS und historischer Bus, ohne Kleinbusse (5)

\*\*\* = inkl. Leistungen für RBS und Postauto sowie Extrafahrten; inkl. Leistungen asm und Postauto auf BSU-Linien

\*\*\*\* = ohne ausserordentliche Aufwendungen und Erträge

\*\*\*\*\* = Anteil der selber erwirtschafteten Erträge, ohne Abgeltungen und ohne Leistungen der öffentlichen Hand via RBS, gemessen am Aufwand

## 2008: Ein Wettlauf mit der Zeit

Gleich in zwei olympischen Disziplinen – die athletisch weit auseinander liegen – musste sich der BSU im Jahre 2008 messen. In einem erfolgreich absolvierten Sprint bei der Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes BSU 2008 und einem Kräfte raubenden Marathon bei der Sanierung der Pensionskasse, wo das Ziel noch nicht im Blickfeld liegt.

Mit der Genehmigung eines Zusatzkredites für die Globalbudgetperiode 2008-2009 „Öffentlicher Verkehr“ am 25. Juni 2008 im Kantonsrat begann für den BSU eine intensive Zeit der Umsetzung. Mehr als 20 Mitarbeitende mussten binnen fünf Monaten angestellt und zusammen mit den übrigen 60 Personen im Fahrdienst auf den grössten Fahrplanwechsel in der Geschichte des BSU vorbereitet werden. Und -, wir sind erfolgreich am Ziel angelangt, auch dank der Unterstützung aller Partner bei Kanton, Gemeinden und der Repla RSU. Die Busse in der Region fahren seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 länger, öfter und regelmässiger. Dadurch wurde nicht nur die Qualität des öV-Angebots für viele Nutzerinnen und Nutzer erhöht, sondern auch die Attraktivität der Wohn- und Standortgunst der meisten Gemeinden in der Region Solothurn verbessert. Und letztlich wurde damit auch ein wichtiges Ziel des Agglomerationsprogramms Solothurn erreicht.

Gefordert – eben im Sinne eines Marathons – war der BSU vor eindeutig weniger erfreulichem Hintergrund aufgrund der nach wie vor schwierigen Situation seines Vorsorgewerks bei der Pensionskasse ASCOOP. Dabei bereitet nicht der aktuelle Leistungsausweis der ASCOOP-Verantwortlichen Kopfzerbrechen. Auf dem Hintergrund der globalen Finanzkrise erreichte die ASCOOP mit ihrer aktuellen Anlagestrategie im Quervergleich mit vielen anderen Pensionskassen ein sehr gutes Ergebnis, und auch im versicherungstechnischen Teil ist sie heute gut aufgestellt. Erhebliche Sorgen machen aber der nach wie vor grosse Sanierungsbedarf beim Vorsorgewerk BSU, der sich durch die negative Rendite im Jahr 2008 bei einem Deckungsgrad von nur noch rund 70 % wieder deutlich vergrössert hat. Zwar hat der Verwaltungsrat schon seit einiger Zeit die notwendigen Massnahmen ergriffen, aber die

Finanzierungslücken aus der Vergangenheit sind derart massiv, dass eine Sanierung der Pensionskasse des BSU aus eigener Kraft nicht realistisch ist. Dies zum einen, weil nicht damit zu rechnen ist, dass die Kapitalmärkte in den nächsten Jahren konstant die erforderlichen hohen Anlagerenditen generieren werden; und zum anderen bestehen in Bezug auf eine zusätzliche Beteiligung unseres Personals mittels Sanierungsbeiträge sehr enge Grenzen. Das bedeutet aber gleichzeitig auch, dass die künftige geschäftliche Tätigkeit des BSU unter allen Titeln von dieser „Hypothek“ geprägt sein wird. Für eine nachhaltige Sanierung sind deshalb neue Lösungen zu suchen. Dies unabhängig davon, ob aufgrund der aktuellen, gesamtschweizerischen Misere bei den Pensionskassen in mittlerer Zukunft allenfalls neue rechtliche Rahmenbedingungen für die 2. Säule geschaffen werden.

Gefordert sind jetzt Bund, Kantone und Gemeinden. Ob sie die Probleme aufgrund ihrer Funktion als Besitzer der Transportunternehmen oder als Besteller der Leistungen im Regionalverkehr wahrnehmen, spielt letztlich keine Rolle. Es muss der Willen der öffentlichen Hand manifest werden, diesem belastenden Zustand ein Ende zu bereiten. Praktische Möglichkeiten zur Sanierung gibt es durchaus einige. Diese liegen auf dem Tisch und können mit den Transportunternehmen diskutiert werden. Hauptsache, es werden baldmöglichst verbindliche Massnahmen beschlossen. Die Transportunternehmen haben über Jahre mit massiven Produktivitätssteigerungen mitgeholfen, den öffentlichen Verkehr effizient auszubauen und sind dabei unternehmerisch bis aufs Äusserste gegangen. Gleichzeitig wurde auch die Qualität des Angebotes weiter verbessert. Um auch künftig zusammen mit Bund und Kantonen als Besteller ein gut funktionierendes Verkehrssystem aufrecht erhalten zu können, muss den Transportunternehmen allerdings der „Rücken“ freigehalten werden. Und dies ist nur mit einer sanierten Pensionskasse möglich. Bund und Kantone (und Gemeinden) stehen deshalb in der Pflicht.

Hans Amacker



*Busflotte BSU – 32 Busse posieren für «mehr Bus» zum Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008*

# Gesellschaftsorgane

Die ordentliche **Generalversammlung** fand am 19. Juni 2008 in der BSU-Garage in Zuchwil statt. Es nahmen neben diversen Gästen 25 Aktionäre teil; diese vertraten zusammen 2'550 Stimmen oder 87,2 Prozent des gesamten Aktienbestandes. Die Aktionäre genehmigten statutengemäss Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz pro 2007 und erteilten den Verwaltungsorganen Entlastung. Weiter wurde eine Teilrevision der Gesellschaftsstatuten beschlossen. Im Anschluss an die ordentlichen Traktanden folgte eine Präsentation der Leistungen der BSU-Nutzfahrzeugwerkstätte mit Führung durch die Werkstätte und die Busgarage unter fachkundiger Leitung.

## Personal

### Personalbestand, Pensionierungen

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 87,7 (Vorjahr 81,2) Pensen; darunter waren vier Mechanikerlehrlingsstellen.

2008 sind insgesamt 25 neue Mitarbeitende eingetreten, der Grossteil im vierten Quartal des Jahres, um für den grossen Ausbauschritt beim Fahrplanwechsel gerüstet zu sein. Austritte waren vier zu verzeichnen, Pensionierungen keine.

### Rückständige Ruhe- und Ferientage

Die Zahl der rückständigen Ruhe- und Ferientage sowie die nicht ausgeglichene Überzeit des Fahrpersonals betrug Ende Jahr 792 Tage (118 weniger als im Vorjahr). Das sind im Durchschnitt 11,5 Tage pro Mitarbeiter/in. In der Rechnung sind die entsprechenden finanziellen Verpflichtungen berücksichtigt.

### Dienstjubilare

- Ulrich Flückiger, 30 Jahre
- Urs Glauser, 30 Jahre
- Guido Haas, 30 Jahre
- Wolfgang Spätig, 30 Jahre
- Bruno Zürcher, 25 Jahre
- Fredi Burkhard, 20 Jahre
- Markus Sommer, 20 Jahre

### Anstellungsbedingungen

Per Anfang 2009 wurden mit dem Sozialpartner VPOD eine generelle Lohnerhöhung von 2,1 % vereinbart. Hinzu kommen jeweils individuelle Lohnerhöhungen aufgrund des Lohnsystems (Erfahrungsanteil) von durchschnittlich rund 0,5 %.

### Aus- und Weiterbildung

Im November 2008 wurden an 15 Tagen eintägige Weiterbildungskurse für das Fahrpersonal durchgeführt. Ein halber Tag war dem Thema „Psychologie im Alltag“ gewidmet. Dieser Kurs erfüllt die Kriterien der neuen Chauffeurzulassungsverordnung und wird an die obligatorische Weiterbildung angerechnet. Diese muss bis im Jahr 2013 insgesamt anrechenbare 35 Stunden aufweisen. Am zweiten Halbtage wurden technische Themen behandelt. Zudem wurden mit Fahrten vor Ort die ab Fahrplanwechsel neuen Linienführungen instruiert.

# Marketing

## Verkehrsentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste um 2,1 %; sie betrug 4,998 Millionen.

## Verkehrsertrag

Die Verkehrseinnahmen stiegen gegenüber dem Vorjahr um erfreuliche 5,7 % und erreichten den Betrag von 6,18 Mio. Franken. Dieses Ergebnis beinhaltet auch eine Erhöhung des BSU-Anteils an den Einnahmen des Libero-Tarifverbundes um rund 160'000 Franken dank des neuen Verteilschlüssels. Andererseits muss beim Vergleich auch die einmalige Nachzahlung von 221'000 Franken in der Rechnung 2007 für Anteile am Halbtaxabonnement der Jahre 2005/2006 einbezogen werden. Unter Berücksichtigung dieser Sondereffekte betrug die Steigerung der Verkehrserträge gar rund 7 %.

## Libero-Tarifverbund

Im dritten Jahr seines Bestehens konnte der Libero-Verbund die Erträge aus verkauften Abonnementen und Einzelfahrausweisen um 4,7 % steigern; sie erreichten den Gesamtbetrag von 144,5 Mio. Franken. Mit diesem Ergebnis wurden die budgetierten Erträge um 1,9 % übertroffen, und die am 9. Dezember 2007 in Kraft getretenen Preiserhöhungen konnten am Markt vollumfänglich umgesetzt werden.

Der BSU erhielt vom Gesamtertrag im Jahr 2008 einen Anteil von 3,2 % (bisher 3,1 %).

## Werbung und PR

Schwerpunkt der Werbe- und PR-Anstrengungen bildete die umfangreiche Kampagne im Hinblick auf die Einführung des neuen Angebotskonzepts ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 unter dem Slogan „Mehr Bus“. Den Auftakt bildete die Präsenz an der HESO in Solothurn mit einem Info-Bus. Später wurde mittels Inseraten, Flyern, Kinospots, Medienmitteilungen und einem „Gratis-Sonntag“ am 8. Dezember auf die umfangreichen Änderungen aufmerksam gemacht.

Die BSU-eigene Werbung und PR konzentrierte sich im Übrigen auf Informationen rund um besondere regionale Anlässe wie Fasnacht oder Märet-fesch. Daneben war der BSU in die allgemeinen Kampagnen des Libero-Tarifverbundes eingebunden.

Beliebt ist nach wie vor der vom BSU herausgegebene und gratis in rund 30'000 Haushaltungen der Region verteilte Regionalfahrplan mit allen Transportunternehmungen.

## Beschaffung neuer Fahrausweisverkaufsgeräte

Die Firma ATRON electronic GmbH hat im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung Ende 2006 den Zuschlag für das neue Fahrausweis-Vertriebssystem im Libero-Tarifverbund erhalten. Neue Verkaufsgeräte beschaffen die Transportunternehmen BSU, BERNMOBIL, BLS und RBS. Die Automaten entsprechen dem nationalen Standard. Der Fahrgast wird künftig an allen neuen Automaten einfach und komfortabel bargeldlos bezahlen und sein Libero-Abo, die Mehrfahrtenkarte und Einzelfahrscheine lösen können. Der BSU erhält neben Billettautomaten auch Verkaufsgeräte für die Busfahrer/innen. Die Einführung des neuen Systems erfolgt schrittweise ab 2008: Rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel konnten dank grosser Anstrengungen aller Projektbeteiligten die neuen Verkaufsgeräte für die Busfahrer/innen in Betrieb genommen werden. Im Verlauf des Jahres 2009 werden die Billettautomaten an den wichtigeren BSU-Haltestellen ersetzt.

# Betrieb

## Fahrplan, Liniennetz

Am 8. Dezember 2008 fand beim BSU der grösste Fahrplanausbau seiner Geschichte statt. Vor allem der Abend- und der Wochenendfahrplan wurden massiv ausgebaut. Zudem wurden Taktlücken geschlossen und neue Linienführungen eingeführt: Einführung der neuen Buslinie 6 Solothurn Sonnenpark – Biberist RBS, Führung der Linie 2 zwischen Gerlafingen und Solothurn Hauptbahnhof neu via Biberist St. Urs und Bürgerspital und Verlängerung dieser Linie ab Obergerlafingen nach Zielebach.

Damit vergrösserte sich das Angebot von einem Tag auf den anderen um über 25 Prozent. Total werden rund 500'000 km und ca. 30'000 Stunden mehr gefahren. Voraussetzung dafür war unter anderem die Anstellung und Ausbildung von mehr als 20 neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern innerhalb kurzer Zeit.

Namentlich auch die Zusammenarbeit mit dem Busbetrieb Grenchen und Umgebung BGU ermöglichte die Bereitstellung der notwendigen Ressourcen; ein Teil der Leistungen auf den Linien 2 und 3 erfolgt mit Personal und einem Fahrzeug des BGU.

## Haltestellen

Im Zusammenhang mit dem neuen Angebotskonzept wurden verschiedenen neue Haltestellen eingerichtet: in Solothurn die Haltestelle Postplatz für die Linie 6 in Richtung Hauptbahnhof, in Biberist die Haltestelle Biberist RBS (Linie 6), in Bellach die Haltestellen Turmstrasse und Webereistrasse (Linie 3) sowie Hubel (Linie 2) und in Zielebach die Haltestellen Dorf sowie Gemeindehaus. Die Endhaltestelle Bellach Hübeli (Linie 3) wurde umbenannt in Breitenfeld.

## Fahrausweiskontrollen

Die Fahrausweiskontrollen werden seit Ende 2005 vom RBS-Kontrolldienst durchgeführt. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 1'467 Buskurse (Vorjahr 1'797) bzw. 23'500 (Vorjahr 27'000) Personen kontrolliert werden. 1'092 (Vorjahr 1'195) Fahrgäste konnten keinen gültigen Fahrausweis vorweisen; dies bedeutet eine Unregelmässigkeitsquote von 4,6 % (Vorjahr 4,5 %). Nach Abzug derjenigen Personen, welche lediglich ihr Abonnement vergessen hatten, beträgt die Unregelmässigkeitsquote noch 3,3 % (Vorjahr 3,1 %). 263 (Vorjahr 247) Personen wurden bei den Strafuntersuchungsbehörden angezeigt.

## Unfälle und Betriebsstörungen

Die Unfallstatistik ist im Berichtsjahr merklich besser ausgefallen: Mit Fahrzeugen ereigneten sich 6 (Vorjahr 9) Kollisionen, bei denen es jedoch bei Blechschaden blieb. Stürze im Bus, verursacht durch Notstopps, waren 10 zu verzeichnen (Vorjahr 21). Bei den verletzten Personen handelte es sich überwiegend um ältere Leute. Dem Fahrpersonal darf wiederum ein insgesamt gutes Zeugnis ausgestellt werden, liegt doch bei den meisten solchen Vorfällen das Verschulden bei anderen Verkehrsteilnehmenden.

Grössere Störungen im Strassenverkehr waren keine zu verzeichnen. Nach der Eröffnung der Westtangente am 8. August 2008 hat sich die Verkehrssituation im innerstädtischen Bereich wesentlich verbessert. Grosse Langzeitbaustellen in Gerlafingen und Derendingen beeinflussten vor allem die Fahrpläne in den Spitzenzeiten auf den Linien 2 und 5 negativ.

Für die benachbarten Bahnunternehmen (asm, BLS, RBS, SBB) mussten im Zusammenhang mit Unterbrechungen des Schienenverkehrs wiederum mehrere Einsätze (Bahnersatz) gefahren werden.



## Fahrzeuge

Im Herbst wurden sechs neue Normbusse MB Citaro in Betrieb genommen. Dadurch konnten drei Normbusse MB O 405 mit je rund einer Million gefahrenen Kilometern ausgemustert werden. Ausserdem wurde auf den Fahrplanwechsel ein Gelenkbus MB O 530 in Betrieb genommen. Alle neuen Busse erfüllen die strengsten Abgasvorschriften nach Euro 5 und EEV und sind mit Partikelfiltern ausgerüstet. Ebenfalls haben alle neuen Busse Einzelradaufhängungen und weisen dadurch einen sehr hohen Fahrkomfort für die Fahrgäste auf. Bei drei Fahrzeugen sind Fahrgastzählsysteme eingebaut; damit erhöht sich die Gesamtzahl der Messfahrzeuge auf total zehn und trägt zu einer weiteren Verbesserung der Datenqualität bei. Die mit diesen Messungen ermittelten Daten dienen zum einen als Grundlage für die Verteilung der Einnahmen im Libero-Tarifverbund, zum anderen für die Planung des künftigen Angebotes.

## Garage (Infrastruktur, Personal)

Im Serviceraum, der bereits über eine gesonderte Wasserentsorgung via Spaltanlage verfügt, wurde ein so genannter Zweisäulenlift eingebaut. Somit kann der vorhandene Raum zwischen dem vorhandenen Dreisäulenlift und dem Eingangsbereich zusätzlich für Motor- und Chassisreinigungen von Fahrzeugen genutzt werden. Das störungsanfällige Datenerfassungsterminal der Tankstelle im Waschraum wurde durch eine bedienungsfreundlichere Ausführung mit erweiterter Datensicherheit ersetzt.

Die Anstellung von mehr als 20 neuen Mitarbeitenden machte die Anpassung und Erweiterung der entsprechenden Infrastruktur (Garderoben, Parkplätze usw.) erforderlich.

Personelles: Das BSU-Garageteam besteht derzeit aus 14 Personen, davon vier Lehrlingen. Damit leistet der BSU einen wichtigen Beitrag für die Berufsbildung in der Region.

## Technik und Reparaturdienst

Bei der Beschaffung der neuen Fahrausweisverkaufsgeräte für das Fahrpersonal war die BSU-Garage stark involviert und gefordert, insbesondere bei der Feldtestphase, für welche ein Bus mit dem kompletten neuen Kassensystem ausgerüstet und dieses während mehreren Wochen einem Praxistest unterworfen wurde. Nach dessen Abschluss und verschiedenen Anpassungen wurde dann der serienmässige Einbau freigegeben. Im Auftrag des Lieferanten (Atron, München) konnte die Garage die gesamte BSU-Flotte mit den neuen Geräten ausrüsten. Unmittelbar vor dem Fahrplanwechsel im Dezember waren alle Geräte einsatzbereit. Weitere Optimierungen der Verkaufsprozesse und der technischen Umsysteme wie automatische Fahrzielanzeigen oder Beschallungen erfolgen nun laufend während dem Betrieb.

Für den Einsatz ab Fahrplanwechsel im Auftrag des BSU auf der Linie 2 wurde ein Fahrzeug des BGU mit allen BSU-spezifischen Einbauten (Funk, LSA, Precimation, Fahrausweisverkaufsgerät, Entwerter usw.) ausgerüstet.

Als Vertragswerkstätte der EvoBus (Schweiz) AG wurden wiederum Arbeiten für andere Busunternehmen ausgeführt. Inbetriebnahme- und Ablieferungsbereitstellungen an neuen Fahrzeugen (z.B. für die Verkehrsbetriebe in Biel, Balsthal, Yverdon, Sion, Porrentruy), aber auch grössere Reparaturen an eigenen und Kundenfahrzeugen stellten die Garage vor interessante Herausforderungen. Namentlich durfte der BSU weiterhin die Wartung der gesamten Busflotte des BGU übernehmen.

Der Umsatz des Reparaturdienstes erfuhr eine Steigerung um 13,0 %.

# Finanzen

## Erfolgsrechnung

Budget 2008		Rechnung 2008	Rechnung 2007	Abweichungen 2008 / 2007	
Fr.	Aufwand	Fr.	Fr.	Fr.	%
7 980 000	Personalaufwand	8 248 377	7 865 407	+ 382 970	+ 4,9
5 036 000	Sachaufwand	6 085 943	4 814 433	+ 1 274 510	+ 26,4
0	Nicht aktivierbare Investitionskosten	37 025	11 722	+ 25 303	+ 215,9
1 328 000	Abschreibungen	1 230 038	1 169 670	+ 60 368	+ 5,2
170 000	Kapitalkosten	43 257	81 174	- 37 917	- 46,7
<b>14 514 000</b>	<b>Total Aufwand</b>	<b>15 644 640</b>	<b>13 942 406</b>	<b>+ 1 702 234</b>	<b>+ 12,2</b>
	<b>Ertrag</b>				
6 020 000	Verkehrsertrag	6 178 158	5 846 311	+ 331 847	+ 5,7
3 029 000	Nebenertrag	3 633 815	3 219 472	+ 414 343	+ 12,9
5 498 000	Abgeltung	5 902 599	5 145 001	+ 757 598	+ 14,7
<b>14 547 000</b>	<b>Total Ertrag</b>	<b>15 714 572</b>	<b>14 210 784</b>	<b>+ 1 503 788</b>	<b>+ 10,6</b>
<b>33 000</b>	<b>Betriebserfolg</b>	<b>69 932</b>	<b>268 378</b>	<b>- 198 446</b>	<b>- 73,9</b>

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,9 %. Der Anstieg geht zum einen die Anstellung von rund 20 zusätzlichen Mitarbeitenden und zum anderen auf die daraus resultierende Erhöhung der Rückstellung für künftige Sanierungsbeiträge zugunsten der Pensionskasse zurück.

Der **Sachaufwand** stieg um rund 26 %. Dies geht hauptsächlich auf folgende Positionen zurück: Provisionszahlungen für Fahrausweisverkäufe durch andere Transportunternehmen, die neu brutto verrechnet werden, höhere Vorsteuerkürzungen bei der Mehrwertsteuer infolge der grösseren Abgeltung, höhere Dieselpreise, Fahrzeugunterhalt, Einmalkosten im Zusammenhang mit der Anstellung der neuen Mitarbeitenden und dem neuen Angebotskonzept sowie neu vom BGU im Auftrag des BSU erbrachte Fahrdienstleistungen (Moonliner, Linie 2 ab Fahrplanwechsel).

Bei unveränderten Abschreibungssätzen nahmen die **Abschreibungen** als Folge der neu beschafften Busse um 5,2 % zu.

Wegen tieferem Fremdkapitalbedarf bei gesunkenen Zinssätzen konnten die **Kapitalkosten** fast halbiert werden.

Der **Verkehrsertrag** erhöhte sich um 5,7 % dank allgemeiner Ertragssteigerung im Libero-Tarifverbund und bei den gesamtschweizerischen Pauschalfahrausweisen, insbesondere dem Generalabonnement. Dieses Ergebnis beinhaltet auch eine Erhöhung des BSU-Anteils an den Einnahmen des Libero-Tarifverbundes um rund 160'000 Franken dank des neuen Verteilschlüssels.

Die in der Rechnung ausgewiesene **Abgeltung** entspricht dem mit Bund, Kantonen und Gemeinden für das Rechnungsjahr 2008 vereinbarten Entgelt für den geplanten nicht gedeckten Betriebsaufwand. Nachträglich wurde mit dem Kanton Solothurn eine zusätzliche Abgeltung für die Einführung des neuen Angebotskonzepts vereinbart. Diese deckt die Kosten für die vorzeitige Anstellung von neuen Mitarbeitenden sowie die Werbe- und PR-Kampagne.

Per Saldo resultiert ein **Betriebsgewinn** von Fr. 69'932.-- (Vorjahr 268'378.--).

Als **ausserordentlicher Aufwand** mussten 2,84 Mio. Franken für die erforderliche Rückstellung in der Höhe des Fehlbetrags vom Ist- zum Soll-Deckungsgrad des Vorsorgewerks bei unserer Pensionskasse verbucht werden. Als Ausgleich und zur Vermeidung eines entsprechenden Bilanzverlustes konnten aus der Auflösung von Abschreibungsreserven 2,76 Mio. Franken als **ausserordentlicher Ertrag** verbucht werden. Damit resultieren ein **Unternehmensverlust** von Fr. 10'068.-- und ein **Verlustvortrag** von Fr. 5'115.--.

Der **Deckungsgrad** (d.h. Ertrag ohne Abgeltungen sowie Leistungen von RBS im Verhältnis zum Gesamtaufwand) beträgt rund 59,4 % (Vorjahr 60,2 %).

## Bilanz

Das **Anlagevermögen** hat sich um Fr. 5'077'186.-- erhöht. Dies zum einen aufgrund der Neuzugänge in der Anlagerechnung (7 neue Busse) und zum anderen wegen der erwähnten Auflösung von Abschreibungsreserven in der Höhe von 2,76 Mio. Franken.

Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich um Fr. 239'588.--. Während die Barbestände als auch die Debitorenforderungen abnahmen, nahmen die Lagervorräte aufgrund grösserer Lagermengen und gestiegener Dieselpreise zu.

Das **Eigenkapital** veränderte sich nur geringfügig (Zunahmen um Fr. 65'703.--)

Das **Fremdkapital** stieg um Fr. 5'251'072.--. Zum einen wurden für die Beschaffung der neuen Busse neue Darlehen aufgenommen, andererseits mussten insbesondere für den Fehlbetrag bei der Pensionskasse hohe Rückstellungen gebildet werden.



# Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung des Busbetrieb Solothurn und Umgebung, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2008 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 2008 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 vereinbarte 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.

Die Jahresrechnung 2008 ist durch die Aufsichtsbehörde im Sinne von Artikel 70 des Eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 subventionsrechtlich geprüft und mit dem Schreiben vom 25. Februar 2009 genehmigt worden.

Worblaufen, 6. März 2009

BDO Visura

Jürg Krebs      ppa. Marc Blaser

## Anträge des Verwaltungsrates

1. Der Jahresbericht 2008 wird genehmigt.
2. Die Jahresrechnung 2008 und die Bilanz per 31. Dezember 2008 werden genehmigt.
3. Die Verwaltungsorgane werden entlastet.

Solothurn, 24. März 2009

Für den Verwaltungsrat:

Der Präsident:

Ulrich Bucher

Der Sekretär:

Hans-Jakob Stricker

## **Erfolgsrechnungen und Bilanz 2008**

## Erfolgsrechnung Linienbetrieb

Stufe 1	Rechnung 2008 Fr.	Rechnung 2007 Fr.
<b>Aufwand</b>		
<b>Personalaufwand</b>	<b>8 248 377</b>	<b>7 865 407</b>
Gehälter, Löhne	6 198 685	6 205 494
Zulagen, Nebenbezüge, Berufskleider	695 483	587 171
Sozialaufwand	1 354 209	1 072 742
<b>Sachaufwand</b>	<b>6 085 943</b>	<b>4'814'433</b>
Allgemeine Aufwendungen	1 000 112	653 808
Marketing	129 882	73 981
Versicherungen und Schadenersatz	110 767	99 155
Betriebsbesorgungen durch Dritte	2 451 976	2 273 557
Mieten	108 312	103 209
Energie- und Verbrauchsstoffe	1 470 562	935 216
Unterhalt: Material und Fremdleistungen	814 332	675 507
<b>Nicht aktivierbare Investitionskosten</b>	<b>37 025</b>	<b>11 722</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>1 230 038</b>	<b>1 169 670</b>
<b>Kapitalkosten</b>	<b>43 257</b>	<b>81 174</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>15 644 640</b>	<b>13 942 406</b>
<b>Ertrag</b>		
<b>Verkehrsertrag</b>	<b>6 178 158</b>	<b>5 846 311</b>
<b>Abgeltung</b>	<b>5 902 599</b>	<b>5 145 001</b>
<b>Nebenertrag</b>	<b>3 633 815</b>	<b>3 219 472</b>
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	2 848 994	2 770 407
Mieten	416 158	293 884
Vermögensertrag	18 366	16 650
Gewinn aus Anlagenabgängen	0	0
Übrige Betriebserträge (Provisionen, Versicherungsleistungen, Dieserverkäufe etc.)	350 297	138 531
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>15 714 572</b>	<b>14 210 784</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>69 932</b>	<b>268 378</b>

## Erfolgsrechnung Reparaturdienst

Stufe 1	Rechnung 2008 Fr.	Rechnung 2007 Fr.
<b>Aufwand</b>		
Leistungsverrechnung Linienbetrieb	900 000	700 000
Sachaufwand	25 102	23 004
Material und Fremdleistungen	511 867	529 419
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>1 436 969</b>	<b>1 252 423</b>
<b>Ertrag</b>		
Reparaturen für Dritte, Ersatzteilverkauf	1 532 954	1 356 600
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>1 532 954</b>	<b>1 356 600</b>
<b>Betriebsgewinn</b>	<b>95 985</b>	<b>104 177</b>

## Erfolgsrechnung 2008

Stufe 2	Rechnung 2008 Fr.	Rechnung 2007 Fr.
<b>Betriebserfolg Linienbetrieb</b>	<b>69 932</b>	<b>268 378</b>
Ausserordentlicher Aufwand	- 2 840 000	0
Ausserordentlicher Ertrag	2 760 000	0
<b>Gesamterfolg Linienbetrieb</b>	<b>- 10 068</b>	<b>268 378</b>
<b>Betriebserfolg Reparaturdienst</b>	<b>95 985</b>	<b>104 177</b>
<b>Betriebserfolg entbehrliche Liegenschaft</b>	<b>18 082</b>	<b>16 335</b>
Ertrag	40 174	39 504
Aufwand	22 092	23 169
<b>Unternehmenserfolg</b>	<b>103 999</b>	<b>388 890</b>

Stufe 3	Rechnung 2008 Fr.	Rechnung 2007 Fr.
<b>Erfolgszuweisung</b>		
<b>Anteil Linienbetrieb:</b>		
<b>Veränderung Bilanzverlust- bzw. -gewinnvortrag:</b>	<b>- 10 068</b>	<b>268 378</b>
- Veränderung Regionalverkehr	- 214 490	474 737
- Veränderung Agglomerationsverkehr	204 422	- 206 359
<b>Anteil Reparaturdienst:</b>		
<b>- Einlage in Rückstellungen</b>	<b>95 985</b>	<b>104 177</b>
<b>Anteil entbehrliche Liegenschaft:</b>		
<b>- Einlage in Rückstellungen</b>	<b>18 082</b>	<b>16 335</b>
<b>Total</b>	<b>103 999</b>	<b>388 890</b>



# Bilanz

<b>Aktiven</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>31.12.2007</b>
	<b>Fr.</b>	<b>Fr.</b>
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>4 468 561</b>	<b>4 228 973</b>
Kasse, Post, Banken	1 457 991	1 967 064
Debitoren	1 707 873	1 768 932
Wertschriften	0	0
Lagervorräte	1 177 273	329 970
Aktive Rechnungsabgrenzung	125 424	163 007
<b>Anlagevermögen</b>	<b>13 690 464</b>	<b>8 613 277</b>
Sachanlagen	13 408 309	8 586 521
Unvollendete Objekte	276 655	21 256
Beteiligungen	5 500	5 500
<b>Total Aktiven</b>	<b>18 159 025</b>	<b>12 842 250</b>
<b>Passiven</b>		
<b>Fremdkapital</b>	<b>12 969 932</b>	<b>7 718 860</b>
Kreditoren	1 471 128	598 152
Passive Rechnungsabgrenzung	1 629 075	1 495 446
Rückstellungen	6 869 729	3 425 262
Langfristige Verbindlichkeiten	3 000 000	2 200 000
<b>Eigenkapital</b>	<b>2 989 093</b>	<b>2 923 390</b>
Aktienkapital	2 745 000	2 745 000
Übrige Reserven	249 208*)	173 437
Gewinn-/Verlustvortrag Linienbetrieb	- 5 115	4 953
<i>Verlustvortrag Regionalverkehr</i>	- 646 185	- 431 695
<i>Gewinnvortrag Agglomerationsverkehr</i>	641 070	436 648
<b>Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand</b>	<b>2 200 000</b>	<b>2 200 000</b>
Bedingt rückzahlbare Darlehen (1974/1977)	2 200 000	2 200 000
<b>Total Passiven</b>	<b>18 159 025</b>	<b>12 842 250</b>

\*) davon Fr. 75'770.- Abschreibungsreserven, die der Abschreibungsrechnung (Aktiven) entnommen und ins Eigenkapital gebucht wurden.

## Sachanlagespiegel

Anlagenrechnung	Bestand 1.1.2008	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2008
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Linienbetrieb	27 181 056	3 308 000	-1 639 500	28 849 556
Entbehrliche Liegenschaft	369 640	0	- 5 903	363 737
<b>Total BSU</b>	<b>27 550 696</b>	<b>3 308 000</b>	<b>- 1 645 403</b>	<b>29 213 293</b>

Abschreibungsrechnung	Bestand 1.1.2008	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2008	Buchwert 31.12.2008
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Linienbetrieb <sup>1)</sup>	16 214 445	1 230 038	- 1 639 500	15 804 984	15 804 984
Überabschreibungen <sup>1)</sup>	903 933		- 903 933	0	0
Zusatzabschreibungen aus Gruppenwert	1 845 797	0	- 1 845 797	0	0
Linienbetrieb total	18 964 175	1 230 038	- 4 389 229	15 804 984	13 044 572
Entbehrliche Liegenschaft	0	0	0	0	363 737
<b>Total BSU</b>	<b>18 964 175</b>	<b>1 230 038</b>	<b>- 4 389 229</b>	<b>15 804 984</b>	<b>13 408 309</b>

<sup>1)</sup> Die Überabschreibungen und Zusatzabschreibungen aus Gruppenwert wurden von der Abschreibungsrechnung in die Abschreibungsreserven im Eigenkapital umgebucht. Von diesen Abschreibungsreserven wurden CHF 2'760'000 über ausserordentlichen Ertrag aufgelöst (vgl. Erläuterungen auf Seite 11).

## Anhang der Jahresrechnung

Angaben gemäss Art. 663b OR	Rechnung 2008	Rechnung 2007
	Fr.	Fr.
<b>Brandversicherungswert</b> (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	34 450 869	31 802 800
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b> Fakturierte Beitragsrechnungen	99 475	0
<b>Verpfändete Aktiven</b>	0	0
<b>Auflösung stille Reserven</b> im Anlagevermögen und in den Lagervorräten	2 871 000	0
<b>Solidarhaftung</b> Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der Eidg. Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge des Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	p.m.	p.m.
<b>Eigene Aktien</b> 5 Stammaktien à Fr. 1'000.- nominal	500	500
<b>Risikobeurteilung</b> 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.		



## **Statistische Tabellen**

# Chronologische statistische Angaben

Jahr	Betriebsleistungen Wagen-km	Verkehrsleistungen Beförderte Personen	ERTRAG			
			Verkehrsertrag	Nebenertrag	Abgeltung <sup>6)</sup>	Total Ertrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1931 <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	1 234 688	2 938 174	2 480 233	643 712		3 123 945
1985	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
1991 <sup>3)</sup>	1 434 220	4 210 738	4 182 476	2 146 426		6 328 902
1992 <sup>4)</sup>	1 628 043	4 259 797	4 530 750	2 804 026		7 334 776
1993	1 787 869	4 357 928	5 011 465	2 934 574		7 946 039
1994 <sup>5)</sup>	1 900 448	4 100 333	4 595 952	3 506 809		8 102 461
1995	1 975 134	3 851 698	4 451 384	3 667 035		8 118 419
1996 <sup>6)</sup>	1 970 861	3 882 900	4 472 554	3 470 697	<sup>6)</sup> 2 893 000	10 836 251
1997	1 994 006	<sup>8)</sup> 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

1) Die unter „Betriebsjahr 1931“ erscheinenden Angaben umfassen die Zeit vom 13.11.1930 bis 31.12.1931, also eine Periode von 13 ½ 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

# Chronologische statistische Angaben

AUFWAND					Überschuss des Ertrags /Aufwands (-)	De- ckungs- grad <sup>9)</sup>	Personal- bestand	Jahr
Personal- aufwand-	Sach- aufwand <sup>7)</sup>	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 <sup>1)</sup>
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 <sup>2)</sup>
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
5 195 292	2 053 571	819 715	137 529	8 206 107	- 1 877 205	77	65	1991
5 631 812	2 737 210	928 685	111 774	9 409 481	- 2 074 705	78	68	1992
6 022 102	3 001 725	1 019 184	104 124	10 147 135	- 2 201 097	78	68	1993
6 224 899	2 931 267	986 631	233 821	10 376 618	- 2 274 157	78	71	1994
5 988 699	2 919 696	1 153 604	344 327	10 406 325	- 2 287 907	78	69 ½	1995
6 231 400	2 765 209	1 506 231	271 570	10 774 410	<sup>6)</sup> 61 842	55	70	1996 <sup>6)</sup>
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

<sup>1)</sup> Die unter „Betriebsjahr 1931“ erscheinenden Angaben umfassen die Zeit vom 13.11.1930 bis 31.12.1931, also eine Periode vom 13 ½ Monaten

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

<sup>6)</sup> Ab 1996 neue Finanzierungsregeln (u.a. feste Abgeltung anstelle nachträglicher Defizitdeckung)

<sup>7)</sup> Inkl. nicht aktivierbare Investitionskosten

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

## Verkehrsentwicklung 1975 – 2008

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 *	783 596	62	3 316 737	253	4 100 333	160
1995	880 825	70	2 970 873	226	3 851 698	150
1996 **	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 ***	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

\* ab 1994 neue Berechnung der Verbund-Abo-Fahrten

\*\* ab 1996 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

\*\*\* ab 2006 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl



## 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 bzw. Bellach Bahnhof (Linien 2 und 3) Einstellung Linienabschnitt Recherswil–Koppigen (Linie 1)
12. Dezember 2005	Erweiterung Linie 9 Solothurn–Sonnenfeld
9. 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

# Linien- und Zonenplan Solothurn und Umgebung

