

# Geschäftsbericht 2011



# Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG: Gesellschaftsorgane

Stand 31. Dezember 2011

Ablauf der  
Amtsdauer (GV)

## Verwaltungsrat

Präsident	Bucher Ulrich, Geschäftsführer/Kantonsrat, Zuchwil	2013
Vizepräsident	Rudolf René, Dr., Unternehmensberater, Feldbrunnen	2013
Mitglieder	Beer Anton, Leiter Abteilung Controllerdienst und Statistik des Kantons Solothurn, Subingen	-
	Boll Hansjörg, Stadtschreiber, Solothurn	-
	Meyer Dominik, Buschauffeur, Steinhof	2013
	Schatzmann Hans, Rechtsanwalt und Notar, Solothurn	2013
	Selz Martin, Leuzigen	2013
	Walter Ernst, ehem. Gemeindepräsident, Bellach	2013

## Revisionsstelle

GFELLER + PARTNER AG, Bern und Langenthal 2013

## Betriebsführende Unternehmung

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

## Geschäftsleitung

Direktor Schmid Fabian, Dr., Gwatt / Thun  
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

- Fabian Schmid, bisher Leiter der PostAuto-Region Bern, hat am 1. Juni 2011 die Nachfolge von Hans Amacker als Direktor BSU angetreten.
- In den ersten zwei Jahren nach dem grossen Angebotsausbau im Dezember 2008 hatte die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste um rund 25 Prozent zugenommen. Im Berichtsjahr erfolgte nun eine Konsolidierung auf dem Vorjahresniveau. Die in den statistischen Tabellen ausgewiesene Steigerung um 6,2 % geht vollumfänglich darauf zurück, dass 2011 erstmals auch die Fahrgastzahlen der ganzen Buslinie 3 dem BSU zugeschrieben wurden, nachdem dieser vom Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS die Konzession für diese Linie übernommen hatte.
- Die Rechnung des Linienbetriebs schloss bei einem stabil gebliebenen Gesamtaufwand von CHF 18'782'211.– mit einem Betriebsgewinn von CHF 170'168.– ab. Der Kostendeckungsgrad stieg auf 53,6 %.
- Die guten Rechnungsergebnisse der Jahre 2010 und 2011 erlaubten es dem BSU, namhafte zusätzliche Sanierungsbeiträge in das Vorsorgewerk des BSU bei der Pensionskasse Symova einzuzahlen. Dessen Deckungsgrad verbesserte sich dadurch – zusammen mit vergleichsweise ansprechenden Anlageergebnissen der Pensionskasse – auf nunmehr rund 103 %. Zum Vergleich: Ende 2008 hatte der Deckungsgrad vorübergehend lediglich 69 % betragen.
- Seit April 2011 ist beim BSU ein Hybridbus der Marke Volvo im Einsatz. Der gemietete Niederflerbus wird während drei Jahren getestet. Mit diesem Langzeittest über die verschiedenen Jahreszeiten können u.a. präzise Verbrauchswerte eruiert und ein gesamtheitliches Bild über die ökologischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile dieser neuen Bustechnologie vermittelt werden. Neben dem Volvo-Hybridbus testete der BSU während mehreren Wochen auch noch zwei Hybridbusse der Carrosserie Hess und von Mercedes (EvoBus), dies in einem gemeinsamen Projekt mit sechs anderen Schweizer Busunternehmen.

Charakteristische Zahlen	2011	Vergleich mit 2010	
		absolut	in %
Linienlänge in km, 10 Linien <sup>1)</sup>	147,0	-	-
Anzahl Autobusse <sup>2)</sup>	39	-	-
Wagenkilometer <sup>3)</sup>	2 974 400	- 25 100	- 0,8
Beförderte Personen	6 624 000	+ 389 000	+ 6,2
Betriebsaufwand in Franken <sup>3)</sup>	18 782 211	- 3 645	- 0,0
Betriebsertrag (inkl. Abgeltung) in Franken	19 952 379	+ 922 587	+ 4,8
Abgeltung in Franken <sup>4)</sup>	9 342 561	+ 548 869	+ 6,2
Betriebserfolg in Franken <sup>5)</sup>	170 168	+ 126 232	+ 287,3
Durchschnittlicher Personalbestand	103	+ 1	+ 1,0
Brutto-Betriebsaufwand pro Wagenkilometer in Franken	6.31	+ 0.05	+ 0,9
Deckungsgrad in % <sup>6)</sup>	53,6	+ 1,5	+ 2,9

<sup>1)</sup> Stand Ende Jahr, ohne Schulbuslinien

<sup>2)</sup> Stand Ende Jahr, inkl. 2 Fahrzeuge des RBS und historischer Bus, ohne Kleinbusse (3)

<sup>3)</sup> inkl. Leistungen für PostAuto und RBS sowie Extrafahrten; inkl. Leistungen ASm, BGU, PostAuto auf BSU-Linien

<sup>4)</sup> ab 2011 inkl. Buslinien 3 und 881 (bisher Konzession und Abgeltung beim RBS)

<sup>5)</sup> ohne ausserordentliche Aufwendungen und Erträge

<sup>6)</sup> Anteil der selber erwirtschafteten Erträge (ohne Abgeltungen) gemessen am Aufwand (ohne Nebengeschäfte)

## Zufrieden, aber kein Grund zu Euphorie

Der BSU blickt auf ein positives Jahr 2011 zurück. Nach Jahren der phasenweise massiven Unterdeckung konnte das Vorsorgewerk der Pensionskasse ausfinanziert werden. Der BSU hat ab Fahrplanjahr 2011 zudem die Konzessionen für einen Linienabschnitt der Linie 3 (von Solothurn nach Lohn) sowie für die gesamte Strecke der Linie 881 (von Bätterkinden nach Krälligen) vom RBS übernommen. Der Betrieb erfuhr dabei keine Änderungen und konnte stabil weitergeführt werden. Damit wurde das verantwortete Liniennetz um 6 % auf nunmehr 147 Kilometer ausgeweitet. Die finanziellen Ergebnisse in der Sparte öffentlicher Verkehr und auch beim Garagen-geschäft waren erfreulich und die Zahl der Fahrgäste hat sich auf dem in den Vorjahren als Folge des grossen Angebotsausbaus stark gesteigerten Niveau konsolidiert.

Dennoch besteht aus verschiedenen Gründen kein Anlass zur Euphorie: Das positive finanzielle Ergebnis war im Wesentlichen auf Sondereffekte zurückzuführen, und auch allgemein sah sich der BSU mit wichtigen Herausforderungen konfrontiert. So wurde etwa der stabile Betrieb aufgrund von Grossbaustellen – insbesondere für den Bau der Fernwärmeleitung – teilweise über längere Zeit erheblich erschwert. Fahrgäste und Fahrpersonal waren entsprechend gefordert. Im Tarifverbund Libero blieben die Erträge leicht hinter dem Vorjahr zurück und die Besteller erwarten aufgrund knapper öffentlicher Finanzen von den Transportunternehmen weitere Produktivitätssteigerungen.

Eine der grössten Herausforderungen bleibt aber der Erhalt und die weitere Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Alleine im Jahr 2011 nahm die Zahl der Fahrzeugbewegungen schweizweit um über 3 % zu, die Zahl der immatrikulierten Autos war 37 % höher als 1990. Zwar wurde in der gleichen Zeit die Priorisierung der Busse im Strassenraum vorangetrieben, und zahlreiche Lichtsignalanlagen ermöglichen entlang der BSU-Linien eine schnellere Fahrt. Es ist jedoch festzustellen, dass diese Massnahmen nicht genügen, um die Stabilität des Fahrplans zu sichern.

Der BSU wird in den kommenden Jahren verstärkt daran arbeiten, die betriebliche Stabilität auch unter erschwerten Bedingungen sicherzustellen, Reisezeiten zu verkürzen und die Kundeninformation zu verbessern. Nur so kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhalten und weiter gestärkt werden. Um dies zu erreichen ist eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und anderen Transportunternehmen Bedingung.

Der BSU ist in der Lage und bereit, seinen Teil zur Attraktivität der Region beizutragen. Dass er dazu insgesamt auf einem guten Weg ist, zeigt die 2011 zum vierten Mal durchgeführte Umfrage zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Solothurn. Der BSU erreichte in dieser Umfrage mit dem guten Gesamtwert von 77 von 100 möglichen Punkten (Wert 2009: 76 Punkte) den Spitzenplatz aller Transportunternehmen im Kanton Solothurn. Im Vergleich dazu steht der Durchschnitt aller Unternehmungen im Kanton bei ebenfalls guten 76 Punkten. Diese Ergebnisse sind Ansporn, den eingeschlagenen Weg konsequent weiter zu gehen.

Fabian Schmid





Täglich steigen am Hauptbahnhof in Solothurn über 5'000 Fahrgäste in die Busse des BSU ein.

# Gesellschaftsorgane

Die **Generalversammlung** fand am 15. Juni 2011 im SOLHEURE in Solothurn statt. Es nahmen neben diversen Gästen 20 Aktionäre teil; diese vertraten zusammen 2'486 Stimmen oder 85,0 % des gesamten Aktienbestandes. Die Aktionäre genehmigten statutengemäss Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz pro 2010 und erteilten den Verwaltungsorganen Entlastung. Anschliessend referierte der neue BSU-Direktor Fabian Schmid unter dem Titel „Ist der öffentliche Verkehr im Kanton Solothurn sein Geld wert?“

Wechsel in der **Direktion**: Fabian Schmid, bisher Vorsitzender der Geschäftsleitung der PostAuto-Region Bern, hat am 1. Juni 2011 die Nachfolge von Hans Amacker als Direktor BSU angetreten.

## Personal

### Personalbestand, Pensionierungen

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 102,7 (Vorjahr 101,6) Pensen; darunter waren vier Lernende.

2011 sind drei neue Mitarbeitende eingetreten, ordentliche Austritte waren drei zu verzeichnen.

Die beiden Buschauffeure Ueli Flückiger (33 Dienstjahre) und Paul Dahinden (27 Dienstjahre) traten in den Ruhestand.

### Rückständige Ruhe- und Ferientage

Die Zahl der rückständigen Ruhe- und Ferientage sowie die nicht ausgeglichene Überzeit des Fahrpersonals betrug Ende Jahr 819 Tage (8 weniger als im Vorjahr). Das sind im Durchschnitt 10,0 Tage (Vorjahr 10,1) pro Mitarbeiter/in. In der Rechnung sind die entsprechenden finanziellen Verpflichtungen berücksichtigt.

### Dienstjubilare

- Walter Allenbach, 30 Jahre
- Peter Anderegg, 25 Jahre
- Roland Felder, 25 Jahre
- Paul Grünig, 25 Jahre
- Ernst Frölicher, 20 Jahre
- Hans Kirchhofer, 20 Jahre
- Aleksa Ljubicic, 20 Jahre

### Anstellungsbedingungen, Pensionskasse

Per Anfang 2012 wurde mit dem Sozialpartner VPOD eine generelle Lohnerhöhung um 1,0 % vereinbart. Ausserdem wurde die Lohnsumme für individuelle Lohnanpassungen um 0,5 % erhöht.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks BSU bei der Pensionskasse Symova stieg innert Jahresfrist dank weiteren zusätzlichen Sanierungsbeiträgen der Unternehmung und der im Quervergleich ansprechenden Anlageperformance im Jahr 2011 (total + 1,84 %) von 95 % auf rund 103 %. In den kommenden Jahren sind nun die erforderlichen Wertschwankungsreserven aufzubauen; der entsprechende Zielwert liegt bei rund 113 %.

Die weiter steigende Lebenserwartung und sinkende Vermögenserträge zwingen die Pensionskassen zu Reduktionen des Rentenumwandlungssatzes. Eine Möglichkeit, dennoch auch künftigen Rentenbeziehenden eine angemessene Altersrente in Aussicht zu stellen, ist die Erhöhung der individuellen Sparbeiträge. Damit wird mehr Alterskapital angespart, und die Renten fallen entsprechend höher aus, was die Umwandlungssatzreduktion zumindest teilweise kompensieren würde. Im Interesse vor allem der Mitarbeitenden im jüngeren und mittleren Alter hat die BSU-Vorsorgekommission deshalb beschlossen, die Altersgutschriften ab dem Jahr 2012 um 5 % zu erhöhen.

### Aus- und Weiterbildung

Zwischen Februar und November 2011 wurden an 13 Tagen Weiterbildungskurse für das Fahrpersonal zum Thema „Verkehrssinnbildung, sicheres Fahren“ durchgeführt. Die Kurse wurden zusammen mit der ASm und dem BGU bei der Firma Schori, Institut für neuzeitliche Fahrtechnik in Solothurn, durchgeführt. Dieser Kurs entspricht den Vorgaben der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) und wird an die obligatorische Weiterbildung angerechnet, welche im Zeitraum 2008 bis 2013 insgesamt mindestens 35 Stunden umfassen muss.

# Marketing

## Verkehrsentwicklung

In der ersten zwei Jahren nach dem grossen Angebotsausbau im Dezember 2008 hatte die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste um rund 25 Prozent zugenommen. Im Berichtsjahr erfolgte nun eine Konsolidierung auf dem Vorjahresniveau. Die in den statistischen Tabellen ausgewiesene Steigerung um 6,2 % auf nunmehr 6,62 Millionen geht vollumfänglich darauf zurück, dass 2011 erstmals auch die Fahrgastzahlen der ganzen Buslinie 3 in der Statistik des BSU erscheinen, nachdem dieser vom Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS die Konzession für diese Linie übernommen hatte.

## Verkehrsertrag

Der abgerechnete Verkehrsertrag erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Millionen Franken (21,2 %). Hauptgründe für diese starke Erhöhung sind zum einen die erstmals erfassten Erträge der Buslinie 3 (bisher RBS) sowie die Auflösung von Abgrenzungen aus dem Vorjahr („Hamsterkäufe“ vor der Preiserhöhung im Dezember 2010, nicht mehr abzugrenzende Kantonsbeiträge an Tarifverbund Libero).

## Libero-Tarifverbund

Beim Tarifverbund ging der Umsatz im ganzen Jahr 2011 – trotz Preiserhöhungen – um 0,4 % zurück. Ein Teil dieses Rückgangs ist auf die umfangreichen „Hamsterkäufe“ vor der Tarifierhöhung vom Dezember 2010 zurückzuführen; diese im Abrechnungsjahr 2010 erfassten Umsätze fehlten dann entsprechend im 2011. Zum anderen war auch ein Rückgang bei den Einzelbilletten zu registrieren, was insbesondere im Nahverkehrsbereich auf die häufigen trockenen und warmen Wetterabschnitte zurückgehen dürfte. Der BSU erhielt vom Gesamtertrag im Jahr 2011 einen Anteil von 3,5 %.

Im Dezember 2011 wurde das Projekt „Integration des Abo Zigzag (Tarifverbund Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura) in den Libero-Tarifverbund“ gestartet. Geplanter Umsetzungszeitpunkt ist der Fahrplanwechsel vom Dezember 2013.

## Werbung und PR

Die BSU-eigene Werbung und PR konzentrierte sich – neben der PR-mässigen Begleitung der Testeinsätze mit Hybridbussen – auf Informationen rund um besondere 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 Generalabonnemente 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.







# Betrieb

## Fahrplan, Liniennetz

Der Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2011 brachte keine grösseren Änderungen mit sich. Einzig auf der Linie 4 wurde der Tagesfahrplan optimiert, um bessere Anschlüsse von Rüttenen auf den Fernverkehr zu ermöglichen. Zudem bestehen mit dieser Massnahme nun auch Anschlüsse von Zuchwil nach Bern.

Die Linien 4 und 6 verkehren an Sonntagen neu im linienreinen Tagesbetrieb und sind nicht mehr miteinander verknüpft; dies führt zu einer besseren Verständlichkeit für die Fahrgäste.

Am späten Abend wurden zudem auf verschiedenen Linien kleine Verbesserungen eingeführt.

## Haltestellen

Neue Haltestellen wurden keine eingerichtet. Hingegen wurde die Haltestelle Horriwil Unterdorf auf Wunsch der Gemeinde aufgehoben.

## Fahrausweiskontrollen

Die Fahrausweiskontrollen werden seit einigen Jahren vom RBS-Kontrolldienst durchgeführt. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 5'687 Buskurse (Vorjahr 4'246) bzw. 80'800 (Vorjahr 51'800) Personen kontrolliert werden. Die deutlich gesteigerte Kontrolldichte wirkte sich positiv aus: 3'140 (Vorjahr 2'525) Fahrgäste konnten keinen gültigen Fahrausweis vorweisen; dies bedeutet eine Unregelmässigkeitsquote von 3,9 % (Vorjahr 4,9 %). Nach Abzug derjenigen Personen, welche lediglich ihr Abonnement vergessen hatten, beträgt die Unregelmässigkeitsquote noch 2,9 % (Vorjahr 3,8 %). Auf Strafanzeigen wegen Fahrens ohne gültigen Fahrausweis muss seit 2011 wegen eines Bundesgerichtsurteils verzichtet werden. Die Änderung dieses unbefriedigenden Zustandes wird erst nach einer Revision der gesetzlichen Grundlagen durch die eidgenössischen Räte möglich sein.

## Unfälle und Betriebsstörungen

Das höhere Verkehrsaufkommen auf den Strassen und die gestiegenen Fahrleistungen des BSU widerspiegeln sich in einer deutlich verschlechterten Unfallstatistik: Im Berichtsjahr waren insgesamt 49 Ereignisse zu verzeichnen (Vorjahr 22). Mit Fahrzeugen ereigneten sich 12 Kollisionen (Vorjahr 9), bei denen es jedoch bei Blechschaden blieb. Stürze im Bus, verursacht durch Notstopps, wurden 24 registriert (Vorjahr 8). Bei den verletzten Personen handelt es sich überwiegend um ältere Leute. In weiteren 13 (Vorjahr 4) Fällen kam es zu Schäden infolge Kollisionen von Bussen mit festen Einrichtungen (Gartenmauern, Haltestellendächer etc.).

Grössere Störungen im Strassenverkehr waren keine zu verzeichnen. Hingegen war der stabile fahrplanmässige Betrieb aufgrund von Grossbaustellen – insbesondere für den Bau der Fernwärmeleitung – teilweise erheblich erschwert. Und der Anlass slowUp Solothurn-Bucheggberg führte am Sonntag, 8. Mai zu Unterbrüchen oder Umleitungen verschiedener Buslinien im betroffenen Perimeter.

Im Zusammenhang mit Unterbrechungen des Schienenverkehrs bei den benachbarten Bahnunternehmen (ASm, BLS, RBS, SBB) kamen wiederum mehrmals BSU-Busse als Bahnersatz zum Einsatz.

## Funk / Betriebsleitsystem

Dank der Erweiterung der Funkanlage in den Bussen verfügt nun die Leitstelle über Echtzeitdaten aller im Einsatz stehenden Bussen. Damit können die Fahrzeuge geortet und bei Störfällen entsprechende Fahrzeugdispositionen gemacht werden. Eine weitergehende Nutzung im Sinne einer Datendrehscheibe wie auch eine Verknüpfung der vorhandenen Daten mit anderen Transportunternehmen im Raum Solothurn wird zurzeit geprüft. Anschlusssicherungen beim Umsteigen, Störungsmeldungen bei Ereignissen und eine generelle Informationsmöglichkeit für unsere Fahrgäste stehen dabei als Nutzungsmöglichkeit im Vordergrund.

## Fahrzeuge

Seit April 2011 ist auf dem BSU-Netz ein Hybridbus der Marke Volvo im Einsatz. Dieser gemietete 12m-Niederflurbus wird während drei Jahren im realen Einsatz getestet. Mit diesem Langzeittest über die verschiedenen Jahreszeiten können u.a. präzise Verbrauchswerte eruiert und ein gesamtheitliches Bild über die ökologischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile dieser neuen Antriebstechnologie vermittelt werden.

Neben dem Volvo-Hybridbus testet der BSU während mehreren Wochen auch noch zwei Hybridbusse der Carrosserie Hess in Bellach und von Mercedes (EvoBus). Dies in einem gemeinsamen Projekt mit sechs anderen Schweizer Busunternehmen (Basler Verkehrsbetriebe, Verkehrsbetriebe Thun STI, Transport publics de la région lausannoise, Stadtbus Winterthur, Transport publics genevois und PostAuto Schweiz). Aus diesem Test sollen zusätzliche wichtige Resultate zur Alltagstauglichkeit der Hybridbusse zusammenkommen.

## Garage (Infrastruktur, Personal)

An der Südseite der Fahrzeughalle sind die letzten alten Tore mit niedriger Einfahrtshöhe ersetzt worden. Die elektronische Torsteuerung ermöglicht ein direktes automatisches Öffnen ab dem Fahrzeug; zudem sind nun auch die aktuellen Anforderungen punkto Sicherheit (Personeneinklemmschutz, Notöffnungen etc.) erfüllt.

Die Planung der dringenden Erweiterung der Busgarage und Verbesserung verschiedener Infrastrukturen (Personalräume, Pneulager etc.) wurde weitergeführt. Sofern der genehmigte revidierte Gestaltungsplan und die Baubewilligung rechtzeitig vorliegen, kann im zweiten Halbjahr 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Es wird mit einer Bauzeit von rund einem Jahr gerechnet.

Personelles: Das BSU-Garageteam besteht derzeit aus 16 Personen, davon vier Lernende (Automobil-Mechatroniker schwere Motorwagen). Damit leistet der BSU einen wichtigen Beitrag für die Berufsbildung in der Region. Dazu gehören auch die stets gut genutzte Möglichkeit, in unserer Werkstätte Schnupperlehren zu absolvieren, sowie 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 erneut verschiedene Arbeiten für andere Busunternehmen ausgeführt werden. Inbetriebnahme- und Ablieferungsbereitstellungen an neuen Fahrzeugen für umliegende Verkehrsbetriebe, aber auch grössere Reparaturen an eigenen und Kundenfahrzeugen stellten die Mitarbeitenden vor interessante Herausforderungen. Namentlich durfte der BSU weiterhin die Wartung der gesamten Busflotte des BGU übernehmen.

Die Entwicklung aller technischen Komponenten im Fahrzeugbereich erfordert eine regelmässige Weiterbildung: 2011 haben sich die Mechaniker wiederum an über 20 Kurstage in den Bereichen Klimaanlage-technik, Radaufhängungen, Motorentechnik, Abgasaufbereitungen und Türsteuerungen neue oder vertiefte Kenntnisse angeeignet.

Der Umsatz des Reparaturdienstes für Dritte stabilisierte sich im Berichtsjahr auf hohem Niveau (Zunahme um 0,7 %).



*In einem gemeinsamen Projekt mit sechs anderen Schweizer Transportunternehmen prüfte der BSU 2011 je einen Hybridbus der Carrosserie Hess in Bellach und von Mercedes (EvoBus). Die Busse waren in einem auffälligen blau-grünen Design unterwegs.*



# Finanzen

## Erfolgsrechnung

	Rechnung	Rechnung	Abweichungen	
	2011	2010	2011 / 2010	
<b>Aufwand</b>	CHF	CHF	CHF	%
Personalaufwand	11'423'780	10'816'348	+ 607'432	+ 5.6
Sachaufwand	7'856'046	7'436'991	+ 419'055	+ 5.6
Nicht aktivierbare Investitionskosten	45'522	15'525	+ 29'997	+ 193.2
Abschreibungen	1'391'710	1'595'161	- 203'451	- 12.8
Kapitalkosten	66'500	101'300	- 34'800	- 34.6
<b>Total Aufwand</b>	<b>20'783'558</b>	<b>19'965'325</b>	+ 818'233	+ 4.1
<b>Ertrag</b>				
Verkehrsertrag	8'043'762	6'634'651	+ 1'409'111	+ 21.2
Nebenertrag	3'567'403	4'580'918	- 1'013'515	- 22.1
Abgeltung	9'342'561	8'793'692	+ 548'869	+ 6.2
<b>Total Ertrag</b>	<b>20'953'726</b>	<b>20'009'261</b>	+ 1'797'023	+ 9.0
<b>Betriebserfolg</b>	<b>170'168</b>	<b>43'936</b>	+ 126'232	+ 287.3

**Allgemeine Bemerkungen:** In der Erfolgsrechnung (ab Seite 16) sind neben dem Linienbetrieb auch die Umsätze des Reparaturbetriebs und der Wohnliegenschaft integriert.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,6 %. Er beinhaltet wie im Vorjahr Rückstellungen sowie die als ausserordentlicher Aufwand gebuchten Abgrenzungen für zusätzliche Sanierungsbeiträge zugunsten der Pensionskasse.

Der **Sachaufwand** erhöhte sich um 5,6 %. Dies geht hauptsächlich auf folgende Positionen zurück: Miete Hybridbus, erhöhter Provisionsaufwand, Übernahme der Konzession der Linien 3 und 881 vom RBS mit dem entsprechenden Sachaufwand.

Die Abnahme der **Abschreibungen** um 12,8 % (bei unveränderten Abschreibungssätzen) ist darauf zurückzuführen, dass ein Teil der Normbusflotte vollständig abgeschrieben ist.

Die **Kapitalkosten** reduzierten sich dank eines geringeren Fremdkapitalbedarfs aufgrund einer zurückhaltenden Investitionstätigkeit um 34,6 %.

Der **Verkehrsertrag** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 21,2 %. Hauptgründe für diese starke Erhöhung sind zum einen die erstmals erfassten Erträge der Buslinie 3 (bisher RBS) sowie die Auflösung von Abgrenzungen aus dem Vorjahr.

Die in der Rechnung ausgewiesene **Abgeltung** entspricht dem mit Bund, Kantonen und Gemeinden für das Rechnungsjahr 2011 vereinbarten Entgelt für den geplanten nicht gedeckten Betriebsaufwand. Die Steigerung im Vergleich zum Vorjahr geht auf die Übernahme der Konzession der Linien 3 und 881 vom RBS zurück. Dementsprechend reduzierte sich auf der anderen Seite der **Nebenertrag** (bisherige Entschädigung für die vom BSU für den RBS erbrachten Fahrleistungen).

Per Saldo resultiert ein **Betriebserfolg** von CHF 170'168 (Vorjahr CHF 43'936).

Der **Deckungsgrad** (d.h. Ertrag ohne Abgeltungen im Verhältnis zum Gesamtaufwand, exkl. Nebengeschäfte) erhöhte sich von 52,2 % auf 53,6 %.

## Bilanz

Das **Anlagevermögen** hat sich um CHF 1'479'583 reduziert. Den Neuzugängen in der Anlagerechnung (diverse Garageeinrichtungen, Lieferwagen) stehen Abgänge von einzelnen Fahrzeugen sowie Abschreibungen in der Höhe von CHF 1,39 Mio. gegenüber.

Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich um CHF 324'172. Der Hauptgrund liegt in der Zunahme der Lagervorräte, entstanden durch die Auflösung von Bewertungsreserven.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich in der Grössenordnung des Unternehmensgewinns (Zunahme um CHF 1'292'002).

Das **Fremdkapital** ging um CHF 2'465'414 zurück, dies vor allem wegen der Auflösung von Rückstellungen sowie Amortisation von Darlehen dank guter Liquidität.



«Orange wird immer grüner»: Drei Jahre testet der BSU einen Hybridbus von Volvo auf Herz und Nieren.

## 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 2011 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 2011 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, 2. März 2012

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig	Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer	Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugel. Revisionsexperte	Zugel. Revisionsexperte
(Mandatsleiter)	

## Anträge des Verwaltungsrates

1. Der Jahresbericht 2011 wird genehmigt.
2. Die Jahresrechnung 2011 und die Bilanz per 31. Dezember 2011 werden genehmigt.
3. Die Verwaltungsorgane werden entlastet.

Solothurn, 3. April 2012

Für den Verwaltungsrat:

Der Präsident:  
Ulrich Bucher

Der Sekretär:  
Hans-Jakob Stricker



## **Erfolgsrechnung und Bilanz 2011**

## Erfolgsrechnung (inkl. Nebengeschäfte)

	Rechnung 2011 CHF	Rechnung 2010 CHF
<b>Aufwand</b>		
<b>Personalaufwand</b>	<b>11'423'780</b>	<b>10'816'348</b>
Gehälter, Löhne	7'587'846	7'554'565
Zulagen, Nebenbezüge, Berufskleider	973'019	1'013'387
Sozialaufwand <sup>1)</sup>	1'662'445	1'682'287
a.o. Vorsorgeaufwand <sup>1)</sup>	1'200'461	566'109
<b>Sachaufwand</b>	<b>7'856'046</b>	<b>7'436'991</b>
Allgemeine Aufwendungen	1'248'475	1'149'332
Marketing	102'648	91'281
Versicherungen und Schadenersatz	143'985	118'639
Betriebsbesorgungen durch Dritte	3'313'909	3'180'204
Mieten	206'422	109'858
Energie- und Verbrauchsstoffe	969'649	1'196'583
Unterhalt: Material und Fremdleistungen	1'870'958	1'591'095
<b>Nicht aktivierbare Investitionskosten</b>	<b>45'522</b>	<b>15'525</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>1'391'710</b>	<b>1'595'161</b>
<b>Kapitalkosten</b>	<b>66'500</b>	<b>101'300</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>20'783'558</b>	<b>19'965'325</b>
<b>Ertrag</b>		
<b>Verkehrsertrag</b>	<b>8'043'762</b>	<b>6'634'651</b>
<b>Abgeltung</b>	<b>9'342'561</b>	<b>8'793'692</b>
<b>Nebenertrag</b>	<b>3'567'403</b>	<b>4'580'918</b>
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	2'660'536	3'636'201
Mieten	453'255	413'709
Vermögensertrag	8'464	14'834
Gewinn aus Anlagenabgängen	7'407	0
Übrige Betriebserträge (Provisionen, Versicherungsleistungen, Dieserverkäufe etc.)	437'741	516'174
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>20'953'726</b>	<b>20'009'261</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>170'168</b>	<b>43'936</b>
Ausserordentlicher Ertrag <sup>2)</sup>	1'121'834	127'856
<b>Unternehmenserfolg</b>	<b>1'292'002</b>	<b>171'792</b>

<sup>1)</sup> Der ausserordentliche Vorsorgeaufwand ist 2011 erstmals separat ausgewiesen. Das Vorjahr wurde zwecks Vergleichbarkeit entsprechend angepasst.

<sup>2)</sup> Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen (Reparaturdienst und Mitarbeiterguthaben).

# Bilanz

<b>Aktiven</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>31.12.2010</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>5'805'809</b>	<b>5'481'637</b>
Kasse, Post, Banken	3'534'249	3'682'195
Debitoren	1'054'489	989'856
Lagervorräte	1'058'808	652'957
Aktive Rechnungsabgrenzung	158'263	156'629
<b>Anlagevermögen</b>	<b>10'224'360</b>	<b>11'721'943</b>
Sachanlagen	10'201'677	11'618'837
Unvollendete Objekte	17'183	97'606
Beteiligungen	5'500	5'500
<b>Total Aktiven</b>	<b>16'030'169</b>	<b>17'203'580</b>
<b>Passiven</b>		
<b>Fremdkapital</b>	<b>11'298'955</b>	<b>13'764'369</b>
Kreditoren	1'626'197	1'110'403
Passive Rechnungsabgrenzung	3'398'716	2'167'228
Rückstellungen	2'274'043	4'886'738
Darlehen von Aktionär	1'800'000	3'400'000
Bedingt rückzahlbare Darlehen (1974/1977)	2'200'000	2'200'000
<b>Eigenkapital</b>	<b>4'731'214</b>	<b>3'439'211</b>
Aktienkapital	2'745'000	2'745'000
Übrige Reserven	254'208	254'208
Gewinn-/Verlustvortrag Linienbetrieb	635'172	440'003
<i>Verlustvortrag Regionalverkehr</i>	-420'726	-549'897
<i>Gewinnvortrag Agglomerationsverkehr</i>	1'055'898	989'900
Gewinnvortrag Reparaturbetrieb	1'096'834	0
<b>Total Passiven</b>	<b>16'030'169</b>	<b>17'203'580</b>



## Sachanlagespiegel

Anlagenrechnung	Bestand 1.1.2011	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2011
	CHF	CHF	CHF	CHF
Linienbetrieb	28'770'814	326'481	- 607'482	28'489'813
Entbehrliche Liegenschaft <sup>1)</sup>	351'931		- 351'931	0
<b>Total BSU</b>	<b>29'122'745</b>	<b>326'481</b>	<b>- 959'413</b>	<b>28'489'813</b>

<sup>1)</sup> Die Liegenschaft wurde über eine entsprechende Rückstellung auf null Franken wertberichtigt, weil sie im Jahr 2012 im Zusammenhang mit dem Projekt Garageerweiterung abgebrochen werden soll.

Abschreibungsrechnung	Bestand 1.1.2011	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2011	Buchwert 31.12.2011
	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
Linienbetrieb	17'503'908	1'391'710	- 607'482	18'288'136	10'201'677
Entbehrliche Liegenschaft	0	0	0	0	0
<b>Total BSU</b>	<b>17'503'908</b>	<b>1'391'710</b>	<b>- 607'482</b>	<b>18'288'136</b>	<b>10'201'677</b>

## Anhang der Jahresrechnung; weitere Angaben

Angaben gemäss Art. 663b OR bzw. Art. 3 Abs. 2 RKV	Rechnung 2011	Rechnung 2010
	CHF	CHF
<b>Brandversicherungswert</b> (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	34'756'133	34'699'718
<b>Deckungssumme Haftpflichtversicherung Linienbetrieb</b>	100'000'000	100'000'000
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b> Fakturierte Beitragsrechnungen	0	0
<b>Solidarhaftung</b> Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der Eidg. Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	p.m.	p.m.
<b>Eigene Aktien</b> 5 Stammaktien à CHF 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.		
<b>Auflösung stille Reserven</b> Die Rückstellung für künftige Verluste des Reparaturdienstes wurde aufgelöst und in die Allgemeinen Reserven überführt.	1 096 834	0
<b>Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr</b> Gemäss Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung mit den dazugehörenden Nachweisen zur Prüfung und Genehmigung dem Bundesamt für Verkehr einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr hat diese geprüft und mit Schreiben vom 22. Februar 2012 genehmigt.		
<b>Verwendung des Bilanzgewinns</b> Zuweisung an Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr (Art. 36 PBG) Zuweisung an allgemeine Reserven (Art. 20 Ziff. 2 der Statuten)	<b>1 292 002</b> 195 168 1 096 834	<b>171 792</b> 171 792 0
<b>Zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>0</b>	<b>0</b>





## **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.
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
2009	2 961 500	5 667 000	6 649 618	3 791 198	8 606 550	19 047 366
2010 <sup>10)</sup>	2 999 500	6 235 000	6 634 651	4 580 918	8 793 692	20 009 261
2011 <sup>11)</sup>	2 974 400	6 624 000	8 043 762	4 419 961	9 342 561	21 806 284

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

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

<sup>3)</sup> Ab 1991 Ertrag Extrakurse, Silberbus und Bahnersatzfahrten in Nebenertrag

<sup>4)</sup> Ab 31.5.1992 mit Bahnersatzlinien Solothurn–Herzogenbuchsee (inkl. beförderte Personen)

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

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

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

<sup>10)</sup> Ab 2010 Ertrag und Aufwand inkl. Nebengeschäfte

<sup>11)</sup> 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 <sup>9)</sup>	Personal- bestand	Jahr
Personalauf- wand-	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
10 155 517	6 992 114	1 560 408	66 000	18 774 039	273 327	52	102	2009
10 616 348	7 452 516	1 595 161	101 300	19 765 325	243 936	52	102	2010 <sup>10)</sup>
11 423 780	7 901 568	1 391 710	66 500	20 783 558	170 168	56	103	2011 <sup>11)</sup>

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

<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

<sup>10)</sup> Ab 2010 Ertrag und Aufwand inkl. Nebengeschäfte

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

## Verkehrsentwicklung 1975–2011

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 <sup>1)</sup>	783 596	62	3 316 737	253	4 100 333	160
1995	880 825	70	2 970 873	226	3 851 698	150
1996 <sup>2)</sup>	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 <sup>3)</sup>	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 <sup>4)</sup>	1 240 100	99	5 383 900	410	6 624 000	258

<sup>1)</sup> ab 1994 neue Berechnung der Verbund-Abo-Fahrten

<sup>2)</sup> ab 1996 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

<sup>3)</sup> ab 2006 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

<sup>4)</sup> ab 2011 inkl. Buslinie 3

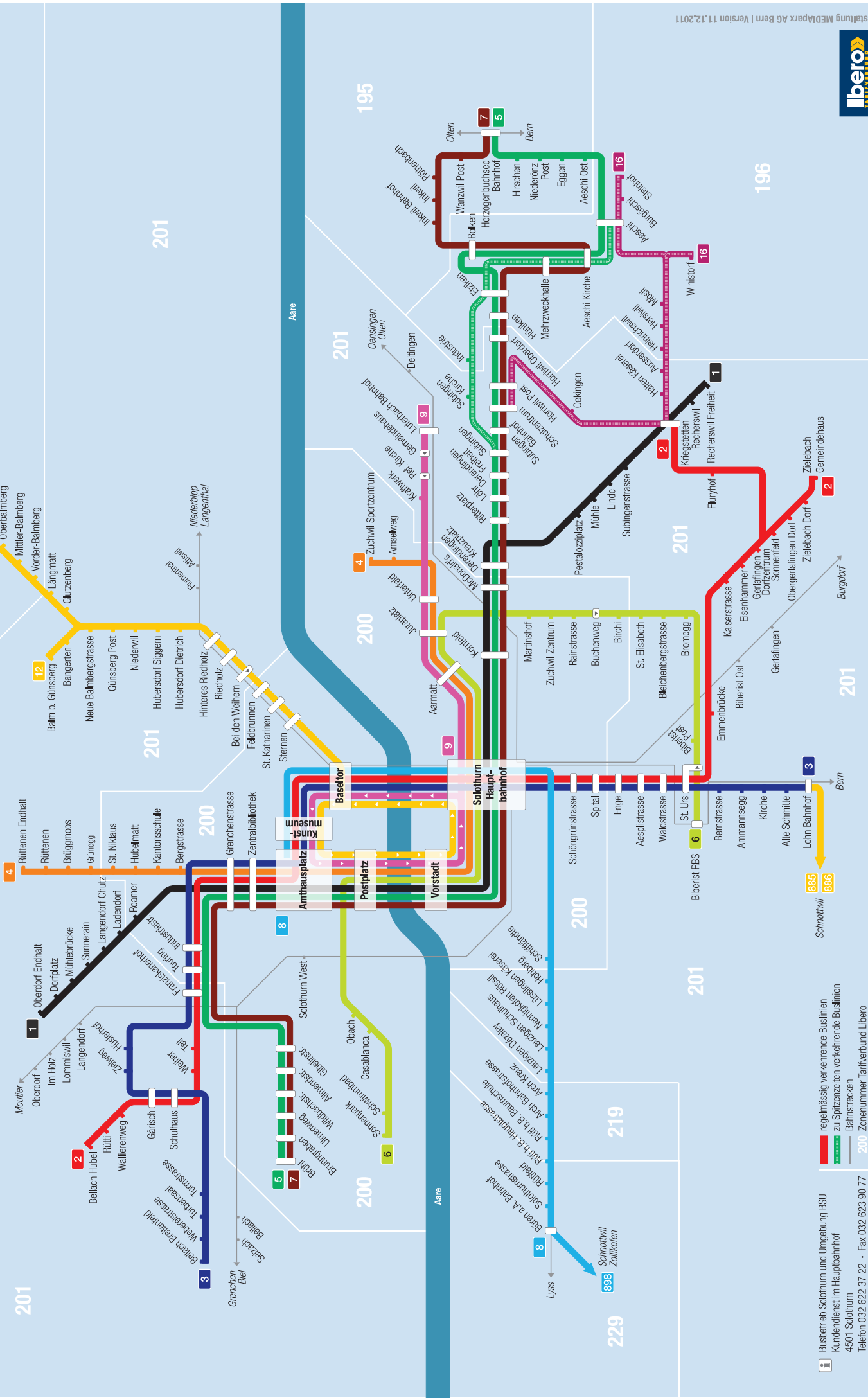


## Geschichtliches

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



# Linien- und Zonenplan Solothurn und Umgebung



Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU  
 Kundendienst im Hauptbahnhof  
 4501 Solothurn  
 Telefon 032 622 37 22 • Fax 032 623 30 77  
 www.bsu.ch • info@bsu.ch

regelmäßig verkehrende Buslinien  
 zu Spitzenzeiten verkehrende Buslinien  
 Bähnstrecken  
 200 Zonennummer, Tarifverbund Libero  
 Bus hält nur in angegebener Richtung



