

Geschäftsbericht 2012



Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG: Gesellschaftsorgane

Stand 31. Dezember 2012

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 BSU, 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

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

Wichtiges in Kürze

- In den ersten zwei Jahren nach dem grossen Angebotsausbau im Dezember 2008 hatte die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste um rund 25 % zugenommen, während im dritten Jahr eine Konsolidierung auf dem Vorjahresniveau festzustellen war. Im Berichtsjahr nahm die Nachfrage nun wieder zu, und zwar um 2,1 % auf insgesamt 6,76 Millionen Fahrten.
- Die Rechnung des Linienbetriebs schloss bei einem Gesamtaufwand von CHF 19'604'892 mit einem Betriebsgewinn von CHF 317'924 ab. Der Kostendeckungsgrad stieg auf 54,1 %.
- Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks BSU bei der Pensionskasse Symova stieg innert Jahresfrist dank weiteren zusätzlichen Sanierungsbeiträgen der Unternehmung und einer guten Anlageperformance im Jahr 2012 (+ 6,84 %) von 103 % auf knapp 113%. Zum Vergleich: Ende 2008 hatte der Deckungsgrad vorübergehend lediglich 69 % betragen.
- Nach der Genehmigung des Gestaltungsplans und dem Erhalt der Baubewilligung konnte im Herbst 2012 mit den ersten Arbeiten zur Erweiterung der Bus-Einstellhalle in Zuchwil begonnen werden. 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).
- Der Kanton Bern hat zusammen mit dem Kanton Solothurn die bisher von PostAuto betriebenen Buslinien im Raum Lyss / Messen / Solothurn öffentlich ausgeschrieben. Auch die BSU-Linien 8 (Solothurn – Büren a/Aare) und 881 (Lohn-Lüterkofen – Bätterkinden) gehörten zum Ausschreibungspaket. Der Zuschlag für den Betrieb ab Dezember 2013 ging an den Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, der seine Offerte zusammen mit dem BSU als Partner eingereicht hatte. Der BSU wird mit seinem Personal und teilweise eigenen Fahrzeugen im Auftrag des RBS einen Teil der Fahrleistungen erbringen.

Charakteristische Zahlen	2012	Vergleich mit 2011	
		absolut	in %
Linienlänge in km, 10 Linien ¹⁾	147,0	-	-
Anzahl Autobusse ²⁾	38	- 1	- 2,6
Wagenkilometer ³⁾	2 971 900	- 2 500	- 0,1
Beförderte Personen	6 763 000	+ 139 000	+ 2,1
Betriebsaufwand in Franken ³⁾	19 604 892	+ 822 681	+ 4,4
Betriebsertrag (inkl. Abgeltung) in Franken ³⁾	19 922 816	- 29 563	- 0,1
Abgeltung in Franken ⁴⁾	9 319 409	- 23 152	- 0,2
Betriebserfolg in Franken ³⁾	317 924	+ 147 756	+ 86,8
Durchschnittlicher Personalbestand	105	+ 2	+ 1,9
Brutto-Betriebsaufwand pro Wagenkilometer in Franken	6.60	+ 0.29	+ 4,5
Deckungsgrad in % ⁵⁾	54,1	+ 0,5	+ 0,9

¹⁾ Stand Ende Jahr, ohne Schulbuslinien

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

³⁾ nur Linienbetrieb (ohne Nebengeschäfte), inkl. Leistungen für PostAuto und RBS sowie Extrafahrten; inkl. Leistungen ASm, BGU, PostAuto auf BSU-Linien

⁴⁾ seit 2011 inkl. Buslinien 3 und 881 (vorher Konzession und Abgeltung beim RBS)

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

Der BSU – Teil der Identität von Solothurn

Der BSU hat nach über zehn Jahren seine Unternehmensstrategie überarbeitet. Als Unternehmen im öffentlichen Verkehr sind wir uns dabei sehr wohl bewusst, dass die Gestaltungsräume eingeschränkt sind. Im Ergebnis resultierte ein klares Bekenntnis zum Kerngeschäft des Linienbusbetriebes und der Garagenleistungen – auch für Dritte. Für eine Ausweitung in andere Geschäftsfelder erachtet der BSU die aktuelle Grosswetterlage im öffentlichen Verkehr als ungünstig.

Umso mehr sollen in den kommenden Jahren die Kernleistungen gepflegt und weiter verbessert werden. Im Fokus stehen Anschlusssicherung, Fahrgastinformation sowie das Eliminieren von Schwachstellen im Angebot. Zudem wollen wir die Rolle des BSU als Teil der regionalen Identität Solothurns stärken. Mit etwas mehr Präsenz, einem möglichst durchgängigen Auftritt und Kundennähe soll dieses Ziel erreicht werden. Auch die Beschaffung von elf Norm- und vier Gelenkbussen in den Jahren 2013 und 2014 wird dazu beitragen.

Mit diesen 15 neuen Bussen bricht auch beim BSU das Zeitalter der Klimatisierung an. Wir haben seit jeher und mit gutem Erfolg auf Klimaanlage verzichtet und stattdessen ausgewählte Fenstersegmente als Klappfenster ausgerüstet. Es entspricht aber inzwischen dem Standard und einem expliziten Wunsch der Besteller, dass neue Linienbusse im Sommer gekühlt werden. Gerade vor dem Hintergrund des grossen Kostendrucks ist uns dieser Entscheid aber nicht leicht gefallen: Die Beschaffung einer Klimaanlage schlägt mit 25'000 Franken pro Fahrzeug zu Buche. Hinzu kommen zusätzliche Unterhaltskosten von zwei bis drei Rappen pro gefahrenen Kilometer und ein Diesel-Mehrverbrauch von 1,5 Litern pro 100 Kilometer. Der zusätzliche Fahrgastkomfort fordert also einen spürbaren finanziellen Preis. Wir freuen uns aber für unsere Fahrgäste, ihnen künftig auch im Hochsommer ein angenehmes Raumklima bieten zu können.

Auch mit dem Gemeinderatsbeschluss zur Einführung von Tempo 30 in der Weststadt ist der BSU in einen Zielkonflikt geraten. Einerseits unterstützen wir die Bestrebungen sehr, Wohnqualität zu schaffen und Strassenräume bewusster zu gestalten. Andererseits leidet durch die Verkehrsberuhigungsmassnah-

men die Attraktivität des Busverkehrs. Dabei stellt die eigentliche Reduktion der Maximalgeschwindigkeit kaum ein Problem dar. In Quartieren und aufgrund der kurzen Haltestellenabstände nutzen die Busse die zugelassene Geschwindigkeit in der Regel nicht aus. Je nach Sichtverhältnissen zwingen hingegen Rechtsvortritte auf Quartierstrassen die Chauffeure zur Verlangsamung vor einmündenden Strassen praktisch auf Schritttempo und allenfalls zu abrupten Anhaltenmanövern. Es resultieren Fahrzeitverlängerungen, die Gefahr von Stürzen im Fahrzeug und beim Beschleunigen mehr Lärm im Quartier. Bei versetzter Anordnung von Parkplätzen muss der Bus zudem eine Schlangenlinie fahren und ist gegenüber den weniger Personenwagen benachteiligt. Der BSU wünscht sich aus diesem Grund die Ausklammerung der Busachsen in Tempo-30-Zonen.

Zu den erfreulichen Themen gehörte im 2012 der Start des lang ersehnten Erweiterungsbaus der Busgarage in Zuchwil. Ebenfalls erfreulich waren die Ergebnisse der Studie „öV-Test 2012“ der Organisation „umverkehr“. Innerhalb seiner Kategorie (mittelgrosse Städte) belegte das Angebot des BSU den ersten Platz mit der Gesamtbewertung „gut“. Darüber dürfen wir uns freuen, auch wenn in den Teilaspekten „Kosten Monatsabonnement“, „Fahrgeschwindigkeit“ und „Distanz zur nächsten Haltestelle“ durchaus Verbesserungspotenzial besteht. Die auch im Jahr 2012 wiederum gemessene Nachfragezunahme bestätigt die Attraktivität unseres Angebotes.

Die Ausschreibung von 12 Buslinien im Raum Lyss / Messen / Solothurn im Frühling 2012 betraf auch zwei Linien des BSU, nämlich die Linie 8, Solothurn-Büren und die Linie 881, Bätterkinden-Kräiligen. Der BSU hat an der Ausschreibung als Partner des RBS erfolgreich teilgenommen. Mit dem Zuschlag an den RBS/BSU haben wir uns auch zukünftig die Leistungserbringung im heutigen Umfang gesichert, wenn auch die Konzession neu beim RBS liegen wird.

Fabian Schmid



Gesellschaftsorgane

Die **Generalversammlung** fand am 12. Juni 2012 im SOLHEURE in Solothurn statt. Es nahmen neben diversen Gästen 17 Aktionäre teil; diese vertraten zusammen 2'475 Stimmen oder 84,6% des gesamten Aktienbestandes. Die Aktionäre genehmigten statutengemäss Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz pro 2011 und erteilten den Verwaltungsorganen Entlastung. Zudem wurde beschlossen, dass die BSU-Rechnung auch künftig aufgrund der Vorgaben und Standards der sogenannten ordentlichen Revision geprüft wird. Anschliessend referierte Hans Friedli, ehem. Präsident der Repla, unter dem Titel "Mehr Bus seit 2009 – noch mehr Bus im espaceSOLOTHURN?"

Personal

Personalbestand, Pensionierungen

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 104,7 (Vorjahr 102,7) Pensen; darunter waren fünf Lernende.

2012 sind acht neue Mitarbeitende eingetreten, ordentliche Austritte waren drei zu verzeichnen.

Die Buschauffeure Ernst Röthlisberger (41 Dienstjahre) und Hans Kaiser (22 Dienstjahre) sowie Mechaniker Hans Kirchhofer (15 Dienstjahre) traten in den Ruhestand. Michael Fricker, Buschauffeur, ist im Alter von 40 Jahren verstorben.

Rückständige Ruhe- und Ferientage

Die Zahl der rückständigen Ruhe- und Ferientage sowie die nicht ausgeglichene Überzeit des Fahrpersonals betrug Ende Jahr 1'068 Tage (249 mehr als im Vorjahr). Das sind im Durchschnitt 12,9 Tage (Vorjahr 10,0) pro Mitarbeiter/in. In der Rechnung sind die entsprechenden finanziellen Verpflichtungen berücksichtigt.

Dienstjubilare

- Ernst Röthlisberger, 40 Jahre
- Hanspeter Amport, 30 Jahre
- Werner Grütter, 30 Jahre
- Walter Siegenthaler, 30 Jahre
- Jean-Pierre Christen, 25 Jahre
- Brigitte Frölicher-Utz, 25 Jahre
- Urs Grossenbacher, 25 Jahre
- Rolf Neuenschwander, 25 Jahre
- Salvatore Calarese, 20 Jahre

Anstellungsbedingungen, Pensionskasse

Auf Anfang 2013 wurde mit dem Sozialpartner VPOD eine Erhöhung der Lohnsumme um rund 1,0% für individuelle Lohnanpassungen und die Anpassung verschiedener Zulagen vereinbart.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks BSU bei der Pensionskasse Symova stieg innert Jahresfrist dank weiteren ausserordentlichen Sanierungsbeiträgen der Unternehmung und einer guten Anlageperformance im Jahr 2012 (+ 6,84%) von 103% auf 112,65%. Die Berechnung dieses Deckungsgrads beruht auf einem technischen Zins von 3,5%. Mit der absehbaren Senkung auf 3,0% wird sich der Deckungsgrad um schätzungsweise rund 3 Prozentpunkte reduzieren. Deshalb bleibt die Herausforderung bestehen, in den kommenden Jahren die erforderlichen Wertschwankungsreserven aufzubauen; der entsprechende Zielwert liegt bei rund 115%.

Gemäss Beschluss des Stiftungsrates der Symova wird per 2013 das sogenannte Splitting-Modell mit je einem separaten Rentenumwandlungssatz für das obligatorische bzw. überobligatorische Altersguthaben eingeführt. Der für den Erhalt und die Finanzierung höherer Renten nötige Zusatzbeitrag wird gemäss Beschluss der Vorsorgekommission BSU vollständig vom Arbeitgeber finanziert.

Aus- und Weiterbildung

Zwischen Februar und Oktober 2012 wurden an 14 Tagen Weiterbildungskurse für das Fahrpersonal zum Thema "Dienstleister – auch bei Unfällen und Störungen" durchgeführt. Die Kurse wurden zusammen mit der ASm und dem BGU bei BERN-MOBIL in Bern 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, während im dritten Jahr eine Konsolidierung auf dem Vorjahresniveau festzustellen war. Im Berichtsjahr nahm die Nachfrage nun wieder um 2,1% auf insgesamt 6,76 Millionen Fahrten zu. Dabei waren auf den verschiedenen Linien teils sehr unterschiedliche Veränderungen festzustellen. Namentlich auf den Linien 2 und 3 mit Zunahmen von rund 6% akzentuieren sich die Kapazitätsprobleme in den Spitzenzeiten weiter. Ein gezielter Angebotsausbau wird damit dringlich.

Verkehrsertrag

Der abgerechnete Verkehrsertrag ging gegenüber dem Vorjahr um 210'000 Franken (2,6%) zurück. Das Vorjahresergebnis war allerdings wegen Einmaleffekten wie Auflösung von Abgrenzungen aus dem Jahr 2010 ("Hamsterkäufe" vor der Preiserhöhung im Dezember 2010, nicht mehr abzugrenzende Kantonsbeiträge an Tarifverbund Libero) ausserordentlich hoch ausgefallen, weshalb dieser Vergleich nicht aussagekräftig ist.

Libero-Tarifverbund

Das vom Tarifverbund im Dezember 2011 eingeführte neue Prinzip "Raum und Zeit" (freie Nutzung innerhalb der gelösten Zonen während der definierten Geltungsdauer von Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten) hat sich grundsätzlich bewährt. Zu Kritik gab jedoch der Umstand Anlass, dass die Mehrfahrtenkarten neu mit Zonenbindung gelöst werden mussten. Dies wurde mit der Wiedereinführung von zonenneutralen Mehrfahrtenkarten per Fahrplanwechsel 2012 – im Gleichschritt mit Preiserhöhungen von durchschnittlich rund 5 % – korrigiert. Zugleich wurde auch die Geltungsdauer von Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten bei einzelnen Preisstufen zugunsten der Kunden angepasst.

Der Umsatz mit Libero-Fahrausweisen stieg im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr um 5,3% und lag damit um 3,8% über dem Zielwert. Der BSU erhielt vom Gesamtertrag im Jahr 2012 einen Anteil von 3,4%.

Im Dezember 2011 war das Projekt „Integration des ABO zigzag (Tarifverbund Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura) in den Libero-Tarifverbund“ gestartet worden. Im Verlaufe der Planungsarbeiten musste der Umsetzungszeitpunkt um ein Jahr auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2014 verschoben werden. Grund dafür sind die nötigen Beschaffungen neuer Distributionsmittel bei betroffenen Transportunternehmen.

Werbung und PR

Die BSU-eigene Werbung und PR konzentrierte sich – neben der PR-mässigen Begleitung der Testeinsätze mit Hybridbussen – 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 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 Transportunternehmen.

Betrieb

Fahrplan, Liniennetz

Der Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 brachte keine grösseren Änderungen mit sich. Einzig auf der Linie 9 wurden alle Kurse um 15 Minuten vorverschoben und die Fahrplanzeiten am Samstag gleich gelegt wie Montag bis Freitag. Dadurch verbessern sich die Anschlüsse am Hauptbahnhof Solothurn auf den Fernverkehr.

Haltestellen

Neue Haltestellen wurden keine eingerichtet. Hingegen wurde die Haltestelle Rüti Baumschule auf der Linie 8 mangels Nachfrage aufgehoben.

Alle BSU-Haltestellen wurden mit neuen Haltestellentafeln in einheitlichem, zeitgemässen Design ausgerüstet (siehe Bild auf Seite 5).

Fahrausweiskontrollen

Die Fahrausweiskontrollen werden seit einigen Jahren vom RBS-Kontrolldienst durchgeführt. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 4'569 Buskurse (Vorjahr 5'687) bzw. 63'397 (Vorjahr 80'800) Personen kontrolliert werden. Trotz der geringeren Kontrollintensität hielt der positive Trend der vergangenen zwei Jahre an: 2'299 (Vorjahr 3'140) Fahrgäste konnten keinen gültigen Fahrausweis vorweisen; das sind 3,7% (Vorjahr 3,9%) der Kontrollierten. Nach Abzug derjenigen Personen, welche lediglich ihr Abonnement vergessen hatten, beträgt die Unregelmässigkeitsquote noch 2,6% (Vorjahr 2,9%).

Dank der Revision der gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene können seit dem 1. Dezember 2012 wieder Strafanzeigen wegen Fahrens ohne gültigen Fahrausweis erhoben werden. Seit 2011 hatte darauf wegen eines Bundesgerichtsurteils verzichtet werden müssen.

Unfälle und Betriebsstörungen

Im Berichtsjahr hat sich die Unfallstatistik gegenüber 2011 insgesamt verbessert: 37 Ereignisse waren zu verzeichnen, 12 weniger als im Vorjahr. Mit Fahrzeugen ereigneten sich 21 Kollisionen (Vorjahr 12), bei denen es jedoch bei Blechschaden blieb. Stürze im Bus, verursacht durch Notstopps, wurden 14 registriert (Vorjahr 24). In weiteren 2 (Vorjahr 13) Fällen kam es zu Schäden infolge Kollisionen von Bussen mit festen Einrichtungen (Gartenmauern, Haltestellendächer etc.).

Überschattet wurde das Jahr 2012 durch einen tödlichen Unfall mit einem Velofahrer am 13. Juli in Derendingen. Der beteiligte Chauffeur wurde von jeglicher Schuld freigesprochen.

Grössere Störungen im Strassenverkehr waren keine zu verzeichnen. Einzig 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.

Fahrzeuge

Im Berichtsjahr wurde der Versuchsbetrieb mit einem Hybridbus der Marke Volvo weitergeführt. Mit diesem Langzeittest können u.a. präzise Verbrauchswerte eruiert und ein gesamtheitliches Bild über die ökologischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile dieser neuen Antriebstechnologie vermittelt werden. Die ersten Ergebnisse vermitteln ein eher ungünstiges Gesamtbild: Einem (allerdings sehr unterschiedlichen) Einsparpotenzial stehen höhere Beschaffungs- und Betriebskosten gegenüber.

In den bestehenden Bussen wurde die Funkanlage weiter optimiert. Damit kann der Fahrer die Busbevorzugung bei Lichtsignalanlagen an temporären Baustellen direkt ansteuern.

Mit der Nachrüstung aller Gelenkbusse im vorderen Fahrzeugteil sind nun alle Fahrzeuge mit Videokameras im ganzen Fahrgastraum ausgerüstet.

Garage (Infrastruktur, Personal)

Nach der Genehmigung des revidierten Gestaltungsplans und dem Erhalt der Baubewilligung konnte im November 2012 mit den Arbeiten zur Erweiterung der Bus-Einstellhalle begonnen werden. Vorab wurde das benachbarte BSU-eigene Wohnhaus abgebrochen bzw. möglichst ökologisch rückgebaut (getrennte Entsorgung bzw. teilweise Wiederverwendung der Baumaterialien). Das Erweiterungsprojekt mit einem Investitionsvolumen von rund 5,7 Mio. Franken dient folgenden Zielen:

- Schaffung von zusätzlichen gedeckten Einstellplätzen für Busse (vier Bahnen à 40 m)
- Schaffung zusätzlicher Werkstattkapazitäten
- Verbesserungen von betrieblichen Prozessen und Abläufen (z.B. effizientere Fahrzeugabstellung, Reifenwechsel, Reparaturarbeiten etc.)
- Verbesserung der Infrastruktur für das Personal (Aufenthaltsräume, Büroarbeitsplätze)
- Erfüllung gesetzlicher Auflagen betreffend Brandschutz (Pneulager)

Die Arbeiten werden bis Ende 2013 dauern.

Betriebsmittel: Der Druckluftkompressor wurde nach 20 Jahren durch eine neue, leistungsfähige und wartungsfreundliche Anlage ersetzt. Diese versorgt die Werkstätte und Einstellhalle bedarfsgerecht und zeitgesteuert. So können die Busse jeden Morgen vor der Ausfahrt durch das Fahrpersonal rasch mit Druckluft versorgt werden, und die Arbeitsplätze in der Halle bleiben ohne grössere Abgasemissionen.

Personelles: Das BSU-Garageteam besteht derzeit aus 17 Personen, davon fünf 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 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 von den für diese Arbeiten gut ausgebildeten Mitarbeitenden in bewährter Qualität ausgeführt.

Der Umsatz des Reparaturdienstes für Dritte stabilisierte sich im Berichtsjahr auf hohem Niveau (Abnahme um 0,6%).

Finanzen

Erfolgsrechnung

	Rechnung	Rechnung	Abweichungen	
	2012	2011	2012 / 2011	
Aufwand	CHF	CHF	CHF	%
Personalaufwand	10'582'557	11'423'780	- 841'223	- 7.4
Sachaufwand	8'230'446	7'856'046	+ 374'400	+ 4.8
Nicht aktivierbare Investitionskosten	29'756	45'522	- 15'766	- 34.6
Abschreibungen	1'564'128	1'391'710	+ 172'418	+ 12.4
Kapitalkosten	47'670	66'500	- 18'830	- 28.3
Total Aufwand	20'454'557	20'783'558	- 329'001	- 1.6
Ertrag				
Verkehrsertrag	7'833'744	8'043'762	- 210'018	- 2.6
Nebenertrag	3'690'353	3'567'403	+ 122'950	+ 3.4
Abgeltung	9'319'409	9'342'561	- 23'152	- 0.2
Total Ertrag	20'843'506	20'953'726	- 110'220	- 0.5
Betriebserfolg	388'949	170'168	+ 218'781	+ 128.6

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

Der **Personalaufwand** reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 7,4%, dies wegen des deutlich tieferen ausserordentlichen Aufwands für Sanierungsbeiträge zugunsten der Pensionskasse.

Der **Sachaufwand** erhöhte sich um 4,8%. Dies geht hauptsächlich aufgrund gestiegener Kosten für Dieseltreibstoff und Fahrzeugunterhalt.

Die Zunahme der **Abschreibungen** um 12,4% (bei unveränderten Abschreibungssätzen) ist darauf zurückzuführen, dass die Bus-Einstellhalle wegen des Erweiterungsbaus wertberichtigt werden musste.

Die **Kapitalkosten** reduzierten sich dank eines geringeren Fremdkapitalbedarfs aufgrund einer zurückhaltenden Investitionstätigkeit um 28,3%.

Der **Verkehrsertrag** lag um rund 3% über dem Budget. Gegenüber dem Vorjahr verminderte er sich um 2,6%. Das Ergebnis 2011 war wegen Einmaleffekten (Auflösung von Abgrenzungen) jedoch ausserordentlich hoch, weshalb kein direkter Vergleich vorgenommen werden kann.

Die in der Rechnung ausgewiesene **Abgeltung** entspricht dem mit Bund und Kantonen für das Rechnungsjahr 2012 vereinbarten Entgelt für den geplanten nicht gedeckten Betriebsaufwand. Im Vergleich zum Vorjahr ging sie minim zurück.

Der **Nebenertrag** stieg hauptsächlich dank höherer Provisionen sowie Erträgen aus Busfahrten für Dritte um 3,4%.

Per Saldo resultiert ein **Betriebserfolg** von CHF 388'949 (Vorjahr CHF 170'168).

Der **Deckungsgrad** (d.h. Ertrag ohne Abgeltungen im Verhältnis zum Gesamtaufwand, exkl. Nebengeschäfte) erhöhte sich von 53,6% auf 54,1%.

Bilanz

Das **Anlagevermögen** hat sich um CHF 1'044'340 reduziert. Den Neuzugängen in der Anlagerechnung (Haltestelleninfrastruktur, diverse Fahrzeug- und Garageeinrichtungen) stehen neben den ordentlichen Abschreibungen von CHF 1,28 Mio. eine Zusatzabschreibung von CHF 280'000 gegenüber.

Das **Umlaufvermögen** ging um CHF 989'418 zurück (kleinere Liquidität, geringere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen).

Das **Eigenkapital** erhöhte sich um die Summe des Unternehmensgewinns (Zunahme um CHF 388'949).

Das **Fremdkapital** ging um CHF 2'422'708 zurück, dies vor allem wegen der Auflösung von Rückstellungen (Sanierungsbeiträge Pensionskasse), welche an die Pensionskasse überwiesen wurden.



2012 wurden alle BSU-Haltestellen mit neuen Haltestellentafeln in einheitlichem, zeitgemäßem Design ausgerüstet.

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 2012 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 2012 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, 1. März 2013

GFELLER + PARTNER AG

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

Anträge des Verwaltungsrates

1. Der Jahresbericht 2012 wird genehmigt.
2. Die Jahresrechnung 2012 und die Bilanz per 31. Dezember 2012 werden genehmigt.
3. Die Verwaltungsorgane werden entlastet.

Solothurn, 5. April 2013

Für den Verwaltungsrat:

Der Präsident:
Ulrich Bucher

Der Sekretär:
Hans-Jakob Stricker

Erfolgsrechnung und Bilanz 2012

Erfolgsrechnung (inkl. Nebengeschäfte)

	Rechnung 2012 CHF	Rechnung 2011 CHF
Aufwand		
Personalaufwand	10'582'557	11'423'780
Gehälter, Löhne	8'076'522	7'587'846
Zulagen, Nebenbezüge, Berufskleider	973'672	973'019
Sozialaufwand	1'382'363	1'662'445
a.o. Vorsorgeaufwand	150'000	1'200'461
Sachaufwand	8'230'446	7'856'046
Allgemeine Aufwendungen	1'268'372	1'248'475
Marketing	90'699	102'648
Versicherungen und Schadenersatz	145'248	143'985
Betriebsbesorgungen durch Dritte	3'340'680	3'313'909
Mieten	216'394	206'422
Energie- und Verbrauchsstoffe	1'217'489	969'649
Unterhalt: Material und Fremdleistungen, Kleinanschaffungen	1'951'564	1'870'958
Nicht aktivierbare Investitionskosten	29'756	45'522
Abschreibungen	1'564'128	1'391'710
Kapitalkosten	47'670	66'500
Total Aufwand	20'454'557	20'783'558
Ertrag		
Verkehrsertrag	7'833'744	8'043'762
Abgeltung	9'319'409	9'342'561
Nebenertrag	3'690'353	3'567'403
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	2'735'328	2'660'536
Mieten	443'755	453'255
Vermögensertrag	6'565	8'464
Gewinn aus Anlagenabgängen	0	7'407
Übrige Betriebserträge (Provisionen, Versicherungsleistungen, Dieselverkäufe etc.)	504'705	437'741
Total Ertrag	20'843'506	20'953'726
Erfolg	388'949	170'168
Ausserordentlicher Ertrag ¹⁾	0	1'121'834
Unternehmenserfolg	388'949	1'292'002

¹⁾ 2011: Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen (Reparaturdienst und Mitarbeiterguthaben)

Bilanz

Aktiven	31.12.2012	31.12.2011
	CHF	CHF
Umlaufvermögen	4'816'391	5'805'809
Kasse, Postfinance, Banken	2'655'005	3'534'249
Debitoren	988'086	1'054'489
Lagervorräte	1'022'000	1'058'808
Aktive Rechnungsabgrenzung	151'300	158'263
Anlagevermögen	9'180'019	10'224'360
Sachanlagen	9'004'549	10'201'677
Unvollendete Objekte	169'970	17'183
Beteiligungen	5'500	5'500
Total Aktiven	13'996'410	16'030'169
Passiven		
Fremdkapital	8'876'248	11'298'955
Kreditoren	1'544'070	1'626'197
Passive Rechnungsabgrenzung	2'164'994	3'398'716
Rückstellungen	1'167'184	2'274'043
Darlehen von Aktionär	1'800'000	1'800'000
Bedingt rückzahlbare Darlehen (1974/1977)	2'200'000	2'200'000
Eigenkapital	5'120'162	4'731'214
Aktienkapital	2'745'000	2'745'000
Übrige Reserven	1'351'042	254'208
Gewinn-/Verlustvortrag Linienbetrieb	953'096	635'172
<i>Verlustvortrag Regionalverkehr</i>	<i>-59'595</i>	<i>-420'726</i>
<i>Gewinnvortrag Agglomerationsverkehr</i>	<i>1'012'691</i>	<i>1'055'898</i>
Gewinn (2011 Gewinnvortrag) Reparaturbetrieb	71'025	1'096'834
Total Passiven	13'996'410	16'030'169

Sachanlagespiegel

	Bestand 1.1.2012	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2012
	CHF	CHF	CHF	CHF
Anlagenrechnung	28'489'813	367'000	-804'000	28'052'813
Abschreibungsrechnung	18'288'136	1'564'128	-804'000	19'048'264
Buchwert	10'201'677			9'004'549

Anhang der Jahresrechnung; weitere Angaben

Angaben gemäss Art. 663b OR bzw. Art. 3 Abs. 2 RKV	Rechnung 2012	Rechnung 2011
	CHF	CHF
Deckungssumme Sachversicherungen (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	33'173'620	34'756'133
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.		
Auflösung stille Reserven Die Rückstellung für künftige Verluste des Reparaturdienstes wurde aufgelöst und in die Allgemeinen Reserven überführt.	0	1 096 834
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 26. Februar 2013 genehmigt.		
Verwendung des Bilanzgewinns	388'949	1 292 002
Zuweisung an Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	317'924	195 168
Zuweisung an allgemeine Reserven (Art. 20 Ziff. 2 der Statuten)	71'025	1 096 834
Zur Verfügung der Generalversammlung	0	0

Statistische Tabellen

Chronologische statistische Angaben

Jahr	Betriebsleistungen Wagen-km	Verkehrsleistungen Beförderte Personen	ERTRAG			
			Verkehrsertrag	Nebenertrag	Abgeltung ⁶⁾	Total Ertrag
			CHF	CHF	CHF	CHF
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

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

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
Personal- aufwand- CHF	Sach- aufwand ⁷⁾ CHF	Abschrei- bungen CHF	Kapital- kosten CHF	Total CHF	CHF	%		
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

- 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 1975–2012

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

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

²⁾ ab 1996 neue Ermittlung der Gesamtfahrtanzahl

³⁾ ab 2006 neue Ermittlung der Gesamtfahrtanzahl

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

