

# Geschäftsbericht 2007



# Gesellschaftsorgane

Stand 31. Dezember 2007

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,<br>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

|                |                                  |
|----------------|----------------------------------|
| Leiter Betrieb | Fürst Robert, Messen             |
| Leiter Technik | Hofer Hansruedi, Herzogenbuchsee |

## Adressen

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. 13'942'406.- mit einem Betriebsgewinn von Fr. 268'378.- ab. Hauptgründe für dieses positive Ergebnis sind verschiedene einmalige Sonderfaktoren (namentlich Nachzahlung Anteile Halbtaxabonnement 2005/06), verbesserte Verkehrseinnahmen und Nebenerträge sowie eine Stabilisierung des Sachaufwandes. Der Kostendeckungsgrad betrug 60,2 %.
- Die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste verringerte sich minim (-0,7 %); sie betrug 4,894 Millionen.
- Der Solothurner Kantonsrat hat in seiner Session vom November 2007 grundsätzlich beschlossen, dass das Konzept „Optimierung Busangebot Region Solothurn“ bereits per Fahrplanwechsel im Dezember 2008 umgesetzt werden soll. Dieses Konzept beinhaltet eine ganze Reihe von Verbesserungen des Fahrplanangebots in der Region Solothurn, namentlich abends und am Wochenende. Für den BSU stellen diese einen eigentlichen Quantensprung dar.

| Charakteristische Zahlen                             | 2007       | Vergleich mit 2006 |       |
|--|------------|--------------------|-------|
|  |            | absolut            | in %  |
| Linienlänge in km, 8 Linien *                        | 116,7      | + 3,1              | + 2,6 |
| Anzahl Autobusse **                                  | 36         | 0                  | 0     |
| Wagenkilometer ***                                   | 2 362 996  | + 19 681           | + 0,8 |
| Beförderte Personen *                                | 4 894 000  | - 36 000           | - 0,7 |
| Betriebsaufwand in Franken ***                       | 13 942 406 | + 486 017          | + 3,6 |
| Betriebsertrag (inkl. Abgeltung) in Franken          | 14 210 784 | + 775 969          | + 5,8 |
| Abgeltung in Franken                                 | 5 145 001  | + 342 001          | + 7,1 |
| Betriebserfolg in Franken ****                       | 268 378    | + 289 952          | -     |
| Durchschnittlicher Personalbestand                   | 81         | 0                  | 0     |
| Brutto-Betriebsaufwand pro Wagenkilometer in Franken | 5.90       | + 0.16             | + 2,8 |
| Deckungsgrad in % *****                              | 60         | + 1                | + 1,7 |

\* = 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

## „Bahn 2000“ bis vor die Haustüre

Solothurn ist eine der best erschlossenen Städte im Mittelland. Kaum eine andere Agglomeration ist so gut in das nationale Bahn- und Strassennetz eingebunden. Ein wichtiger Schritt zu diesem guten Angebot war die Eröffnung von Bahn 2000. Pluspunkte dabei sind der 30-Minuten-Takt am Jurasüdfuss und die Anbindung an die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist mit der Variante „Süd-Plus“ zwischen Inkwil und Solothurn. Das Ergebnis: Die Bahnfahrt Solothurn – Olten dauert noch konkurrenzlose 17 Minuten, gleich lang wie mit dem BSU vom Hauptbahnhof nach Rüttenen oder von der Vorstadt nach Etziken. Dieser Erfolg wurde Solothurn allerdings nicht in den Schoss gelegt. Zusammen mit den übrigen Kantonen am Jurasüdfuss haben Stadt und Kanton jahrelang für eine optimale Bahn-Anbindung gekämpft. Nicht nur der Erfolg gibt ihnen Recht, sondern auch eine „alte Planerweisheit“ hat sich bestätigt: Wenn eine Region oder Gemeinde für ihr öV-Angebot „kämpft“, ist die Chance gross, dass dieses auch langfristig den notwendigen Rückhalt in der Bevölkerung findet und sich erfolgreich etablieren kann.

Ähnliches ist nun beim neuen Busangebot „BSU 2008“ geschehen. Das von einer breit abgestützten Arbeitsgruppe der Repla RSU im Jahr 2006 ausgearbeitete Angebotskonzept, zu dem übrigens auch Verbesserungsmaßnahmen auf der Postaulinie Solothurn – Günsberg – Balmsberg gehören, hat auch einen steinig politischen Weg hinter sich. Von der Sache her zwar relativ unbestritten, war vorerst geplant, „BSU 2008“ zügig umzusetzen. Sowohl in den Kommissionen als auch im Kantonsrat wurde dann aber eine Verschiebung des Umsetzungstermins auf das Jahr 2010 (Fahrplanwechsel Dezember 2009) beschlossen. Dieser Entscheidung führte zu einem massiven Einsatz verschiedenster Kreise für das Konzept „BSU 2008“. Nicht nur die Repla RSU, sondern auch eine grosse Zahl von Kantonsrätinnen und Kantonsräten liessen nicht locker und setzten sich für eine frühere Umsetzung ein. Die eingereichte Motion hatte im November 2007 Erfolg: Der Umsetzungstermin wurde auf den Fahrplanwechsel 2008/09 vorgezogen.

Damit setzt die Region ein wichtiges Zeichen zur integralen Förderung und Entwicklung aller Verkehrssysteme: Neben dem gleichzeitig zur Diskussion stehenden, aber eher auf die mittlere und fernere Zukunft ausgerichteten Agglomerationsprogramm,

werden nun Westtangente, Langsamverkehrsprojekte und Förderung des öffentlichen Verkehrs gleichberechtigt vorangetrieben.

Das Ende 2004 erfolgreich umgesetzte Konzept „Bahn 2000“, wird dank „BSU 2008“ bis vor die „Haustüre“ der meisten Regionsbewohner/innen weitergeführt. Erst damit kann auch die Grossinvestition „Bahn 2000“ voll genutzt werden. Der Einsatz hat sich gelohnt. Nochmals besten Dank allen Beteiligten!

Das Konzept ist nun in der Phase der verbindlichen Umsetzung. Dabei steht noch ein Bewährungspunkt an: Im Sommer 2008 müssen im Rahmen der ordentlichen Beratungen des Kantonsrates die notwendigen Budgetmittel gesprochen werden. Hier werden die Entscheidungsträger noch einmal gefordert sein, diesem wichtigen Schritt für das Konzept die notwendige politische Beachtung zu schenken.

Als Zugabe zu diesen positiven Aussichten konnte im Dezember 2007 bereits eine erste Verbesserung für das regionale Verkehrsangebot realisiert werden: Das Moonliner-Netz in der Region Grenchen-Solothurn-Herzogenbuchsee. Damit bietet der BSU zusammen mit dem BGU jüngeren und älteren Nachtschwärmern einen Anreiz, auf die Benützung von Autos und Mofas zu verzichten, und trägt so vor allem zur Verkehrssicherheit bei. Andererseits soll Angestellten in Dienstleistungsbetrieben, welche aufgrund ihres Arbeitsschlusses die letzten Busse und Züge nicht mehr erreichen, eine sichere Heimkehr ermöglicht werden. Nicht zuletzt wird damit auch der „Ausgang“ bzw. der Besuch von Anlässen in der eigenen Region attraktiver. Da Bund und Kanton keine Subventionen an Angebote des öffentlichen Verkehrs nach Mitternacht leisten, wird dieser Angebotsausbau von den Transportunternehmungen auf eigenes Risiko betrieben.

Der Moonliner zeigt auch, dass der BSU sich nicht nur auf seine Verpflichtungen gegenüber der Region Solothurn im Rahmen des ordentlichen Transportauftrages beschränkt. Er engagiert sich auch für die allgemeine Verbesserung der Verkehrserschliessung in der Region und will dies auch künftig tun.



Erfolgreicher Start des neuen Moonlinerangebots in der Region Solothurn-Grenchen im Dezember 2007  
(siehe Seite 8)

# Gesellschaftsorgane

Die ordentliche **Generalversammlung** fand am 21. Juni 2007 in Lüsslingen statt. Es nahmen neben diversen Gästen 21 Aktionäre teil; diese vertraten zusammen 2'324 Stimmen oder 79,5 Prozent des gesamten Aktienbestandes. Die Aktionäre genehmigten statutengemäss Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz pro 2006 und erteilten den Verwaltungsorganen Entlastung. Zudem wählten sie die BDO Visura, Solothurn, als neue Revisionsstelle der Gesellschaft. Im Anschluss an die ordentlichen Traktanden referierte Johannes Friedli, Präsident der Repla RSU, zum Thema „Buskonzept BSU 2008: Wie weiter nach der Vernehmlassung in der Region?“.

## Personal

### Personalbestand, Pensionierungen

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 81,2 (Vorjahr 80,6) Pensen; darunter waren vier Mechanikerlehrlingsstellen.

2007 sind insgesamt sechs neue Mitarbeitende eingetreten. Austritte infolge Kündigungen waren vier zu verzeichnen.

Im Laufe des Jahres traten die Buschauffeure Walter Jordi (32 Dienstjahre), Dieter Krellwitz (11 Dienstjahre), Urs Steiner (27 Dienstjahre) und Hans Wüthrich (18 Dienstjahre) in den Ruhestand. Wir danken den Pensionierten für ihre langjährige und engagierte Mitarbeit bestens.

### Rückständige Ruhe- und Ferientage

Die Zahl der rückständigen Ruhe- und Ferientage sowie die nicht ausgeglichene Überzeit des Fahrpersonals betrug Ende Jahr 910 Tage (214 weniger als im Vorjahr). Das sind im Durchschnitt 14 Tage pro Mitarbeiter/in. In der Rechnung sind die entsprechenden finanziellen Verpflichtungen berücksichtigt.

### Dienstjubiläen

- Ernst Röthlisberger, 35 Jahre
- Hanspeter Amport, 25 Jahre
- Werner Grütter, 25 Jahre
- Walter Siegenthaler, 25 Jahre
- Jean-Pierre Christen, 20 Jahre
- Brigitte Frölicher, 20 Jahre
- Urs Grossenbacher, 20 Jahre
- Rolf Neuenschwander, 20 Jahre

### Anstellungsbedingungen

Nachdem per Anfang 2007 aufgrund der Budgetsituation auf eine generelle Erhöhung der Löhne verzichtet werden musste, konnte der Verwaltungsrat aufgrund einer Neu beurteilung der finanziellen Lage im Frühjahr als teilweisen Ausgleich eine ausserordentliche Zulage in der Höhe von 0,8 % des Jahreslohnes beschliessen.

Per Anfang 2008 wurden mit dem Sozialpartner VPOD folgende Verbesserungen der Lohn- und Anstellungsbedingungen vereinbart:

- Generelle Lohnerhöhung von 1,3 %
- Übernahme des ganzen Sanierungsbeitrags der Pensionskasse der ASCOOP in der Höhe von 3 % durch die Unternehmung (bisher 1,2 % von den Mitarbeitenden finanziert)
- Übernahme der neu eingeführten Gebühr für das Mitarbeiter-GA 2. Klasse durch die Unternehmung

### Aus- und Weiterbildung

Im November 2007 wurden an 10 Tagen Weiterbildungskurse für das Fahrpersonal durchgeführt. Dabei wurden Themen wie Qualitäts-Gütesiegel Stufe II, Umgang mit Fahrgastreklamationen, Neuerungen auf den Fahrplanwechsel und technische Informationen behandelt. Neue Streckenführungen (Steinhof, äusseres Wasseramt) wurden mit Fahrten vor Ort instruiert.

# Marketing

## Verkehrsentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste minim; sie betrug 4,894 Millionen (- 0,7 %).

## Verkehrsertrag

Die Verkehrseinnahmen stiegen gegenüber dem Vorjahr um erfreuliche 5,5 % und erreichten den Betrag von 5,85 Mio. Franken. Dieses Ergebnis beinhaltet auch eine einmalige Nachzahlung von Fr. 221'000.- für Anteile am Halbtaxabonnement der Jahre 2005/2006.

## Libero-Tarifverbund

Im dritten Jahr seines Bestehens konnte der Libero-Verbund die Erträge aus verkauften Abonnementen und Einzelfahrausweisen um 2,4 % steigern; sie erreichten den Gesamtbetrag von 138,1 Mio. Franken. Mit diesem Ergebnis wurden die budgetierten Erträge exakt erreicht, und die am 10. Dezember 2006 in Kraft getretenen Preiserhöhungen konnten am Markt grösstenteils umgesetzt werden.

Der BSU erhielt vom Gesamtertrag im Jahr 2007 einen Anteil von 3,1 %. Aufgrund des neu ermittelten Verteilschlüssels wird sich dieser Anteil ab 2008 auf 3,2 % erhöhen. Daraus wird ein Mehrertrag von ca. Fr. 150'000 resultieren. Dieser wird jedoch dem Betrieb vereinbarungsgemäss durch eine entsprechend verminderte Abgeltung unmittelbar wieder entzogen. Ein solcher Ausgleich ist unabdingbar, damit Bund und Kantone andererseits bei jenen Unternehmen die Abgeltung nach oben anpassen kann, welche aus den Fahrgasteinnahmen weniger Anteile erhalten als bisher.

Per 9. Dezember 2007 haben die zuständigen Partner des Libero-Verbundes eine weitere Anpassung der Preise der Libero-Fahrausweise beschlossen, dies im Gleichschritt und in Anlehnung an die Preiserhöhungen bei den gesamtschweizerischen Tarifen des öffentlichen Verkehrs. Die Erhöhung im Libero-Verbund betrug durchschnittlich 2,4 % und ist in erster Linie begründet durch die teils erheblichen Kostensteigerungen (Beispiel Dieselpreise), die bei grundsätzlich gleich bleiben-

den Abgeltungsbeiträgen der öffentlichen Hand kompensiert werden müssen.

## Werbung und PR

Die BSU-eigene Werbung und PR konzentrierte sich auf Informationen rund um besondere regionale Anlässe wie Fasnacht oder Märetfescht. 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 verteilte Regionalfahrplan (BSU und weitere Transportunternehmen).

## Beschaffung neuer Fahrausweisverkaufsgeräte

Die Firma ATRON electronic GmbH hat im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung Ende 2006 den Zuschlag für das neue Fahrausweis-Vertriebsystem 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 Einzelfahrscheinie lösen können. Der BSU erhält neben Billettautomaten auch Verkaufsgeräte für die Busfahrer/innen. Die Einführung des neuen Systems erfolgt schrittweise ab 2008. Im Berichtsjahr waren die beteiligten Unternehmen wie auch der Lieferant mit umfangreichen und anspruchsvollen Vorbereitungsarbeiten für die Umsetzung stark gefordert.

# Betrieb

## Fahrplan

Der Fahrplanwechsel vom 9. Dezember brachte einige grössere Änderungen mit sich. So wurde ein Modul des neuen Angebotskonzepts „BSU 2008“ vorgezogen, nämlich die neue Linienführung der Linien 5 und 7 im äusseren Wasseramt und die Verlängerung der Linie 6 von Kriegstetten nach Subingen Schulzentrum. Der Fahrplan der Linie 1 konnte stabiler gestaltet werden, so dass die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Solothurn besser wurden.

## Moonliner (Nachtbusangebot)

Das Moonlinernetz wurde Mitte Dezember mit drei neuen Linien auch auf die Region Solothurn ausgedehnt: Linie M51 (Solothurn – Bellach – Oberdorf – Selzach – Grenchen – Arch – Lüsslingen, produziert durch den BGU), Linie M52 (Solothurn – Luterbach – Wangen a/A – Wiedlisbach – Niederbipp – Flumenthal) und Linie M53 (Solothurn – Lohn – Gerlafingen – Kriegstetten – Derendingen – Herzogenbuchsee – Aeschi). Die Fahrgastzahlen sind erfreulich und zeigen, dass es ein Fahrplanangebot nach Mitternacht auch in unserem Marktgebiet ein Bedürfnis ist.

## Haltestellen

In Solothurn wurde die neue Haltestelle Kunstmuseum eingerichtet und die Haltestelle Brühl örtlich verschoben; in Bolken und Aeschi Kirche wurden für die neue Linienführung der Linien 5 bzw. 7 und in Subingen (Schulzentrum) und in Oekingen (Horriwilstrasse) für die Verlängerung der Linie 6 neue Haltestellen erstellt.

## Fahrausweiskontrollen

Die Fahrausweiskontrollen werden seit Ende 2005 vom RBS-Kontrolldienst durchgeführt. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 1'797 Buskurse (Vorjahr 2'510) bzw. 27'000 (Vorjahr 35'700) Personen kontrolliert werden. 1'195 (Vorjahr 1'353) Fahrgäste konnten keinen gültigen Fahrausweis vorweisen; dies bedeutet eine Unregelmässigkeitsquote von 4,5 % (Vorjahr 3,8 %). Nach Abzug derjenigen Personen, welche lediglich ihr Abonnement vergessen hatten, beträgt die Unregelmässigkeitsquote noch 3,1 % (Vorjahr 2,5 %). 247 (Vorjahr 230) Personen wurden bei den Strafuntersuchungsbehörden angezeigt.

## Unfälle und Betriebsstörungen

Die Unfallstatistik ist im Berichtsjahr etwas schlechter ausgefallen: Mit Fahrzeugen ereigneten sich 9 (Vorjahr 7) Kollisionen, bei denen es jedoch bei Blechschaden blieb. Stürze im Bus, verursacht durch Notstopps, waren 21 zu verzeichnen (dreimal mehr als im Vorjahr). Diese starke Zunahme ist unter anderem durch einen besonderen Vorfall begründet, bei welchem gleich 8 Personen stürzten. 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.

Die allgemeine Situation im Strassenverkehr war weiterhin geprägt durch die Grossbaustellen im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zur A5 sowie dem Neubau der Rötibrücke. Insbesondere in den Spitzenzeiten war der Fahrplan deshalb oft unstabil.

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

## Optimierung Busangebot Region Solothurn

Der Solothurner Kantonsrat hat in seiner Session vom November 2007 grundsätzlich beschlossen, dass das Konzept „Optimierung Busangebot Region Solothurn“ bereits per Fahrplanwechsel im Dezember 2008 umgesetzt werden soll. Dieses Konzept beinhaltet eine ganze Reihe von Verbesserungen des Fahrplanangebots in der Region Solothurn, namentlich abends und am Wochenende. Für den BSU stellen diese einen eigentlichen Quantensprung, aber mit Blick auf die konkrete Umsetzung auch eine erhebliche Herausforderung dar.

## Fahrzeuge

Der Fahrzeugbestand erfuhr im Berichtsjahr keine Veränderungen. Fünf Normbusse, welche als Moonlinerfahrzeuge ab Dezember 2007 auf den Moonliner-Linien im Einsatz stehen, wurden mit Videoanlagen im Fahrgastraum ausgerüstet. Bereits seit mehreren Jahren sind die Gelenkbusse mit Videoanlagen im Fahrgastraum ausgerüstet.

## Garage

Durch die Erweiterung des befestigten Terrains bis zur Waldeggstrasse durch Rückbau des Grünstreifens kann nun auf eigenem Terrain, ohne die Waldeggstrasse zu queren, mit Bussen und Reparaturfahrzeugen das Garagegebäude umfahren werden. Dies ist ein nicht zu unterschätzender Beitrag zugunsten eines sicheren und rationelleren Betriebsablaufs.

Neue Wege wurden auch beim Einkauf des Dieseltreibstoffs gewählt, indem dieser nun gemeinsam mit dem Busbetrieb Grenchen und Umgebung BGU erfolgt.

Personelles: Das BSU-Garageteam besteht derzeit aus 14 Personen, davon 4 Lehrlinge. Damit leistet der BSU einen wichtigen Beitrag für die Berufsbildung in der Region.

Die BSU-Garage hat sich auch im Jahr 2007 beim Ferienpass der Region Solothurn beteiligt; bei einem Rundgang erhielten die teilnehmenden Schulkinder wichtige Informationen rund um und über den Bus.

## Reparaturdienst

Als Vertragswerkstätte der EvoBus (Schweiz) AG führte die BSU-Garage wiederum Arbeiten für andere Busunternehmen aus. Inbetriebnahme- und Ablieferungsbereitstellungen an neuen Fahrzeugen, aber auch grössere Reparaturen an eigenen und Kundenfahrzeugen stellten die Garage vor interessante Herausforderungen. Die Entwicklung aller technischen Komponenten im Fahrzeugbereich erfordert eine stetige Weiterbildung.

Insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Busbetrieb Grenchen und Umgebung BGU seit Mitte 2007 bedeutete eine zusätzliche Aufgabe auch ausserhalb der eigenen Garage. Der BSU-Reparaturdienst betreut nun vor Ort in Grenchen die gesamte BGU-Fahrzeugflotte.

Einen eigentlichen Volls-service inkl. Unterstützung bei der Fahrzeugdisposition von Feuerwehrbetrieben (unter anderen Feuerwehr Zuchwil) bietet die Garage einen eigentlichen „Vollservice“ an. Dabei werden die Fahrzeuge beim Kunden direkt abgeholt; anschliessend werden die nötigen Arbeiten nach den Bedürfnissen des Kunden wie Bereitstellung zur Motorfahrzeugkontrolle, Unterhalts- und Servicearbeiten, periodisch nötige Prüfberichte usw. ausgeführt. Die Feuerwehrorgane können sich dank dieser Dienstleistung auf ihre Kernaufgaben konzentrieren.

Der Umsatz des Reparaturdienstes nahm erstmals seit Jahren leicht ab (- 1,5 %).

# Finanzen

## Erfolgsrechnung

| Budget<br>2007    |                                       | Rechnung<br>2007  | Rechnung<br>2006  | Abweichungen<br>2007 / 2006 |              |
|-------------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|--------------|
| Fr.               | Aufwand                               | Fr.               | Fr.               | Fr.                         | %            |
| 7 620 000         | Personalaufwand                       | 7 865 407         | 7 414 949         | + 450 458                   | + 6,1        |
| 4 540 000         | Sachaufwand                           | 4 814 433         | 4 766 951         | + 47 482                    | + 1,0        |
| 0                 | Nicht aktivierbare Investitionskosten | 11 722            | 87 401            | - 78 679                    | - 86,6       |
| 1 162 000         | Abschreibungen                        | 1 169 670         | 1 132 915         | + 36 755                    | + 3,2        |
| 65 000            | Kapitalkosten                         | 81 174            | 54 173            | + 27 001                    | + 49,8       |
| <b>13 387 000</b> | <b>Total Aufwand</b>                  | <b>13 942 406</b> | <b>13 456 389</b> | <b>+ 486 017</b>            | <b>+ 3,6</b> |
|                   | <b>Ertrag</b>                         |                   |                   |                             |              |
| 5 460 000         | Verkehrsertrag                        | 5 846 311         | 5 544 146         | + 302 165                   | + 5,5        |
| 2 822 000         | Nebenertrag                           | 3 219 472         | 3 087 669         | + 131 803                   | + 4,3        |
| 5 105 000         | Abgeltung                             | 5 145 001         | 4 803 000         | + 342 001                   | + 7,1        |
| <b>13 387 000</b> | <b>Total Ertrag</b>                   | <b>14 210 784</b> | <b>13 434 815</b> | <b>+ 775 969</b>            | <b>+ 5,8</b> |
| <b>0</b>          | <b>Betriebserfolg</b>                 | <b>268 378</b>    | <b>- 21 574</b>   | <b>+ 289 952</b>            | <b>-</b>     |

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 6,1 %. Die Erhöhung geht im Wesentlichen auf die zusätzlich Erhöhung der Rückstellung für künftige Sanierungsbeiträge zugunsten der Pensionskasse zurück. Dies war nötig, weil im Rahmen der Lohnverhandlungen mit dem Sozialpartner vereinbart wurde, dass die Unternehmung ab 2008 den ganzen Sanierungsbeitrag von 3 Prozent des versicherten Lohnes trägt (bisher nur 60 %).

Der **Sachaufwand** erhöhte sich um insgesamt 1,0 %. Zusätzliche Provisionszahlungen für Fahrausweisverkäufe durch andere Transportunternehmen, höhere Vorsteuerkürzungen bei der Mehrwertsteuer sowie Mehrkosten beim Fahrzeugunterhalt und aufgrund der vermehrt vom RBS erbrachten Dienstleistungen (Fahrausweiskontrolle) konnten durch Reduktionen bei anderen Positionen weitgehend kompensiert werden.

Bei grundsätzlich unveränderten Abschreibungssätzen nahmen die **Abschreibungen** um 3,2 % zu, weil die beiden 2006 beschafften Gelenkbusse im Vorjahr erst pro rata abgeschrieben worden waren.

Die neuen Gelenkbusse mussten fremdfinanziert werden, deshalb und wegen gestiegener Zinssätze fielen höhere **Kapitalkosten** an.

Der **Verkehrsertrag** erhöhte sich dank allgemeiner Ertragssteigerung im Libero-Tarifverbund und bei den gesamtschweizerischen Pauschalfahrausweisen, insbesondere dem Generalabonnement, um 5,5 %. Die ausgewiesene Zunahme beinhaltet auch eine Nachzahlung von Fr. 221'000.- für Anteile am Halbtaxabo der Jahre 2005/2006.

Die in der Rechnung ausgewiesene **Abgeltung** entspricht dem mit Bund, Kantonen und Gemeinden für das Rechnungsjahr 2007 vereinbarten Entgelt für den geplanten nicht gedeckten Betriebsaufwand.

Per Saldo resultiert ein **Betriebsgewinn** von Fr. 268'378.- (Vorjahr - Fr. 21'574.-). Damit kann der Bilanzverlustvortrag von Ende 2006 (Fr. 263'425.-) ausgeglichen werden, und es ergibt sich ein **Gewinnvortrag** von Fr. 4'953.-.

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

## Bilanz

Das **Anlagevermögen** hat sich um Fr. 1'087'517.– vermindert, was weitgehend den getätigten Abschreibungen entspricht. Die Neuzugänge in der Anlagerechnung beschränken sich hauptsächlich auf verschiedene kleinere Mobilien.

Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich um Fr. 993'371.–. Sowohl die Barbestände als auch die Debitorenforderungen nahmen zu, während die Lagervorräte abnahmen.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich um Fr. 268'378.–, entsprechend dem erzielten Betriebsgewinn im Linienverkehr.

Das **Fremdkapital** konnte um Fr. 362'524.– reduziert werden, wobei die kurzfristigen Verbindlichkeiten um 0,11 Mio. Franken zu- und die langfristigen Verbindlichkeiten um 0,47 Mio Franken abnahmen.



## Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, Seiten 14 bis 19) des BSU für das am 31. Dezember 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Rechnung pro 2007 ist durch die Aufsichtsbehörde im Sinne von Artikel 70 des Eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 subventionsrechtlich geprüft und mit Schreiben vom 22. Februar 2008 genehmigt worden.

Worblaufen, 6. März 2008

BDO Visura

Jürg Krebs    ppa. Marc Blaser

## Anträge des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung:

1. Der Jahresbericht 2007 wird genehmigt.
2. Die Jahresrechnung 2007 und die Bilanz per 31. Dezember 2007 werden genehmigt.
3. Die Verwaltungsorgane werden entlastet.

Solothurn, 2. April 2008

Für den Verwaltungsrat:

Der Präsident:

Der Sekretär:

Ulrich Bucher

Hans-Jakob Stricker

## **Erfolgsrechnungen und Bilanz 2007**

## Erfolgsrechnung Linienbetrieb 2007

| Stufe 1  | Rechnung 2007<br>Fr. | Rechnung 2006<br>Fr. |
|--|----------------------|----------------------|
| <b>Aufwand</b>   |                      |                      |
| <b>Personalaufwand</b>   | <b>7 865 407</b>     | <b>7 414 949</b>     |
| Gehälter, Löhne  | 6 205 494            | 5 770 487            |
| Zulagen, Nebenbezüge, Dienstkleider  | 587 171              | 583 114              |
| Sozialaufwand  | 1 072 742            | 1 061 348            |
| <b>Sachaufwand</b>   | <b>4'814'433</b>     | <b>4 766 951</b>     |
| Allgemeine Aufwendungen  | 653 808              | 629 610              |
| Marketing  | 73 981               | 82 737               |
| Versicherungen und Schadenersatz   | 99 155               | 99 216               |
| Betriebsbesorgungen durch Dritte   | 2 273 557            | 2 260 640            |
| Mieten   | 103 209              | 99 756               |
| Energie- und Verbrauchsstoffe  | 935 216              | 947 990              |
| Unterhalt: Material und Fremdleistungen  | 675 507              | 647 002              |
| <b>Nicht aktivierbare Investitionskosten</b>                                       | <b>11 722</b>        | <b>87 401</b>        |
| <b>Abschreibungen</b>  | <b>1 169 670</b>     | <b>1 132 915</b>     |
| <b>Kapitalkosten</b>   | <b>81 174</b>        | <b>54 173</b>        |
| <b>Total Betriebsaufwand</b>   | <b>13 942 406</b>    | <b>13 456 389</b>    |
|  |                      |                      |
| <b>Ertrag</b>  |                      |                      |
| <b>Verkehrsertrag</b>  | <b>5 846 311</b>     | <b>5 544 146</b>     |
| <b>Abgeltung</b>   | <b>5 145 001</b>     | <b>4 803 000</b>     |
| <b>Nebenertrag</b>   | <b>3 219 472</b>     | <b>3 087 669</b>     |
| Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte                                      | 2 770 407            | 2 719 989            |
| Mieten   | 293 884              | 221 828              |
| Vermögensertrag  | 16 650               | 9 158                |
| Gewinn aus Anlagenabgängen   | 0                    | 0                    |
| Übrige Betriebserträge (Provisionen, Versicherungsleistungen, Dieserverkäufe etc.) | 138 531              | 136 694              |
| <b>Total Betriebsertrag</b>  | <b>14 210 784</b>    | <b>13 434 815</b>    |
|  |                      |                      |
| <b>Betriebserfolg</b>  | <b>268 378</b>       | <b>- 21 574</b>      |

## Erfolgsrechnung Reparaturdienst 2007

| Stufe 1                                   | Rechnung 2007<br>Fr. | Rechnung 2006<br>Fr. |
|---|----------------------|----------------------|
| <b>Aufwand</b>                            |                      |                      |
| Leistungsverrechnung Linienbetrieb        | 700 000              | 676 000              |
| Sachaufwand                               | 23 004               | 26 274               |
| Material und Fremdleistungen              | 529 419              | 571 534              |
| <b>Total Betriebsaufwand</b>              | <b>1 252 423</b>     | <b>1 273 808</b>     |
|   |                      |                      |
| <b>Ertrag</b>                             |                      |                      |
| Reparaturen für Dritte, Ersatzteilverkauf | 1 356 600            | 1 376 656            |
| <b>Total Betriebsertrag</b>               | <b>1 356 600</b>     | <b>1 376 656</b>     |
|   |                      |                      |
| <b>Betriebsgewinn</b>                     | <b>104 177</b>       | <b>102 848</b>       |

## Erfolgsrechnung 2007

| Stufe 2   | Rechnung 2007<br>Fr. | Rechnung 2006<br>Fr. |
|---|----------------------|----------------------|
| <b>Betriebserfolg Linienbetrieb</b>             | <b>268 378</b>       | <b>- 21 574</b>      |
| Ausserordentlicher Aufwand                      | 0                    | 0                    |
| Ausserordentlicher Ertrag                       | 0                    | 0                    |
| <b>Gesamterfolg Linienbetrieb</b>               | <b>268 378</b>       | <b>- 21 574</b>      |
| <b>Betriebserfolg Reparaturdienst</b>           | <b>104 177</b>       | <b>102 848</b>       |
| <b>Betriebserfolg entbehrliche Liegenschaft</b> | <b>16 335</b>        | <b>- 50 967</b>      |
| Ertrag  | 39 504               | 46 054               |
| Aufwand   | 23 169               | - 97 021             |
| <b>Unternehmenserfolg</b>                       | <b>388 890</b>       | <b>30 307</b>        |

| Stufe 3  | Rechnung 2007<br>Fr. | Rechnung 2006<br>Fr. |
|--|----------------------|----------------------|
| <b>Erfolgszuweisung</b>                                |                      |                      |
| <b>Anteil Linienbetrieb:</b>                           |                      |                      |
| <b>Veränderung Bilanzverlust- bzw. -gewinnvortrag:</b> | <b>268 378</b>       | <b>- 21 574</b>      |
| - Veränderung Regionalverkehr                          | 474 737              | 26 507               |
| - Veränderung Agglomerationsverkehr                    | - 206 359            | - 48 081             |
| <b>Anteil Reparaturdienst:</b>                         |                      |                      |
| <b>- Einlage in Rückstellungen</b>                     | <b>104 177</b>       | <b>102 848</b>       |
| <b>Anteil entbehrliche Liegenschaft:</b>               |                      |                      |
| <b>- Entnahme bzw. Einlage in Rückstellungen</b>       | <b>16 335</b>        | <b>- 50 967</b>      |
| <b>Total</b>   | <b>388 890</b>       | <b>30 307</b>        |

## Bilanz 2007

| <b>Aktiven</b>                                    | <b>31.12.2007</b> | <b>31.12.2006</b> |
|---|-------------------|-------------------|
|   | <b>Fr.</b>        | <b>Fr.</b>        |
| <b>Umlaufvermögen</b>                             | <b>4 228 973</b>  | <b>3 235 602</b>  |
| Kasse, Post, Banken                               | 1 967 064         | 1 204 347         |
| Debitoren   | 1 768 932         | 1 141 838         |
| Wertschriften                                     | 0                 | 0                 |
| Lagervorräte                                      | 329 970           | 462 415           |
| Aktive Rechnungsabgrenzung                        | 163 007           | 427 002           |
|   |                   |                   |
| <b>Anlagevermögen</b>                             | <b>8 613 277</b>  | <b>9 700 794</b>  |
| Sachanlagen                                       | 8 586 521         | 9 687 094         |
| Unvollendete Objekte                              | 21 256            | 8 700             |
| Beteiligungen                                     | 5 500             | 5 000             |
|   |                   |                   |
| <b>Total Aktiven</b>                              | <b>12 842 250</b> | <b>12 936 396</b> |
|   |                   |                   |
| <b>Passiven</b>                                   |                   |                   |
|   |                   |                   |
| <b>Fremdkapital</b>                               | <b>7 718 860</b>  | <b>8 081 384</b>  |
| Kreditoren  | 598 152           | 638 106           |
| Passive Rechnungsabgrenzung                       | 1 495 446         | 1 345 327         |
| Rückstellungen                                    | 3 425 262         | 2 897 951         |
| Langfristige Verbindlichkeiten                    | 2 200 000         | 3 200 000         |
|   |                   |                   |
| <b>Eigenkapital</b>                               | <b>2 923 390</b>  | <b>2 655 012</b>  |
| Aktienkapital                                     | 2 745 000         | 2 745 000         |
| Übrige Reserven                                   | 173 437           | 173 437           |
| Gewinn-/Verlustvortrag Linienbetrieb              | 4 953             | - 263 425         |
| <i>Verlustvortrag Regionalverkehr</i>             | <i>- 431 695</i>  | <i>- 906 432</i>  |
| <i>Gewinnvortrag Agglomerationsverkehr</i>        | <i>436 648</i>    | <i>643 007</i>    |
|   |                   |                   |
| <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>12 842 250</b> | <b>12 936 396</b> |

## Sachanlagespiegel

| Anlagenrechnung           | Bestand<br>1.1.2007 | Zugang        | Abgang         | Bestand<br>31.12.2007 |
|---------------------------|---------------------|---------------|----------------|-----------------------|
|                           | Fr.                 | Fr.           | Fr.            | Fr.                   |
| Linienbetrieb             | 27 106 056          | 75 000        | 0              | 27 181 056            |
| Entbehrliche Liegenschaft | 375 543             | 0             | - 5 903        | 369 640               |
| <b>Total BSU</b>          | <b>27 481 599</b>   | <b>75 000</b> | <b>- 5 903</b> | <b>27 550 696</b>     |

| Abschreibungsrechnung                   | Bestand<br>1.1.2007 | Zugang    | Abgang | Bestand<br>31.12.2007 | Buchwert<br>31.12.2007 |
|---|---------------------|-----------|--------|-----------------------|------------------------|
|   | Fr.                 | Fr.       | Fr.    | Fr.                   | Fr.                    |
| Linienbetrieb                           | 15 044 775          | 1 169 670 | 0      | 16 214 445            | 10 966 612             |
| Überabschreibungen                      | 903 933             |           | 0      | 903 933               | - 903 933              |
| Zusatzabschreibungen aus<br>Gruppenwert | 1 845 797           | 0         |        | 1 845 797             | - 1 845 797            |
| Linienbetrieb total                     | 17 794 505          | 1 169 670 | 0      | 18 964 175            | 8 216 881              |
| Entbehrliche Liegenschaft               | 0                   | 0         | 0      | 0                     | 369 640                |
| <b>Total BSU</b>                        |                     |           |        |                       | <b>8 586 521</b>       |

## Anhang der Jahresrechnung 2007

| Angaben gemäss Art. 663b OR   | Rechnung 2007 | Rechnung 2006 |
|---|---------------|---------------|
|   | Fr.           | Fr.           |
| <b>Brandversicherungswert</b> (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)  | 31 802 800    | 31 694 600    |
| <b>Verpfändete Aktiven</b>  | 0             | 0             |
| <b>Auflösung stille Reserven</b><br>auf Lagervorräten   | 0             | 27 000        |
| <b>Solidarhaftung</b><br>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><br>5 Stammaktien à Fr. 1'000.- nominal (Erwerb 2007)   | 500           | 0             |



## **Statistische Tabellen**

# Chronologische statistische Angaben

| Jahr               | Betriebsleistungen<br>Wagen-km | Verkehrsleistungen<br>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    |
| 1986               | 1 315 235                      | 3 296 484                                 | 3 251 136      | 1 342 267   |                         | 4 593 403    |
| 1987               | 1 345 325                      | 3 662 867                                 | 3 455 050      | 1 257 722   |                         | 4 712 772    |
| 1988               | 1 363 080                      | 3 752 397                                 | 3 492 745      | 1 392 551   |                         | 4 885 296    |
| 1989               | 1 380 560                      | 3 753 933                                 | 3 436 989      | 1 678 427   |                         | 5 115 416    |
| 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   | 5 145 000               | 14 210 784   |

<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

# Chronologische statistische Angaben

| AUFWAND               |                                |                     |                    |            | Überschuss<br>des Ertrags<br>/Aufwands (-) | De-<br>ckungs-<br>grad <sup>9)</sup> | Personal-<br>bestand | Jahr               |
|-----------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------|------------|--|--------------------------------------|----------------------|--------------------|
| Personal-<br>aufwand- | Sach-<br>aufwand <sup>7)</sup> | Abschrei-<br>bungen | Kapital-<br>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               |
| 3 516 213             | 1 745 335                      | 693 964             | 87 057             | 6 042 569  | - 1 449 166                                | 76                                   | 58                   | 1986               |
| 3 657 230             | 1 762 877                      | 679 549             | 67 220             | 6 166 876  | - 1 454 104                                | 76                                   | 60                   | 1987               |
| 3 837 120             | 1 566 983                      | 709 824             | 77 408             | 6 291 335  | - 1 406 039                                | 78                                   | 62                   | 1988               |
| 4 228 658             | 1 584 832                      | 759 834             | 115 288            | 6 688 613  | - 1 573 197                                | 76                                   | 65                   | 1989               |
| 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               |

<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 – 2007

| 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     | 762 000        | 61    | 4 132 000  | 315   | 4 894 000 | 191   |

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

\*\* ab 1996 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

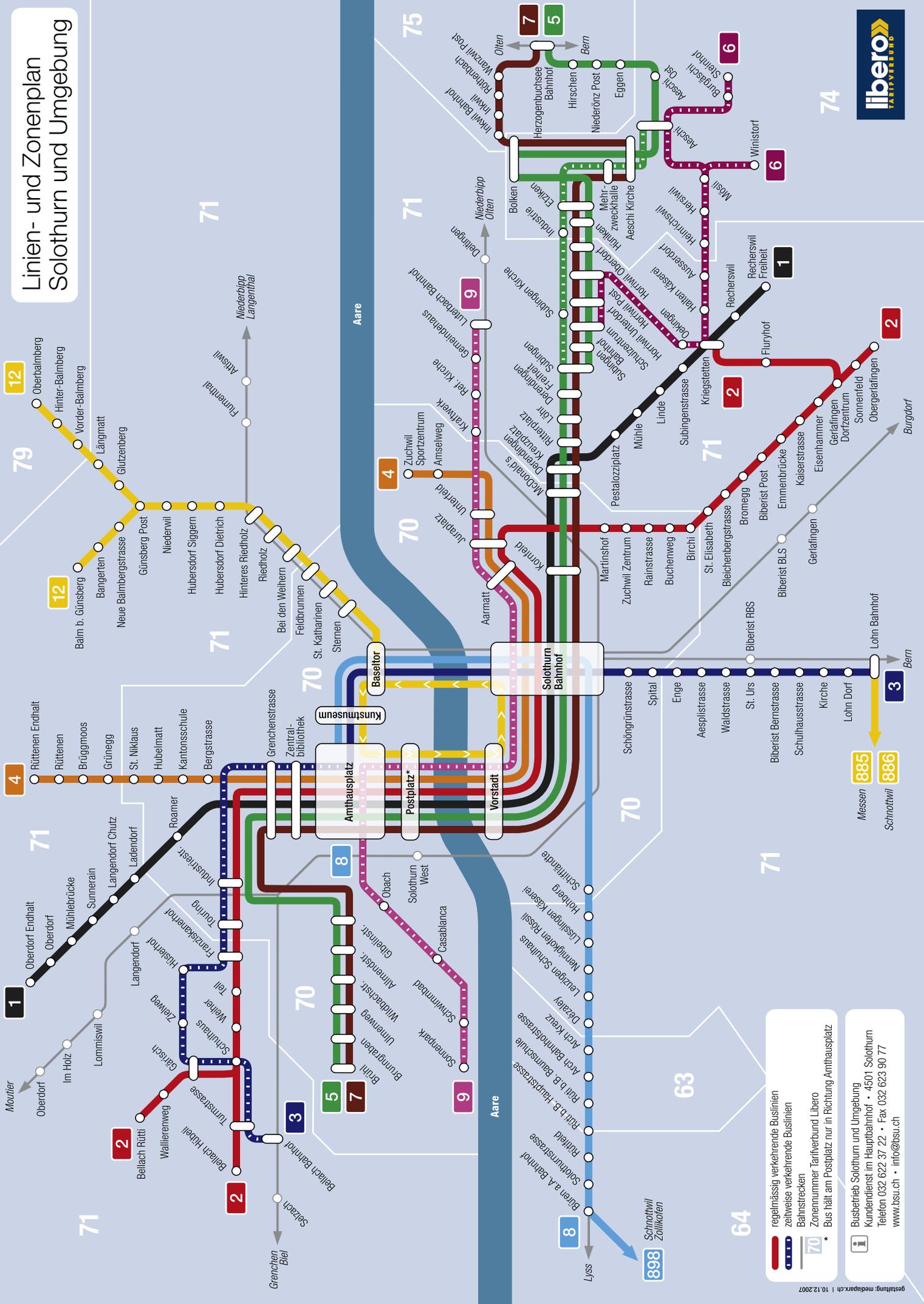
\*\*\* ab 2006 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

## 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)<br>Einstellung Linienabschnitt Recherswil–Koppigen (Linie 1) |
| 12. Dezember 2005  | Erweiterung Linie 9 Solothurn–Sonnenfeld   |
| 9. Dezember 2007   | Erweiterung Linie 6 Kriegstetten–Subingen  |



# Linien- und Zonenplan Solothurn und Umgebung



- regelmässig verkehrende Buslinien
- zeitweise verkehrende Buslinien
- Balmstrecken
- Zonennummer Tarifverbund Libero
- \* Bus hält am Postplatz nur in Richtung Amthausplatz

Busbetrieb Solothurn und Umgebung  
Kundendienst im Hauptbahnhof • 4501 Solothurn  
Telefon 032 622 37 22 • Fax 032 623 90 77  
www.bsu.ch • info@bsu.ch

