

Geschäftsbericht 2014



Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG: Gesellschaftsorgane

Stand 31. Dezember 2014

Verwaltungsrat

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

Revisionsstelle

Gfeller + Partner AG, Bern und Langenthal	2016
---	------

Geschäftsführende Unternehmung

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

Geschäftsleitung

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

Betriebsleitung BSU

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

Adressen BSU

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

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

Internet: www.bsu.ch

Wichtiges in Kürze

- Die Zahl der statistisch erfassten Fahrten nahm um 5,6 % auf insgesamt 6,45 Millionen ab, dies als Folge des Übergangs der Buslinien 8 und 881 an den RBS.
- Die Rechnung des Linienbetriebs schloss bei einem Gesamtaufwand von CHF 18'280'061 mit einem Betriebsgewinn von CHF 431'214 ab. Der Kostendeckungsgrad belief sich auf 53,4 %.
- Weiterhin erfreulich ist die Entwicklung des Vorsorgewerks BSU bei der Pensionskasse Symova. Dank einer sehr ansprechenden Anlagerendite von 7,2 % und einer zusätzlichen Einlage seitens des BSU belief sich der Deckungsgrad per Ende 2014 auf 116,8 %.
- Die Arbeiten zur Erweiterung der Bus-Einstellhalle in Zuchwil konnten plangemäss abgeschlossen werden. Dies wurde Ende April mit einem Behördenanlass sowie einem gut besuchten Tag der offenen Tore gefeiert.
- Die Teilerneuerung der Busflotte wurde im Oktober 2014 mit der Inbetriebnahme von sechs weiteren Normbussen des Typs Mercedes «Citaro» abgeschlossen. Alle neu beschafften Fahrzeuge verfügen über emissionsarme Euro-6-Motoren, Klimaanlage und Doppelmonitore für die Fahrgastinformation.

Charakteristische Zahlen	2014	Vergleich mit 2013	
		absolut	in %
Linienlänge in km, 9 Linien ¹⁾	130.0	+ 0.4	+ 0.3
Anzahl Autobusse ²⁾	44	+ 2	+ 4.8
Wagenkilometer ³⁾	2'660'000	- 328'800	- 11.0
Beförderte Personen	6'452'000	- 383'000	- 5.6
Betriebsaufwand in Franken ³⁾	18'280'061	- 459'882	- 2.4
Betriebsertrag (inkl. Abgeltung) in Franken ³⁾	18'711'275	- 605'375	- 3.1
Abgeltung in Franken	8'951'475	- 409'489	- 4.4
Betriebserfolg in Franken ³⁾	431'214	- 109'493	- 20.5
Durchschnittlicher Personalbestand	107	0	0
Brutto-Betriebsaufwand pro Wagenkilometer in Franken	6.87	+ 0.59	+ 9.4
Deckungsgrad in % ⁵⁾	53.4	+ 0.4	+ 0.8

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

²⁾ Stand Ende Jahr, inkl. 4 Miet-Fahrzeuge des RBS sowie historischer Bus, ohne Kleinbusse (3)

³⁾ Linienbetrieb, inkl. Leistungen für RBS sowie Extrafahrten; inkl. Leistungen asm und BGU auf BSU-Linien

⁴⁾ Anteil der selber erwirtschafteten Erträge (ohne Abgeltungen) gemessen am Aufwand (ohne Nebengeschäft)

Schritte auf dem Weg in die Zukunft

Die Wünsche und Anforderungen an den öffentlichen Verkehr sind zahlreich und herausfordernd: Häufige Abfahrten und kurze Fahrzeiten, Komfort und genügend Platz im Fahrzeug, verlässliche Anschlüsse und präzise Kundeninformation sind einige davon. Gleichzeitig sieht sich die Branche mit Abgeltungsreduktionen und plafonierten Budgets konfrontiert. Angebotsausbauten sind bis auf weiteres trotz gewünschter Förderung des öffentlichen Verkehrs im Zweckartikel des kantonalen öV-Gesetzes nur in sehr beschränktem Ausmass realisierbar. Erfolgversprechend sind deshalb kleine Schritte zur punktuellen Verbesserung des Angebotes. Der BSU konnte wiederum kleine und wichtige Schritte auf diesem Weg in die Zukunft machen:

Mit dem vollzogenen Ersatz der alten Fahrzeuge verfügt der BSU nun über eine verjüngte Flotte, die neben Klimatisierung (bei den neuen Fahrzeugen) auch eine verbesserte Kundeninformation ermöglichen. Dazu wurden alle Fahrzeuge mit Monitoren ausgerüstet, die Anschlussinformationen und betriebliche Meldungen anzeigen. Im Fahrplanangebot konnte auf der Linie 5/7 zwischen Derendingen und Brühl die morgendliche Taktlücke geschlossen werden, und die eingeführten Verdichtungskurse auf der Linie 2 trugen dazu bei, die Platzverhältnisse zu verbessern. Und dank der Ausweitung des Libero-Tarifverbundes nach Grenchen und Biel ist das Reisen etwas einfacher und teilweise auch günstiger geworden.

Diese Schritte waren nicht gratis zu haben. Einerseits wurden auch im Tarifverbund Libero per Ende 2014 die Tarife angehoben, andererseits waren innerbetriebliche Anstrengungen nötig, um die von den Bestellern verlangte Abgeltungsreduktion zu erreichen. Zur Synergienutzung bewährt sich nach wie vor die enge Zusammenarbeit, die der BSU mit angrenzenden Transportunternehmungen pflegt, sei dies im technischen Bereich, im Einkauf von Fahrleistungen bei Partnerunternehmen oder in gemeinsam geführten Projekten und in Managementaufgaben. Nicht bewährt haben sich hingegen die Ende

2013 eingeführten Dienstpläne. In der Absicht, unproduktive Dienstzeiten weiter zu reduzieren, wurden die Schichtzeiten deutlich verlängert. Es zeigte sich, dass die Anforderungen an das Fahrpersonal dabei zu hoch angesetzt waren und nachträglich einzelne Korrekturen vorgenommen werden mussten.

Zum Abschluss der Hauptarbeiten für die Garagenerweiterung in der Waldegg wurde ein Tag der offenen Tore durchgeführt. Der grosse Publikumsaufmarsch zeigte das Interesse und auch das Wohlwollen, dass der BSU in der Öffentlichkeit genießt. Damit verfügt der BSU über eine gute Basis, eines seiner wichtigsten Anliegen anzupacken – die Reduktion von Fahrzeitverlusten entlang der Buslinien. Die dazu nötigen Massnahmen kann er nur mitgestalten, jedoch nicht in Eigenregie umsetzen. Anzustreben sind insbesondere zusätzliche Bevorzugungsmassnahmen mittels Vortrittsregelungen, Lichtsignalsteuerungen oder auch mit baulichen Massnahmen. Eine vorgenommene Analyse hat bestätigt, dass auf den regionalen Linien die Fahrzeiten des Busses im Vergleich zum Auto konkurrenzfähig sind, während im städtischen Gebiet Handlungsbedarf besteht. Insbesondere zur Hauptverkehrszeit sind die Busse des öffentlichen Verkehrs zu langsam unterwegs.

Solche Massnahmen kosten etwas. Wenn sie aber im Rahmen von ohnehin vorzunehmenden Strassenbauprojekten umgesetzt werden, kann eine stetige Verbesserung erreicht werden. Und zudem stellt sich auch die Frage, was die Kosten sind, den öffentlichen Verkehr nicht zu beschleunigen. Ein schlecht genutztes Busangebot führt zwangsläufig zu Mehrverkehr bei den andern Verkehrsmitteln und damit ebenfalls zu Folgekosten für den Strassenausbau. Der BSU will deshalb weiterhin seinen Beitrag an die Entlastung der Strassenräume leisten und sich entsprechend für gute Rahmenbedingungen einsetzen. Er tut dies nicht nur für seine Fahrgäste, sondern auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer.

Fabian Schmid



Impressionen vom «Tag der offenen Tore» am 26. April 2014 in der BSU-Garage Zuchwil.

Gesellschaftsorgane

Die **Generalversammlung** fand am 12. Juni 2014 in der BSU-Garage Waldegg in Zuchwil statt. Es nahmen neben diversen Gästen 16 Aktionäre teil; diese vertraten zusammen 2'544 Stimmen oder 87,0 % des gesamten Aktienbestandes. Die Aktionäre genehmigten Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz pro 2013 und erteilten den Verwaltungsorganen Entlastung. Des Weiteren beschloss die Versammlung, dass ab dem Rechnungsjahr 2015 die BSU-Rechnung nach dem Standard der sogenannten eingeschränkten Revision geprüft wird.

Personal

Personalbestand, Pensionierungen

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 107,2 (Vorjahr 107,1) Pensen; darunter waren vier Lernende. 2014 sind zwölf neue Mitarbeitende eingetreten, ordentliche Austritte waren sieben (inkl. zwei Lernende) zu verzeichnen.

Die Buschauffeure Hanspeter Amport (32 Dienstjahre) Peter Anderegg (28), Salvatore Calarese (22), Peter Hofer (35), Hanspeter Hofstetter (35) gingen in Pension.

Rückständige Ruhe- und Ferientage

Die Zahl der noch nicht bezogenen Ruhe- und Ferientage sowie die nicht ausgeglichene Überzeit des Fahrpersonals betrug Ende Jahr 1'975 Tage (460 mehr als im Vorjahr). Das sind im Durchschnitt 22,9 Tage (Vorjahr 17,6) pro Mitarbeiter/in. In der Rechnung sind die entsprechenden finanziellen Verpflichtungen berücksichtigt. Der Grund für die nochmalige starke Zunahme liegt in der überdurchschnittlichen Zahl von krankheits- oder unfallbedingten, teils lange dauernden Ausfällen.

Dienstjubilare

- Peter Hofer, 35 Jahre
- Hanspeter Hofstetter, 35 Jahre
- Viktor Sperisen, 25 Jahre
- Gabriele Gerlof, 20 Jahre
- Fredy Hänggärtner, 20 Jahre

Anstellungsbedingungen, Pensionskasse

Auf Anfang 2015 wurde mit dem Sozialpartner vpod eine Erhöhung der Lohnsumme um rund 1,1 % für generelle Lohnerhöhungen (0,5 %), individuelle Lohnanpassungen (ca. 0,4 %) und eine Anpassung der Berechnung für die Ausrichtung der Sonntagsdienstzulagen vereinbart.

Der BSU ist für die berufliche Vorsorge der Sammelstiftung Symova angeschlossen. Diese hat im Jahr 2014 erneut eine gute Anlagerendite von 7,2 % (Vorjahr 6,7 %) erzielt. Zusammen mit einer zusätzlichen Einzahlung in das Vorsorgewerk BSU von CHF 130'000 verzeichnete dieses per Ende 2014 einen Deckungsgrad von 116,78 %. (Vorjahr 111,37 %).

Aus- und Weiterbildung

Zwischen Januar und November besuchte das gesamte Fahr-, Garage- und Büropersonal an insgesamt 19 Tagen Weiterbildungskurse. Diese wurden wiederum zusammen mit der ASm und dem BGU durchgeführt. Die Kurse entsprechen den Vorgaben der Chauffeurzulassungsverordnung CZV und werden an die obligatorische Weiterbildung angerechnet. Acht Chauffeure, welche die MOONLINER-Nachtbusse fahren, haben zusätzlich eine Security-Schulung unter dem Titel «Weichen stellen für die persönliche Sicherheit» oder «Heikle Situationen sicher meistern» besucht.

Marketing

Verkehrsentwicklung

Die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste nahm im Berichtsjahr um 5,6 % auf 6,45 Millionen ab. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Übergang der bisherigen BSU-Linien 8 und 881 an den RBS zurückzuführen. Aber auch auf den verbliebenen BSU-Linien musste ein leichter Nachfragerückgang verzeichnet werden, dies als Folge der meteorologischen Rahmenbedingungen im Berichtsjahr.

Verkehrsertrag

Der abgerechnete Verkehrsertrag sank gegenüber dem Vorjahr um 469'000 Franken (- 5,8 %). Dies ebenfalls infolge des Übergangs von Buslinien an den RBS.

Tarifverbund Libero

Der Umsatz mit Libero-Fahrausweisen stieg im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 2,8 %, lag damit jedoch um 1,1 % unter dem Zielwert. Der BSU erhielt vom Gesamtertrag im Jahr 2014 einen Anteil von 3,0 %. Seit dem 14. Dezember 2014 sind auch die Region Biel, das Seeland, Grenchen und der Berner Jura Teil des Libero-Tarifverbunds. Auf den gleichen Zeitpunkt stiegen die Preise für die Libero-Fahrausweise um durchschnittlich rund 3,5 %.

Werbung und PR

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

Planung und Projekte

Fahrgastinformationssystem

Dem Ziel, die bestehenden «IQube»-Haltestellenanzeigen noch im Jahr 2015 ersetzen zu können, ist der BSU einen grossen Schritt nähergekommen. Ein wichtiger Meilenstein des Projekts «Fahrgastinformation Region Solothurn-Grenchen» war die Beschaffung eines sogenannten Fahrgastinformationsservers, welcher momentan im Testbetrieb läuft. Die Hauptaufgabe dieses Servers besteht in der haltestellenbezogenen Aufbereitung von Echtzeitdaten für die Abfahrtsanzeiger. Zudem können mit diesem System Störungsinformationen zentral verwaltet und an die entsprechenden Ausgabekanäle weitergeleitet werden. Ebenfalls ausgeschrieben wurde die neue Generation von Haltestellenanzeigern. Von den drei eingeladenen Anbietern ging die Firma «ib datentechnik nause GmbH» als Siegerin hervor. Geräte dieser Firma sind im Kanton Solothurn bereits zahlreich im Einsatz, so dass BSU und BGU auf bewährte Produkte zurückgreifen können.

Verkehrsplanung

Die Anwohner der Berntorstrasse in der Solothurner Vorstadt kämpfen seit längerem für mehr Aufenthaltsqualität. Das Stadtbauamt hat daher in enger Zusammenarbeit mit dem BSU einen Verkehrsversuch durchgeführt, der als zentralen Bestandteil die Verengung der Fahrbahn vorsieht. Mit dem Platzgewinn können die Trottoirbereiche verbreitert werden; das Kreuzen der Busse ist aufgrund dieser Massnahme hingegen nicht mehr möglich, weshalb der BSU anfänglich gegenüber dem Projekt Skepsis geäussert hatte. Schliesslich ist die Berntorstrasse eine der Hauptschlagadern auf dem BSU-Netz. Mit dem Verkehrsversuch verbunden waren daher zahlreiche flankierende Massnahmen, um die Nachteile für den Busverkehr zu entschärfen. Unter anderem wurden am Südkopf der Wengibrücke und am Rossmarktplatz Ampeln installiert, das Vortrittsregime geändert und sowohl die Zone für Zubringerdienst als auch die Parkverbotszone ausgedehnt, um das Verkehrsaufkommen möglichst zu reduzieren. Die Auswertung des Verkehrsversuchs hat gezeigt, dass damit die nachteiligen Auswirkungen für den BSU auf ein akzeptables Minimum beschränkt werden. Die Berntorstrasse soll im 2015 umgestaltet werden.

Betrieb

Konzessionsänderung

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

Fahrplan, Liniennetz

Mit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 kam es zu folgenden Änderungen:

Linie 2: Auf den Zusatzkursen zwischen Biberist Emmenbrücke und Solothurn Grenchenstrasse wurde der Fahrplan angepasst, so dass am Hauptbahnhof die Anschlüsse von den Fernverkehrszügen aus Richtung Olten–Zürich besser passen. Neu fahren die Busse ab Hauptbahnhof eine Minute später (Richtung Solothurn Amthausplatz und Grenchenstrasse.)
Linie 5/7: Zwischen Solothurn Brühl und Derendingen Ritterplatz fahren die Busse von Montag bis Freitag neu auch zwischen 8.00–11.30 Uhr alle 15 Minuten. Das ergibt zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr den durchgehenden Viertelstundentakt auf diesem Linienabschnitt.

Linie 9: Die Busse fahren ab Zuchwil Unterfeld und Luterbach Kraftwerk bis Luterbach Bahnhof Nordseite neu eine Minute früher.

Beim Nachtbusangebot MOONLINER erfolgte ein markanter Angebotsausbau. Neu verkehrt auch in den Freitagnächten ein Kurs um 1.10 Uhr von Solothurn nach Bern. In den Samstagnächten verkehrt zusätzlich ein Eilkurs auf der Autobahn um 1.10 Uhr ab Solothurn ohne Halt bis Moosseedorf nach Bern. Von Bern fährt neu in jeder Wochenendnacht um 1.15 Uhr ein Kurs bis nach Solothurn. Die Abfahrtszeit des Kurses ab Solothurn in Richtung Biel/Bienne wurde von 4.10 Uhr auf 2.30 Uhr vorverschoben; dieser wird nun vom BSU statt den Verkehrsbetrieben Biel gefahren. Neu wird eine Verbindung vom Ausgehlokal «Schützenhouse» in Wangen an der Aare in Richtung Solothurn angeboten. Die Gemeinden Luterbach und Zuchwil haben ihre Beteiligungen am MOONLINER mittels Defizitgarantien per 2015 gekündigt und werden somit nicht mehr bedient.

Diverse Linienführungen wurden optimiert, damit die Nachtschwärmer aus der Agglomeration Solothurn schneller zu Hause sind.

Haltestellen und Billettautomaten

In Biberist wurde die Buswendeschleife mit Unterstand beim RBS-Bahnhof in Betrieb genommen. Bei der Endhaltestelle Ziebach Gemeindehaus wurde eine Busbucht erstellt. Dadurch entfällt die Fahrt durch das Schulhausquartier, weshalb die Busse beim Wilerwald-Kreisel wenden. Mit der Strassenumgestaltung in der Solothurner Vorstadt wurde die Bushaltestelle Solothurn Vorstadt (in Fahrtrichtung Amthausplatz) vor den Coop Rosengarten verschoben und erhielt einen Unterstand. In Langendorf wurde aus Sicherheitsgründen wegen dem Schülerweg die Haltestelle Chutz (in Fahrtrichtung Oberdorf) auf Höhe des Restaurant National verschoben. In Obergerlafingen wurden die Haltestellen aufgrund des Eigentümerwechsels auf dem Vorplatz verschoben. Die Haltestellen Obergerlafingen Dorf (in Fahrtrichtung Solothurn) und Subingen Bahnhof (in Fahrtrichtung Solothurn) erhielten einen Unterstand. Die Haltestelle Oekingen Horriwilstrasse (in Fahrtrichtung Horriwil) musste wegen einem neuen Mehrfamilienhaus leicht versetzt werden.

Aufgrund der erhöhten Nachfrage und um die Fahrplanstabilität zu erhöhen, wurden in Bellach Tell und Derendingen Pestalozziplatz Billettautomaten installiert.

Fahrausweiskontrollen

Insgesamt konnten vom RBS-Kontrolldienst 72'734 (Vorjahr 54'915) Personen kontrolliert werden. Von diesen konnten 2'547 (Vorjahr 1'907) keinen gültigen Fahrausweis vorweisen; das sind 3,5 % (Vorjahr 3,5 %) der Kontrollierten. Nach Abzug derjenigen Personen, welche lediglich ihr Abonnement vergessen hatten, lag die Unregelmässigkeitsquote ebenfalls unverändert bei 2,9 %.

Per Fahrplanwechsel wurde im Hinblick auf die bevorstehende Einführung des «SwissPass» der bisherige Vorneeinstieg aufgehoben, d.h. die Fahrgäste dürfen auch nach 20.00 Uhr bei den hinteren Türen einsteigen. Die Fahrausweiskontrolle erfolgt am Abend bis Betriebsschluss durch den Kontrolldienst und nicht mehr durch das Fahrpersonal.

Unfälle und Betriebsstörungen

Im Berichtsjahr hat sich die Unfallstatistik gegenüber dem Vorjahr deutlich verschlechtert: 46 Ereignisse waren zu verzeichnen, 20 mehr als im Vorjahr. Mit anderen Strassenfahrzeugen ereigneten sich 23 Kollisionen (Vorjahr 14), bei denen es jedoch bei Blechschaden blieb. Stürze im Bus, meist verursacht durch abrupte Bremsungen, wurden 14 registriert (Vorjahr 7). In weiteren 9 (Vorjahr 5) Fällen kam es zu Schäden infolge Kollisionen von Bussen mit festen Einrichtungen (Strassensignale und -geländer, Gartenmauern, etc.).

Flächendeckende oder langanhaltende Störungen des Strassenverkehrs mit Auswirkungen auf den Busbetrieb waren keine zu verzeichnen. Einzig der Anlass «slowUp Solothurn-Buechibärg» führte am Sonntag, 25. Mai zu Unterbrüchen oder Umleitungen verschiedener Buslinien im betroffenen Perimeter.

Fahrzeuge

Die Teilerneuerung der Busflotte konnte im Oktober 2014 mit der Inbetriebnahme von sechs weiteren Normbussen des Typs Mercedes «Citaro» abgeschlossen werden. Alle neu beschafften Fahrzeuge verfügen über emissionsarme Euro-6-Motoren, Klimaanlage und Doppelmonitore für die Fahrgastinformation. Im Gegenzug wurden sechs Busse der ersten Serie des Typs Mercedes «Citaro» (Jahrgänge 2000 und 2001) ausser Betrieb genommen. Diese Fahrzeuge wiesen alle eine Fahrleistung von mehr als 1 Million Kilometern auf.

Garage (Infrastruktur, Personal)

Die im November 2012 gestarteten Arbeiten zur Erweiterung der Bus-Einstellhalle und zur Aufstockung des Büro- und Personaltrakts konnten im Frühling 2014 abgeschlossen werden. Dies wurde Ende April mit einem Behördenanlass sowie einem von rund 1500 Personen besuchten Tag der offenen Tore gefeiert.

Die Tankstellenanlage wurde mit einer AdBlue-Tanksäule erweitert. Bei dieser Gelegenheit wurde die Anlage insgesamt auf den neusten Stand punkto Umweltschutzgesetzgebung gebracht. Dank der Anpassungen an der Tankstellenanlage kann das Fahrpersonal nun rund um die Uhr selbständig Diesel und AdBlue (für Euro 6) tanken, was eine sehr effiziente Abfertigung beim Einfahren der Fahrzeuge ermöglicht.

Das BSU-Garageteam besteht derzeit aus 19 Personen, davon drei Lernende (Automobil-Mechatroniker Nutzfahrzeuge). Damit leistet der BSU einen wichtigen Beitrag für die Berufsbildung in der Region. Dazu gehören auch die oft genutzte Möglichkeit, in unserer Werkstatt Schnupperlehren zu absolvieren, oder das Engagement der Werkstatteleitung als Experten bei Lehrabschlussprüfungen sowie Abschlussprüfungen von AGVS-Diagnostikern.

Technik und Reparaturdienst

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

Der Umsatz des Reparaturdienstes für Dritte konnte erneut in erfreulichem Mass gesteigert werden (Zunahme um 15,3 %).

Finanzen

Erfolgsrechnung

	Rechnung 2014	Rechnung 2013	Abweichungen 2014 / 2013	
Aufwand	CHF	CHF	CHF	%
Personalaufwand	10'881'188	10'586'888	+ 314'300	+ 2.8
Sachaufwand	7'766'098	8'714'214	- 948'116	- 10.9
Nicht aktivierbare Investitionskosten	49'286	36'408	+ 12'878	+ 35.4
Abschreibungen	1'534'578	1'179'668	+ 354'910	+ 30.1
Kapitalkosten	107'210	58'100	+ 49'110	+ 84.5
Ausserordentlicher Aufwand	246'000	130'000	+ 116'000	+ 89.2
Total Aufwand	20'584'359	20'705'278	- 120'919	- 0.6
Ertrag				
Verkehrsertrag	7'548'038	8'016'991	- 468'953	- 5.8
Nebenertrag (inkl. Finanzertrag)	4'437'520	3'868'030	+ 569'490	+ 14.7
Abgeltung	8'951'475	9'360'964	- 409'489	- 4.4
Ausserordentlicher Ertrag	96'000	0	+ 96'000	-
Total Ertrag	21'033'033	21'245'985	- 212'952	- 1.0
Erfolg	448'674	540'707	- 92'033	- 17.0

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

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,8 %, dies vor allem wegen der erforderlichen Bildung von Rückstellung für die nicht bezogenen Ferientage und Überzeitguthaben.

Der **Sachaufwand** reduzierte sich um 10,9 %. Dies geht hauptsächlich auf die Übertragung von Buslinien an den RBS zurück.

Die Erhöhung der **Abschreibungen** um 30,1 % (bei unveränderten Abschreibungssätzen) ist die Folge der Erweiterung der Bus-Einstellhalle und der Beschaffung von neuen Bussen.

Die **Kapitalkosten** erhöhten sich um 84,5 %, weil der Fremdkapitalbedarf im Zusammenhang mit der Einstellhallenerweiterung und der Busbeschaffung zugenommen hat.

Der **Verkehrsertrag** sank gegenüber dem Vorjahr wegen des Wegfalls der Buslinie 8 um 5,8 %.

Der **Nebenertrag** stieg hauptsächlich dank höherer Erträge aus dem Reparaturbetrieb und Fahraufträgen für Dritte (namentlich RBS) um 14,7 %.

Die in der Rechnung ausgewiesene **Abgeltung** entspricht dem mit Bund und Kantonen für das Rechnungsjahr 2014 vereinbarten Entgelt für den geplanten nicht gedeckten Betriebsaufwand. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sie sich wegen der Übertragung von Buslinien an den RBS.

Die Erläuterungen zum **Ausserordentlichen Aufwand** bzw. **Ertrag** finden sich im Anhang der Jahresrechnung (Seite 17)

Per Saldo resultiert ein **Gewinn** von CHF 448'674 (Vorjahr CHF 540'707).

Der **Deckungsgrad** (d.h. Ertrag ohne Abgeltungen im Verhältnis zum Gesamtaufwand) erreichte 58,7 % (Vorjahr 57,4 %).

Bilanz

Das **Anlagevermögen** hat sich um CHF 3'308'654 erhöht. Dieser Wert resultiert aus Neuzugängen in der Anlagerechnung (neue Busse) bzw. Investitionsrechnung (Ausbau und Erweiterung Bus-Einstellhalle) einerseits, den ordentlichen Abschreibungen und verschiedenen Anlageabgängen (Ausserbetriebsetzung von Bussen) andererseits.

Das **Umlaufvermögen** ging um CHF 655'852 zurück (geringere Liquidität).

Das **Eigenkapital** erhöhte sich im Umfang des Unternehmensgewinns um CHF 448'674.

Das **Fremdkapital** stieg um CHF 2'204'129, dies hauptsächlich wegen der Finanzierung der Einstellhallenerweiterung.



Zahlreiche Besucherinnen und Besucher wurden am «Tag der offenen Tore» herzlich willkommen geheissen.

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 2014 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 Jahres-

rechnung. 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 2014 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, 5. März 2015

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig	Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer	Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugel. Revisionsexperte	Zugel. Revisionsexperte
(Leitender Revisor)	

Anträge des Verwaltungsrates

1. Der Jahresbericht 2014 wird genehmigt.
2. Die Jahresrechnung 2014 und die Bilanz per 31. Dezember 2014 werden genehmigt.
3. Die Verwaltungsorgane werden entlastet.

Solothurn, 8. April 2015

Für den Verwaltungsrat:

Der Präsident:	Der Sekretär:
Ulrich Bucher	Hans-Jakob Stricker

Erfolgsrechnung und Bilanz 2014

Erfolgsrechnung

	Rechnung 2014 CHF	Rechnung 2013 CHF
Verkehrsertrag	7'548'038	8'016'991
Abgeltung	8'951'475	9'360'964
Nebenertrag	4'431'378	3'862'577
Busfahrten für Dritte	1'066'712	921'609
Werkstattleistungen für Dritte	2'225'759	1'929'685
Mieten	429'214	381'140
Fahrausweis-Verkaufsprovisionen von Dritten	353'585	342'409
Übrige Betriebserträge (Versicherungsleistungen, Dieselverkäufe etc.)	356'107	287'734
Total Betriebsertrag	20'930'891	21'240'532
Personalaufwand	10'881'188	10'586'888
Gehälter, Löhne	8'556'399	8'426'954
Zulagen, Nebenbezüge, Berufskleider	1'100'874	1'075'984
Personalversicherungen	1'701'461	1'604'240
Leistungen der Personalversicherungen	-477'546	-520'290
Übriger betrieblicher Aufwand	7'766'098	8'714'214
Allgemeine Aufwendungen (inkl. Marketing und Versicherungen)	575'564	595'854
Fahrausweis-Verkaufsprovisionen an Dritte	470'854	507'731
Vorsteuerkürzung, Fahrzeugsteuern und Gebühren	459'767	470'626
Betriebsbesorgungen durch Dritte	2'693'389	3'271'865
Mieten	251'081	262'213
Energie- und Verbrauchsstoffe	1'296'539	1'435'994
Unterhalt: Material und Fremdleistungen, Kleinanschaffungen	2'018'906	2'169'931
Nicht aktivierbare Investitionskosten	49'286	36'408
Abschreibungen	1'534'578	1'179'668
Total Betriebsaufwand	20'231'150	20'517'178
Betriebserfolg	699'741	723'354
Finanzaufwand	107'210	58'100
Finanzertrag	6'143	5'453
Finanzerfolg	-101'067	- 52'647
a.o. Aufwand	-246'000	- 130'000
a.o. Ertrag	96'000	0
Jahresgewinn	448'674	540'707

Bilanz

	31.12.2014 CHF	31.12.2013 CHF
Aktiven		
Umlaufvermögen	4'703'016	5'358'868
Flüssige Mittel	2'003'722	3'176'510
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'617'098	1'587'182
Übrige kurzfristige Forderungen	2'150	1'864
Diesel-, Heizöl und Schmierstoffvorräte	938'000	437'000
Aktive Rechnungsabgrenzungen	142'046	156'312
Anlagevermögen	16'515'952	13'207'298
Beteiligungen	5'000	5'000
Sachanlagen	16'327'303	10'145'880
Anlagen im Bau	183'649	3'056'418
Total Aktiven	21'218'968	18'566'166
Passiven		
Fremdkapital	14'059'925	11'855'796
Kurzfristiges Fremdkapital	3'803'796	3'573'365
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	911'450	1'284'572
Passive Rechnungsabgrenzungen	2'892'346	2'288'793
Langfristiges Fremdkapital	10'256'129	8'282'431
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	7'630'000	5'820'000
Darlehen von Aktionär	2'630'000	2'820'000
Darlehen Dritter	5'000'000	3'000'000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1'150'000	1'150'000
Bedingt rückzahlbare Darlehen (1974/1977)	1'150'000	1'150'000
Rückstellungen	1'476'129	1'312'431
Eigenkapital	7'159'043	6'710'370
Aktienkapital	2'745'000	2'745'000
Gesetzliche Kapitalreserven	525'000	525'000
Gewinnreserven	1'439'527	1'422'066
Reserven aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	2'450'017	2'018'804
<i>Regionalverkehr gemäss Art. 28 Abs. 1 PBG</i>	<i>1'019'779</i>	<i>783'863</i>
<i>Ortsverkehr gemäss Art. 28. Abs. 4 PBG</i>	<i>1'430'238</i>	<i>1'234'941</i>
Eigene Kapitalanteile	-500	-500
Total Passiven	21'218'968	18'566'166

Die Darstellung der Bilanz und der Erfolgsrechnung wurde an das neue Rechnungslegungsrecht angepasst.

Anhang der Jahresrechnung; weitere Angaben

Bewertungsgrundsätze

Die für die vorliegende Jahresrechnung angewendeten Grundsätze zur Rechnungslegung erfüllen die Anforderungen des schweizerischen Rechnungslegungsrechts und der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV). Die wesentlichen Abschlusspositionen sind wie nachstehend bilanziert:

Sachanlagen

	Bestand 1.1.2014	Zugänge	Abgänge	Bestand 31.12.2014
	CHF	CHF	CHF	CHF
Anlagenrechnung	27'919'813	7'812'000	-2'822'467	32'909'346
Abschreibungsrechnung	17'773'932	1'534'578	-2'726'467	16'582'043
Buchwert	10'145'881			16'327'303

Erläuterungen zu ausserordentlichen Positionen der Erfolgsrechnung

Beim a.o. Aufwand handelt es sich einerseits um freiwillige Einzahlungen in die Personalvorsorgestiftung zur Erhöhung des Vorsorgekapitals (2014: CHF 150'000, 2013: 130'000). Zudem wurde eine Rückstellung für die ehemalige Wohnliegenschaft (CHF 96'000) aufgelöst und für eine a.o. Wertberichtigung des Mitarbeitendenparkplatzes auf diesem Grundstück eingesetzt.

Sitz der Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG (BSU): Solothurn

	Rechnung 2014	Rechnung 2013
Anzahl Vollzeitstellen (im Jahresdurchschnitt)	107	107
	CHF	CHF
Eigene Aktien		
5 Stammaktien à CHF 1'000 nominal	500	500
Solidarhaftung		
Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der Eidg. Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	p.m.	p.m.
Angaben gemäss Art. 3 Abs 2 RKV		
Deckungssumme Sachversicherungen (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	39'510'420	34'992'863
Deckungssumme Haftpflichtversicherung Linienbetrieb	100'000'000	100'000'000

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 20. Februar 2015 genehmigt.

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat (2014, in CHF)

Reto Affolter	3'700
Hansjörg Boll	3'700
Ulrich Bucher, Präsident	6'100
Dominik Meyer	4'100
Anton Probst	4'100
René Rudolf, Vizepräsident	4'000
Hans Schatzmann	2'500
Martin Selz	3'700
Total Honorare und Sitzungsgelder	31'900

Verwendung des Bilanzgewinns

	2014	2013
	CHF	CHF
Bilanzgewinn	448'674	540'707
Zuweisung an Reserve aus abgeltungsberechtigtem Verkehr	431'214	540'707
Zuweisung an Gewinnreserve (Art. 20 Ziff. 2 der Statuten)	17'460	0
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
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1931 ¹⁾	114'385	240'860	100'021			100'021
1935	110'684	225'137	84'328			84'328
1940	86'435	264'293	82'587			82'587
1945	74'315	435'784	134'341	2'400		136'741
1950	239'527	1'126'766	346'912	6'756		353'668
1955	402'310	1'911'086	594'268	12'420		606'688
1960	422'277	2'157'511	714'888	18'923		733'811
1965	613'598	3'165'278	1'186'012	23'003		1'209'015
1970	770'149	3'013'636	1'475'609	118'062		1'593'671
1975	896'985	2'565'911	1'793'920	273'142		2'067'062'
1980 ²⁾	1'234'688	2'938'174	2'480'233	643'712		3'123'945
1985 ^{3,4,5)}	1'302'337	3'167'743	3'038'288	1'293'437		4'331'725
1990	1'427'249	4'134'298	3'824'732	1'811'956		5'636'688
1995	1'975'134	3'851'698	4'451'384	3'667'035		8'118'419
1996 ⁶⁾	1'970'861	3'882'900	4'472'554	3'470'697	⁶⁾ 2'893'000	10'836'251
2000	2'027'288	4'132'900	5'045'668	1'878'284	4'173'713	11'097'665
2001	2'062'893	4'136'900	5'275'188	1'951'831	4'152'980	11'380'000
2002	2'106'421	4'144'000	5'354'571	2'125'958	4'188'983	11'669'512
2003	2'139'815	4'180'000	5'141'363	2'034'172	4'339'840	11'515'375
2004	2'193'643	4'260'000	5'213'693	2'448'544	4'327'003	11'989'239
2005	2'346'964	4'180'000	5'210'269	2'673'958	4'564'354	12'448'581
2006	2'343'315	4'930'000	5'544'146	3'087'669	4'803'000	13'434'815
2007	2'362'996	4'894'000	5'846'311	3'219'472	5'145'001	14'210'784
2008	2'524'960	4'998'000	6'178'158	3'633'815	5'902'599	15'714'572
2009	2'961'500	5'667'000	6'649'618	3'791'198	8'606'550	19'047'366
2010 ¹⁰⁾	2'999'500	6'235'000	6'634'651	4'580'918	8'793'692	20'009'261
2011 ¹¹⁾	2'974'400	6'624'000	8'043'762	4'419'961	9'342'561	21'806'284
2012	2'971'900	6'763'000	7'833'744	3'690'353	9'319'409	20'843'506
2013	2'988'800	6'835'000	8'016'991	3'868'030	9'360'964	21'245'985
2014 ¹²⁾	2'660'000	6'452'000	7'548'038	4'437'520	8'951'475	20'937'033

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

¹²⁾ Ab 2014 ohne beförderte Personen, Erträge und Abgeltung Linie 8 Solothurn–Büren a.A.

Chronologische statistische Angaben

AUFWAND					Überschuss des Ertrags/ Aufwands (-)	De- ckungs- grad ⁹⁾	Personal- bestand	Jahr
Personalauf- wand-	Sach- aufwand ⁷⁾	Abschrei- bungen	Kapital- kosten	Total				
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%		
24'376	31'527	25'031	7'696	88'630	11'391	113	3	1931 ¹⁾
24'445	30'489	34'098	5'374	94'406	- 10'078	89	4	1935
24'273	40'790	14'500	1'787	81'550	1'037	101	4	1940
40'430	86'579	10'000	9'451	146'460	- 9'719	93	6	1945
92'275	185'409	57'419	21'400	361'503	- 7'835	98	13	1950
189'767	277'113	119'000	25'930	611'810	5'122	99	21	1955
306'349	258'846	144'200	36'205	745'600	- 11'789	98	24	1960
601'313	383'959	191'160	30'842	1'207'274	1'740	100	33	1965
996'418	457'477	172'516	123'995	1'750'406	- 156'735	91	40	1970
1'929'503	773'663	243'428	130'232	3'076'827	- 1'009'764	67	46	1975
2'567'071	1'215'066	369'675	56'952	4'208'764	- 1'084'819	74	55	1980 ²⁾
3'474'694	1'644'996	808'596	75'796	5'804'082	- 1'472'357	75	57	1985
4'664'822	1'848'784	817'765	164'064	7'495'435	- 1'858'747	75	65	1990
5'988'699	2'919'696	1'153'604	344'327	10'406'325	- 2'287'907	78	69 ½	1995 ⁵⁾
6'231'400	2'765'209	1'506'231	271'570	10'774'410	⁶⁾ 61'842	55	70	1996 ⁶⁾
6'467'666	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	101	2010 ¹⁰⁾
11'423'780	7'901'568	1'391'710	66'500	20'783'558	170'168	56	102	2011 ¹¹⁾
10'582'557	8'260'202	1'564'128	47'670	20'454'557	388'949	56	104	2012
10'716'888	8'750'622	1'179'668	58'100	20'705'278	540'707	57	107	2013
11'031'188	7'815'384	1'534'578	107'210	20'488'360	448'674	58	107	2014 ¹²⁾

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

¹²⁾ Ab 2014 ohne beförderte Personen, Erträge und Abgeltung Linie 8 Solothurn–Büren a.A.

Verkehrsentwicklung 1975–2014

Jahr	Einzelreisende		Abonnenten		Total	
	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index
1975	1'254'012	100	1'311'899	100	2'565'911	100
1980	1'511'573	121	1'426'601	109	2'938'174	115
1981	1'483'211	118	1'653'636	126	3'136'847	122
1982	1'408'910	112	1'574'980	120	2'983'890	116
1983	1'320'342	105	1'605'790	122	2'926'132	114
1984	1'301'869	104	1'622'998	124	2'924'867	114
1985	1'268'095	101	1'899'648	145	3'167'743	124
1986	1'152'651	92	2'143'833	163	3'296'484	129
1987	1'167'669	93	2'495'198	190	3'662'867	143
1988	1'175'754	94	2'576'643	196	3'752'397	146
1989	1'046'554	84	2'707'379	206	3'753'933	146
1990	1'078'276	86	3'056'022	233	4'134'298	161
1991	950'893	76	3'259'845	249	4'210'738	164
1992	759'487	61	3'500'310	267	4'259'797	166
1993	844'708	67	3'513'220	268	4'357'928	170
1994 ¹⁾	783'596	62	3'316'737	253	4'100'333	160
1995	880'825	70	2'970'873	226	3'851'698	150
1996 ²⁾	751'896	60	3'128'004	238	3'882'900	151
1997	712'060	57	3'203'240	244	3'915'300	153
1998	739'170	59	3'151'530	240	3'890'700	152
1999	752'008	60	3'357'392	256	4'109'400	160
2000	680'622	54	3'452'278	263	4'132'900	161
2001	617'537	49	3'519'063	268	4'136'600	161
2002	637'287	51	3'506'713	267	4'144'000	162
2003	627'625	50	3'552'375	271	4'180'000	163
2004	730'900	58	3'529'100	269	4'260'000	166
2005	576'900	46	3'603'100	275	4'180'000	163
2006 ³⁾	765'700	61	4'164'300	317	4'930'000	192
2007	784'200	63	4'109'800	313	4'894'000	191
2008	791'300	63	4'206'700	321	4'998'000	195
2009	897'000	72	4'770'000	364	5'667'000	221
2010	1'006'200	80	5'228'800	398	6'235'000	243
2011 ⁴⁾	1'240'100	99	5'383'900	410	6'624'000	258
2012	1'266'300	101	5'496'700	419	6'763'000	264
2013	1'187'000	95	5'648'000	430	6'835'000	266
2014 ⁵⁾	1'114'000	89	5'338'000	407	6'452'000	251

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

²⁾ ab 1996 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

³⁾ ab 2006 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

⁴⁾ ab 2011 inkl. Buslinie 3

⁵⁾ ab 2014 ohne Buslinien 8/881

Geschichtliches

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

