

Geschäftsbericht 2010



Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG: Gesellschaftsorgane

Stand 31. Dezember 2010

Ablauf der
Amtsdauer (GV)

Verwaltungsrat

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

Revisionsstelle

GFELLER + PARTNER AG, Bern und Langenthal 2013

Betriebsführende Unternehmung

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

Geschäftsleitung

Direktor Amacker Hans, Lohn-Ammannsegg (bis 31. Januar 2011)
Schmid Fabian, Gwatt / Thun (ab 1. Juni 2011)

Stv. Direktor Stricker Hans-Jakob, Urtenen-Schönbühl

Leiterin Finanzen + Controlling Gasser Ursula, Mattstetten

Betriebsleitung BSU

Leiter Betrieb Fürst Robert, Messen

Leiter Technik Hofer Hansruedi, Herzogenbuchsee

Adressen BSU

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

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

Internet: www.bsu.ch

Wichtiges in Kürze

- Wechsel in der Direktion: Direktor Hans Amacker wurde per 1. Februar 2011 zum neuen Direktor der Rhätischen Bahn RhB gewählt. Der RBS-Verwaltungsrat hat im November Fabian Schmid, bisher Vorsitzender der Geschäftsleitung der PostAuto-Region Bern, zu seinem Nachfolger und damit auch zum Direktor BSU gewählt. Er wird sein Amt am 1. Juni 2011 antreten.
- Das seit Dezember 2008 wesentlich ausgebauten Fahrplanangebot widerspiegelt sich auch in der Nachfrageentwicklung: Die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste erhöhte sich – nach einem Sprung um bereits 13,4 % im Jahr 2009 – um weitere 10,0 % und erreichte 6,235 Millionen. Damit haben sich die Prognosen und Erwartungen vollumfänglich erfüllt.
- Die Rechnung des Linienbetriebs schloss bei einem Gesamtaufwand von CHF 18'785'856.– mit einem Betriebsgewinn von CHF 171'792.– ab. Der Kostendeckungsgrad betrug 51,9 %.
- Die guten Rechnungsergebnisse der Jahre 2009 und 2010 erlaubten es dem BSU, namhafte zusätzliche Sanierungsbeiträge in das Vorsorgewerk des BSU bei der Pensionskasse einzuzahlen. Dessen Deckungsgrad verbesserte sich dadurch – zusammen mit jeweils sehr guten Anlageergebnissen der Pensionskasse – auf nunmehr rund 95 %. Zum Vergleich: Ende 2008 hatte der Deckungsgrad vorübergehend lediglich 69 % betragen.
- Das Bundesamt für Verkehr hat die Konzession für den Linienbetrieb um weitere 10 Jahre erneuert. Gleichzeitig wurde die Konzession für die beiden Buslinien Solothurn – Biberist – Lohn und Krälligen – Bätterkinden vom Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS auf den BSU übertragen und in dessen Konzession integriert. Weil der Kanton Bern beabsichtigt, sämtliche Buslinien im Raum Lyss / Messen per Fahrplanwechsel von Ende 2013 neu auszuschreiben, wurde die Konzession für die von dieser Ausschreibung auch betroffene Buslinie Solothurn – Büren a.A. nur bis Ende 2013 erteilt.

Charakteristische Zahlen	2010	Vergleich mit 2009	
		absolut	in %
Linienlänge in km, 10 Linien *	147,0	+ 8,5	+ 6,1
Anzahl Autobusse **	39	- 1	- 2,5
Wagenkilometer ***	2 999 500	+ 35 000	+ 1,2
Beförderte Personen *	6 235 000	+ 568 000	+ 10,0
Betriebsaufwand in Franken ****	18 785 856	+ 11 817	+ 0,1
Betriebsertrag (inkl. Abgeltung) in Franken	19 029 792	- 17 574	- 0,1
Abgeltung in Franken	8 793 692	+ 187 142	+ 2,2
Betriebserfolg in Franken *****	171 792	- 101 535	- 37,1
Durchschnittlicher Personalbestand	102	-	-
Brutto-Betriebsaufwand pro Wagenkilometer in Franken	6,26	- 0,08	- 1,3
Deckungsgrad in % *****	51,9	-	-

* = Stand Ende Jahr, neu inkl. Linie 3 Solothurn HB-Lohn (bisher Konzession RBS), 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, BGU 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

Stabwechsel in der Direktion

Im Juli 2010 hat der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn RhB unseren bisherigen Direktor Hans Amacker als neuen RhB-Direktor gewählt. Per Ende Januar 2011 hat er nach rund 18 Jahren erfolgreicher Tätigkeit den BSU verlassen, um seine neue Herausforderung in der Südostecke der Schweiz anzutreten. Hans Amacker hatte nach einer Berufslehre als Bauzeichner bei den SBB und nachträglicher Maturitätsprüfung ein ETH-Studium als Bauingenieur abgeschlossen. Nach Tätigkeiten als Assistent an der ETH im Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik und in einem Beratungsbüro begann er im Jahr 1992 seine Tätigkeit beim RBS / BSU als Verkehrsplaner und Koordinator der Bereiche Betrieb und Technik. Von Anfang an waren die Busfragen ein wichtiges Thema in seinem Aufgabenbereich, und mit seinem Wohnort Biberist, später dann Lohn-Ammannsegg, stand ihm der BSU immer besonders nah. 1994 wurde ihm der BSU fachlich direkt unterstellt, und im Jahr darauf wurde er zum Mitglied der Geschäftsleitung bzw. als Vizedirektor beim RBS / BSU ernannt. Im Jahr 2002 wurde er dann vom RBS-Verwaltungsrat als Nachfolger von Peter Scheidegger als Direktor gewählt.

In diesen insgesamt 18 Jahren im Dienste des öffentlichen Verkehrs in den Regionen Solothurn und Bern hat Hans Amacker – zusammen mit seinem Team – zahlreiche grössere und kleinere Projekte aller Art erfolgreich umgesetzt, so zum Beispiel:

- Angebotskonzepte für Bahn und Bus, darunter das Konzept „BSU 2008“ mit dem grössten Fahrplanausbau in der Geschichte des BSU, der innert 2 Jahren zu einer deutlichen Zunahme der Frequenzen geführt hat
- verschiedene Busbeschaffungen
- Einführung der automatischen Fahrgastzählung bei Bahn und Bus
- Jubiläum 75 Jahre BSU

Permanente Anliegen waren Hans Amacker in der ganzen Zeit auch Themen wie die Schaffung bzw. der Erhalt einer hohen Dienstleistungsqualität zugunsten der Kunden oder der Einsatz für Busbevorzugungen bzw. gegen immer neue Hindernisse für den Linienbetrieb. Der Verwaltungsrat dankt Hans Amacker sehr für seinen unermüdlichen Einsatz zugunsten des BSU.

Der RBS-Verwaltungsrat hat im November Fabian Schmid, bisher Vorsitzender der Geschäftsleitung der PostAuto-Region Bern, zum Nachfolger von Hans Amacker und damit auch zum Direktor BSU gewählt. Fabian Schmid wird sein Amt am 1. Juni 2011 antreten. Auf ihn werden in den kommenden Jahren ebenfalls verschiedene Herausforderungen zukommen, um den BSU in eine erfolgreiche Zukunft zu führen. So stehen – neben der Konsolidierung des vor zwei Jahren deutlich ausgebauten Fahrplanangebotes – verschiedene Erneuerungs- und Ausbauinvestitionen an, etwa die teilweise Erneuerung der Busflotte oder die Erweiterung der Garage. Auch der Einsatz für einen kostenoptimierten Betrieb wird weiterhin eine Daueraufgabe darstellen, dies nicht zuletzt mit Blick auf mögliche künftige Ausschreibungen von Buslinien. Der Verwaltungsrat wünscht Fabian Schmid dafür alles Gute und viel Erfolg!



Foto-Impressionen aus acht Jahren BSU unter der Leitung von Hans Amacker.

Gesellschaftsorgane

Die **Generalversammlung** fand am 17. Juni 2010 bei der „Regiomech“ in Zuchwil statt. Es nahmen neben diversen Gästen 15 Aktionäre teil; diese vertraten zusammen 2'380 Stimmen oder 81,4 Prozent des gesamten Aktienbestandes. Die Aktionäre genehmigten statutengemäss Jahresbericht, Jahresrechnung und Bilanz pro 2009 und erteilten den Verwaltungsorganen Entlastung. Als neue Revisionsstelle für die Amtsdauer 2010–2013 wählten die Aktionäre die Firma Gfeller + Partner AG, Bern und Langenthal. Anschliessend referierte Andreas Messerli, Geschäftsführer der Nachtliniengesellschaft unter dem Titel „Moonliner Region Solothurn – Erfolg zu später Stunde“ über die Entwicklung und die Perspektiven der Nachtlinienangebote in unserer Gegend.

Wechsel in der **Direktion**: Direktor Hans Amacker wurde per 1. Februar 2011 zum neuen Direktor der Rhätischen Bahn RhB gewählt. Der RBS-Verwaltungsrat hat im November Fabian Schmid, bisher Vorsitzender der Geschäftsleitung der PostAuto-Region Bern, zu seinem Nachfolger und damit auch zum Direktor BSU gewählt. Fabian Schmid wird sein Amt am 1. Juni 2011 antreten.

Personal

Personalbestand, Pensionierungen

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 101,6 (Vorjahr 101,7) Pensen; darunter waren drei bzw. (ab August) vier Lernende.

2010 sind neun neue Mitarbeitende (inkl. Lernende) eingetreten, ordentliche Austritte waren sechs zu verzeichnen (davon einer infolge Beendigung der Lehre). Peter Sutter, Buschauffeur, trat nach über 31 Dienstjahren in den Ruhestand.

Rückständige Ruhe- und Ferientage

Die Zahl der rückständigen Ruhe- und Ferientage sowie die nicht ausgeglichene Überzeit des Fahrpersonals betrug Ende Jahr 827 Tage (180 mehr als im Vorjahr). Das sind im Durchschnitt 10,1 Tage (Vorjahr 7,7) pro Mitarbeiter/in. In der Rechnung sind die entsprechenden finanziellen Verpflichtungen berücksichtigt.

Dienstjubilare

- Kurt Kehrl, 35 Jahre
- Peter Hostettler, 30 Jahre
- Werner Kissling, 30 Jahre

Anstellungsbedingungen, Pensionskasse

Per Anfang 2011 wurde mit dem Sozialpartner VPOD eine generelle Lohnerhöhung um 1,0 % sowie eine Anpassung der Zulagen für Pikettdienst des Fahrpersonals vereinbart. Ausserdem wurde die Lohnsumme für individuelle Lohnanpassungen um 0,5 % erhöht. Per Mitte 2010 verliess der BSU zusammen mit den meisten sanierungswilligen Unternehmen die Pensionskasse der ASCOOP und schloss sich der neu gegründeten Sammelstiftung Symova an. Diese war von namhaften Transportunternehmen und Organisationen der Verkehrsbranche gegründet worden; für die Mitarbeitenden und Rentenbeziehenden hatte dieser Wechsel keine unmittelbaren Auswirkungen. Der Deckungsgrad des Vorsorgewerk BSU stieg innert Jahresfrist dank weiteren zusätzlichen Sanierungsbeiträgen der Unternehmung und der im Quervergleich wiederum sehr guten Anlageperformance der Pensionskasse ASCOOP bzw. Symova im Jahr 2010 (total + 4,8 %) von 88 % auf rund 95 %.

Aus- und Weiterbildung

An insgesamt 16 Tagen wurden zwischen Februar und September zusammen mit der ASm und dem BGU Weiterbildungskurse für das Fahrpersonal zum Thema „Notfälle; professionelles Verhalten“ durchgeführt. Dieser Kurs entspricht den Vorgaben der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) und wird an die obligatorische Weiterbildung angerechnet, welche im Zeitraum 2008 bis 2013 insgesamt mindestens 35 Stunden umfassen muss. Weiter wurden sämtliche Moonliner-Chauffeure zwischen Mai und November zum Thema: „Sicherheit – Ausgeliefert oder Mitgestaltet“ geschult. Auch dieser Kurs wird an die obligatorische Weiterbildung gemäss CZV angerechnet.

Marketing

Verkehrsentwicklung

Das seit Dezember 2008 verbesserte Fahrplanangebot widerspiegelt sich auch im Berichtsjahr in der Nachfrage: Die Zahl der statistisch erfassten Fahrgäste erhöhte sich nochmals um 10,0 % (Vorjahr + 13,4 %) auf 6,235 Millionen.

Verkehrsertrag

Der abgerechnete Verkehrsertrag blieb gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Der Grund liegt in der Bildung von deutlich höheren Abgrenzungen (+ 400'000 Franken) ins Folgejahr, um den Effekt der umfangreichen „Hamsterkäufe“ vor der Preiserhöhung im Dezember 2010 in der Rechnung auszugleichen.

Die erhebliche Steigerung der Nachfrage beim BSU wird sich erst mittelfristig im Einnahmenverteilungsschlüssel direkt auswirken, weil dieser jeweils mit den letzten bekannten Nachfragewerten für die kommende Fahrplanperiode berechnet wird; d.h. die Frequenzen und Personenkilometer des Jahres 2009 werden erst im Jahr 2011, diejenigen des Jahres 2010 erst 2012 in den Schlüssel einfließen.

Libero-Tarifverbund

Der Libero-Tarifverbund vermochte die Erträge aus verkauften Abonnements und Einzelfahrausweisen um (brutto) 9,6 % zu steigern; sie erreichten den Gesamtbetrag von 160,5 Mio. Franken. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil des Zuwachses auf die Erweiterung des Verbundgebietes und ein weiterer Teil auf abrechnungstechnische Einmaleffekte zurückgehen. Ebenfalls zum höheren Umsatz beigetragen haben die bereits erwähnten „Hamsterkäufe“ vor der Preiserhöhung. Die um diese Sonderfaktoren bereinigte Zunahme beträgt ca. 2,9 %.

Der BSU erhielt vom Gesamtertrag im Jahr 2010 einen Anteil von 3,0 %, zuzüglich einer Pauschale von 300'000 Franken für die neuen Linien.

Werbung und PR

Unter dem Motto „Orange wird immer grüner“ stellte der BSU an der Herbstmesse Solothurn HESO „seinen“ neuen Hybridbus vor. An einer speziellen HESO-Haltestelle konnten sich die Besucher über die Hybridtechnologie informieren und bei einer Probefahrt das umweltfreundliche Fahrzeug ausprobieren. Ab Frühjahr 2011 wird der Hybridbus drei Jahre beim BSU im Testbetrieb sein. Ziel dieses Langzeittestes ist es, die neue Hybridtechnologie bezüglich ökonomischer, betrieblicher und ökologischer Aspekte und auch auf die Alltagstauglichkeit zu prüfen und zu evaluieren, ob die Hybridtechnologie eine alternative Antriebstechnik für den BSU sein könnte.

Die BSU-eigene Werbung und PR konzentrierte sich im Übrigen auf Informationen rund um besondere regionale Anlässe wie die Fasnacht. Daneben war der BSU in die allgemeinen Kampagnen des Libero-Tarifverbundes eingebunden. Er beteiligt sich auch gemäss den geltenden Vereinbarungen finanziell an den gesamtschweizerischen Werbekosten (zum Beispiel zur Propagierung der Halbtax- und Generalabonnemente oder von Freizeitangeboten).

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

Beschaffung neuer Fahrausweisverkaufsgерäte

Anfangs März 2010 konnte der BSU weitere acht neue Ticketautomaten auf seinem Liniennetz aufstellen. Am Amthausplatz in Solothurn, an der Haltestelle Ladendorf in Langendorf und am Kreuzplatz in Derendingen wurden die alten Geräte ersetzt. An den Haltestellen Zuchwil Zentrum, Subingen Dorf, Gerlafingen Dorf sowie Kriegstetten Dorfplatz gibt es neu einen Automaten. Insgesamt sind damit nun elf Ticketautomaten auf dem Liniennetz des BSU aufgestellt.

Die neuen Ticketautomaten bieten den Fahrgästen bargeldloses Bezahlen mit allen gängigen Zahlungskarten; das Fahrausweisangebot wird zudem schrittweise erweitert. Fahrausweise können weiterhin auch beim Fahrpersonal in den Bussen sowie bei verschiedenen Kiosken gekauft werden.



Der BSU unterwegs in der Vorstadt.

Betrieb

Konzessionserneuerung

Im Dezember 2010 endete die auf 10 Jahre befristete Betriebskonzession für den Linienbetrieb. Die vom BSU beantragte Erneuerung um weitere 10 Jahre wurde von der Konzessionsbehörde, dem Bundesamt für Verkehr, mit einer Ausnahme genehmigt: Weil der Kanton Bern beabsichtigt, sämtliche Buslinien im Raum Lyss / Messen per Fahrplanwechsel von Ende 2013 neu auszuschreiben, wurde die Konzession für die von dieser Ausschreibung auch betroffene Buslinie Solothurn – Büren a.A. nur bis Ende 2013 erteilt. Im gleichen Verfahren wurde im Übrigen die Konzession für die beiden Buslinien Solothurn – Biberist – Lohn und Krälligen – Bätterkinden vom Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS auf den BSU übertragen. Damit entfallen künftig die Abrechnung zwischen RBS und BSU für die vom BSU auf der Buslinie Solothurn – Biberist – Lohn erbrachten Fahrleistungen sowie der entsprechende Einnahmentransfer.

Fahrplan, Liniennetz

Der Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010 brachte keine grösseren Änderungen mit sich. Einzig auf der Linie 1 wurde der Abend- und Sonntagsfahrplan optimiert, so dass bessere Anschlüsse auf den Fernverkehr entstehen. Zudem wurde ebenfalls auf der Linie 1 am Freitagabend und am Samstag der 15-Minuten-Takt um je eine Stunde ausgedehnt.

Haltestellen

Neue Haltestellen wurden keine eingerichtet, jedoch wurden auf den Linien 2 (Abschnitt Solothurn – Biberist), 3 (Abschnitt Solothurn – Lohn) und 8 die Haltestellentafeln erneuert. Die neuen Tafeln sind moderner und entsprechen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Das neue Design wurde unter Einbezug des Kantons Solothurn erarbeitet. Bei der Gestaltung wurde insbesondere auf ein einheitliches Erscheinungsbild und gute Lesbarkeit Wert gelegt. In den nächsten beiden Jahren sollen die Haltestellentafeln auf allen BSU-Linien schrittweise ersetzt werden.

Fahrausweiskontrollen

Die Fahrausweiskontrollen werden seit einigen Jahren vom RBS-Kontrolldienst durchgeführt. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 4'246 Buskurse (Vorjahr 3'001) bzw. 51'800 (Vorjahr 37'900) Personen kontrolliert werden. 2'525 (Vorjahr 2'053) Fahrgäste konnten keinen gültigen Fahrausweis vorweisen; dies bedeutet – trotz der deutlich höheren Kontrolldichte – eine Unregelmässigkeitsquote von 4,9 % (Vorjahr 5,4 %). Nach Abzug derjenigen Personen, welche lediglich ihr Abonnement vergessen hatten, beträgt die Unregelmässigkeitsquote noch 3,8 % (Vorjahr 4,0 %). 629 (Vorjahr 525) Personen wurden bei den Strafuntersuchungsbehörden angezeigt.

Unfälle und Betriebsstörungen

Die Unfallstatistik hat sich im Berichtsjahr verbessert: Mit Fahrzeugen ereigneten sich 9 (Vorjahr 14) Kollisionen, bei denen es jedoch bei Blechschaden blieb. Stürze im Bus, verursacht durch Notstopps, waren 8 zu verzeichnen (Vorjahr 11). Bei den verletzten Personen handelte es sich überwiegend um ältere Menschen. Dem Fahrpersonal darf insgesamt einmal mehr ein gutes Zeugnis ausgestellt werden, liegt doch bei den meisten solchen Vorfällen das Verschulden bei anderen Verkehrsteilnehmenden.

Grössere Störungen im Strassenverkehr waren keine zu verzeichnen.

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

Fahrzeuge

Unseren Fahrzeugen wird einiges an Leistung und Zuverlässigkeit abverlangt. So haben die sechs Citaro-Busse der neusten Generation im letzten Jahr durchschnittlich 97'900 Kilometer zurückgelegt, dies bei Einsatzzeiten von 19 Stunden unter der Woche und gar 22 Stunden an den Wochenenden.

An insgesamt zehn Prüftagen wurden 2010 von den Experten der Motorfahrzeugkontrolle sowohl die Fahrzeuge des BSU als auch jene des BGU im eigenen Haus geprüft und so die Fahrsicherheit bestätigt.

Während der HESO war erstmals ein Volvo-Hybridbus temporär im Einsatz. Jeder Fahrer absolvierte ein Fahrtraining und konnte den Hybridbus im Alltagstest fahren. Weitere Hybridfahrzeuge werden beim BSU in den Jahren 2011 und 2012 getestet; diese Tests stellen bei der Beurteilung, ob die Hybridtechnik beim BSU eine alternative Antriebstechnik bei künftigen Busbeschaffungen sein könnte, ein wichtiges Beurteilungselement dar.

Garage (Infrastruktur, Personal)

Die neue Achs- und Radvermessungsanlage ermöglicht dank rascher und genauer Analyse der relevanten Teile eine Optimierung verschiedener Faktoren (Reifenverschleiss, Geradeauslauf, Rollwiderstand der Fahrzeuge). Dadurch werden die Fahrsicherheit erhöht und der Treibstoffverbrauch gesenkt.

Die Abwasserreinigungsanlage in der Garage wurde ersetzt, um das Abwasser vor dem Einleiten in das öffentliche Netz zuverlässig aufbereiten und reinigen zu können.

Die räumlichen Kapazitäten der Einstellhalle und Werkstatt sind wegen der deutlichen Vergrößerung der eigenen Fahrzeugflotte und des Auftragsvolumens im Reparaturdienst ausgeschöpft. Einzelne Fahrzeuge müssen schon jetzt ausser-

halb des Gebäudes abgestellt werden. Deshalb wurden verschiedene Ausbauvarianten geprüft. Weil der kommunale Gestaltungsplan vorab aktualisiert werden muss, hat die Detailplanung aber eine gewisse Verzögerung erfahren.

Personelles: Das BSU-Garageteam besteht derzeit aus 15 Personen, davon vier Lehrlinge (Automobil-Mechatroniker schwere Motorwagen). Damit leistet der BSU einen wichtigen Beitrag für die Berufsbildung in der Region. Dazu gehört auch die stets gut genutzte Möglichkeit, in unserer Werkstatt Schnupperlehren zu absolvieren.

Technik und Reparaturdienst

Als Vertragswerkstätte der EvoBus (Schweiz) AG konnten in der BSU-Garage erneut verschiedene Arbeiten für andere Busunternehmen ausgeführt werden. Inbetriebnahme- und Ablieferungsbereitstellungen an neuen Fahrzeugen für umliegende Verkehrsbetriebe, aber auch grössere Reparaturen an eigenen und Kundenfahrzeugen stellten die Mitarbeitenden vor interessante Herausforderungen. Namentlich durfte der BSU weiterhin die Wartung der gesamten Busflotte des BGU übernehmen.

Die Entwicklung aller technischen Komponenten im Fahrzeugbereich erfordert eine regelmässige Weiterbildung: 2010 haben sich die Mechaniker an über 20 Kurstage in den Bereichen technische Ausführung von Klimaanlage, Radaufhängungen, Motorentchnik, Abgasaufbereitungen und Türsteuerungen neue oder vertiefte Kenntnisse angeeignet.

Der Umsatz des Reparaturdienstes erfuhr erneut eine erfreuliche Steigerung (+ 8 %).



100'000 Fahrkilometer pro Jahr erfordern entsprechende Instandhaltungsarbeiten – zuverlässig ausgeführt in der BSU-Werkstatt in Zuchwil.

Finanzen

Erfolgsrechnung

	Rechnung 2010	Rechnung 2009	Abweichungen 2010 / 2009	
Aufwand	Fr.	Fr.	Fr.	%
Personalaufwand	10'616'348	10'155'517	+ 460'831	+ 4.5
Sachaufwand	7'436'991	7'910'225	- 473'234	- 6.0
Nicht aktivierbare Investitionskosten	15'525	48'094	- 32'569	- 67.7
Abschreibungen	1'595'161	1'566'311	+ 28'850	+ 1.8
Kapitalkosten	101'300	66'000	+ 35'300	+ 53.5
Total Aufwand	19'765'325	19'746'147	+ 19'178	+ 0.1
Ertrag				
Verkehrsertrag	6'634'651	6'649'618	- 14'967	- 0.2
Nebenertrag	4'580'918	4'763'306	- 182'388	- 3.8
Abgeltung	8'793'692	8'606'550	+ 187'142	+ 2.2
Total Ertrag	20'009'261	20'019'474	- 10'213	- 0.1
Betriebserfolg	243'936	273'327	- 29'391	- 10.8

Allgemeine Bemerkung: Die Darstellung der Erfolgsrechnung wurde verändert, indem die Umsätze des Reparaturbetriebs und der Wohnliegenschaft integriert wurden. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,5 %. Er beinhaltet wie im Vorjahr Rückstellungen für zusätzliche Sanierungsbeiträge zugunsten der Pensionskasse.

Der **Sachaufwand** ging um 6 % zurück. Dies geht hauptsächlich auf folgende Positionen zurück: Gesunkene Treibstoffkosten, Wegfall der Gewinnrückstellungen aus Nebengeschäften.

Bei unveränderten Abschreibungssätzen nahmen die **Abschreibungen** vor allem als Folge der anfangs 2010 in Betrieb genommenen neuen Billettautomaten um 1,8 % zu.

Die **Kapitalkosten** erhöhten sich wegen des um CHF 0,4 Mio. höheren Fremdkapitalbedarf bei etwas gestiegenen Zinssätzen.

Der in der Rechnung ausgewiesene **Verkehrsertrag** blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert. Der Grund liegt in der Bildung von deutlich höheren Abgrenzungen ins Folgejahr wegen der umfangreichen „Hamsterkäufe“ vor der Preiserhöhung im Dezember 2010.

Die in der Rechnung ausgewiesene **Abgeltung** entspricht dem mit Bund, Kantonen und Gemeinden für das Rechnungsjahr 2010 vereinbarten Entgelt für den geplanten nicht gedeckten Betriebsaufwand. Die leichte Steigerung im Vergleich zum Vorjahr geht auf eine Neuregelung bei der Aufteilung der Linie 3 / 3a in Orts- bzw. Regionalverkehr zurück.

Per Saldo resultiert ein **Betriebserfolg** von CHF 243'936 (Vorjahr CHF 273'327).

Der **Deckungsgrad** (d.h. Ertrag ohne Abgeltungen sowie Leistungen von RBS im Verhältnis zum Gesamtaufwand) beträgt unverändert rund 51,9 %.

Bilanz

Das **Anlagevermögen** hat sich um CHF 1'183'947 reduziert. Den Neuzugängen in der Anlagerechnung (Billettautomaten, diverse Garageeinrichtungen) stehen Abschreibungen in der Höhe von 1,59 Mio. Franken gegenüber.

Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich um CHF 2'370'394. Die Barbestände stiegen deutlich, während die Debitorenforderungen und die Lagervorräte leicht zurückgingen.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich in der Grössenordnung des Gewinns aus dem Linienbetrieb (Zunahme um CHF 171'792).

Das **Fremdkapital** stieg um CHF 1'014'655, dies vor allem wegen höheren Abgrenzungen (Verkehrseinnahmen) und der Bildung von Rückstellungen (u.a. zugunsten der Pensionskasse).



Elf neue Ticketautomaten sind nun auf dem BSU-Liniennetz im Einsatz.

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 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist. Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2010 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.

Die Jahresrechnung 2010 ist durch die Aufsichtsbehörde im Sinne von Artikel 70 des Eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 subventionsrechtlich geprüft und mit dem Schreiben vom 24. Februar 2011 genehmigt worden.

Bern, 4. März 2011

GFELLER + PARTNER AG

Rudolf Mahnig	André Jordi
Dipl. Wirtschaftsprüfer	Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugel. Revisionsexperte	Zugel. Revisionsexperte
(Mandatsleiter)	

Anträge des Verwaltungsrates

1. Der Jahresbericht 2010 wird genehmigt.
2. Die Jahresrechnung 2010 und die Bilanz per 31. Dezember 2010 werden genehmigt.
3. Die Verwaltungsorgane werden entlastet.

Solothurn, 5. April 2011

Für den Verwaltungsrat:

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

Erfolgsrechnung und Bilanz 2010

Erfolgsrechnung (inkl. Nebengeschäfte)

	Rechnung 2010 CHF	Rechnung 2009 CHF
Aufwand		
Personalaufwand	10'616'348	10'155'517
Gehälter, Löhne	7'554'565	7'439'915
Zulagen, Nebenbezüge, Berufskleider	1'013'387	965'671
Sozialaufwand	2'048'396	1'749'931
Sachaufwand	7'436'991	7'910'225
Allgemeine Aufwendungen	1'149'332	1'131'697
Marketing	91'281	126'872
Versicherungen und Schadenersatz	118'639	126'181
Betriebsbesorgungen durch Dritte	3'180'204	3'199'693
Mieten	109'858	100'748
Energie- und Verbrauchsstoffe	1'196'583	1'340'856
Unterhalt: Material und Fremdleistungen	1'591'095	1'884'178
Nicht aktivierbare Investitionskosten	15'525	48'094
Abschreibungen	1'595'161	1'566'311
Kapitalkosten	101'300	66'000
Total Betriebsaufwand	19'765'325	19'746'147
Ertrag		
Verkehrsertrag	6'634'651	6'649'618
Abgeltung	8'793'692	8'606'550
Nebenertrag	4'580'918	4'763'306
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	3'636'201	3'799'596
Mieten	413'709	516'521
Vermögensertrag	14'834	12'607
Gewinn aus Anlagenabgängen	0	0
Übrige Betriebserträge (Provisionen, Versicherungsleistungen, Dieselverkäufe etc.)	516'174	434'582
Total Betriebsertrag	20'009'261	20'019'474
Betriebserfolg	243'936	273'327
Ausserordentlicher Aufwand	-200'000	0
Ausserordentlicher Ertrag	127'856	0
Unternehmenserfolg	171'792	273'327

Bilanz

Aktiven	31.12.2010	31.12.2009
	CHF	CHF
Umlaufvermögen	5'481'637	3'111'243
Kasse, Post, Banken	3'682'195	990'136
Debitoren	989'856	1'223'624
Lagervorräte	652'957	755'145
Aktive Rechnungsabgrenzung	156'629	142'337
Anlagevermögen	11'721'943	12'905'890
Sachanlagen	11'618'837	12'874'998
Unvollendete Objekte	97'606	25'392
Beteiligungen	5'500	5'500
Total Aktiven	17'203'580	16'017'133
Passiven		
Fremdkapital	13'764'369	12'749'714
Kreditoren	1'110'403	1'139'339
Passive Rechnungsabgrenzung	2'167'228	1'735'746
Rückstellungen	4'886'738	4'674'629
Langfristige Verbindlichkeiten	3'400'000	3'000'000
Bedingt rückzahlbare Darlehen (1974/1977)	2'200'000	2'200'000
Eigenkapital	3'439'211	3'267'419
Aktienkapital	2'745'000	2'745'000
Übrige Reserven	254'208	254'208*)
Gewinn-/Verlustvortrag Linienbetrieb	440'003	268'212
<i>Verlustvortrag Regionalverkehr</i>	-549'897	-676'832
<i>Gewinnvortrag Agglomerationsverkehr</i>	989'900	945'044
Total Passiven	17'203'580	16'017'133

*) CHF 5'000 Buchgewinn wurde direkt der Abschreibungsreserve gutgeschrieben.

Sachanlagespiegel

Anlagenrechnung	Bestand 1.1.2010	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2010
	CHF	CHF	CHF	CHF
Linienbetrieb	28'933'356	339'000	- 501'542	28'770'814
Entbehrliche Liegenschaft	357'834		- 5'903	351'931
Total BSU	29'291'190	339'000	- 507'445	29'122'745

Abschreibungsrechnung	Bestand 1.1.2010	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2010	Buchwert 31.12.2010
	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
Linienbetrieb	16'416'192	1'589'258	- 501'542	17'503'908	11'266'906
Entbehrliche Liegenschaft	0	0	0	0	351'931
Total BSU	16'416'192	1'589'258	- 501'542	17'503'908	11'618'837

Anhang der Jahresrechnung

Angaben gemäss Art. 663b OR	Rechnung 2010	Rechnung 2009
	CHF	CHF
Brandversicherungswert (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge)	34'699'718	34'860'442
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen Fakturierte Beitragsrechnungen	0	99'999
Solidarhaftung Aufgrund der MWST-Gruppenbesteuerung besteht eine Solidarhaftung gegenüber der Eidg. Steuerverwaltung über offene Steuerbeträge der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	p.m.	p.m.
Eigene Aktien 5 Stammaktien à CHF 1'000 nominal	500	500
Risikobeurteilung Der Verwaltungsrat hat periodisch ausreichende Risikobeurteilungen vorgenommen und allfällige sich daraus ergebende Massnahmen eingeleitet, um zu gewährleisten, dass das Risiko einer wesentlichen Falschaussage in der Rechnungslegung als klein einzustufen ist.		
Änderung in der Stetigkeit der Darstellung und Gliederung der Jahresrechnung Die Erfolgsrechnung wurde neu gegliedert. Die Vorjahreswerte wurden der neuen Gliederung angepasst. In der Bilanz wurden die bedingt rückzahlbaren Darlehen neu dem Fremdkapital zugeordnet (Vorjahr: Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand).		

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	1 302 337	3 167 743	3 038 288	1 293 437		4 331 725
1990	1 427 249	4 134 298	3 824 732	1 811 956		5 636 688
1991 ³⁾	1 434 220	4 210 738	4 182 476	2 146 426		6 328 902
1992 ⁴⁾	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 ⁵⁾	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 ⁶⁾	1 970 861	3 882 900	4 472 554	3 470 697	⁶⁾ 2 893 000	10 836 251
1997	1 994 006	⁸⁾ 3 915 300	4 361 337	2 509 987	3 659 813	10 531 137
1998	1 995 677	3 890 700	4 736 267	1 878 873	4 204 070	10 819 210
1999	2 011 231	4 109 400	4 889 322	1 997 737	4 171 819	11 058 878
2000	2 027 288	4 132 900	5 045 668	1 878 284	4 173 713	11 097 665
2001	2 062 893	4 136 900	5 275 188	1 951 831	4 152 980	11 380 000
2002	2 106 421	4 144 000	5 354 571	2 125 958	4 188 983	11 669 512
2003	2 139 815	4 180 000	5 141 363	2 034 172	4 339 840	11 515 375
2004	2 193 643	4 260 000	5 213 693	2 448 544	4 327 003	11 989 239
2005	2 346 964	4 180 000	5 210 269	2 673 958	4 564 354	12 448 581
2006	2 343 315	4 930 000	5 544 146	3 087 669	4 803 000	13 434 815
2007	2 362 996	4 894 000	5 846 311	3 219 472	5 145 001	14 210 784
2008	2 524 960	4 998 000	6 178 158	3 633 815	5 902 599	15 714 572
2009	2 961 500	5 667 000	6 649 618	3 791 198	8 606 550	19 047 366
2010 ¹⁰⁾	2 999 500	6 235 000	6 634 651	4 580 918	8 793 692	20 009 261

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 Bahnersatzlinien 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

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
5 195 292	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	⁶⁾ 61 842	55	70	1996 ⁶⁾
6 180 340	2 822 251	1 276 967	195 754	10 475 312	55 825	55	72	1997
6 261 682	2 851 921	1 490 675	119 597	10 723 875	95 335	57	72 ½	1998
6 369 665	2 982 336	1 530 029	68 138	10 950 168	108 710	58	73	1999
6 467 666	3 029 268	1 417 961	8 487	10 923 382	174 283	59	74	2000
6 594 730	3 128 125	1 606 530	34 750	11 364 235	15 765	58	74 ½	2001
6 782 938	3 351 926	1 398 859	41 007	11 574 729	94 783	59	74	2002
6 635 819	3 646 775	1 127 943	0	11 410 538	104 837	58	75	2003
6 973 822	3 751 273	997 225	0	11 722 320	266 919	60	77	2004
6 917 934	4 410 686	1 075 323	17 840	12 421 783	26 798	59	78	2005
7 414 949	4 854 352	1 132 915	54 173	13 456 389	- 21 574	59	81	2006
7 865 407	4 826 155	1 169 670	81 174	13 942 406	268 378	60	81	2007
8 248 377	6 122 968	1 230 038	43 257	15 644 640	69 932	59	88	2008
10 155 517	6 992 114	1 560 408	66 000	18 774 039	273 327	52	102	2009
10 616 348	7 452 516	1 595 161	101 300	19 765 325	243 936	52	102	2010

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

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

Verkehrsentwicklung 1975–2010

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

* ab 1994 neue Berechnung der Verbund-Abo-Fahrten

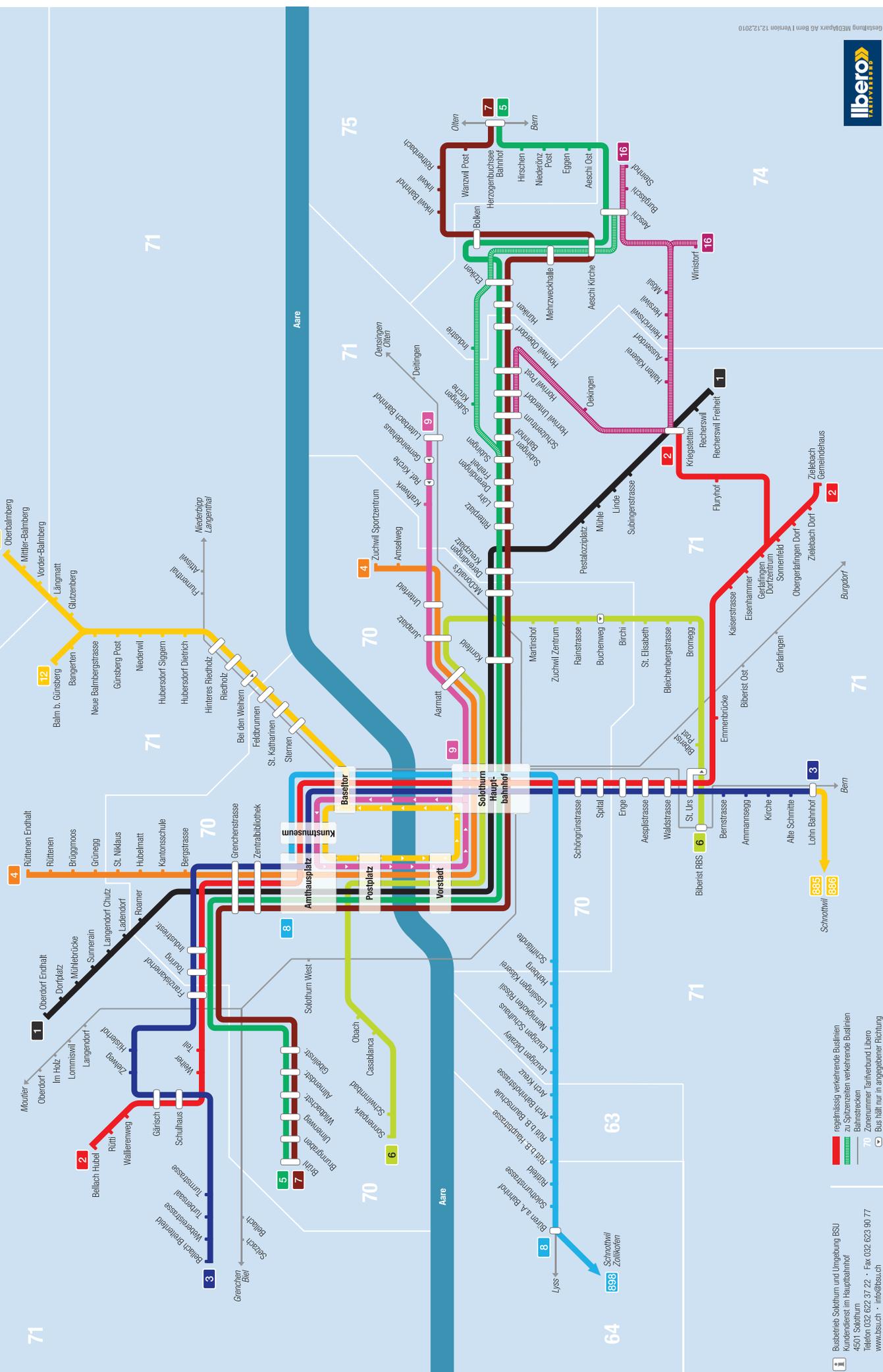
** ab 1996 neue Ermittlung der Gesamtfahrtenzahl

*** 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 (Hubel) bzw. Bellach Bahnhof (Linien 2 und 3) Einstellung Linienabschnitt Recherswil–Koppigen (Linie 1)
12. Dezember 2005	Erweiterung Linie 9 Solothurn HB–Sonnenfeld
9. Dezember 2007	Erweiterung Linie 6 Kriegstetten–Subingen
14. Dezember 2008	Umsetzung Konzept „Optimierung Busangebot Region Solothurn“: - Einführung Linie 6 Biberist RBS–Solothurn Sonnenpark - Erweiterung Linie 2 Obergerlafingen–Zielebach - Umbenennung der bisherigen Linie 6 in Linie 16
13. Dezember 2009	Erweiterung Linie 9 Solothurn HB–Amthausplatz

Linien- und Zonenplan Solothurn und Umgebung



 Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU
 Kundendienst im Hauptbahnhof
 4501 Solothurn
 Telefon 032 632 37 22 · Fax 032 623 80 77
 www.bs.ch · info@bs.ch

 regelmäßig verkehrende Buslinien
 zu Spitzenzeiten verkehrende Buslinien
 Bahnstrecken
 Zonennummer Tarifverbund Libero
 Bus hält nur in angegebener Richtung

