





20 Jahre BOGG

**SAMSTAG,
30. JUNI 2018
10:00 – 16:00 Uhr**

**TAG DER
OFFENEN TÜR**
willkommen im
Busdepot in Wangen
bei Olten

0084

Auf einen Blick!

BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG

	31.12.2018	31.12.2017
Anzahl Linien	13	13
Betriebslänge der Linien / km	187	169
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	146	144
Lernende	3	3
Kursfahrzeuge	46	46
eigene	44	43
Transportbeauftragte	2	3
Gefahrene Wagenkilometer	3 090 287	3 009 560
mit eigenen Fahrzeugen	2 996 342	2 895 479
durch Transportbeauftragte	93 945	114 081
Fahrgäste	6 857 365	6 722 627
Personenkilometer	24 381 343	24 612 503
Betriebsaufwand / CHF	21 499 173	21 540 201
Verkehrsertrag / CHF	9 269 484	8 753 500
Nebenertrag / CHF	2 479 070	2 265 225
Abgeltung Leistungsvereinbarung / CHF	10 761 987	10 940 085
Abgeltung öffentliche Hand / CHF	10 165 070	10 329 016
Abgeltung Dritte / CHF	596 917	611 069
Jahresergebnis / CHF	904 669	320 513
Betriebsaufwand pro Wagenkilometer / CHF	6.96	7.16
Kostendeckungsgrad / %	56.93	53.54
Erschliessungsgebiet / Einwohner ca.	98 000	95 000





Flexibilität bringt uns weiter



Das Geschäftsjahr 2018 war wesentlich geprägt durch die Anlässe zum 20-jährigen Bestehen der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG. 1998 hervorgegangen aus der Automobilgesellschaft Gösgeram und der Stadtnibus Olten, hat sich das Unternehmen in den letzten 20 Jahren sehr gut entwickelt. Das Geschäftsjahr 2018 setzt die erfreuliche Entwicklung der letzten Jahre fort.

Die Fahrgastzahlen konnten gegenüber dem Vorjahr um 2% gesteigert werden, der Verkehrsertrag um 5.89%, liegt also über dem budgetierten Wert. Die Nebenerträge konnten durch zusätzliche Extrafahrten auf hohem Niveau nochmals gesteigert werden. Trotz erbrachter Mehrleistungen sanken auf der anderen Seite auch im Geschäftsjahr 2018 die Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden sowie Dritter. Vor allem dank den höheren Verkehrs- und Nebenerträgen und einem guten Kostenmanagement wurde ein Betriebsgewinn von CHF 904'669 erwirtschaftet.

Damit die Unternehmung auch in Zukunft erfolgreich ihre Transportleistungen erbringen kann, muss das Angebot im öffentlichen Verkehr laufend auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt werden und die Infrastruktur muss dieser Entwicklung folgen.

2018 erfolgte diese Weiterentwicklung des Angebots umfassender als in den vergangenen Jahren. Unter Federführung des Kantons und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden wurde ein neues Buskonzept für die Region Olten Gösgen Gäu entwickelt. Die Linienführungen wurden optimiert und das Angebot auf nachfragestarken Strecken ausgebaut. Nach intensiver Planungsarbeit konnte auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2018 das neue Buskonzept umgesetzt werden. Die positive Fahrgastentwicklung für das Jahr 2019 zeigt, dass die Umstellungen von den Fahrgästen sehr gut aufgenommen wurden.

Schon heute können nicht alle in Wangen stationierten Fahrzeuge über Nacht im Trockenen parkiert werden. Folge davon sind vermehrte Störungen an der elektrischen und elektronischen Ausrüstung der Fahrzeuge. Die Garagierungskapazität muss erweitert werden.

Die Projektunterlagen zur Erweiterung des Depots in Wangen bei Olten wurden 2018 weiter verfeinert und Anfang 2019 konnte das Baugesuch eingereicht werden. Wenn alles planmässig verläuft, rechnen wir mit dem Baubeginn in der zweiten Jahreshälfte 2019.

Als weiterer wesentlicher Teil unserer Infrastruktur wird die Fahrzeugflotte stetig erneuert, um die Transportleistungen mit Fahrzeugen zu erbringen, die dem neusten Stand der Technik und den Komfortexpectationen der Fahrgäste entsprechen. Der Umweltbericht ab Seite 34 zeigt den Erfolg unserer Anstrengungen, die Fahrzeugflotte umweltfreundlicher zu gestalten. Der Einsatz umweltfreundlicher Antriebstechnologien ist Verwaltungsrat und Geschäftsleitung wichtig. Deshalb wurde entschieden, ein Konzept zur Einführung von Elektrobussen zu erstellen, mit dem Ziel, ab 2023 die ersten Elektrobusse einsetzen zu können.

Damit sich die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG erfolgreich entwickeln kann, ist das Unternehmen auf die Unterstützung vieler Akteure angewiesen.



Liebe Fahrgäste

Geschätzte Geschäftspartner

Unser Personal hat auch im vergangenen Jahr Ausserordentliches geleistet und einen grossen Anteil am Erfolg der Unternehmung. Die grossen zusätzlichen Arbeiten zur Umsetzung des Buskonzepts wurden termingerecht fertiggestellt. Trotz personellem Unterbestand im Herbst 2018, konnte dank Sonderanstrengungen der Lini-enbetrieb im arbeitszeitgesetzlichen Rahmen jederzeit gewährleistet werden und die bestellten Extrafahrten, vor allem für die SBB, wurden alle wie vereinbart ausgeführt. Die Beurteilung der Qualität unserer Leistungen, insbesondere auch unseres Personals, durch das BAV, ist für das Jahr 2018 deutlich über dem Durchschnitt der Transportunternehmen. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken den Mitarbeitenden für den engagierten Einsatz und haben deshalb auch im Jahr 2018 eine Sonderprämie an das Personal ausgerichtet.

Die aktiven und pensionierten Mitarbeitenden der BOGG wurden, aus Anlass des Firmenjubiläums, im Sommer mit ihren Angehörigen zu einem fröhlichen Fest ins Depot Wangen bei Olten eingeladen. Damit haben Verwaltungsrat und Geschäftsleitung ihre Wertschätzung gegenüber dem Personal zum Ausdruck gebracht.

Unsere Aktionäre wurden zusammen mit Vertretern von Bund, Kanton und den regionalen Transportunternehmen zur Jubiläums-Generalversammlung mit Bustaufe nach Wangen bei Olten eingeladen. Dies auch als Dank für die Unterstützung und als Zeichen der Verbundenheit, die wir auf vielfältige Weise schon jahrelang erhalten. Mit einem «Tag der offenen Tür» im Depot Wangen bei Olten haben wir uns bei der Bevölkerung bedankt und den Anlass dazu genutzt, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens und die Herausforderungen der Zukunft zu zeigen. Zahlreiche Besucherinnen und Besucher haben die Möglichkeit zum «Blick hinter die Kulissen» genutzt. Der Einsatz des selbstfahrenden «SmartShuttle» von PostAuto auf dem BOGG-Areal zeigte, neben der Elektromobilität, eine weitere wichtige Entwicklung, mit der wir uns als Unternehmung auseinandersetzen.

Die Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG ist vorbereitet auf die Herausforderungen der kommenden Jahre. Wir sind bereit, unseren Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in der Region zu leisten.

Peter Schafer
Präsident Verwaltungsrat

Toni von Arx
Direktor



Verwaltungsrat

im Amt seit

Präsident	Schafer Peter, Lokführer, Olten	2013
Vizepräsident	Stöckli Paul, alt Gemeindepräsident, Neuendorf	1998
Mitglieder	Berchtold Stefan, Gemeindepräsident, Hauenstein	2018
	Dätwyler Marco, Unternehmer, Trimbach	1998
	Leu Dieter, Gemeindepräsident, Rickenbach	2006
	Müller Thomas A., Gemeindepräsident, Lostorf	2018
	von Arx Markus, alt Gemeindepräsident, Erlinsbach	2013
	Walser Rolf, Gemeinderat, Aarburg	2016
	Züllli Max, alt Bauverwalter, Wangen bei Olten	1998
Sekretär	Bürgi Karl, Neuendorf	2009

Revisionsstelle

Solidis Revisions AG, Olten

Geschäftsleitung

Anstellungsjahr

Direktor / Betrieb	von Arx Toni, Wisen	2012
Stellvertretender Direktor / Finanzen und Administration	Studer Andreas, Egerkingen	2008
Technik / Werkstatt	Althaus Christian, Egerkingen	2007



Aktionariat

Transportbeauftragte

Aktionäre

		Anzahl Aktien (à CHF 100.– nominal)	Stimmen-Anteil
- Staat	Solothurn	5 185	22.103 %
- Gemeinden	Aarburg	370	1.577 %
	Dulliken	1 039	4.429 %
	Egerkingen	461	1.965 %
	Erlinsbach SO	331	1.411 %
	Gunzgen	115	0.490 %
	Hägendorf	653	2.784 %
	Härkingen	115	0.490 %
	Hauenstein-Ifenthal	39	0.166 %
	Kappel	232	0.989 %
	Kestenholz	193	0.823 %
	Lostorf	822	3.504 %
	Neuendorf	154	0.659 %
	Niederbuchsiten	115	0.490 %
	Niedergösgen	172	0.733 %
	Obergösgen	661	2.818 %
	Olten	8 646	36.857 %
	Rickenbach	76	0.324 %
	Rohr	115	0.490 %
	Starrkirch-Wil	269	1.147 %
	Stüsslingen	331	1.411 %
	Trimbach	1 732	7.383 %
	Wangen bei Olten	962	4.101 %
	Winznau	631	2.690 %
	Wisen	39	0.166 %
		23 458	100.000 %

Transportbeauftragte

seit

Linie 513

Industrielinie Hägendorf – Oberbuchsiten

PostAuto Schweiz AG Region Nordschweiz (Kooperation)

2008

Linie 506

Olten – Wisen

Taxi Bur, Olten (Nachtbus)

1998



ALISHA KOHLER
Alisha Kohler

Alisha Kohler

Wir gratulieren
Alisha Kohler, Egerkingen
zur erfolgreich bestandenen
Lehrabschlussprüfung
Kauffrau öV EFZ.

Erster Lernender öV-Fachmann

Die Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG bildet seit vielen Jahren Lernende in den Bereichen Kaufmann/Kauffrau öffentlicher Verkehr EFZ, Automobil-Fachmann EFZ und Automobil-Mechatroniker EFZ aus.

Seit 2018 ist ein neuer Ausbildungsbereich dazu gekommen, Fachfrau/Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ. Diese Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit Login angeboten. Florian Petris war der erste Lernende, der bei der BOGG ein Ausbildungsmodul absolviert hat. Die Fachfrau, der Fachmann öffentlicher Verkehr sorgt schon während der Lehre für einen reibungslosen Ablauf von Bahn-, Bus- oder Trambetrieb. Sie lernen die Betriebsabläufe im öffentlichen Verkehr von A bis Z kennen. Im direkten Kundenkontakt, zum Beispiel auf dem Zug, am Bahnhof oder an einer Haltestelle, beraten sie die Kunden, geben Auskunft zu Verbindungen oder kontrollieren die Fahrausweise der Reisenden. Im Büro planen sie den Einsatz von Personal und Fahrzeugen oder organisieren die Kundeninformation z.B. bei Grossanlässen. In allen Bereichen gehören Kundenkontakt sowie Organisations- und Umsetzungstätigkeiten im öV-Betrieb zu ihrem Alltag.

von rechts:
Florian Petris zusammen mit seinen
Ausbildnern Marco Bachmann
und Guido Maier



Wir haben Florian Petris nach seinen Beweggründen, diesen Beruf zu erlernen und seinen Eindrücken bei der BOGG, befragt.

Warum hast du dich genau für diesen Lehrberuf entschieden? Würdest du dich wieder für diesen Beruf entscheiden?

Während meiner Lehrzeit habe ich sehr viel Abwechslung. Ich kann in diverse Firmen hineinschauen und lerne viele verschiedene Leute kennen. Ich würde mich sofort wieder für diese Ausbildung entscheiden, da ich sehr vieles selbstständig erarbeiten und lösen kann.

Schildere kurz deine wichtigsten Tätigkeiten bei uns?

Ich disponiere und plane die Mitarbeiterereinsätze des Fahrdienstpersonals und bin an der Leitstelle tätig. Zusätzlich bin ich in der Eventplanung tätig.

Welche BOGG-Tätigkeiten waren für dich die anspruchsvollsten?

Die AZG-Regeln (Arbeitszeitgesetz) alle genau zu wissen, war für mich nicht immer einfach.

Wo siehst du die Unterschiede zur SBB?

Alles ist ein bisschen kleiner und familiärer. Die Wege zur richtigen Ansprechperson sind sehr kurz.

Was macht dir an deiner Arbeit am meisten Spass?

Der Kontakt mit den verschiedenen Persönlichkeiten.

Welchen Tipp kannst du Jugendlichen geben, die sich gerade für einen Lehrberuf entscheiden möchten?

Möglichst viele Schnupperlehren machen und die Berufsmessen besuchen.

Was findest du an deiner Ausbildung gut?

Ich kann recht schnell selbstständig arbeiten und werde wertgeschätzt.

Was möchtest du nach der Lehre machen? Was sind deine Zukunftspläne?

Zunächst Kundenbegleiter bei der SBB, später halte ich mir meine Zukunft noch offen.

Findest du, dass deine Lehre eine gute Basis für dein Berufsleben ist?

Ja, da man in der Planung und Kunden-/Zugbegleitung ausgebildet wird. Ich denke so hat man ein gutes Fundament für die weitere berufliche Zukunft.

Wir danken Florian Petris für das Gespräch und wünschen ihm einen erfolgreichen Abschluss seiner Ausbildung und dann einen guten Start ins Berufsleben.

Dienstjubiläen

Mehreren Mitarbeitenden konnten wir zu Dienstjubiläen gratulieren.



25

Vögeli René
Chauffeur
Hägendorf



20

Schafer Gregor
Chauffeurausbildner
Gunzgen



20

Giger Peter
Teamleader
Hägendorf



20

Trachsel Johann
Werkstattmitarbeiter
Olten



15

Prinz André
Chauffeur
Wangen bei Olten



10

Reiter Roland
Assistent Fahrdienstleitung
Wangen bei Olten



10

Studer Andreas
Stellvertretender Direktor
Egerkingen



10

Kahri Mohamed Kamel
Chauffeur
Olten



10

Strahm Heinrich
Chauffeur
Kappel



Pensionierungen



14

Maurer Peter
Chauffeur
Hägendorf



4

Knaust Rolf-Peter
Chauffeur
Olten



29

Mollet Hans Rudolf
Chauffeur
Lostorf



11

Nussbaumer Isidor
Chauffeur
Hauenstein



6

Balmer Jolanda
Chauffeuse
Rothrist



4

Bucco Michael
Chauffeur
Riehen



33

Wyss Christian
Chauffeur
Lostorf





Busbetrieb Olten Gösigen Gäu
1998-2018

Brätlifest

Jedes Jahr im Sommer findet im Depot Wangen bei Olten das Brätlifest für unser Personal statt, welches durch die Personalkommission organisiert wird.

Aus Anlass des 20-Jahr-Jubiläums der BOGG wurden die aktiven und die pensionierten Mitarbeitenden mit ihren PartnerInnen zu einem speziellen Jubiläums-Anlass eingeladen.





proudly
sponsored

Ein BOGG-Mitarbeiter wird Weltmeister

Ian Rätz

Ian Rätz, Mitarbeiter im Bereich Technik bei der BOGG, wurde 2018 in Peking Weltmeister im WIG-Schweissen. Alle Mitarbeitenden der BOGG freuen sich mit dem jungen Berufsmann über diesen ausserordentlichen Erfolg.





Neue Uniform bei der BOGG

Funktionale, pflegeleichte Uniform

2018 wurde das gesamte Personal der BOGG mit einer neuen Uniform ausgerüstet. Das Sortiment der «alten» Uniform von den SBB wurde in den letzten Jahren laufend reduziert. Ob die Lieferung von Uniformteilen an Dritte durch die SBB in Zukunft noch erfolgen würde, war ungewiss.

Zusammen mit der Personalkommission wurde deshalb eine qualitativ hochstehende, funktionale und pflegeleichte Uniform evaluiert. Am Tag der Jubiläums-Generalversammlung wurde die neue Uniform erstmals getragen.



Gesetzlich vorgeschriebene Fahrdienst-Ausbildung

Jedes Jahr absolvieren die Mitarbeitenden im Fahrdienst die gesetzlich vorgeschriebene Ausbildung im Rahmen der Chauffeur-Zulassungs-Verordnung CZV. In den letzten Jahren fanden Ausbildungen zu den Themen Kundenorientierung oder auch praktische Fahrübungen statt.

2018 wurden die Mitarbeitenden sensibilisiert, wie sich unterschiedliche Beeinträchtigungen von Fahrgästen auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs auswirken. Eingesetzt wurde für dieses Ausbildungsmodul der Alterssimulationsanzug AgeMan. Mit dem AgeMan «schlüpft man in eine neue Haut» und kann auf einmal auch viele emotionale Reaktionen älterer Menschen besser verstehen, die durch Einschränkungen bei der Beweglichkeit, der Sicht, dem Gehör oder dem Tastsinn entstehen.

Zur Ausbildung der Mitarbeitenden gehörte unter anderem auch das Umsteigen mit dem Rollstuhl vom Bus auf die Bahn. Die Mitarbeitenden erlebten am eigenen Leib, wie schwierig die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist, wenn die Haltekantenhöhen nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und die Absätze zwischen Trottoir und Bus zu unüberwindlichen Barrieren werden, oder die Umsteigezeit für die Fahrt mit dem Rollstuhl zu knapp bemessen ist.



Aktionäre und Verwaltungsrat

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat sich 2018 an insgesamt sieben Sitzungen mit den ordentlichen Geschäften der Unternehmung befasst. Zudem hat er:

- den Auftrag erteilt, die Baubewilligung für die Erweiterung des Depots in Wangen bei Olten einzuholen;
- dem Landerwerb von der Einwohnergemeinde Wangen bei Olten und der Firma Nestlé zugestimmt, um das Bauprojekt Depoterweiterung Wangen bei Olten optimieren zu können;
- einen Grundsatzentscheid für die Beschaffung von Elektrobussen getroffen;
- die Ausschreibungskriterien für die Ersatzbeschaffung von Bussen festgelegt;
- erfreut zur Kenntnis genommen, dass alle Betriebskonzessionen der BOGG durch das BAV bis 2027 verlängert wurden;
- sich bei PostAuto über den Einsatz der SmartShuttle (selbstfahrende Fahrzeuge) und bei Bernmobil über die Entwicklung der IT-Systeme im öV informieren lassen.

Programm-Highlights

Freitag, 29. Juni 2018



Bustaufe

Acht Taufpaten aus den Aktionärs-Gemeinden werden je einen Bus taufen und dessen Namen enthüllen.



Unterhaltung

Lassen Sie sich überraschen vom Comedy-Duo...???... wie gesagt, lassen Sie sich überraschen! Musikalische Unterhaltung durch die Musikgruppe Wangen bei Olten.



Speis und Trank

Geniessen Sie in interessanter Gesellschaft kulinarische Highlights vom Restaurant Waldheim Kestenholz.



Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
1998-2018

Einladung zur Generalversammlung

vom 29. Juni 2018

→ 17 Uhr GV

→ 18 Uhr Unterhaltungsabend

fl xibel unterwegs seit 20 Jahren



Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
1998-2018

Menükarte

Generalversammlung

☛ vom 29. Juni 2018

flexibel unterwegs seit 20 Jahren



2BOGG

Betriebshof Oltan Göttingen G&U
1998-2018



Busbetrieb Olten Gösgen Gäu
1998-2018

Jubiläums-Generalversammlung

Die Generalversammlung fand am 29. Juni 2018 im Busdepot in Wangen bei Olten statt.

VR-Präsident Peter Schafer liess die letzten 20 Jahre der Unternehmung BOGG Revue passieren und informierte über das Geschäftsjahr 2017, welches mit einem Gewinn von CHF 320 513 abschloss. Dies bei stabilen Fahrgastzahlen und sinkenden Beiträgen der öffentlichen Hand.

Er bedankte sich bei den Mitarbeitenden der BOGG, die mit ihrem engagierten Einsatz das gute Geschäftsergebnis ermöglicht haben.

Er wies auf die verschiedenen Projekte hin, wie die Planung zur Erweiterung des Depots in Wangen bei Olten, die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen, neue Software für die Einsatzplanung und die Arbeiten zur Umsetzung des neuen Buskonzepts in der Region, welche wichtige Grundlagen für die zukünftige Leistungserbringung sind.

Er dankte den Aktionären, den Verwaltungsräten und den Vertretern von Bund und Kanton für ihre Unterstützung und den Fahrgästen für die Nutzung der Dienstleistungen, welche das Unternehmen anbietet.



Angebot und Betrieb

Linienbetrieb

Im Fahrplanjahr 2018 wurden gegenüber dem Vorjahr nur geringfügige Änderungen im Linienbetrieb vorgenommen. Wichtigste Änderung war, dass an kantonalen Feiertagen der Werktagsfahrplan gefahren wird, wenn diese Feiertage nicht auf einen Samstag oder Sonntag fallen. Dies erleichtert Pendlerinnen und Pendlern die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr ganz wesentlich.

Im dritten Betriebsjahr der Linie 504 nach Olten Südwest und Schönggrund wurde der gesetzlich geforderte Kostendeckungsgrad der Linie von 20% erreicht. Dies dank deutlicher Zunahme der Anzahl Fahrgäste. Ab Fahrplanjahr 2019 wurde die Linie 504 aufgehoben und Olten Südwest wird mit der neuen Buslinie 507 bedient.

Die Verkehrsüberlastung in der Hauptverkehrszeit am Abend im Bereich City-Kreuzung – Bahnhofplatz – Postplatz – Sälikreisel, führte auch 2018 zu erheblichen Verspätungen. An Werktagen, in der Zeit von 16 bis 19 Uhr, sind davon jeden Tag mehr als 2 000 Fahrgäste pro Stunde betroffen. Im selben Zeitraum fahren ca. 1 000 Fahrzeuge pro Stunde über die Bahnhofbrücke in Olten. Die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs sind somit wesentlich betroffen von der Verkehrsüberlastung im Bereich Bahnhof Olten. Nach der Ablehnung des Parkierungsreglements in der Stadt Olten im Februar 2019, als wichtiges Element des Mobilitätskonzepts, sind nun andere Massnahmen gefordert, um der Überlastung der Verkehrsachsen in Olten entgegen zu wirken.

Wir versuchen mit Entlastungskursen die Verspätungen für unsere Fahrgäste zu reduzieren und mit einer zeitgerechten Information den Fahrgästen die Möglichkeit zu geben, ihren Reiseweg anders zu gestalten.



Linie 504, an der Haltestelle Olten Südwest

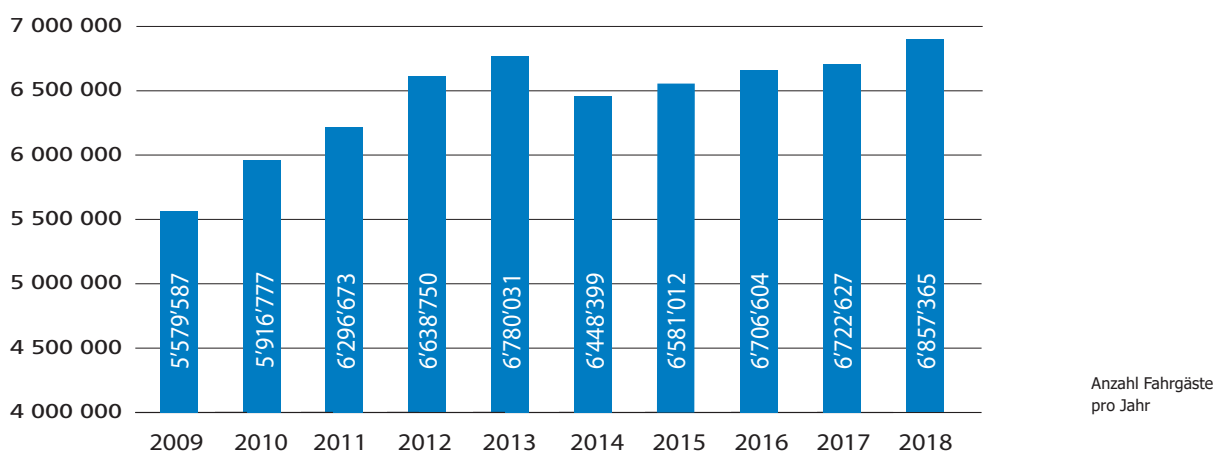


Postplatz mit blockierten Bussen

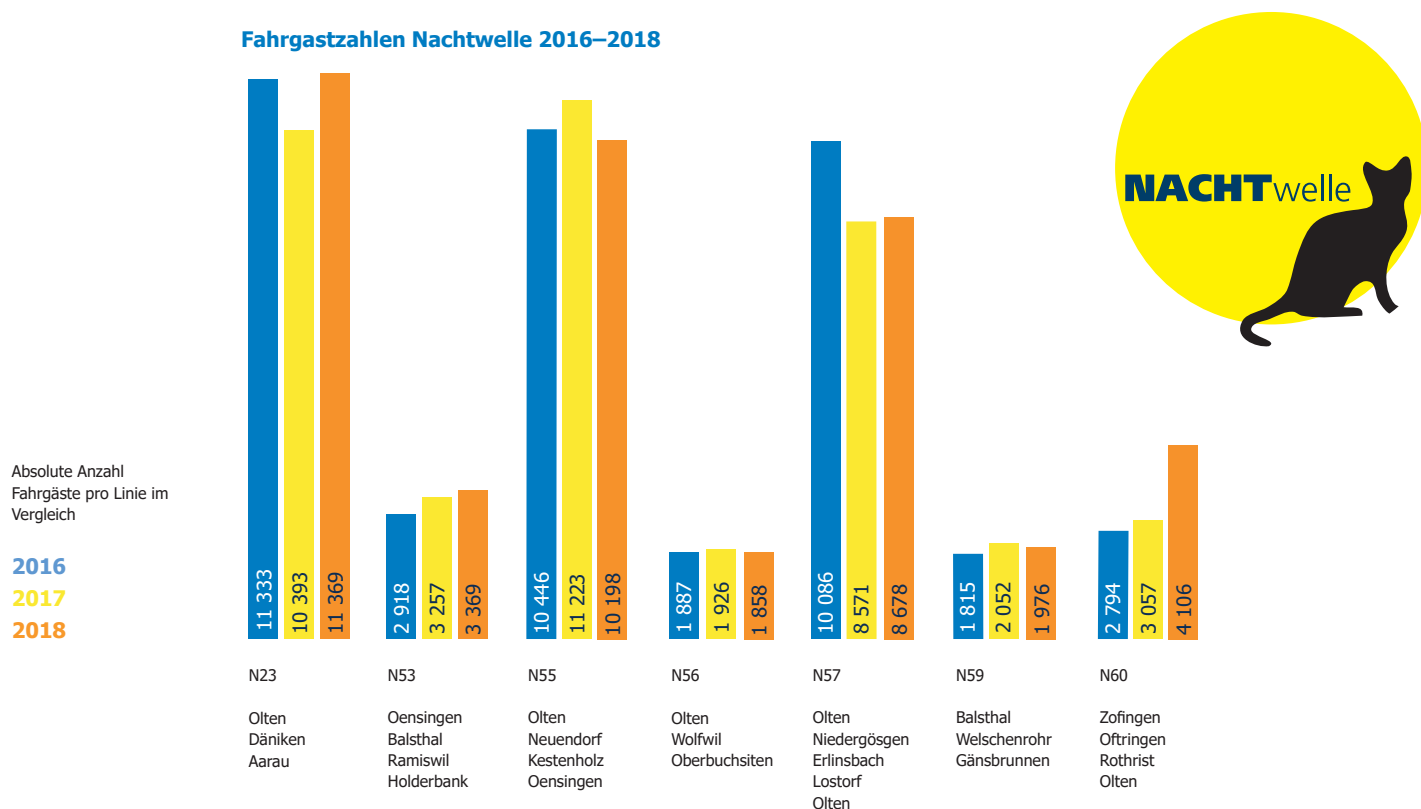
Fahrgäste

2018 ist die Zahl der beförderten Fahrgäste um 2% auf 6 857 365 angestiegen. Ins Gewicht fällt hier insbesondere der Zuwachs im Niederamt auf der Linie 572 Olten – Schönenwerd mit beinahe 80 000 Fahrgästen mehr pro Jahr und auf der Linie 571 Olten – Niedergösgen mit 35 000 Fahrgästen mehr pro Jahr. Zurückzuführen sind diese Entwicklungen auf den Ausbau des Angebots durch Taktverdichtung, neue Arbeitsplätze in der Industrie Hasli und neue Wohngebiete im Niederamt.

Fahrgaststatistik



Fahrgastzahlen Nachtwelle 2016–2018



Beurteilung der Transportunternehmen

Das Bundesamt für Verkehr und die Kantone Solothurn, Aargau und Baselland erheben regelmässig die Zufriedenheit der Fahrgäste und beurteilen die Leistungserbringung der Transportunternehmen. Gemäss diesen Beurteilungen werden die Leistungen der BOGG als sehr gut bewertet.



Nebenerträge

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 konnte die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG die Bahnersatzfahrten zwischen Dulliken und Däniken ausführen. Die Bauarbeiten am neuen Eppenbergtunnel der SBB und den Bahnhöfen Dulliken und Däniken sind nun so weit vorangeschritten, dass diese Buseinsätze nicht mehr notwendig sind. Durch Extrafahrten für sehr viele Veranstaltungen in der Region, Werbeerträge und weitere Dienstleistungen, konnten die Nebenerträge insgesamt weiter gesteigert werden.



Busse auf Extrafahrt



Infrastruktur

Das Projekt zur notwendigen Erweiterung des Depotstandorts in Wangen bei Olten wurde weiter vorangetrieben. 2017 hat der Regierungsrat den Gestaltungsplan Chleibenmatt genehmigt. 2018 wurden die Planungsarbeiten für die Einreichung des Baugesuchs abgeschlossen und Anfang 2019 wurde das Baugesuch öffentlich ausgeschrieben. Wenn der ehrgeizige Zeitplan eingehalten werden kann, soll in der zweiten Hälfte 2019 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Die Baubewilligung für die neue Zufahrt auf der Ostseite des Areals liegt vor. Der notwendige Landkauf von der Einwohnergemeinde Wangen bei Olten ist geregelt und die Bauarbeiten für die neue Zufahrt werden in der ersten Hälfte 2019 beginnen. Mit der neuen Zufahrt wird ein Einbahnregime für die Zu- und Wegfahrt zum BOGG-Areal ermöglicht. Damit wird das Unfallrisiko durch sich kreuzende Fahrzeuge vermindert.



Perspektivische Ansicht Erweiterungsbau BOGG



Neues Buskonzept

Wachsende Mobilitätsbedürfnisse fordern neues Buskonzept

2017 und vor allem 2018 haben der Kanton Solothurn, die Gemeinden in der Region Olten Gösigen Gäu und die Transportunternehmen intensiv an einem neuen Buskonzept gearbeitet, um dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis Rechnung zu tragen und mit einem guten öV-Angebot die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öV zu erleichtern. Damit ermöglicht der öV, neben ökologischen Vorteilen, eine gute Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur.

Der Nutzen des öffentlichen Verkehrs für die Fahrgäste hängt wesentlich von einem einprägsamen Taktfahrplan ab, der die Bedürfnisse der Fahrgäste, ihre Reisezeit möglichst kurz zu halten, gut aufnimmt. Ein grosser Teil der Fahrgäste ist zudem auf eine zuverlässige Abstimmung der Verkehrsmittel Bus und Bahn und einfache Umsteigemöglichkeiten angewiesen. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurden auf dem Liniennetz der BOGG wesentliche Anpassungen vorgenommen.

Neue Linien, Linienvverläufe und Taktverdichtungen führen insgesamt zu einem Ausbau des Angebots. Durch geschickte Verknüpfungen der Linien und die Aufhebung von kaum genutzten öV-Angeboten entstanden nur geringe Mehrkosten. Auch die Liniennummerierung wurde angepasst. Die Linien 501 – 509 fahren zum Bahnhof Olten. Alle anderen BOGG-Linien fahren nicht zum Bahnhof Olten.

Die komplizierte Konzipierung neuer Fahrpläne und Dienstpläne sowie die Arbeiten, die gesamte Haltestelleninformation in einer Nacht zu wechseln, wurde durch Mitarbeitende der BOGG perfekt ausgeführt. Mit einer aufwändigen Kommunikationskampagne wurden die Fahrgäste in der Region Olten Gösigen Gäu über die Änderungen im Betrieb der Buslinien informiert.

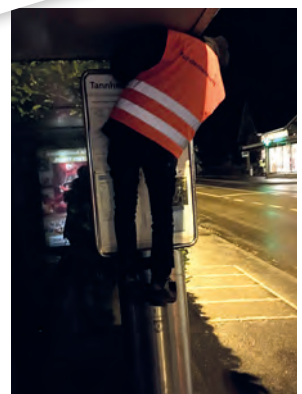
Info-Broschüre mit Busfahrplan



Neue praktische Liniensfahrpläne



Herausfordernde Nachtarbeit für BOGG-Mitarbeitende







Busbetrieb Olten Gösigen Gäu
1998-2018

Tag der offenen Tür bei der BOGG

2018 konnte die Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG ihr 20-jähriges Bestehen feiern. Entstanden ist das Unternehmen vor 20 Jahren aus der Fusion der Automobilgesellschaft Gösgeramt und der Stadtomnibus Olten. Mit einem Tag der offenen Tür wurden der Bevölkerung am 30. Juni 2018 die vielfältigen Arbeiten gezeigt, die für den sicheren Betrieb der Busse notwendig sind.

Mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen, dem SmartShuttle von PostAuto und den Plänen der geplanten Depoterweiterung, wurde auch ein Blick in die öV-Zukunft ermöglicht. Der Anlass wurde von mehr als 1 500 Personen besucht.

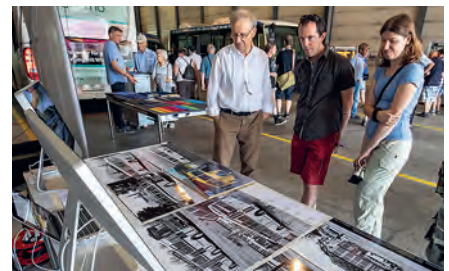




Situationsplan Jubiläum BOGG



Tag der offenen Tür







Busbetrieb Olten Gösigen Gäu
1998-2018

Bustaufe

Die Fahrzeugflotte der Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG wird stetig erneuert. Die Fahrzeuge entsprechen bezüglich Abgastechnologie mehrheitlich dem neusten Stand der Technik. In den nächsten Jahren wird ein grosser Teil der Flotte durch neue Fahrzeuge ersetzt. Die öffentliche Ausschreibung der Fahrzeuge erfolgte Ende 2018.

Der Verwaltungsrat hat zudem einen Grundsatzentscheid zur Beschaffung von Elektrobussen gefällt. Die weiteren Abklärungen werden nun zeigen, auf welchen Strecken die Fahrzeuge in Zukunft eingesetzt werden sollen.



Bustaufe anlässlich Jubiläums-GV



Unsere Umweltleistung auf einen Blick

Der individuelle Personenverkehr verursacht eine Vielzahl von Luftschadstoffen und Treibhausgasen, welche als Abgase ausgestossen werden. Durch das kontinuierlich wachsende Verkehrsaufkommen können auch neue Technologien an Fahrzeugen den Emissionsausstoss nicht genügend kompensieren.

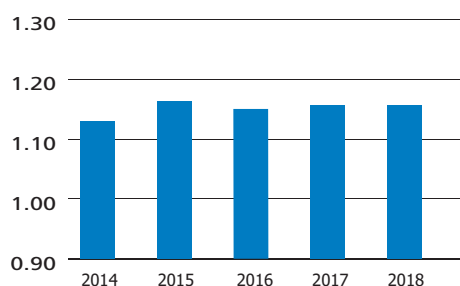
Der öffentliche Nahverkehr bietet unseren Kunden in der Region Olten Gösigen Gäu eine umweltschonende Alternative zum individuellen Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Busse verbrauchen im Vergleich zum Personenwagen pro Fahrgast weniger Treibstoff. Dadurch können Treibhausgasemissionen wie CO₂ oder Stickoxide (NO_x) sowie gesundheitsschädliche Feinstaubbelastungen verringert werden. Dies geht mit unserem Ziel einher, die verschiedenen umweltschädlichen Emissionen weiter zu senken.

Als verantwortungsvolles Unternehmen sind wir stetig dabei, unsere Umweltleistung zu verbessern. Das können wir vor allem durch die Erneuerung der Flottenfahrzeuge steuern. Auch ein wesentlicher Faktor ist die optimale Auslastung der einzelnen Busse auf den entsprechenden Linien oder, in Zukunft, der Einsatz von neuen Technologien oder alternativen Treibstoffen.

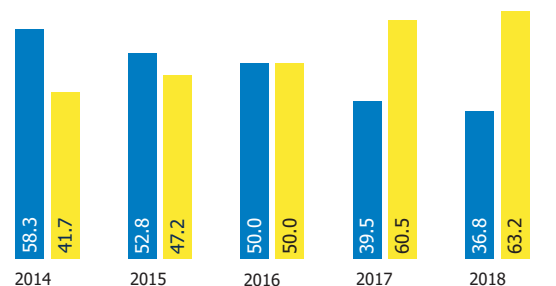
Verbrauchswerte unserer Busflotte¹

	2018	2017	2016	2015	2014
Erdgas					
absolut, in Kilogramm	228 914.8	261 196.9	281 835.2	253 114.0	308 180.1
in Kilogramm je Kilometer	0.46	0.46	0.46	0.45	0.46
Diesel					
absolut, in Litern	1 126 323.5	1 047 156.2	968 943.5	1 020 912.2	963 975.9
in Litern je Kilometer	0.45	0.45	0.45	0.46	0.45

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss unserer Busse lag 2018 bei 1,16 kg pro Fahrzeugkilometer. Dieser Wert blieb in den letzten drei Jahren konstant. Auf die Personenkilometer bezogen liegt der Wert bei 139 g CO₂, was einer leichten Zunahme zum Vorjahr entspricht (2017: 136 g CO₂/pkm).



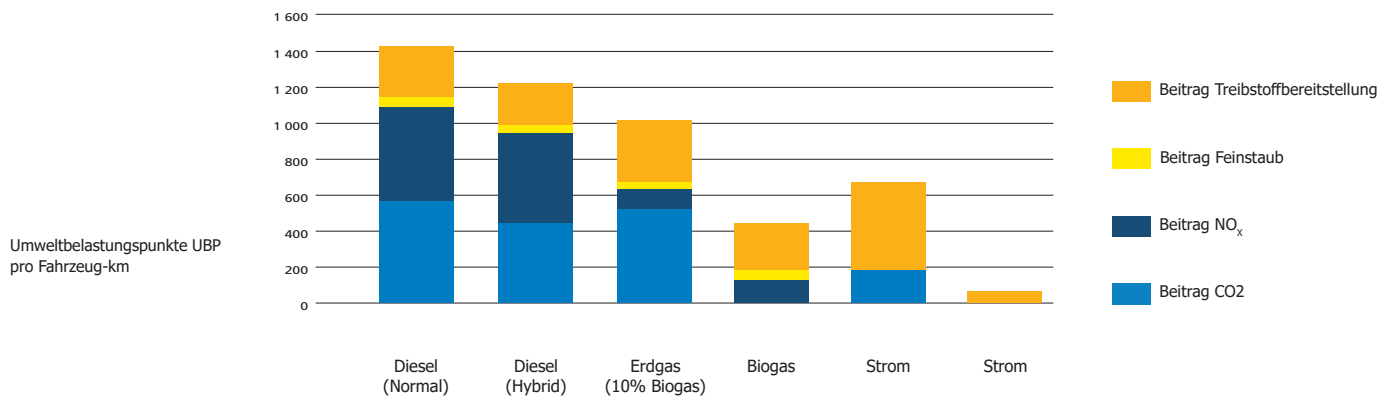
Durchschnittlicher CO₂-Ausstoss unserer Fahrzeuge (in Kilogramm pro Fahrzeugkilometer)



Zusammensetzung unserer Busflotte (nach Abgasklassen in Prozent)

¹ Grundlage: Verbrauchskontrolle der einzelnen Jahre.

2018 konnte der Anteil unserer Busflotte, welche mit der fortschrittlichen Abgasklasse EURO 5 und 6 bestand, nochmals gesteigert werden. Damit sind wir unserem Ziel, durch die Erneuerung unserer Flotte und somit durch die schrittweise Verringerung von Feinstaub und Stickstoff-Emissionen umweltfreundlicher zu werden, einen weiteren Schritt näher. Studien zeigen, dass erdgasbetriebene Motoren weniger Stickoxide (NO_x) und Feinstaub freisetzen als Dieselmotoren. Stickoxide und Feinstaub-Partikel machen den gesundheitsschädlichen Teil der Umweltbelastung aus. Aber auch in der CO₂-Bilanz schneiden Erdgas-Fahrzeuge besser ab als herkömmliche dieselmotriebene Fahrzeuge und der CO₂-Ausstoss lässt sich durch die zusätzliche Verwendung von Biogas noch weiter senken. Eine weitere Alternative birgt der Einsatz von Elektrofahrzeugen.



Diese Grafik zeigt einen vereinfachten Vergleich von verschiedenen Antriebs- und Kraftstoffarten auf. In dieser Ökobilanz wurde nur der effektive Verbrauch von den unterschiedlichen Antriebsarten und Kraftstoffarten (Diesel, Erdgas, Strom), in Bezug auf einen gefahrenen Kilometer, verglichen. Es wurden die Annahmen getroffen, dass die Infrastruktur und die Herstellung der unterschiedlichen Fahrzeuge dieselben Umweltauswirkungen haben. Diese Annahme wurde ebenfalls für die Elektrofahrzeuge gemacht. Elektrofahrzeuge haben zwar eine höhere Umweltbelastung durch die Produktion der grossen Batterien (5-15% mehr Umweltbelastung), diese ist jedoch nach rund 20 000 km amortisiert (Frauenhoferinstitut 2017²).

In der Grafik ist ersichtlich, dass erdgasbetriebene Fahrzeuge (bei der gesetzlich verlangten Verwendung von 10% Biogas) insgesamt knapp 30% weniger Umweltbelastungspunkte (UBP) pro Fahrzeugkilometer aufweisen als herkömmliche Diesel-Fahrzeuge³. Dieser Effekt könnte nochmals erheblich gesteigert werden, wenn die Erdgasfahrzeuge rein mit Biogas betankt würden. Auch Elektrofahrzeuge können bei der Erneuerung unserer Flotte in Betracht gezogen werden. Ein wichtiger Faktor dabei ist, dass der getankte Strommix aus erneuerbaren Quellen stammt (Grafik: Strom erneuerbar). Ansonsten kann es sein, dass bei der Betrachtung der Ökobilanz erdgasbetriebene Fahrzeuge sogar besser abschneiden als Stromer. Dies kommt vor allem durch den aus dem Ausland importierten Strom, welcher zu grossen Teilen aus der Verbrennung von fossilen Brennstoffen wie Kohle gewonnen wird und den Schweizer Strommix (Grafik: CHMix) sehr beeinflusst. Um einen repräsentativen Vergleich der Flottenzusammensetzung aufzuzeigen, wurde bei dem Modell „Strom“ eine Mischrechnung von Normalbussen und Gelenkbussen gemacht. Der durchschnittliche Verbrauch der Fahrzeugflotte wurde mit 1.95 kWh/Fz-km entsprechend hoch beziffert. Es zeigt sich, dass bereits heute mehrere Möglichkeiten auf dem Markt geboten werden, um die Umwelteinstellungen eines Busbetriebes zu verringern. Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass die neueren Technologien, wie strombetriebene Busse, noch in der Entwicklung sind. Es ist noch nicht möglich, eine verlässliche Aussage darüber zu machen, wie die Lebensdauer der benötigten Batterien ist, wie sich die Beschaffungskosten und die Technologie entwickeln. Zusammengefasst gibt es bereits heute Möglichkeiten, unsere Busflotten umweltfreundlicher zu gestalten. Eine detaillierte Abklärung der verschiedenen Varianten ist für die Wahl der optimalen Lösung entscheidend und wird weiterhin eine unserer Prioritäten bleiben.

² Frauenhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme E-Bus-Standard: Ansätze zur Standardisierung und Zielkosten für Elektrobusse

³ Die Zahlen beziehen sich auf eine interne Ökobilanz



Yannic Rütli
B. SC. Energie- und
Umwelttechnik
CSR-Strategie und Umsetzung
Privatstrasse 10
CH-4563 Gerlafingen

Innovative Technologien: Möglichkeit der Elektromobilität in Busbetrieben

Der Personenverkehr, privat wie auch öffentlich, ist zurzeit im Wandel. Auf unseren Strassen sind immer mehr Elektroautos unterwegs. In grösseren Städten sind bereits die ersten Elektrobusse im Einsatz. Elektrobusse gelten als Hoffnungsträger für den öffentlichen Nahverkehr. Umweltbewussten Konsumenten ist ein nachhaltiges Fortbewegungsmittel immer wichtiger. Dazu kommt, dass der Transportsektor in der Schweiz für knapp einen Drittel der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist und somit der grösste Verursacher von klimaschädlichen Emissionen darstellt. Mit dem richtigen Einsatz von nachhaltiger Technologie lässt sich dem entgegenwirken. Der Umstieg auf die Elektromobilität birgt die Möglichkeit, Treibhausgasemissionen erheblich zu reduzieren. Aber auch gesundheitsschädliche Feinstäube, welche vor allem durch dieselbetriebene Fahrzeuge emittiert werden, sowie Stickoxid-Emissionen, können durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen erheblich vermindert oder gar ganz eliminiert werden.

Beim öffentlichen Verkehr stellt sich die Frage, ob die vorhandene Technologie bereits so ausgereift ist, dass in die Elektromobilität investiert werden kann. Es gibt bereits einige erfolgreiche Testversuche im Aus- wie auch im Inland.

In der Ökobilanz ist ersichtlich, dass ein Elektrobus, welcher mit Strom aus erneuerbaren Quellen fährt, eine erheblich bessere Umweltleistung bietet als vergleichbare Busse mit anderen Kraftstoffen. Dazu kommen weitere Vorteile, wie eine geringere Lärmbelastung, aber zurzeit auch Nachteile im Vergleich zu anderen Antriebssystemen. Wenn von Batteriebussen die Rede ist, müssen im Vorfeld die unterschiedlichen Ladesysteme sowie deren Vor- und Nachteile betrachtet und analysiert werden.

Für das Nachladen (Tanken) von Batteriebussen sind drei verschiedene Nachladestrategien zurzeit auf dem Markt und werden von verschiedenen Seiten getestet. Jede Nachladestrategie hat ihre Vor- und Nachteile.

Bei den sogenannten „Vollladern“ oder „Depotladern“ wird die Batterie des Busses nur während den Betriebspausen im Betriebsdepot geladen. Dies kann zum Beispiel während der Nacht der Fall sein. Diese Methode hat den wesentlichen Vorteil, dass hinsichtlich der Ladevorgänge eine geringe zusätzliche Infrastruktur für den Ladevorgang vorhanden sein muss. Wesentliche Nachteile sind die grossen und kostenintensiven Elektrospeicher, sowie die eingeschränkte Reichweite von rund 200 km, bis wieder eine nächste Vollladung nötig ist.

Um diesen erheblichen Nachteilen entgegen zu wirken, bietet das zweite Ladesystem eine weitere Möglichkeit, einen Batteriebus zu betreiben. Nebst dem Vollladen während langen Betriebspausen, gibt es die Möglichkeit, an Endhaltestellen eine zusätzliche Ladestruktur aufzubauen. Somit können innert weniger Minuten die Batterien für die Weiterfahrt geladen werden. Die fahrbare Strecke wird dadurch deutlich erhöht und die Kapazität, also die Grösse der benötigten Batterie, kann optimal auf die gegebenen Bedürfnisse der gefahrenen Linien angepasst werden. Nachteil dabei ist die zusätzliche Infrastruktur und damit einhergehend hohe Investitionskosten. Auch wichtig zu beachten ist, dass es durch das benötigte Laden an Endhaltestellen bei bereits entstandenen Verzögerungen zu Verspätungen kommen kann.

Werden neben dem Nachladen in den Ruhepausen und an Endhaltestellen nochmals zusätzliche Ladestationen in der Linie verbaut, können noch kleinere Elektroenergiespeicher verwendet werden. Bei dieser Methode kann die Ladeverweilung an Endhaltestellen nochmals verringert und allfällige Verzögerungen des Fahrplans behoben werden. Diese Ladestrategie ist mit hohen Aufwänden für die Ladeinfrastruktur verbunden und nur auf Linien sinnvoll anwendbar, bei denen eine grosse Anzahl von Fahrzeugen bewirtschaftet wird. Zudem birgt das Nachladen ausserhalb eines Betriebsdepots oder einer Endhaltestelle das Risiko, dass durch Umleitungen – zum Beispiel wegen Baustellen – die Zwischenstationen für das Tanken an Ladestationen nicht angefahren werden können und somit eine flexible Routenänderung nicht ohne weiteres möglich ist.

Alle kurz angeschnittenen Lademöglichkeiten werden bereits erfolgreich getestet. Welche Ladestrategie sinnvoll ist und welche nicht, ist sehr von den gegebenen Routen und Topografien abhängig.

Ein Beispiel für eine emissionsfreie Technologie im öffentlichen Verkehr ist der Gewinner des Energiepreises Watt d'Or 2018 in der Kategorie „Energieeffiziente Mobilität“: der 100% elektrische TOSA Bus. Dieses Busmodell verfügt über ein lasergesteuertes Schnellladesystem, das sich in Sekunden mit dem Bus verbindet und die Batterie auflädt, sobald er an einer der ausgewählten Haltestellen Passagiere ein- und aussteigen lässt. Dank diesem Energieschub kann der Bus ohne Unterbrechung bis zur nächsten Ladestation fahren. An der Endhaltestelle wird die Batterie während einem vier- bis fünfminütigen Stopp vollständig aufgeladen, ohne den Fahrplan zu unterbrechen.

Dieser erste vollelektrische Bus bietet das gleiche Passagiervolumen wie herkömmliche Busse. Jährlich können damit bis zu 1000 t CO₂ gespart werden. Bei der Auslegung einer Fahrstrecke für einen Elektrobus sind zusätzliche Faktoren zu beachten. Durch das Klimatisieren des Innenraumes wird sehr viel Energie verbraucht. Entsprechend verkürzt sich dabei auch die mögliche maximale Reichweite von Elektrobussen. Die Klimatisierung kann im Extremfall bis zur Hälfte der maximalen Reichweite eines heutigen Elektrobusses beanspruchen.

Ein weiteres Thema ist die Lebensdauer von Batterien unter realen Einsatzbedingungen. Die Lebensdauer wird üblicherweise in sog. Vollzyklen angegeben. Ein Vollzyklus beschreibt je eine vollständige Entladung und Wiederaufladung. Als Ende der Lebensdauer wird die Anzahl der Vollzyklen angegeben, bei der die Speicherkapazität einer Batterie auf 80% des Neuwertes abgesunken ist. Zwar werden Batterien auch bei sog. Vollladern nicht vollständig geladen und entladen, jedoch lassen sich anhand der Vollzyklen die Einsatzzeiten von Batterien in erster Näherung abschätzen. Busse werden pro Jahr an etwa 250 Tagen auf längeren Umlaufplänen eingesetzt. Unterstellt man eine Lebensdauer der Busse von 14 Jahren, so ergeben sich daraus etwa 3 500 „Vollzyklen“, was von modernen Lithium-Ionen-Batterien bereits heute theoretisch erreicht wird. Auf Praxiseinsätzen basierende Langzeiterfahrungen bzgl. der Nutzungsdauer und der Speicherkapazität liegen jedoch noch nicht vor.⁴

Wichtig zu erkennen ist, dass die Umweltbilanz eines Busbetriebes erheblich verändert werden kann. Im Vordergrund dabei steht der eingesetzte „Kraftstoff“ (Diesel, Gas, Strom) und dessen Herkunft für das Bewegen der vielen Busse. Die Infrastruktur, welche bereits vorhanden ist oder je nach Technologie noch zu beschaffen wäre, sowie die Fahrzeuge an sich können im Vergleich zu den zurückgelegten Kilometern vernachlässigt werden. Wir gehen davon aus, dass die Batterietechnologie in Zukunft wesentliche Entwicklungssprünge erfährt. Auch wird mit der Zeit die Massenproduktion an den immer mehr aufkommenden Elektrofahrzeugen deren Preise senken und somit die E-Mobilität auch entsprechend wirtschaftlicher gestalten.

Die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG legt Wert darauf, ihre Umweltperformance nachhaltig zu verbessern. Daher ist das Unternehmen darauf bedacht, verschiedene umweltschonende Lösungsansätze zu erforschen und die Flotte nach und nach mit effizienteren und emissionsarmen Busmodellen aufzurüsten.

Yannic Rütli

Junior Project Manager



CSR-Projekte; Neosys-Projektnr.: 7076.005

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG): Umweltkapitel für den Geschäftsbericht 2018

⁴ Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme E-Bus-Standard: Ansätze zur Standardisierung und Zielkosten für Elektrobusse

Geschäftlicher Erfolg im Jubiläumsjahr

Die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG führt freiwillig die ordentliche Revision durch. Gemäss OR Art. 961c sind wir deshalb verpflichtet, die wirtschaftliche Lage des Unternehmens entsprechend den rechtlichen Vorgaben in einem Lagebericht darzustellen.

Die [Entwicklung der öV-Branche](#) war 2018 geprägt von steigenden Fahrgastzahlen. Die Steigerung im Tarifverbund A-Welle betrug 4.10%, die der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG 2.01%. Die von Bund und Kanton gesetzten finanziellen [Rahmenbedingungen](#) führten 2018 zu Tarifierungen von durchschnittlich 2.2%.

Die [Auftragslage](#) präsentierte sich im Geschäftsjahr 2018 erfreulich. Das öV-Angebot kann in den kommenden Jahren mit der Umsetzung des neuen Buskonzepts geringfügig ausgebaut werden. Die Bahnersatzfahrten werden 2019 mit der Fertigstellung der Gleisbauten durch die SBB zwischen Olten und Aarau abnehmen.

Das Geschäftsjahr 2018 schliesst aufgrund höherer Verkehrseinnahmen und gesteigerter Nebenerträge mit einem [Gewinn](#) von CHF 904 669 ab. Für das nächste Jahr wird ein ausgeglichenes Ergebnis erwartet. Das vorhandene Eigenkapital entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die BOGG hat keine finanziellen Engpässe.

Im Jahresdurchschnitt wurden die Leistungen der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG von [128.42 Vollzeitangestellten](#) erbracht.

Für die zeitgerechte Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und für die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur sind die notwendigen Massnahmen eingeleitet. Die Investitionen in die Infrastruktur erfolgen [nachhaltig](#) und [entlasten](#) die [Umwelt](#), insbesondere im Bereich der CO₂-Emissionen.

Die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG engagiert sich grundsätzlich nicht in der [Forschung und Entwicklung](#) von öV-Produkten.

Der [Investitionsplan](#) der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG berücksichtigt die betrieblich notwendigen Massnahmen zur Erbringung der Transportaufträge.

Im Geschäftsjahr sind keine [aussergewöhnlichen](#) Massnahmen umgesetzt worden, die das Ergebnis beeinflussen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden [keine Risiken](#) identifiziert, die zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens führen könnten.

Die [Zukunftsaussichten](#) für die kommenden Jahre sind gut. Die Auftragslage ist solide, ebenso die finanzielle Situation des Unternehmens.

Befund der subventionsrechtlichen Prüfung

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision, durch die statutarische Revisionsstelle, die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 14. März 2019 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2018 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

(Zitat aus Prüfbericht)



Jahresrechnung

Die [Erfolgsrechnung/Linienbetrieb](#) schliesst mit einem Gewinn von CHF 904 669 ab. Im Vorjahr resultierte ein Gewinn von CHF 320 513. Im Budget 2018 rechneten wir mit einem Gewinn von CHF 53 490.

Der [Kostendeckungsgrad](#) wird mit 56.93% ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Kostendeckungsgrad 53.54%. Im Budget war ein Kostendeckungsgrad von 55.42% vorgesehen.

Betriebsaufwand

Der [Betriebsaufwand 2018](#) ist mit CHF 21 499 173 ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Betriebsaufwand CHF 21 540 201. Die Vorjahreszahlen werden im Folgenden jeweils in Klammern angegeben.

Die Betriebskosten setzen sich wie folgt zusammen:

Position	CHF Rechnung 2018	%	CHF Budget 2018	%	CHF Rechnung 2017	%
Personalkosten	12 629 872	58.75	12 711 548	58.45	12 755 124	59.22
Sachaufwand	6 489 712	30.19	6 490 900	29.84	6 461 266	30.00
Abschreibungen	2 252 760	10.48	2 398 459	11.03	2 173 820	10.09
Kapitalkosten	126 829	0.59	148 600	0.68	149 992	0.70
Total	21 499 173	100	21 749 507	100	21 540 201	100

Den Betriebskosten liegen insgesamt 3 090 287 (3 009 560) gefahrene Kilometer zu Grunde.

Der [Sachaufwand](#) von CHF 6 489 712 (CHF 6 461 266) setzt sich wie folgt zusammen:

Position	CHF Rechnung 2018	CHF Budget 2018	CHF Rechnung 2017
Allgemeine Aufwendungen	1 904 216	1 819 000	1 713 522
Verkehrswerbung	59 955	90 000	74 340
Versicherungen	214 234	221 500	194 917
Betriebsbesorgungen Dritter	865 167	869 900	1 127 233
Energie-/Verbrauchsstoffe	1 197 395	1 494 000	991 117
Unterhalt/Reparaturen	2 248 744	1 996 500	2 360 136
Total	6 489 712	6 490 900	6 461 266

Die [ordentlichen Abschreibungen](#) werden mit insgesamt CHF 2 252 760 (CHF 2 173 820) ausgewiesen.

Die Abschreibungen sind grundsätzlich gemäss der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen vorgenommen worden.

Die [Kapitalkosten](#) mit CHF 126 829 (CHF 149 992) sind um 15.44% tiefer als im Vorjahr.

Die Kredite sind nach wie vor am Markt mit deutlich tieferen Zinsen erhältlich.

Betriebsertrag

Der Betriebsertrag inklusive Abgeltungen ist mit CHF 22 403 842 (CHF 21 860 714) ausgewiesen.

Zusammenfassung	CHF Rechnung 2018	%	CHF Rechnung 2017	%
Verkehrsertrag	9 269 484	41.37	8 753 500	40.04
Nebenertrag	2 479 070	11.07	2 265 225	10.36
Abgeltung öffentliche Hand	10 165 070	45.37	10 329 016	47.25
Abgeltung Dritte	596 917	2.66	611 069	2.80
Erlösminderung (Anpassung Delkredere)	-106 699	-0.48	-98 095	-0.45
Total	22 403 842	100	21 860 714	100

Verkehrsertrag

Der [Verkehrsertrag 2018](#) ist mit CHF 9 269 484 (CHF 8 753 500) ausgewiesen. Die ABO Abgrenzungen 2018 belaufen sich auf CHF 1 888 535 (CHF 1 899 479).

Die Taxnachzahlungen von CHF 231 850 (CHF 260 986) nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 29 136 ab. Das Delkredere wurde um CHF 28 000 erhöht. Die Vorgaben der A-Welle im Kontrollwesen wurden erfüllt.

Zusammenfassung	CHF Rechnung 2018	%	CHF Rechnung 2017	%
Einzelreiseverkehr	3 851 807	41.55	3 873 547	44.25
Einzelbillette/MFK	3 515 428		3 582 240	
Anteil aus Halbtax	336 379		291 307	
ABO-Verkehr	2 846 079	30.70	2 632 466	30.07
Anteile aus GA/Diverses	2 078 467	22.42	1 714 019	19.58
Taxnachzahlungen	231 850	2.50	260 986	2.98
Provisionen Ticket	261 282	2.82	272 482	3.11
Total Verkehrsertrag	9 269 484	100	8 753 500	100

Nebenertrag

Der [Nebenertrag](#) ist mit CHF 2 479 070 (CHF 2 265 225) ausgewiesen. Budgetiert wurde ein Nebenertrag von CHF 2 245 300.

Die in der Rechnung ausgewiesenen [Abgeltungen](#) entsprechen den mit Bund, Kantonen SO/AG und Dritten abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen für die Fahrplanperiode 2018.

	CHF Rechnung 2018	CHF Rechnung 2017
Regionalverkehr	4 618 800	4 490 937
Agglomerationsverkehr	4 512 302	4 980 838
Kanton, Gemeinden Art. 28.4	1 033 968	857 241
Total Abgeltung öffentliche Hand	10 165 070	10 329 016
Vereinbarungen mit Dritten	596 917	611 069
Total Leistungsvereinbarungen	10 761 987	10 940 085

Im Fahrplanjahr 2018 wurden anhand der Messfahrten 6 857 365 (6 722 627) Fahrgäste ermittelt. Dies entspricht einer Zunahme von 134 738 Personen oder 2%.

Bilanz

Erfolgsrechnung

Bilanz

Das **Anlagevermögen** ist mit **CHF 17 783 915** (CHF 19 790 771) ausgewiesen. Auf dem Anlagevermögen sind **Abschreibungen** von insgesamt **CHF 2 252 760** (CHF 2 173 820) getätigt worden.

CHF 2018

Der Investitionszuwachs beträgt gemäss Anlagerechnung	245 904
Betriebsfahrzeug	12 194
Linienfahrzeug	160 758
Erneuerungen Haltestelleneinrichtungen	72 953

Das **Umlaufvermögen** beträgt **CHF 6 105 320** (CHF 7 706 192).

Die **flüssigen Mittel** machen dabei **CHF 3 565 496** (CHF 5 493 959) aus.

Das **Eigenkapital** ist mit **CHF 6 133 292** (CHF 5 228 623) ausgewiesen.

Dies entspricht 25.67% (19.02%) der Bilanzsumme.

Das **kurzfristige Fremdkapital** beträgt **CHF 4 773 068** (CHF 9 048 166).

Das **langfristige Fremdkapital** ist mit **CHF 12 982 876** (CHF 13 220 176) ausgewiesen.



Aktiven	CHF 31.12.2018	%	CHF 31.12.2017	%
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	3 565 496	14.93	5 493 959	19.98
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 161 542	4.86	1 081 337	3.93
Übrige kurzfristige Forderungen	36 419	0.15	70 375	0.26
Vorräte	987 800	4.13	882 920	3.21
Aktive Rechnungsabgrenzung	354 063	1.48	177 601	0.65
Total Umlaufvermögen	6 105 320	25.56	7 706 192	28.03
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	200	0.00	201	0.00
Mobile Sachanlagen	7 751 602	32.45	9 499 307	34.55
Immobilien Sachanlagen	10 032 113	41.99	10 291 263	37.43
Total Anlagevermögen	17 783 915	74.44	19 790 771	71.97
Total Aktiven	23 889 235	100	27 496 964	100

Passiven	CHF 31.12.2018	%	CHF 31.12.2017	%
Fremdkapital				
Kurzfristiges Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 557 539	6.52	4 209 441	15.31
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	550 000	2.3	2 100 000	7.64
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	17 651	0.07	0	0.00
Passive Rechnungsabgrenzung und kurzfristige Rückstellungen	2 647 877	11.08	2 738 724	9.96
Total kurzfristiges Fremdkapital	4 773 068	19.98	9 048 166	32.91
Langfristiges Fremdkapital				
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10 950 000	45.84	11 050 000	40.19
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1 878 603	7.86	2 015 903	7.33
Rückstellungen	154 273	0.65	154 273	0.56
Total langfristiges Fremdkapital	12 982 876	54.35	13 220 176	48.08
Eigenkapital				
Aktienkapital	2 345 800	9.82	2 345 800	8.53
Gesetzliche Kapitalreserven	120 000	0.50	120 000	0.44
Gesetzliche Gewinnreserven	127 600	0.53	127 600	0.46
Reserven nach Art. 36 PBG	794 358	3.33	687 712	2.50
Freiwillige Gewinnreserven	1 840 864	7.71	1 787 541	6.50
Bilanzgewinn	904 669	3.79	159 970	0.58
Total Eigenkapital	6 133 292	25.67	5 228 623	19.02
Total Passiven	23 889 235	100	27 496 964	100

Erfolgsrechnung

	CHF 2018	%	CHF 2017	%
Ertrag				
Verkehrsertrag	9 269 484	41.37	8 753 500	40.04
Nebenertrag	2 479 070	11.07	2 265 225	10.36
Abgeltung Leistungsauftrag	10 761 987	48.04	10 940 085	50.04
Bund nach PBG Art. 28.1	2 032 272		1 976 012	
Kanton SO nach PBG Art. 28.1	2 586 528		2 514 924	
Kanton SO nach PBG Art. 28.4	806 593		544 515	
Gemeinden nach PBG Art. 28.4	227 375		312 726	
Kanton SO Agglo	3 768 645		4 245 108	
Kanton AG Agglo	743 657		735 731	
Total öffentliche Hand	10 165 070		10 329 016	
Abgeltung Dritte	596 917		611 069	
Erlösminderungen (Anpassung Delkredere)	-106 699	-0.48	-98 095	-0.45
Total Ertrag	22 403 842	100	21 860 714	100
Aufwand				
Dienstleistungen Dritte	865 167	3.86	1 127 233	5.16
Personalaufwand	12 629 872	56.37	12 755 124	58.35
Löhne, Gehälter, Zulagen	10 778 093		10 902 322	
Sozialversicherungen	1 851 779		1 852 802	
Übriger Betriebsaufwand	5 624 545	25.11	5 334 032	24.40
Verwaltung, Allgemeines	1 904 216		1 713 522	
Werbung	59 955		74 340	
Versicherungen, Selbstbehalte	214 234		194 917	
Energie, Verbrauchsstoffe	1 197 395		991 117	
Unterhalt, Reparaturen	2 248 744		2 360 136	
Abschreibungen	2 252 760	10.06	2 173 820	9.94
Betriebsliegenschaften	259 151		259 450	
Fahrzeuge	1 691 650		1 580 702	
Betriebseinrichtungen	301 960		333 667	
Betriebsaufwand I	21 372 344	95.40	21 390 210	97.85
Jahresergebnis vor Zinsen	1 031 498	4.60	470 505	2.15

	CHF 2018	%	CHF 2017	%
Finanzerfolg	-126 829	-0.57	-149 992	-0.69
Finanzaufwand	-126 973		-150 489	
Finanzertrag	144		497	
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	0	0.00	0	0.00
Jahresergebnis	904 669	4.04	320 513	1.47

Anhang zur Jahresrechnung

Angewandte Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 963b), erstellt. In der Jahresrechnung wurden folgende Grundsätze angewendet:

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Dem Risiko für Debitorenverluste wurde – durch Pauschalbewertung aufgrund der Fälligkeit – Rechnung getragen.

Vorräte

Die Vorräte (Ersatzteile, Schmiermittel und Bereifung) sind zu Einstandspreisen bewertet. Die Vorräte an Diesel- und Heizöl sind zu den Durchschnittskursen bewertet. Für Demodierungsrisiken wurde eine pauschale Wertberichtigung vorgenommen.

Mobile und immobile Sachanlagen

Für jedes Anlagegut sind individuelle Nutzungsdauern definiert worden. Die Abschreibungen werden linear aufgrund der Nutzungsdauer errechnet und vorgenommen. Die Grundstücke sind zu den Anschaffungskosten (unter Berücksichtigung einer einmaligen in Vorjahren vorgenommenen Wertberichtigung) bilanziert.

Angaben zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung	CHF 31.12.2018	CHF 31.12.2017
Anhang		
Forderung aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	1 350 542	1 242 337
Delkretere	-189 000	-161 000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 161 542	1 081 337
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	36 419	69 367
Übrige Forderungen gegenüber Aktionären	0	1 008
Übrige kurzfristige Forderungen	36 419	70 375
Betriebseinrichtungen, Mobilien	581 889	810 896
Fahrzeuge	7 169 713	8 688 411
Mobile Sachanlagen	7 751 602	9 499 307

	CHF 31.12.2018	CHF 31.12.2017
Grundstück Härkingen	32 202	32 202
Grundstück Wangen ½-Anteil 3.5.94	4 682 520	4 682 520
Grundstück Neubau Depot Lostorf	566 691	566 691
Betriebsgebäude Kestenholz	14 001	18 501
Betriebsgebäude Wangen bei Olten	2 316 200	2 484 850
Betriebsgebäude Lostorf	2 420 500	2 506 500
Immobilien Sachanlagen	10 032 113	10 291 263
Passive Rechnungsabgrenzungen	66 103	51 645
Abgrenzung der Jahres-Abonnements-Einnahmen	1 888 535	1 899 479
Kurzfristige Rückstellungen	693 240	787 600
Passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	2 647 878	2 738 724
Darlehen Bund	472 203	507 203
Darlehen Aktionär Kanton Solothurn	1 406 400	1 508 700
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1 878 603	2 015 903
Regionaler Personenverkehr	346 830	400 545
Agglomerationsverkehr	447 528	287 167
Reserven nach Art. 36 PBG	794 358	687 712
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	50–250	50–250
Verbindlichkeit gegenüber Vorsorgeeinrichtung	377 600	361 663
Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten		
Verpfändete Schuldbriefe aus Liegenschaften	14 860 000	14 860 000
Belastet mit Krediten	6 450 000	5 900 000
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
Langfristige Bankverbindlichkeiten zwischen 1 bis 5 Jahren	10 950 000	10 050 000
Langfristige Bankverbindlichkeiten über 5 Jahre	0	1 000 000
Honorar der Revisionsstelle		
Revisionsstellenhonorar	18 700	18 100
Honorar für andere Dienstleistungen	0	600
Betriebshaftpflichtversicherung		
Grundversicherung pro Schadenereignis	10 000 000	10 000 000
Ergänzungsversicherung 1, pro Schadenereignis	10 000 000	10 000 000
Ergänzungsversicherung 2, Zweifach-Garantie pro Versicherungsjahr	80 000 000	80 000 000

Geldflussrechnung

CHF 31.12.2018

CHF 31.12.2017

Geldflussrechnung 1.1.2018 – 31.12.2018

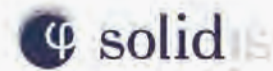
Jahresergebnis	904 669	320 513
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 252 760	2 173 820
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-80 204	106 385
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	33 957	-50 086
Veränderung Vorräte	-104 880	62 880
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-176 462	61 255
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-2 651 902	1 953 933
Veränderung kurzfristige Bankverbindlichkeiten	-1 550 000	-1 981 637
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	17 651	-113 244
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	-90 847	496 908
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	-1 445 259	3 030 726
Investitionen in Finanzanlagen	0	0
Devestitionen von Finanzanlagen	0	0
Investitionen in mobile Sachanlagen	-245 904	-2 745 954
Devestitionen von mobilen Sachanlagen	0	3 589
Investitionen in immobile Sachanlagen	0	0
Devestitionen von immobilien Sachanlagen	0	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-245 904	-2 742 366
Veränderung langfristige Bankverbindlichkeiten	-100 000	-650 000
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Aktionär Kt. SO)	-102 300	-102 300
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Bund)	-35 000	-35 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-237 300	-787 300
Veränderung flüssige Mittel	-1 928 463	-498 939
Bestand flüssige Mittel zu Periodenbeginn	5 493 959	5 992 898
Bestand flüssige Mittel am Periodenende	3 565 496	5 493 959
Veränderung flüssige Mittel	-1 928 463	-498 939

Ergebnisverwendung

Das Jahresergebnis wird gemäss Art. 36 PBG wie folgt verwendet:

	CHF 2018	CHF 2017
Vortrag 1.1.	0	-160 543
Jahresergebnis	904 669	320 513
Bilanzgewinn 31.12.	904 669	159 970
Zuweisung an gesetzliche Reserve nach PBG Art. 36		
Zuweisung an Regionalen Personenverkehr	269 794	-53 715
Zuweisung an freie Reserven	134 897	-26 857
Zuweisung an gesetzliche Reserve AGGLO-Verkehr		
Zuweisung an Agglomerationsverkehr	333 318	160 361
Zuweisung an freie Reserven	166 660	80 181
	904 669	159 970
Vortrag auf neue Rechnung	0	0





Solidis Revisions AG
Martin-Disteli-Strasse 9
Postfach 1660
4601 Olten

BERICHT DER REVISIONSSTELLE ZUR JAHRESRECHNUNG

an die Generalversammlung der

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG, Wangen bei Olten

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31.12.2018 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 31.12.2018 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Olten, 26. März 2019



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 vereinbaren 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 der Antrag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Solidis Revisions AG



Dominik Frauchiger
Treuhandler mit eidg. Fachausweis
zugel. Revisionsexperte
leitender Revisor



Tanja Wolfisberg
Treuhandlerin mit eidg. Fachausweis
zugel. Revisorin

Beilage:
Jahresrechnung und Antrag über die Gewinnverwendung

Olten, 26. März 2019

Herzlichen Dank!

Ihre **BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG**

Direktion und Verwaltung

Industriestrasse 30-34
4612 Wangen bei Olten
Telefon 062 207 10 40
E-Mail info@bogg.ch
Internet www.bogg.ch

Regierungsrat Roland Fürst
bei seiner Grussbotschaft
am Jubiläumsanlass

Impressum

Herausgeber

BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG

Konzept und Design

Baumann+Peyer, Werbung und Design, Olten

Bilder

Patrick Lüthy Imagopress, BOGG

Druck

Dietschi Print&Design AG, Olten

© Copyright

BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG



