



BETRIEB
OLTEN GÖSGEN GÄU

Geschäftsbericht 2019



Täglich unterwegs.
Leidenschaftlich.

156 Mitarbeitende

mit

46 Bussen

für

7 263 715 Fahrgäste.

Danke.

Auf einen Blick!

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

	31.12.2019	31.12.2018
Anzahl Linien	15	13
Betriebslänge der Linien / km	199	187
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	156	146
Lernende	4	3
Kursfahrzeuge	46	46
eigene	44	44
Transportbeauftragte	2	2
Gefahrene Wagenkilometer	3 140 856	3 090 287
mit eigenen Fahrzeugen	3 116 001	2 996 342
durch Transportbeauftragte	24 855	93 945
Fahrgäste	7 263 715	6 857 365
Personenkilometer	26 078 096	24 381 343
Betriebsaufwand / CHF	21 661 263	21 499 173
Verkehrsertrag / CHF	9 601 706	9 269 484
Nebenertrag / CHF	1 608 746	2 479 070
Abgeltung Leistungsvereinbarung / CHF	10 910 648	10 761 987
Abgeltung öffentliche Hand / CHF	10 456 278	10 165 070
Abgeltung Dritte / CHF	454 370	596 917
Jahresergebnis / CHF	366 559	904 669
Betriebsaufwand pro Wagenkilometer / CHF	6.90	6.96
Kostendeckungsgrad / %	53.42	56.93
Erschliessungsgebiet / Einwohner ca.	98 000	98 000

Sitzbezüge.
«Passion blau-rosa»
Seit über 20 Jahren in
konfortablen BOGG-Bussen.



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Klimawandel bei der BOGG



«Klimajugend» war das Wort des Jahres 2019 in der Deutschschweiz. Meldungen über Klimademonstrationen und Wetterkapriolen sind seither fast täglich Themen in den Medien.

Auch in vielen Bereichen der BOGG sind im vergangenen Jahr Entscheide gefällt oder umgesetzt worden, bei denen Klimaüberlegungen eine Rolle spielten.

Da ist zum einen das Angebot unserer Dienstleistungen, welches mit der Umsetzung des neuen Buskonzepts 2019 wesentlich verbessert werden konnte. Mit 7'263'715 beförderten Fahrgästen wurde 2019 erstmals die 7-Millionen-Marke überschritten. Mit einem Fahrgastwachstum von 5.9% liegt die Zunahme von mehr als 400'000 Fahrgästen im Fahrplanjahr 2019 deutlich über dem Wachstum der letzten Jahre. 406'350 Fahrgäste mehr, die den öffentlichen Verkehr nutzen, leisten einen wesentlichen Beitrag zum Schutz des Klimas und zur Entlastung des knappen Strassenraums in unserer Region. Dieses Wachstum ist umso beachtlicher, weil wir weiterhin, wegen Überlastung des Strassennetzes, um einen stabilen Betrieb kämpfen, vor allem am Abend.



Das Fahrgastwachstum zeigt auch erfreuliche Auswirkungen im Geschäftsergebnis. Der Verkehrsertrag konnte ohne Tarifmassnahmen gegenüber dem Vorjahr um 3.6% gesteigert werden. Dank Fahrgastwachstum, den erwirtschafteten Nebenerträgen aus Extrafahrten, Werbung und Werkstattleistungen sowie einem guten Kostenmanagement, konnte ein Betriebsgewinn von CHF 366'559 erwirtschaftet werden.

Andererseits haben sich Verwaltungsrat und Geschäftsleitung 2019 auch intensiv mit der technischen Entwicklung der Busflotte befasst, insbesondere mit dem Thema der künftigen Antriebstechnologien der Fahrzeuge. Die BOGG setzt aus Kostenüberlegungen im Übergang zu neuen, nicht fossilen Antriebstechnologien auf Dieselsebusse, die mit der neuesten Abgasnorm Euro 6 und der Sonderausstattung Hybrid-Technik ausgerüstet sind. Mittelfristig möchte die BOGG ihre Flotte aber auf klimafreundlichere Antriebstechnologien umstellen. Im Vordergrund steht in den nächsten Jahren die Umstellung einzelner, kürzerer, städtischer Linien auf Elektrobusse. Längerfristig sind für Überlandlinien auch Wasserstoffbusse denkbar. Wir verfolgen die Entwicklungen der Antriebstechnologien aufmerksam und haben 2019 und Anfang 2020 erfolgreich erste Testfahrten mit Elektrobusen auf unserem Liniennetz absolviert.

Die erprobte Technik für Elektro-Busse ist vorhanden und die Reichweite der Akkus nimmt stetig zu. Was noch fehlt, ist die Finanzierung der neuen Antriebstechnologien. Elektro-Busse sind gegenüber dieselbetriebenen Fahrzeugen teurer und benötigen zusätzliche Infrastruktur, wie zum Beispiel Ladestationen. Der Leiter des Fahrzeugausschusses der BOGG, Verwaltungsrat Dieter Leu, hat 2019 im Solothurner Kantonsrat einen Vorstoss eingereicht, um die Rahmenbedingungen zur Finanzierung neuer Antriebstechnologien zu klären. Mit der raschen Einführung neuer Antriebssysteme werden wir als Transportunternehmen im Personenverkehr einen Beitrag zur Verbesserung des Klimas leisten, was in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird.

Auch beim Raumklima sind wir 2019 wesentliche Schritte vorangekommen. Das Depot Wangen bei Olten platzt aus allen Nähten. Es hat weder genügend Einstellplätze für die vorhandenen Busse, noch genügend Raum für das Personal. Die Baubewilligung für die Erweiterung des Depots liegt vor, die Planungsarbeiten schreiten voran, auch wenn wir diese gerne schneller vorangetrieben hätten. Erste Arbeitsvergaben gemäss Beschaffungsgesetz sind bereits erfolgt. In der zweiten Jahreshälfte 2020 wird voraussichtlich mit den Bauarbeiten begonnen.



Liebe Fahrgäste Geschätzte Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartner

Auch der Entscheid des Kantonsrats von Ende 2019, die Motorfahrzeugkontrolle für den unteren Kantonsteil am Depotstandort in Wangen bei Olten zu konzentrieren, beeinflusst das Raumklima. Der Entscheid ermöglicht eine sinnvolle Doppelnutzung der vorhandenen Gebäudeinfrastruktur. Zu Bürozeiten werden die Einstellhallen von der MFK für Ihre Prüfaufgaben genutzt, in der Nacht werden die Busse in der Halle eingestellt.

Die regelmässigen Qualitätskontrollen des BAV zeigen für unsere Unternehmung, im schweizerischen Vergleich, auch für 2019 überdurchschnittliche Werte. Einen wesentlichen Anteil an der sehr guten Dienstleistungsqualität und der erfolgreichen Umsetzung vieler Projekte hat unser Personal.

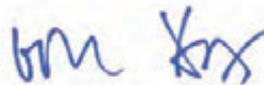
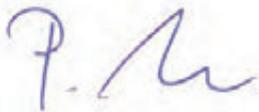
Mit einer Befragung der Mitarbeitenden wurden 2018 erstmals Angaben zum Betriebs-Klima erhoben. Zusammen mit den Mitarbeitenden wurden die Ergebnisse der Umfrage im Jahr 2019 sorgfältig ausgewertet und gemeinsam Massnahmen zur Behebung von Defiziten erarbeitet. Die Erarbeitung von weiteren Verbesserungsmöglichkeiten wird in den kommenden Jahren fortgesetzt. Die Wirksamkeit der Massnahmen soll mit einer erneuten Befragung der Mitarbeitenden in wenigen Jahren überprüft werden.

Damit unsere Fahrgäste von besseren Leistungen profitieren können, erhalten wir wertvolle Unterstützung von den Behörden der Kantone Solothurn und Aargau, der Einwohnergemeinde Olten und den Gemeinden in der Region. So ist unter Federführung des Kantons Solothurn das neue Buskonzept erarbeitet worden, welches 2019 eingeführt wurde und für das markante Fahrgastwachstum verantwortlich ist. 2019 konnte auch die lang ersehnte Busspur zwischen Rickenbach und Hägendorf in Betrieb genommen werden. Sie hilft wesentlich mit, in der Hauptverkehrszeit die Betriebsstabilität zu gewährleisten und damit den öV für viele Fahrgäste zuverlässig und attraktiv zu gestalten.

Die Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG trägt auf vielfältige Weise zur Verbesserung des Klimas bei. Die stetige Entwicklung des Angebots, die Erneuerung von Fuhrpark und Depots haben zum Ziel, in der Region ein öV-Angebot zu erbringen, das den Erwartungen der Öffentlichkeit auch in Zukunft entspricht.

Peter Schafer
Präsident Verwaltungsrat

Toni von Arx
Direktor



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

Revisionsstelle	Solidis Revisions AG, Olten
------------------------	-----------------------------

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



von links
Christian Althaus
Toni von Arx
Andreas Studer

Aktionariat

Transportbeauftragte

Aktionäre

		Anzahl Aktien (à CHF 100.– nominal)	Stimmen-Anteil
- Kanton	Solothurn	5 185	22.103 %
- Einwohnergemeinden	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 506

Olten – Wisen

Taxi Bur, Olten (Nachtbus)

1998



Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat sich 2019 an insgesamt 5 Sitzungen mit den ordentlichen Geschäften der Unternehmung befasst. Zudem hat er:

- der Beschaffung eines neuen Kassen- und Leitstellensystems zugestimmt. Aus Kostengründen erfolgte die Beschaffung zusammen mit Regionalbus Lenzburg AG (RBL) und Aargau Verkehr AG (AVA);
- sich über die Resultate der Mitarbeiterzufriedenheitsumfrage und die erarbeiteten Massnahmen informieren lassen;
- die Beschaffung von Brandmeldeanlagen in den drei Busdepots bewilligt;
- der Beschaffung von 22 neuen Bussen zugestimmt, die in den Jahren 2020 bis 2022 alte Fahrzeuge ersetzen werden. In diesem Zusammenhang hat er grundsätzliche Entscheide zur Antriebstechnologie der Fahrzeuge gefällt.



Karl Bürgi

Auf Ende 2019 hat der langjährige Sekretär des Verwaltungsrats, **Karl Bürgi**, demissioniert. Karl Bürgi wurde vom Verwaltungsrat 2009 als Sekretär des Verwaltungsrats gewählt. Er hat viele Jahre die Entscheide des Verwaltungsrats und der Ausschüsse protokolliert und damit die Entwicklung des Unternehmens in Texten festgehalten. Die BOGG konnte dabei von seinem grossen Wissen und seiner beruflichen Erfahrung profitieren. Als Nachfolger von Karl Bürgi hat der Verwaltungsrat am 14.01.2020 Beat Wyttenbach aus Boningen zum Sekretär des Verwaltungsrats gewählt.



Ursula Rudolf

Bereits früher, an der GV 2018, sind 2 langjährige Verwaltungsratsmitglieder zurückgetreten. Sie wurden anlässlich der Jubiläums-GV 2018 geehrt, was im Geschäftsbericht 2018 jedoch nicht festgehalten wurde.

Ursula Rudolf wurde 2005 in den Verwaltungsrat gewählt und war die erste Frau in diesem Gremium. Ihre Erfahrungen und ihr Netzwerk als Gemeindepräsidentin von Lostorf kamen dem Unternehmen beim Neubau des Busdepots in Lostorf zu Gute, als es darum ging, ein Grundstück für das neue Busdepot zu finden. Ursula Rudolf hat mit ihrem grossen und vielfältigen Wissen tatkräftig an der Entwicklung der Unternehmung mitgearbeitet. Für Ursula Rudolf ist Thomas A. Müller, Gemeindepräsident von Lostorf, in den Verwaltungsrat gewählt worden.



Armin Burkhalter

Armin Burkhalter gehörte schon 12 Jahre dem Verwaltungsrat der Stadtnimbus Olten an, als er an der GV 2005 in den Verwaltungsrat der BOGG gewählt wurde. Sein profundes Wissen um die Zusammenhänge im öffentlichen Verkehr, als Fahrdienstleiter bei den SBB und um die politischen Abläufe, als Gemeindepräsident von Starrkirch-Wil, brachte er in den Verwaltungsrat ein. Er war viele Jahre Mitglied der Arbeitsgruppe Busbeschaffung bei der BOGG. Stefan Berchtold, Gemeindepräsident von Hauenstein, ist anstelle von Armin Burkhalter in den Verwaltungsrat gewählt worden.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der BOGG sind den Verwaltungsräten Ursula Rudolf und Armin Burkhalter sowie dem Sekretär des VR, Karl Bürgi, sehr dankbar für ihren wertvollen und langjährigen Einsatz für das Unternehmen.



Einsatz der automatischen Personaldisposition

Per 01.01.2019 wurde bei der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG die Software «automatische Personaldisposition APD» der Firma IVU eingeführt. Die Firma IVU ist ein international tätiges Unternehmen, welches Produkte und Lösungen für Unternehmen im öffentlichen Verkehr anbietet. Die Schweizer Tochtergesellschaft hat den Sitz in Olten.

Die Mitarbeitenden der BOGG können neu zwischen 2 Arbeitszeitmodellen wählen. Dem fixen Jahresplan, bei dem die Dienstzuteilung und die freien Tage für ein ganzes Jahr bestimmt werden. Oder eine flexible Zuteilung der Dienste. In diesem Fall erfolgt die Zuteilung der Dienste und arbeitsfreien Tage mit einer rollenden 3-Monatsplanung und berücksichtigt weitgehend die Wünsche der Mitarbeitenden.

Die automatische Personaldisposition optimiert die Dienstpläne des gesamten Unternehmens nach vorgegebenen Regeln und beschleunigt damit die Einsatzplanung der Mitarbeitenden. Das Programm sucht jeweils eine Lösung, die den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Es soll das bevorzugte Arbeitszeitmodell, die individuellen Wünsche der Mitarbeitenden und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens berücksichtigen.

Die automatische Personaldisposition ermöglicht den Mitarbeitenden mit flexiblem Arbeitszeitmodell, die Arbeitszeiten und arbeitsfreien Tage nach ihren Wünschen im System einzugeben. Mittels komplexer Algorithmen optimiert die automatische Personaldisposition die Dienstreihenfolgen auf Basis sämtlicher Anforderungen, ergänzt bei Bedarf arbeitsfreie Tage oder Bereitschaftstage und teilt den einzelnen Mitarbeitenden automatisch ihre Dienste zu. Die Erfahrungen, ein Jahr nach der Einführung der automatischen Personaldisposition, sind sehr positiv. 90% der Mitarbeitenden wünschen sich die «FLEX-Einteilung» (3-Monatsplan mit Wunscheingabe), 10% der Mitarbeitenden den fixen Jahresplan.

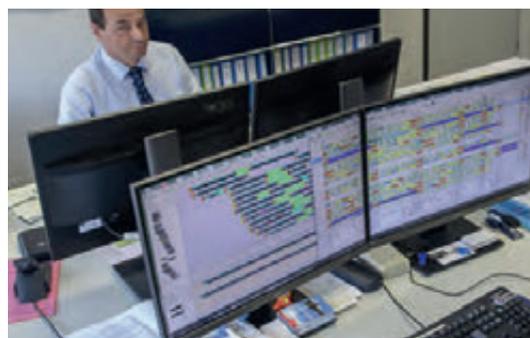
Die Wunschgewährungsquote der Mitarbeitenden bewegt sich zwischen 80-100%, bei durchschnittlich insgesamt 800 Wünschen pro Monat. Das System errechnet die Wunschgewährung jedes Mitarbeitenden individuell. So erhalten zum Beispiel Mitarbeitende mit einem hohen Zeitsaldo eher freie Tage als Mitarbeitende mit einem Minussaldo.

Weitere positive Erfahrungen, die mit APD gesammelt wurden:

Der Planungs-Aufwand für die Erstellung der monatlichen Dienstpläne hat sich gegenüber früher um 80% verringert. AZG Regeln werden konsequent eingehalten. Individuelle Fehler bei der Diensterteilung werden durch die Automatisierung vermieden.

Personalengpässe an Spitzentagen, durch Häufung von Extrafahrten für Anlässe, können durch die rollende Planung und den flexiblen Einsatz der Mitarbeitenden entschärft werden.

Die Mitarbeiterzufriedenheit stieg merklich, da die Diensterteilung auf individuelle Bedürfnisse der Mitarbeitenden z.B. Kinderbetreuung, Familienfeste, Besuch von Sportveranstaltungen oder Konzerten besser Rücksicht nimmt.



Jubiläen

Dienstjubiläen

Einer Mitarbeiterin und mehreren Mitarbeitern konnten wir zu Dienstjubiläen gratulieren.



20

Valentin Gschwend
Fahrdienstleiter-Assistent
Egerkingen



15

René Hofer
Chauffeur
Gunzgen



10

Thomas Blum
Chauffeur
Olten



10

Albert Fässler
Chauffeur
Erlinsbach



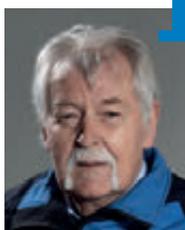
10

Giovanni Fusco
Chauffeur
Olten



10

Jrene Grob
Kauffrau
Wangen bei Olten



10

Ulrich Hofer
Chauffeur
Egerkingen



10

Sreten Jovicic
Chauffeur
Kappel



Gani Morina
Chauffeur
Hägendorf



Agron Saitoski
Chauffeur
Obergösgen



Julian Schertler
LKW-Mechaniker
Stüsslingen



Jörg Schroth
Chauffeur
Balsthal



Erich Siegenthaler
Chauffeur
Oensingen



Beat Zurfluh
Fahrdienstleiter Planung
Pfaffnau





A welle

CITARO

SO-157072

BUS 6 E

Pensionierungen

Pensionierungen

Marianne Haldemann, Bernhard Stettler und Urs Strähl danken wir herzlich für ihren langjährigen Einsatz und ihre Treue zur BOGG und wünschen ihnen für ihren neuen Lebensabschnitt viel Spass, Freude und weiterhin gute Gesundheit.



25

Am 31.03.2019 nach
25 Jahren
Marianne Haldemann
Chauffeuse
Kappel



25

Am 30.11.2019 nach
25 Jahren
Bernhard Stettler
Chauffeur
Oftringen



27

Am 31.12.2019 nach
27 Jahren
Urs Strähl
Chauffeur
Oberbösgen
arbeitet jedoch weiterhin
Teilzeit als Wagenwart und
fährt Extrakurse



Frohe Festtage



A welle

BUS



CITARO

Weihnachtsbus

Weihnachtsbus bei der BOGG

Erstmals fuhr im Dezember 2019 ein weihnächtlich geschmückter Bus auf dem BOGG-Netz.

Die Idee, einen Bus in ein Weihnachtswunderland zu verwandeln und damit die Fahrgäste zu überraschen, stammte von einigen Mitarbeitenden. Diese setzten die Idee dann, mit finanzieller Unterstützung des Unternehmens, in die Tat um.

Liebevoll, bis ins Detail, wurde ein Bus geschmückt. Die Sitzlehnen mit Samichlaus-Motiven verschönert, Weihnachtspäckli, Weihnachtsbeleuchtung und ein roter Teppich verbreiteten vorweihnächtliche Freude. Das gratis abgegebene Guetzli versüsste nicht nur den Kindern die Fahrt.

Der Weihnachtsbus begeisterte die Fahrgäste und fand in den regionalen Zeitungen, Radio- und Fernsehstationen grosse Resonanz. Der Wunsch, auch einen Bus zu Ostern mit Osterhasen zu schmücken, wird vermutlich nicht erfüllt werden können. Den Weihnachtsbus der BOGG möchten wir aber zu einer Tradition werden lassen und die Fahrgäste damit ermuntern, für die Weihnachtseinkäufe den Bus zu nutzen. Ganz nach dem Motto: «Weihnachtseinkäufe im weihnächtlich geschmückten BOGG-Bus. Ein Erlebnis für Jung und Alt. Ein Lächeln für alle».





Mitarbeiterschulung und Anlässe

Gesetzlich vorgeschriebene Fahrdienst-Ausbildung

Der gesetzlich vorgeschriebene Ausbildungstag nach Chauffeurzulassungsverordnung CZV, war im Geschäftsjahr 2019 der ökologischen Fahrweise gewidmet. Unter Anleitung der Firma «die Fahrermacher» erzielten die Mitarbeitenden, dank angepasster Fahrweise, Treibstoffeinsparungen von gut 10%, ohne die Pünktlichkeit zu vernachlässigen und mit deutlicher Verbesserung des Fahrkomforts für die Fahrgäste.

Die BOGG legt aber auch Wert auf Anlässe, die den Zusammenhalt im Unternehmen fördern. Zum Jahresanfang wurde der Mitarbeiteranlass der BOGG bei Armando's Attraktionen AG in Rickenbach durchgeführt. Ein jeweils gut besuchter Anlass, der allen Spass macht.

Und wie jedes Jahr nahm eine stattliche Anzahl Mitarbeitende am Skirennen der Schweizer Transportunternehmen teil. Als Mittelländer sind wir trainingsbedingt etwas im Nachteil gegenüber den Transportunternehmen aus den bekannten Skiorten. Unsere Mitarbeitenden haben sich aber wacker geschlagen.

Im Sommer fand traditionell der grosse Grillplausch statt, zu dem auch die Familienangehörigen eingeladen sind. Dieser Anlass wird von der Personalkommission der BOGG organisiert und das gemütliche Beisammensein wird rege genutzt.



Angebot und Betrieb

Linienbetrieb, neues Buskonzept Olten Gösgen Gäu

Seit vielen Jahren hat sich das Liniennetz der BOGG und das Angebot in kleinen Schritten weiterentwickelt. Unter der Federführung der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Solothurn, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in der Region, wurde das Busnetz komplett überarbeitet. Im Fahrplanjahr 2019 wurde das neue Buskonzept Olten Gösgen Gäu erfolgreich umgesetzt. Dabei konnten mit geringem Mehraufwand erhebliche Verbesserungen erreicht werden.

Die umfangreichen Änderungen auf dem Liniennetz der BOGG wurden von den Fahrgästen sehr gut aufgenommen, wie das Fahrgastwachstum von 5.9% im Fahrplanjahr 2019 zeigt.

Wesentlich zur problemlosen Umsetzung beigetragen haben; die breite Abstützung des Konzepts in den Gemeinden, die ausführliche Information der Fahrgäste mit einer Broschüre und die intensive Schulung des BOGG-Personals.

Ein Vergleich der Entwicklung einzelner Linien ist, auf Grund der umfangreichen Änderungen, nicht möglich. Wir gehen davon aus, dass die Zunahme der Fahrgäste 2019 auf dem gesamten Netz erfolgt ist.



Neue Busspur mit Lichtsignalanlage in Hägendorf

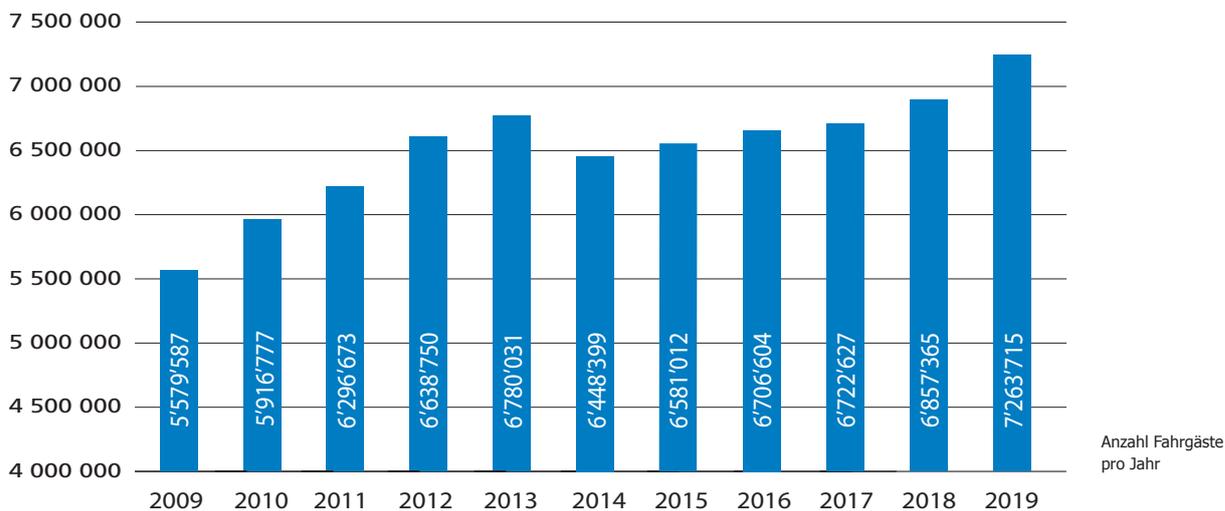


Fahrgäste

Im Jahr 2019 ist die Zahl der beförderten Fahrgäste um 5.9% auf 7'263'715 markant gestiegen. Dies sind 406'350 Fahrgäste mehr als im Jahr 2018. Auch wenn berücksichtigt wird, dass das Fahrplanjahr 2019 mehr Betriebstage zählt als jenes von 2018, liegt das Fahrgastwachstum immer noch deutlich über den Werten der vergangenen Jahre.

Das Fahrgastwachstum wird auf die Einführung des neuen Buskonzepts mit den Angebotsverbesserungen zurückgeführt.

Fahrgaststatistik





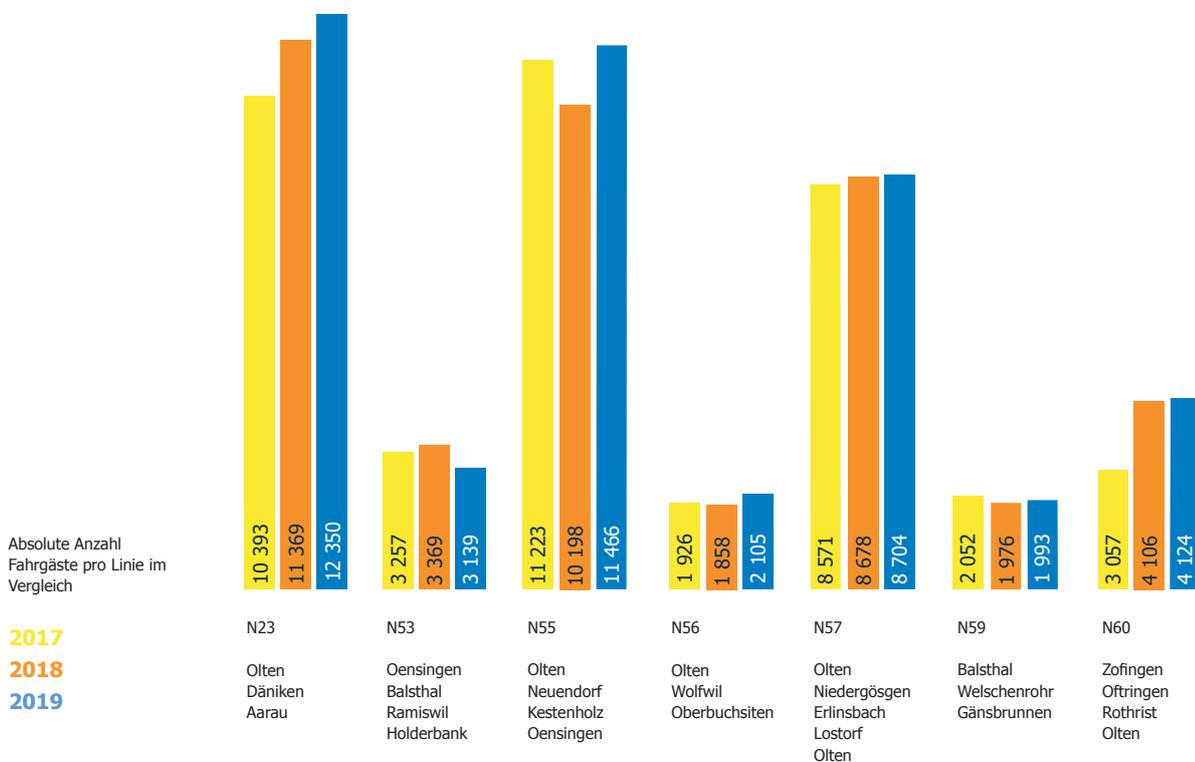
Nachtwelle

Das Nachtwelleangebot im Kanton Solothurn ist nicht Teil des Grundangebots im öV. Die Leistungen für die Nachtwelle werden deshalb von den Gemeinden im Versorgungsgebiet bezahlt. Die Leistungen werden durch PostAuto Schweiz AG, Busbetrieb Aarau AG (BBA), Aargau Verkehr AG (AVA) und Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG (BOGG) erbracht.

Die entsprechende Vereinbarung mit den Gemeinden für die Fahrplanjahre 2020 bis 2022 konnte Ende 2019 erneuert werden.

Das Angebot wird sehr gut genutzt und zeigt in der gesamten Region ein anhaltendes Fahrgastwachstum.

Fahrgastzahlen Nachtwelle 2017–2019



Linie	Ziel	Abfahrt
501	Egerkingen, Gäupark	sofort
507	Olten, Bahnhof	8'
507	Egerkingen, Bhf.	22'
501	Hägendorf	58'

Ab



Qualitätsbeurteilung BAV

Die permanent durchgeführten Qualitätskontrollen durch das BAV zeigen 2019 für die BOGG, im nationalen Vergleich zu anderen Busunternehmen, überdurchschnittlich gute Werte. Beurteilt wurden die Aufenthaltsqualität im Bus, das Kompetenzverhalten des Personals und die Kundeninformation im Fahrzeug. Ebenfalls beurteilt wurde die Aufenthaltsqualität und die Kundeninformation an den Haltestellen. Auch in diesen Bereichen wurden überdurchschnittlich gute Werte erreicht.



Nebenerträge

Die Nebenerträge im Geschäftsjahr 2019 sind gegenüber 2018 gesunken, weil der umfangreiche Auftrag für Bahn-ersatzfahrten zwischen Dulliken und Däniken abgeschlossen ist.

Die Umsätze aus Extrafahrten für regionale Anlässe und aus Werbung konnten gehalten werden.





Neue Fahrzeuge

In den Jahren 2020 bis 2022 werden 22 Fahrzeuge der Busflotte durch Mercedes-Benz Citaro ersetzt. Nach einer öffentlichen Ausschreibung hat der Verwaltungsrat im Jahr 2019 den Auftrag zur Beschaffung erteilt. Grundlage für die Beschaffung waren auch strategische Überlegungen zur Antriebstechnologie der Fahrzeuge. Mehr Informationen dazu befinden sich im Kapitel «Strategische Entwicklung der Fahrzeugflotte» in diesem Geschäftsbericht. Der Ersatz einer grossen Anzahl Fahrzeuge wurde genutzt, das Interieur der Fahrzeuge dem heutigen Zeitgeist anzupassen. Seit 21 Jahren wird als Sitzbezug der Stoff «Passion blau-rosa» von der Firma Lantal Textiles AG in Langenthal verwendet. In den neuen Fahrzeugen wird in Zukunft der Stoff «BOGG18 blau» verbaut, der speziell für die BOGG-Busse hergestellt wird.



Altes Stoffmuster



Neues Stoffmuster



Neue Busse

Erweiterung Busdepot in Wangen bei Olten

2019 wurde eine neue Zufahrt zum Depotareal der BOGG, über die bisherige Einfahrt des Werkhofes der Einwohnergemeinde Wangen bei Olten, erstellt. Das neue Portal ermöglicht in Zukunft, die Ein- und Ausfahrt auf das Depotareal getrennt, in einem Einbahnregime, zu führen. Die Einfahrt auf der Ostseite des Areals, nach Betankung, Garagierung / MFK-Prüfung in der Halle, die Ausfahrt auf der Westseite. Damit wird das Fahren im Gegenverkehr auf dem Areal verhindert und die Fahrsicherheit erhöht. Dies wird von Bedeutung sein, wenn in Zukunft auch die Kundinnen und Kunden der MFK die BOGG Ein- und Ausfahrt mitbenutzen werden.

2019 sind für den Erweiterungsbau des Busdepots in Wangen bei Olten die Planer- und Bauleitungsarbeiten nach Submissionsgesetz vergeben worden. Ebenso die Fachplanerarbeiten für Tiefbau, Hochbau, Sanitär, Lüftung, Heizung und Elektro. Die Vergabe der Leistungen hat mehr Zeit beansprucht als ursprünglich angenommen. Mit dem Baubeginn für die Erweiterung des Depots wird nun in der zweiten Jahreshälfte 2020 gerechnet.



- Neue Zufahrt Ost
- Aktuelle Zufahrt

Motorfahrzeug Kontrolle im Depot der BOGG in Wangen bei Olten

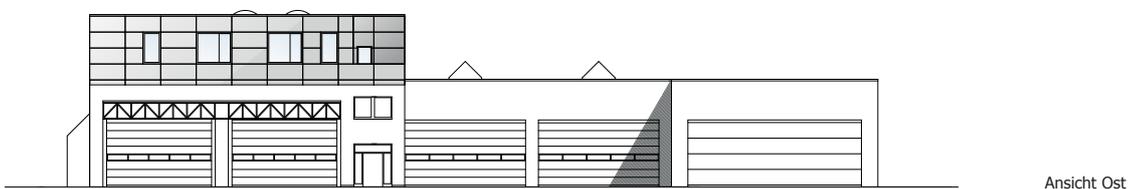
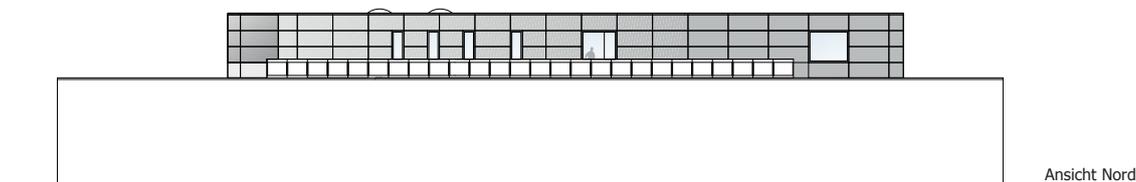
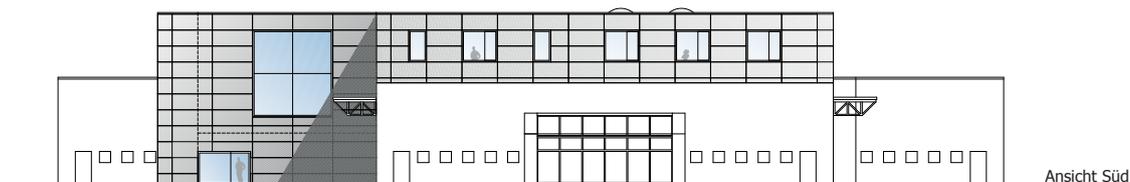
An seiner Sitzung vom Dezember 2019 hat der Kantonsrat der Verlegung der Motorfahrzeugkontrolle vom Kleinholz in Olten ins Busdepot der Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG in Wangen bei Olten zugestimmt.

Die Motorfahrzeugkontrolle hat am bisherigen Standort zu wenig Platz, keine Prüfstrecke und die Gebäude sind sanierungsbedürftig.

Im Kantonsrat wurde die vorgeschlagene Lösung begeistert aufgenommen, weil sinnvolle Synergien entstehen. Ein Teil der Einstellhallen werden zu Bürozeiten durch die MFK zu Prüfzwecken für Lastwagen, Personenwagen und Motorräder genutzt und in der Nacht durch die BOGG zum Garagieren der Fahrzeuge. Die verdichtete Nutzung mit vorbildlichem Synergieeffekt der vorhandenen Infrastruktur und der daraus entstehende Kostenvorteil für die MFK und die BOGG, wurden vom Parlament gelobt. Auf der bestehenden Halle wird ein Bürobereich für die MFK aufgebaut.

Ohne Gegenstimmen und ohne Enthaltungen wurde dem Verpflichtungskredit von CHF 6.9 Mio. zugestimmt. In einem nächsten Schritt werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Jahr 2020 über den Kredit abstimmen.

Aufstockung BOGG Bushalle





Neues Kassen- und Leitstellensystem

Haben Sie sich auch schon gefragt, wie die Informationen auf die unzähligen, elektronischen Anzeigegeräte im öffentlichen Verkehr kommen? Wie die Mitarbeitenden im Fahrdienst in kürzester Zeit den Preis für ein Ticket quer durch die Schweiz bestimmen können? Was es braucht, um jederzeit Verspätungsmeldungen auf Ihrem Handy abzurufen?

Für die Steuerung wichtiger Funktionen in den Bussen werden Chauffeurgeräte mit integriertem Kassensystem und Bordrechner eingesetzt. Die Geräte übernehmen im Wesentlichen folgende Funktionen:

- den Ticketverkauf und die Übermittlung der Verkaufsdaten an die nationale Datenbank NOVA;
- die Meldung der Positionsdaten der Fahrzeuge an die nationale Datendrehscheibe, zur Berechnung der Echtzeit-Abfahrtsdaten und für die Disposition der Fahrzeuge durch die Einsatzleitstelle der Unternehmen;
- die Signallieferung für Innen- und Aussenanzeigen der Fahrzeuge sowie der Entwerter und Ampelsteuerungen.

Der Datenaustausch der Chauffeurgeräte mit zentralen Datendrehscheiben erfolgte bisher über das 2G-Netz der Swisscom. Dieses wird 2020 von der Swisscom abgestellt und durch das 4G-Netz ersetzt. Dies verlangt eine neue Kommunikationsschnittstelle der Chauffeurgeräte. Zudem hat die Datenmenge, die durch die Chauffeurgeräte verarbeitet werden muss, in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Entsprechend ist die Verarbeitungs- und damit die Reaktionsgeschwindigkeit der Geräte gesunken.

Ende 2017 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Transportunternehmen in der Schweiz den Auftrag erteilt, die Echtzeitdaten aller Transportmittel auf einer nationalen Datendrehscheibe einzuliefern. Der Auftrag des BAV ist Teil des Programms, die Qualität und insbesondere die Pünktlichkeit des öV zu verbessern. Die bisher eingesetzten Chauffeurgeräte verfügten nicht über die geforderte Schnittstelle, um die Daten liefern zu können.

Von ch-direct, der Branchenorganisation des öV in der Schweiz, wurde eine weitere Anforderung an die Chauffeurgeräte gestellt, den Anschluss an die NOVA-Plattform.

Die «Netzweite öV-Anbindung», kurz NOVA, ist das Kernelement des Branchenprojekts ZPS (zukünftiges Preissystem). NOVA ist eine technische Plattform für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Sie löst alle bisherigen Kernsysteme des direkten Verkehrs und der Verbünde ab und vereint sämtliche Anwendungen, von der Preisabfrage über den Verkauf bis zur Kontrolle, in einem einzigen System.

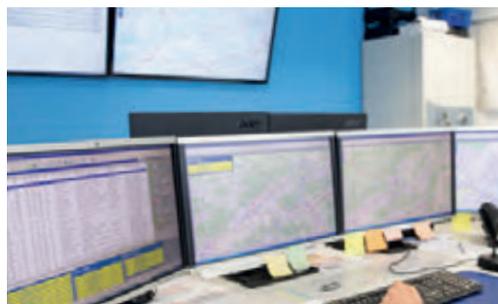
Da die eingesetzten Chauffeurgeräte das Ende der Lebensdauer erreicht haben und die neuen Anforderungen erfüllt werden müssen, wurden neue Chauffeurgeräte bei der Firma IVU beschafft.

Um die Beschaffungskosten für die Chauffeurgeräte und die zugehörigen IT-Systeme zu senken, haben die Transportunternehmen Regionalbus Lenzburg AG (RBL), Aargau Verkehr AG (AVA) und Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG (BOGG) einen Einkaufsverbund gebildet.

Gewählt wurde ein System, welches mit der vorhandenen Planungssoftware in den verschiedenen Unternehmen verknüpft werden konnte.

Die Komplexität des Gesamtsystems und der Daten-Pflegeaufwand konnten auf diese Weise erheblich reduziert werden.

Das neue Ticketing- und Einsatzleitstellensystem wird ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eingesetzt und sicherstellen, dass die Fahrgäste noch besser mit Informationen versorgt werden, um ihre Reise einfach zu planen. Ganz nach dem Leitspruch der A-Welle «Einfach sein».





Dieter Leu
Kantonsrat
Verwaltungsrat der Busbetrieb
Olten Gösigen Gäu AG

Interview mit Dieter Leu, Präsident des Fahrzeugausschusses

Dieter Leu, Jahrgang 1952, ist seit 2001 Gemeinderatsmitglied und seit 2005 Gemeindepräsident von Rickenbach. Er wirkt seit 2013 für die CVP als Mitglied des Kantonsrates. Zudem ist er seit 2006 als Verwaltungsrat der Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG tätig und präsidiert seit dessen Gründung 2009 den Fahrzeugausschuss innerhalb der BOGG.

Im Rahmen der nächsten Fahrzeugbeschaffungstranche sollen Dieselbusse mit Light-Hybrid-Modulen angeschafft werden. Wie viele sind geplant?

Dieter Leu: Insgesamt sollen 22 Fahrzeuge beschafft werden, welche bestehende Fahrzeuge ersetzen. Es handelt sich dabei sowohl um zweiachsige Normal- als auch um dreiachsige Gelenkbusse. 2019 wurde die Ausschreibung durchgeführt. Diverse Hersteller haben eine Offerte eingereicht und EVO Bus (Schweiz) AG unterbreitete uns mit den Mercedes Benz Citaro Bussen das beste Angebot.

Es handelt sich dabei um eine Übergangslösung. Warum hat man sich innerhalb des Fahrzeugausschusses für diese Technologie entschieden?

Dieter Leu: Der sparsame Dieselmotor Euro D6 wird durch die zusätzliche Antriebskraft eines hocheffizienten, kompakten Hybrid-Moduls unterstützt. Der 14 kW-Elektromotor generiert Energie beim Ausrollen und Bremsen. Beim Anfahren unterstützt er damit den Dieselmotor. So reduziert sich der Kraftstoffverbrauch je nach Einsatz um bis zu 8,5 Prozent. Der erzeugte Strom wird beim Bremsvorgang in Kondensatoren, sogenannten «Supercaps», zwischengelagert und beim Anfahren verbraucht. Ein Hybrid-Modul wird auf dem Dach des Busses montiert und kostet rund CHF 18'000. Über eine Betriebsdistanz von 1,3 Mio. Kilometer gerechnet, sind diese Dieselbusse mit Hybrid-Modul rund 18 Prozent günstiger als die Gasbusse.

Wann sollen diese Busse beschafft werden?

Dieter Leu: Die Beschaffung der Dieselbusse ist über einen Zeitraum von drei Jahren vorgesehen. Die zweiachsigen Normalbusse werden dabei mit einem Hybrid-Modul ausgerüstet. Im Jahr 2020 werden zehn Fahrzeuge ersetzt, im Jahr 2021 vier und im Jahr 2022 schliesslich deren acht. Es sollen keine neuen Erdgasbusse mehr angeschafft werden als Ersatz für alte Erdgasbusse. Diese erreichen bis im Jahr 2024 die erwartete Lebensdauer und sollen dann aus dem Verkehr gezogen werden. Die Beschaffung von zweiachsigen Dieselbussen mit Hybrid-Modulen ermöglicht es zudem unseren Technikern und Werkstatt-Mitarbeitenden, vor der Beschaffung von reinen Elektrobussen, erste Erfahrungen mit der neuen Elektro-Technologie zu sammeln.

Warum wird es keine Gasbusse mehr geben?

Dieter Leu: Historisch gesehen hatten wir immer eine Erdgasbus-Flotte. Jedoch sind es ökonomische und ökologische Überlegungen, die zu dieser Entscheidung geführt haben. Der übrigbleibende Bestand an Erdgasbussen ist nach einem vollzogenen Wechsel zu Elektrobussen sehr klein; es werden höchstens noch drei bis fünf Fahrzeuge mit diesem Antrieb im Einsatz sein. Dies macht wirtschaftlich keinen Sinn. Darüber hinaus produziert erstaunlicherweise der Gasmotor gegenüber dem Dieselmotor Euro 6D mehr CO₂. Auch beim Verbrauch ist der Erdgasmotor, wie erwähnt, um rund 18 Prozent teurer. Das beigemischte Biogas greift das Schmiermittel und das Metall des Motorgehäuses an. Somit müssen die Motoren bei Gasbussen schneller ersetzt werden, was zu höheren Unterhaltskosten führt.

Wann werden Elektrobusse im Einsatz sein?

Dieter Leu: In den Elektrobussen sehen Fahrzeugausschuss und Verwaltungsrat eine Strategie der Zukunft. Elektrobusse werden anfangs nur auf städtischen Linien eingesetzt. Eine Batterie-Ladung reicht heute bei einem Depotlader, je nach Batteriepaket, für 120 bis 150 km, aber nicht für einen ganzen Tagesbetrieb. Für unseren Betrieb kommen daher sogenannte Endstellenlader zum Einsatz. Daher sind Ladestationen an zentralen Haltestellen sehr wichtig. Während der Umstellungsphase sollte eine flexible, universell einsetzbare Standardflotte vorhanden sein. Wir planen, mit der nächsten Busbeschaffung 2023-2025 die ersten Elektrobusse zu erwerben. Somit würden ab 2023 bei der BOGG die ersten Elektrobusse im Linienverkehr eingesetzt.

Wie werden die Elektrobusse finanziert?

Dieter Leu: Die Abgeltung via Bund und Kanton ist derzeit, im Gegensatz zu Gas- und Dieselnissen, noch nicht geregelt. Jedoch können beim Bund via Kanton Fördergelder beantragt werden. Der Bund muss sich aber noch dazu äussern. Die Basis dazu wurde bereits mit einer entsprechenden Motion des Nationalrates gelegt. Verschiedene öV-Betriebe haben bereits Elektrobusse in Betrieb, oder sie sind in Planung. Die Herausforderung ist nicht die Technik, sondern die Finanzierung. Es ist so, dass bei den Elektrobusen ein Dreiaxser rund CHF 1,2 Mio. kostet und ein Zweiaxser rund CHF 800'000. Bei den Dieselnissen betragen die Anschaffungskosten nur rund die Hälfte, jedoch müssen bei Dieselnissen die Motoren nach 600'000 bis 800'000 km (also nach acht bis zehn Jahren) ersetzt werden, währenddessen die Lebensdauer von Elektro-Motoren 20 bis 25 Jahre beträgt. Es ist auch das klare Ziel der BOGG-Verantwortlichen, dass die Tarife für die Benützerinnen und Benützer des öffentlichen Verkehrs durch die Umstellung auf Elektrofahrzeuge nicht verteuert werden sollen.

Im Kantonsrat haben Sie letzten Herbst von der Exekutive eine Strategie zur Umstellung auf Elektrobusse in den nächsten zehn Jahren gefordert. Was waren Ihre Beweggründe?

Dieter Leu: Die noch nicht geregelten Abgeltungen für die Elektrobusse bildeten den Grund dafür. Der Kanton muss sich noch zu diesem Thema äussern. Mein Vorstoss wurde von 49 Kantonsrats-Kolleginnen und -Kollegen mitunterzeichnet und die Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission (Umbawiko) hat sogar gefordert, dass der Kanton bis Ende 2020 ein entsprechendes Finanzierungskonzept vorlegen muss. Wie schon erwähnt, heute stellt nicht die Technik die Herausforderung dar, sondern die Finanzierung der Elektrofahrzeuge und der entsprechenden Ladeinfrastrukturen.

Waren Busse mit Wasserstoffantrieb im Fahrzeugausschuss nie ein Thema?

Dieter Leu: Doch, die PostAuto Schweiz AG unternahm sogar einen entsprechenden Pilotbetrieb über mehrere Jahre in Brugg. Jedoch sind solche Fahrzeuge sehr teuer; sie kosten rund zwei Mio. Franken pro Zweiaxsfahrzeug zuzüglich Kosten für die aufwendige Wasserstoff-Infrastruktur. Ausserdem ist der Gesamt-Wirkungsgrad im Vergleich zu anderen Elektrobustechnologien doch deutlich niedriger.

Welche weiteren Punkte bezüglich der Fahrzeugbeschaffung, der Ausrichtung des Fuhrparks und der Antriebstechnologie wurden im Fahrzeugausschuss diskutiert und beschlossen?

Dieter Leu: Nebst der Beschaffung der erwähnten 22 Dieselnisse mit Hybrid-Modulen und der ab 2023 zu erfolgenden Anschaffung von Elektrobusen geht es primär darum, ein Konzept zur Idealisierung der Ladestationen zu erarbeiten. Ideal für die BOGG wären genügend zentrale Ladestationen an den Ladekanten beim Busbahnhofplatz in Olten; dies wäre für uns von enormem betrieblichem Vorteil, und zudem könnten auf diese Weise hohe Investitionskosten gespart werden.



Testfahrt Volvo-Elektrobus



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

Unsere Umwelleistung 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 Fahrzeug-Technologien den Emissionsausstoss nicht genügend kompensieren.

Der öffentliche Nahverkehr bietet unseren Kunden in der Region Olten Gösgen Gäu eine umweltschonende Alternative zum individuellen Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

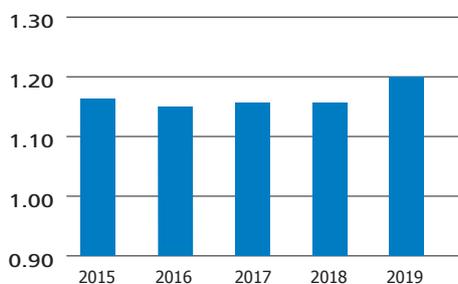
Busse verbrauchen im Vergleich zum Personenwagen pro Fahrgast weniger Treibstoff. Dadurch können Treibhausgasemissionen (CO₂), Stickoxide (NO_x) und gesundheitsschädliche Feinstaubbelastungen verringert werden. Dies geht mit unserem Ziel einher, die verschiedenen umweltschädlichen Emissionen stetig zu senken.

Als verantwortungsvolles Unternehmen sind wir stetig dabei, unsere Umwelleistung 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 der Zukunft, der Einsatz von neuen Technologien oder alternativen Treibstoffen.

Verbrauchswerte unserer Busflotte¹

	2019	2018	2017	2016	2015
Erdgas					
absolut, in Kilogramm	185 072	228 915	261 197	281 835	253 114
in Kilogramm je Kilometer	0.48	0.46	0.46	0.46	0.45
Diesel					
absolut, in Litern	1 266 915	1 126 324	1 047 156	968 944	1 020 912
in Litern je Kilometer	0.46	0.45	0.45	0,45	0,46

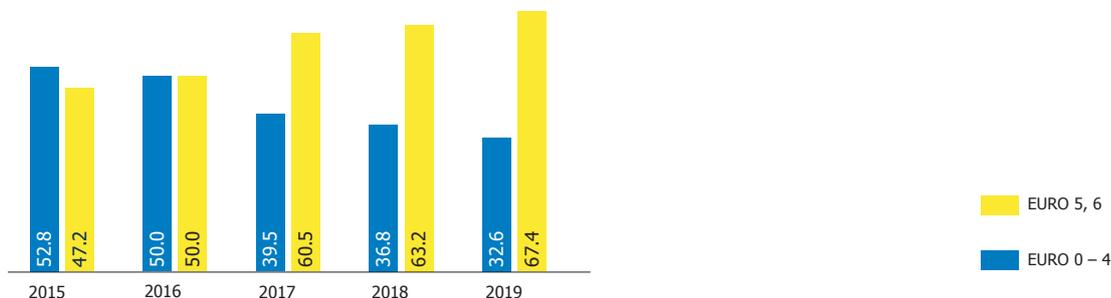
Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss unserer Busse lag 2019 bei 1,2 kg pro Fahrzeugkilometer. Dieser Wert ist im Jahr 2019 leicht gestiegen. Dies ist unter anderem darauf zurück zu führen, dass mehr Kilometer mit Dieseln und weniger Kilometer mit Gasbussen gefahren wurden. Auf die Personenkilometer bezogen liegt der Wert bei 144 g CO₂, was einer leichten Zunahme zum Vorjahr entspricht (2018: 139 g CO₂/pkm).



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

¹ Grundlage: Verbrauchskontrolle der einzelnen Jahre.

Zusammensetzung unserer Busflotte (nach Abgasklassen in Prozent)



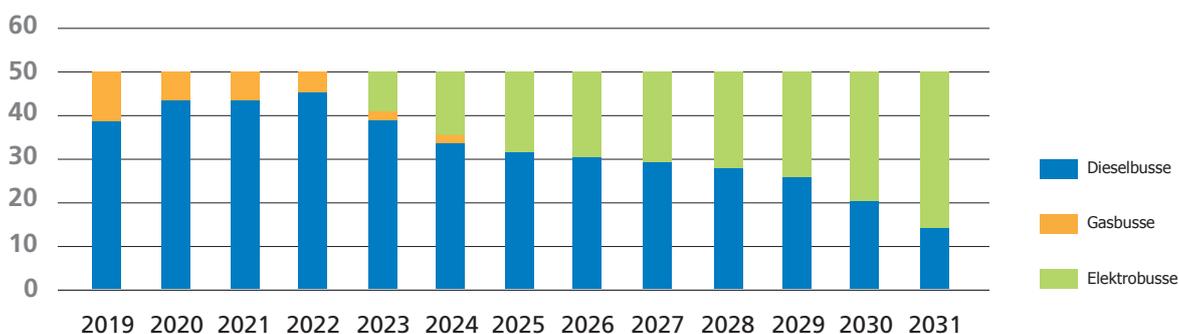
2019 konnte der Anteil unserer Busflotte, welche aus der fortschrittlichen Abgasklasse EURO 5 und 6 bestand, nochmals gesteigert werden. Somit sind wir unserem Ziel, der vollständigen Erneuerung unserer Busflotte, einen weiteren Schritt nähergekommen.

Die Strategie der BOGG sieht vor, dass keine neuen Gasbusse mehr beschafft werden. Dafür soll ab dem Jahr 2023 der erste Elektrobus in Betrieb genommen werden. Da die BOGG bereits heute 100% erneuerbaren Strom bezieht, kann die Umweltbelastung mit dieser Strategie mittelfristig extrem gesenkt werden.

In den nachfolgenden Grafiken wird das Szenario zur Beschaffung von neuen Bussen aufgezeigt, wie dies zurzeit vorgesehen ist.

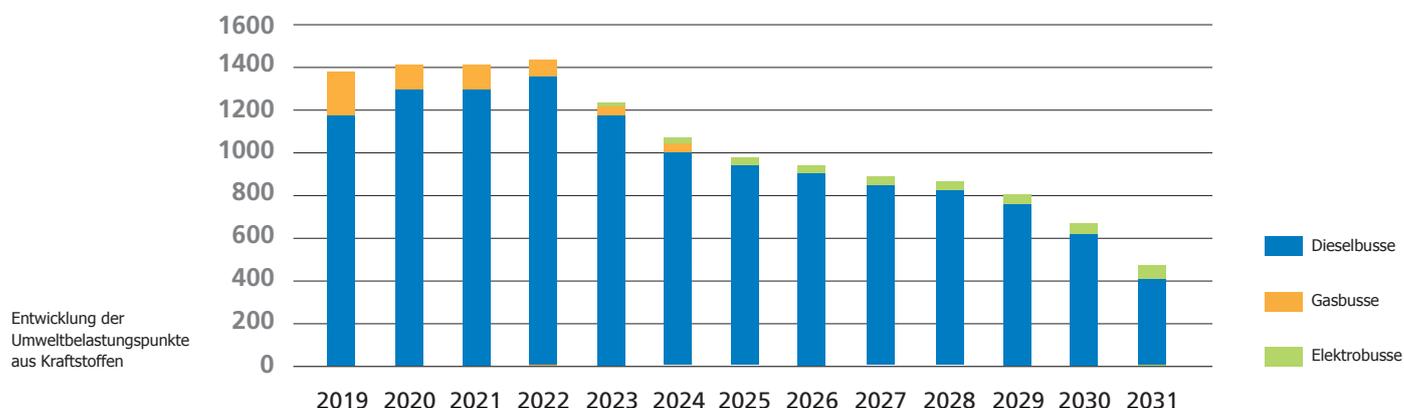
In der Abbildung ist die Zusammensetzung der Busflotte der BOGG gemäss Stand 01.01.2019 dargestellt. Geplant ist, ausrangierte Gasfahrzeuge bis 2022 noch durch Dieselbusse zu ersetzen, bevor ab 2023 auf Elektromobilität gesetzt werden soll.

Anzahl Fahrzeuge nach Antriebsarten





Die folgende Abbildung zeigt einen vereinfachten Vergleich von verschiedenen Antriebs- und Kraftstoffarten in Umweltbelastung pro Fahrzeugkilometer auf. Die Umweltbelastung wurde nur aufgrund des effektiven Treibstoffverbrauchs der unterschiedlichen Antriebs- und Kraftstoffarten (Diesel, Erdgas, Strom) berechnet. Nicht berücksichtigt sind Erstellung und Entsorgung der Fahrzeuge sowie der nötigen Infrastruktur. Je nach Studie und gewählten Rahmenbedingungen verursachen Elektrofahrzeuge in diesen Phasen ca. 20% höhere Umweltbelastungen als vergleichbare Gas- oder Dieselfahrzeuge². Ursache dafür sind hauptsächlich die Motoren- und Batterieherstellung. Die Batterie muss zudem, Stand heute, über die Lebensdauer eines Fahrzeuges mehrmals ersetzt werden. Da Elektrofahrzeuge dafür in der Betriebsphase nur noch sehr kleine Umweltbelastungen verursachen, wird dieser negative Effekt im Vergleich zu Diesel- und Gasfahrzeugen mit jedem gefahrenen Kilometer kompensiert. Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass die rasante Entwicklung im Bereich Elektromobilität in den nächsten Jahren zu Verbesserungen bei den Produktionsprozessen führen wird³.



Da erdgasbetriebene Fahrzeuge (bei der gesetzlich verlangten Verwendung von 10% Biogas) insgesamt knapp 30% weniger Umweltbelastungspunkte (UBP) pro Fahrzeugkilometer aufweisen als herkömmliche Diesel-Fahrzeuge⁴, wird die Umweltbelastung pro km bis 2022 durch den Ersatz der Gasbusse durch Diesel leicht ansteigen. Ab 2023 wird die Umweltbelastung durch den Einsatz von Elektrobusen dann stark sinken.

Damit diese Prognose zutrifft ist es wichtig, dass der Ladestrom für die Elektrofahrzeuge aus erneuerbaren Quellen stammt. Stand heute ist es so, dass die BOGG bereits 100% erneuerbaren Strom aus Wasser bezieht. Damit kann der dargestellte Absenkungspfad aus obiger Abbildung erreicht werden.



CSR-Projekte; Neosys-Projektnr.: 7076.005
 Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG (BOGG): Umweltkapitel für den Geschäftsbericht 2019

² Universität für Bodenkultur Wien, Technische Universität Wien, Vergleich des Ökologischen Fußabdruckes von Bussen unterschiedlicher Antriebstechnologien, 2013

³ Fraunhofer ISI, Ein Update zur Klimabilanz von Elektrofahrzeugen, 2020

⁴ Die Zahlen beziehen sich auf eine interne Ökobilanz

Gutes Geschäftsklima

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

Die [Entwicklung der öV-Branche](#) war 2019 geprägt von steigenden Fahrgastzahlen. Die Steigerung im Tarifverbund A-Welle betrug 3.9%, die der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG 5.9%. Das überdurchschnittliche Wachstum bei der BOGG ist auf die Einführung des neuen Buskonzepts für die Region zurückzuführen. Die von Bund und Kanton gesetzten finanziellen [Rahmenbedingungen](#) führten 2019 zu keinen Tarifierpassungen.

Die [Auftragslage](#) präsentierte sich im Geschäftsjahr 2019 erfreulich. Das öV-Angebot konnte mit der Umsetzung des neuen Buskonzepts ausgebaut werden. Die Ergänzung durch das Buskonzept Niederamt wird 2020 in die Vernehmlassung gehen. Die Bahnersatzfahrten haben 2019 abgenommen, weil die Gleisbauten durch die SBB zwischen Olten und Aarau nahezu abgeschlossen sind.

Das Geschäftsjahr 2019 schliesst, aufgrund höherer Verkehrseinnahmen, der erarbeiteten Nebenerträge auf hohem Niveau und Effizienzsteigerungen im Betrieb, mit einem [Gewinn](#) von CHF 366'559 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 [129.34 Vollzeitangestellten](#) erbracht.

Für die zeitgerechte Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und 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 2019 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

«Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnungen, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen»

(Zitat aus Prüfbericht BAV)



Jahresrechnung

Die [Erfolgsrechnung/Linienbetrieb](#) schliesst mit einem Gewinn von CHF 366 559 ab. Im Vorjahr resultierte ein Gewinn von CHF 904 669. Im Budget 2019 rechneten wir mit einem Gewinn von CHF 27 774.

Der [Kostendeckungsgrad](#) wird mit 53.42% ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Kostendeckungsgrad 56.93%. Im Budget war ein Kostendeckungsgrad von 51.99% vorgesehen.

Betriebsaufwand

Der [Betriebsaufwand 2019](#) ist mit CHF 21 661 263 ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Betriebsaufwand CHF 21 499 173. Die Vorjahreszahlen werden im Folgenden jeweils in Klammern angegeben.

Die Betriebskosten setzen sich wie folgt zusammen:

Position	CHF Rechnung 2019	%	CHF Budget 2019	%	CHF Rechnung 2018	%
Personalkosten	12 813 238	59.15	13 177 779	59.95	12 629 872	58.75
Sachaufwand	6 362 681	29.37	6 326 200	28.78	6 489 712	30.19
Abschreibung	2 374 020	10.96	2 331 391	10.61	2 252 760	10.48
Kapitalkosten	111 324	0.51	146 200	0.67	126 829	0.59
Total	21 661 263	100	21 981 571	100	21 499 173	100

Den Betriebskosten liegen insgesamt 3 140 856 (3 090 287) gefahrene Kilometer zu Grunde.

Der [Sachaufwand](#) von CHF 6 362 681 (CHF 6 489 712) setzt sich wie folgt zusammen:

Position	CHF Rechnung 2019	CHF Budget 2019	CHF Rechnung 2018
Allgemeine Aufwendungen	1 884 955	1 733 000	1 904 216
Verkehrswerbung	30 858	90 000	59 955
Versicherungen	217 702	224 000	214 234
Betriebsbesorgungen Dritter	525 056	606 700	865 167
Energie-/Verbrauchsstoffe	1 252 932	1 608 000	1 197 395
Unterhalt/Reparaturen	2 451 178	2 064 500	2 248 744
Total	6 362 681	6 326 200	6 489 712

Die [ordentlichen Abschreibungen](#) werden mit insgesamt CHF 2 374 020 (CHF 2 252 760) ausgewiesen. Die Abschreibungen sind grundsätzlich gemäss der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen vorgenommen worden.

Die [Kapitalkosten](#) mit CHF 111 324 (CHF 126 829) sind um 12.23% tiefer als im Vorjahr. Die Kredite sind nach wie vor zu tiefen Zinsen erhältlich.

Betriebsertrag

Der **Betriebsertrag** inklusive Abgeltungen ist mit CHF 22 027 822 (CHF 22 403 842) ausgewiesen.

Zusammenfassung	CHF Rechnung 2019	%	CHF Rechnung 2018	%
Verkehrsertrag	9 601 706	43.59	9 269 484	41.37
Nebenertrag	1 608 746	7.30	2 479 070	11.07
Abgeltung öffentliche Hand	10 456 278	47.47	10 165 070	45.37
Abgeltung Dritte	454 370	2.06	596 917	2.66
Erlösminderung (Anpassung Delkredere)	-93 278	-0.42	-106 699	-0.48
Total	22 027 822	100	22 403 842	100

Verkehrsertrag

Der **Verkehrsertrag 2019** wird mit CHF 9 601 706 (CHF 9 269 484) ausgewiesen. Die ABO Abgrenzungen 2019 belaufen sich auf CHF 2 159 604 (CHF 1 888 535).

Die Taxnachzahlungen von CHF 255 616 (CHF 231 850) nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 23 766 zu. Das Delkredere wurde um CHF 21 000 erhöht. Die Vorgaben der A-Welle im Kontrollwesen wurden erfüllt.

Zusammenfassung	CHF Rechnung 2019	%	CHF Rechnung 2018	%
Einzelreiseverkehr	4 082 578	42.52	3 851 806	41.55
Einzelbillette / MFK	3 720 160		3 515 428	
Anteil aus Halbtax	362 418		336 379	
ABO-Verkehr	2 701 201	28.13	2 846 079	30.70
Anteile aus GA / Diverses	2 320 789	24.17	2 078 468	22.42
Taxnachzahlungen	255 616	2.66	231 850	2.50
Provisionen Ticket	241 522	2.52	261 282	2.82
Total Verkehrsertrag	9 601 706	100	9 269 484	100

Nebenertrag

Der **Nebenertrag** ist mit CHF 1 608 746 (CHF 2 479 070) ausgewiesen. Budgetiert wurde ein Nebenertrag von CHF 1 534 300.

Die in der Rechnung ausgewiesenen **Abgeltungen** entsprechen den mit Bund, Kantonen SO/AG und Dritten abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen für die Fahrplanperiode 2019.

	CHF Rechnung 2019	CHF Rechnung 2018
Regionalverkehr	4 739 392	4 618 800
Agglomerationsverkehr	5 696 829	4 512 302
Kanton, Gemeinden Art. 28.4	20 057	1 033 968
Total Abgeltung öffentliche Hand	10 456 278	10 165 070
Vereinbarungen mit Dritten	454 370	596 917
Total Leistungsvereinbarungen	10 910 648	10 761 987

Im Fahrplanjahr 2019 wurden anhand der Messfahrten 7 263 715 (6 857 365) Fahrgäste ermittelt. Dies entspricht einer Zunahme von 406 350 Personen oder 5.9%, jedoch bei 371 (364) Fahrplantagen.

Bilanz Erfolgsrechnung

Bilanz

Das **Anlagevermögen** ist mit CHF 18 094 817 (CHF 17 783 915) ausgewiesen. Auf dem Anlagevermögen sind **Abschreibungen** von insgesamt CHF 2 374 020 (CHF 2 252 760) getätigt worden.

CHF 2019

Der Investitionszuwachs beträgt gemäss Anlagerechnung	2 684 929
Betriebsfahrzeuge	46 793
Linienfahrzeuge	1 033 820
Erneuerungen Haltestelleneinrichtungen	105 052
Erneuerung EDV	131 165
IVU Verkaufsgeräte	768 410
Liegenschaften	599 688

Das **Umlaufvermögen** beträgt CHF 5 609 886 (CHF 6 105 320).
Die **flüssigen Mittel** machen dabei CHF 3 810 853 (CHF 3 565 496) aus.

Das **Eigenkapital** ist mit CHF 6 499 851 (CHF 6 133 292) ausgewiesen.
Dies entspricht 27.42% (25.67%) der Bilanzsumme.

Das **kurzfristige Fremdkapital** beträgt CHF 8 809 277 (CHF 4 773 068).
Das **langfristige Fremdkapital** ist mit CHF 8 395 576 (CHF 12 982 876) ausgewiesen.



Aktiven	CHF 31.12.2019	%	CHF 31.12.2018	%
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	3 810 853	16.08	3 565 496	14.93
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	670 172	2.83	1 161 542	4.86
Übrige kurzfristige Forderungen	46 907	0.20	36 419	0.15
Vorräte	871 000	3.67	987 800	4.13
Aktive Rechnungsabgrenzung	210 954	0.89	354 063	1.48
Total Umlaufvermögen	5 609 886	23.67	6 105 320	25.56
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	200	0.00	200	0.00
Mobile Sachanlagen	7 759 403	32.73	7 751 602	32.45
Immobilien Sachanlagen	10 335 214	43.60	10 032 113	41.99
Total Anlagevermögen	18 094 817	76.33	17 783 915	74.44
Total Aktiven	23 704 704	100	23 889 235	100

Passiven	CHF 31.12.2019	%	CHF 31.12.2018	%
Fremdkapital				
Kurzfristiges Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 649 340	6.96	1 557 539	6.52
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	4 200 000	17.72	550 000	2.30
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	22 176	0.09	17 651	0.07
Rückstellungen Abgeltungen Neubau	144 400	0.61	0	0.00
Passive Rechnungsabgrenzung und kurzfristige Rückstellungen	2 793 360	11.78	2 647 877	11.08
Total kurzfristiges Fremdkapital	8 809 277	37.16	4 773 068	19.98
Langfristiges Fremdkapital				
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	6 500 000	27.42	10 950 000	45.84
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1 741 303	7.35	1 878 603	7.86
Rückstellungen	154 273	0.65	154 273	0.65
Total langfristiges Fremdkapital	8 395 576	35.42	12 982 876	54.35
Eigenkapital				
Aktienkapital	2 345 800	9.90	2 345 800	9.82
Gesetzliche Kapitalreserven	120 000	0.51	120 000	0.50
Gesetzliche Gewinnreserven	127 600	0.54	127 600	0.53
Reserven nach Artikel 36 PBG	1 397 470	5.90	794 358	3.33
Freiwillige Gewinnreserven	2 142 421	9.04	1 840 864	7.71
Bilanzgewinn	366 559	1.55	904 669	3.79
Total Eigenkapital	6 499 851	27.42	6 133 292	25.67
Total Passiven	23 704 704	100	23 889 235	100

Erfolgsrechnung

	CHF 2019	%	CHF 2018	%
Ertrag				
Verkehrsertrag	9 601 706	43.59	9 269 484	41.37
Nebenertrag	1 608 746	7.30	2 479 070	11.07
Abgeltung Leistungsauftrag	10 910 648	49.53	10 761 987	48.04
Bund nach PBG Art. 28.1	2 085 332		2 032 272	
Kanton SO nach PBG Art. 28.1	2 654 059		2 586 528	
Kanton SO nach PBG Art. 28.4	0		806 593	
Gemeinden nach PBG Art. 28.4	20 057		227 375	
Kanton SO Agglo	4 727 329		3 768 645	
Kanton AG Agglo	969 501		743 657	
Total öffentliche Hand	10 456 278		10 165 070	
Abgeltung Dritte	454 370		596 917	
Erlösminderungen (Anpassung Delkredere)	-93 278	-0.42	-106 699	-0.48
Total Ertrag	22 027 822	100	22 403 842	100
Aufwand				
Dienstleistungen Dritte	525 056	2.38	865 167	3.86
Personalaufwand	12 813 238	58.17	12 629 872	56.37
Löhne, Gehälter, Zulagen	10 944 856		10 778 093	
Sozialversicherungen	1 868 382		1 851 779	
Übriger Betriebsaufwand	5 837 625	26.50	5 624 545	25.11
Allgemeine Aufwendungen	1 884 955		1 904 216	
Werbung	30 858		59 955	
Versicherung, Selbstbehalte	217 702		214 234	
Energie, Verbrauchsstoffe	1 252 932		1 197 395	
Unterhalt, Reparaturen	2 451 178		2 248 744	
Abschreibungen	2 374 020	10.78	2 252 760	10.06
Fahrzeuge	1 606 202		1 691 650	
Betriebsliegenschaften	296 587		259 151	
Einrichtungen/Mobilien	471 231		301 960	
Betriebsaufwand	21 549 939	97.83	21 372 344	95.40
Jahresergebnis vor Zinsen	477 883	2.17	1 031 498	4.60

	CHF 2019	%	CHF 2018	%
Finanzerfolg	-111 324	-0.51	-126 829	-0.57
Finanzaufwand	-115 406		-126 973	
Finanzertrag	4 082		144	
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	0	0.00	0	0.00
Jahresergebnis	366 559	1.66	904 669	4.04

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 31.12.2019	CHF 31.12.2018
Anhang		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	880 172	1 350 542
Delkredere	-210 000	-189 000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	670 172	1 161 542
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	46 907	36 419
Übrige Forderungen gegenüber Aktionären	0	0
Übrige kurzfristige Forderungen	46 907	36 419
Betriebseinrichtungen, Mobilien	1 115 286	581 889
Fahrzeuge	6 644 117	7 169 713
Mobile Sachanlagen	7 759 403	7 751 602

	CHF 31.12.2019	CHF 31.12.2018
Grundstück Härkingen	32 202	32 202
Grundstück Wangen	4 687 320	4 682 520
Grundstück Lostorf	566 691	566 691
Betriebsgebäude Kestenholz	12 201	14 001
Betriebsgebäude Wangen bei Olten	2 197 301	2 316 200
Betriebsgebäude Wangen bei Olten Erweiterung 2020	500 500	0
Betriebsgebäude Lostorf	2 339 000	2 420 500
Immobilien Sachanlagen	10 335 214	10 032 113
Passive Rechnungsabgrenzung	98 796	66 103
Abgrenzung der Jahres-Abonnements-Einnahmen	2 159 604	1 888 535
Kurzfristige Rückstellungen	534 960	693 240
Passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	2 793 360	2 647 877
Darlehen Bund	437 203	472 203
Darlehen Aktionär Kanton Solothurn	1 304 100	1 406 400
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1 741 303	1 878 603
Regionaler Personenverkehr	616 624	346 830
Agglomerationsverkehr	780 846	447 528
Reserven nach Art.36 PBG	1 397 470	794 358
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	50-250	50-250
Verbindlichkeit gegenüber Vorsorgeeinrichtung	382 725	377 600
Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten		
Verpfändete Schuldbriefe aus Liegenschaften	14 860 000	14 860 000
Belastet mit Krediten	5 750 000	6 450 000
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
Langfristige Bankverbindlichkeiten zwischen 1 bis 5 Jahren	6 500 000	10 950 000
Langfristige Bankverbindlichkeiten über 5 Jahren	0	0
Honorar der Revisionsstelle		
Revisionsstellenhonorar	18 700	18 700
Honorar für andere Dienstleistungen	0	0
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 31.12.2019

CHF 31.12.2018

Geldflussrechnung 1.1.2019 – 31.12.2019

Jahresergebnis	366 559	904 669
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 374 020	2 252 760
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	491 370	-80 204
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	-10 488	33 957
Veränderung Vorräte	116 800	-104 880
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	143 109	-176 462
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	91 801	-2 651 902
Veränderung kurzfristige Bankverbindlichkeiten	3 650 000	-1 550 000
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	4 525	17 651
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	289 883	-90 847
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	7 517 579	-1 445 259
Investitionen in Finanzanlagen	0	0
Devestition von Finanzanlagen	0	0
Investitionen in mobile Sachanlagen	-2 085 234	-245 904
Devestition von mobilen Sachanlagen	0	0
Investitionen in immobile Sachanlagen	-599 688	0
Devestition von immobilien Sachanlagen	0	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-2 684 922	-245 904
Veränderung langfristige Bankverbindlichkeiten	-4 450 000	-100 000
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Aktionär Kanton Solothurn)	-102 300	-102 300
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Bund)	-35 000	-35 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-4 587 300	-237 300
Veränderung flüssige Mittel	245 357	-1 928 463
Bestand flüssige Mittel zu Periodenbeginn	3 565 496	5 493 959
Bestand flüssige Mittel am Periodenende	3 810 853	3 565 496
Veränderung flüssige Mittel	245 357	-1 928 463

Ergebnisverwendung

Der Verwaltungsrat schlägt vor, das Jahresergebnis wie folgt zu verwenden:

	CHF 2019	CHF 2018
Vortrag 1.1.	0	0
Jahresergebnis	366 559	904 669
Bilanzgewinn 31.12.	366 559	904 669
Zuweisung an gesetzliche Reserve nach PBG Art. 36		
Zuweisung an Regionalen Personenverkehr	-134 633	269 794
Zuweisung an freie Reserven	-67 316	134 897
Zuweisung an gesetzliche Reserve AGGLO-Verkehr		
Zuweisung an Agglomerationsverkehr	379 005	333 318
Zuweisung an freie Reserven	189 503	166 660
	366 559	904 669
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. Dezember 2019 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 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Olten, 31. März 2020



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
dipl. Treuhandexperte
zugel. Revisionsexperte
leitender Revisor



Karin Trümpy
dipl. Wirtschaftsprüferin
zugel. Revisionsexpertin

Beilage:
Jahresrechnung und Antrag über die Gewinnverwendung

Olten, 31. März 2020

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

Sitzbezüge.
Stoff «BOGG18 blau».
Neues Design,
in neuen, komfortablen
BOGG-Bussen.



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



BOGG.

Unterwegs in die Zukunft.

Mit neuem Sitz-Design.

Mit dem neuen Buskonzept.

Mit klimafreundlichen Antriebstechnologien.

Mit neuestem Kassen- und Leitstellensystem.

Mit Echtzeitangaben der Abfahrtszeiten.

Mit neuester digitaler Kommunikationsschnittstelle.

Zusammen mit Ihnen.

