

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

Geschäftsbericht

2025



2025



MAN Lion's City E

120

elektrisch
nachhaltig
bogg.ch

BUS BETRIEB
OLTEN GOSGEN GAU

Inhalt

Auf den Punkt gebracht	3
Ein herzliches Willkommen	5
Organe und Aktionariat	7
Verwaltungsrat	9
Der VRP verabschiedet sich	11
Geschäftsleitung	13
Danke für die Treue	15
Operatives Geschäft 2025	17
Lagebericht	21
Die BOGG übernimmt Verantwortung	23
Die BOGG Akademie	24
Eine Reise mit der BOGG	25
Nachhaltigkeitsbericht	27
Finanzen	31
Bilanz und Erfolgsrechnung	34
Geldflussrechnung	39
Anhang zur Jahresrechnung	40
Ergebnisverwendung	42
Bericht der Revisionsstelle	43

Herausgeberin: Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

Gestaltung: BOGG

Bilder: Patrick Lüthy, Imagopress; Alain Bucher,
Pascale Rauber, istockphoto.com, BOGG

Text: BOGG

Druck: Impress Spiegel AG, Egerkingen

Auf den Punkt gebracht

Stand 31.12.2025

16
Linien



8 293 436
Fahrgäste



223 km
Betriebslänge



14 018 067

Abgeltung
Leistungsvereinbarung
in CHF



7.86

Betriebsaufwand
pro
Wagenkilometer
in CHF



46,15 %

Kostendeckungsgrad



3 637 634

Wagenkilometer



27 762 594

Personenkilometer

213

Mitarbeitende

181

Vollzeitstellen

**5**

Lernende

**-1 544 679**Jahresergebnis
in CHF**28 598 835**Betriebsaufwand
in CHF**10 466 472**Verkehrsertrag
in CHF**49**

Fahrzeuge

21

Normalwagen davon

13

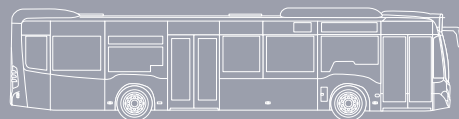
Diesel Fahrzeuge

6

E-Fahrzeuge und Erdgasfahrzeuge

2und **28**

Diesel Gelenkwagen



Ein herzliches Willkommen

Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Der öffentliche Verkehr bewegt sich in einem besonderen Spannungsfeld. Einerseits agieren wir in einem vergleichsweise geschützten Markt mit klaren gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen, andererseits sind wir denselben wirtschaftlichen, technologischen und gesellschaftlichen Veränderungen ausgesetzt wie Unternehmen in einer freien Marktwirtschaft. Diese Ausgangslage wirft eine zentrale Frage auf: Wie beweglich bleiben wir in einem System, das Stabilität bietet, aber gleichzeitig wenig Spielraum lässt?

Die Welt verändert sich rasant. Wer nicht bereit ist, sich mitzuverändern, verliert an Relevanz – unabhängig davon, ob er sich in einem freien oder regulierten Markt bewegt. Für die BOGG bedeutet das: Wir dürfen uns nicht auf bestehenden Strukturen ausruhen. Wer den Blick nicht nach vorne richtet und den «Wind» nicht spürt, läuft Gefahr, den Anschluss zu verlieren – sei es durch strukturelle Veränderungen, neue Mobilitätsformen oder technologische Entwicklungen, die heute vielleicht noch Zukunftsmusik sind, morgen aber Realität werden können.

Dabei geht es uns nicht allein um das Sicherstellen des Bestehenden. Unser Anspruch ist höher: Wir wollen langfristig bestehen und gleichzeitig eine hohe Qualität unserer Dienstleistungen gewährleisten – innerhalb sehr eng gesteckter finanzieller und regulatorischer Grenzen. Genau darin liegt die Herausforderung: Wie viel Spielraum haben wir für Innovation? Wie viel dürfen und sollen wir investieren, um neue Ideen, Angebote oder Kooperationen zu entwickeln? Und wie gehen wir vor, wenn Potenziale vorhanden sind, diese aber mehrere Akteure betreffen und gemeinsame Initiativen notwendig wären?

Diese Fragen begleiteten uns im Jahr 2025 besonders intensiv. Kosteneffizienz und Ertragskraft sind dabei keine Gegensätze zur Innovationsfähigkeit, sondern deren Voraussetzung. Nur wenn wir wirtschaftlich stabil sind, können wir uns gedanklich aus bestehenden Mustern lösen, neue Möglichkeiten denken und aktiv gestalten – statt lediglich zu reagieren.

Die BOGG stellt sich diesen Fragen bewusst. Mit Weitsicht, mit dem Mut zur Auseinandersetzung und mit dem klaren Ziel, auch in Zukunft eine leistungsfähige, qualitativ hochwertige und verlässliche Mobilitätsanbieterin für die Region zu sein.

Wir danken unseren Mitarbeitenden, Partnern und Bestellern für das Vertrauen und die gemeinsame Bereitschaft, diesen Weg mitzugehen, und wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Roman Fischer
Direktor

Peter Schafer
Präsident
Verwaltungsrat





Im Spannungsfeld von Stabilität und Wandel

- Regulierte Rahmenbedingungen bieten Sicherheit – ersetzen aber keine Bewegung
- Wer den Wandel ignoriert, verliert langfristig an Relevanz
- Qualität sichern heisst auch, bestehende Muster zu hinterfragen
- Wirtschaftliche Stabilität schafft Raum für neue Ideen
- Innovation entsteht dort, wo Verantwortung übernommen wird
- Zukunftsfähige Mobilität braucht Denken über den eigenen Betrieb hinaus

Organe und Aktionariat

Stand 31. Dezember 2025

Verwaltungsrat
























Präsident	Peter Schafer, Olten	2013
Vizepräsident	Paul Stöckli, Neuendorf Stefan Berchtold, Hauenstein	1998 (bis GV 2025) 2018 (ab GV 2025)
Mitglieder	Urs Elber, Wangen bei Olten Peter Frei, Obergösgen Andreas Heller, Hägendorf Daria Hof, Wangen bei Olten Dieter Leu, Rickenbach Thomas A. Müller, Lostorf Daniel Studer, Härkingen Rolf Walser, Aarburg Vakant	(ab GV) 2025 2022 (ab GV) 2025 2022 (bis GV 2025) 2006 (bis GV 2025) 2018 (ab GV) 2025 2016

Revisionsstelle

Solidis Revisions AG, Olten

Geschäftsleitung

Direktor	Roman Fischer, Rickenbach SO	2022
Leiter Finanzen und Administration / stv. Direktor	Andreas Studer, Egerkingen	2008
Leiter Infrastruktur	Oliver Hug, Solothurn	2025
Leiter Angebot & Betrieb	Baris Akarsel, Möhlin	2025

		31.12.2025		31.12.2024	
		Anzahl Aktien à CHF 100.– nominal	in %	Anzahl Aktien à CHF 100.– nominal	in %
	Kanton SO	0	0,000	5 185	22,103
	Aarburg	740	3,155	370	1,577
	Dulliken	1 239	5,282	1 039	4,429
	Egerkingen	461	1,965	461	1,965
	Erlinsbach SO	331	1,411	331	1,411
	Gunzgen	115	0,490	115	0,490
	Hägendorf	1 173	5,000	653	2,784
	Härkingen	165	0,703	115	0,490
	Hauenstein-Ifenthal	239	1,019	39	0,166
	Kappel	704	3,001	232	0,989
	Kestenholz	233	0,993	193	0,823
	Lostorf	1 098	4,681	822	3,504
	Neuendorf	154	0,656	154	0,656
	Niderbuchsiten	115	0,490	115	0,490
	Nidergösgen	172	0,733	172	0,733
	Obergösgen	661	2,818	661	2,818
	Olten	8 968	38,230	8 646	36,857
	Rickenbach	235	1,002	76	0,324
	Starrkirch-Wil	300	1,279	269	1,147
	Stüsslingen	446	1,901	446	1,901
	Trimbach	1 732	7,383	1 732	7,383
	Wangen bei Olten	962	4,101	962	4,101
	Winznau	631	2,690	631	2,690
	Wisen	239	1,019	39	0,166
	BOGG	2 345	9,997	0	0,000
Total		23 458	100	23 458	100

Verwaltungsrat

**Entschädigungen für die
Aufwände des Verwaltungsrates:**

CHF 71 489

Sitzungen
des Verwaltungsrates,
Ausschüsse, Diverses

CHF 74 074

Vorjahr



Peter Schafer
Präsident

Paul Stöckli
Vizepräsident

Stefan Berchtold
Vizepräsident

Urs Elber
Mitglied

Peter Frei
Mitglied

Klare Rollen, klare Strategie, langfristige Verantwortung

Der Verwaltungsrat der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG trägt die Verantwortung für die strategische Führung und die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens. In einem Umfeld zunehmender finanzieller, regulatorischer und struktureller Herausforderungen kommt dieser Aufgabe besondere Bedeutung zu. Ziel ist es, die BOGG langfristig stabil, leistungsfähig und zukunftsfähig auszurichten – im Interesse der Fahrgäste, der Mitarbeitenden und der Eigentümergemeinden.

Das Berichtsjahr 2025 war aus Sicht des Verwaltungsrats geprägt von entscheidenden Weichenstellungen: einer Neuordnung des Aktionariats, personellen Veränderungen im Gremium sowie der Verabschiedung der neuen Unternehmensstrategie 2026–2030.

Veränderungen im Aktionariat – klare Rollentrennung

Ein zentraler Meilenstein war die vollständige Veräusserung der kantonalen Beteiligung. Der Kanton Solothurn hat im Rahmen seines Massnahmenplans zur Stabilisierung der Kantonsfinanzen sämtliche Aktien an der BOGG veräussert und hält per Ende 2025 keine Beteiligung mehr.

Der Verkaufsprozess erfolgte in engem Dialog zwischen dem Kanton, dem Verwaltungsrat und den Aktionärgemeinden. Ziel war eine klare Rollen-

trennung zwischen Leistungsbesteller und Eigentümer sowie eine langfristig tragfähige Lösung für die BOGG. Die Aktien wurden an bestehende Aktionärgemeinden sowie teilweise an die BOGG selbst übertragen, mit der Perspektive, die kommunale Trägerschaft weiter zu stärken.

Der Verwaltungsrat dankt ausdrücklich den Aktionärgemeinden, die trotz angespannter finanzieller Rahmenbedingungen zusätzliche Aktien der BOGG erworben haben. Mit diesem Engagement haben sie ein starkes Bekenntnis zum Wert unserer Dienstleistung und zur langfristigen Entwicklung unserer Unternehmung abgegeben. Dieses Vertrauen ist für die BOGG ein wichtiges Signal und zugleich Verpflichtung.

Mit dem Abschluss dieses Prozesses sind die Eigentumsverhältnisse geklärt und auf eine langfristige, regionale Perspektive ausgerichtet. Der Verwaltungsrat dankt dem Kanton Solothurn für die langjährige, konstruktive Zusammenarbeit und freut sich auf die Fortführung der partnerschaftlichen Beziehung in der Rolle des Bestellers und Mitgestalters des öffentlichen Verkehrs.

Veränderungen im Verwaltungsrat

Auch personell wurde der Verwaltungsrat im Berichtsjahr weiterentwickelt. Neue Mitglieder wurden in das Gremium gewählt, um zusätzliche Kompetenzen und Perspektiven einzubringen und die strategische Breite zu stärken.

Aktionariat im Überblick

- Kanton Solothurn: keine Beteiligung mehr
- Übertragung der Aktien an Aktionärgemeinden und teilweise an die BOGG
- Klare Eigentumsstruktur mit kommunaler Verankerung
- Bewusste Rollentrennung zwischen Besteller und Eigentümer
- Abschluss eines mehrjährigen Übergangsprozesses



Andreas Heller
Mitglied

Daria Hof
Mitglied

Dieter Leu
Mitglied

Thomas A. Müller
Mitglied

Daniel Studer
Mitglied

Rolf Walser
Mitglied

- **Urs Elber, Wangen bei Olten**
- **Andreas Heller, Hägendorf**
- **Daniel Studer, Härkingen**

Der Verwaltungsrat versteht diese Erneuerung als wichtigen Beitrag zu einer zeitgemässen Governance und als Stärkung seiner Rolle als strategisches Gegenüber der Geschäftsleitung.

Strategie 2026–2030: BOGG 2.0

Ein weiterer Schwerpunkt des Jahres 2025 war die Verabschiedung der Unternehmensstrategie 2026–2030 («BOGG 2.0»). Verwaltungsrat und Geschäftsleitung haben diese Strategie gemeinsam erarbeitet und verabschiedet.

Die neue Strategie reagiert gezielt auf veränderte Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr. Sie setzt klare Prioritäten in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Qualität, Nachhaltigkeit, Infrastruktur, Flotte und Personal. Gleichzeitig schafft sie Transparenz und Orientierung für die kommenden Jahre – intern wie extern.

Der Verwaltungsrat übernimmt die Verantwortung für die strategische Steuerung und stellt sicher, dass die Umsetzung der Strategie regelmässig überprüft und weiterentwickelt wird. Die Strategie dient als verbindlicher Rahmen für Entscheidungen und Investitionen und stärkt die langfristige Handlungsfähigkeit der BOGG.

Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung

Der Verwaltungsrat versteht seine Aufgabe nicht nur als formale Aufsicht, sondern als aktive Verantwortung für die nachhaltige Entwicklung der BOGG. Wirtschaftliche Stabilität, soziale Verantwortung und ökologische Zielsetzungen werden gemeinsam gedacht und in Einklang gebracht.

Mit geklärten Eigentumsverhältnissen, einer erneuerten strategischen Grundlage und einem gezielt weiterentwickelten Verwaltungsrat sieht sich die BOGG gut aufgestellt, um die Herausforderungen der kommenden Jahre im öffentlichen Verkehr verantwortungsvoll und vorausschauend anzugehen.

Strategie 2026–2030: Leitplanken

- Klare Vision und Mission
- Fokus auf Exzellenz im Kerngeschäft
- Finanzielle Stabilität und langfristige Tragfähigkeit
- Nachhaltige Entwicklung von Flotte und Infrastruktur
- Stärkung der BOGG als attraktive Arbeitgeberin

Rückblick, Verantwortung und Weitblick

Peter Schafer verabschiedet sich als Verwaltungsratspräsident

«Die BOGG verfügt über hervorragendes Personal, moderne Infrastruktur – das ist die Grundlage ihres Erfolgs.»

Peter Schafer



Nach 13 Jahren an der Spitze des Verwaltungsrats der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG endet im Juni 2026 die Amtszeit von Peter Schafer. Sein Rückblick auf diese Zeit ist geprägt von Stolz – und von grosser Wertschätzung gegenüber den Menschen, die den Betrieb täglich tragen.

«Wenn ich auf die vergangenen Jahre zurückblicke, sehe ich vor allem eines: echtes Teamwork», sagt Schafer. Die BOGG verfüge heute über hervorragendes Personal, einen gut gewarteten Fahrzeugpark und eine moderne Infrastruktur – zentrale Voraussetzungen für einen zuverlässigen öffentlichen Verkehr in der Region.

Gleichzeitig war ihm die Verantwortung der Rolle stets bewusst. Die BOGG sei zu rund 85 Prozent fremdfinanziert. «Das bedeutet: Es gibt keinen Spielraum für finanzielle Fehlentscheide.» Diese Realität prägte viele strategische Diskussionen während seiner Amtszeit.

Wandel im Unternehmen und im Umfeld

Die vergangenen Jahre waren von tiefgreifenden Veränderungen geprägt – sowohl innerhalb der BOGG als auch im Umfeld des öffentlichen Verkehrs. Fahrgäste seien anspruchsvoller geworden und erwarteten zu Recht sichere, saubere und pünktliche Verbindungen.

ten zu Recht sichere, saubere und pünktliche Verbindungen.

Diese Entwicklung habe auch das Unternehmen selbst geprägt. Weiterbildung, Kompetenzentwicklung und Serviceorientierung seien zentrale Themen geworden. Gleichzeitig entwickelte sich die BOGG vom klassischen konzessionierten Transportunternehmen hin zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen im öffentlichen Verkehr mit Verantwortung für Infrastruktur, Fahrzeuge und wirtschaftliche Effizienz.

Auch die Digitalisierung veränderte den Betrieb deutlich: Viele Abläufe, die früher manuell organisiert wurden, werden heute durch digitale Systeme unterstützt.

Strategische Entscheidungen mit langfristiger Wirkung

Zu den wichtigsten strategischen Entscheidungen seiner Amtszeit zählt Schafer die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte. Der Verwaltungsrat beschloss, Diesel- und Gasbusse schrittweise durch Elektrobusse zu ersetzen – mit dem Ziel einer vollständig elektrischen Flotte bis 2035.

Ein weiterer richtungsweisender Entscheid war der

Erweiterungsbau am Hauptsitz in Wangen bei Olten. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, um die vorgesehenen Busse unterzubringen, die Elektroladeinfrastruktur zu integrieren und die Einmietung der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) zu ermöglichen.

Verwaltungsratsarbeit als Teamleistung

Für Peter Schafer war Verwaltungsratsarbeit immer Teamarbeit. Die Mitglieder des Gremiums werden von verschiedenen Eigentümergruppen nominiert und bringen unterschiedliche Perspektiven ein. *«Die Kunst besteht darin, daraus ein funktionierendes Team zu formen.»*

Der Verwaltungsrat trifft strategische Entscheidungen und begleitet die Geschäftsleitung in ihrer Arbeit. Unterschiedliche Fachkompetenzen im Gremium seien dabei entscheidend.

Seine eigene Rolle beschreibt Schafer rückblickend als Stabilitätsanker. Während seiner Amtszeit kam es zu einem Generationenwechsel im Verwaltungsrat, bei dem erfahrene Mitglieder Platz für neue Kräfte machten.

Klärung der Eigentümerstruktur

Ein besonders prägender Prozess war der Verkauf der kantonalen Beteiligung an der BOGG. Die Doppelrolle des Kantons als Leistungsbesteller und Aktionär wäre langfristig nicht ideal gewesen.

Dank grossem Engagement innerhalb des Verwaltungsrats gelang es, mehrere Aktionärgemeinden für den Kauf zusätzlicher Aktien zu gewinnen. Die verbleibenden Anteile übernahm die BOGG selbst. Dadurch entstand eine stabile Eigentümerstruktur mit starker regionaler Verankerung.

Für Schafer war entscheidend, diesen Prozess partnerschaftlich und geordnet zu gestalten. *«Heute stehen die Eigentumsverhältnisse auf einem klaren und stabilen Fundament.»*

Blick in die Zukunft

Mit der Strategie 2026–2030 wurde unter seiner Präsidentschaft ein wichtiger Rahmen für die kommenden Jahre geschaffen. Dabei ging es bewusst darum, auf den bestehenden Stärken der BOGG aufzubauen und die Entwicklung gezielt weiterzuführen.

Eine zentrale Herausforderung sieht Schafer im Modal Split der Mobilität: Noch immer dominiert in der Schweiz der Individualverkehr. Ziel müsse es sein, den Anteil des öffentlichen Verkehrs weiter zu erhöhen und den Menschen aufzuzeigen, wie einfach und bequem dessen Nutzung sein kann. Dazu brauche es nicht nur attraktive Angebote, sondern auch neue Ansätze in der Raumplanung, die stärker auf Zentren und gut erschlossene Räume setzen.

Gleichzeitig bleibt die langfristige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Aufgabe. Wenn Bund und Kantone sparen und Tarife kaum erhöht werden können, wird die Finanzierung der Defizite weiterhin intensive Diskussionen auslösen.

Menschen im Mittelpunkt

Trotz aller strategischen Fragen bleibt für Schafer eines zentral: die Menschen. *«Das Personal ist der wichtigste Faktor der BOGG»*, betont er.

Viele Begegnungen mit Mitarbeitenden sind ihm besonders in Erinnerung geblieben. Ein kleines Detail steht dabei sinnbildlich für die Kultur des Unternehmens: Wenn auf einem Bus im Verkehr ein *«Danke»* eingeblendet wird – ausgelöst von Mitarbeitenden, die die Verkehrssituation erkannt haben.

Solche Momente zeigen für Schafer, dass gegenseitiger Respekt und Zusammenarbeit im Alltag gelebt werden.

Dankbarkeit zum Abschluss

Für die Zukunft wünscht sich Peter Schafer eine gesunde Weiterentwicklung der BOGG – und möglicherweise auch engere Kooperationen mit anderen Verkehrsunternehmen.

Seiner Nachfolge möchte er bewusst keine konkreten Ratschläge mitgeben: *«Es ist wichtig, dass sich die neue Person selbst ein Bild macht.»* Für Fragen werde er aber selbstverständlich zur Verfügung stehen.

Sein persönliches Fazit fällt kurz aus:

«Ich bin dankbar, dass ich 13 Jahre auf strategischer Ebene Teil des Teams der Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG sein durfte.»

Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung der BOGG trägt Verantwortung für weit mehr als den reibungslosen Betrieb. Ihre Entscheide beeinflussen den Alltag tausender Fahrgäste, die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden und die langfristige Rolle des öffentlichen Verkehrs in der Region. Diese Verantwortung wahrzunehmen, heisst zuzuhören, abzuwägen – und den Mut zu haben, klare Prioritäten zu setzen.

Im Jahr 2025 wurde die Geschäftsleitung neu aufgestellt und gezielt gestärkt. Mit Oliver Hug als Leiter Infrastruktur und Baris Akarsel als Leiter Betrieb wurden zwei Schlüsselpositionen dauerhaft besetzt. Beide bringen Fachkompetenz, Führungserfahrung und ein tiefes Verständnis für die operativen Realitäten des Busbetriebs mit.

Gemeinsam mit Direktor Roman Fischer sowie Andreas Studer, Leiter Finanzen, bildet die Geschäftsleitung ein Team, das unterschiedliche Perspektiven zusammenführt. Gerade diese Vielfalt ist entscheidend: Betrieb, Infrastruktur, Finanzen und Strategie greifen ineinander – keine Entscheidung steht für sich allein. Investitionen, Angebotsanpassungen oder Effizienzsteigerungen werden stets im Gesamtkontext betrachtet und auf ihre langfristige Wirkung geprüft.

In einem Umfeld knapper finanzieller Mittel und steigender Anforderungen bedeutet Führung heute vor allem eines: Verantwortung für das Ganze zu übernehmen. Die Geschäftsleitung versteht Kosteneffizienz nicht als Einschränkung, sondern als Voraussetzung, um Qualität, Verlässlichkeit und Entwicklungsspielraum zu sichern. Gleichzeitig bleibt der Mensch im Zentrum – denn ein funktionierender öffentlicher Verkehr lebt von engagierten Mitarbeitenden, klaren Strukturen und gegenseitigem Vertrauen.

Die Geschäftsleitung der BOGG ist überzeugt: Nur wer wirtschaftlich stabil, offen für Veränderung und nah an den Menschen bleibt, kann den öffentlichen Verkehr aktiv mitgestalten – heute und in Zukunft.

Geschäftsleitung (v.l.n.r.):
Baris Akarsel, Leiter Betrieb
Oliver Hug, Leiter Infrastruktur
Roman Fischer, Direktor
Andreas Studer, Leiter Finanzen
 und Administration / stv. Direktor



Führen mit Verantwortung

- Entscheide wirken – auf Menschen, Alltag und Zukunft
- Stabilität entsteht durch Klarheit und Weitsicht
- Effizienz ermöglicht Qualität
- Zusammenarbeit schlägt Silodenken
- Vertrauen ist die Basis jeder Entwicklung
- Der Mensch bleibt im Zentrum



Danke für die Treue



Martin Engel

10 Jahre
Chauffeur

Roland Zolliker

25 Jahre
Chauffeur

Christian Bur

15 Jahre
Chauffeur

Heinz Balmer

20 Jahre
Chauffeur

Alfred Frei

25 Jahre
Chauffeur

Marcel Bieli

25 Jahre
Chauffeur



Marco Kurzo
20 Jahre
Chauffeur

Peter Diethelm
15 Jahre
Leiter
Werkstatt

Daniel Aemmer
15 Jahre
Mechaniker

Jacqueline Furger
15 Jahre
Chauffeuse

Franz Roos
20 Jahre
Chauffeur

Operatives Geschäft 2025

Stabilität im Alltag – Qualität im Fokus – Zukunft in Vorbereitung



Betrieb & Angebot

«Nachfrage entsteht nicht nur durch Bedarf, sondern auch durch ein überzeugendes Angebot. Deshalb müssen wir bereit sein, neue Wege zu gehen und Leistungen vorausschauend zu entwickeln.»

Baris Akarsel, Leiter Betrieb

Angebotsentwicklung mit Wirkung

Der operative Betrieb der BOGG war im Jahr 2025 von Stabilität, Qualität und gezielter Weiterentwicklung geprägt. Neben der Sicherstellung eines zuverlässigen Betriebs lag ein besonderer Fokus auf der Weiterentwicklung des Angebots.

So wurde die Taktverdichtung auf der Linie 501 im Jahresverlauf weiterentwickelt. Zuvor wurden bei hoher Nachfrage am Morgen zusätzliche Verstärkerkurse eingesetzt. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das Angebot am Morgen und Abend auf einen 15-Minuten-Takt ausgebaut.

Ein zentraler Schritt erfolgte zudem auf der Linie 508. Das Angebot wurde im Jahr 2025 deutlich ausgebaut, mit einem ganztägigen 15-Minuten-Takt bis 22 Uhr, sonn- und feiertags inklusive. Die Erfahrungen zeigen, dass ein attraktives Grundangebot eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass zusätzliche Nachfrage überhaupt entstehen kann.

Angebot 2025 auf einen Blick

- Weiterentwicklung und Verdichtung der Linie 501
- Deutlicher Angebotsausbau der Linie 508 (15-Minuten-Takt ganztags bis 22 Uhr, inklusive Sonntag).
- Gezielte Verstärker- und Zusatzkurse bei Bedarf.
- Angebotsentwicklung mit Blick auf zukünftige Nachfragegebiete
- Der Fokus liegt auf Qualität, Verlässlichkeit und Wachstumspotenzial.

Ersatzverkehre & Fahrgastzahlen

«Guter Ersatzverkehr entsteht nicht spontan, sondern aus Vorbereitung und klaren Konzepten. Unser Ziel ist, mit den vorhandenen Ressourcen schnell stabile Lösungen für die Fahrgäste zu schaffen.»

Baris Akarsel, Leiter Betrieb

Nachfrage

- Rund 8,3 Mio. Fahrgäste (nahe Vorjahresniveau)
- Stabile Nachfrage nach starken Wachstumsjahren
- Effizienz und Auslastung als zentrale Faktoren

Flexibel im Einsatz – stark im Verbund

Neben dem regulären Linienbetrieb war die BOGG 2025 auch bei besonderen Einsätzen gefordert. Im Rahmen der Sanierung der Bahnlinie **Bern–Fribourg** unterstützte die BOGG den Ersatzverkehr mit **vier Bussen**. Solche Einsätze verlangen hohe Flexibilität, eine präzise Disposition und eingespielte Abläufe.

Sie zeigen gleichzeitig, welche Rolle Busbetriebe im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs spielen: als verlässliche Ergänzung zur Schiene, wenn Alternativen gefragt sind.

Fahrgastzahlen: Konsolidierung auf hohem Niveau

Mit rund **8,3 Millionen Fahrgästen** bewegten sich die Fahrgastzahlen 2025 nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Nach den starken Wachstumsjahren zeigt sich damit eine Phase der Konsolidierung. Trotz stabiler Nachfrage resultierten tiefere Einnahmen, u. a. durch einen schlechteren Verteilschlüssel seitens Tarifverbundes. Um dem entgegenzuwirken setzte die BOGG auf effiziente Betriebsführung und optimierte Auslastung.





Infrastruktur & Flotte

«Die Beschaffung der Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und das Energiemanagement werden abgestimmt vorangetrieben, damit die Einsatzfähigkeit der Flotte jederzeit sichergestellt ist.»

Oliver Hug, Leiter Infrastruktur

Vollausbau Ladeinfrastruktur im Depot Wangen bei Olten

Ein zentrales Infrastrukturprojekt ist der Vollausbau der Ladeinfrastruktur im Depot Wangen bei Olten. Im Jahr 2025 wurden die Beschaffung vorbereitet und das Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Der Baustart erfolgte im Januar 2026. Die Arbeiten verlaufen planmässig.

Mit dem Vollausbau werden zusätzliche Ladepunkte sowie die erforderlichen Netz- und Steuerungskomponenten realisiert. Gleichzeitig werden die Energieversorgung und die Lastverteilung auf den künftigen Bedarf der elektrischen Flotte ausgelegt. Damit schafft die BOGG die infrastrukturellen Voraussetzungen, um den geplanten Ersatz von Diesel- durch batterieelektrische Fahrzeuge abzusichern.

Der Ausbau stellt sicher, dass die Elektrifizierung der Flotte nicht isoliert erfolgt, sondern technisch und energetisch tragfähig in den Depotbetrieb integriert ist.

Neue batterieelektrische Fahrzeuge im 2026

Die Ausschreibung von 20 batterieelektrischen Gelenkbussen erfolgte im Berichtsjahr. Den Zuschlag erhielt MAN. Die Lieferung und Inverkehrsetzung der ersten Tranche von zehn Fahrzeugen ist für 2026 vorgesehen.

Mit der Ersatzbeschaffung wird die Kapazität auf stark frequentierten Linien erhöht und der Fahrzeugpark schrittweise modernisiert. Die neuen Fahrzeuge verfügen über eine zeitgemässe Ausstattung und tragen zur Verbesserung des Fahrkomforts bei.

Flotte & Infrastruktur

- Ausschreibung Ladepark Wangen bei Olten aufgelegt
- Baustart Ladeinfrastruktur: 2026
- Ausschreibung von 20 batterieelektrischen Gelenkbussen durchgeführt (Anlieferung 2026)
- Vorbereitung auf nächste Phase der Elektrifizierung

- Stabiler Betrieb mit klaren Prioritäten
- Hohe Dienstleistungsqualität als Anspruch
- Investitionen gezielt vorbereitet
- Mitarbeitende im Zentrum des Erfolgs
- Operative Stärke als Basis für die Zukunft

Qualität, Personal & Organisation

Qualität sichern – Service weiterentwickeln

Die ISO-Zertifizierungen wurden 2025 erfolgreich und fehlerlos aufrechterhalten. Qualität bleibt ein zentrales Element des operativen Geschäfts – nicht als formales System, sondern als gelebter Anspruch.

Ein Schwerpunkt lag erneut auch auf der Aus- und Weiterbildung. Die Weiterbildungstage der Chauffeurinnen und Chauffeure umfassten neben sicherheitsrelevanten Themen bewusst auch Service- und Kommunikationsthemen. Denn guter öffentlicher Verkehr zeigt sich im täglichen Kontakt mit den Fahrgästen.

Personal: klare Regeln für einen stabilen Betrieb

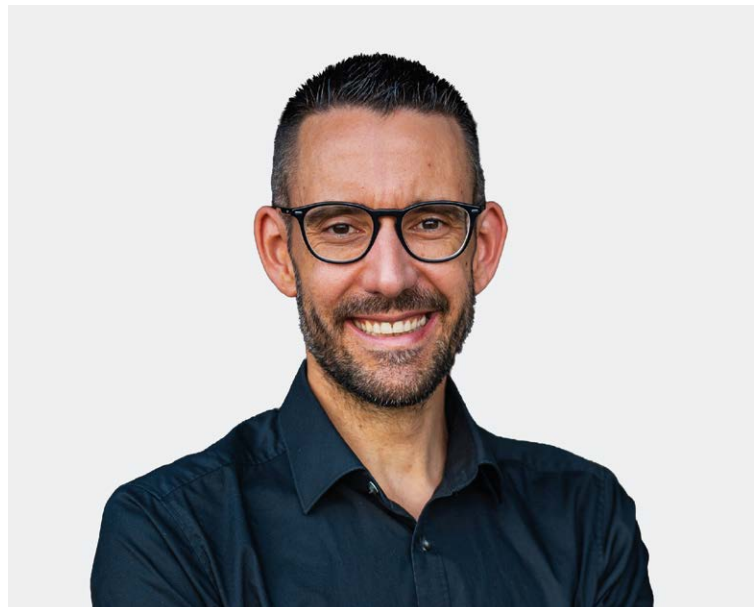
Im Bereich Personal wurde 2025 eine neue Betriebsvereinbarung erarbeitet, die ab dem 1. Januar 2026 gilt. Die Zustimmung der Personalkommission (PeKo) liegt vor. Die formelle Genehmigung durch den Verwaltungsrat erfolgte im März 2026. Die Vereinbarung wird rückwirkend per 1. Januar 2026 in Kraft gesetzt.

Sie schafft Klarheit, Verlässlichkeit und zeitgemäße Rahmenbedingungen – ein wichtiger Beitrag zur Stabilität des Betriebs und zur Zufriedenheit der Mitarbeitenden.



«Technik und Fahrplan sind wichtig – aber am Ende entscheidet der Kontakt mit dem Menschen.»

Roman Fischer, Direktor



«Verlässliche Regeln sind die Grundlage für Vertrauen – und Vertrauen ist zentral für einen funktionierenden Betrieb.»

Joshua Lischetzki,
HR Business Partner

Lagebericht



Roman Fischer
Direktor

Heute bewusst investiert, morgen mehrfach gespart.

Die Strassentransportunternehmen erneuern laufend ihre Fahrzeugflotten und setzen dabei auf fossilfreie Antriebe. So treibt auch die BOGG die Elektrifizierung der Busflotte voran, was kurzfristig finanzielle Ressourcen bindet, im Endeffekt jedoch relevante Kosten- und Umweltvorteile verspricht.

Berufserfahrung allein genügt in den seltensten Fällen, um neue Anforderungen und Technologien zu beherrschen. Es sind weitreichende Kompetenzen nötig. So wurde 2025 das BOGG-Team mit zusätzlichen Fachkräften verstärkt. Im Kerngeschäft konnten vakante Stellen besetzt und Zeitguthaben abgebaut werden. Grundlage der Organisation bildet das Managementsystem mit zertifizierten Geschäftsprozessen.

Die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG (BOGG) hat im Fahrplanjahr 2025 insgesamt 8 293 436 Fahrgäste befördert (Vorjahr 8 308 927), was in Anbetracht des um sieben Tage kürzeren Fahrplanjahrs einem Gleichstand oder sogar einer leichten Zunahme entspricht.

Der Verkehrsertrag konnte gegenüber der Prognose zwar gesteigert werden, liegt jedoch 3.9 % unter dem

Vorjahr. Dies ist auf einen angepassten Verteilschlüssel des Tarifverbundes A-Welle zurückzuführen.

Mit dem Vermarkten von Restkapazitäten verfolgt die BOGG das Ziel der nachhaltigen Ertragssteigerung. Bislang lag der Schwerpunkt bei Bahnersatzverkehr, einem Markt, der sich stark verändert hat. Neue Anbieter warten mit Tiefpreisangeboten auf. Das Bearbeiten neuer Märkte ist ein langfristiger, strategischer Prozess, der nicht auf kurzfristige Erträge, sondern auf nachhaltiges Wachstum und Stärkung der Marktposition ausgerichtet ist.

2025 konnte insgesamt CHF 2 570 994 an Nebenerlösen erwirtschaftet werden. Budgetiert waren CHF 3 822 300.

Das Geschäftsjahr 2025 schliesst mit einem Jahresverlust von CHF 1 544 679 ab. Der Ausgleich erfolgt über die gebundenen Reserven im Ortsverkehr und regionalen Personenverkehr.

Die BOGG unterzieht sich freiwillig einer ordentlichen Revision. Gemäss Obligationenrecht Art. 961 verpflichtet sich das Unternehmen zur Darstellung der wirtschaftlichen Lage – entsprechend den rechtlichen Vorgaben – in diesem Lagebericht.

Angebot und Nachfrage

Das bestellte öV-Grundangebot wurde ohne Einschränkungen erbracht.

Die kontinuierlich vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erhobene Dienstleistungsqualität im regionalen Personenverkehr liegt über dem Schweizer Durchschnitt.

Es wurden keine Tarifierpassungen vorgenommen. Die Verkäufe von analogen Fahrausweisen sind rückläufig. Die Ticketautomaten an den Haltestellen haben ihr Lebensende erreicht und wurden abgebaut. Fahrausweise sind weiterhin an allen bedienten Schaltern des öffentlichen Verkehrs sowie beim BOGG-Fahrpersonal erhältlich.

Kosten und Erträge

Im Jahr 2025 wurde ein Umsatz von CHF 27 054 156 erzielt. Der Verkehrsertrag lag bei CHF 10 466 472, der Nebenerlös gesamthaft bei CHF 2 570 994. Das Geschäftsjahr schliesst mit einem Verlust von CHF 1 544 679 ab. Der Kostendeckungsgrad beträgt 46.15 %.

Die BOGG hat in der Offerte 2025/2026 ambitionierte Erlöse abgebildet und damit dem Anliegen der Besteller entsprochen. Ziel ist der Abbau von gebundenen Reserven im Orts- und Regionalverkehr, die über die vergangenen Jahre aufgebaut wurden.

Leider konnten im Geschäftsjahr 2025 weder der prognostizierte Verkehrsertrag noch die veranschlagten Nebenerlöse (u.a. aufgrund des Wegfalls von Bahnersatzleistungen) erreicht werden. Mit Stellenbesetzungen im Fahrdienst und dem Abbau von Zeitguthaben sind zusätzliche Kosten angefallen.

Das Eigenkapital entspricht den gesetzlichen Anforderungen und es bestehen keine finanziellen Engpässe. Im Jahresdurchschnitt waren 168.4, im Vorjahr 153 Vollzeitangestellte bei der BOGG beschäftigt.

Die BOGG engagiert sich nicht direkt in der Entwicklung von nationalen öV-Produkten, ist jedoch Gesellschafterin der Alliance Swiss Pass. In enger Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund A-Welle sowie den Einwohnergemeinden Dulliken und Obergösgen konnten in den beiden Gemeinden erfolgreiche Konzepte zum Reduzieren von sogenannten «Elterntaxis» lanciert werden.

Im Jahr 2025 wurde die Konformität der Geschäftsprozesse nach ISO-Normen 9001 und 50001 überprüft und ohne Beanstandungen bestätigt.

Der Finanzplan umfasst die betriebsnotwendigen Massnahmen zur Bereitstellung klimafreundlicher Mobilitätsdienstleistungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Regelmässige Abstimmungen mit den Bestellern des öffentlichen Verkehrs stellen eine bedarfsgerechte Entwicklung sicher.

Alle Beschaffungen der BOGG sind auf den Nutzen für Kunden und Gesellschaft ausgerichtet. Nachhaltigkeitskriterien finden sowohl in der Flottenerneuerung als auch beim Einkauf technischer Anlagen konsequent Anwendung.

Im Berichtsjahr wurden keine Risiken identifiziert, die eine wesentliche Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erforderlich machen würden. Für die Folgejahre besteht ein Finanzplan.

Ausblick

Die BOGG rechnet mit einem abgeschwächten Verkehrswachstum und einer leicht steigenden Mobilitätsnachfrage im öffentlichen Verkehr der Region. Mehr Fahrgäste und moderate Tarifmassnahmen führen gemäss Prognose zu einem leichten Anstieg der Fahrausweiseinnahmen.

Das Angebot wird regelmässig überprüft, weiterentwickelt und über die Kantonsgrenzen hinaus optimiert.

Ersatzverkehre und Werkstattleistungen bleiben eine relevante Einnahmequelle. Die BOGG nutzt Marktpotenziale aktiv.

Die hohe Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte ist essenziell. Die Linienbusse werden präventiv gewartet und bei Defekten oder Schäden umgehend repariert. Laufend werden ältere Fahrzeuge durch neue ersetzt. Es werden ausschliesslich batterieelektrische Fahrzeuge beschafft. Dabei kommen sowohl europäische als auch asiatische Anbieter zum Zug.

Die finanzielle Lage des Unternehmens bleibt stabil.

Subventionsrechtliche Prüfung

Das Bundesamt für Verkehr verzichtet auf die separate Genehmigung der Jahresrechnungen von abteilungsberechtigten Transportunternehmen, prüft jedoch die von der Generalversammlung genehmigte Jahresrechnung.

Die BOGG übernimmt Verantwortung

Der öffentliche Verkehr gilt als Rückgrat der Mobilität. Doch ein Rückgrat trägt nur, wenn es stark genug ist – und wenn es beweglich bleibt. Stabilität allein reicht nicht.

Die BOGG bewegt sich in einem regulierten System mit klaren Rahmenbedingungen. Gleichzeitig stehen wir unter denselben wirtschaftlichen und technologischen Veränderungen wie Unternehmen in einer freien Marktwirtschaft. Kosten steigen Anforderungen wachsen, Erwartungen nehmen zu. Wer hier nicht aktiv gestaltet, wird gestaltet.

2025 haben wir den Fokus bewusst auf Kosteneffizienz und Ertragskraft gelegt. Nicht, weil wir weniger wollen – sondern weil wir langfristig mehr sichern müssen. Wirtschaftliche Stabilität ist kein Selbstzweck. Sie ist die Voraussetzung dafür, dass wir investieren, Qualität halten und neue Entwicklungen mitgehen können.

Wir können uns nicht darauf verlassen, dass bestehende Strukturen dauerhaft tragen. Handlungsspielraum entsteht nur, wenn man ihn sich erarbeitet. Das bedeutet: Prioritäten setzen, Investitionen kritisch prüfen, Prozesse hinterfragen und Verantwortung übernehmen – auch dort, wo Entscheidungen unbequem sind.

Als regionales Busunternehmen tragen wir eine konkrete Verantwortung. Wir verbinden Gemeinden, sichern Erreichbarkeit und ermöglichen Teilhabe. Gerade dort, wo es keine Alternativen gibt. Diese Rolle verpflichtet uns, mit öffentlichen Mitteln sorgfältig umzugehen und gleichzeitig den Mut zu haben, neue Wege zu denken.

Wirtschaftlichkeit und Qualität sind keine Gegensätze. Im Gegenteil: Nur wer effizient arbeitet, kann verlässlich bleiben. Nur wer seine Ressourcen bewusst einsetzt, kann Innovation ermöglichen. Und nur wer finanziell stabil ist, kann auf Veränderungen reagieren – statt ihnen hinterherzulaufen.

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs besteht nicht aus Schlagworten, sondern aus klaren Entscheidungen. Die BOGG übernimmt diese Verantwortung – mit Weitsicht, mit Disziplin und mit dem Anspruch, die Mobilität in der Region aktiv mitzugestalten.

Was das konkret bedeutet

- Spielräume sichern statt sie verlieren
- Investitionen mit klarer Priorität
- Wirtschaftlichkeit als Grundlage für Qualität
- Verantwortung für die Region übernehmen
- Stabil bleiben – und beweglich

Die BOGG Akademie



In Menschen investieren – Zukunft sichern

Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr beginnt nicht mit Fahrzeugen, sondern mit Menschen. Gut ausgebildete Chauffeurinnen und Chauffeure sind das Fundament eines verlässlichen Betriebs.

Mit der BOGG Akademie investiert die BOGG gezielt in die eigene Zukunft. Sie ermöglicht Quereinsteigerinnen und Quereinsteigern einen professionellen Einstieg in den Fahrdienst und stellt gleichzeitig sicher, dass Qualität, Sicherheit und Serviceorientierung langfristig auf hohem Niveau bleiben.

Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels gestaltet die BOGG aktiv – statt nur zu reagieren. Die Akademie verbindet Personalstrategie mit Qualitätsanspruch und stärkt das operative Rückgrat des Unternehmens nachhaltig.

Warum die BOGG Akademie wichtig ist

- Professioneller Einstieg für Quereinsteiger:innen
- Sicherung der Qualität im Fahrdienst
- Aktive Antwort auf den Fachkräftemangel
- Investition in das operative Fundament

Ein neuer Weg – eine neue Perspektive

Interview mit Beslim Sahiti

«Der erste Schritt ist immer der schwierigste – aber es lohnt sich.»

Beslim Sahiti kam über einen ehemaligen Arbeitskollegen zur BOGG Akademie. Entscheidend für seinen Schritt war die Unterstützung seiner Frau. Zuvor war er viele Jahre im Transportbereich tätig – vom Sattelschlepper bis zum LKW-Kran. Der Wunsch, sich weiterzuentwickeln, blieb jedoch.

Die Ausbildung erlebte er als fordernd und unterstützend zugleich. «Der Bus ist die Königskategorie auf der Strasse», sagt er. Der Moment der bestandenen praktischen Prüfung war für ihn ein Wendepunkt – ein Beweis, dass sich Einsatz und Vertrauen lohnen.

Heute beschreibt er seine Arbeit so: Wenn er im Spiegel in die Gesichter der Fahrgäste blickt und ihr Vertrauen spürt, weiss er, warum er diesen Weg gegangen ist. Guter Service bedeutet für ihn vor allem eines: Freude.

Auf die Frage, was die Akademie für ihn bedeutet, antwortet er schlicht:

«Meine Zukunft.»

Eine Reise mit der BOGG

Eine Fahrt, die bleibt

Ich fahre regelmässig mit dem Bus. Nicht aus Überzeugung, sondern weil er Teil meines Alltags ist. Morgens zur Arbeit, abends wieder nach Hause. Früher war das einfach eine Strecke. Heute ist es mehr als das.

Es ist kurz nach sieben. Der Bus kommt pünktlich. Kein Gedränge, kein Stress. Die Hauptverkehrszeit merkt man – aber auf eine gute Art. Die Busse fahren öfter, die Fahrgäste verteilen sich besser. Ich steige ein, werde mit einem kurzen Blick und einem freundlichen «Guten Morgen» begrüsst. Keine grosse Sache. Und doch macht es einen Unterschied.

Ich setze mich, der Bus fährt los. An der nächsten Haltestelle steigt eine ältere Frau ein. Der Chauffeur wartet einen Moment, senkt den Bus, hilft beim Einsteigen. Niemand drängt, niemand rollt mit den Augen. Es geht ruhig weiter. Ich merke: Hier hat jemand Zeit eingeplant – nicht nur für den Fahrplan, sondern für Menschen.

Unterwegs stockt der Verkehr. Baustelle. Früher hätte ich jetzt auf die Uhr geschaut. Heute passiert etwas anderes: Der Bus bleibt ruhig im Fluss, biegt um, fährt weiter. Keine Durchsage, kein Drama. Einfach eine Fahrt, die funktioniert. Später erfahre ich, dass irgendwo im Hintergrund jemand den Überblick behält. Für mich als Fahrgast ist das unsichtbar. Und genau deshalb fühlt es sich gut an.

Am Bahnhof steige ich aus. Der Anschluss wartet. Nicht lange, aber genug. Ich komme an, ohne zu rennen. Ohne dieses kleine Ziehen im Nacken, das sagt: Hoffentlich reicht es. Es reicht.

Am Abend fahre ich zurück. Wieder derselbe Bus, ein anderer Chauffeur. Wieder dieser kurze Moment beim Einsteigen, dieses Gefühl, wahrgenommen zu werden. Ich denke nicht darüber nach, wie viele Busse unterwegs sind, wie Fahrpläne geplant werden oder wer im Hintergrund koordiniert. Ich denke nur: Das war ein guter Tag.

Vielleicht ist genau das Kundenfreundlichkeit. Nicht auffallen. Nicht erklären müssen, was alles geleistet wird. Sondern dafür sorgen, dass der Alltag ein bisschen leichter wird.

Diese Geschichte basiert auf typischen Alltagssituationen und steht exemplarisch für die Erfahrungen unserer Fahrgäste

Claudio Kramer
Leitstelle

Was macht den Unterschied im Alltag?

- Dichtere Takte in den Hauptverkehrszeiten
- Ruhigere Fahrten dank besserer Verteilung der Fahrgäste
- Freundlicher, aufmerksamer Service im Fahrdienst
- Verlässliche Anschlüsse auch bei Störungen
- Unsichtbare Koordination im Hintergrund – spürbare Wirkung im Alltag



Nachhaltigkeitsbericht

Nachhaltigkeit ist bei der BOGG kein Lippenbekenntnis. Als Orientierungsrahmen dient die Global Reporting Initiative (GRI). Zentrale Themen sind Energieeffizienz, CO₂-Emissionen, Mitarbeitende, Fahrgastsicherheit und Datenschutz. Die wirtschaftliche Dimension wird im separaten Geschäftsbericht ausgewiesen.

Verantwortung und nachhaltige Beschaffung

Die BOGG ist regional verwurzelt – von der Geschäftsleitung bis zum Verwaltungsrat. Dieses Selbstverständnis prägt auch die Beschaffung: Nachhaltige Lösungen haben Vorrang. Berufskleidung wird in Europa gefertigt, die Lieferkette wurde 2025 weiter optimiert. Im Wettbewerb gilt bei der BOGG das Prinzip Fairness: Interne wie externe Qualitätsstandards sind hoch – alle Kontrollen in den Bereichen Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit und Fahrzeugqualität wurden ohne Beanstandungen bestanden.

Energieeffizienz und CO₂-Reduktion

Der öffentliche Verkehr ist pro Fahrgast deutlich effizienter als das Auto – und die BOGG nutzt diesen Vorteil aktiv. Ergänzend setzt sie auf Mobilitätpartnerschaften mit regionalen Veranstaltern und trägt damit zur Umsetzung der Energiestrategie 2040 des VöV bei.

Ziel 1: 100 % erneuerbare Energie im öV ab 2040

- Ölheizungen werden durch Wärmepumpen ersetzt
- Solarstrom wird lokal produziert
- Grundwasser übernimmt Heizung und Kühlung der Gebäude
- Erdgas mit 20 % Biogasanteil
- Stromversorgung vollständig aus erneuerbaren Quellen (Wasserkraft)

Ziel 2: CO₂-neutraler öV ab 2040

- Schrittweise Umstellung der Flotte auf E-Busse mit erneuerbarem Strom
- Ausbau des Monitoring für Diesel- und Stromverbrauch
- Kontinuierliche Prüfung alternativer Antriebstechnologien

Die ISO-50001-Zertifizierung wurde erfolgreich erneuert. Das Energiedatenmanagement wird laufend weiterentwickelt.

Verbrauchswerte unserer Busflotte

2025 umfasst die E-Bus-Flotte neu 6 Fahrzeuge – erstmals auch mit einem Standort in Lostorf. Die elektrische Fahrleistung legte um 12 % auf 276 469 km zu; der Anteil elektrischer Fahrten an der Gesamtleistung beträgt nun 7,6 %. Besonders positiv: Der Dieserverbrauch sank von 0,431 auf 0,394 Liter pro Kilometer – ein messbarer Beitrag zur CO₂-Reduktion.

Die Fahrgastzahlen lagen 2025 bei 8 293 436 Personen, minimal unter dem Vorjahreswert von 8 308 927 (–0,2 %).

Verbrauchswerte Busflotte	2025	2024	2023	Einheit
Dieselbusse				
Fahrtstrecke	3 297 790	3 185 030	3 180 548	km
Dieserverbrauch	1 297 942	1 372 291	1 273 326	Liter
Verbrauch pro km	0,394	0,431	0,400	L/km
kg CO ₂ -eq / km	1,027	1,125	1,053	kg CO ₂ -eq
E-Busse				
Fahrtstrecke	276 469	245 881	194 915	km
Stromverbrauch (Wasserkraft)	323 866	311 479	245 628	kWh
Verbrauch pro km	1,171	1,267	1,260	kWh/km
kg CO ₂ -eq / km	0,001	0,001	0,001	kg CO ₂ -eq
Erdgasbusse				
Fahrtstrecke	65 949	31 490	20 680	km
Erdgasverbrauch (inkl. 20% Biogas)	30 657	13 819	8 895	kg
Verbrauch pro km	0,465	0,439	0,430	kg/km
kg CO ₂ -eq / km	1,074	1,014	0,991	kg CO ₂ -eq

Energieeffizienz der Betriebsgebäude

Die drei Standorte der BOGG setzen weiterhin auf umweltfreundliche Heizlösungen: Zusätzliche Heizleistung erfolgt nur, wenn die Grundwasserwärmepumpe nicht reicht. Wangen und Lostorf betreiben Gasheizungen mit 20 % Biogasanteil, Kestenholz

nutzt eine aussentemperaturabhängige Wärmepumpe. 2025 stieg der Gasverbrauch gegenüber dem Vorjahr um 18 %. Die Solaranlage in Wangen produzierte 103 279 kWh (+1,2 % gegenüber 2024), davon wurden 5 706 kWh ins Netz eingespeist.

Verbrauchswerte Gebäude (ohne Fahrzeuge)	2025	2024	Differenz
Energieverbrauch & -produktion (kWh)			
Erdgas (total, inkl. 20 % Biogas)	191 749	163 042	+18 %
davon Biogas (20 %)	38 350	32 608	+18 %
Stromverbrauch Gebäude (exkl. E-Busse, 100 % Wasserkraft)	669 952	544 876	+23 %
Eigenproduktion Strom (PV)	103 279	102 064	+1.2 %
davon Netzeinspeisung	5 706	8 357	-32 %
Treibhausgasemissionen (t CO₂-eq)			
Erdgas – fossil (80 % Anteil)	31,0	26,5	+17 %
Biogas	0	0	–
Strom (Wasserkraft)	0,67	0,54	+24 %

Reifenverschleiss und Ressourcenschonung

Der Reifenverschleiss bleibt ein Beobachtungsschwerpunkt, da das höhere Gewicht der E-Busse und Temperaturschwankungen den Abrieb beeinflussen. Auch die Fahrcharakteristik der Fahrer hat einen Einfluss. Die BOGG setzt neue Reifentypen ein und wertet die Ergebnisse aus, um Mikroplastik-Emissionen in die Umwelt weiter zu reduzieren.

Wirtschaftliche Nachhaltigkeit und Governance

Die Vergütung des Verwaltungsrats ist in einem Reglement festgelegt und umfasst ein fixes Jahreshonorar sowie eine Spesenentschädigung. Verwaltungsratsmitglieder erhalten ausserdem einen Fahrausweis für das Streckennetz der BOGG.

Mitarbeitende und Arbeitsbedingungen

Gut ausgebildete und engagierte Mitarbeitende sind die Grundlage für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb der BOGG. Die 2023 gestartete Ausbildungsoffensive zeigt weiterhin Wirkung. Die BOGG untersteht dem Gesamtarbeitsvertrag der Transportunternehmen des Kantons Solothurn. Teilzeitarbeit wird gefördert, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu ermöglichen.

Für das Fahrpersonal wurden gezielte Gesundheitsmassnahmen aufrechterhalten:

- Fitnessraum im Depot Wangen bei Olten
- Medizinische Massagen und Gesundheitsberatung
- Regelmässige Gesundheitskontrollen nach gesetzlichen Vorgaben
- Überprüfung neuer Arbeitsabläufe durch den Sicherheitsbeauftragten

Mitarbeiterstatistik 2025	Total	Frauen	Männer
Fahrdienst-, Werkstatt- und Infrastrukturpersonal & Verwaltungspersonal	201	39	162
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung	12	—	12
Lernende	5	2	3
Weiterbildung	2492 h	13.8 h pro Vollzeitstelle	

Sicherheit der Fahrgäste und Datenschutz

Die Sicherheit der Fahrgäste hat bei der BOGG oberste Priorität. Fahrzeuge werden regelmässig gewartet und das Personal überprüft täglich die wichtigsten Funktionen. Beim Datenschutz setzt die BOGG auf strenge gesetzliche Vorgaben. An sensiblen Standorten werden Überwachungskameras betrieben, die

Aufnahmen werden nur 24 Stunden lang gespeichert und ausschliesslich von autorisierten Personen eingesehen. Beschwerden zum Datenschutz gab es im Berichtsjahr keine.





+12 %

mehr E-Bus-Fahrleistung
als im Vorjahr



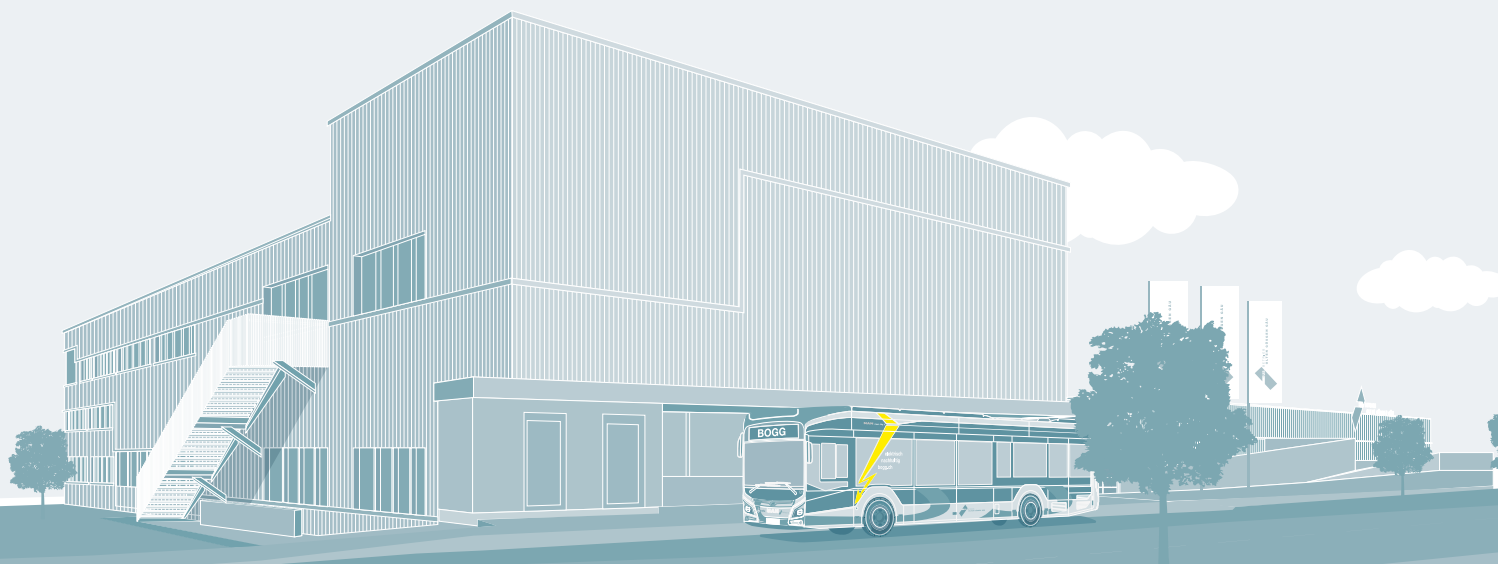
-9 %

Dieserverbrauch pro km
(0.394 vs. 0.431 L/km)



ISO 50001

Zertifizierung
aufrechterhalten



7,6 %

Anteil E-Busse an
Gesamtfahrleistung



+18 %

Gasverbrauch Gebäude
vs. Vorjahr



0

Datenschutzbeschwerden

Finanzen

Jahresrechnung 2025

Einleitung

Die **Erfolgsrechnung / Linienbetrieb** schliesst mit einem negativen Jahresergebnis von CHF 1 544 679 ab. Im Vorjahr resultierte ein Gewinn von CHF 792 131. Im Budget 2025 rechneten wir mit einem Verlust von CHF 7 258.

Der **Kostendeckungsgrad** wird mit 46,15 % ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Kostendeckungsgrad 49,73 %. Im Budget war ein Kostendeckungsgrad von 50,99 % vorgesehen.

Betriebsaufwand

Der **Betriebsaufwand 2025** wird mit CHF 28 598 835 ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Betriebsaufwand CHF 27 514 985. Die Vorjahreszahlen werden im Folgenden jeweils in Klammern angegeben.

Die Betriebskosten setzen sich wie folgt zusammen:

Position	Rechnung 2025		Budget 2025		Rechnung 2024	
	CHF	%	CHF	%	CHF	%
Personalkosten	17 611 927	61,58	17 213 687	61,48	16 295 183	59,22
Sachaufwand	7 406 093	25,90	7 222 670	25,80	7 570 299	27,51
Abschreibung	2 966 308	10,37	2 892 190	10,33	3 013 557	10,95
Kapitalkosten	614 507	2,15	670 200	2,39	635 945	2,31
Total	28 598 835	100	27 998 747	100	27 514 985	100

Den Betriebskosten liegen insgesamt 3 637 634 (3 480 632) gefahrene Kilometer zu Grunde.

Personalkosten

Die Rückstellungen für Überzeit, Ferien und Sozialleistungen per 31.12.2025 sind in folgendem Umfang vorhanden: Fahrdienst CHF 624 480; Infrastruktur CHF 241 440; Verwaltung CHF 228 120; Total ergibt dies CHF 1 094 040 (CHF 1 094 520), was einer Abnahme von CHF 480 entspricht.

Der **Sachaufwand** von CHF 7 406 093 (CHF 7 570 299) setzt sich wie folgt zusammen:

Position	Rechnung 2025	Budget 2025	Rechnung 2024
	CHF	CHF	CHF
Allgemeine Aufwendungen	2 182 614	2 238 120	2 475 556
Verkehrswerbung	57 185	80 000	124 750
Versicherungen	263 193	319 000	306 294
Betriebsbesorgungen Dritter	609 701	600 150	654 951
Energie-/Verbrauchsstoffe	1 473 345	1 803 400	1 691 829
Unterhalt/Reparaturen	2 820 057	2 182 000	2 316 919
Total	7 406 093	7 222 670	7 570 299

Die **ordentlichen Abschreibungen** werden mit insgesamt CHF 2 966 308 (CHF 3 013 557) ausgewiesen. Die Abschreibungen sind grundsätzlich gemäss der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen vorgenommen worden.

Die **Kapitalkosten** mit CHF 614 507 (CHF 635 945) sind 3,37 % tiefer als im Vorjahr.

Betriebsertrag

Der **Betriebsertrag** inklusive Abgeltungen wird mit CHF 27 054 156 (CHF 28 307 116) ausgewiesen.

Zusammenfassung	Rechnung 2025		Budget 2025		Rechnung 2024	
	CHF	%	CHF	%	CHF	%
Verkehrsertrag	10 466 472	38,69	10 269 900	36,69	10 887 431	38,46
Nebenertrag	2 570 994	9,50	3 822 300	13,66	2 661 216	9,40
Abgeltung öff. Hand	13 856 203	51,22	13 715 789	49,00	14 623 868	51,66
Abgeltung Dritte	161 864	0,60	183 500	0,66	155 709	0,55
Erlösminderung	-1 377	-0,01	-	0,00	-21 108	-0,07
Total	27 054 156	100	27 991 489	100	28 307 116	100

Verkehrsertrag

Der **Verkehrsertrag 2025** wird mit CHF 10 466 472 (CHF 10 887 431) ausgewiesen. Die ABO-Abgrenzungen 2025 belaufen sich auf CHF 1 923 167 (CHF 2 118 747).

Die Taxnachzahlungen von CHF 117 226 (CHF 142 157) nahmen, gegenüber dem Vorjahr, um CHF 24 931 ab. Das Delkredere wurde um CHF 10 000 gesenkt. Die Vorgaben der A-Welle im Kontrollwesen wurden erfüllt.

Zusammenfassung	Rechnung 2025		Rechnung 2024	
	CHF	%	CHF	%
Einzelreiseverkehr	4 908 494	46,90	5 096 820	46,81
Einzelbillette / MFK	4 499 272		4 672 170	
Anteil aus Halbtax	409 222		424 649	
ABO-Verkehr	2 603 632	24,88	2 671 796	24,54
Anteile aus GA / Diverses	2 647 575	25,30	2 772 698	25,47
Taxnachzahlungen	117 226	1,12	142 157	1,31
Provisionen Ticket	189 545	1,81	203 960	1,87
Total Verkehrsertrag	10 466 472	100	10 887 431	100

Der **Nebenertrag** wird mit CHF 2 570 994 (CHF 2 661 216) ausgewiesen. Budgetiert wurde ein Nebenertrag von CHF 3 822 300.

Die in der Rechnung ausgewiesenen **Abgeltungen** entsprechen den mit Bund, Kantonen SO/AG und Dritten abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2025

	Abgeltung 2025	Abgeltung 2024
	CHF	CHF
Regionalverkehr	6 540 533	7 590 150
Ortsverkehr	4 856 764	4 980 773
Kanton, Gemeinden Art. 28.4	2 458 906	2 052 945
Total Abgeltung öffentliche Hand	13 856 203	14 623 868
Vereinbarungen mit Dritten	161 864	155 709
Total Leistungsvereinbarungen	14 018 067	14 779 577

Im Fahrplanjahr 2025 wurden anhand der Messfahrten 8 293 436 (8 308 927) Fahrgäste ermittelt. Dies entspricht einer Abnahme von 15 491 Personen oder 0,2 %.

Bilanz und Erfolgsrechnung

Bilanz

Das **Anlagevermögen** wird mit CHF 43 158 235 (CHF 44 112 920) ausgewiesen. Auf dem Anlagevermögen sind **Abschreibungen** von insgesamt CHF 2 966 308 (CHF 3 013 557) getätigt worden.

Der Investitionszuwachs beträgt gemäss Anlagerechnung	CHF	2 320 125
Mobilien und Einrichtungen	CHF	83 541
Betriebsfahrzeuge/Mehrzweckfahrzeuge	CHF	10 000
Kursfahrzeuge	CHF	993 093
Erneuerung IT	CHF	117 873
Liegenschaften	CHF	1 115 618

Das **Umlaufvermögen** beträgt CHF 4 915 193 (CHF 9 533 869). Die **flüssigen Mittel** machen dabei CHF 2 364 201 (CHF 7 431 000) aus.

Das **Eigenkapital** wird mit CHF 6 647 777 (CHF 8 426 956) ausgewiesen. Dies entspricht 13,83 % (15,71 %) der Bilanzsumme.

Das **kurzfristige Fremdkapital** beträgt CHF 5 038 449 (CHF 7 070 030).

Das **langfristige Fremdkapital** wird mit CHF 36 387 203 (CHF 38 149 803) ausgewiesen.

Bilanz vor Ergebnisverwendung

Aktiven	31.12.2025		31.12.2024	
	CHF	%	CHF	%
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	2 364 201	4,92	7 431 000	13,85
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	816 087	1,70	672 602	1,25
Übrige kurzfristige Forderungen	81	0,00	5 554	0,01
Vorräte	524 220	1,09	581 947	1,08
Aktive Rechnungsabgrenzung	1 210 605	2,52	842 766	1,57
Total Umlaufvermögen	4 915 193	10,22	9 533 869	17,77
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	200	0,00	200	0,00
Mobile Sachanlagen	13 147 065	27,35	14 268 551	26,60
Immobilien Sachanlagen	30 010 970	62,43	29 844 169	55,63
Total Anlagevermögen	43 158 235	89,78	44 112 920	82,23
Total Aktiven	48 073 429	100	53 646 789	100

Passiven	31.12.2025		31.12.2024	
	CHF	%	CHF	%
Kurzfristiges Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus				
Lieferungen und Leistungen	1 745 169	3,63	1 613 080	3,01
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	0	0,00	1 950 000	3,63
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	163 326	0,34	182 937	0,34
Passive Rechnungsabgrenzung und kurzfristige Rückstellungen	3 129 954	6,51	3 324 013	6,20
Total kurzfristiges Fremdkapital	5 038 449	10,48	7 070 030	13,18
Langfristiges Fremdkapital				
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	36 160 000	75,22	37 095 000	69,15
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	227 203	0,47	1 054 803	1,97
Total langfristiges Fremdkapital	36 387 203	75,69	38 149 803	71,11
Eigenkapital				
Aktienkapital	2 345 800	4,88	2 345 800	4,37
Eigene Aktien	-234 500	-0,49	0	
Gesetzliche Kapitalreserven	120 000	0,25	120 000	0,22
Gesetzliche Gewinnreserven	127 600	0,27	127 600	0,24
Reserven nach Artikel 36 PBG	574 534	1,20	274 330	0,51
Reserven Ortsverkehr	2 150 082	4,47	1 922 199	3,58
Freiwillige Gewinnreserven	3 108 939	6,47	2 844 895	5,30
Bilanzergebnis	-1 544 679	-3,21	792 131	1,48
Total Eigenkapital	6 647 777	13,83	8 426 956	15,71
Total Passiven	48 073 429	100	53 646 789	100

Erfolgsrechnung

Ertrag	2025		2024	
	CHF	%	CHF	%
Verkehrsertrag	10 466 472	38,69	10 887 431	38,46
Nebenertrag	2 446 251	9,04	2 446 925	8,64
Nebengeschäft	124 743	0,46	214 291	0,76
Abgeltung Leistungsauftrag	14 018 067	51,81	14 779 577	52,21
Bund nach PBG Art. 28.1	2 943 240		3 415 566	
Kanton SO nach PBG Art. 28.1	3 597 293		4 174 584	
Kanton SO nach PBG Art. 28.4	2 458 906		2 051 025	
Gemeinden nach PBG Art. 28.4	-		1 920	
Kanton SO Ortsverkehr	3 543 183		3 842 212	
Kanton AG Ortsverkehr	1 313 581		1 138 561	
Total öffentliche Hand	13 856 203		14 623 868	
Abgeltung Dritte	161 864		155 709	
Erlösminderungen (Anpassung Delkredere)	-1 377	-0,01	-21 108	-0,07
Total Ertrag	27 054 156	100	28 307 116	100

Aufwand	2025		2024	
	CHF	%	CHF	%
Dienstleistungen Dritte	609 701	2,25	670 851	2,37
Personalaufwand	17 611 927	65,10	16 295 183	57,57
Löhne, Gehälter, Zulagen	15 066 627		13 939 078	
Sozialversicherungen	2 545 300		2 356 105	
Übriger Betriebsaufwand	6 796 394	25,12	6 899 449	24,37
Allgemeine Aufwendungen	2 182 614		2 474 000	
Werbung	57 185		110 406	
Versicherungen, Selbstbehalte	263 193		306 294	
Energie, Verbrauchsstoffe	1 473 345		1 691 829	
Unterhalt, Reparaturen	2 794 103		2 261 419	
Werbetechnik Materialaufwand	25 954		55 500	
Abschreibungen	2 966 308	10,96	3 013 557	10,65
Fahrzeuge	1 612 584		1 621 998	
Betriebsliegenschaften	948 817		918 478	
Einrichtungen/Mobilien	404 906		473 081	
Betriebsaufwand	27 984 329	103,44	26 879 039	94,96
Jahresergebnis vor Zinsen	-930 172	-3,44	1 428 077	5,04
Finanzerfolg	-614 507	-2,27	-635 945	-2,25
Finanzaufwand	-614 683		-637 466	
Finanzertrag	176		1 520	
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	0	0,00	0	0,00
Jahresergebnis	-1 544 679	-5,71	792 131	2,80

Geldflussrechnung

	31.12.2025	31.12.2024
	CHF	CHF
Jahresergebnis	-1 544 679	792 131
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 966 308	3 013 557
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-143 485	193 032
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	5 473	5 110
Veränderung Vorräte	57 727	232 654
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-367 839	-368 966
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	132 089	-130 410
Veränderung kurzfristige Bankverbindlichkeiten	-1 950 000	859 458
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-19 612	85 845
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	-194 059	38 309
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	-1 058 077	4 720 720
Investitionen in mobile Sachanlagen	-1 204 507	-396 263
Devestition von mobilen Sachanlagen	308 503	0
Investitionen in immobile Sachanlagen	-1 115 618	-621 178
Devestition von immobilien Sachanlagen	0	4'250
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-2 011 623	-1 013 191
Veränderung langfristige Bankverbindlichkeiten	-935 000	-2 825 000
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Aktionär Kanton SO)	-792 600	-102 300
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Bund)	-35 000	-35 000
Kauf eigene Aktien	-234 500	0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-1 997 100	-2 962 300
Veränderung flüssige Mittel	-5 066 799	745 229
Bestand flüssige Mittel zu Periodenbeginn	7 431 000	6 685 771
Bestand flüssige Mittel am Periodenende	2 364 201	7 431 000
Veränderung flüssige Mittel	-5 066 799	745 229

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. Der Vorrat an Diesel wurde zum Durchschnittskurs bewertet.

Mobile und immobile Sachanlagen:

Für jedes Anlagegut sind individuelle Nutzungsdauern definiert worden. Die Abschreibungen werden linear aufgrund der Nutzungsdauern 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

Anhang	31.12.2025	31.12.2024
	CHF	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	836 087	702 602
Delkredere	-20 000	-30 000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	816 087	672 602
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	81	5 554
Übrige kurzfristige Forderungen	81	5 554
Betriebseinrichtungen, Mobilien	986 844	1 190 336
Fahrzeuge	12 160 221	13 078 215
Mobile Sachanlagen	13 147 065	14 268 551

Anhang	31.12.2025	31.12.2024
	CHF	CHF
Grundstück Härkingen	32 202	32 202
Grundstück Wangen	4 728 670	4 728 670
Grundstück Lostorf	566 691	566 691
Betriebsgebäude Kestenholz	20 703	25 402
Betriebsgebäude Wangen bei Olten	22 879 703	22 624 203
Betriebsgebäude Lostorf	1 783 002	1 867 002
Immobilie Sachanlagen	30 010 970	29 844 169
Passive Rechnungsabgrenzung	112 747	110 747
Abgrenzung der Jahres-Abonnements-Einnahmen	1 923 167	2 118 746
Kurzfristige Rückstellungen	1 094 040	1 094 520
Passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	3 129 954	3 324 013
Darlehen Bund	227 203	262 203
Darlehen Aktionär Kanton Solothurn	–	792 600
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	227 203	1 054 803
Regionaler Personenverkehr	574 534	274 330
Ortsverkehr	2 150 082	1 922 199
Reserven nach Art.36 PBG	2 724 616	2 196 529
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	50–250	50–250
Verbindlichkeit gegenüber Vorsorgeeinrichtung	–	–
Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten		
Verpfändete Schuldbriefe aus Liegenschaften	9 680 000	14 860 000
Belastet mit Krediten	5 810 000	7 090 000
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
Langfristige Bankverbindlichkeiten zwischen 1 bis 5 Jahren	26 160 000	28 045 000
Langfristige Bankverbindlichkeiten über 5 Jahren	10 000 000	10 000 000
Honorar der Revisionsstelle		
Revisionsstellenhonorar	23 100	15 200
Honorar Sonderprüfungen	5 275	1 775
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

Ergebnisverwendung

	2025 CHF	2024 CHF
Vortrag 01.01.	0	0
Jahresergebnis	-1 544 679	792 131
Bilanzgewinn 31.12.	-1 544 679	792 131
Zuweisung an gesetzliche Reserve nach PBG Art. 36		
Zuweisung an Regionalen Personenverkehr	-1 413 566	300 204
Zuweisung an freie Reserven	0	150 102
Zuweisung an gesetzliche Reserve Ortsverkehr		
Zuweisung an Ortsverkehr	-131 113	227 883
Zuweisung an freie Reserven	0	113 942
	-1 544 679	792 131
Vortrag auf neue Rechnung	0	0

Bericht der Revisionsstelle



BERICHT DER REVISIONSSTELLE ZUR JAHRESRECHNUNG

an die Generalversammlung der
Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG, Wangen bei Olten

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigelegte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Olten, 13. März 2026



Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- ➡ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ➡ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten Internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- ➡ beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.



- ➔ ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.
- ➔ Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im Internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 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 über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Solidis Revisions AG

Nicolas Welter
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugel. Revisionsexperte
leitender Revisor

Tamara Schwarzenbach
dipl. Treuhandexpertin
zugel. Revisionsexpertin

Beilage:
Jahresrechnung und Antrag über die Gewinnverwendung

Olten, 13. März 2026



Name des Unternehmens:

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

Abkürzung:

BOGG

Logo:



Adresse:

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

Dorfstrasse 14
4612 Wangen bei Olten

Telefon: 062 200 67 67
E-mail: info@bogg.ch
www.bogg.ch