

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG



Geschäftsbericht **2022**



INHALT

4	Auf einen Blick
6	Editorial
8	Organe der Gesellschaft
9	Aktionariat
10	Personal
12	Dienstjubiläen
14	Geschäftsleitung
16	Verwaltungsrat
18	Angebot und Betrieb
20	Infrastruktur
21	Depoterweiterung
24	Nachhaltigkeitsbericht
36	Lagebericht 2022
37	Geschichte
38	Finanzen
41	Bilanz und Erfolgsrechnung
46	Geldflussrechnung
47	Anhang zur Jahresrechnung
49	Ergebnisverwendung
50	Bericht der Revisionsstelle

Herausgeberin: Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG
 Gestaltung: Mosaic Kommunikationsagentur, Egerkingen
 Bilder: Patrick Lüthy, Imagopress; Bruno Kissling, Oltnen Tagblatt; BOGG
 Text: Riesenrot Kommunikation GmbH, Bern; BOGG
 Druck: Dietschi Print & Design AG, Olten

**14**

Linien
2021: 15

183

Kilometer Betriebslänge
2021: 199

**7 034 034**

Fahrgäste
2021: 5817671

25 086 257

Personenkilometer
2021: 21 440 006

105 000

Einwohner im Erschliessungsgebiet
2021: 100 000

**49**

Kursfahrzeuge
2021: 48

48 eigene
2021: 46**1** Transportbeauftragte
2021: 2**3 392 839**

gefahrte Wagenkilometer
2021: 3 385 644

184

Mitarbeitende
2021: 165

4

Lernende
2021: 4

**891 185**

Jahresergebnis in CHF
2021: 211 390

**25 284 547**

Betriebsaufwand in CHF
2021: 22 345 437

9 617 280

Verkehrsertrag in CHF
2021: 8 076 622

14 234 541

Abgeltung Leistungsvereinbarung in CHF
2021: 12 293 032

7,45

Betriebsaufwand pro
Wagenkilometer in CHF
2021: 6,60

47,78

Kostendeckungsgrad in %
2021: 46,70

EDITORIAL

«Wir wollen die bevorzugte Mobilitätspartnerin in der Region Olten werden»

**Verwaltungsratspräsident Peter Schafer
und Direktor Roman Fischer blicken zurück
auf das Jahr 2022.**

Peter Schafer, was sind Ihre Highlights des Jahres 2022?

Peter Schafer (PS): Wir haben die vergangenen zwölf Monate genutzt, um die BOGG fit für die Zukunft zu machen. Besonders stolz bin ich darauf, dass wir unsere ersten Elektrobusse erfolgreich auf die Strasse gebracht haben. Damit sind wir unserer Vision von einer CO₂-neutralen Mobilität entscheidend näher gekommen. Es freut mich auch, dass die Depotweiterung in Wangen bei Olten gut vorangeschritten ist. Die neuen Bushallen konnten wir planmässig in Betrieb nehmen. Mit der Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn haben wir eine Mieterin gefunden, die unsere Anlage tagsüber auslastet. Ausserdem haben wir mit den Personalverbänden eine neue Betriebsvereinbarung ausgehandelt. Last, but not least: Per Mitte Jahr wurde Toni von Arx pensioniert und Roman Fischer hat erfolgreich als neuer Direktor das Steuer der BOGG übernommen.

Roman Fischer, wie lief 2022 aus betrieblicher Sicht?

Roman Fischer (RF): Die BOGG hat Corona hinter sich gelassen, unsere Fahrgastzahlen haben sich im zweiten Halbjahr sehr erfreulich entwickelt. Wir transportierten im letzten Jahr wieder über sieben Millionen Fahrgäste und haben fast die Zahlen von 2019 erreicht. So durften wir das Jahr mit einem Gewinn abschliessen. Unsere Lern- und Anpassungsfähigkeit kamen uns auch 2022 zugute, so etwa im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine, der gefürchteten Energiemangelanlage oder auch mit Tempo-30-Zonen. Das Bauen unter Betrieb in Wangen stellte uns immer

wieder vor Herausforderungen, die wir aber – mit entsprechendem Koordinationsaufwand – gut gemeistert haben.

Sie sagen, Sie machen die BOGG fit für die Zukunft. Was heisst das?

PS: Corona hat uns gezeigt, dass wir uns weiterhin für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs engagieren müssen. Dank des technologischen Wandels sind die Tage der Dieselsebusse gezählt. Wir sind stolz, dass wir mit unseren E-Bussen einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Nachhaltigkeit leisten. Wir sehen auch den gesellschaftlichen Wandel, bei dem die Menschen maximal mobil, aber trotzdem nachhaltig unterwegs sein wollen. Hier können wir ansetzen und aufzeigen, dass wir mit unserem umweltfreundlichen Buskonzept und einem engen Takt ein tolles Mobilitätsangebot für die Region Olten bieten. Unsere Fahrgäste können problemlos auf einen Zweitwagen verzichten.

RF: Der technologische und der gesellschaftliche Wandel haben auch Auswirkungen auf den Betrieb. Immer mal wieder taucht die Frage auf, wie lange es noch Fahrpersonal braucht. Wir sind der Meinung, dass der Mensch ein Schlüsselfaktor für den Erfolg der BOGG ist. Unser Fahrpersonal beispielsweise macht viel mehr, als Busse von A nach B zu bewegen. Es ist auch Gastgeber, beantwortet Fragen, verkauft Billette und hilft beim Ein- und Aussteigen. Deshalb sind unsere Fahrgäste gerne mit uns unterwegs. Auch dem gesellschaftlichen Bedürfnis nach besserer Work-Life-Balance kommen wir nach. Wir bieten flexible Arbeitszeitmodelle, die mehr Zeit für Familie und Hobbys erlauben. Rund ein Drittel unserer Mitarbeitenden arbeitet Teilzeit. Zudem haben wir im vergangenen Jahr ein neues Aus- und Weiterbildungskonzept lanciert, damit wir den Anschluss nicht verlieren.

Was sind aus Ihrer Sicht weitere Schlüsselfaktoren?

RF: Wir stellen die Nachhaltigkeit konsequent ins Zentrum. Einerseits werden wir unsere Fahrzeugflotte bis 2035 auf CO₂-neutrale Antriebe umstellen. Andererseits prüfen wir bei allen Investitionen und Entscheidungen, dass sie nachhaltig und umweltfreundlich sind. Künftig wollen wir uns auch mehr mit dem Thema Kreislaufwirtschaft auseinandersetzen – also Dinge wiederverwenden und weniger wegwerfen. Ein weiteres wichtiges Thema ist die aktive Zusammenarbeit mit unseren Partnern – wie etwa der Tarifverbund A-Welle, andere Verkehrsunternehmen, unsere Aktionäre sowie Behörden, Organisationen und Unternehmen in unserem Einzugsgebiet. Wir verstehen uns als Teil des Systems öffentlicher Verkehr und wollen mit unseren Ideen das System besser machen. Dazu gehört beispielsweise auch, dass wir uns bei der Planung des neuen Bahnhofsplatzes in Olten einbringen.

25 Jahre BOGG – wir feiern am 30. September 2023

Das 25-Jahr-Jubiläum der BOGG und die Einweihung der Depotweiterung in Wangen bei Olten feiern wir mit einem «Tag der offenen Tür»: Dieser findet am Samstag, 30. September 2023 statt, von 10 Uhr bis 16 Uhr, auf dem Areal der BOGG in Wangen bei Olten.

Was sind die Ziele der BOGG?

PS: Bus und Bahn, aber auch Seilbahnen und Schifffahrt müssen als System ineinandergreifen und einander stärken. Nur so kann der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wachsen. Als BOGG wollen wir mit einer nachhaltigen und komfortablen Mobilität die Anzahl der Fahrgäste halten und potenzielle Neukunden dazugewinnen.

RF: Wir sind bereits gut aufgestellt, was wir unseren Mitarbeitenden, den Aktionären und natürlich unseren Fahrgästen verdanken. Aber wir sind ambitioniert und wollen die bevorzugte Mobilitätspartnerin in der Region Olten werden – mit einer starken Zusammenarbeit mit den anderen öV-Unternehmen.

Und was kommt 2023 auf die BOGG zu?

RF: Im Herbst werden wir zusammen mit der Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn die Depotweiterung in Wangen bei Olten in Betrieb nehmen. Zudem feiern wir 25 Jahre BOGG. Mit unseren Partnern erstellen wir gerade das Festprogramm. Was wir bereits verraten können: Es lohnt sich, bei uns vorbeizukommen.

Peter Schafer

Präsident Verwaltungsrat

Roman Fischer

Direktor



ORGANE DER GESELLSCHAFT

Stand 31. Dezember 2022

Verwaltungsrat

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, alt Gemeindepräsident, Rickenbach	2006
	Thomas A. Müller, Gemeindepräsident, Lostorf	2018
	Rolf Walser, Grossrat und Stadtrat, Aarburg	2016
	Daria Hof, Gemeindepräsidentin, Wangen bei Olten	2022
Sekretär	Peter Frei, Gemeindepräsident, Obergösgen	2022
	Beat Wyttenbach, Journalist, Boningen	2020

Revisionsstelle

Solidis Revisions AG, Olten

Geschäftsleitung

Direktor / Betrieb	Roman Fischer, Schüpfen	2022
Stv. Direktor und Leiter Finanzen & Administration	Andreas Studer, Egerkingen	2008
Technik / Werkstatt	Christian Althaus, Egerkingen	2007

AKTIONARIAT

Stand: 31. Dezember 2022

	Anzahl Aktien à CHF 100.– nominal	Stimmenanteil %
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
Starrkirch-Wil	269	1,147
Stüsslingen	446	1,901
Trimbach	1 732	7,383
Wangen bei Olten	962	4,101
Winznau	631	2,690
Wisen	39	0,166
Total	23 458	100

PERSONAL

«Für das Team von heute und morgen»

Branchenbestnoten bei der Personalumfrage

Die BOGG kann auf loyale und engagierte Mitarbeitende zählen. Dies zeigte sich auch in der Personalzufriedenheitsumfrage, welche 2022 durch SwissBenchmark durchgeführt wurde. 11 von 15 Messwerte erreichten ein «Gut/Zufrieden», 3 Werte gar ein «Sehr gut/Sehr zufrieden». Alle Werte verbesserten sich gegenüber der Umfrage 2018 und sie lagen alle über dem Branchendurchschnitt. Verbesserungspotenzial wurde bei der Work-Life-Balance, den Anstellungsbedingungen, den Prozessen sowie bei der internen Kommunikation geortet. Die entsprechenden Veränderungen wurden von der BOGG bereits angestossen.

Verbesserung der Anstellungsbedingungen

Im Berichtsjahr haben Schulungen des 2021 erarbeiteten Leitbilds stattgefunden. Das Leitbild dient seither als Orientierungsrahmen für die regelmässigen Mitarbeitendengespräche. Zudem schloss die BOGG zusammen mit den Personalverbänden eine neue Betriebsvereinbarung ab. Sie ergänzt den Gesamtarbeitsvertrag (GAV) der Busbetriebe im Kanton Solothurn. In diesem Zusammenhang hat die BOGG bei der beruflichen Vorsorge den Koordinationsabzug gesenkt. So können auch Mitarbeitende im Teilzeitpensum Alterskapital bilden.

Angenehme Aufenthaltsräume und saubere Sanitäranlagen sind für unser Fahrpersonal wichtig. Aufgrund des engen Takts wird die Wartezeit an den Endhaltestellen jedoch immer kürzer. Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements konnten wir im vergangenen Jahr neue Standorte für

Sanitäranlagen definieren, die nun laufend in Betrieb genommen werden.

Moderne Personalplanung

Auch die BOGG spürte den Fachkräftemangel und konnte im Fahrdienst nicht alle offenen Stellen besetzen. Damit wir zukünftig personell gut aufgestellt sind, starteten wir 2022 eine Aus- und Weiterbildungs-offensive und verstärkten das Personalmarketing. So haben wir die Zusammenarbeit mit unserer Bildungspartnerin Login Berufsbildung intensiviert und werden ab Sommer 2023 mehr Ausbildungsplätze in der beruflichen Grundbildung anbieten.

Um für potenzielle Mitarbeitende attraktiv zu sein, setzen wir auf eine moderne Personalplanung. Wir bieten die Möglichkeit, Teilzeit zu arbeiten, wovon rund ein Drittel bereits heute profitiert. Die BOGG nimmt nach Möglichkeit Rücksicht auf die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeitenden. So kann im Fahrdienst zwischen einer festen Jahreseinteilung (Turnus) und einem flexiblen Modell gewählt werden. Flexibel bedeutet, dass man sich für tendenziell mehr Früh- oder Spätdienste entscheiden oder auch laufend seine Freiwünsche einbringen kann.

Zahlreiche Mitarbeitende im Fahrdienst verfügen zudem über Kompetenzen und Wissen aus früheren Tätigkeiten – beispielsweise Erfahrungen im Kundendienst, administrative Tätigkeiten oder Projektleitungen. Dieses Engagement und dieses Wissen wird unter anderem in Spezialaufgaben jeden Tag zugunsten unserer Fahrgäste eingebracht.



BOGG uf e neue Job?

Wir suchen aktive und abwechslungsreiche Teamplayer:innen mit Lust, etwas zu bewegen. Ein- und Umschulung inklusive!

Bewirb dich
ganz einfach
und unkompliziert!



DIENTSTJUBILÄEN

«Wir durften mehreren
Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu
Dienstjubiläen gratulieren»

Armin Baumann
35 Jahre

Chauffeur
Kappel

Urs Strähli
30 Jahre

Chauffeur
Oberbösgen

Christoph Dörfli
30 Jahre

Chauffeur
Oberbösgen

Hülya Brunner
25 Jahre

Chauffeuse
Niederbipp

Fredy Thommen
25 Jahre

Chauffeur
Rickenbach

Thomas Lanz
20 Jahre

Chauffeur
Oberbösgen

Christian Althaus
15 Jahre

Leiter Technik
Egerkingen

Thomas Christen
10 Jahre

Chauffeur
Glashütten

Josef Latscha
10 Jahre

Chauffeur
Neuendorf

Toni von Arx
10 Jahre
Ehemaliger Direktor
Wisen

Pius Zimmermann
10 Jahre

Chauffeur
Hauenstein



Bildlegende: v.l.n.r. Christian Althaus, Armin Baumann, Thomas Christen,
Hülya Brunner, Thomas Lanz, Josef Latscha, Christoph Dörfli,
Urs Strähli, Fredy Thommen, Pius Zimmermann, Toni Von Arx



GESCHÄFTSLEITUNG

«Gelungene Stabsübergabe»

Verabschiedung Toni von Arx

Nach genau zehn Jahren an der Spitze der BOGG wurde Toni von Arx am 30. Juni 2022 pensioniert. Er prägte das Unternehmen mit seiner Weitsicht und stellte die Weichen frühzeitig. So fand die BOGG rechtzeitig den digitalen Anschluss und führte fortschrittliche Arbeitszeitmodelle im Fahrdienst ein. Auch die Depoterweiterung in Wangen bei Olten entstand auf seine Initiative hin. In der Politik und Wirtschaft war er gut vernetzt und machte die BOGG sichtbar. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken Toni für sein Wirken – und freuen sich, dass er auch weiterhin der BOGG treu bleibt. Nach der Übergabe der Unternehmensleitung wirkt Toni von Arx in einem kleinen Mandat als Projektleiter der Depoterweiterung in Wangen bei Olten.

Antritt von Roman Fischer

Als Nachfolger von Toni von Arx wählte der Verwaltungsrat 2021 Roman Fischer. Der 52-Jährige blickt auf viel Berufserfahrung im öffentlichen Verkehr zurück. Er war unter anderem im Bahnbetrieb, in der Öffentlichkeitsarbeit und im Vertrieb von technischen Anlagen tätig und verfügt über langjährige Führungserfahrung.

Die Übernahme der Geschäfte per 1. Juli 2022 verlief reibungslos, dies auch dank der Unterstützung durch die GL-Kollegen. Roman Fischer setzt auf Kontinuität, die sich Richtung Zukunft bewegt. Deshalb initiierte er diverse Veränderungen – mit Einbezug des Teams –, die den Betrieb und die Unternehmenskultur positiv beeinflussen sollen.

Unter der Leitung von Roman Fischer wird sich die BOGG noch stärker als nachhaltige Mobilitätspartnerin der Region verankern. Markantes Beispiel ist der Bus mit dem EHC Olten-Design.

Rote Rose der Schweizer Illustrierten

In der Weihnachtszeit wollte die BOGG ihren grossen und kleinen Fahrgästen, trotz Krieg in der Ukraine, ein Lächeln ins Gesicht zaubern. So entstand der wohl am aufwendigsten dekorierte Weihnachtsbus der Schweiz. Ein Besuch des Samichlaus durfte da natürlich nicht fehlen. Die Begeisterung reichte weit über Olten hinaus bis zur Redaktion der Schweizer Illustrierten. Sie verlieh Roman Fischer für die besinnliche Aktion eine rote Rose. Roman Fischer widmete die Rose und das Lob den BOGG-Mitarbeitenden: «Denn sie sind es, welche die Dienstleistungskultur leben und für die Zufriedenheit der Fahrgäste sorgen – 365 Tage im Jahr.»



Bildlegende: v.l.n.r.
Geschäftsleitung:
 Roman Fischer, Direktor
 Andreas Studer, Stv. Direktor
 Christian Althaus, Leiter Technik
Erweiterte Geschäftsleitung:
 Marco Bachmann, Leiter Fahrdienst
 Roland Reiter, Leiter Planung
 Peter Diethelm, Leiter Werkstatt

VERWALTUNGSRAT

«Die Weichen sind gestellt»

An fünf ordentlichen Sitzungen beschäftigte sich der Verwaltungsrat mit den üblichen Unternehmensgeschäften. Er fasste dabei Beschlüsse zu folgenden Themen:

- Ausrüstung des neuen Mehrzweckraums in der Depoterweiterung in Wangen bei Olten
- Inkraftsetzung der neuen Betriebsvereinbarung
- Unterschriftsberechtigung des designierten Direktors
- Beschaffung einer neuen Heizungsanlage im Depot Kestenholz
- Landverkauf an den Kanton für den Bau der neuen Haltestelle «Wangen bei Olten, Kleider Frey»
- Beschaffung einer Bodenreinigungsmaschine
- Gewährung des Teuerungsausgleiches an das Personal per 1.1.2023
- Erweiterung der IT-Systeme im Bereich Betrieb
- Projekt zur Prozess- und Organisationsentwicklung
- Überprüfung der beruflichen Vorsorge

Aktiver Austausch mit anderen öV-Unternehmen

Im Mai unternahmen der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung eine lehrreiche Exkursion zu bekannten öV-Unternehmen. Mit der Postauto AG diskutierten sie das Thema E-Mobilität. Bei den Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG (VZO) sowie mit der Auto AG Uri stand unter anderem die Drittnutzung von Betriebsarealen auf dem Programm.

Neue Verwaltungsratsmitglieder

An der Generalversammlung 2022 verabschiedete der Verwaltungsrat sein langjähriges Mitglied Markus von Arx. Für ihn sowie für den 2021 verstorbenen Max Züllli wurden neu in den Verwaltungsrat gewählt:

- Daria Hof, Gemeindepräsidentin Wangen bei Olten
- Peter Frei, Gemeindepräsident Obergösgen

Zudem wurde Direktor Toni von Arx offiziell in den Ruhestand verabschiedet.

Die Verwaltungsratsausschüsse tagten wie folgt:

Der Vergütungsausschuss und die Arbeitsgruppe Flottenmanagement trafen sich jeweils zu einer Sitzung. Der Bauausschuss, zuständig für die Erweiterung des Depots Wangen bei Olten, tagte an 15 Sitzungen.

Entschädigungen für die Aufwände des Verwaltungsrats:

- Sitzungen des Verwaltungsrats CHF 56 000
- Sitzungen der Ausschüsse CHF 28 100



Bildlegende v.l.n.r.: Peter Schafer, Paul Stöckli, Stefan Berchtold, Marco Dätwyler, Dieter Leu, Thomas A. Müller, Rolf Walser, Daria Hof, Peter Frei, Beat Wytenbach

Demission Markus von Arx

Markus von Arx präsidierte von 2005 bis 2017 den Gemeinderat Erlinsbach SO. Als Delegierter der Gemeinde wurde er 2013 in den Verwaltungsrat der BOGG gewählt. Während seiner neun Amtsjahre wirkte Markus von Arx unter anderem im Vergütungsausschuss mit. Das Unternehmen dankt Markus von Arx für seinen langjährigen Einsatz und wünscht ihm alles Gute.

Nachruf Jost Bitterli (1945 – 2022)

Jost Bitterli prägte Olten – zuerst als Rechtskonsulent der Stadt, später als Mitglied des Gemeindeparlaments und als Stadtrat.

Er amtierte als Präsident des EHC Olten und begleitete 1990 den Aufstieg der Mannschaft in die höchste Hockey-Liga.

1993 wurde Jost Bitterli in den Verwaltungsrat der späteren BOGG gewählt und begleitete die Fusion der Stadtnimbus Olten AG mit der Automobilgesellschaft Gösgeramt AG zur BOGG. Von 1998 bis 2013 bekleidete er das Amt als Verwaltungsratspräsident. Seinen Ruhestand genoss Jost Bitterli in Sörenberg (LU), wo er am 7. Juli 2022 unerwartet verstarb. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

ANGEBOT UND BETRIEB

«Erfolgreicher Neustart nach Corona»

Angebot

Positive Entwicklung Fahrgastzahlen 2022

Die ersten drei Monate des Jahres 2022 waren geprägt von den letzten Corona-Schutzmassnahmen. Mit der Aufhebung der Maskenpflicht im öV per Ende März stiegen die Fahrgastzahlen rasant an. Per Jahresende transportierte die BOGG wieder fast so viele Fahrgäste wie vor der Pandemie (–3,16 % im Vergleich zu 2019).

Schülerinnen und Schüler, Studierende und Arbeitnehmende kehrten an die Ausbildungsorte und Arbeitsplätze zurück. Dies führte wieder zu einer starken Auslastung unserer Busse zu den Hauptverkehrszeiten.

Bei den verkauften Fahrausweisen verzeichneten wir eine Abwanderung von den Monats- und Jahresabonnements hin zu Einzelbilletten, Tageskarten und Mehrfahrtenkarten. Dies konnte nicht nur bei der BOGG, sondern beim gesamten Tarifverbund A-Welle beobachtet werden. Christine Neuhaus, Geschäftsführerin A-Welle: «Wir sehen, dass auch nach Aufhebung der Corona-Schutzmassnahmen viele Kundinnen und Kunden weiterhin zumindest teilweise im Home-Office arbeiten. Sie kaufen deshalb eher Einzelbillette/Tageskarten statt Abonnemente. Dieser Trend lässt sich schweizweit beobachten.»

Neue Angebote – die BOGG ist Gesellschafterin des Tarifverbundes A-Welle

Im Gebiet der A-Welle – und damit auch bei der BOGG – läuft bereits seit 2021 ein Markttest für das

sogenannte Monats-Capping, welches der Tarifverbund A-Welle und Fairtiq zusammen initiiert haben. Dabei werden die monatlichen Ausgaben für Fahrten in den Zonen der A-Welle berechnet und plafoniert.

Christine Neuhaus, Geschäftsführerin A-Welle

Christine Neuhaus ist seit dem 1. September 2022 Geschäftsführerin des Tarifverbunds A-Welle. Die studierte Betriebsökonomin kennt die Bedürfnisse der öV-Kundschaft aus verschiedenen Perspektiven: Sie absolvierte ursprünglich eine Lehre als Bahnbetriebsdisponentin und arbeitete anschliessend als SBB-Reiseverkäuferin und Berufsbildnerin. Später wechselte sie «hinter die Kulissen» in den Bereich internationaler Personenverkehr. Zuletzt war sie beim Tarifverbund Z-Pass als Produktmanagerin und stellvertretende Geschäftsführerin tätig.



Christine Neuhaus erwartet auf den Fahrplanwechsel 2023/24 hin weitere neue Branchenangebote, die dem veränderten Mobilitätsverhalten Rechnung tragen. «Die A-Welle beobachtet sehr genau, wie unsere Fahrgäste unterwegs sind. An innovativen Angeboten beteiligen wir uns aktiv.»

Betrieb

Erhöhung der Nebenerträge

Nebenerträge sind für die BOGG wichtig, da sie den Kostendeckungsgrad erhöhen und die öffentliche Hand entlasten. 2022 führten wir zahlreiche Bahnersatzangebote durch. Hinzu kamen die Erträge aus den Wartungsarbeiten für die Postauto AG, welche wir im Berichtsjahr in unserer Werkstatt durchführten. Auch bei der Erweiterung des Depots Wangen bei Olten konnten wir die Weichen für künftige Nebenerträge stellen. So wird sich die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn einmieten. Zudem besteht Potenzial für weitere Drittmieten auf dem Areal.

Qualitätsbeurteilung des BAV

In der fortlaufenden Qualitätsmessung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) werden die Pünktlichkeit, die Aufenthaltsqualität im Bus und an den Haltestellen, das Kompetenzverhalten des Personals sowie die Kundeninformation in den Fahrzeugen und an den Haltestellen bewertet. 2022 lagen die Messwerte für die BOGG mehrheitlich im Durchschnitt – mit Ausnahme der Pünktlichkeit und der Haltestellensauberkeit.

Die Ankunftspünktlichkeit war in der abendlichen Hauptverkehrszeit (17–19 Uhr) insbesondere auf den Tangentiallinien unbefriedigend. Das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt Olten bremste den öV aus, Baustellen im Strassennetz verstärkten diesen Effekt.

Wir analysierten die Situation laufend und passten, sofern möglich, den Fahrplan an. Oftmals stellten sich die Reservezeiten aber als zu knapp heraus, so dass beispielsweise auf der Linie 501 durch die Fahrzeitverlängerung die Anschlüsse in Olten und

Schönenwerd nicht mehr gewährleistet werden konnten. Um die Sauberkeit der Haltestellen zu verbessern, hat die Geschäftsleitung der BOGG regelmässige Kontrollen der rund 330 Haltestellen beschlossen. Kleinere Unterhaltsarbeiten werden sofort vorgenommen, grössere Schäden und Verunreinigungen (Vandalismus) werden umgehend den Eigentümern (Gemeinden und Kantonen) gemeldet.

Prozess- und Planungsanpassungen

Im Rahmen eines Projekts zur Prozess- und Organisationsentwicklung reflektierten und optimierten wir unsere internen Abläufe – insbesondere auch hinsichtlich des Umzugs in die Depotenerweiterung in Wangen bei Olten. Zudem führten wir eine integrierte Fahrzeug- und Personalplanung ein, was die Dispositionierung stark verbessert. So konnten wir den Betrieb in den vergangenen zwölf Monaten reibungslos abwickeln und die Planung von zukünftigen Angeboten anstossen.

Angebotsperspektive 2035

Die drei Dimensionen Angebot, Infrastruktur und Ressourcen sind entscheidend für die Planung und die Entwicklung des öV-Angebotes. Aufgrund der Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ergeben sich entsprechende Pendlerbewegungen und Verkehrsströme. Um diese Verkehrsströme aktuell und in Zukunft bewältigen zu können, ist eine nachfrageorientierte Angebotsentwicklung notwendig. Das angestrebte öV-Angebot wiederum ist Auslöser für den Bau von Infrastrukturen, die Beschaffung von Fahrzeugen und die Rekrutierung von Personal. In der Angebotsperspektive 2035 beschreibt die BOGG mehrere Szenarien, welche nun als Grundlage für Entscheide und zukünftige Investitionen dienen.

INFRASTRUKTUR

«Weiterentwicklung der BOGG auf Kurs»

Neue E-Busse unterwegs

Ab 2035 will die BOGG nur noch mit fossilfreien Bussen unterwegs sein. Im Frühling 2022 nahmen wir die letzten Busse mit Diesel-/Hybrid-Antrieb in Betrieb. Im Herbst konnten wir die ersten voll-elektrischen Busse der Marke MAN in Empfang nehmen. Mit grosser Freude haben das Werkstatt- und das Fahrpersonal die neuen Busse kennengelernt. Besonders geschätzt wird das ruhige Fahrverhalten. Seit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2022 sind die fünf E-Fahrzeuge auf den Linien 503 und 509 unterwegs. Damit ist der Weg für die E-Mobilität geebnet.

Erneuerungen in Kestenholz und Lostorf

Auch die BOGG-Depots in Kestenholz und Lostorf machen wir fit für die Zukunft. In Kestenholz ersetzen wir die alte Heizung durch eine umweltfreundliche und nachhaltige Wärmepumpe. Diese konnte termingerecht vor dem Winter in Betrieb genommen werden.

Am Standort Lostorf führten wir 2022 eine Analyse durch, wie die Kapazität gesteigert werden kann. Als bester Lösungsansatz wird nun die Erweiterung des Depots vorangetrieben.

Bessere Aufenthaltsqualität an den Haltestellen

Die Haltestellen sind im Besitz der Gemeinden und der Kantone und werden der BOGG zur Verfügung gestellt. Abnutzung, Littering sowie Vandalismus verschlechtern die Aufenthaltsqualität. Im Berichtsjahr haben wir entschieden, alle Haltestellen in einer Datenbank zu erfassen und Verbesserungsmassnahmen systematisch umzusetzen beziehungsweise bei den Eigentümern zu veranlassen. Dazu gehören regelmässige Kontrollen sowie Reinigungs- und Unterhaltsarbeiten. Zudem initiieren wir bei den Eigentümern bauliche Anpassungen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).



DEPOTERWEITERUNG

«In Wangen bei Olten auf der Zielgeraden»

Chronologie

- 2013: Planungsbeginn
- 2015: Genehmigung des Gestaltungsplans durch den Regierungsrat
- 2018: Baubewilligung
- 2021: Grundsteinlegung im Mai
- 2022: Bezug der neuen Bushallen mit Tiefgarage
- 2023: Fertigstellung der Bauarbeiten und offizielle Einweihung

Eckdaten Depoterweiterung Wangen bei Olten

- Neue Bushallen inkl. Waschanlage, Verdoppelung der Abstellfläche
- Tiefgarage unter der neuen Bushalle mit über 70 Parkplätzen für BOGG-Mitarbeitende

- Eigene Wasseraufbereitungsanlage für die neue Fahrzeugwaschanlage
- Neue Trafostation zur Ladung der E-Busse und eigene Notstromversorgung
- Photovoltaikanlage zur Selbstversorgung des Betriebs (ohne Ladung E-Busse)
- Erweiterung bestehendes Werkstatt- und Bürogebäude mit zusätzlichen Werkstattbuchten, Kundendienst, grossem Schulungsraum, Garderoben Fahrdienst und Werkstatt, Büro Fahrdienst, Administration und Geschäftsleitung
- Grundwassernutzung für Heizung und Kühlung des Werkstatt- und Bürogebäudes
- Kundenparkplätze mit Ladestationen für E-Fahrzeuge
- Projektkosten: CHF 22,4 Mio
- Bauzeit: Mai 2021 bis Juni 2023



Bauen unter Betrieb – eine Herausforderung

2022 wurde die Depoterweiterung sicht- und spürbar. Mit der Fertigstellung des Rohbaus zu Beginn des Jahres konnten die Mitarbeitenden erstmals die Dimensionen der neuen Gebäude erahnen.

Um den Betrieb während der Bauzeit sicherzustellen wie auch den Zugang der Fahrzeuge zu den Bushallen und den Werkstattbuchten zu gewährleisten, wurden alle Arbeiten etappiert. Dies umfasste einerseits die Bauarbeiten, wirkte sich andererseits aber auch auf die Arbeitsabläufe der BOGG aus.

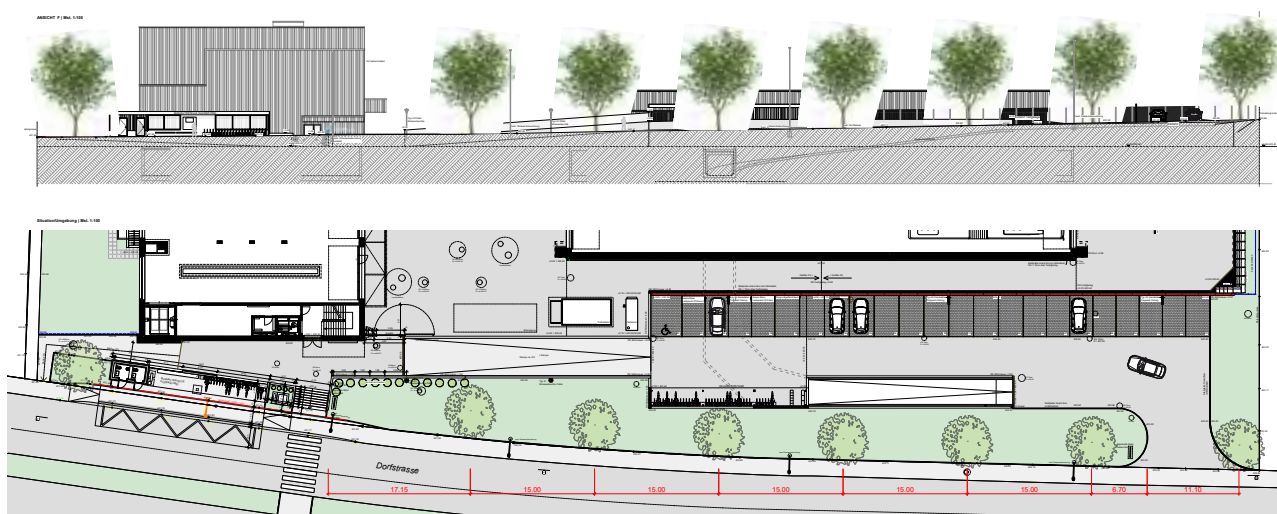
Die erste Etappe umfasste den Bau der neuen Bushalle mit Tiefgarage. Die neuen Infrastrukturen waren im Juni bezugsbereit. Parallel dazu wurden auch die neue Waschanlage und Wasseraufbereitungsanlage fertiggestellt sowie die Ladestationen für die neuen E-Busse montiert. Während dieser Etappe lagerte die BOGG aus Platzgründen einen Teil der Flotte nach Lostorf aus, wo die Fahrzeuge gereinigt, betankt und garagiert wurden. Die zweite Etappe umfasste einen Anbau an das Werkstatt- und Bürogebäude sowie eine Aufstockung.

Im Juni waren die neuen Werkstattbuchten für den provisorischen Betrieb bereit, ebenso die provisorischen Büroräumlichkeiten. Der temporäre Umzug der Werkstatt wie auch der Büroarbeitsplätze war mit einer aufwendigen provisorischen Verlegung der Elektroinstallationen und der EDV-Systeme verbunden. Nach dem Umzug von Werkstatt und Büro konnte die Fertigstellung in Angriff genommen werden.

Zusammenarbeit mit der Motorfahrzeugkontrolle

Bereits Ende 2019 entschied die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn, den gesamten Standort Olten auf das Areal der BOGG in Wangen bei Olten zu verlegen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger bestätigten dies im September 2020 an der Urne.

Die Bushalle wird von der BOGG zur Garagierung der Busse in der Nacht verwendet – tagsüber steht sie zumeist leer. Die Motorfahrzeugkontrolle wird nun tagsüber Leben in die Bushalle bringen – eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.



«Drei Fragen an Marco Dätwyler»

Herr Dätwyler, was ist Ihre Rolle bei der Erweiterung des Depots?

Ich leite den Bauausschuss der BOGG und habe dadurch das Projekt begleitet und mit meiner Erfahrung als Unternehmer unterstützt. Ich stehe zudem laufend im Austausch mit den Planern, Baufirmen und Lieferanten.

Die Erweiterung wurde bei laufendem Betrieb erstellt. Gab es weitere Herausforderungen?

Bauen unter Betrieb erfordert von allen Beteiligten einen hohen Koordinationsaufwand. Durch Corona und den Krieg in der Ukraine kam es zudem zu Unterbrüchen in der Lieferkette, was zu Verzögerungen auf der Baustelle führte.

Was heisst das für die Inbetriebnahme?

Trotz dieser enormen Herausforderungen können wir die Verzögerung der Inbetriebnahme auf drei Monate beschränken. Bei den Kosten haben wir 22,4 Millionen Franken budgetiert und werden diesen Kostenvoranschlag einhalten können. Es freut mich sehr, dass wir beim grössten Investitionsprojekt in der Geschichte der BOGG eine Punktlandung hinlegen.



NACHHALTIGKEITSBERICHT

«Der Umweltbericht wird zum Nachhaltigkeitsbericht»

Einleitung

Die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG (BOGG) hat sich entschieden, die Nachhaltigkeitsberichterstattung stark auszudehnen. Neben den Umweltkennzahlen unserer Busflotte berichten wir auch über den allgemeinen Energieverbrauch unserer Depots, soziale und wirtschaftliche Indikatoren und Menschenrechte. Den Nachhaltigkeitsbericht verfassen wir in Anlehnung an den Standard der weltweit anerkannten Global Reporting Initiative (GRI). In Klammern ist jeweils vermerkt, auf welche GRI-Themenstandards sich die Kapitel beziehen.

Eine Berichterstattung in Anlehnung an den GRI-Standard bedeutet unter anderem, dass die Wirkung des Unternehmens auf die verschiedenen Nachhaltigkeitsaspekte untersucht werden muss. Danach muss über alle relevanten Nachhaltigkeitswirkungen Bericht erstattet werden, und zwar so, dass sowohl über positive als auch negative Feststellungen gleichermaßen berichtet wird.

Für die Nachhaltigkeitsberichterstattung bestimmten wir in einem ersten Schritt wesentliche Nachhaltigkeitsthemen unseres Betriebes. Dies betrifft neben Umweltthemen auch die wirtschaftliche Nachhaltigkeit sowie die sozialen Auswirkungen unseres Betriebes. Auf die meisten wirtschaftlichen Themen wird bereits im Geschäftsbericht eingegangen und wir verzichten darauf, über diese doppelt zu berichten. Diejenigen Themen, welche nicht in den Geschäftsbericht einfließen, nehmen wir in den Nachhaltigkeitsbericht auf, wie z. B. eine Schätzung der indirekten wirtschaftlichen Wertschöpfung. Für das Jahr 2022 wird eine an den GRI-Standard angelehnte Nachhaltigkeitsberichterstattung allerdings nicht für alle wichtigen Nachhaltigkeitsthemen möglich sein, da wir uns noch im Aufbau unseres Datensatzes befinden.

Unser Engagement im Nachhaltigkeitsbereich

Der individuelle Personenverkehr verursacht eine Vielzahl von Luftschadstoffen und Treibhausgasen, welche als Abgase ausgestossen werden. Durch das kontinuierlich wachsende Verkehrsaufkommen können auch neue Fahrzeugtechnologien den Emissionsausstoss nicht genügend kompensieren. Der öffentliche Nahverkehr bietet unseren Kunden in der Region Olten Gösgen Gäu eine umweltschonende Alternative zum Individualverkehr mit Motorfahrzeugen. 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 laufend zu senken.

Als verantwortungsvolles Unternehmen verbessern wir laufend unsere Umweltleistung. 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. 2022 kamen zum ersten Mal unsere fünf neuen Elektrobusse zum Einsatz. Zudem machen wir uns auch auf gesamtbetrieblicher Ebene stark, unseren Energieverbrauch zu senken. So ersetzen wir 2022 die Ölheizung im Depot Kestenholz durch eine elektrische Wärmepumpe. Unseren Strom beziehen wir zudem aus 100 % Wasserkraft.

Derzeit sind wir daran, unsere Sorgfaltspflichten im Bereich Kinderarbeit und Konfliktmineralien wahrzunehmen und analysieren unsere Lieferketten. Über diese Themen werden wir im Geschäftsbericht 2023 ausführlich berichten.

Berichterstattung zu umweltbezogenen Aspekten der Nachhaltigkeit

Energieverbrauch und Emissionen unserer Busflotte (GRI 301, 302, 305)

Wir verfolgen konsequent unsere Strategie zur Verminderung der Umweltbelastung durch unsere Fahrzeugflotte und haben im Jahr 2022 insgesamt sieben neue Euro-6-Dieselfbusse in unsere Flotte aufgenommen. Dafür sonderten wir acht Dieselfbusse der Klasse EURO 5 sowie 2 Erdgasbusse aus (Abb. 1). Zudem haben wir mit der Inbetriebnahme der fünf E-Busse den Schritt in Richtung E-Mobilität gemacht. Die E-Busse sind im Dezember 2022 erstmals zum Einsatz gekommen. Somit sind wir unserem Ziel einer vollständigen Erneuerung unserer Busflotte einen weiteren Schritt nähergekommen. Wir setzen nun nur noch Busse der Euro-6-Klasse und der

Euro-5-Klasse sowie vermehrt E-Busse ein. Langfristig setzen wir auf eine Kombination aus Diesel- und E-Bussen.

Auf die Personenkilometer bezogen liegt der Wert des CO₂-Ausstosses bei 141 g CO₂-eq/pkm, was gegenüber den «Corona-Jahren» 2020 (173 g CO₂-eq/pkm) und 2021 (164 g CO₂-eq/pkm) einer erheblichen Senkung entspricht. Zum ersten Mal liegt der Wert auch tiefer als der «Vor-Corona-Wert» (2019: 144 g CO₂-eq/pkm), obwohl die Anzahl beförderter Personen und die Personenkilometer von 2019 noch nicht ganz erreicht wurden. Dies ist möglich, da wir unseren CO₂-Ausstoss pro Fahrzeugkilometer seit 2019 senken konnten (Tabelle 1).

Der Gesamtverbrauch hat sich 2022 wie folgt verändert (Tabelle 1): Der Dieselfverbrauch hat um rund

Zusammensetzung der gesamten Busflotte nach Typ und Abgasklassen

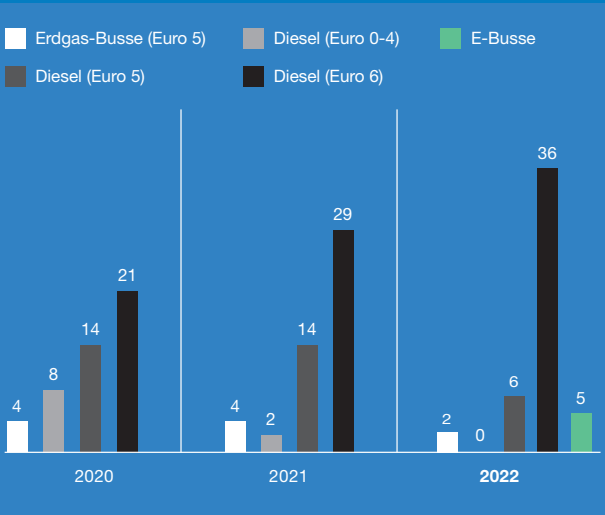


Abbildung 1: Eingesetzte Busflotte im Dreijahresvergleich. Das Stichdatum ist jeweils der 31.12. Alle Erdgas-Busse entsprechen der EEV/Euro-5-Abgasnorm, die Dieselfbusse der Euro-5- und Euro-6-Abgasnorm.

Relativer CO₂-Ausstoss unserer Busflotte kg CO₂-eq / km

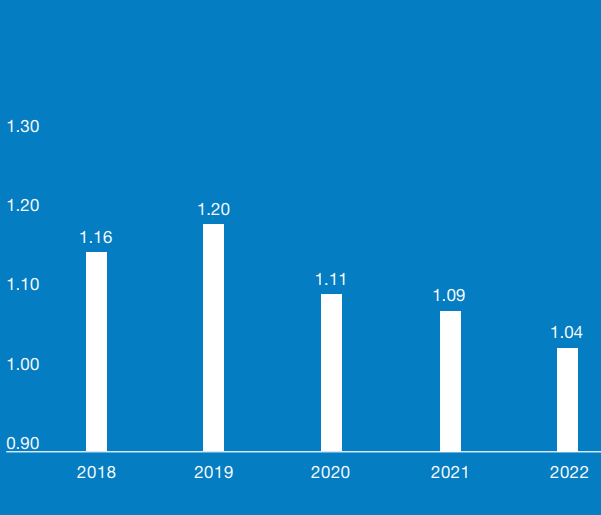


Abbildung 2: Ausstoss der Busflotte gesamt (kg CO₂-eq/Fz-km)

2,8 % zugenommen, bei gleichzeitigem Rückgang des Gasverbrauches um rund 37,8 %. Neu verbrauchen wir für unsere E-Busse auch Strom. Im Jahr 2022 waren die E-Busse nur im Monat Dezember im Einsatz und deshalb wird der Stromverbrauch in Zukunft steigen.

Als Benchmark für die Umweltleistung unserer Busse dient die Datenbank «Mobitool», welche einen Schweizer Durchschnitt abbildet. Dort ist pro Personenkilometer ein Wert von 112g CO₂-eq/pkm hinterlegt, allerdings bei einer mittleren Auslastung von 10 Passagieren. Unsere Auslastung lag im Mittel bei 7,34 Passagieren pro Bus. Korrigiert man den Mobitool-Wert um diesen Faktor, so resultieren 153 g CO₂-eq/pkm. Dies zeigt, dass unsere Flotte überdurchschnittlich gut ist, dass allerdings die Auslastung der Busse noch gesteigert werden sollte. Auf die Fahrzeugkilometer bezogen zeigen

Tabelle 1 und Abbildung 2 die Verbräuche und Klimagasemissionen. Die durchschnittliche Klimagasemission unserer Busse lag 2022 bei 1,04 kg CO₂-eq pro Fahrzeugkilometer (Abb. 2). Damit ist der Wert gegenüber dem Vorjahr (1,09) leicht gesunken. Dies ist unter anderem der Erneuerung unserer Flotte zu verdanken. Die E-Busse werden diesen Wert im Jahr 2023 weiter senken, da diese durch Strom angetrieben werden, welcher eine viel geringere Klimagasemission pro Kilometer aufweist (0,002 kg CO₂-eq, Tabelle 1) im Vergleich zu Dieselfbussen (0,986 kg CO₂-eq). Die Klimagasemission der E-Busse ist so niedrig, da wir Strom aus 100 % Wasserkraft beziehen, welcher eine sehr gute Klimagasbilanz aufweist. Noch nicht in die Klimagasemissionen miteinberechnet sind die Bereitstellung der fossilen Energieträger, die Herstellung der Busse / und die Entsorgung der Batterien der E-Busse.

Verbrauchswerte unserer Busflotte					
Grundlage: Verbrauchskontrolle der einzelnen Jahre					
	2022	2021	2020	2019	2018
Erdgas-Busse					
absolut, in Kilogramm	38 000	62 000	145 000	185 000	229 000
in Kilogramm/Kilometer	0,43	0,41	0,46	0,48	0,46
kg CO ₂ -eq/Kilometer	1,047	1,093	1,114	1,214	1,183
Diesel-Busse					
absolut, in Liter	1 315 451	1 280 000	1 168 000	1 267 000	1 126 000
in Liter/Kilometer	0,40	0,42	0,42	0,46	0,45
kg CO ₂ -eq/Kilometer	0,986	0,945	1,061	1,096	1,056
E-Busse (nur im Dez, im Einsatz)					
absolut, in kWh	12 589	—	—	—	—
in kWh/Kilometer	0,52	—	—	—	—
kg CO ₂ -eq/Kilometer	0,002	—	—	—	—

Energieverbrauch und Klimagasemissionen der Betriebsgebäude (GRI 302, 305)

Die BOGG betreibt drei Depots. Die Depots Wangen bei Olten und Lostorf werden mit einer Gasheizung geheizt. In Wangen bei Olten beziehen wir zu 100 % Erdgas und in Lostorf 70 % Erdgas und 30 % Biogas. Im Depot Kestenholz haben wir auf das 4. Quartal hin die Ölheizung durch eine ökologischere, elektrische Wärmepumpe ersetzt, welche mit Strom aus Wasserkraft betrieben wird. Dies trägt zur Verminderung unserer Klimagasemissionen bei. Die genauen Einsparungen können wir im nächsten Jahr ausweisen, da zu Beginn des Jahres 2022 noch die Ölheizung im Einsatz war.

In Abbildung 3 sind die jährlichen Energieverbrauchs-werte der Heizungen und Stromverbräuche der drei Depots ersichtlich. Am grössten Standort, in Wangen bei Olten, wendeten wir rund 30 % der Energie für unseren Stromverbrauch (120 MWh pro Jahr) auf und 70 % für die Heizung (269 MWh pro Jahr). In Lostorf wendeten wir einen kleineren Anteil des jährlichen Energieverbrauchs für die Heizung auf (ca. 60 %;

104 MWh pro Jahr) und in Kestenholz nur ca. 50 % (30 MWh pro Jahr).

Die Verbräuche können mithilfe der Emissionsfak-toren umgerechnet werden in jährliche Klimagas-emissionen (Abb. 4). Diese betragen per 2022 78,3 Tonnen CO₂-eq. Da Strom und Biogas fast CO₂-frei sind, werden die Emissionen durch die fossilen Brennstoffe bestimmt. Durch den Bezug von 30 % Biogas in Lostorf konnten wir 2.4 t CO₂-eq einspa-ren. Der gesamte Stromverbrauch führte zu einer Klimagasemission von nur 0,98t CO₂-eq.

2022 bezogen wir rund 224 Megawattstunden Strom. In Wangen bei Olten waren es 120 Megawattstun-den, wovon wir rund 9 % für die Ladung der E-Busse brauchten (Abb. 5). Die E-Busse waren aber nur im Monat Dezember im Einsatz und unser Stromverbrauch wird im Jahr 2023 am Standort Wangen bei Olten sicher höher ausfallen. Wir be-ziehen aber zu 100 % erneuerbaren Strom aus Was-serkraft, welcher einen geringen CO₂-Fussabdruck aufweist.

Jährlicher Verbrauch in Megawattstunden nach Standort [MWh/a]

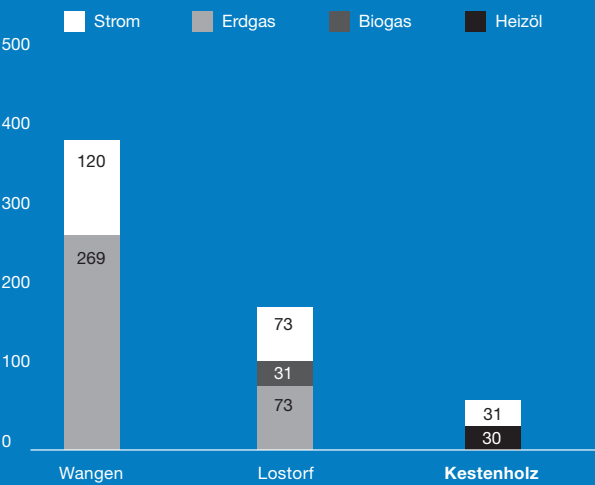


Abbildung 3: Jährlicher Energieverbrauch der Heizung und des Strombezugs in den drei Depots in Megawattstunden pro Jahr.

Jährliche Klimagasemissionen nach Standort [t CO₂ eq/a]

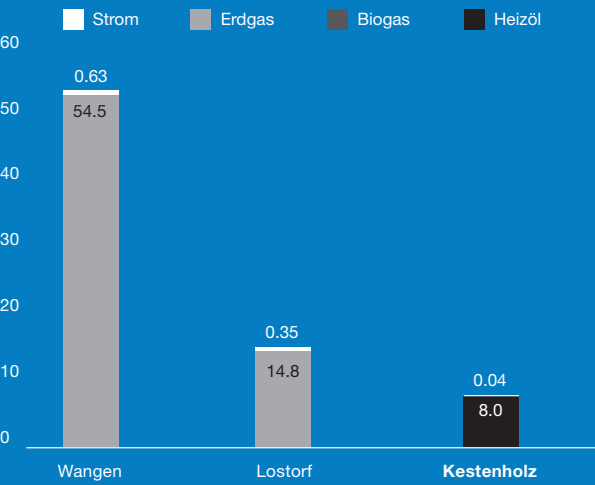


Abbildung 4: Jährliche Klimagasemissionen der Heizung und des Strombezugs an den drei Standorten in Tonnen CO₂-Equivalenten pro Jahr.

Stromverbrauch Standort Wangen

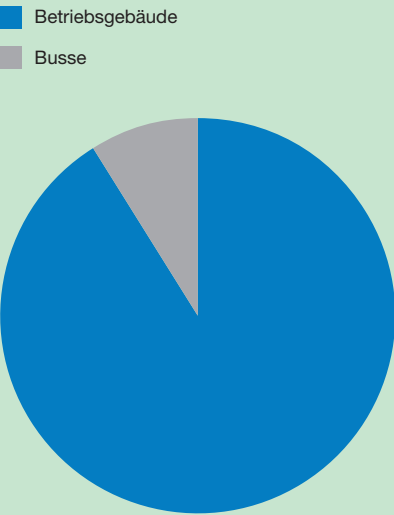


Abbildung 5. Anteilsmässiger Stromverbrauch durch die E-Busse und durch die Betriebsgebäude in Wangen bei Olten. Die E-Busse waren nur im Dezember 2022 im Einsatz.

Wasserverbrauch 2022

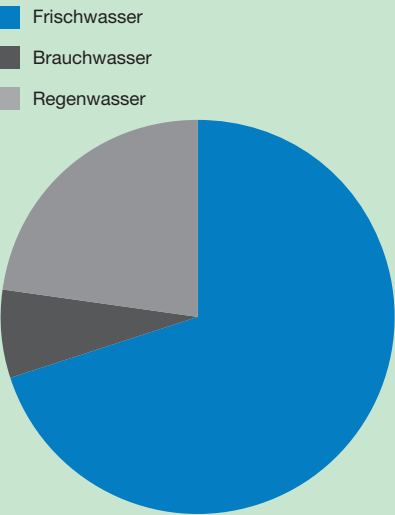


Abbildung 7: Prozentualer Anteil an Frisch-, Brauch- und Regenwasser des gesamten Wasserverbrauchs an allen drei Standorten.

Wasserverbrauch an den drei Standorten (GRI 303)

Der Wasserverbrauch nach Wassertypen und Stand-ort ist in Abbildung 6 ersichtlich. Im Jahr 2022 betrug der Wasserverbrauch insgesamt 3326 m³. Davon wurde 261 m³ Wasser oder 8 % des Gesamtver-brauchs für die Waschanlage in Wangen bei Olten benutzt. Für die Waschanlage wird 90 % Brauch-wasser verwendet und mit 10 % Frischwasser ergänzt. Das heisst, wir verwenden mehrheitlich bereits benutztes, gering verschmutztes Abwasser, welches nur leicht wieder aufbereitet wurde. Zudem wird der Frischwasserverbrauch gesenkt, indem Regenwasser aufgefangen und verwendet wird. Insgesamt verwendeten wir an allen drei Stand-orten 70 % Frischwasser, 23 % Regenwasser und 7 % Brauchwasser (Abbildung 7).

Jährlicher Wasserverbrauch in Kubikmetern nach Standort [m³/a]

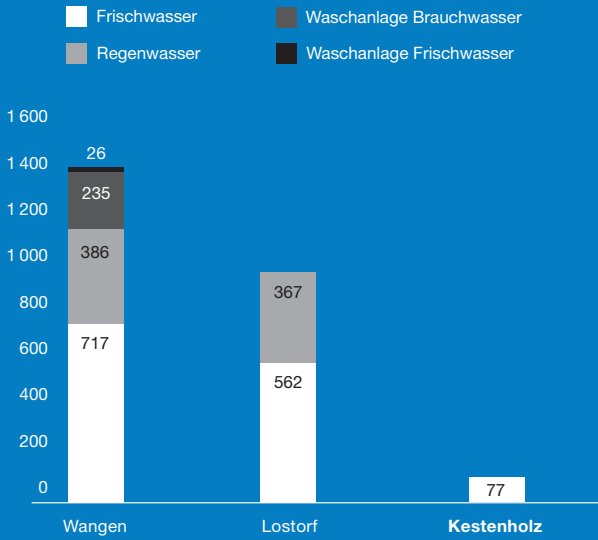


Abbildung 6: Jährlicher Wasserverbrauch nach Standort.

Eingesetzte Chemikalien, Ölverbrauch und entsorgter Abfall (GRI 301, 306)

Reinigungsmittel, Motorenöl und AdBlue dienen zur Pflege und Wartung der Flotte. AdBlue wird dem Dieseltreibstoff hinzugefügt, um den NO_x-Ausstoss zu vermindern. Die absoluten Verbrauchswerte sind dabei wenig aussagekräftig. Für die Zukunft können aber Datenreihen, bezogen auf sinnvoll gewählte Bezugsgrössen, gebildet und verglichen werden, siehe Tabelle 2.

Verbrauchte Betriebsmittel führen zu Abfällen. Diese sollen so gut wie möglich vermieden oder verringert werden. Wo dies nicht möglich ist, bemühen wir uns um eine umweltgerechte Entsorgung – wo immer möglich um ein Recycling. Wir erfassen gesondert (Abbildung 8):

- Abfälle in die Kehrrichtverbrennung (Gewerbeabfall)
- Sonderabfälle (Ölabscheidergut)
- Abfälle zum Recycling (Alteisen, Altöl und Batterien)

Abfallmenge in Tonnen pro Jahr 2022

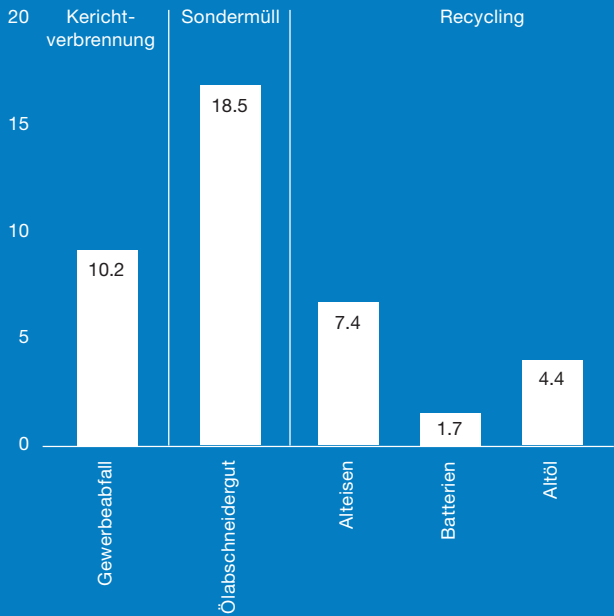


Abbildung 8: Abfallmengen in Tonnen pro Jahr.

Eingesetzte Mengen an Reinigungsmitteln, Öl und AdBlue	
2022	
AdBlue	
Verbrauch, in Liter	55 367
Dieselvebrauch, in Liter	1 315 451
AdBlue-Quote, in Prozent	4,2 %
Motorenöl	
Verbrauch, in Liter	4 221
Fahrkilometer (ohne Elektro)	3 394 831
Ölverbrauch, in Liter/100km	0,124
Reinigungsmittel	
Verbrauch, in Liter	970
Anzahl Busse	54
Liter pro Bus und Jahr	18,0

Um kein ölverschmutztes Abwasser in die Kanalisation zu entlassen, verwenden wir einen gesetzeskonformen Ölabscheider. Diese Wassertrennanlage wird jährlich überprüft, um ihre korrekte Funktionsweise sicherzustellen.

Bei den 1,7 Tonnen Batterien wird noch nicht zwischen Blei-Akkus (klassische Autobatterien) und Batterien von E-Autos (Lithiumionenbatterien) unterschieden. Dies wird in Zukunft nötig sein und die Unterscheidung wird ab 2023 eingeführt. Ebenfalls werden wir die verwendeten Materialien und die Typen an Abfall ab 2023 noch genauer aufschlüsseln.

Berichterstattung zu wirtschaftsbezogenen Aspekten der Nachhaltigkeit

Vergütungspraxis (Angestellte, Verwaltungsrat), Kaderherkunft (GRI 202)

Die BOGG hat ein eigenes Lohnsystem, welches zwischen der Personalkommission und der Geschäftsleitung vereinbart ist. Die BOGG untersteht zudem dem Gesamtarbeitsvertrag der Transportunternehmen des Kantons Solothurn.

Die Vergütung sowie Nebenleistungen der Mitglieder des Verwaltungsrates sind im Vergütungsreglement festgelegt. Die Verwaltungsräte erhalten ein fixes Jahreshonorar inklusive Spesen. Dazu kommen eine Entschädigung pro Verwaltungsratssitzung und eine Entschädigung der Tätigkeit in Arbeitsgruppen im Stundenlohn. Sämtliche Vergütungen sind Nettobeträge und die Sozialleistungen werden zusätzlich entrichtet. Als Nebenleistung erhalten alle Mitglieder des

Verwaltungsrates und der Sekretär für die Dauer ihrer Amtszeit einen Ausweis zur unentgeltlichen Nutzung des Streckennetzes der BOGG.

Indirekte ökonomische Wirkungen (GRI 203)

Die BOGG ist ein volkswirtschaftlich bedeutsamer Akteur für die Mobilität der Bevölkerung. Würde der Busbetrieb ausfallen, so käme ein gewisser Teil der arbeitenden Bevölkerung nicht oder verspätet an ihren Arbeitsplatz, was einen ökonomischen Schaden verursachen würde. Eine Überschlagsrechnung liefert den folgenden indirekten volkswirtschaftlichen Schaden bei einem Ausfall des Busnetzes an einem Arbeitstag:

Schaden durch Ausfall des Busnetzes an einem Arbeitstag	
Erwerbstätige im Einzugsgebiet	60 000
BIP pro Erwerbstätige und Arbeitstag	582 CHF
Geschätzte Rate auf den Bus angewiesene Arbeitnehmende	8,7 %
Schaden des Busausfalls pro Arbeitstag (ganzes Netz, CHF)	3 040 000

Die Erwerbsquote und das BIP pro Erwerbstätige stammen aus Bundesstatistiken, die Anzahl Einwohner im Erschliessungsgebiet wird durch die BOGG rapportiert. Die Rate der mit dem Bus zur Arbeit Fahrenden wurde aus einem Vergleich der von der BOGG geleisteten Personenkilometer mit den theoretisch nötigen Arbeitswegen geschätzt. Die Überschlagsrechnung zeigt die volkswirtschaftliche Bedeutung des Betriebs. Auch wenn die Schätzungen naturgemäss ungenau sind, lässt sich doch sagen, dass ein Totalausfall der BOGG bereits nach 10 Tagen indirekt deutlich mehr kosten würde als der gesamte Betriebsaufwand in einem Jahr. Für die direkte ökonomische Wirkung, insbesondere die Deckung des Betriebsdefizites durch den Kanton, was im Kostendeckungsgrad zum Ausdruck kommt, sei auf den Finanzbericht verwiesen.

Wettbewerbswidriges Verhalten und Antikorruption (GRI 205, 206)

Die BOGG stellt in einem Nebengeschäftsteil Busse für Mietfahrten bereit (ausserhalb des Fahrplans). In

diesem Geschäftsteil steht die BOGG im Wettbewerb mit privaten Anbietern. Dieser Wettbewerb darf nicht mittels steuerfinanzierter Preise verzerrt werden. Es gibt zwar keine interne Richtlinie gegen wettbewerbswidriges Verhalten, wir bekennen uns aber zu einem unverzerrten Wettbewerb gemäss dem obigen Grundsatz. Wir vergleichen unsere Preise mit denjenigen von Wettbewerbern und bieten faire Preise unter Berücksichtigung unserer Selbstkosten an.

Korruptionspotenzial besteht bei uns vor allem im Bereich von Vergaben und Bauprojekten. Dabei wird das öffentliche Beschaffungsrecht (IVöB, Submissionsgesetz SO) angewendet (vgl. Kapitel 4.7). Im Jahr 2023 werden wir eine interne Richtlinie erstellen zur Annahme bzw. zur Abgabe von Geschenken. Derzeit geben wir selbst nur kleine Aufmerksamkeiten ab wie Kugelschreiber oder Regenschirme. Wir verzichten auf Alkoholgeschenke und machen keine grosszügigen Einladungen. Die BOGG unternimmt keine Sponsorings, da die Kostenrechnung zu ca. 50 % durch Steuergelder gedeckt wird.

Berichterstattung zu gesellschaftsbezogenen Aspekten der Nachhaltigkeit

Aus- und Weiterbildung des Personals (GRI 401, 404)

Die Anzahl Beschäftigte und Lernende ist bereits im Geschäftsbericht enthalten. Für die zukünftigen Jahre werden wir auch die Alters- und Geschlechterverteilung der Angestellten aufschlüsseln. Die BOGG organisiert betriebsspezifische Weiterbildungen für

das eigene Personal. 2022 wurde das Fahrdienst- und Werkstattpersonal insgesamt in 1204 Stunden CZV-Schulungen ausgebildet (Tabelle 4). Das Verwaltungspersonal nahm an insgesamt 70 Stunden Weiterbildung teil. Zudem haben wir 2022 eine Leitbildschulung für das gesamte Personal durchgeführt. Berufsbegleitende Weiterbildungen sind bei der BOGG auch möglich, sofern sie in direktem Zusammenhang mit der aktuellen oder zukünftigen internen Tätigkeit stehen.

Anzahl Weiterbildungsstunden im Jahr 2022	
	Anzahl Weiterbildungsstunden (h)
Fahrdienstpersonal (inkl. Werkstattpersonal)	1204
Verwaltungspersonal	70
Leitbildschulung gesamtes Personal	1440
Weiterbildung total	2714
Anzahl Stunden pro vollbeschäftigte Person	17,6

Diversität und Chancengleichheit (GRI 405)

2021 haben wir die letzte Lohnvergleichsanalyse unserer Mitarbeitenden durchgeführt und analysiert, ob es Unterschiede gibt zwischen den Löhnen von Frauen und Männern mit den gleichen Qualifikationen und Aufgaben. Sämtliche Berechnungen wurden anhand des Standard-Analysemodells des Bundes (Modul 1) durchgeführt. Die Basis der Analyse bildet der auf Vollzeit standardisierte Gesamtverdienst für 155 Mitarbeitende, unter ihnen 26 (16,8 %) Frauen und 129 (83,2 %) Männer im Referenzmonat Mai 2021.

Die Analyse hat ergeben, dass Frauen im Durchschnitt 4,5 % mehr verdienen als Männer. Unter Berücksichtigung der Unterschiede in den Qualifikationsmerkmalen und den arbeitsplatzbezogenen Merkmalen verdienen Frauen 10,2 % mehr. Die verbleibende, weder durch Unterschiede in den persönlichen Qualifikationsmerkmalen noch durch arbeitsplatzbezogene Merkmale zu erklärende Lohndifferenz, ist statistisch nicht signifikant. Das bedeutet, dass zwischen Frauen und Männern gemäss dem Standard-Analysemodell keine statistisch gesicherte, unerklärte Lohndifferenz im engeren Sinne besteht.

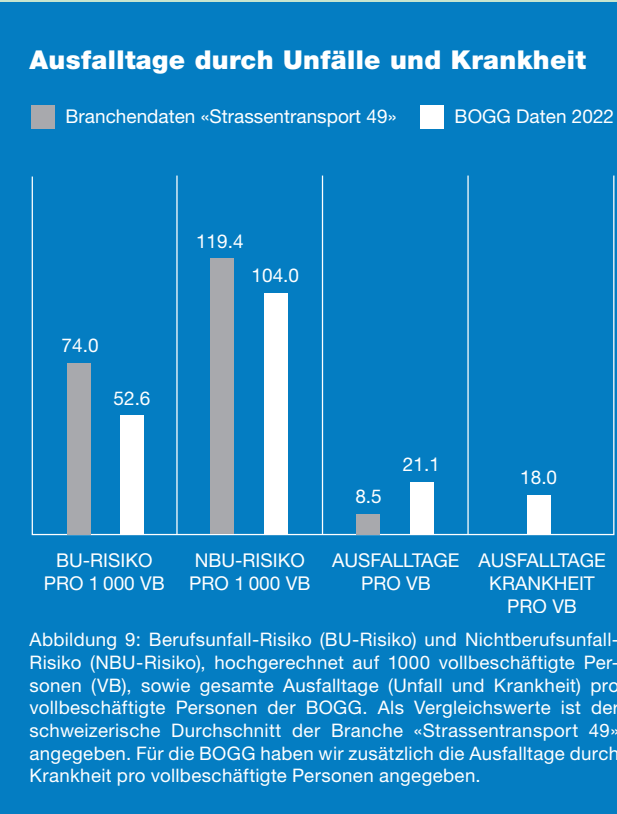
Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung war geschlechtsmässig nicht ausgewogen und bestand zu Beginn des Jahres 2022 100 % aus Männern. Seit letzter GV ist eine Frau im VR vertreten.

Gesundheit und Sicherheit unserer Angestellten (GRI 403)

Uns liegt die Gesundheit und Sicherheit unserer Angestellten am Herzen. So bieten wir beispielsweise personalisierte Beratungen in ergonomischen Fragen an und bei Bedarf auch Massagen. Auch bestehende Abläufe werden laufend überprüft. Im Falle von längeren Abwesenheiten aufgrund von Krankheit oder Unfall bieten wir unseren Angestellten gemeinsam mit der AXA Unterstützung an, damit der Rehabilitations- und Reintegrationsprozess leichterfällt.

Neben diesem zusätzlichen Engagement führen wir die gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen im Bereich des Gesundheitsschutzes durch. Neue Abläufe im Betrieb werden von unserem Sicherheitsbeauftragten hinsichtlich Gefahren und Risiken für das Personal überprüft.

Im Jahr 2022 waren das Berufsunfallrisiko und das Nichtberufsunfallrisiko in unserem Betrieb niedriger als der schweizerische Durchschnitt ähnlicher Betriebe in der Branche «Strassentransport 49». Dies ist gerade in Bezug auf das durch uns beeinflussbare Berufs-unfallrisiko erfreulich. Im Gegensatz dazu hatten wir viele Ausfalltage pro vollbeschäftigte Person, welche auf die erhöhte Anzahl Ausfalltage wegen Krankheit pro vollbeschäftigte Person (18 Tage pro vollbeschäftigte Person) zurückzuführen sind. Aufgrund der Pandemie wurden einige Operationen zurückgestellt und im Jahr 2022 nachgeholt. Dies hat sicher zur hohen Zahl krankheitsbedingter Ausfalltage beigetragen. Wir behalten dies im Auge und werden kommendes Jahr wieder darüber berichten.



Politische Einflussnahme (GRI 415)

Unternehmen können politischen Einfluss ausüben, indem sie informieren, Lobbying betreiben oder die Mitwirkung von Firmenangehörigen in politischen Gremien unterstützen. Dies ist nicht a priori schlecht; der GRI-Standard erwartet von den Unternehmen, dass sie ihre Einflüsse transparent darlegen.

Die BOGG erlaubt die Tätigkeit von Mitarbeitenden in öffentlichen Ämtern, aber sie fördert diese nicht, weder durch Vergütungen noch durch Zurverfügungstellung von Arbeitszeit.

Als öffentlich-rechtlicher Betrieb mit teilweiser Staatsfinanzierung sind wir stark von politischen Entscheidungen abhängig. Entsprechend ist eine politische und kommunikative Unterstützung durch die Mitglieder des Verwaltungsrats beabsichtigt. Die Firma versteht sich als Teil des öffentlichen Verkehrs und unterstützt daher Anliegen des öffentlichen Verkehrs auch im eigenen Interesse. Eine materielle Unterstützung konkreter Kampagnen ist hingegen nicht statthaft (vgl. dazu die Ausführungen betreffend Sponsoring).

Sicherheit unserer Fahrgäste und Datenschutz (GRI 416, 418)

Die sichere und angenehme Beförderung unserer Fahrgäste ist das Hauptziel unseres Betriebes. Unser Fahrpersonal wird durch die Teilnahme an Weiterbildungen im Rahmen der Chauffeur-Zulassungsverordnung regelmässig für die Fahrzeugsicherheit sensibilisiert. Neben der regelmässigen Wartung und Prüfung der Fahrzeuge durch die Motorfahrzeugkontrolle prüft das Personal vor Fahrtantritt die Reifen, die Beleuchtung, den Einklemmschutz der Fahrgasttüren und andere essenzielle Funktionen. In den Linienfahrzeugen gibt es zusätzlich spezielle Befestigungs- und Halтанforderungen für Behinderte. Die Fahrzeuge für Extrafahrten sind – wie es der Gesetzgeber fordert – mit Sicherheitsgurten ausgerüstet. Zudem haben wir eine interne Weisung, dass auch am Tag die Innenbeleuchtung einzuschalten ist.

Kennzahlen für die Fahrgastsicherheit und für den Datenschutz 2022	
Anzahl Fahrgastunfälle	11
Anzahl Datenschutzbeschwerden	0

Gesamthaft gab es 2022 elf Unfälle von Fahrgästen im Bus (Tabelle 5). Die meisten Unfälle sind Stürze, weil sich die Fahrgäste nicht richtig festgehalten haben bzw. bedingt durch einen Notstopp. Die Unfälle haben nicht zu schweren Verletzungen geführt.

Datenschutz gegenüber Fahrgästen ist insofern ein Thema, als wir an kritischen Standorten Überwachungskameras einsetzen. Deren Betrieb bzw. unsere Datenschutzbestimmungen entsprechen den aktuell vorgeschriebenen gesetzlichen Bestimmungen. Die Daten werden während 72 Stunden aufgezeichnet und können während 24 Stunden abgerufen werden. Dies ist jedoch nur speziell definierten Personen möglich. Von Fahrgästen sind im Berichtsjahr keine Reklamationen oder Beschwerden betreffend Datenschutz bei uns eingetroffen (Tabelle 5).

Externe Kontrollen und Überprüfungen der Einhaltung von Gesetzen (GRI 307)

Wir halten gemäss unseren eigenen Einschätzungen gegenwärtig alle geltenden gesetzlichen Vorgaben ein. Im Jahr 2022 wurde die jährliche externe Kontrolle des Gesundheitsschutzes und der Arbeitssicherheit am Arbeitsplatz durchgeführt (BGL-EKAS Audit). Weiter wurde ein Tachoprüfbericht durch die Oberzolldirektion durchgeführt. Alle diese Audits und Überprüfungen ergaben keine Mängel. Die Linienfahrzeuge werden jährlich bei der Motorfahrzeugkontrolle vorgeführt. Es wurden keine Mängel der Fahrzeuge beanstandet.

Umsetzung der Sorgfaltspflichten im Bereich Kinderarbeit und Konfliktmineralien, nachhaltige Beschaffung und Lieferkettenmanagement (GRI 204, GRI 408-410, 413, 414)

Die BOGG ist daran, die Beschaffungsprozesse so zu überarbeiten, dass die Prinzipien der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung angewendet werden. Seit der Revision des Bundesgesetzes über die öffentliche Beschaffung (BöB) und der damit zusammen-

hängenden kantonalen Vorschriften ist es möglich, neue Spielräume im Beschaffungsrecht für die Berücksichtigung sozialer und ökologischer Kriterien zu nutzen. Dies soll in die tägliche Beschaffungspraxis einfließen. Ein entsprechendes System mit Unterlagen existiert noch nicht, soll aber entwickelt werden. In diesem Zusammenhang ist die BOGG auch von der Einhaltung der (neuen, in der VSoTr-Verordnung geregelten) Sorgfaltspflichten im Bereich Kinderarbeit und Konfliktmineralien betroffen. Als eine erste Massnahme haben wir bereits einen Teil unserer Lieferkette für unsere Dienstkleidung abgeklärt. Diese beziehen wir von einem Betrieb, welcher in Europa produzieren lässt und ausschliesslich nach Öko-Tex Standard 100 zertifizierte Markenmaterialien verwendet. Der beauftragte, verarbeitende Betrieb erhielt in allen Kategorien ein A-Rating durch die externe Zertifizierungsfirma amfori BSCI.

Für das Jahr 2022 ist es uns aufgrund der knappen Datenlage noch nicht möglich, systematisch über die menschenrechtlichen Risiken in unseren Lieferketten zu berichten. Wir sind derzeit daran, unsere Lieferanten und die Lieferketten in Bezug auf das Risiko für Kinderarbeit, die Einhaltung der Menschenrechte und auf allgemeine soziale Kriterien zu beurteilen. Zudem werden auch ökologische und wirtschaftliche Faktoren in die Bewertung der Lieferanten einfließen. Ab dem nächsten Geschäftsbericht über das Jahr 2023 werden wir über dieses Themengebiet ausführlich berichten.



CSR-Projekte

Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG
(BOGG): Umweltkapitel für den Geschäftsbericht 2022



Dr. Lea Steinle
Projektleiterin CSR, LCA
Dr. phil. Umweltnaturwissenschaften

Neosys AG
Nachhaltige Unternehmens- und
Gemeindeentwicklung
Privatstrasse 10
4563 Gerlafingen

www.neosys.ch
lea.steinle@neosys.ch

LAGEBERICHT 2022

«Die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG führt freiwillig die ordentliche Revision durch»

Gemäss Obligationenreglement Art. 961 verpflichtet sich die Unternehmung zur Darstellung der wirtschaftlichen Lage – entsprechend den rechtlichen Vorgaben – in einem Lagebericht.

Nachfrage

Die Fahrgastzahlen 2022 haben sich ab der Jahresmitte sehr erfreulich entwickelt und lagen insgesamt nur gerade 3,16 % unter dem Vergleichswert des Rekordjahres 2019. Im Berichtsjahr wurden keine Tarifierpassungen vorgenommen. Die Leistungen im Grundangebot wurden ohne Einschränkungen erbracht. Die Aufträge für Bahnersatzfahrten konnten weiter gesteigert werden. Die Nachfrage für Extrafahrten hingegen lag noch hinter den Erwartungen zurück.

Erträge

Das Geschäftsjahr 2022 schliesst mit einem Gewinn von CHF 891'185 ab. Der Verkehrsertrag liegt CHF 477'830 über dem Budget 2022 und 0,16 % über dem Wert von 2019. Es wurden weniger Abonnemente und stattdessen mehr Einzelfahrausweise gekauft. Zum Zeitpunkt der Budgetierung galten coronabedingte Einschränkungen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, es wurde von einer langsameren Erholung der Nachfrage ausgegangen. Mit einem Plus von CHF 359'322 gegenüber dem Budget (+17,26 %) haben sich die Nebenerträge erfreulich entwickelt und ergeben total CHF 2'441'622. Der Kostendeckungsgrad beträgt 48 %. Das vorhandene Eigenkapital entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Es bestehen keine finanziellen Engpässe. Im Jahresdurchschnitt waren 142,3 Vollzeitangestellte bei der BOGG beschäftigt. Die BOGG engagiert sich nicht direkt in der Forschung und Entwicklung von ÖV-Produkten. Sie ist Partnerin des Tarifverbunds A-Welle

und der Alliance Swiss Pass. Der Investitionsplan umfasst die betrieblich notwendigen Massnahmen zur Erbringung der Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Verkehr. 2022 lagen die Schwerpunkte in der Erweiterung des Depots Wangen bei Olten und dem Ersatz von älteren Fahrzeugen. Im Dezember wurden die ersten fünf batteriebetriebenen Elektrobusse in die Fahrzeugflotte aufgenommen sowie die für deren Betrieb notwendigen technischen Anlagen. Die Beschaffungen der BOGG sind auf nachhaltigen Nutzen für Kunden und die Gesellschaft ausgerichtet. Mit energetischen Massnahmen an den Gebäuden und dem zunehmenden Einsatz von erneuerbaren statt fossilen Energien werden die CO₂-Emissionen und die Kosten reduziert. Im Berichtsjahr wurden keine Risiken identifiziert, die zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Unternehmung führen könnten.

Ausblick

Die Perspektiven für die BOGG sind gut, weil mit den steigenden Fahrgastzahlen auch ein Anstieg der Fahrausweiseinnahmen erwartet wird. Das Angebot wird regelmässig überprüft und bei Bedarf angepasst. Bereits sind nächste Angebotsschritte in Diskussion. Die SBB plant mehrere Erneuerungen von Bahnanlagen in der Region und hat der BOGG Aufträge für Bahnersatzleistungen erteilt. Auch das Interesse an Extrafahrten und die Bestellungen steigen an. Die gute Auftragslage stärkt die Marktstellung der BOGG. Die finanzielle Situation der Unternehmung bleibt solid.

Subventionsrechtliche Prüfung

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die separate Genehmigung der Jahresrechnungen, prüft aber die von der Generalversammlung genehmigte Jahresrechnung.



1924

Die Automobilgesellschaft Gösgeramt AG (AGO) nimmt am 15. Mai den fahrplanmässigen Betrieb auf.



1933

Im Februar wird die Gesellschaftsfahrten und Autotransporte AG gegründet, welche die Liegenschaft und den Wagenpark des 1929 gegründeten Autotransportgeschäfts der Gebrüder Liechti, Kestenholz, übernimmt und noch im selben Jahr den konzessionierten Linienbetrieb in Olten aufnimmt.



1934

Der schlechte Geschäftsgang macht eine Kapitalerhöhung nötig. Der bisherige Firmenname wurde ersetzt durch Stadtnimbus Olten AG (SOO).



1973

Die Stadtnimbus Olten AG wird von der öffentlichen Hand übernommen. Nationalrat Dr. Leo Schürmann wird neuer Verwaltungsratspräsident.



1998

Fusion der Automobilgesellschaft Gösgeramt AG und der Stadtnimbus Olten AG zur Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG (BOGG).



2022

Die Inbetriebnahme der ersten fünf batteriebetriebenen Elektrobusse läutet den Wandel zur Dekarbonisierung der BOGG Flotte ein.

FINANZEN

Jahresrechnung

Die **Erfolgsrechnung / Linienbetrieb** schliesst mit einem positiven Jahresergebnis von CHF 891 185 ab. Im Vorjahr resultierte ein Gewinn von CHF 211 390. Im Budget 2022 rechneten wir mit einem Gewinn von CHF 20 202.

Der **Kostendeckungsgrad** wird mit 47,78 % ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Kostendeckungsgrad 46,70 %. Im Budget war ein Kostendeckungsgrad von 44,67 % vorgesehen.

Betriebsaufwand

Der **Betriebsaufwand 2022** ist mit CHF 25 284 547 ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Betriebsaufwand CHF 22 345 437. Die Vorjahreszahlen werden im Folgenden jeweils in Klammern angegeben.

Die Betriebskosten setzen sich wie folgt zusammen:

Position	Rechnung 2022		Budget 2022		Rechnung 2021	
	CHF	%	CHF	%	CHF	%
Personalkosten	14 692 059	58,11	14 728 886	57,90	13 631 864	61,01
Sachaufwand	6 499 894	25,71	7 077 850	27,82	6 050 035	27,08
Abschreibung	3 928 608	15,54	3 508 571	13,79	2 567 693	11,49
Kapitalkosten	1 639 87	0,65	1 23 700	0,49	95 846	0,43
Total	25 284 547	100	25 439 007	100	22 345 437	100

Den **Betriebskosten** liegen insgesamt 3 392 839 (3 385 644) gefahrene Kilometer zugrunde.

Personalkosten

Die Rückstellungen für Überzeit, Ferien und Sozialleistungen per 31.12.2022 sind in folgendem Umfang vorhanden: Fahrdienst CHF 580 740; Werkstatt CHF 96 840; Verwaltung CHF 171 180; total ergibt dies CHF 848 760 (CHF 578 400), was einer Zunahme von CHF 270 360 entspricht.

Der **Sachaufwand** von CHF 6 499 894 (CHF 6 050 035) setzt sich wie folgt zusammen:

Position	Rechnung 2022		Budget 2022		Rechnung 2021	
	CHF		CHF		CHF	
Allgemeine Aufwendungen	2 019 856		2 088 250		1 813 898	
Verkehrswerbung	84 493		60 000		27 280	
Versicherungen	246 055		287 000		266 005	
Betriebsbesorgungen Dritter	547 103		533 000		568 590	
Energie-, Verbrauchsstoffe	1 799 500		2 064 600		1 144 724	
Unterhalt, Reparaturen	1 802 887		2 045 000		2 229 538	
Total	6 499 894		7 077 850		6 050 035	

Die **ordentlichen Abschreibungen** werden mit insgesamt CHF 3 928 608 (CHF 2 567 693) ausgewiesen. Die Abschreibungen sind grundsätzlich gemäss der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen vorgenommen worden.

Die **Kapitalkosten** mit CHF 163 987 (CHF 95 846) sind um 71,1 % höher als im Vorjahr.

Betriebsertrag

Der Betriebsertrag inklusive Abgeltungen ist mit CHF 26 175 732 (CHF 22 556 827) ausgewiesen.

Zusammenfassung	Rechnung 2022		Budget 2022		Rechnung 2021	
	CHF	%	CHF	%	CHF	%
Verkehrsertrag	9 617 280	36,74	9 139 450	35,90	8 076 622	35,81
Nebenertrag	2 441 622	9,33	2 082 300	8,18	2 283 320	10,12
Abgeltung öffentliche Hand	14 095 218	53,85	14 095 459	55,36	12 122 610	53,74
Abgeltung Dritte	139 324	0,53	142 000	0,56	170 422	0,76
Erlösminderung	-117 712	-0,45	0	0,00	-96 147	-0,43
Total	26 175 732	100	25 459 209	100	22 556 827	100

Verkehrsertrag

Der **Verkehrsertrag 2022** wird mit CHF 9 617 280 (CHF 8 076 622) ausgewiesen. Die ABO-Abgrenzungen 2022 belaufen sich auf CHF 2 024 470 (CHF 1 781 586).

Die Taxnachzahlungen von CHF 312 472 (CHF 277 824) nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 34 648 zu. Das Delkredere wurde um CHF 5 000 gesenkt. Die Vorgaben der A-Welle im Kontrollwesen wurden erfüllt.

Zusammenfassung	Rechnung 2022		Rechnung 2021	
	CHF	%	CHF	%
Einzelreiseverkehr	4 383 142	45,58	3 449 131	42,71
Einzelbillette, MFK	4 018 389		3 136 025	
Anteil aus Halbtax	364 753		313 106	
ABO-Verkehr	2 358 704	24,53	2 136 629	26,45
Anteile aus GA, Diverses	2 396 698	24,92	2 071 812	25,65
Taxnachzahlungen	312 472	3,25	277 824	3,44
Provisionen Ticket	166 265	1,73	141 225	1,75
Total Verkehrsertrag	9 617 280	100	8 076 622	100

Der **Nebenertrag** ist mit CHF 2 441 622 (CHF 2 283 320) ausgewiesen. Budgetiert wurde ein Nebenertrag von CHF 2 082 300.

Die in der Rechnung ausgewiesenen Abgeltungen entsprechen den mit Bund, Kantonen SO / AG und Dritten abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen für die Fahrplanperiode 2022. Wegen der Bauverzögerung wurde die Abgeltung im Zusammenhang mit dem Neubau abgegrenzt.

Zusammenfassung	Abgeltung 2022	Abgeltung 2021
	CHF	CHF
Regionalverkehr	9 524 050	5 913 473
Ortsverkehr	4 503 793	6 207 239
Kanton, Gemeinden Art. 28.4	67 375	1 898
Total Abgeltung öffentliche Hand	14 095 218	12 122 610
Vereinbarungen mit Dritten	139 324	170 422
Total Leistungsvereinbarungen	14 234 541	12 293 032

Im Fahrplanjahr 2022 wurden anhand der Messfahrten 7 034 034 (5 817 671) Fahrgäste ermittelt. Dies entspricht einer Zunahme von 1 216 363 Personen oder 20,9 %.

BILANZ UND ERFOLGSRECHNUNG

Bilanz

Das **Anlagevermögen** ist mit CHF 42 413 776 (CHF 27 303 274) ausgewiesen. Auf dem Anlagevermögen sind **Abschreibungen** von insgesamt CHF 3 928 608 (CHF 2 567 693) getätigt worden.

Der Investitionszuwachs beträgt gemäss Anlagerechnung	CHF	19 038 311
Mobilien und Einrichtungen	CHF	344 767
Linienfahrzeuge	CHF	7 805 295
Betriebsfahrzeuge, Mehrzweckfahrzeuge	CHF	141 745
Erneuerungen Haltestelleneinrichtungen	CHF	83 088
Erneuerung EDV	CHF	86 371
IVU Verkaufsgeräte, Automaten, Entwerter	CHF	73 338
Liegenschaften	CHF	10 503 708

Das **Umlaufvermögen** beträgt CHF 10 310 730 (CHF 9 569 146). Die **flüssigen Mittel** machen dabei CHF 8 603 555 (CHF 7 616 103) aus.

Das **Eigenkapital** ist mit CHF 7 634 555 (CHF 6 743 370) ausgewiesen. Dies entspricht 14,48 % (18,29 %) der Bilanzsumme.

Das **kurzfristige Fremdkapital** beträgt CHF 5 390 548 (CHF 4 482 348).

Das **langfristige Fremdkapital** ist mit CHF 36 699 403 (CHF 25 646 703) ausgewiesen.

Bilanz vor Ergebnisverwendung

Aktiven	31.12.2022		31.12.2021	
	CHF	%	CHF	%
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	8603555	16,32	7616103	20,66
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	416512	0,79	666102	1,81
Übrige kurzfristige Forderungen	236206	0,45	76588	0,21
Vorräte	850600	1,61	803300	2,18
Aktive Rechnungsabgrenzung	203857	0,39	407053	1,10
Total Umlaufvermögen	10310730	19,56	9569146	25,95
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	200	0,00	200	0,00
Mobile Sachanlagen	17662502	33,50	11943187	32,39
Immobilie Sachanlagen	24751074	46,94	15359887	41,66
Total Anlagevermögen	42413776	80,44	27303274	74,05
Total Aktiven	52724506	100	36872421	100

Passiven	31.12.2022		31.12.2021	
	CHF	%	CHF	%
Kurzfristiges Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2413718	4,58	2016530	5,47
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	0	0,00	0	0,00
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	5079	0,01	4964	0,01
Rückstellungen Abgeltungen Neubau	0	0,00	0	0,00
Passive Rechnungsabgrenzung und kurzfristige Rückstellungen	2971751	5,64	2460854	6,67
Total kurzfristiges Fremdkapital	5390548	10,22	4482348	12,16
Langfristiges Fremdkapital				
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	38370000	72,77	24180000	65,58
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1329403	2,52	1466703	3,98
Rückstellungen	0	0,00	0	0,00
Total langfristiges Fremdkapital	39699403	75,30	25646703	69,56
Eigenkapital				
Aktienkapital	2345800	4,45	2345800	6,36
Gesetzliche Kapitalreserven	120000	0,23	120000	0,33
Gesetzliche Gewinnreserven	127600	0,24	127600	0,35
Reserven nach Art. 36 PBG	-97970	-0,19	271152	0,74
Reserven Ortsverkehr	1708839	3,24	1321830	3,58
Freiwillige Gewinnreserven	2539100	4,82	2345598	6,36
Bilanzgewinn	891185	1,69	211390	0,57
Total Eigenkapital	7634555	14,48	6743370	18,29
Total Passiven	52724506	100	36872421	100

Erfolgsrechnung

Ertrag	2022		2021	
	CHF	%	CHF	%
Verkehrsertrag	9 617 280	36,74	8 076 622	35,81
Nebenertrag	2 441 622	9,33	2 283 320	10,12
Abgeltung Leistungsauftrag	14 234 541	54,38	12 293 032	54,50
Bund nach PBG Art. 28.1	4 285 822		2 660 408	
Kanton SO nach PBG Art. 28.1	5 238 228		3 253 065	
Kanton SO nach PBG Art. 28.4	65 367		0	
Gemeinden nach PBG Art. 28.4	2 008		1 898	
Kanton SO Ortsverkehr	3 322 433		4 996 997	
Kanton AG Ortsverkehr	1 181 360		1 210 242	
Total öffentliche Hand	14 095 218		12 122 610	
Abgeltung Dritte	139 324		170 422	
Erlösminderungen (Anpassung Delkredere)	-117 712	-0,45	-96 147	-0,43
Total Ertrag	26 175 732	100	22 556 827	100

Aufwand	2022		2021	
	CHF	%	CHF	%
Dienstleistungen Dritte	547 103	2,09	568 590	2,52
Personalaufwand	14 692 059	56,13	13 631 864	60,43
Löhne, Gehälter, Zulagen	12 516 270		11 584 504	
Sozialversicherungen	2 175 789		2 047 360	
Übriger Betriebsaufwand	5 952 791	22,74	5 481 445	24,30
Allgemeine Aufwendungen	2 019 856		1 813 898	
Werbung	84 493		27 280	
Versicherungen, Selbstbehalte	246 055		266 005	
Energie, Verbrauchsstoffe	1 799 500		1 144 724	
Unterhalt, Reparaturen	1 802 887		2 229 538	
Abschreibungen	3 928 608	15,01	2 567 693	11,38
Fahrzeuge	2 301 641		1 810 724	
Betriebsliegenschaften	1 112 522		291 870	
Einrichtungen, Mobilien	514 445		465 099	
Betriebsaufwand	25 120 561	95,97	22 249 592	98,64
Jahresergebnis vor Zinsen	1 055 171	4,03	307 235	1,36
Finanzerfolg	-163 987	-0,63	-95 846	-0,42
Finanzaufwand	-164 576		-96 664	
Finanzertrag	590		818	
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg	0	0,00	0	0,00
Jahresergebnis	891 185	3,40	211 390	0,94

GELDFLUSSRECHNUNG

	31. 12. 2022	31. 12. 2021
	CHF	CHF
Jahresergebnis	891 185	211 390
Abschreibungen auf Sachanlagen	3 928 608	2 567 693
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	249 590	705 127
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	-159 617	223 202
Veränderung Vorräte	-47 300	80 778
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	203 196	-213 247
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	397 188	-1 902 572
Veränderung kurzfristige Bankverbindlichkeiten	0	0
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	115	4 964
Veränderung Auflösung Abgeltung Erweiterung	0	-449 012
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	510 897	253 052
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	5 973 862	1 481 373
Investitionen in Finanzanlagen	0	0
Devestition von Finanzanlagen	0	0
Investitionen in mobile Sachanlagen	-8 535 401	-3 400 127
Devestition von mobilen Sachanlagen	0	14
Investitionen in immobile Sachanlagen	-10 503 708	-4 797 493
Devestition von immobilien Sachanlagen	0	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-19 039 109	-8 197 606
Veränderung langfristige Bankverbindlichkeiten	14 190 000	12 330 000
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Aktionär Kanton SO)	-102 300	-102 300
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Bund)	-35 000	-35 000
Veränderung Rückstellung Fahrzeugbeschaffung	0	-154 273
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	14 052 700	12 038 427
Veränderung flüssige Mittel	987 453	5 322 194
Bestand flüssige Mittel zu Periodenbeginn	7 616 103	2 293 909
Bestand flüssige Mittel am Periodenende	8 603 555	7 616 103
Veränderung flüssige Mittel	987 453	5 322 194

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.

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

	31. 12. 2022	31. 12. 2021
	CHF	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	501 512	756 102
Delkredere	-85 000	-90 000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	416 512	666 102
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	236 206	76 588
Übrige kurzfristige Forderungen	236 206	76 588
Betriebseinrichtungen, Mobilien	978 789	905 672
Fahrzeuge	16 683 713	11 037 515
Mobile Sachanlagen	17 662 502	11 943 187

	31. 12. 2022	31. 12. 2021
	CHF	CHF
Grundstück Härkingen	32 202	32 202
Grundstück Wangen bei Olten	4 732 920	4 732 920
Grundstück Lostorf	566 691	566 691
Betriebsgebäude Kestenholz	34 702	2 201
Betriebsgebäude Wangen bei Olten	1 370 702	1 839 701
Betriebsgebäude Wangen bei Olten Erweiterung	15 957 355	6 022 173
Betriebsgebäude Lostorf	2 056 502	2 164 000
Immobilie Sachanlagen	24 751 074	15 359 888
Passive Rechnungsabgrenzung	98 521	100 869
Abgrenzung der Jahres-Abonnements-Einnahmen	2 024 470	1 781 586
Kurzfristige Rückstellungen	848 760	578 400
Passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	2 971 751	2 460 854
Darlehen Bund	332 203	367 203
Darlehen Aktionär Kanton Solothurn	997 200	1 099 500
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	1 329 403	1 466 703
Regionaler Personenverkehr	-97 970	271 152
Ortsverkehr	1 708 839	1 321 830
Reserven nach Art. 36 PBG	1 610 869	1 592 982
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	50-250	50–250
Verbindlichkeit gegenüber Vorsorgeeinrichtung	-	406 445
Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten		
Verpfändete Schuldbriefe aus Liegenschaften	14 860 000	14 860 000
Belastet mit Krediten	8 720 000	8 930 000
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
Langfristige Bankverbindlichkeiten 1 – 5 Jahre	38 370 000	24 180 000
Langfristige Bankverbindlichkeiten über 5 Jahre	0	0
Honorar der Revisionsstelle		
Revisionsstellenhonorar	18 350	18 350
Honorar (für andere Dienstleistungen) Sonderprüfungen	3 525	0
Betriebshaftpflichtversicherung		
Grundversicherung pro Schadenereignis	10 000 000	10 000 000
Ergänzungsversicherung 1, pro Schadenereignis	10 000 000	10 000 000
Ergänzungsversicherung 2, Zweifachgarantie pro Versicherungsjahr	80 000 000	80 000 000

ERGEBNISVERWENDUNG

	2022	2021
	CHF	CHF
Vortrag 1. 1.	0	0
Jahresergebnis	891 185	211 390
Bilanzgewinn 31. 12.	891 185	211 390
Zuweisung an gesetzliche Reserve nach PBG Art. 36		
Zuweisung an regionalen Personenverkehr	354 831	-369 122
Zuweisung an freie Reserven	177 416	0
Zuweisung an gesetzliche Reserve Ortsverkehr		
Zuweisung an Ortsverkehr	239 293	387 009
Zuweisung an freie Reserven	119 646	193 503
	891 185	211 390
Vortrag auf neue Rechnung	0	0



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 2022, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte 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, 3. April 2023



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.

Olten, 3. April 2023





- ☞ 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

Dominik Frauchiger
dipl. Treuhandexperte
zugel. Revisionsexperte
leitender Revisor

Karin Trümpy
dipl. Wirtschaftsprüferin
zugel. Revisionsexpertin

Beilage:
Jahresrechnung und Antrag über die Gewinnverwendung

Olten, 3. April 2023





Extrafahrt

123

elektrisch
nachhaltig
bogg.ch

123

MAN

Name des Unternehmens:

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

Abkürzung:

BOGG

Logo:



Neue 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