



BETRIEB
OLTEN GÖSGEN GÄU

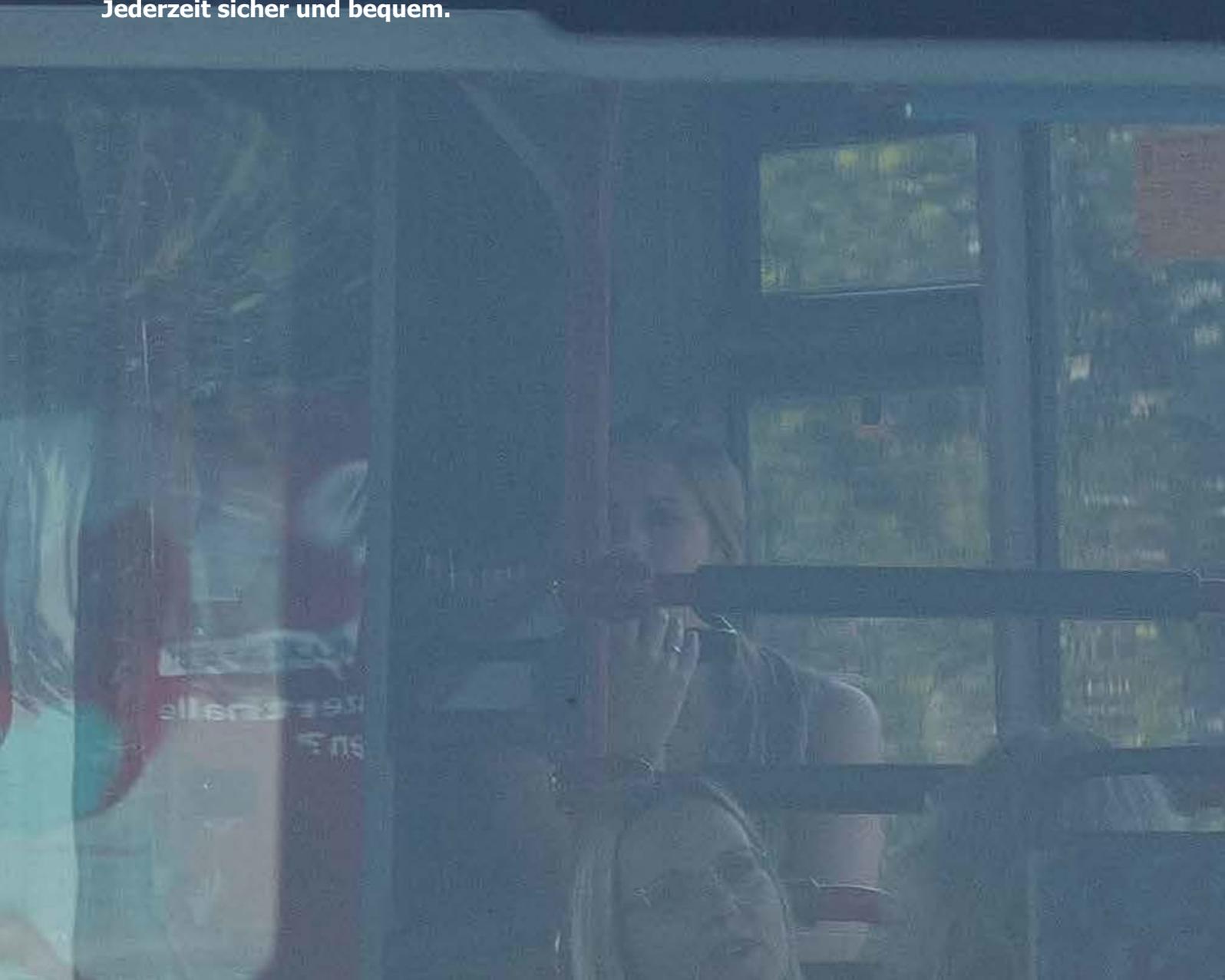
Geschäftsbericht 2016



A close-up of a train's LED display showing the word 'E X P R E S S O' in bright yellow-green characters. The background is a blurred outdoor scene with trees and a building.

E X P R E S S O

BOGG.
Täglich unterwegs. Für 6 706 604 Fahrgäste.
Und extra für Sie – auch als Ihre Privat-Chauffeure.
Jederzeit sicher und bequem.



Auf einen Blick!

BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG

	31.12.2016	31.12.2015
Anzahl Linien	13	12
Betriebslänge der Linien / km	169	164
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	133	129
Lernende	3	3
Kursfahrzeuge	46	46
eigene	43	43
Transportbeauftragte	3	3
Gefahrene Wagenkilometer	3 033 384	2 922 774
mit eigenen Fahrzeugen	2 917 177	2 790 310
durch Transportbeauftragte	116 207	132 464
Fahrgäste	6 706 604	6 581 012
Personenkilometer	24 437 013	24 396 354
Betriebsaufwand / CHF	20 658 101	19 979 433
Verkehrsertrag / CHF	7 076 318	7 715 193
Nebenertrag / CHF	2 374 983	1 505 497
Abgeltung Leistungsvereinbarung / CHF	11 087 724	10 965 655
Abgeltung öffentliche Hand / CHF	10 451 447	10 294 897
Abgeltung Dritte / CHF	636 277	670 758
Jahresergebnis / CHF	-160 543	136 911
Betriebsaufwand pro Wagenkilometer / CHF	6.81	6.84
Kostendeckungsgrad / %	48.63	49.16
Erschliessungsgebiet / Einwohner ca.	95 000	95 000





Erfolgreich dank solidem Fundament

Die BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG (BOGG) kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2016 zurückblicken. 2016 konnten wir erneut 1.9% mehr Fahrgäste befördern als im Vorjahr. Gegenüber dem Vorjahr konnten die Fahrgasteinnahmen um 11.1% erhöht werden. Dies aufgrund eines geänderten A-Welle Verteilschlüssels für die Verkehrserträge. Dank Sondereinsätzen des gesamten Personals konnten die Auftragsfahrten, insbesondere die Bahnersatzfahrten, wesentlich gesteigert werden. Dies zeigt sich in deutlich höheren Nebenerträgen als in den Vorjahren. Diese Faktoren führen – zusammen mit einem überlegten Kostenmanagement – zu einem finanziell sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2016.



Unsere Fahrgäste profitieren vom guten Geschäftsgang, 12 Fahrzeuge wurden mit Klimageräten nachgerüstet. Damit wird auf die Kundenbefragung 2015 reagiert, die aufgezeigt hat, dass die Fahrgäste im Sommer eine Verbesserung des Klimas in den Bussen wünschen.

Unser Personal profitierte in Form einer Sonderprämie vom guten Geschäftsergebnis. Zusammen mit den Personalvertretern konnte 2016 zudem der Gesamtarbeitsvertrag GAV der Solothurner Transportunternehmen nach 10 Jahren definitiv eingeführt und den aktuellen gesetzlichen Verhältnissen angepasst werden.

Das Unternehmen konnte notwendige Investitionen in die Infrastruktur und Abgrenzungen bei den Verkehrserträgen vornehmen. Ab 2016 können neue Mercedes Citaro Busse als Ersatz für alte Fahrzeuge bestellt werden. Das erste Fahrzeug wurde bereits im Dezember 2016 ausgeliefert.

Im Depot Kestenholz konnte die dringend notwendige Sanierung der Verkehrsfläche vorgenommen werden. Der Gestaltungsplan für die Erweiterung des Depotstandorts in Wangen konnte, nach Behandlung der Einsprachen, Ende 2016 an den Regierungsrat zur Genehmigung weitergeleitet werden. Für die BOGG wird die Erweiterung des Depotstandorts in Wangen das wichtigste Projekt in den kommenden Jahren sein.

Die Erweiterung ist dringend notwendig, um für unsere Kundinnen und Kunden endlich ansprechende Empfangsräume und für unser Personal genügend Garderobe-, Sanitär- und Aufenthaltsräume anzubieten. Es wird dann auch endlich möglich sein, alle Fahrzeuge vor Regen und Schnee geschützt garagieren zu können, was aktuell nicht der Fall ist. Dadurch erhoffen wir uns eine deutliche Senkung der Reparatur- und Unterhaltskosten an der Elektronik und Elektrik in den Fahrzeugen.

In den nächsten Jahren erwarten wir ein Bevölkerungswachstum in der Region, das vom neuen Quartier Olten Südwest, aber auch von neuen Wohngebieten im Gäu und im Niederamt entstehen und Auswirkungen auf das ÖV-Angebot haben wird. Auf dieses Wachstum richten wir unsere Planung aus.

Liebe Fahrgäste

Geschätzte Geschäftspartner

Mit dem Buskonzept Olten Gösgen Gäu, welches 2016 erarbeitet und Anfang 2017 den Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet wurde, wird die Grundlage für ein geordnetes Wachstum des öffentlichen Verkehrs in der Region gelegt.

Die Planung der öV-Drehscheiben an den Bahnhöfen in Egerkingen, Schönenwerd und Olten wurde 2016 weiter vorangetrieben. Vor allem der Neubau des Bahnhofplatzes in Olten mit seinen vielfältigen Nutzerinteressen und den beengten Platzverhältnissen wird uns als Busunternehmung, aber auch unsere Fahrgäste vor einige Herausforderungen stellen.

Die Umsetzung dieser Planungen ist dringend notwendig, um möglichst bald einen stabilen und zuverlässigen Busbetrieb zu ermöglichen. Heute ist ein fahrplanmässiger Betrieb, trotz Einsatz von Entlastungs- und Pikettbussen in der Hauptverkehrszeit, nicht mehr möglich. Ohne die gezielte, rasche und umfassende Umsetzung von Massnahmen, wie sie im Buskonzept vorgeschlagen werden, laufen wir Gefahr, dass die Betriebsstabilität weiter sinkt und wir deshalb Fahrgäste verlieren.

Verbessert hat sich die Finanzierungssituation von Projekten im Agglomerationsprogramm, wie z.B. der Neubau des Bahnhofplatzes in Olten. Mit der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF im Februar 2017, haben die Stimmberechtigten die finanzielle Grundlage für die weitere Entwicklung des Strassenraums gesichert. Auf der Strasse wird zwei Drittel des gesamten öV abgewickelt. Wir setzen uns engagiert für den sicheren und zuverlässigen Transport unserer Fahrgäste ein.

Peter Schafer
Präsident Verwaltungsrat

Toni von Arx
Direktor





Verwaltungsrat		im Amt seit
Präsident	Schafer Peter, Stadtrat, Olten	2013
Vizepräsident	Stöckli Paul, alt Gemeindepräsident, Neuendorf	1998
Mitglieder	Burkhalter Armin, alt Gemeindepräsident, Starrkirch-Wil	2006
	Dätwyler Marco, Unternehmer, Trimbach	1998
	Leu Dieter, Gemeindepräsident, Rickenbach	2006
	Rudolf Ursula, alt Gemeindepräsidentin, Lostorf	2006
	von Arx Markus, Gemeindepräsident, Erlinsbach	2013
	Walser Rolf, Gemeinderat, Aarburg	2016
	Züllli Max, alt Bauverwalter, Wangen bei Olten	1998
Sekretär:	Bürgi Karl, Neuendorf	2009

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

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





107

WWW.BLOOMEL

LED display showing orange digital text

A-welle

BUS BETRIEB

107



CITARO

SG-21987



mann

Aktionariat

Transportbeauftragte

Aktionäre

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

Transportbeauftragte

		seit
Linie 555	Hägendorf – Allerheiligenberg – Langenbruck Taxi Bur Olten	2014
Linie 513	Industrielinie Hägendorf – Oberbuchsiten PostAuto Schweiz AG Region Nordschweiz (Kooperation)	2008
Linie 506	Olten – Wisen Taxi Bur, Olten (Nachtbus)	1998
Linie 504	Olten SüdWest PostAuto Schweiz AG Region Nordschweiz (NVZ)	2016



Verwaltung / Administration

Fluri Sandra, Kappel (Teilzeit) 2016
Grob Jrene, Wangen bei Olten 2009
Naef Yvonne, Olten 2001
Probst Therese, Egerkingen (Teilzeit) 2010
Schib Peter, Kölliken 2015

Fahrdienstleitung

Thommen Kurt, Schönenwerd,
operativ bis 31.12.2016 1974
Bachmann Marco, Langenthal,
operativ ab 1.1.2017 2016
Zurfluh Beat, Pfaffnau, Planung 2009

Assistenten Fahrdienstleitung / Fahrdienst

Börlin Peter, Herzogenbuchsee, Planung 2014
Gschwend Valentin, Egerkingen, operativ 1999
Maier Guido, Langenthal, operativ 2014
Reiter Roland, Wangen bei Olten, Planung 2012

Fahrdienst-Team

Baumann Armin, Kappel,
Teamleader Stadtnetz, Depot Wangen bei Olten 1987
Balmer Heinz, Rothrist (Teilzeit) 2005
Bieli Marcel, Wangen bei Olten 2000
Blum Thomas, Olten 2009
Ciaciuch Pawel, Wangen bei Olten 2015
Hirschi Bernhard, Kappel 2013
Hüsser Paul, Leutwil 2016
Kahri Mohamed Kamel, Olten 2008
Kahri Mohamed Mouldi, Olten 2014
Kameric Adnan, Gunzgen 2016
Kurzo Marco, Hägendorf 2005
Maurer Peter, Hägendorf 2004
Sommer Paul, Neuendorf 1988
Strahm Heinrich, Kappel 2008
Thommen Fredy, Rickenbach 1997
Turopoli Heidy, Egerkingen 2013
Weh Michael, Gunzgen 2015
Zahm Daniel, Fulenbach 2016

Schafer Gregor, Chauffeursausbildner, Gunzgen,
Teamleader Stadtnetz, Depot Wangen bei Olten 1998
Blatancic Joso, Obergösgen 2013
Christen Thomas, Glashütten 2012
Di Perna Giovanni, Wangen bei Olten 2014
Dörfliger Christoph, Obergösgen 1992
[REDACTED]
Hofer René, Gunzgen 2004
Müller Sandra, Gunzgen 2006

Nussbaumer Isidor, Hauenstein (Teilzeit) 2007
Schumacher Markus, Wangen bei Olten 2006
Stevic Pero, Olten 2011
Sulaj Zendel, Aarburg 2011
Vögeli René, Hägendorf 1993
Widmer Kilian, Aarburg 2013

Giger Peter, Hägendorf,

Teamleader Stadtnetz, Depot Wangen bei Olten 1998
Berisha Arben, Egerkingen 2011
Furger Jacqueline, Boningen 2010
Geiser Paul, Kappel 1986
Hofer Ulrich, Egerkingen (Teilzeit) 2009
Hofstetter Hermann, Oensingen (Teilzeit) 2016
Jovicic Sreten, Hägendorf 2009
Knaust Rolf-Peter, Olten 2014
Roos Franz, Aarburg 2005
Säuberli Adrian, Egerkingen 2015
Schib Bernhard, Oftringen 2013
Stettler Bernhard, Oftringen (Teilzeit) 1994
Vonäsch Hans, Strengelbach 2016
Zimmermann Heike, Winznau 2016
Zimmermann Pius, Hauenstein (Teilzeit) 2014
Zumstein Walter, Hägendorf 1991

Ackermann Heinz, Egerkingen,

Teamleader Stadtnetz, Depot Wangen bei Olten 2006
Balmer Jolanda, Rothrist (Teilzeit) 2012
Brüderli Rolf, Wangen bei Olten 2001
Dovi Simon Adjete, Dulliken 2014
Hamouda Elsayed, Neuendorf 2016
Jung Mario, Egerkingen 2013
Lino Massimo, Rickenbach 2010
Markovic Igor, Dagmersellen 2015
Mensah Lea, Dulliken 2016
Morina Gani, Hägendorf 2009
Morina Sami, Dulliken 2009
Murali Seevaratnam, Trimbach 2016
Ntamkas Christos, Wangen bei Olten 2014
Reist Andreas, Härkingen 2014
Saladin Dieter, Roggwil (Teilzeit) 2016
Sieber Roger, Kölliken (Teilzeit) 2013
Steiner Ernst, Oberbuchsiten (Teilzeit) 2015

Badertscher Arthur, Winznau,

Teamleader Gösgeramt, Depot Lostorf 2014
Baumgartner Arthur, Gretzenbach 2013
De Aguiar Silva Nunes Margarida, Trimbach 2013
Diener Thomas, Lostorf (Teilzeit) 2014
Dubacher Reto, Niedergösgen 2013
Engel Martin, Fulenbach 2015



Fässler Albert, Niedergösgen (Teilzeit) 2009
Fusco Giovanni, Olten 2009
Lanz Thomas, Obergösgen 2002
Saitoski Agron, Obergösgen 2009
Thepaut Christian, Dulliken 2011

Aemmer Daniel, Niedergösgen,

Teamleader Gösgeramt, Depot Lostorf 2010
Annaheim Roland, Niedergösgen 2011
Badertscher Martin, Lostorf 2011
Berz Marcel, Obergösgen 2006
Küpfer André, Starrkirch-Wil 2005
Mägli Max, Stüsslingen 1990
Mollet Hans Rudolf, Lostorf (Teilzeit) 1989
Peier Karl, Lostorf 1986
Scheurer Rudolf, Lostorf (Teilzeit) 2011
Wyss Christian, Lostorf 1985

Bur Christian, Neuendorf,

Teamleader Gäu, Depot Kestenholz 2010
Brunner Hülya, Niederbipp (Teilzeit) 1997
Bucco Michael, Riehen (Teilzeit) 2014
Dummermuth Hansruedi, Balsthal 2005
Frangi Renato, Welschenrohr 2000
Frei Alfred, Hägendorf 2000
Haldemann Marianne, Kappel 1994
Latscha Josef, Neuendorf 2012
Prinz André, Wangen bei Olten (Teilzeit) 2014
Rumpf Johann, Aedermannsdorf 2007
Ryser Heinz, Walliswil bei Wangen 2014
Schmid Georg, Welschenrohr 2016
Schroth Jörg, Balsthal 2009
Siegenthaler Erich, Oensingen 2009
Strähl Urs, Obergösgen (Teilzeit) 1992
Teschner Sascha, Rothrist 2014
Tschachtli Hans-Peter, Kestenholz 2005
Zolliker Roland, Oensingen 2000

Werkstatt / Unterhaltsdienst

Biedermann Theo, Dulliken 2015
Diethelm Peter, Kappel, Stv. Leiter Technik 2010
Dragomirovic Stefan, Egerkingen 2011
Godinho Coimbra Sandra Margarida, Aarburg 2014
Hodel Jeanette, Dulliken (Teilzeit) 1996
Hubmann Laurent, Olten (Teilzeit) 1991
Nuaj Tom, Kappel 2013
Schertler Julian, Stüsslingen 2009
Tollardo Rolf, Wangen bei Olten 2015
Trachsel Jo, Olten, Disponent Einsatzleitstelle 1998
Wagner Kevin, Wisen 2012

In Ausbildung

Kohler Alisha, Egerkingen,
Kauffrau EFZ E-Profil öV 2015
Schmid Florian, Dulliken,
Automobil-Fachmann EFZ 2014
von Arx Florian, Trimbach,
Automobil-Mechatroniker EFZ 2016

Weiterbeschäftigung nach Pensionierung

Stettler Bernhard, Chauffeur, Oftringen 31.1.2011
Strähl Urs, Chauffeur, Obergösgen 31.8.2012
Balmer Jolanda, Chauffeuse, Rothrist 1.11.2012
Mollet Hans-Rudolf, Chauffeur, Lostorf 30.9.2014
Nussbaumer Isidor, Chauffeur, Hauenstein 31.10.2014
Bucco Michael, Chauffeur, Riehen 15.12.2014
Fässler Albert, Chauffeur, Niedergösgen 30.11.2015
Hofer Ulrich, Chauffeur, Egerkingen 30.4.16
Knaust Rolf-Peter, Chauffeur, Olten 30.9.16
Steiner Ernst, Chauffeur, Oberbuchsitzen 30.9.16

Im Berichtsjahr rekrutierten wir insgesamt 14 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. 10 Mitarbeiter traten aus unserer Unternehmung aus.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gebührt auch in diesem Jahr unser besonderer Dank. Sie haben die vielen grösseren und kleinen Baustellen entlang dem Streckennetz der BOGG, prekäre Strassenverhältnisse und krankheits- oder unfallbedingte Ausfälle gemeinsam als starke Einheit professionell gemeistert. Wir sind stolz auf unsere Mitarbeitenden und danken ihnen für den grossen Einsatz.

Personal/Jubilare

Dienstjubiläen

Mehreren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konnten wir zu Dienstjubiläen gratulieren.



30

Geiser Paul
Chauffeur
Kappel



30

Peier Karl
Chauffeur
Lostorf



25

Hubmann Laurent
Mitarbeiter Werkstatt
Olten



25

Zumstein Walter
Chauffeur
Hägendorf



20

Hodel Jeanette
Raumpflegerin
Dulliken



15

Brüderli Rolf
Chauffeur
Wangen bei Olten



15

Naef Yvonne
öV Kauffrau
Olten



15

Tollardo Rolf
Wagenwart
Wangen bei Olten



10

Ackermann Heinz
Teamleader
Egerkingen



10

Berz Marcel
Chauffeur
Oberbösgen



10

Müller Sandra
Chauffeuse
Gunzgen



10

Schumacher Markus
Chauffeur
Wangen bei Olten



Fahrdienstleiter Kurt Thommen geht in Pension

Vor mehr als einem Jahr habe ich mit Kurt Thommen diskutiert, wie seine grossen Überzeit- und Ferienguthaben bis zur Pensionierung abgebaut werden können. Damals war der letzte Arbeitstag noch weit weg. Ende 2016 war es soweit, der letzte Arbeitstag von Kurt Thommen war da, auch wenn er erst am 4. Februar 2017 seinen 65. Geburtstag feierte. Kurt Thommen ist mit 43 Dienstjahren, mit deutlichem Abstand, der dienstälteste Mitarbeiter unseres Unternehmens. Sein Rekord wird wohl auch nicht so schnell gebrochen werden. Er ist 1974 in unser Unternehmen, respektive in die Stadtomnibus Olten eingetreten und zwar am damaligen Standort, an der Solothurnerstrasse in Olten, gegenüber der Usego. Die wichtigsten Stationen im Berufsleben von Kurt Thommen sind deshalb eng mit wichtigen Wegmarken unseres Unternehmens verknüpft. Gearbeitet hat man 1974 noch 45 Stunden pro Woche, bei deutlich weniger Ferienwochen als heute. Und auch sonst hat sich einiges verändert in dieser langen Zeit:

- die Fusion von Stadtomnibus und Automobilgesellschaft zur heutigen Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG;
- damit verbunden auch Änderungen der Uniform;
- der Wechsel an den neuen Depot-Standort in Wangen bei Olten;
- die Technik in den Fahrzeugen;
- der Abschied von den farbigen Billetten und die Einführung des A-Welle Tarifsystems, neue Kassen, mehr und mehr Elektronik in den Abläufen und vieles mehr.

Kurt Thommen hat sich diesen Veränderungen immer gut angepasst. Seine Leistungen wurden anerkannt; 1990 wurde er zum Fahrdienstleiter Stv. und später zum Fahrdienstleiter operativ befördert. Viele haben von seinen Erfahrungen profitiert. Er wird uns als wandelndes BOGG-Lexikon fehlen. Kurt Thommen hat sich gut auf den nächsten Abschnitt vorbereitet und ich denke er hat klare Vorstellungen, wie er seine Zeit in Zukunft nutzen will. Er wird sein handwerkliches Geschick in seinem Eigenheim, für die Bürgergemeinde Schönenwerd oder die Jagdgesellschaft Froburg einsetzen und er wird hoffentlich das schöne Wetter für Ausflüge mit seiner Familie und vermehrte Töfffahrten nutzen. Getreu dem Motto AHV, Agenda mehr als halb voll. Kurt Thommen verkörpert einen Teil der Geschichte unseres Unternehmens. Wer 43 Jahre in einem Unternehmen an leitender Stelle tätig war, hinterlässt zwangsläufig Spuren. Das Unternehmen ist Kurt Thommen zu grossem Dank verpflichtet für seinen engagierten und disziplinierten Einsatz über so viele Jahre. Kurt Thommen war immer ein Vorbild für unser Personal, was den Einsatz aber auch das Auftreten anbelangt. Ein grosses Dankeschön an Kurt Thommen!

Wir wünschen Kurt, dass er die neu gewonnene Zeit mit viel Leben füllt. Und wir hoffen natürlich, dass er ab und zu auch einen Abstecher (mit dem Bus) zu uns nach Wangen macht.

Toni von Arx, Direktor



Aktionäre und Verwaltungsrat

Generalversammlung

Die Generalversammlung fand am 28. Juni 2016 im Restaurant Krone in Aarburg statt.

VR-Präsident Peter Schafer informiert über ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2015. Der VR hat Massnahmen ergriffen, damit das Unternehmen auch den zukünftigen Herausforderungen gewachsen ist. Er würdigt die Verdienste von VR Bruno Christen, Aarburg, der nach 10 Jahren aus dem VR BOGG zurücktritt.

Der VR-Präsident bedankt sich bei den Fahrgästen für ihre Treue und bei den Mitarbeitenden der BOGG für ihren grossen, kundenorientierten Einsatz. Er dankt der Kollegin und den Kollegen im VR für das grosse Engagement und Bund, Kanton und den Aktionären für ihre Unterstützung.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat sich 2016 an insgesamt sieben Sitzungen mit den ordentlichen Geschäften der Unternehmung befasst. Zudem hat er:

- das Reglement Fahrzeugwerbung überprüft;
- im Rahmen des Submissionsverfahrens, den Auftrag für die Beschaffung von Fahrzeugen Mercedes Citaro bei EvoBus Schweiz AG erteilt;
- den Auftrag zur Analyse der Stabilitätsprobleme beim Betrieb der Buslinien an ein Fachbüro erteilt;
- die Aktionäre über die möglichen Entwicklungen der Unternehmensstruktur informiert;
- zu den Einsprachen im Gestaltungsplanverfahren Depotstandort Wangen Stellung bezogen;
- der Erneuerung der Verkehrsfläche im Depot Kestenholz zugestimmt;
- dem Gesamtarbeitsvertrag GAV für die Busbetriebe im Kanton Solothurn zugestimmt und die zugehörige Betriebsvereinbarung BOGG verabschiedet.



Angebot und Betrieb

Linienbetrieb

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 konnte die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG den zweijährigen Versuchsbetrieb für die Linie 504 nach Olten Südwest aufnehmen.

Auf der Linie 504 wurden 2016 knapp 60 000 Fahrgäste transportiert. Die Fahrgastzahlen der Linie 504 entsprechen damit nicht den Erwartungen, obwohl eine stetige Zunahme der Fahrgäste zu beobachten ist. Im Rahmen des Buskonzepts Olten Gösgen Gäu wurde darum nach alternativen Erschliessungsmöglichkeiten Ausschau gehalten. Abhängig davon, wie die zeitliche Umsetzung des Buskonzepts erfolgt, wird sich die Erschliessung von Olten Südwest vorübergehend ändern.

In den vergangenen Jahren haben wir verschiedentlich auf die Überlastung der Strasseninfrastruktur im Bereich Handelshofkreuzung – Bahnhof Olten – Postplatz – Sälikreisel hingewiesen. Auch die Kundenzufriedenheitsumfragen zeigen Handlungsbedarf, um die Betriebsstabilität zu erhöhen.

Durch externe Fachspezialisten wurden die Ursachen für den instabilen Busbetrieb analysiert. Die Ergebnisse sind in das Buskonzept Olten Gösgen Gäu eingeflossen. Es werden Anpassungen in den Linienführungen vorgeschlagen, um das Angebot zu verbessern und den Betrieb zu stabilisieren.

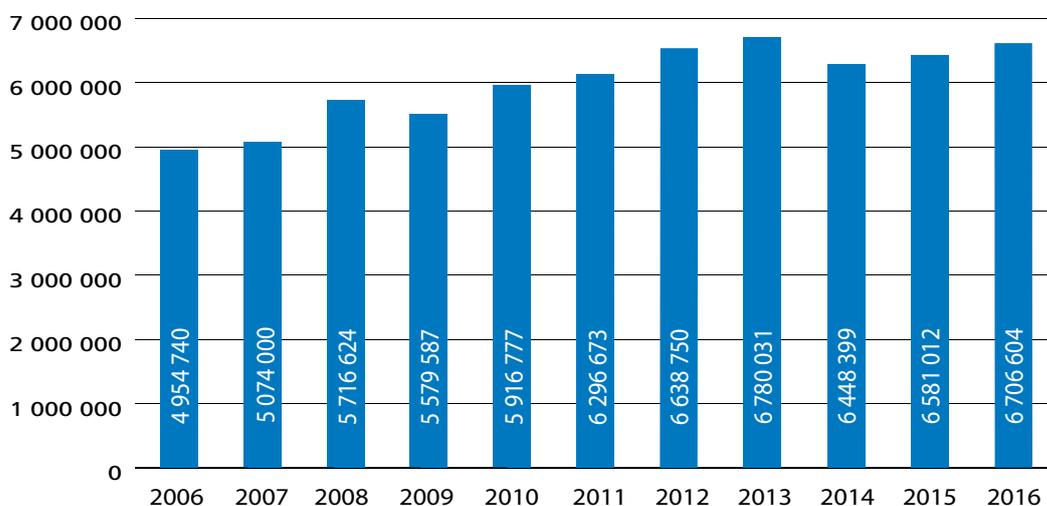
Im Buskonzept Olten Gösgen Gäu werden aber auch flankierende Infrastrukturmassnahmen bezeichnet, die für eine Verbesserung der Betriebsstabilität dringend notwendig sind. Ohne flankierende Massnahmen ist ein stabiler Busbetrieb nicht möglich.

Von grosser Wichtigkeit für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region sind die geplanten öV-Drehscheiben in Schönenwerd, Egerkingen und der Neubau des Bahnhofplatzes in Olten. Vor allem die Gestaltung des Bushofs an der wichtigsten öV-Drehscheibe des Kantons Solothurn, am Bahnhof in Olten, wird für die weitere Entwicklung des Busverkehrs in der Region von grosser Bedeutung sein.



Fahrgäste

2016 ist die Zahl der beförderten Fahrgäste erneut um 1.91% auf 6 706 604 angestiegen. Am meisten zusätzliche Fahrgäste wurden auf der Linie 503 Olten Bornfeld – Bahnhof – Meierhof / Starrkirch-Wil befördert. Erhebliche Verluste an Fahrgästen gab es auf der Linie 505. Die geforderte Ausrichtung des Betriebs auf den Bahnhof in Olten hat zu Verlagerungen der Fahrgastzahlen, insbesondere auf die Postautolinien 126/127 geführt. Auf den Fahrplanwechsel 2017 werden auch die Anschlüsse in Oensingen wieder sichergestellt. Wir hoffen dann, einen wesentlichen Teil der Fahrgäste zurückgewinnen zu können.



Sehr gut entwickelt haben sich auch die Linien 571/572 ins Niederamt. Die Erschließung der Neubaugebiete in Lostorf, Obergösgen und Winznau, aber auch die gute Anbindung des Industriegebiets in Olten an den Bahnhof, haben zu dieser erfreulichen Entwicklung beigetragen. Mit dem im Buskonzept geplanten 15-Minutentakt Richtung Lostorf und der Durchbindung von Buslinien aus dem Gäu ins Oltner Industriegebiet und Richtung Niederamt hoffen wir, das Fahrgastwachstum auf diesen Linien in den kommenden Jahren weiter voranzutreiben.

Fahrzeuge

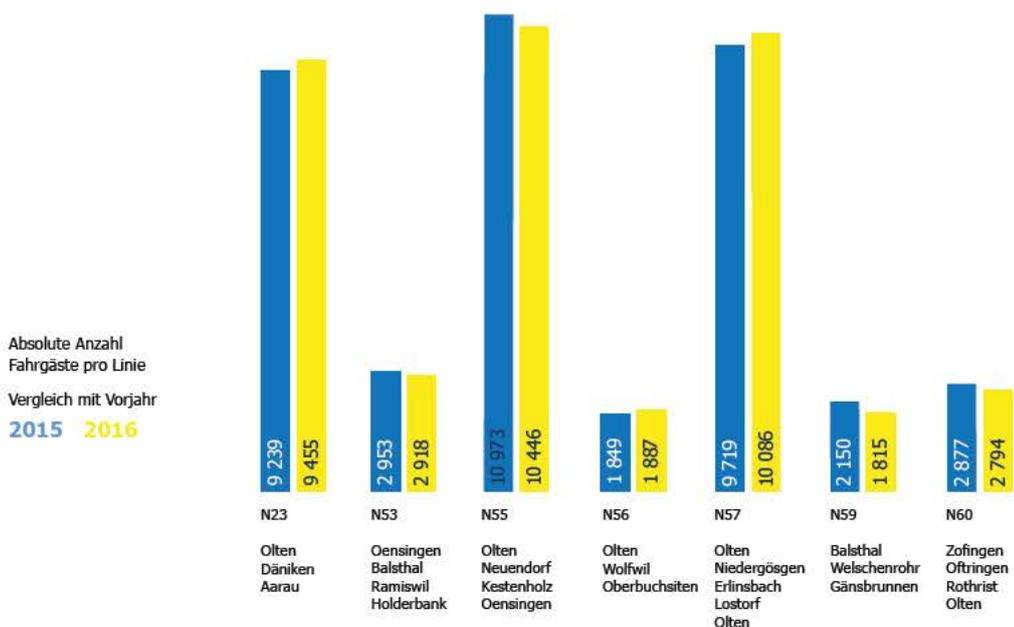
Damit der Fahrzeugpark möglichst dem Stand der Technik folgt, ersetzt die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG ihre Fahrzeuge in Etappen. Von dieser stetigen Erneuerung der Fahrzeugflotte profitiert nicht nur die Umwelt, sondern auch unsere Fahrgäste durch einen besseren Fahrkomfort. 2016 erfolgte die Vergabe einer weiteren Tranche von Fahrzeugen. Den Zuschlag hat EvoBus Mercedes erhalten. Die ersten Busse wurden bereits ausgeliefert und bewähren sich im Linienbetrieb. In nächster Zeit wird, abgestimmt auf das neue Buskonzept Olten Gösgen Gäu, die Beschaffung einer weiteren Tranche neuer Busse in Angriff genommen.





Nachtwelle

Erstmals seit Betriebsaufnahme des Nachtwelle-Angebots ist die Zahl der Fahrgäste nur geringfügig um 0.19% auf 29 987 angewachsen. Die Fahrgastentwicklung der einzelnen Linien ist 2016 sehr unterschiedlich. Die Nachtwelle-Linien Richtung Olten-Däniken-Aarau N23 und Olten-Niedergösgen-Erlinsbach-Lostorf N57 weisen erneut ein starkes Wachstum auf. Die Linie N55 Olten-Neuendorf-Kestenholz-Oensingen verzeichnet einen Rückgang an Fahrgästen. Die Nachtwellenkurse werden ausschliesslich von den Gemeinden in der Region finanziert.



Kundeninformation

In den letzten Jahren wurde die Information über Innenbildschirme in den Bussen ausgebaut. Die Kundeninformationen an stark frequentierten Haltestellen oder wichtigen Umsteigeknoten wurden mit DFI oder Generalanzeigen erweitert.



Neue DFI Haltestelle Erlinsbach



Neue DFI Haltestelle Olten-Hammer



Neue DFI Haltestelle Lostorf

Neu werden auch an Orten mit grossem Publikumsverkehr z.B. Spitälern, Einkaufszentren, Seminarhotels und Schulen in der Nähe von wichtigen Haltestellen, die Abfahrtszeiten der Busse in Echtzeit angezeigt. Da sich die Bildschirme im Innenbereich befinden, kann die Anzeige über kostengünstige Bildschirme erfolgen. Erfolgreich wurde dieses Konzept erstmals im Kantonsspital in Olten umgesetzt.



Anzeige Umsteigebeziehungen Spital Olten



DynPaper Neuendorf

An der Haltestelle Neuendorf Kirche wurde 2015, zusammen mit PostAuto, ein Betriebsversuch mit einer neuartigen Anzeigetafel – dem sogenannten DynPaper – gestartet. Grundsätzlich hat sich diese Form der dynamischen Anzeige der Fahrgastinformation an Haltestellen mit geringerem Fahrgastaufkommen bewährt. Bemängelt wurde einzig der Kontrast der Anzeige bei speziellen Lichtverhältnissen. Die Investitionskosten beim DynPaper sind etwas tiefer als bei den normalerweise eingesetzten dynamischen Fahrgastanzeigen. Das Anzeigefeld ist auch etwas kleiner als bei «normalen» dynamischen Fahrgastanzeigen. Der ursprünglich geplante Einsatz des DynPaper an ausgewählten Haltestellen verursacht jedoch deutlich höhere Schnittstellenkosten bei der Einbindung ins vorhandene Informationssystem. Zudem verlangen die gesetzlichen Vorschriften zur Fahrplanpflicht, weiterhin auch die «normale» Fahrgastinfo auszuhängen, auf der das gesamte Fahrplanangebot einer Woche ersichtlich ist. Aufgrund des erhöhten Aufwands wird der Betriebsversuch beendet und das DynPaper nicht mehr weiterverwendet.

Nebenerträge

Wie bereits im letztjährigen Geschäftsbericht informiert wurde, hat die Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG, nach einem Ausschreibungsverfahren der SBB, die Bahnersatzfahrten zwischen Dulliken und Däniken erhalten. Diese Bahnersatzfahrten sind notwendig, weil die SBB zwischen Olten und Däniken die Bahntechnikanlagen auf die zukünftige Nutzung mit dem Eppenbergtunnel anpasst. Die S23 Olten – Baden kann, aufgrund der Fahrplankonstellation mit dem Fernverkehr, in Dulliken nicht anhalten. Als Generalunternehmer hat BOGG von den SBB die vollständige Verantwortung für Planung und Betrieb der Bahnersatzfahrten sowie der provisorisch notwendigen Haltestelleninfrastruktur erhalten. Diese Leistung für die SBB wird voraussichtlich bis Fahrplanjahr 2018 erbracht werden können und hat wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Nebenerträge.





BU Raiffeisen

A welle

201

SO-157 070



Daneben konnten die Extradfahrten für Sportveranstaltungen, Vereine, Firmen- und kulturelle Anlässe – Fasnacht Olten, Wings for life, GV Raiffeisen, Oldtimerfahrten, Vereinsfahrten der Jagdgesellschaft Froburg, Regionalmusiktag, EHCO etc. – gehalten werden.

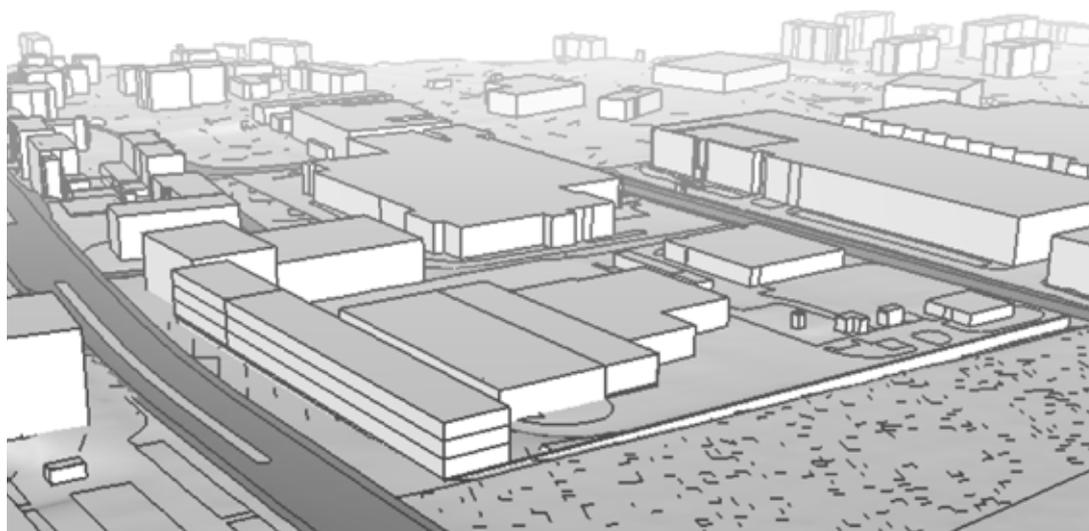


Zusammen mit den Werbeeinnahmen konnten die Nebenerträge gegenüber dem Vorjahr markant gesteigert werden.



Infrastruktur

Durch das stetige Wachstum des Busangebots in der Region kann die BOGG seit längerer Zeit nicht mehr alle Fahrzeuge am Depotstandort in Wangen garagieren. Zudem erfolgt der Dienstantritt des Personals in sehr beengten Räumlichkeiten, weil nicht nur der Fahrzeug-, sondern auch der Personalbestand kontinuierlich gewachsen sind. Schon vor einiger Zeit wurde deshalb die Planung der Depoterweiterung in Wangen an die Hand genommen. In einem ersten Schritt musste der Gestaltungsplan für das Gebiet Chleibenmatt in Wangen bei Olten angepasst werden. Nach Auflage des Gestaltungsplans und erfolgreicher Erledigung der Einsprachen, konnte dieser am 28. Februar 2017 durch den Regierungsrat genehmigt werden.



Depot Wangen
Gestaltungsplan von Planteam



Luftaufnahme Patrick Lüthy

In einem nächsten Schritt wird mit der Bauplanung der Depoterweiterung für den Nordteil des Areals begonnen.



Enge Garderobe Wangen

Zusammen mit dem Hochbauamt und der MFK des Kantons Solothurn wurde geprüft, ob während des Tages eine weitergehende Nutzung der Einstellhallen in Wangen durch die MFK-Olten möglich ist.

Durch den Busbetrieb werden die meisten Hallen vor allem in der Nacht für die Garagierung der Fahrzeuge genutzt. Während den üblichen Öffnungszeiten der MFK sind die Busse im Einsatz und die Abstellfläche kann anderweitig genutzt werden. Im Kanton Luzern, bei der Auto AG Rothenburg, wird diese Doppelnutzung der Infrastruktur durch Busbetrieb und MFK bereits erfolgreich praktiziert.

Seit vielen Jahren wird im Depot Wangen bereits eine Halle für die Prüfung von Lastwagen verwendet. In Zukunft könnten nicht nur Lastwagen, sondern auch Personenwagen und Motorräder in Wangen geprüft und weitere Dienstleistungen der MFK Olten an einem Ort konzentriert werden.



Auch im Umweltschutz fahren wir voraus

Mit unseren Dienstleistungen im öffentlichen Nahverkehr bieten wir unseren Kunden in der Region Olten Gösigen Gäu eine umweltschonende Alternative zum individuellen Verkehr mit Kraftfahrzeugen an. Umweltschonend, das bedeutet für uns nicht nur, dass Busse im Vergleich zum Auto pro Fahrgast natürlich deutlich weniger Treibstoffe benötigen und damit auch weniger Abgase freisetzen.

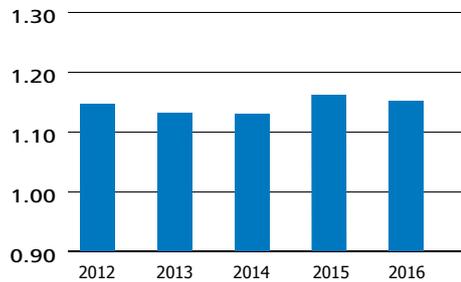
Vielmehr möchten wir als verantwortungsvoller Betrieb auch die Verbrauchswerte unserer eigenen Flotte auf einem niedrigen Niveau halten und möglichst noch weiter verringern. Dies zum Wohl unserer Umwelt und im Interesse unserer Anspruchsgruppen. Unser Ziel ist es, sowohl den Ausstoss klimaschädlicher Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) zu reduzieren, gleichzeitig aber auch weniger Feinstaub und Stickoxide freizusetzen.

So liegt der durchschnittliche CO₂-Ausstoss unserer Busse seit Jahren deutlich unter 1,2 kg pro Fahrzeugkilometer. 2016 konnten wir hierbei eine leichte Abnahme ausweisen. Auf die Personenkilometer bezogen liegt der Wert bei etwa 130 g.

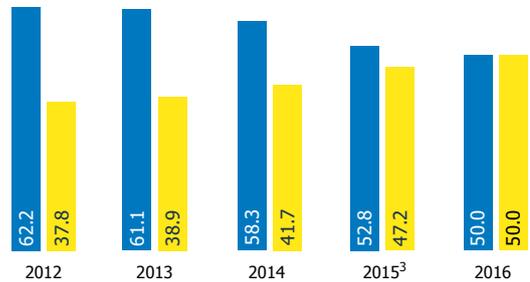
Verbrauchswerte unserer Busflotte¹

	2016	2015	2014	2013	2012
Erdgas					
absolut, in Kilogramm	281 835,2	253 114,0	308 180,1	287 909,5	260 534,7
in Kilogramm je Kilometer	0.46	0.45	0.46	0.45	0.46
Diesel					
absolut, in Litern	968 943,5	1 020 912,2	963 975,9	974 677,9	1 006 619,4
in Litern je Kilometer	0.45	0.46	0.45	0.46	0.45

Um unsere Umwelleistung auf einem guten Stand zu halten, verwenden wir in unseren Erdgas-Fahrzeugen seit 2008 einen Treibstoff mit 10%-Anteil an klimaneutralem Biogas² und möchten diesen langfristig noch erhöhen. Gleichzeitig motivieren wir unsere Chauffeusen und Chauffeure zu einer treibstoffsparenden Fahrweise und schulen sie entsprechend.



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



Zusammensetzung unserer Busflotte
(nach Abgasklassen in Prozent)

■ EURO 0 – 4 ■ EURO 5, 6

In den kommenden Jahren werden wir unsere Flotte weiter schrittweise erneuern und umstellen. Dabei werden wir auch möglichst viele Umweltgesichtspunkte betrachten und bei Entscheidungen diejenigen Antriebstechniken berücksichtigen, die uns am geeignetsten erscheinen. Bei unseren Bussen mit Dieselantrieb setzen wir schon heute konsequent auf Technologien mit einem geringeren Ausstoß an Feinstaub. Deshalb haben wir den Anteil an Fahrzeugen mit fortschrittlicheren Abgasklassen in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht.

Weitere Umweltleistungen

Auch in unseren Gebäuden und im Fahrzeugunterhalt setzen wir auf Ressourceneffizienz. Um Wasser aus dem Trinkwassernetz einsparen zu können, betreiben wir zum Beispiel seit 1998/2012 in unseren Depots Wangen und Lostorf Waschanlagen für unsere Busse, die mit Regenwasser unterhalten werden.



CSR-Projekte; Neosys-Projektnr.: 7134.004

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG): Umweltkapitel für den Geschäftsbericht 2016

¹ Grundlage: Verbrauchskontrolle der einzelnen Jahre.

² Nach Angaben unseres Lieferanten.

³ In der Darstellung im Bericht 2015 blieben zwei Fahrzeuge unberücksichtigt.





Jörg Schmidt
Autor

Eckpunkte für unsere umweltverträgliche Busbeschaffung

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit verschiedener Mobilitätsarten und insbesondere unterschiedlichen Antriebstechniken hat sich in den vergangenen Jahren eine lebhaftere öffentliche Diskussion entsponnen. Dabei werden Fahrzeuge mit Diesel- und Erdgasmotoren neueren Technologien wie Hybridfahrzeugen und elektrischen Bussen gegenübergestellt.

Bei dieser Umweltdiskussion geht es in erster Linie um die Frage der Luftreinhaltung, d.h. um einen Vergleich der Mengen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen, welche als Fahrzeugabgase ausgestossen werden. Dazu zählen insbesondere Kohlendioxid (CO₂), Feinstaub-Partikel und Stickstoffoxide (NO_x) aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe, wie etwa Diesel oder Erdgas, in den Motoren.

Diese Stoffe stehen mit unterschiedlichen Umweltproblemen in Zusammenhang: Kohlendioxid trägt massgeblich zur Erwärmung der Erdatmosphäre und damit zum Klimawandel bei, während Feinstaub-Partikel unterschiedlicher Grössenklassen beim Einatmen gesundheitsschädlich sind und zu Atemwegserkrankungen führen können. Stickstoffoxide sind Reizgase, die ausserdem zur Bildung von Ozon in Bodennähe beitragen.

Zwar kann der Abgasausstoss durch die Fahrweise reduziert werden, doch ist treibstoffsparendes Fahren gerade im öffentlichen Nahverkehr nur begrenzt möglich. Stop-and-go-Verkehr, Baustellen und Steigungen entlang der Linien wirken sich hier nachteilig aus. Bei neueren Diesel- und Erdgasfahrzeugen sind die Hersteller bestrebt, einen effizienteren Treibstoffverbrauch von Verbrennungsmotoren zu erreichen und den Schadstoffausstoss dadurch ebenfalls einzudämmen. Alte Busse durch moderne Modelle zu ersetzen, kann daher die Umweltwirkung der Fahrzeugflotte verbessern.

Auch schadstoffärmere Treibstoffe leisten einen Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Kraftfahrzeugverkehr. So führt die Beimischung von landwirtschaftlich erzeugten Treibstoffen zu einer Reduktion des Anteils fossiler Treibstoffe. Biogas, das in Verbrennungsanlagen erzeugt wird, wird als klimaneutral angesehen. Allerdings sind solche alternativen Treibstoffe nur begrenzt verfügbar und wirtschaftlich nicht immer attraktiv.

In den vergangenen Jahrzehnten haben die fortschrittlicheren Abgasnormen (zuletzt die EURO-Normen V und VI bei Lkw und Bussen) eine schrittweise Verringerung unter anderem bei den Feinstaub- und Stickstoffoxid-Emissionen von Dieselmotoren vorgegeben. Um ihnen zu entsprechen, werden Kraftfahrzeuge etwa mit Russpartikel-Filtern oder Stickoxid-Katalysatoren ausgestattet.

Allerdings kann hierdurch keine Reduktion des Kohlendioxidausstosses erreicht werden, sondern es ist sogar ein gegenläufiger Trend bei neueren Modellen zu verzeichnen. Grund dafür ist, dass für die immer vielfältigere Elektronik an Bord von Linienbussen ebenfalls Energie erzeugt werden muss, was bei Diesel- und Erdgasfahrzeugen über die Treibstoffverbrennung im Motor geschieht. Trotz grösserer Effizienz und verbesserter Verbrennungstechnologie neuerer Fahrzeuge kommt es daher gerade im öffentlichen Nahverkehr nicht zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen.

Neuere Antriebstechnologien nutzen zunehmend elektrische Energie für den Verkehr. Sie erreichen dadurch eine wesentliche Verringerung des Treibstoffverbrauchs oder kommen ganz ohne fossile Kraftstoffe im Betrieb aus. Hierzu gehören Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge.

Hybrid-Bus-Systeme können unterschiedlich betrieben werden: Der serielle (= 'rein elektrische') Hybridbetrieb fährt konstant mit einem Elektromotor. Der Strom dazu wird mit einem Diesel-Aggregat erzeugt. Dieser Dieselmotor kann auf einen konstanten Betriebspunkt eingestellt werden und läuft dann energieoptimiert und emissionsarm. Es ist aber auch ein paralleler ('gemischter') Betrieb möglich, bei welchem Dieselmotor und Elektromotor teilweise parallel Kraft auf das Getriebe ausüben, bzw. wo eine Steuerung, je nach aktuellem Leistungsbedarf, Leistung aus den beiden Motoren mischt und einspeist. Im Extremfall könnte ein solcher 'Hybridbetrieb' einem reinen Dieselmotorbetrieb gleichkommen.

Schadstoffausstösse sind ein wichtiger Indikator, um die Umweltwirkung eines Fahrzeugs zu erfassen. Eine umfassende Betrachtung berücksichtigt darüber hinaus aber noch andere Faktoren wie den Ressourcenverbrauch (Energie und Materialien) angefangen bei der Produktion des Fahrzeugs und wichtiger Teile.

Ausserdem wird der Betrieb des Fahrzeugs einschliesslich seiner Wartung sowie seine Entsorgung einbezogen. Eine solche Betrachtung wird als Ökobilanz oder Lebenszyklusanalyse bezeichnet und häufig für Vergleiche zwischen verschiedenen Mobilitätsarten herangezogen.

Wichtig ist hierbei die Frage, wie weitreichend und detailliert eine Ökobilanz durchgeführt wird. Man spricht dabei von den «Systemgrenzen». Zu den Umweltauswirkungen der Elektromobilität gehören also nicht nur der Energieverbrauch beim Betrieb, sondern etwa auch die Herstellung, Betrieb und Entsorgung/Rezyklierung der Antriebsbatterien sowie die Erzeugung und Bereitstellung der Elektrizität.

Umfassende Vergleiche zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und Elektrofahrzeugen sind bisher noch mit Unsicherheiten behaftet. Sie deuten darauf hin, dass die Elektromobilität die beste Alternative für den Verkehr der Zukunft bieten kann, zumal Elektroantriebe einen sehr viel besseren Wirkungsgrad aufweisen als mit fossilen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge. Wesentlich bei dieser Überlegung ist allerdings die Herkunft der Elektrizität für den Betrieb der Fahrzeuge sowie die Lebensdauer der Batterien.

Werden für die Stromerzeugung fossile Brennstoffe wie Kohle verwendet, fällt der Vergleich mit anderen Antriebsarten wesentlich ungünstiger aus und Dieselmotoren stünden genauso gut oder sogar besser da. Wird auf der anderen Seite Ökostrom aus Wind- oder Wasserkraft oder aus Photovoltaik verwendet, so ist dieser Strom klimaneutral, denn es entstehen dadurch keine Treibhausgase.

Die bessere Umweltleistung der Elektromobilität gilt auch dann, wenn die Herstellung der Batterien (Lithium-Ionen-Akkus) mit einberechnet wird. Bei einer kurzen Lebensdauer der Batterien müssen diese allerdings über den Lebenszyklus des Fahrzeugs (mehrfach) ausgetauscht werden, weshalb sich die Umweltbelastung zur Batterieherstellung addiert.

Bei Linienbussen steht derzeit noch das hohe Gewicht der Fahrzeuge, einschliesslich der transportierten Personen einer praktikablen Nutzung elektrisch erzeugter Energie entgegen. Um ein solches Fahrzeug anzutreiben, müssten grosse und wiederum schwere Batterien verwendet werden. Die Alternative dazu sind kleinere Batterien mit geringerem Speicher, die dann aber in kürzeren Abständen wieder aufgeladen werden müssen. Wie schnell sich der Akku entlädt, ist zudem von äusseren Bedingungen und von der Leistung abhängig, die der Bus liefern muss. Also auch von den Steigungen entlang der Fahrstrecke.

Mit Blick auf die Beschaffung neuer Busse, die in den kommenden Jahren bei der BOGG ansteht, führen wir eine entsprechende Betrachtung durch und verwenden diese für die Abschätzung der ökologischen Wirkungen.

Autor, Jörg Schmidt

Dr. sc. nat. (ETH), Umweltnaturwissenschaftler



CSR-Strategie und Umsetzung, Nachhaltigkeitsberichterstattung, Nachhaltige Beschaffung, Internationale Zusammenarbeit, Lokale Agenda 21, Biodiversitätsmanagement, Risikoanalyse

MAN



elle

BUS

BET
OLTE

MAN



SO-78758

Erfolgreiches Geschäftsjahr 2016 und anhaltend gute Aussichten

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

Die [Entwicklung der öV-Branche](#) war 2016 geprägt von steigenden Fahrgastzahlen. Im Tarifverbund A-Welle um 0.8%, bei der BOGG um 1.9%. Die von Bund und Kanton gesetzten finanziellen [Rahmenbedingungen](#) mussten 2016 ohne Tarifierpassungen bewältigt werden.

Die [Auftragslage](#) präsentiert sich im Geschäftsjahr 2016 erfreulich. Das öV-Angebot kann in den kommenden Jahren beibehalten werden und eine Vereinbarung für umfangreiche Bahnersatzfahrten bis mindestens Ende 2018 wurde mit den SBB abgeschlossen. Dies führt zu höheren Nebenerträgen.

Das Geschäftsjahr 2016 schliesst aufgrund der einmaligen Abgrenzung der Abonnementserlöse mit einem [Verlust](#) von CHF 160 543 ab. Für das nächste Jahr wird ein Gewinn erwartet, welcher den Verlust im Geschäftsjahr 2016 mehr als kompensiert. Das vorhandene Eigenkapital entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die BOGG hat keine finanziellen Engpässe.

Im Jahresdurchschnitt wurden die Leistungen der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG von [119.34 Vollzeitangestellten](#) erbracht.

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

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

Der [Investitionsplan](#) der BOGG berücksichtigt die betrieblich notwendigen Massnahmen zur Erbringung der Transportaufträge.

Im Geschäftsjahr [aussergewöhnlich](#) ist die einmalige Abgrenzung der Abonnementserlöse im Umfang von CHF 1 497 530.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden [keine Risiken](#) identifiziert, die zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens führen könnten.

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

Befund der subventionsrechtlichen Prüfung

Das BAV hat, in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle, die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 15. März 2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzergebnisses nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

(Zitat Prüfbericht BAV)



Jahresrechnung

Die [Erfolgsrechnung/Linienbetrieb](#) schliesst mit einem Verlust von CHF 160 543 ab. Im Vorjahr resultierte ein Gewinn von CHF 136 911. Im Budget 2016 rechneten wir mit einem Gewinn von CHF 132 943.

Der [Kostendeckungsgrad](#) wird mit 48.6% ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Kostendeckungsgrad 49.2%. Im Budget war ein Kostendeckungsgrad von 52% vorgesehen.

Betriebsaufwand

Der [Betriebsaufwand 2016](#) ist mit CHF 20 658 101 ausgewiesen. Im Vorjahr betrug der Betriebsaufwand CHF 19 979 433. Die Vorjahreszahlen werden im Folgenden jeweils in Klammern angegeben.

Die Betriebskosten setzen sich wie folgt zusammen:

Position	CHF Rechnung 2016	%	CHF Budget 2016	%	CHF Rechnung 2015	%
Personalkosten	12 154 543	58.84	12 515 869	58.09	11 597 674	58.05
Sachaufwand	6 139 818	29.72	6 582 100	30.55	5 840 714	29.23
Abschreibungen	2 190 582	10.60	2 234 650	10.37	2 320 390	11.61
Kapitalkosten	173 159	0.84	211 600	0.98	220 655	1.10
Total	20 658 101	100	21 544 219	100	19 979 433	100

Den Betriebskosten liegen insgesamt 3 033 384 (2 922 774) gefahrene Kilometer zu Grunde.

Der [Sachaufwand](#) von CHF 6 139 818 (CHF 5 840 714) setzt sich wie folgt zusammen:

Position	CHF Rechnung 2016	CHF Budget 2016	CHF Rechnung 2015
Allgemeine Aufwendungen	1 667 039	1 694 000	1 595 494
Verkehrswerbung	58 577	95 000	68 337
Versicherungen	197 643	212 100	177 934
Betriebsbesorgungen Dritter	1 058 764	1 057 000	1 064 431
Energie-/Verbrauchsstoffe	806 572	1 589 000	1 047 508
Unterhalt/Reparaturen	2 351 223	1 935 000	1 887 011
Total	6 139 818	6 582 100	5 840 714

Die [ordentlichen Abschreibungen](#) werden mit insgesamt CHF 2 190 582 (CHF 2 320 390) ausgewiesen. Die Abschreibungen sind grundsätzlich gemäss der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen vorgenommen worden.

Die [Kapitalkosten](#) mit CHF 173 159 (CHF 220 655) sind um 18.17% oder CHF 38 441 tiefer als budgetiert.

Betriebsertrag

Der Betriebsertrag inklusive Abgeltungen ist mit CHF 20 497 558 (CHF 20 116 344) ausgewiesen.

Zusammenfassung	CHF Rechnung 2016	%	CHF Rechnung 2015	%
Verkehrsertrag	7 076 318	34.52	7 715 193	38.35
Nebenertrag	2 374 983	11.59	1 505 497	7.48
Abgeltung öffentliche Hand	10 451 447	50.99	10 294 897	51.18
Abgeltung Dritte	636 277	3.10	670 758	3.33
Erlösminderung (Anpassung Delkredere)	-69 267	-0.34	-70 000	-0.35
Ausserordentlicher Ertrag	27 800	0.14	-	0.00
Total	20 497 558	100	20 116 344	100

Nebenertrag

Der Nebenertrag ist mit CHF 2 374 983 (CHF 1 505 497) ausgewiesen. Im Budget rechnete man mit einem Nebenertrag von CHF 2 230 000.

Die in der Rechnung ausgewiesenen Abgeltungen entsprechen den mit Bund, Kantonen SO/AG und Dritten im Voraus abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen für die Fahrplanperiode 2016.

Folgende Abgeltungen wurden vereinbart:

	CHF Rechnung 2016	CHF Rechnung 2015
Regionalverkehr	5 133 029	5 013 443
Agglomerationsverkehr	5 318 418	5 281 454
Total Abgeltung öffentliche Hand	10 451 447	10 294 897
Vereinbarungen mit Dritten	636 277	670 758
Total Leistungsvereinbarungen	11 087 724	10 965 655



SBB Bahnersatz

A welle

BUS

BETRIEB
OLYER GOEDEN GAU

101

MAN



SO-130 123

Bilanz

Erfolgsrechnung

Bilanz

Das Anlagevermögen ist mit CHF 19 222 225 (CHF 20 717 929) ausgewiesen. Auf dem Anlagevermögen sind Abschreibungen von insgesamt CHF 2 190 582 (CHF 2 320 390) getätigt worden.

CHF 2016

Der Investitionszuwachs beträgt gemäss Anlagerechnung	697 331
Betriebsfahrzeug	79 228
Linienfahrzeug	476 840
Erneuerungen Haltestelleneinrichtungen	141 263

Das Umlaufvermögen beträgt CHF 8 385 566 (CHF 3 584 263).

Die flüssigen Mittel machen dabei CHF 5 992 898 (CHF 1 800 685) aus.

Das Eigenkapital ist mit CHF 4 908 110 (CHF 5 068 653) ausgewiesen.

Dies entspricht 17.78% (20.86%) der Bilanzsumme.

Das kurzfristige Fremdkapital beträgt CHF 8 692 206 (CHF 2 938 764).

Das langfristige Fremdkapital ist mit CHF 14 007 476 (16 294 776) ausgewiesen.

Aktiven	CHF 31.12 2016	%	CHF 31.12 2015	%
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	5 992 898	21.71	1 800 685	7.41
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 187 722	4.30	756 023	3.11
Übrige kurzfristige Forderungen	20 289	0.07	37 367	0.15
Vorräte	945 800	3.43	749 900	3.09
Aktive Rechnungsabgrenzung	238 856	0.87	240 288	0.99
Total Umlaufvermögen	8 385 566	30.37	3 584 263	14.75
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	201	0.00	201	0.00
Mobile Sachanlagen	8 909 111	32.27	10 193 165	41.94
Immobilien Sachanlagen	10 312 913	37.36	10 524 563	43.31
Total Anlagevermögen	19 222 225	69.63	20 717 929	85.25
Total Aktiven	27 607 791	100	24 302 193	100

Passiven	CHF 31.12 2016	%	CHF 31.12 2015	%
Fremdkapital				
Kurzfristiges Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2 255 509	8.17	1 174 746	4.83
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	4 081 637	14.78	1 000 000	4.11
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	113 244	0.41	129 490	0.53
Passive Rechnungsabgrenzung und kurzfristige Rückstellungen	2 241 816	8.12	634 527	2.61
Total kurzfristiges Fremdkapital	8 692 206	31.48	2 938 764	12.09
Langfristiges Fremdkapital				
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11 700 000	42.38	13 850 000	56.99
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	2 153 203	7.80	2 290 503	9.43
Rückstellungen	154 273	0.56	154 273	0.63
Total langfristiges Fremdkapital	14 007 476	50.74	16 294 776	67.05
Eigenkapital				
Aktienkapital	2 345 800	8.50	2 345 800	9.65
Gesetzliche Kapitalreserven	120 000	0.43	120 000	0.49
Gesetzliche Gewinnreserven	127 600	0.46	127 600	0.53
Reserven nach Artikel 36 PBG	687 712	2.49	550 801	2.27
Freiwillige Gewinnreserven	1 787 541	6.47	1 787 541	7.36
Jahresergebnis	-160 543	-0.58	136 911	0.56
Total Eigenkapital	4 908 110	17.78	5 068 653	20.86
Total Passiven	27 607 791	100	24 302 193	100

Erfolgsrechnung

	CHF 2016	%	CHF 2015	%
Ertrag				
Verkehrsertrag	7 076 318	34.57	7 715 193	38.35
Nebenertrag	2 374 983	11.60	1 505 497	7.48
Abteilung Leistungsauftrag	11 087 724	54.17	10 965 655	54.51
Bund RPV	2 014 795		2 084 815	
Kanton SO RPV Art. 28.1	2 564 285		2 653 401	
Kanton SO RPV Art. 28.4	528 428		257 827	
Gemeinden Art. 28.4	299 780		17 400	
Kanton SO Agglo	4 306 890		4 392 950	
Kanton AG Agglo	737 269		888 504	
Total öffentliche Hand	10 451 447		10 294 897	
Abteilung Dritte	636 277		670 758	
Erlösminderungen (Anpassung Delkredere)	-69 267	-0.34	-70 000	-0.35
Total Ertrag	20 469 758	100	20 116 344	100
Aufwand				
Dienstleistungen Dritte	1 058 764	5.17	1 064 431	5.29
Personalaufwand	12 154 543	59.38	11 597 674	57.65
Löhne, Gehälter, Zulagen	10 368 169		9 765 445	
Sozialversicherungen	1 786 374		1 832 229	
Übriger Betriebsaufwand	5 081 054	24.82	4 776 283	23.74
Verwaltung, Allgemeines	1 667 039		1 595 494	
Werbung	58 577		68 337	
Versicherung, Selbstbehalte	197 643		177 934	
Energie, Verbrauchsstoffe	806 572		1 047 508	
Unterhalt, Reparaturen	2 351 223		1 887 011	
Abschreibungen	2 190 582	10.70	2 320 390	11.53
Betriebsliegenschaften	211 650		211 650	
Fahrzeuge	1 631 112		1 603 515	
Betriebseinrichtungen	347 819		505 225	
Betriebsaufwand I	20 484 941	100.07	19 758 778	98.22
Jahresergebnis vor Zinsen	-15 183	-0.07	357 566	1.78

	CHF 2016	%	CHF 2015	%
Finanzerfolg	-145 360	-0.71	-220 655	-1.10
Finanzaufwand	-177 845		-222 609	
Finanzertrag	4 685		1 954	
Ausserordentlicher Ertrag	27 800			
Jahresergebnis	-160 543	-0.78	136 911	0.68



Anhang zur Jahresrechnung

Angewandte Grundsätze

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Vorräte

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

Mobile und immobile Sachanlagen

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

Angaben zur ordnungsgemässen Rechnungslegung

Im Berichtsjahr wurden erstmals die Jahresabonnement-Einnahmen auf das Kalenderjahr bezogen abgegrenzt. Bisher wurden die Jahresabbonnementserlöse zum Zeitpunkt des Verkaufs als Umsatz verbucht. Aus diesem Grunde sind im Jahre 2016 vereinnahmte Jahresabbonnements erstmals um CHF 1 497 530 abgegrenzt worden. Damit ist das Jahresergebnis 2016 um den Betrag von CHF 1 497 530 belastet und der Grundsatz bezüglich der Stetigkeit nicht eingehalten worden.

Angaben zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung	CHF 31.12.2016	CHF 31.12.2015
Anhang		
Forderung aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	1 292 722	836 023
Delkrede	-105 000	-80 000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 187 722	756 023
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	18 139	33 986
Übrige Forderungen gegenüber Aktionären	2 150	3 381
Übrige kurzfristige Forderungen	20 289	37 367
Betriebseinrichtungen, Mobilien	887 502	1 094 058
Fahrzeuge	8 021 609	9 099 107
Mobile Sachanlagen	8 909 111	10 193 165

	CHF 31.12.2016	CHF 31.12.2015
Grundstück Härkingen	32 202	32 202
Grundstück Wangen ½-Anteil 3.5.94	4 682 520	4 682 520
Grundstück Neubau Depot Lostorf	566 691	566 691
Betriebsgebäude Kestenholz	1	1
Betriebsgebäude Wangen bei Olten	2 509 500	2 649 150
Betriebsgebäude Lostorf	2 522 000	2 594 000
Immobilie Sachanlagen	10 312 914	10 524 563
Passive Rechnungsabgrenzungen	77 086	185 727
Erstmalige Abgrenzung der Jahres-Abonnements-Einnahmen	1 497 530	-
Kurzfristige Rückstellungen	667 200	448 800
Passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	2 241 816	634 527
Darlehen Bund	542 203	577 203
Darlehen Aktionär Kanton Solothurn	1 611 000	1 713 300
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	2 153 203	2 290 503
Regionaler Personenverkehr	400 545	378 099
Agglomerationsverkehr	287 167	172 702
Reserven nach Art. 36 PBG	687 712	550 801
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		
Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	50–250	50–250
Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten		
Verpfändete Schuldbriefe aus Liegenschaften	14 860 000	14 860 000
Belastet mit Krediten	7 331 637	7 800 000
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Erfolg		
Buchgewinn aus Verkauf Anlagevermögen	27 800	-
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
Langfristige Bankverbindlichkeiten zwischen 1 bis 5 Jahren	10 700 000	12 850 000
Langfristige Bankverbindlichkeiten über 5 Jahren	1 000 000	1 000 000
Honorar der Revisionsstelle		
Revisionsstellenhonorar	16 500	16 300
Honorar für andere Dienstleistungen	18 200	22 600
Betriebshaftpflichtversicherung		
Grundversicherung pro Schadenereignis	5 000 000	5 000 000
Ergänzungsversicherung 1, pro Schadenereignis	15 000 000	15 000 000
Ergänzungsversicherung 2, Zweifach-Garantie pro Versicherungsjahr	80 000 000	80 000 000

Kunststeinbahn



 EHCO Zuschauerbus

Avella
SALAM
100
05 81013



Geldflussrechnung

CHF 31.12.2016

CHF 31.12.2015

Geldflussrechnung 1.1.2016 – 31.12.2016

Jahresergebnis	-160 543	136 911
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 190 582	2 320 390
Erstmalige Abgrenzung der Jahres-Abonnements-Einnahmen	1 497 530	0
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-431 699	-16 744
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	17 077	1 237
Veränderung Vorräte	-195 900	-53 500
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	1 432	19 782
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 080 762	-701 844
Veränderung kurzfristige Bankverbindlichkeiten	3 081 637	-6 800 000
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-16 246	48 146
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	109 758	17 883
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	7 174 390	-5 027 738
Investitionen in Finanzanlagen	0	0
Devestitionen von Finanzanlagen	0	0
Investitionen in mobile Sachanlagen	-697 331	-271 288
Devestitionen von mobilen Sachanlagen	2 454	0
Investitionen in immobile Sachanlagen	0	0
Devestitionen von immobilien Sachanlagen	0	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-694 877	-271 288
Veränderung langfristige Bankverbindlichkeiten	-2 150 000	4 200 000
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Aktionär Kt. SO)	-102 300	-102 300
Rückzahlung übrige langfristige Verbindlichkeiten (Darlehen Bund)	-35 000	-35 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-2 287 300	4 062 700
Veränderung flüssige Mittel	4 192 213	-1 236 326
Bestand flüssige Mittel zu Periodenbeginn	1 800 685	3 037 011
Bestand flüssige Mittel am Periodenende	5 992 898	1 800 685
Veränderung flüssige Mittel	4 192 213	-1 236 326



Antrag über die Ergebnisverwendung

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

	CHF 2016	CHF 2015
Vortrag 1.1.	0	0
Jahresergebnis	-160 543	136 911
Bilanzgewinn 31.12.	-160 543	136 911
Zuweisung an gesetzliche Reserve nach PBG Art. 36		
Zuweisung an Regionalen Personenverkehr	0	22 446
Zuweisung an freie Reserven	0	0
Zuweisung an gesetzliche Reserve AGGLO-Verkehr		
Zuweisung an Agglomerationsverkehr	0	114 465
Zuweisung an freie Reserven	0	0
Total Zuweisungen	0	136 911
Vortrag auf neue Rechnung	-160 543	0





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

BERICHT DER REVISIONSSTELLE ZUR JAHRESRECHNUNG

an die Generalversammlung der

Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG, Wangen bei Olten

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31.12.2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31.12.2016 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir weisen auf die Angaben im Anhang zur ordnungsmässigen Rechnungslegung hin, in der dargelegt ist, dass die Gesellschaft erstmals im Berichtsjahr die Jahresabonnement-Einnahmen auf das Kalenderjahr bezogen abgegrenzt hat. Dadurch ist das Jahresergebnis 2016 um den Betrag von CHF 1'497'530 belastet worden und damit wurde der Grundsatz bezüglich der Stetigkeit nicht eingehalten. Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diesen Sachverhalt nicht eingeschränkt.

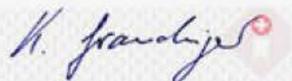
Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

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

Solidis Revisions AG



Kurt Frauchiger
dipl. Wirtschaftsprüfer
zugel. Revisionsexperte
leitender Revisor



Dominik Frauchiger
Treuhandler mit eidg. Fachausweis
zugel. Revisor

Beilage:
Jahresrechnung und Antrag über die Gewinnverwendung

Herzlichen Dank!

Ihre **BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG**

Direktion und Verwaltung

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

Impressum

Herausgeber

BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG

Konzept und Design

Baumann+Peyer, Werbung und Design, Olten

Bilder

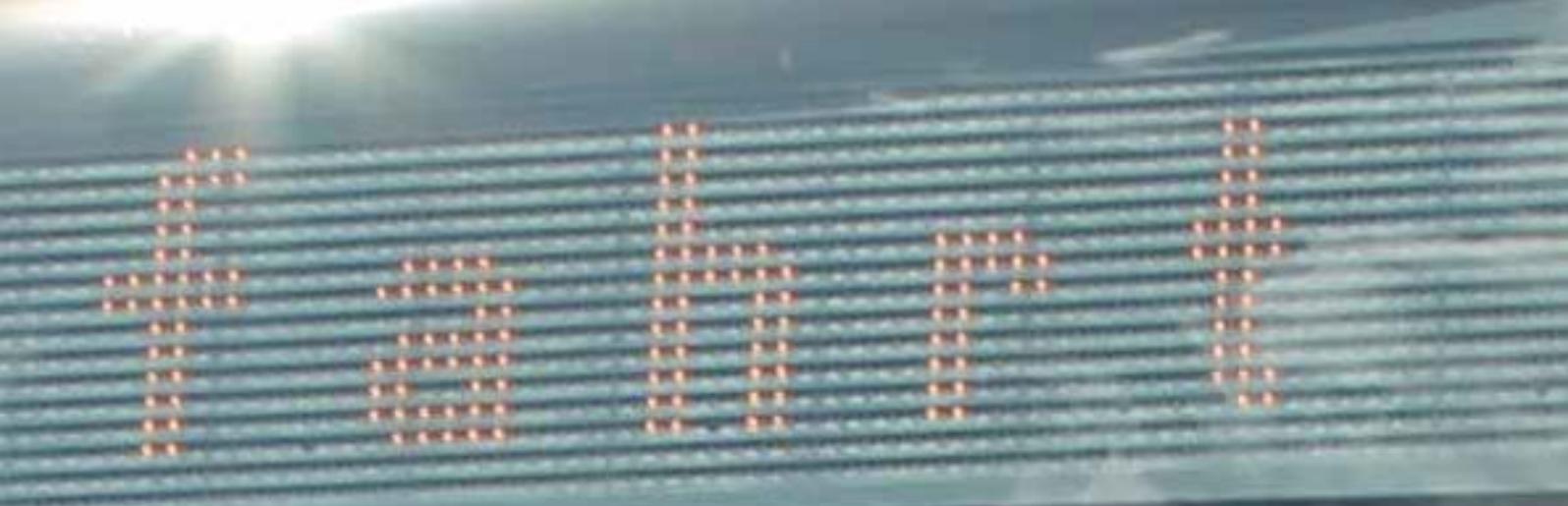
Patrick Lüthy Imagopress, BOGG

Druck

Dietschi AG, Print&Design AG, Olten

© Copyright

BUSBETRIEB Olten Gösgen Gäu AG



**Ihre BOGG-Chauffeure fahren
Sie hin und zurück.
Zu Sportveranstaltungen, Vereins-, Firmen-,
Privat- oder kulturellen Anlässen.
Jederzeit sicher und bequem.**



