

«Die Fusion war der einzig richtige Weg»

Serie 50 Jahre BGU (2): Peter Vogt war 43 Jahre lang Verwaltungsratspräsident des Busbetriebs Grenchen und Umgebung BGU.

Andreas Toggweiler

Der BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG ist Geschichte. Er wurde 1975 gegründet und hätte im 2025 sein 50-jähriges Bestehen feiern können. Von 1979 bis 2022 war Peter Vogt dessen Verwaltungsratspräsident. Als er das Amt als 31-Jähriger übernahm, wurde sein Nachfolger, Ronnie Dürrenmatt, gerade geboren.

Der ganze öffentliche Verkehr in der Schweiz wurde in dieser Zeit neu aufgestellt, mit neuer Aufgabenverteilung und neuen Ansprechpartnern. Doch der Reihe nach. Es begann 1979 mit der Wahl von Walter Bürgi in den Solothurner Regierungsrat. «Da wurde ich angefragt, ob ich nicht das Verwaltungsratspräsidium des BGU übernehmen wolle», erinnert sich Peter Vogt.

Gesagt, getan. Erste Verwaltungsratserfahrungen hatte Vogt bereits bei der Tennishalle Grenchen AG gesammelt. Ein neuer Busfahrplan für Grenchen trat in Kraft und Fahrziel-Anzeigen an den Bussen wurden damals eingeführt. 1980 wurde erstmals ein Gesamtarbeitsvertrag mit dem VPOD abgeschlossen, der immer weiterentwickelt wurde und noch immer besteht.

Die 80er-Jahre waren in der Schweiz von hoher Teuerung geprägt, was zu wiederholten Tarifierhöhungen führte. Es zeichnete sich auch bald einmal die Notwendigkeit eines Garagenneubaus ab. Vogt erinnert sich: «Damals waren zwei Fahrzeuge in Rüti bei Büren und Büren abgestellt». Erstmals wurde 1980 auch ein Gelenkbus in einem 10-tägigen Versuch eingesetzt, um die Tauglichkeit für die engen Kurven in Grenchen zu prüfen.

In einer Geschichte des Busbetriebes, verfasst vom damaligen Betriebsleiter Marcel Hänzli steht: «1981 Rekordumsatz beim Bergkurs infolge Weltrekordversuchs für den Bau des grössten Schneemannes.»

Neue Garage dringend nötig

Der Bauausschuss für den Garagenneubau wurde schon 1982 eingesetzt. «Doch das Projekt kam nur langsam vom Fleck. Einerseits war die Landbeschaffung nicht einfach und andererseits konnte ein Neubau nur mit Hilfe der öffentlichen Hand realisiert werden.» Doch die Situation in der alten Garage war prekär: «Der Zustand der bestehenden Reparaturgrube wurde als sehr gefährlich eingestuft und die nicht mehr gesetzeskonforme Ableitung der Abwässer wurde vom kantonalen Wasserwirtschaftsamt nur noch auf Zusehen hin toleriert.»

Eine andere «Baustelle» war laut Vogt der Fahrzeugpark. «Zu Beginn hatten wir Fahrzeuge mit Hess-Aufbauten auf Saurer-Chassis. Das gab bei



Peter Vogt im Frühjahr 2022 am Steuer eines BGU-Elektrobusses. Der Versuchsbetrieb mit dem Fahrzeug überzeugte allerdings noch nicht.

Bild: Tom Ulrich



Besonderheit des BGU-Netzes: Bergkurs zum Untergrenchenberg.

Bild: khg

den Reparaturen immer wieder Diskussionen über die Verantwortlichkeiten.» Deshalb wurde nach vielen Diskussionen im Verwaltungsrat später beschlossen, neue Fahrzeuge des Herstellers Mercedes anzuschaffen. Damit kaufte BGU die Fahrzeuge aus einer Hand und hatte nur noch einen verantwortlichen Ansprechpartner. Diese Wahl führte zu einer langjährigen und bewährten Partnerschaft.

Wie es weitergeht, ist offen. Die Beschaffungspolitik liegt nun auch für die in Grenchen fahrenden Busse bei «Busbetrieb Solothurn Grenchen und Umgebung AG». «Es ist zu hoffen, dass ihr Erscheinungsbild nicht geändert wird», sagt Vogt. Dieses Erscheinungsbild sei noch das «Produkt» des früheren Betriebsleiters Marcel Hänzli.

1986 konnte das Grundstück von 5204 Quadratmetern an der Lebernstrasse gekauft werden, das dem BGU zuvor im Baurecht zur Verfügung stand. Gleichzeitig wurde mit der Landeigentümerin «Fondation d'Ebauches SA et des maisons affiliées» ein Kaufrecht für wei-

tere ca. 4800 Quadratmeter vereinbart. Im Dezember 1990 konnte das Kaufrecht ausgeübt werden, und so war BGU nun stolze Eigentümerin eines Grundstückes von ca. 10'000 Quadratmetern.

«Bedingt rückzahlbares Darlehen»

Damit war eine Grundlage geschaffen, die neue Busgarage zu errichten und der Bau konnte 1993/1994 realisiert werden, aber dies nur dank der vom Bund, den Kantonen und den Einwohnergemeinden Grenchen, Bettlach und Lengnau gewährten «bedingt rückzahlbaren Darlehen» von 6'317'190 Franken.

In der Zwischenzeit konnte das Liniennetz kontinuierlich erweitert werden. 1988 überstiegen die Leistungen des BGU erstmals die Millionengrenze. In Vogts Amtszeit fiel auch eine mehrfache Reorganisation des ÖV in der Schweiz. Vogt erinnert sich: «Zu Beginn kam jeweils ein Beamter des Bundesamtes für Verkehr, um unsere Jahresrechnungen zu kontrollieren. Das



BGU-Geschäftsführer Hans Rudolf Zumstein betankt einen Gas-Gelenkbus mit Gas (2014).

Bild: Oliver Menge

ganze Defizit wurde danach von Bund und den Kantonen meist zu 100 Prozent übernommen.»

Im heute geltenden System treten die Kantone und der Bund als Besteller der Leistungen im öffentlichen Verkehr auf. Die Leistungsvereinbarungen werden jährlich neu abgeschlossen. Ergeben sich danach Verluste, müssen die Betreiber diese selbst tragen. Überschüsse müssen den Rückstellungen zugeschrieben werden und müssen dann wieder mit Verlusten in den nachfolgenden Jahren verrechnet werden.

Pandemie brachte grosse Zäsur

Das ging beim BGU gut bis zur Pandemie, erinnert sich Vogt, obwohl es kaum möglich gewesen sei, zuvor Rückstellungen zu bilden. Man habe damals sogar Kurzarbeitsentschädigungen beantragt für das Personal der Schülertransporte. «Wir erhielten die beantragten Entschädigungen. Sie wurden später wieder zurückgefordert. Nach einem Rechtsstreit mussten die Kurzarbeitsentschädi-

gungen nicht zurückerstattet werden.»

Rückblickend sei die Pandemie insofern ein Zeichen gewesen, als man sich nun bewusst wurde, dass es starke Partnerschaften für die Zukunft brauche. «Mit unseren schlanken Strukturen konnten wir zwar schweizweit die günstigsten Kosten pro Kilometer ausweisen», sagt Vogt. Doch die Ressourcen für die immer komplexeren Prozesse der Fahrzeugbeschaffung, der Buskonzepte, der Konzessionierung, der Digitalisierung und weiterer neuer Aufgaben musste BGU zum Teil teuer einkaufen.

«Eigentlich war mir schon früher klar, dass eine Fusion der einzige und richtige Weg in die Zukunft ist», bilanziert Vogt. Eine Zusammenarbeit mit dem BSU habe es bereits gegeben bei der Fahrausweiskontrolle, bei der Fahrzeugwartung und weiteren gemeinsam besser zu lösenden Aufgaben. Gute Kontakte habe man stets auch zu den Verkehrsbetrieben Biel gehabt. Er erinnere sich auch noch gut daran, dass der damalige Präsident der VB Biel, Ralph Thomas, mal nebenbei von einem einzi-

gen Busbetrieb von Biel bis Olten gesprochen habe. «Ich habe ihn damals belächelt.»

Der BGU setzte auf Gasbusse

Einen sehr eigenständigen Weg, auf den Vogt auch stolz ist, ist der Beschluss über die Gasbus-Strategie. «So konnten unsere Busse schon früh viel schadstoffärmer unterwegs sein. Dies vor allem dank der finanziellen Hilfe der Städtischen Werke Grenchen und dem Gasverbund Mittelland. Sie leisteten substantielle Beiträge an die Beschaffung der Gasbusse und die SWG erstellte die Gastankstelle beim Busdepot.»

Heute stehen die Zeichen auf Dekarbonisierung und Elektrifizierung, obwohl Vogt hier noch einige Fragezeichen setzt. «Unsere Erfahrungen mit dem 2022 für drei Jahre gemieteten Elektrobus waren eher durchgezogen.»

Vogt schaut gerne auf seine Verwaltungsratsstätigkeit zurück. Die Aufgabe sei ihm in all den Jahren «richtig ans Herz gewachsen», wie er sagt. Er habe ein enges Verhältnis mit den Betriebsleitern gepflegt und alle wichtigen und vor allem neuen Probleme seien immer im Dialog angegangen und einer Lösung zugeführt worden.

Vogt betont insbesondere, dass er sehr gut und effizient mit dem langjährigen Geschäftsführer Hans Rudolf Zumstein zusammenarbeiten konnte, der im April 2025 pensioniert wurde. Ebenso gut sei die Zusammenarbeit im Verwaltungsrat gewesen, der unter Vogts Ägide stark verschlankt und von einst 19 auf später nur noch 5 bis 9 Mitglieder reduziert wurde. «Das war ein Novum bei den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs. Es war gang und gäbe, dass deren Verwaltungsräte mehrheitlich politisch zusammengesetzt waren.»

Das grösste Verdienst seines Nachfolgers sei es, dass er einen Auftrag für die Erarbeitung einer Zukunftsstrategie in Auftrag gab, deren Ergebnissen die Fusion mit BSU als die beste aller Lösungen empfahl. Die beiden Verwaltungsräte und die Generalversammlungen sahen das, fast einstimmig, genauso und die fusionierten Gesellschaften werden nun die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Solothurn und Grenchen gemeinsam vorantreiben. Wichtig sei dabei auch, dass die Standorte Grenchen und Zuchwil beibehalten werden und beide Standorte auch baulich erweitert werden. Er sei auch überzeugt, dass die Fusion zum «Busbetrieb Solothurn Grenchen und Umgebung AG» für beide Unternehmen die beste Lösung ist und die kommenden Herausforderungen gemeinsam effizienter und zielführender gelöst werden können. Ihm liege die Entwicklung der fusionierten Unternehmen am Herzen, und er freue sich schon heute, an der Generalversammlung am 11. Juni 2026 als Aktionär anwesend sein zu dürfen.