



## Geschäftsbericht BVB 2004



# Inhaltsverzeichnis

Die BVB 2004 in Zahlen	2
1. Die BVB im Jahr 2004	4
2. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	10
3. Behörden und Organe	13
4. Marketing und Verkauf	14
5. Linienstatistik	16
6. Rollmaterial, Technik und Betrieb	22
7. Infrastruktur	25
8. Finanzen	26
Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung	27
Bilanzen 2004 und 2003	28
Erfolgsrechnungen 2004 und 2003	29
Anhang 2004 und 2003	30
Statistik	32
Aktuelles Liniennetz der BVB	33





Die BVB blickt auf ein insgesamt positives Jahr zurück. Obwohl die technischen Schwierigkeiten beim Combino-Tram zu Erschwernissen im Betrieb führten, konnten verschiedene Angebots-Verbesserungen und Netzoptimierungen umgesetzt werden.

## Die BVB 2004 in Zahlen

<b>Beförderte Personen</b> <sup>1)</sup>	
Tramlinien	88 880 062
Trolleybuslinien	6 801 246
Buslinien	22 822 740
	<b>118 504 047</b>
<b>Personenkilometer</b> <sup>1)</sup>	
Tramlinien	179 294 742
Trolleybuslinien	11 533 512
Buslinien	60 154 273
	<b>250 982 527</b>
<b>Linienlängen in km</b> <sup>2)</sup>	
Tram (8 Linien)	65.9
Trolleybus (1 Linie)	4.9
Bus (12 Linien)	82.5
	<b>153.3</b>
<b>Rollmaterialbestand (Linienverkehr)</b> <sup>2)</sup>	
Tram-Motorwagen	129
Tram-Anhängewagen	83
Trolleybusse	8
Busse	71
	<b>291</b>
<b>Rollmaterialbestand (Oldtimer)</b> <sup>2)</sup>	
Tram-Motorwagen	10
Tram-Anhängewagen	10
Busse	1
	<b>21</b>
<b>Fahrleistung (Mio. Wagen-km)</b>	
Tram	12.04
Trolleybus	0.48
Bus	3.75
Vertragslinien	0.98
	<b>17.24</b>
<b>Finanzielle Kennzahlen in Mio. CHF</b>	
Verkehrsertrag	103.11
Personalaufwand	101.22
Abschreibungen	24.60
Kosten für Leistungsauftrag BVB (Defizit)	41.06

<b>Tarifverbund Nordwestschweiz</b>	
Einnahmen 2004 in Mio. CHF:	
Abonnemente	135.34
Mehrfahrtenkarten	12.63
Einzelbillette	34.20
GA- und 1/2-Preis-Anteil	12.65
Diverses	2.41
<b>Total</b>	<b>197.23</b>
Einnahmenanteil BVB	100.31
Wohnbevölkerung Kanton BS	188 093
Pro Monat durchschnittlich verkaufte U-Abos:	
• Kanton BS	70 614
• Tarifverbund Nordwestschweiz insgesamt	162 153
<b>Personalbestand</b> <sup>2)</sup>	
auf 100 %-Stellen aufgerechnet	
Direktion	3.0
Personalabteilung	8.7
Betrieb und Netz	592.0
• Netzmanagement, Betriebsaufsicht	51.2
• Fahrpersonal, Kontrolldienst	540.8
Bahnbau und -unterhalt, Fahrleitung	80.0
Technik Fahrzeuge	199.6
• Leitung, Werkstatt	108.3
• Depots, Garage	83.3
• Lehrlinge	8.0
Finanzen	32.7
• Finanzabteilung	31.7
• Lehrlinge	1.0
Marketing und Verkauf	24.8
<b>Total</b>	<b>940.8</b>
<sup>1)</sup> inkl. grenzüberschreitende Linien	
<sup>2)</sup> am 31. Dezember 2004	



Für Basel-Stadt ist ein zuverlässiges und modernes Angebot im öffentlichen Verkehr überlebenswichtig. Die BVB ist dafür verantwortlich, diesem hohen Anspruch unter Berücksichtigung von verschiedensten Bedürfnissen, Rahmenbedingungen und finanziellen Möglichkeiten gerecht zu werden.

# 1. Die BVB im Jahr 2004

## Mehr Fahrgäste und mehr Abonnemente trotz schwerer Zeiten

Das Geschäftsjahr 2004 war überschattet von zwei Ereignissen, die für die Leitung und das Personal der BVB eine sehr grosse Herausforderung bedeuteten. Am 13. März 2004 musste die gesamte Flotte der 28 neuen Combino-Trams stillgelegt werden, und am 18. August fiel ein grosser Teil der Remise des Depots Wiesenplatz einem Brand zum Opfer. Beide Ereignisse konnten zwar gemeistert werden, hatten aber einschneidende Auswirkungen auf das BVB-Jahr 2004. Diese negativen Ereignisse haben aber nicht verhindert, dass die BVB auch viel Positives erreichen konnte. Nicht zuletzt ist dies auf die Treue der vielen Kundinnen und Kunden der BVB zurückzuführen. Sie haben auch in schweren Zeiten zu ihrer BVB gehalten. Beweis dafür ist die Tatsache, dass im Jahr 2004 trotz widriger Umstände 0.5% mehr Personen befördert werden konnten und 0.75% mehr U-Abos verkauft wurden als im Vorjahr.

## Combinos im Ausstand

Auf Anordnung der Herstellerfirma Siemens vom 12. März musste die Combino-Flotte am 13. März 2004 komplett stillgelegt werden. Grund dieser Massnahme waren Risse, die wegen eines Konstruktionsfehlers aufgetreten waren. Es stellte sich zwar nachträglich heraus, dass die Sicherheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals nicht gefährdet war, aber die BVB musste auf Grund der Anordnung von Siemens in einer beispielhaften Aktion ihren Trambetrieb so umdisponieren, dass er auch ohne Combinos funktionierte.

Um sicherzustellen, welche Massnahmen zur Lösung der konstruktiven Probleme nötig sind, hat die BVB zusammen mit den ebenfalls betroffenen Verkehrsbetrieben der Stadt Bern (BERNMOBIL) einen technischen Experten beigezogen. Gleiches geschah auch für die juristischen Belange zur Sicherung der Rechte der BVB gegenüber Siemens.

Nach der schlimmsten Situation der totalen Stilllegung der Combino-Flotte konnten Mitte April elf Fahrzeuge wieder in Betrieb genommen werden. Sie hatten nachgewiesenermassen nur geringe Schäden, mussten aber trotzdem regelmässig und intensiv geprüft werden.

Als Unterstützung in der Notlage konnten in verdankenswerter Weise von der Partnerunternehmung BLT vier Tramzüge eingemietet werden. Zudem konnten von Bern fünf alte Gelenktrams übernommen werden.

Im Verlaufe des Sommers wurden von Siemens Entlastungsmassnahmen in Form von Schwenk/Wank-Lagern definiert, welche die Kräfte auf die zu schwach konstruierten Wagenkästen reduzieren. Definiert wurden auch Massnahmen, mit welchen das weitere Ausbreiten von Rissen verhindert werden kann.

Nach intensiven und zähen Verhandlungen wurde am 21. September 2004 unter dem Beizug von Experten eine Sanierungsvereinbarung unterzeichnet. Darin verpflichtete sich Siemens, der BVB bis Oktober 2004 den Einsatz von 19 Combinos und bis Ende Jahr von deren 24 betriebsfähig und sicher zur Verfügung zu stellen. Dieser Verpflichtung konnte Siemens nachkommen. Vereinbart wurde auch, dass Siemens sämtliche Kosten der provisorischen und einer zweiten Sanierungsphase bezahlt. Zudem wurden auch die vertraglichen Rechte der BVB während der zweiten und definitiven Sanierungsphase, die rund zwei Jahre dauern dürfte, sichergestellt.

## Informationstechnik zum Nutzen der Fahrgäste

Die Installation von elektronischen Anzeigen der Abfahrtszeiten an den Haltestellen der BVB (Dynamische Fahrgast-Information DFI) wurde mit Schwerpunkt Innerstadt zügig fortgesetzt. Die Anzeigetafeln sind unbestritten sehr beliebt und steigern die Attraktivität des ÖV in Basel eindeutig.

Im Berichtsjahr wurde damit begonnen, Fahrzeuge, die auf den Linien 1 und 14 sowie 15 und 16 eingesetzt werden, mit automatischen Aussenanzeigen der Liniennummer auszurüsten. Erreicht wird mit dieser Massnahme, dass auf die verwirrende Aussenbeschilderung «1/14» verzichtet werden kann. Auf den Linien 15 und 16 wird mit der Automatisierung die Zeit für das Auswechseln der Schilder durch das Fahrpersonal eingespart, es wird also ein Zeitgewinn erzielt.



Die Zahl der Fahrgäste und der Absatz der Abonnemente konnten erfreulicherweise gesteigert werden. In Anbetracht des wirtschaftlich eher schwierigen Umfelds ist diese Entwicklung als besonders positiv zu werten. Stolz darauf – und auf ihre neue Tram-Waschanlage – dürfen auch diese Mitarbeiter im Depot Allschwilerstrasse sein.

Innerhalb des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW wurde intensiv an einem Billettautomaten-System gearbeitet, welches in absehbarer Zeit das bisherige System ablösen soll. Wie DFI sollen in Zukunft auch neue Billettautomaten die Benützung des ÖV attraktiver gestalten. Mit Start im Jahr 2007 sind folgende Neuerungen und Verbesserungen geplant:

- Bezahlung mit Debitkarten an vielen Automaten
- Bezahlung mit EURO an vielen Automaten
- Verlängerung U-Abo am Automaten
- neu am Automaten erhältliche Billette:  
Ticket TriRegio, Billette benachbarter Tarifverbunde
- falls möglich, kleines Sortiment SBB-Billette ausserhalb TNW

#### **Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Busbetriebs**

Die durch das regierungsrätliche Sparprogramm initiierte Planung der BVB, ihren Busbetrieb wirtschaftlicher zu gestalten, indem sie vom 3-Sparten-Betrieb (Diesel, Gas, Trolley) auf einen einheitlichen Dieselmotorbetrieb umstellt, wurde Ende 2003 durch den Grossen Rat vorerst abgelehnt. Im Grossen Rat war damals die Abschaffung des Trolleybus-Betriebs, der einen teuren und zudem marginalen Anteil des gesamten BVB-Busbetriebs ausmacht, unbestritten. Aber der Grosse Rat wollte abgeklärt wissen, ob nicht der Weiterbetrieb der Gasbusse (gegenwärtig 12 Stück) und allenfalls Gasbus-Neubeschaffungen in Erwägung zu ziehen seien. Gegen die Planung der BVB ist dann noch vor dem Abschluss dieser Abklärungen eine Initiative zur Erhaltung des Trolleybus-Betriebs zustande gekommen, über welche der Souverän wird entscheiden müssen.

Unter diesen Voraussetzungen fällt es der BVB schwer, ihre im Busbetrieb angestrebten Rationalisierungen zu realisieren, die eigentlich als Beitrag zum regierungsrätlichen Sparprogramm «Aufgaben und Leistungen» gedacht waren und trotz Spareffekt keine negativen Auswirkungen für die Fahrgäste gehabt hätten.

Alle neuen BVB-Dieselmotoren haben einen CRT-Partikelfilter, welcher den Ausstoss von Feinstaub verhindert. Vor einer Fahrzeug-Neubeschaffung im Busbereich müssen nun die politischen Entscheide abgewartet werden.

#### **Sparmassnahmen**

Abgesehen von der Vereinheitlichung des Bussystems der BVB, welche trotz jährlicher Einsparungen von gegen CHF 2 Mio. keine nachteiligen Auswirkungen für die Fahrgäste gehabt hätte, konnte im Rahmen des regierungsrätlichen Programms «Aufgaben und Leistungen» folgende Sparmassnahmen realisiert werden:

- Tramlinie 1: Verlängerung ab Bahnhof SBB bis Bad. Bahnhof nur noch auf absolute Spitzenzeiten beschränkt
- Tramlinie 2: Ausserhalb der Stosszeiten zeitweise nur noch bis Bad. Bahnhof

Teil des Programms «Aufgaben und Leistungen» ist auch die Reduktion von Behinderungen des ÖV, die für die BVB kostensenkende Wirkung hat. In diesem Bereich sind Vorbereitungsarbeiten für Beschleunigungsmassnahmen auf den Tramlinien 2 und 8 und auf der Buslinie 36 im Gange. Die Umsetzung solcher Massnahmen ist meistens schwierig und meistens auch langwierig.

#### **Wichtige interne Verbesserungen**

Im Berichtsjahr erfolgte der Projektstart für die Einführung eines Qualitäts-Managements-Systems bei der BVB. Ziel dieses Systems ist es, einerseits Potenziale in der Dienstleistungserbringung zu erkennen und zu nutzen, andererseits aber auch die Transparenz und Wirksamkeit in der Steuerung der Abläufe zu erhöhen und das Wissen über die Abläufe zu dokumentieren. Als Resultat verspricht sich die BVB weniger Aufwand für die Behebung von Fehlern und mehr Konzentration auf das Wesentliche, d.h. noch mehr Kundenorientierung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit.





Die Bemühungen der BVB um eine Optimierung der Verkehrsabläufe und einen möglichst wirkungsvollen Einsatz der Ressourcen setzen in unterschiedlichsten Bereichen an. Das Angebot soll für die Fahrgäste weiterhin sehr attraktiv bleiben.



### Brand und Vandalismus

Aufgrund eines Kurzschlusses im so genannten Haifisch-Tram ist am Abend des 18. August die Remise des Depots Wiesenplatz weitgehend abgebrannt. Es kamen dabei glücklicherweise keine Personen zu Schaden, und die meisten Fahrzeuge konnten gerettet werden. Weil das Depot Wiesenplatz während einer Nacht nicht für das Abstellen der Fahrzeuge benutzt werden konnte, musste wie zuvor schon beim Combino-Ausfall der gesamte Trambetrieb umdisponiert werden. Die beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben bei dieser Blitz-Aktion ihr organisatorisches und improvisatorisches Talent mit Bravour unter Beweis gestellt.

Innert sehr kurzer Zeit konnte ein Teil der Remise mit einem provisorischen Aufbau versehen werden, so dass ab Fahrplanwechsel im Dezember dieses Areal wieder als Abstellfläche genutzt werden konnte.

In der Nacht vom 14. auf den 15. Dezember 2004 wurden an sehr vielen Billettautomaten der BVB die Münzeinwurf- und Entwertungsschlitze durch Vandalen mit Leim verklebt und unbenutzbar gemacht. Die verwerfliche Aktion gut organisierter krimineller Elemente stand im Zusammenhang mit der Tarifierhöhung vom 12. Dezember 2004. Auch wenn dank einem Grosseinsatz des technischen Personals die betroffenen Automaten innert weniger Stunden wieder betriebstauglich gemacht werden konnten, entstand ein Schaden von über CHF 100 000.–.

### Fazit

Dank gutem Krisenmanagement bei den Schicksalsschlägen im Jahr 2004 kann die BVB zuversichtlich sein, nicht allzu grossen Schaden genommen zu haben. Sie ist ihren Kundinnen und Kunden dankbar dafür, dass sie auch in schweren Zeiten zu ihrer BVB gestanden sind. Aufgrund der Schlagzeilen liefernden negativen Ereignissen «Combino-Ausfall» und «Depot-Brand» wurde von der Öffentlichkeit weniger beachtet, dass im Jahr 2004 wichtige Weichen für die Zukunft gestellt wurden, insbesondere auch im Hinblick auf die angestrebte Verselbstständigung der BVB.



Ein Kurzschluss im «Hai-fisch-Tram» – durch das beherzte Eingreifen der Einsatzkräfte konnte Schlimmeres verhindert werden. Die meisten Fahrzeuge wurden gerettet und der Schaden am Depot Wiesenplatz konnte auf die Remise beschränkt werden.

## 2. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die auf 100% aufgerechneten Stellen von 977.0 im Jahr 2003 konnten auf 940.8 im Jahr 2004 um 3.7% reduziert werden. Begründen lässt sich diese Reduktion einerseits durch die vorne beschriebene Reduktion des Angebotes im Zusammenhang mit dem Sparprogramm «Aufgaben und Leistungen», andererseits konnten für mehrere Fälle von Langzeitkranken Lösungen gefunden werden.

Im Berichtsjahr wurde das Ressort Fahrleitung neu in die Abteilung Bahnbau und -unterhalt eingliedert (vorher: Abteilung Technik Fahrzeuge). Im Netzmanagement der Abteilung Betrieb und Netz wurden zwei vakante Stellen besetzt.

Für die Umsetzung der Vorschriften der Eidgenössischen Koordinationskommission für Arbeitssicherheit (EKAS) wurde das Gefahrenportfolio aufgenommen. Alle Kader erhielten zudem eine Grundausbildung zum Thema Arbeitssicherheit.

Zur im Jahr 2003 durchgeführten Mitarbeiterbefragung wurden Massnahmen, die sich aufgrund der Befragung aufdrängten, in den verschiedenen Organisationseinheiten besprochen, bearbeitet und zum Teil bereits umgesetzt.

Unter Federführung der Personalabteilung wurden Schulungen zur überarbeiteten Form des Mitarbeitergesprächs sowie zur neuen Arbeitszeit- und Ferienverordnung durchgeführt.

Beschäftigte*	2004		2003	
	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet
<b>Direktion</b>	<b>3</b>	<b>3.0</b>	<b>3</b>	<b>3.0</b>
<b>Personalabteilung</b>	<b>9</b>	<b>8.7</b>	<b>8</b>	<b>8.0</b>
<b>Betrieb und Netz</b>	<b>632</b>	<b>592.0</b>	<b>665</b>	<b>624.5</b>
– Netzmanagement, Betriebsaufsicht	52	51.2	50	49.4
– Fahrpersonal, Kontrolldienst	580	540.8	615	575.1
<b>Bahnbau und -unterhalt</b>	<b>83</b>	<b>80.0</b>	<b>68</b>	<b>65.8</b>
<b>Technik Fahrzeuge</b>	<b>208</b>	<b>199.6</b>	<b>227</b>	<b>217.6</b>
– Leitung, Werkstatt	116	108.3	117	108.5
– Depots, Garage	84	83.3	85	84.8
– Fahrleitung (ab 2004 bei Abt. Bahnbau)			16	15.3
– Lehrlinge	8	8.0	9	9.0
<b>Finanzen</b>	<b>36</b>	<b>32.7</b>	<b>38</b>	<b>33.6</b>
– Finanzabteilung	35	31.7	37	32.6
– Lehrlinge	1	1.0	1	1.0
<b>Marketing und Verkauf</b>	<b>33</b>	<b>24.8</b>	<b>33</b>	<b>24.5</b>
<b>Total</b>	<b>1004</b>	<b>940.8</b>	<b>1042</b>	<b>977.0</b>



Tagtäglich setzen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVB für den reibungslosen Ablauf des öffentlichen Verkehrs in unserer Stadt ein.



## 3. Behörden und Organe

### **Verwaltungsrat**

Regierungsrat Dr. Ralph Lewin, Präsident

Dr. Christoph Wydler, Vizepräsident\* <sup>1)</sup>

Dr. Thomas Mall\* <sup>2)</sup>

Stephan Appenzeller\*

Andreas Büttiker\*

Paul Dilitz\*

Anita Lachenmeier-Thüring\*

Dr. Hans-Christoph Bächtold

Peter Bochsler

Saskia Frei

Dr. Rudolf Grüninger

Eva Huber-Hungerbühler

Christian Klemm

Lukas Stutz

Mario Weissenberger, Personalvertreter

Angelika E. Zanolari

Peter Zinkernagel

Wolfgang Fleischer, Sekretär

\* Mitglied des Verwaltungsausschusses

<sup>1)</sup> Präsident des Verwaltungsausschusses

<sup>2)</sup> Vizepräsident des Verwaltungsausschusses

### **Geschäftsleitung**

Urs Hanselmann, Direktor

Dr. Georg Vischer, Marketing & Verkauf, Vizedirektor

Pius Marrer, Direktionssekretär, Pressechef

Stephan Blaser, Personal

Franz Brunner, Finanzen

Helmut Iffländer, Betrieb und Netz

Marcel Kuttler, Technik Fahrzeuge

Josef Kruppenacher, Bahnbau und -unterhalt

Basler Verkehrs-Betriebe

Postfach • CH-4005 Basel

[www.bvb-basel.ch](http://www.bvb-basel.ch)



## 4. Marketing und Verkauf

### Markt und Angebot

Mit Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 wurde eine weitere Etappe der Busnetz-Optimierung realisiert. Sie beinhaltet folgende neuen Linienführungen:

- Linie 30 vom Bahnhof SBB via Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof (Direkterschliessung des Gebiets Universität/Spitäler von den zwei wichtigen Basler Bahnhöfen aus)
- Linie 33 von der Wanderstrasse via Spalenter zur Schiffflände (Direktverbindung in die Innerstadt)
- Linie 50 als einzige Verbindung, aber mit verdichtetem Angebot vom Bahnhof SBB direkt zum EuroAirport, neu mit Halt auch an der Haltestelle «Im Wasenboden».

Folge dieser neuen Linienführungen ist, dass auf der Linie 33 keine Trolleybusse mehr verkehren, wobei aber die Fahrleitung bis zum Entscheid über die Trolleybus-Initiative noch erhalten bleibt. Dennoch wurden diese Vorgänge durch die Gegner der Busumstellung argwöhnisch beobachtet, so dass als Folge der versehentlich zu spät beantragten Konzessionsänderung eine Verwaltungsbeschwerde gegen die BVB eingereicht wurde. Die Umstellung der Linie 33 auf Dieselbetrieb soll es ab Fahrplanwechsel im Dezember 2005 ermöglichen, diese nach Allschwil und Schönenbuch zu verlängern. Sie wird dadurch deutlich an Attraktivität gewinnen. Neben diesen wichtigen Veränderungen wurden als kleine Verbesserung auf der Kleinbuslinie 41 zwei weitere Haltestellen eingerichtet und der Billettverkauf beim Fahrer eingeführt.

Wichtige Haltestellen, vor allem im Zentrum der Stadt, sind mit elektronischen Anzeigetafeln (Dynamische Fahrgast-Information DFI) ausgerüstet worden, welche gesteuert durch das Betriebsleitsystem der BVB, die aktuellen, effektiven Durchfahrtszeiten der Tram- und Buslinien anzeigen. Im Berichtsjahr wurden über 80 neue DFI-Standorte evaluiert und bewilligt, wovon 35 bereits eingerichtet und aufgeschaltet werden konnten. In einer nächsten Etappe sollen vermehrt auch die Haltestellen in den Aussenbezirken mit DFI ausgerüstet werden.

2004 wurden folgende Haltestellennamen geändert:

- «Holbeinplatz» in «Universität»
- «Kantonsspital» in «Universitätsspital»
- «Güterbahnhof» (Pratteln) in «Gempenstrasse»

### Publikationen und Kommunikation

Die bei den Fahrgästen sehr beliebten kleinformatigen Linienfahrpläne wurden bereits in ihrer dritten Auflage herausgegeben. Auf der Titelseite waren in der Ausgabe 2004 als die eigentlichen Repräsentantinnen und Repräsentanten der BVB Fahrdienstmitarbeitende abgebildet.

Erstmals wurden im Berichtsjahr unter den Titeln «Architektur» und «Unibus» Fahrpläne für ein gezieltes Publikum herausgegeben, dies ebenfalls im handlichen Kleinformat. Die beiden Fahrpläne enthalten Informationen und Fahrplanangaben für Leute, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln die architektonischen Sehenswürdigkeiten unserer Stadt aufsuchen wollen, und für Studierende und Dozierende der Universität. Diese Publikationen erwiesen sich als erfolgreich, waren sie doch trotz grosser Auflage relativ schnell vergriffen. Aufgrund dieses Erfolges sollen weitere Themenfahrpläne folgen.

Zur neuen Linienführung der Buslinie 33 ab 12. Dezember 2004 wurde erstmals an alle betroffenen Haushalte ein Prospekt mit den wichtigsten Informationen über die bevorstehenden Veränderungen verteilt.

Unter dem Titel «Ihre Sicherheit ist uns Geld wert» wurden im Berichtsjahr originell verpackte goldfarbene Sicherheitsnadeln als «give away» an Kundinnen und Kunden der BVB verteilt.

### Kundenzentrum Barfüsserplatz

Das Kundenzentrum Barfüsserplatz hat im Jahr 2004 seinen Umsatz um annähernd 10% von CHF 9.2 Mio. auf CHF 10.1 Mio. gesteigert.

Weiterhin zugenommen hat der Umsatz bei den Extrafahrten mit Oldtimer-Trams. Hier konnte eine Steigerung von 5% erzielt werden.



### **Verkehrsmittelwerbung**

Trotz des zeitweisen Ausfalls der Combino-Trams, für welche die Werbung während des Stillstands nicht in Rechnung gestellt werden konnte, fielen die Einnahmen höher aus als budgetiert.

### **TNW**

Erneut konnten die Verkaufszahlen der U-Abos im Verbundgebiet und im Kanton Basel-Stadt gesteigert werden. Im Verbundgebiet betrug die Zunahme 1.9%, im Kanton Basel-Stadt 0.5%.

Entgegen dem Trend des Vorjahres konnte der Verkauf der Mehrfahrtenkarten wieder etwas gesteigert werden.



Die Ausstattung von Haltestellen mit den elektronischen Anzeigetafeln (Dynamische Fahrgast-Information DFI) wurde im Jahr 2004 fortgesetzt. Für den Fahrgast bedeutet dies einen wichtigen Komfortgewinn – wird er doch jederzeit über die tatsächlichen, aktuellen Fahrzeiten auf dem Laufenden gehalten.

## 5. Linienstatistik 2004

Bei den beförderten Personen ergibt sich im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Zunahme von 0.5%, bei den Personenkilometern ein marginaler Rückgang von 0.2%. Die geleisteten Kurskilometer haben als Folge des Leistungsabbaus im Zusammenhang mit dem regierungsrätlichen Sparprogramm «Aufgaben und Leistungen» um 0.7% abgenommen.

### Ganzes Netz

(Linien im TNW, grenzüberschreitende Buslinien)

Linienlänge aller Linien zusammen: 153 251 m

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	118.50	117.87
Personenkilometer in Mio.	250.98	251.51
Durchschnittliche		
Reisedistanz in m	2 118	2 134
Geleistete Kurskilometer	10 989 551	11 069 180

### Linie 1

Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB  
(–Messeplatz–Badischer Bahnhof)

Linienlänge: 6 939 m (4 260 + 2 679 m)

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/4 + B4S + B4

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	8.47	8.26
Personenkilometer in Mio.	14.76	15.11
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 743	1 830
Geleistete Kurskilometer	486 055	508 061
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	37	37

### Linie 2

Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–  
Eglisee (–Habermatten–Riehen Dorf)

Linienlänge: 9 237 m (5 811 + 3 426 m)

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/6S + B4

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	8.45	8.02
Personenkilometer in Mio.	15.38	14.87
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 820	1 855
Geleistete Kurskilometer	591 284	604 259
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	30	28

### Linie 3

Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfüsserplatz–  
Burgfelden Grenze

Linienlänge: 6 412 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/6S + Be 4/4

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	9.48	9.77
Personenkilometer in Mio.	15.91	16.67
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 678	1 706
Geleistete Kurskilometer	605 131	603 274
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	30	31

### Linie 6

Riehen Grenze–Messeplatz–Barfüsserplatz–Mor-  
gartenring–Allschwil

Linienlänge: 12 497 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 6/8 Combino

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	17.67	17.56
Personenkilometer in Mio.	45.32	45.55
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 564	2 593
Geleistete Kurskilometer	1 184 294	1 181 014
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	42	42

### Linie 8

Kleinhüningen–Schifflande–Bahnhof SBB–Neu-  
weilerstrasse

Linienlänge: 7 558 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 6/8 Combino

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	18.06	18.43
Personenkilometer in Mio.	30.04	30.07
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 664	1 631
Geleistete Kurskilometer	751 592	736 927
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	44	45



Die BVB gewährleistet den Anschluss an regionale, nationale und internationale Verkehrsnetze. Tram und Bus ermöglichen in der Region Basel u.a. wichtige Verbindungen zu den Bahnhöfen und dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.

**Einsatzlinie 12** (sistiert ab 13.03.2004)

Muttenz–Aeschenplatz–Theater–Markthalle–Heiliggeistkirche–Aeschenplatz–Muttenz

Linienlänge: 7 830 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/6

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	0.11	0.30
Personenkilometer in Mio.	0.21	0.55
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 850	1 857
Geleistete Kurskilometer	16 169	46 325
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	33	31

**Linie 14**

Dreirosenbrücke–Messeplatz–Barfüsserplatz–Aeschenplatz–St. Jakob–Muttenz–Pratteln

Linienlänge: 12 528 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/4 + B4S + B4

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	14.93	14.15
Personenkilometer in Mio.	37.85	37.07
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 535	2 620
Geleistete Kurskilometer	1 231 075	1 218 093
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	38	38

**Linie 15**

Bruderholz–Wolfschlucht–Aeschenplatz–Wettsteinplatz–Messeplatz–Schiffflände–Aeschenplatz–Wolfschlucht–Bruderholz

Linienlänge: 5 351 m

Planmässiges Rollmaterial:

Be 4/6S oder Be 4/4 + B4S

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	5.06	5.07
Personenkilometer in Mio.	9.05	8.63
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 786	1 702
Geleistete Kurskilometer	516 999	504 189
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	31	30

**Linie 16**

Bruderholz–Jakobsberg–Heiliggeistkirche–IWB–Schiffflände

Linienlänge: 5 346 m

Planmässiges Rollmaterial:

Be 4/6S oder Be 4/4 + B4S

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	6.65	6.52
Personenkilometer in Mio.	10.78	10.49
durchschnittl. Reisedistanz in m	1 623	1 608
Geleistete Kurskilometer	529 036	527 941
mittlere Sitzplatzauslastung in %	36	35

**Linie 30**

ab 12.12.2004:

Bahnhof SBB–Spalentor–Johanniterbrücke–Badischer Bahnhof

Linienlänge: 4 382 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus

bis 11.12.2004:

Bahnhof SBB–Spalentor–Frauenspital–Kannenbergfeldplatz–EuroAirport

Linienlänge: 9 064 m

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus (ab Oktober 2003 in der Morgenspitze teilweise Gelenkbus, zeitweise auch «AIRLINER» der Postauto Nordwestschweiz)

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	1.15	1.02
Personenkilometer in Mio.	3.91	3.59
Durchschnittl. Reisedistanz in m	3 388	3 528
Geleistete Kurskilometer	322 054	314 713
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	37	35

**Linie 31**

Claraplatz–Tinguely-Museum–Hörnli Grenze–  
Habermatten

Linienlänge: 4 901 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenktrolleybus

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	2.86	2.90
Personenkilometer in Mio.	6.10	6.20
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 138	2 141
Geleistete Kurskilometer	457 114	454 299
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	30	31

**Linie 32**

ab 11.10.2003:

Rotengraben–Riehen Dorf–Bettingerstrasse–Bet-  
tingen–Chrischonaklinik

Linienlänge: 6 605 m

Planmässiges Rollmaterial: tagsüber Midibus Mar-  
garethenbus AG, im Spätverkehr Kleinbus BVB

bis 10.10.2003:

Bettingerstrasse–Bettingen–Chrischonaklinik

Linienlänge: 4 382 m

Planmässiges Rollmaterial: Midibus Margarethen-  
bus AG, plus in der Stosszeit 1 Kurs BVB

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	0.81	0.61
Personenkilometer in Mio.	1.88	1.58
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 329	2 591
Geleistete Kurskilometer	341 870	255 463
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	25	27

**Linie 33**

ab 12.12.2004:

Schiffflände–Frauenspital–Schützenhaus–Wan-  
derstrasse

Linienlänge: 3 830 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus

bis 11.12.2004:

Badischer Bahnhof–Johanniterbrücke–Schützen-  
haus–Wanderstrasse

Linienlänge: 4 860 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenktrolleybus

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	3.95	3.95
Personenkilometer in Mio.	5.43	5.42
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 376	1 372
Geleistete Kurskilometer	449 872	455 856
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	27	27

**Linie 34**

ab 11.10.2003:

Bottmingen–Schützenhaus–Schiffflände–Clara-  
platz–Wettsteinallee–Käferholzstrasse–Haber-  
matten–Riehen Bahnhof

Linienlänge: 12 796 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus, im Spätver-  
kehr Normalbus

bis 10.10.2003:

Bottmingen–Schützenhaus–Schiffflände–Clara-  
platz–Wettsteinallee–Käferholzstrasse–Haber-  
matten (–Bettingerstrasse)

Linienlänge: 12 169 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus, im Spätver-  
kehr Normalbus

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	7.27	7.27
Personenkilometer in Mio.	17.82	17.23
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 452	2 370
Geleistete Kurskilometer	1 085 909	1 016 502
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	41	42

**Linie 36**

Schifflande–Kannenfeldplatz–Neubad–St. Jakob–  
Badischer Bahnhof–Kleinhüningen

Linienlänge: 15 990 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	10.33	10.51
Personenkilometer in Mio.	27.12	27.76
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 624	2 641
Geleistete Kurskilometer	1 387 824	1 392 732
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	45	46

**Linie 38**

Schifflande–Kannenfeldplatz–Bachgraben–All-  
schwil

Linienlänge: 5 741 m

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	1.29	1.26
Personenkilometer in Mio.	2.74	2.69
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 129	2 125
Geleistete Kurskilometer	253 964	260 604
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	33	31

**Linie 39**

1 Schülerkurspaar

Brombacherstrasse–Lange Erlen–Drei Linden

Linienlänge: 3 138 m

Planmässiges Rollmaterial: Kleinbus

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	0.01	0.05
Personenkilometer in Mio.	0.02	0.19
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 529	3 965
Geleistete Kurskilometer	3 824	25 277
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	37	32


**Linie 41**

Aeschenplatz–Karl Barth-Platz–Bethesda-Spital–  
Ulmenweg

Linienlänge: 3 253 m

Planmässiges Rollmaterial: Midibus Margarethen-  
bus AG

	2004	2003
Beförderte Personen in Mio.	0.45	0.39
Personenkilometer in Mio.	0.77	0.66
Durchschnittl. Reisedistanz in m	1 714	1 688
Geleistete Kurskilometer	86 929	85 252
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	37*	48

Die Linie 41 wird durch die MAB im Auftrag der BVB gefahren.

\* Im Jahr 2003 Kleinbus, im Jahr 2004 Midibus der MAB.

**Linie 45**

Habermatten–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–  
Chrischonaweg

Linienlänge: 5 589 m

Planmässiges Rollmaterial: Kleinbus

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	0.40	0.40
Personenkilometer in Mio.	0.91	0.87
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 252	2 187
Geleistete Kurskilometer	194 472	169 949
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	29	32

**Linie 50**

Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–EuroAirport

Linienlänge: 9 179 m

Planmässiges Rollmaterial: A125 Postauto Nord-  
westschweiz

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	0.58	0.49
Personenkilometer in Mio.	3.59	3.60
Durchschnittl. Reisedistanz in m	6 232	7 305
Geleistete Kurskilometer	331 219	326 939
mittlere Sitzplatzauslastung in %	26	26

Die Linie 50 wird durch Postauto Nordwest-  
schweiz im Auftrag der BVB gefahren.

**Linie 55**

Claraplatz–Badischer Bahnhof–Weil–Haltingen  
(–SWEG: Kandern)

Linienlänge: 9 072 m (für BVB-Kurs bis Haltingen)

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	0.25	0.17
Personenkilometer in Mio.	0.65	0.74
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 610	3 303
Geleistete Kurskilometer	77 367	79 617
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	25	28

Die Linie 55 wird gemeinsam mit der SWEG be-  
trieben.

**Linie 603/604**

Schiffflände–Frauenspital–Voltaplatz–Hünigen  
Grenze/St. Louis Grenze

Linienlänge: 2 907 m (auf Kantonsgebiet)

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus der Métro-  
Cars S.A.

	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Beförderte Personen in Mio.	0.29	0.29
Personenkilometer in Mio.	0.74	0.76
Durchschnittl. Reisedistanz in m	2 609	2 599
Geleistete Kurskilometer	85 500	85 500
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	26	27

Die Werte beziehen sich auf den Teil der Linie  
603/604, welcher von Métro-Cars S.A. im Auftrag  
der BVB auf dem Gebiet Basel-Stadt gefahren wird.

## 6. Rollmaterial, Technik und Betrieb

### Combino

Die in Kapitel 1 bereits beschriebene Stilllegung der Combino-Flotte und der Brand im Depot Wiesenplatz haben die in der Abteilung Technik Fahrzeuge (TF) für das Jahr 2004 geplanten Arbeiten stark beeinträchtigt. Vieles musste verschoben werden, u.a. Revisionsarbeiten an den Gelenk-Motorwagen des Typs Schindler Be4/6S, und es galt, neu zu planen und umzuorganisieren. 2004 war somit für die Abteilung TF alles andere als «business as usual», es war ein Jahr der grossen Herausforderungen.

Als Siemens nach dem Auftreten von kleinen Rissen in der Aluminiumkonstruktion der Wagenkästen am 12. März 2004 die unverzügliche Stilllegung der Combino-Flotte angeordnet hatte, wurde zunächst einmal sofort festgelegt, die vorgesehene Abgabe von vier Anhängern B4 nach Belgrad auf einen unbestimmten Zeitpunkt zu verschieben. Kurzfristig konnten dann zur teilweisen Abdeckung der Lücken im Rollmaterialbestand vier Tramzüge bei der BLT eingemietet werden. BERNMOBIL stellte der BVB fünf für die Versenkung nach Rumänien vorgesehene Gelenkmotorwagen zur Verfügung. Diese wurden in den Monaten Mai und Juni in den Werkstätten Klybeck an die Basler Verhältnisse angepasst, und die erforderliche Anzahl von Fahrdienst-Mitarbeitenden wurde für den Einsatz in diesen Fahrzeugen geschult.

Im Juni wurde mit dem Einbau von Schwenk/Wank-Lagern in die Combino-Trams begonnen. Diese neue Lager-Konstruktion in den Gelenken hat eine entlastende Wirkung auf die Kräfte, welche auf die Wagenkästen wirken. Sie sind auch Bestandteil der von Siemens vorgesehenen definitiven Sanierung. Noch vor Jahresmitte waren alle Combinos bezüglich Sicherheit geprüft, und es konnte ein Teil der Flotte wieder in Betrieb genommen werden.

Anfang September wurden die ersten Fahrwerke eines Combino (Nr. 328) nach Graz überführt, wo sie als zusätzliche Entlastungsmassnahme zu den Schwenk/Wank-Lagern eine neue Fahrwerksanlenkung erhielten.

Am 24. September 2004 wurde mit Siemens eine Sanierungsvereinbarung unterzeichnet. Mit ihr wurde das weitere Vorgehen festgelegt und die Abgabe eines definitiven Sanierungskonzepts durch Sie-

mens auf Ende März 2005 vereinbart. Die BVB hat sich bis zu ihrer Zustimmung zur Aufnahme der definitiven Sanierung die Option einer Rückgabe der Fahrzeuge an Siemens vorbehalten. Das Gleiche gilt auch, falls sich wider Erwarten erweisen sollte, dass die zweite Phase der Sanierung nicht erfolgreich ist. Seit Oktober 2004 waren dank Reparaturen an den von Rissen betroffenen Stellen und dank den bereits realisierten Entlastungsmassnahmen (Schwenk/Wank-Lager) wieder mindestens 25 Combinos einsetzbar. Ende Oktober konnte dann auf die Einmietung von Tramzügen der BLT verzichtet werden.

### Versuch mit Bio-Diesel

Im Sommer 2004 hat die BVB an einem ihrer MAN-Dieselmotoren einen Versuch mit Bio-Diesel durchgeführt. Bio-Diesel ist ein erneuerbarer Treibstoff, mit welchem der klimawirksame Anteil des CO<sub>2</sub>-Ausschusses reduziert werden kann. Der Versuchsbus fuhr mit einer Beimischung von 15% Raps aus dem Genfersee-Gebiet problemlos auf den Linien 34 und 38.

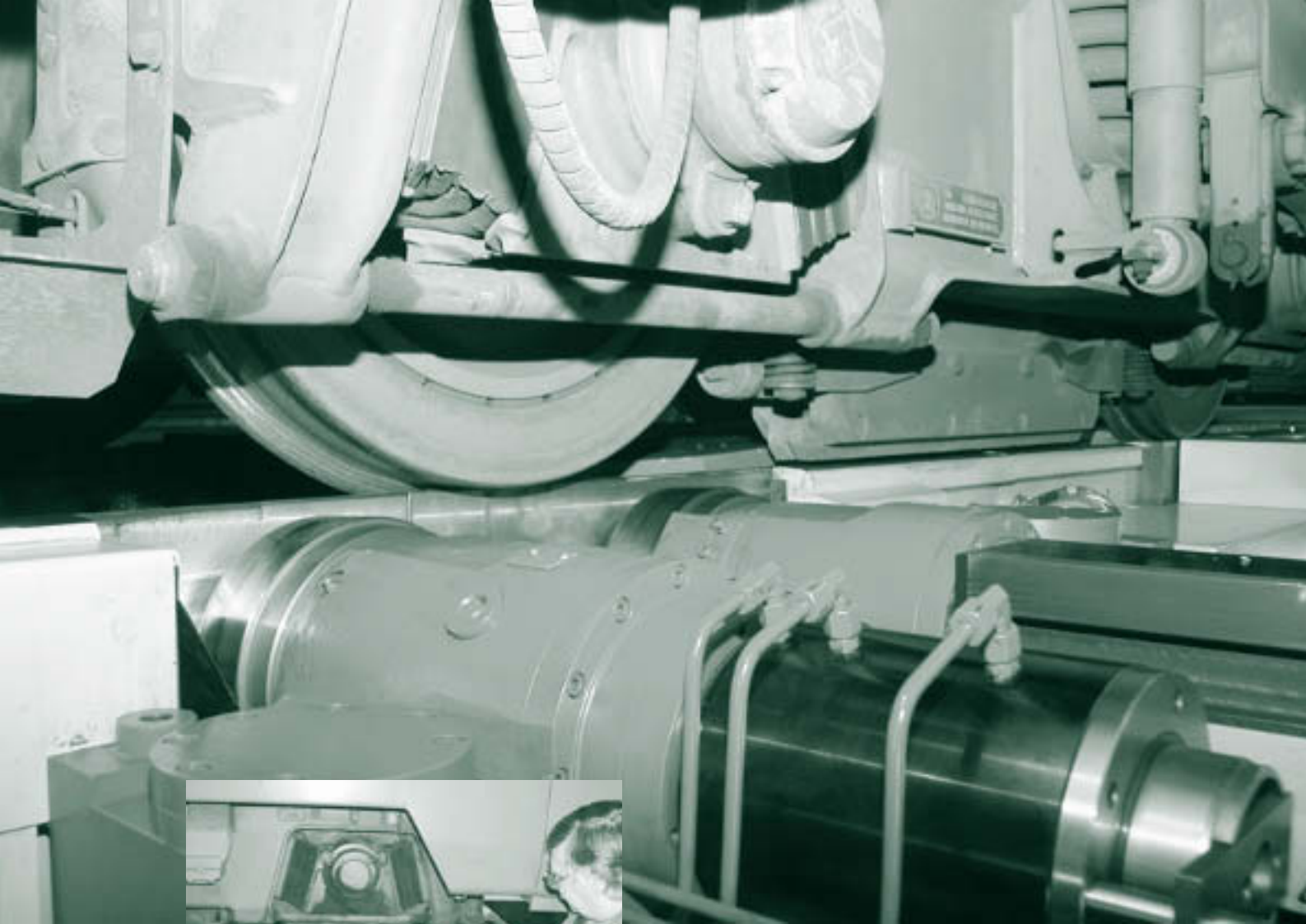
### Neue Anlagen

Im Herbst konnte im Depot Allschwilerstrasse mit der Installation der ersten automatischen Tram-Waschanlage begonnen werden (siehe Bild auf Seite 5). Für das gleiche Depot wurde in dieser Zeit auch die neue Radsatz-Bearbeitungsmaschine angeliefert und für den späteren Betrieb vorbereitet (siehe Bilder auf der rechten Seite).

### Fahrpersonal in neuer Dienstkleidung

Seit dem 23. August 2004 trägt das BVB-Fahrpersonal die neue, moderne Dienstkleidung, welche die alte in die Jahre geratene Uniform ersetzt. Den Fahrerinnen und Fahrern steht ein farblich abgestimmtes, modisches Sortiment von Kleidungsstücken zur Verfügung, das eine Vielfalt von individuellen Kombinationsmöglichkeiten zulässt und trotzdem nach aussen einen einheitlichen Eindruck vermittelt. Alle Kleidungsstücke bestehen aus hautfreundlichen Stoffen.





Höchste Anforderungen an die Betriebssicherheit und Langlebigkeit der eingesetzten Fahrzeuge setzen eine professionelle und sorgfältige Wartung durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVB voraus, wie hier an der neuen Radsatz-Bearbeitungsmaschine.

### Auswirkungen des Depotbrandes

Weil während des Brandes im Depot Wiesenplatz am 18. August 2004 auch die dortige Radschleifmaschine stark beschädigt wurde, kam es bei der Abteilung TF zu grossen Verzögerungen bei den planmässigen Radschleifarbeiten. Der Schaden an dieser Maschine war umso schwerwiegender, als die neue Radsatz-Bearbeitungsmaschine im Depot Allschwilerstrasse zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Betrieb war. Für das Bearbeiten der Räder stand

somit bei der BVB keine einzige Maschine zur Verfügung. In dieser Notsituation konnte die BLT mit ihrer Maschine aushelfen, was allerdings immer mit Transportkosten verbunden war. Einige Räder von Combino-Trams wurden sogar in Freiburg im Breisgau bearbeitet.

Am 12. Oktober 2004 konnte die Schleifmaschine im Depot Wiesenplatz wieder in Betrieb genommen werden.

### Rollmaterialbestand – Tram und Bus

(inkl. Oldtimer, exkl. Dienstfahrzeuge)

Jahr	Motorwagen					Anhängewagen					Total Tram	Trolleybusse	Gelenktrolleybusse	Autobusse	Gelenkautobusse	Total Busse	Total Fahrzeuge	
	2-achs	4-achs	6-achs	8-achs	Total	2-achs geschl.	2-achs offen	3-achs	4-achs	Total								
1995	9	103	85	0	197	8	4	4	100	116	313	1	29	35	22	87	400	
1996	9	99	85	0	193	8	4	4	100	116	309	1	24	32	22	79	388	
1997	9	94	85	0	188	8	4	4	100	116	304	1	24	31	22	78	382	
1998	9	82	85	0	176	8	4	4	100	116	292	1	24	31	22	78	370	
1999	9	64	85	0	158	8	4	4	100	116	274	1	24	24	29	78	352	
2000	9	61	85	1	156	8	4	4	100	116	272	1	12	22	44	79	351	
2001	9	47	66	21	143	8	4	4	84	100	243	1	12	29	44	86	329	
2002	8	48	56	28	140	5	3	3	84	95	235		12	28	44	84	319	
2003	8	48	52	28	136	5	3	3	84	95	231	0	12	28	44	84	315	
2004	Linie	0	46	51	32	129	0	0	0	83	83	212	0	8	27	44	79	291
	Old-timer	8	2	0	0	10	5	3	2	0	10	20	0	0	1	0	1	21
	Total	8	48	51	32	139	5	3	2	83	93	232	0	8	28	44	80	312

#### Bemerkungen zu Mutationen:

- Motorwagen 6-achsig: Nr. 602 (Haifischtram) verbrannt in Remise Depot Wiesenplatz
- Motorwagen 8-achsig: Nrn. 352–354 und 357 neu von BERN-MOBIL (Nr. 351 verbrannt)
- Anhängewagen 3-achsig: Nr. 708 verbrannt in Remise Depot Wiesenplatz
- Anhängewagen 4-achsig: Nr. 1440 nach Entgleisung Totalschaden
- Trolleybus: Nr. 923 verschrottet, Nrn. 928, 932 und 934 nicht betriebsfähig abgestellt

## 7. Infrastruktur

(Gleisbau, Fahrleitung und Hochbau)

Im Jahr 2004 wurden insgesamt 6 Weichen, 2 Kreuzungen und über 4 000 m Gleis erneuert. Die Bereiche Bahnbau und Fahrleitung waren somit vollumfänglich mit Arbeit ausgelastet.

### Die wichtigsten Baustellen

Arbeiten grösseren Umfangs wurden in der St. Jakobs-Strasse zwischen den Haltestellen «Aeschensplatz» und «Denkmal» ausgeführt. Auf einer Länge von rund 450 m wurden hier während der Sommerferien die Gleise in Doppelspur erneuert. Es folgten in der Zeit von Ende Juli bis Ende August die Gleiserneuerungsarbeiten in der Unteren Rebgasse zwischen den Haltestellen «Claraplatz» und «Kaserne» und von Anfang August bis Ende September die Verlegung der Gleisanlage im Bereich Spiegelgasse/Blumenrain, dank welcher nun bei der Schlaufe Schiffflände auch längere Tramzüge überholt werden können. Anstoss zu dieser Verlegung gab der geplante Gegenverkehr für den Individualverkehr in der Spiegelgasse.

Eine Grossbaustelle gab es auch auf Territorium des Kantons Basel-Landschaft auf der Tramlinie 14. Dort wurden in Muttenz zwischen Wartenberg und Rothausstrasse über 500 m Doppelspur-Gleise erneuert.

Alle hier beschriebenen Gleisbauarbeiten beinhalteten auch die spezielle Dämmung gegen Erschütterungen mit Steinwoll-Matten (Flumroc).



### Hochbau

Es wurden insgesamt vier neue Wartehäuschen aufgestellt, zwei an der Haltestelle «Rudolf Wackernagel-Strasse» und zwei an der Haltestelle «Otto Wenk-Platz» in Riehen.

Für die Renovation und den Umbau des Verwaltungsgebäudes am Claragraben 55 wurden Planungs- und Projektierungsarbeiten ausgeführt. Es erfolgte auch die Ausschreibung der Handwerkerarbeiten.

### Elektrische Anlagen

Es wurden im Jahr 2004 über CHF 2 Mio. in Fahrleitungserneuerungen und -verschiebungen und in andere elektrische Anlagen wie z.B. Schrankenanlagen investiert.

## 8. Finanzen

### Ergebnis

Das Ergebnis der BVB für das Jahr 2004 ist mit –41 Mio. CHF besser als budgetiert. Das liegt zum einen an den leicht gestiegenen Erträgen und zum anderen daran, dass sich der Finanzaufwand durch optimierte Planung und durch verzögerte Projekte auf einem niedrigeren Niveau hielt als geplant.

Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Betriebserfolg etwas gesteigert werden, weil die höheren Verkehrs- und Dienstleistungserträge den ebenfalls gestiegenen betrieblichen Aufwand leicht überkompensierten. Der Unternehmungserfolg liegt unter Vorjahr, was durch die geringeren ausserordentlichen Nettoerträge begründet ist.

### Personalaufwand

Die durch Prozessoptimierungen und die Sparmassnahmen bedingte Reduktion des Personalbestandes von 3,7% hatte leider keine Reduktion des Personalaufwandes zur Folge. Zwar konnten die Gehaltskosten trotz des Stufenanstiegs und der Teuerung etwas reduziert werden, aber es ergab sich aufgrund des gestiegenen Sozialaufwands, wie z.B. der höheren Pensionskassenamortisation und der gestiegenen Prämien für die Risikoversicherung, insgesamt eine kleine Steigerung des Personalaufwands. Die Bemühungen, die Kosten im Personalbereich zu senken, wurden somit durch Faktoren zunichte gemacht, welche nicht im Einflussbereich der BVB lagen.



### Übriger betrieblicher Aufwand

Der übrige betriebliche Aufwand ist um 3.4 Mio. CHF höher als im vergangenen Jahr, hauptsächlich bedingt durch eine buchhalterische Position, die unter «übrige Erträge» wieder kompensiert wird. Weiter sind darin Kosten enthalten für einmalige Projekte, wie z.B. für die Einführung neuer Softwaresysteme oder die Umsetzung von Projekten (IT, Qualitätsmanagement, Prozessoptimierung), die sich jedoch bereits positiv auf das Betriebsgeschehen auswirken.

### Erträge

Die Erträge sind im Vergleich zum Jahr 2003 deutlich gestiegen. Dies liegt bei den Verkehrserträgen neben höheren Verbundeinnahmen auch an der Erhöhung der Taxzuschläge. Bei den Dienstleistungs- und übrigen Erträgen schlagen u.a. die Mehreinnahmen aus Werbung und Extrafahrten mit einem Plus gegenüber dem Vorjahr zu Buche.

### Ausserordentlicher Ertrag

Hier fliessen vor allem Auflösungen nicht verwendeter Rückstellungen, aufgrund Wegfall des Geschäftsrisikos, in die Erfolgsrechnung ein. Die Rücklage BAV, gemäss Art. 64 des Eisenbahngesetzes, musste um 210 397 CHF angepasst werden.

# Prüfungsbericht



## **Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 2004 der Basler Verkehrs-Betriebe, Basel**

- an die Finanzkommission des Grossen Rates
- an das Wirtschafts- und Sozialdepartement
- an den Verwaltungsrat der Basler Verkehrs-Betriebe

Wir haben die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) für das am 31. Dezember 2004 abgeschlossene Geschäftsjahr stichprobenweise geprüft. Die Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe ist ein integrierter Bestandteil der Staatsrechnung 2004 des Kantons Basel-Stadt.

Für die Jahresrechnung sind die Direktion der Basler Verkehrs-Betriebe, das Wirtschafts- und Sozial-Departement sowie der Regierungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Rechnungslegung mit angemessener Sicherheit anerkannt werden. Wir prüften die Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten

wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung den geltenden Bestimmungen des Kantons zur Rechnungslegung und den allgemein anerkannten kaufmännischen Grundsätzen.

Aufgrund der Bestimmungen im Eisenbahngesetz weisen wir darauf hin, dass die Jahresrechnung 2004 der Basler Verkehrs-Betriebe durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 29. April 2005 genehmigt wurde.

Basel, 2. Mai 2005

### **Finanzkontrolle Basel-Stadt**

R. Martin      B. Wellinger



## Bilanzen 31. Dezember 2004 und 2003

	2004 CHF	2003 CHF
<b>Aktiven</b>		
Flüssige Mittel	1 932 652	1 717 003
Forderungen aus Leistungen	28 308 170	30 203 949
Vorräte und angefangene Arbeiten	7 472 240	7 169 922
Aktive Rechnungsabgrenzung	16 202 276	16 093 852
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>53 915 338</b>	<b>55 184 726</b>
Finanzanlagen	200 000	200 000
Sachanlagen		
– Mobile Sachanlagen	223 745 746	232 109 514
– Immobiler Sachanlagen	36 875 814	36 686 339
– Vorauszahlungen		826 386
<b>Anlagevermögen</b>	<b>260 821 560</b>	<b>269 822 239</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>314 736 898</b>	<b>325 006 965</b>
<b>Passiven</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8 229 625	12 437 711
Passive Rechnungsabgrenzung	35 227 529	32 374 367
Rückstellungen	9 133 669	8 837 736
Anlagekapital	260 821 560	269 822 239
<b>Fremdkapital</b>	<b>313 412 383</b>	<b>323 472 053</b>
Rücklagen gemäss Art. 64 EBG	1 324 515	1 534 912
<b>Eigenkapital</b>	<b>1 324 515</b>	<b>1 534 912</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>314 736 898</b>	<b>325 006 965</b>

## Erfolgsrechnungen 2004 und 2003

	2004 CHF	2003 CHF
Verkehrsertrag	103 111 110	102 293 355
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	23 406 286	19 873 217
Abgeltungen und Beiträge Dritter	18 558 004	18 609 026
	<b>145 075 400</b>	<b>140 775 598</b>
Personalaufwand	-101 219 719	-99 640 636
Abschreibungen	-24 600 070	-24 984 735
Übriger betrieblicher Aufwand	-49 989 161	-46 586 724
	<b>-175 808 950</b>	<b>-171 212 095</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>-30 733 550</b>	<b>-30 436 497</b>
<b>Finanzaufwand netto</b>	<b>-10 876 799</b>	<b>-11 336 670</b>
Ausserordentlicher Ertrag	547 911	6 930 869
Ausserordentlicher Aufwand	0	-4 903 671
<b>Ausserordentlicher Erfolg</b>	<b>547 911</b>	<b>2 027 198</b>
<b>Unternehmungserfolg</b>	<b>-41 062 438</b>	<b>-39 745 969</b>
Defizit BLT/AAGL auf Strecken BS (zusätzlich in der Staatsrechnung unter der Dienststelle 8190 eingestellt)	-12 085	-1 295 941
Ausgewiesenes Defizit der Dienststelle 8190	-41 074 523	-41 041 910

Erfolgsrechnungen

## Anhang 2004 und 2003

	2004 CHF	2003 CHF
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	<b>162 313 000</b>	<b>166 178 000</b>
<p>Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen (Tram, Trolleybus, Autobus etc.) sind zusammen mit anderen Anlagen des Kantons versichert.</p>		
<b>Pensionskasse Basel-Stadt</b>		
<p>Die für die Pensionskasse einbezahlten Arbeitgeberbeiträge entsprechen nicht dem vollen Deckungsumfang, da ein Teil dieser Prämien durch die Staatsgarantie abgedeckt wird. Diese Eventualverpflichtung wird nicht pro Dienststelle, sondern gesamtstaatlich ausgewiesen.</p>		
<b>Details zu Bilanzpositionen</b>		
<b>Anlagespiegel (Sachanlagen)</b>		
<i>Entwicklung</i>		
Buchwert 1. Januar	269 622 239	278 165 763
Zugänge	17 483 436	15 934 825
Vorauszahlungen	-826 386	826 386
Abgänge	-1 057 659	-320 000
Abschreibungen	-24 600 070	-24 984 735
<b>Buchwert 31. Dezember</b>	<b>260 621 560</b>	<b>269 622 239</b>
<i>Aufgliederung nach Kategorien</i>		
Tram	121 034 391	131 820 455
Trolleybus	1 341 179	3 048 790
Autobus	17 802 534	21 639 602
Übrige mobile Sachanlagen	10 890 376	7 963 166
Betriebs- und Verwaltungsgebäude	37 071 135	36 889 478
Übrige Sachanlagen Verkehr	72 481 945	68 260 748
<b>Buchwert 31. Dezember</b>	<b>260 621 560</b>	<b>269 622 239</b>



	2004 CHF	2003 CHF
<b>Aktive Rechnungsabgrenzung</b>		
Verkehrsabrechnung SBB	9 910 421	9 795 830
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	6 291 855	6 298 022
	<b>16 202 276</b>	<b>16 093 852</b>
<b>Passive Rechnungsabgrenzung</b>		
U-Abo	13 524 048	12 051 997
TNW-Abrechnung	8 478 458	7 752 784
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	4 446 276	4 903 671
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	8 778 747	7 665 915
	<b>35 227 529</b>	<b>32 374 367</b>
<b>Rückstellungen</b>		
Ferien-/Überzeitguthaben	4 970 152	4 625 460
LCC	2 333 012	2 000 000
Übrige Rückstellungen	1 830 505	2 212 276
	<b>9 133 669</b>	<b>8 837 736</b>

#### Details zu Erfolgsrechnungspositionen

##### Dienstleistungs- und übriger Ertrag

Dienst- und Eigenleistungen	10 596 489	8 363 325
Reklameerträge	4 663 819	4 223 366
Übrige Erträge	8 145 978	7 286 526
	<b>23 406 286</b>	<b>19 873 217</b>

##### Übriger betrieblicher Aufwand

Materialaufwand	-6 076 684	-6 095 158
Energieaufwand	-7 667 503	-7 931 736
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	-12 681 679	-13 474 702
Mehrwertsteuer	-4 433 464	-4 549 766
Verwaltungskostenanteil TNW	-2 412 053	-1 915 773
Übrige betriebliche Aufwendungen	-16 717 778	-12 619 589
	<b>-49 989 161</b>	<b>-46 586 724</b>

##### Ausserordentlicher Ertrag

Abgeltungsrechnung 1999–2002		3 478 363
Mitbenützungsschadensrechnung 1999–2002		3 379 524
Auflösung Rückstellungen	337 514	50 713
Anpassung Rücklagen gemäss Art. 64 EBG	210 397	22 269
	<b>547 911</b>	<b>6 930 869</b>

##### Ausserordentlicher Aufwand

Abgrenzung Einnahmen aus GA, Halbtax, MFK für 2004–2006	0	-4 903 671
	<b>0</b>	<b>-4 903 671</b>

# Statistik

## Bevölkerung, Gleislänge, Betriebslänge

Jahr	Bevölkerung im Einzugs- gebiet	Tram				Trolleybus	Bus	Total	
		Gleislänge		Betriebslänge			m	m	m
		eigene Linien m	eigene Linien m	gepachtete m	insgesamt m				
2000	295 795	112 151	43 001	6 127	49 128	<sup>a)</sup> 9 726	<sup>a)</sup> 59 127	117 981	
2001	292 850	114 483	43 068	6 127	49 195	9 726	61 403	120 324	
2002	294 378	114 333	43 068	6 127	49 195	9 726	62 726	121 647	
2003	293 014	114 333	43 068	6 127	49 195	9 726	63 364	122 285	
2004	293 826	114 363	43 066	6 127	49 193	<sup>b)</sup> 4 883	<sup>b)</sup> 61 772	115 848	

<sup>a)</sup> Veränderungen aufgrund der Umstellung der Trolleybuslinie 34 auf Autobusbetrieb, der neuen Führung der Linie 34 mit Verlängerung bis Bettingerstrasse sowie der Verlängerung der Buslinie 38 nach Allschwil.

<sup>b)</sup> Veränderung aufgrund der neuen Linienführung der Linien 30 und 33 und der Einstellung des Trolleybus-Betriebs auf der Linie 33.

## Fahrleistung

Jahr	Wagenkilometer							
	Tram			Trolley- bus	Bus	Bus (Vertrags- linien)	Total	mehr bzw. weniger in %
	Motor- wagen	Anhänge- wagen	insgesamt					
2000	7 929 869	6 028 900	13 958 769	741 132	3 227 991	848 013	18 775 905	+ 0.94
2001	7 475 981	5 273 000 <sup>a)</sup>	12 748 981	521 061	3 847 166	670 480	17 787 688	<sup>a)</sup> - 5.30
2002	7 032 235	4 087 544 <sup>a)</sup>	11 119 779	571 954	3 886 769	792 065	16 370 567	<sup>a)</sup> - 7.97
2003	6 810 319	4 308 000	11 118 319	533 248	3 779 258	<sup>b)</sup> 962 972	16 393 797	+ 0.14
2004	6 891 846	5 148 000	12 039 846	478 229	3 746 084	976 890	17 241 049	+ 1.10

<sup>a)</sup> Rückgang bedingt durch Inbetriebnahme Combino (ein neuer Wagen ersetzt zwei alte)

<sup>b)</sup> neu inklusive Linien 603 und 604

Der Verwaltungsratspräsident  
**Regierungsrat Dr. Ralph Lewin**

Der Direktor  
**Urs Hanselmann**




# Liniennetz Basel und Umgebung

