

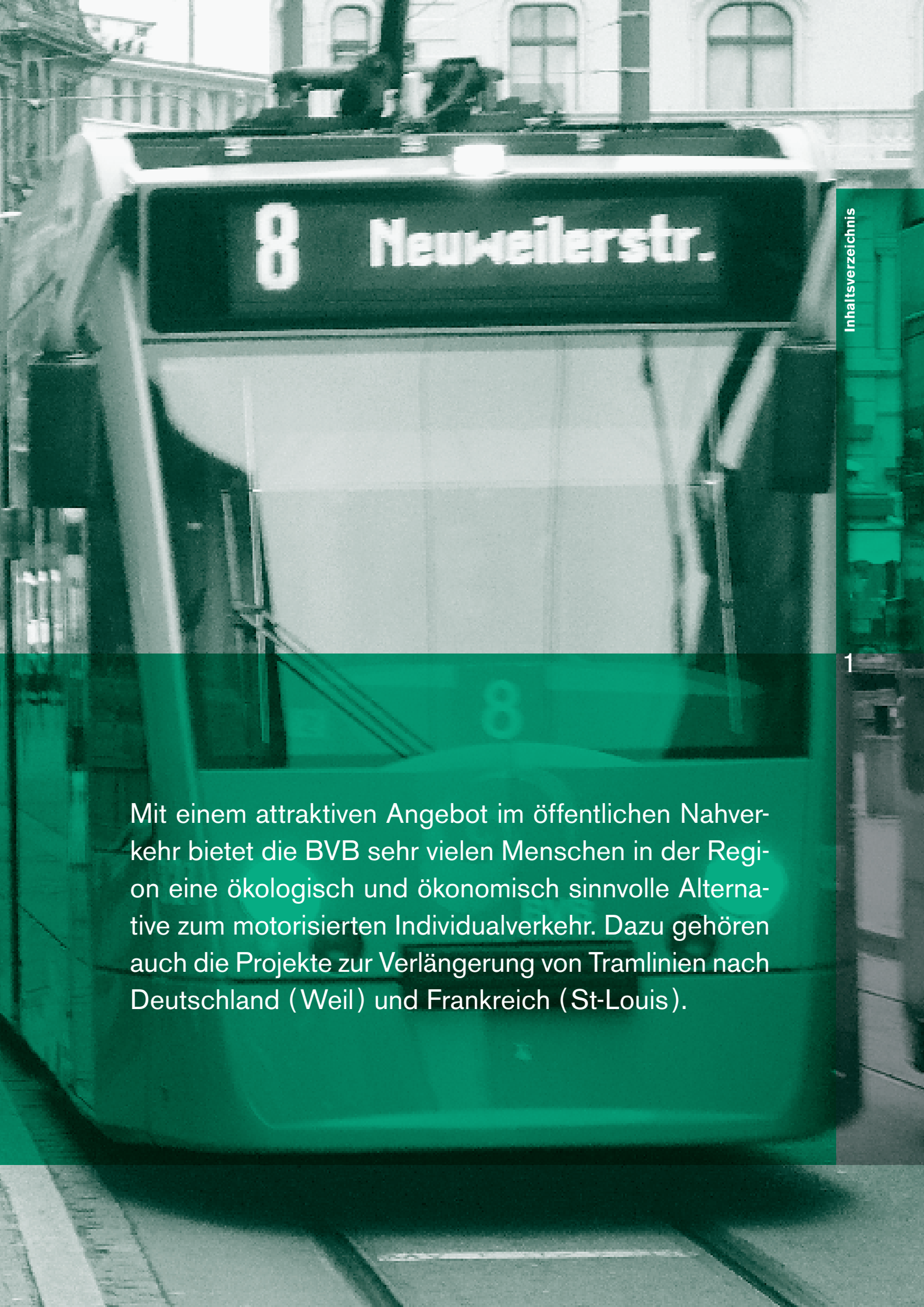


Geschäftsbericht BVB 2006



Inhaltsverzeichnis

Die BVB 2006 in Zahlen	2
1. Die BVB im Jahr 2006	4
2. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	8
3. Behörden und Organe	11
4. Marketing und Verkauf	12
5. Linienstatistik	14
6. Rollmaterial, Technik und Betrieb	20
7. Infrastruktur	23
8. Finanzen	25
Bilanz 2006 mit Vorjahresvergleich	26
Erfolgsrechnung 2006 mit Vorjahresvergleich	27
Anhang per 31. Dezember 2006 mit Vorjahresvergleich	28
Bericht der Revisionsstelle	31
Statistik	32
Aktuelles Liniennetz	33

A photograph of the front of a tram. The destination sign at the top displays the number '8' and the street name 'Neuweilerstr.'. The tram is white with a large green rectangular overlay covering the lower half of the image. The background shows a city street with buildings.

8 Neuweilerstr.

Mit einem attraktiven Angebot im öffentlichen Nahverkehr bietet die BVB sehr vielen Menschen in der Region eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Dazu gehören auch die Projekte zur Verlängerung von Tramlinien nach Deutschland (Weil) und Frankreich (St-Louis).

Die BVB 2006 in Zahlen

Beförderte Personen ¹⁾

Tramlinien	88 518 021
Trolleybuslinien	2 896 337
Autobuslinien	28 921 991
Total	120 336 349

Personenkilometer ¹⁾

Tramlinien	179 438 573
Trolleybuslinien	6 380 797
Autobuslinien	74 949 465
Total	260 768 835

Linienlängen in km ²⁾

Tram (8 Linien)	62.5
Trolleybus (1 Linie)	4.9
Autobus (12 Linien)	96.1
Total	163.5

Rollmaterialbestand (Linienverkehr) ²⁾

Tram-Motorwagen	129
Tram-Anhängewagen	79
Trolleybusse	8
Busse	72
Total	288

Rollmaterialbestand (Oldtimer) ²⁾

Tram-Motorwagen	10
Tram-Anhängewagen	10
Busse	1
Total	21

Fahrleistung (Mio Wagen-km)

Tram	10.67
Trolleybus	0.44
Bus	4.07
Vertragslinien	0.99
Total	16.17

Finanzielle Kennzahlen in Mio. CHF

Verkehrsertrag	106.88
Personalaufwand	103.80
Abschreibungen	23.76

Tarifverbund Nordwestschweiz

Einnahmen 2006 in Mio. CHF:

Abonnemente	
(inkl. Subvention von 47.66)	145.66
Mehrfahrtenkarten	11.89
Einzelbillette	37.50
GA- und 1/2-Preis-Anteil	13.98
Diverses	2.15
Total	211.45

Einnahmenanteil BVB	106.27
---------------------	--------

Wohnbevölkerung Kanton BS	187'332
---------------------------	---------

Pro Monat durchschnittlich verkaufte U-Abos:

• Kanton BS	70 853
• Tarifverbund Nordwestschweiz	167 375
insgesamt	

Personalbestand ²⁾

auf 100%-Stellen aufgerechnet

Direktion	3.0
Personalabteilung	10.0
Personalabteilung	8.0
Lehrlinge	2.0
Betrieb und Netz	581.3
• Netzmanagement,	
Betriebsaufsicht	51.7
• Fahrpersonal, Kontrolldienst	529.7

Bahnbau und -unterhalt, Fahrleitung	82.7
-------------------------------------	------

Technik Fahrzeuge	203.7
-------------------	-------

• Leitung, Werkstatt	109.7
• Depots, Garage	83.5
• Lehrlinge	10.0

Finanzen	31.2
----------	------

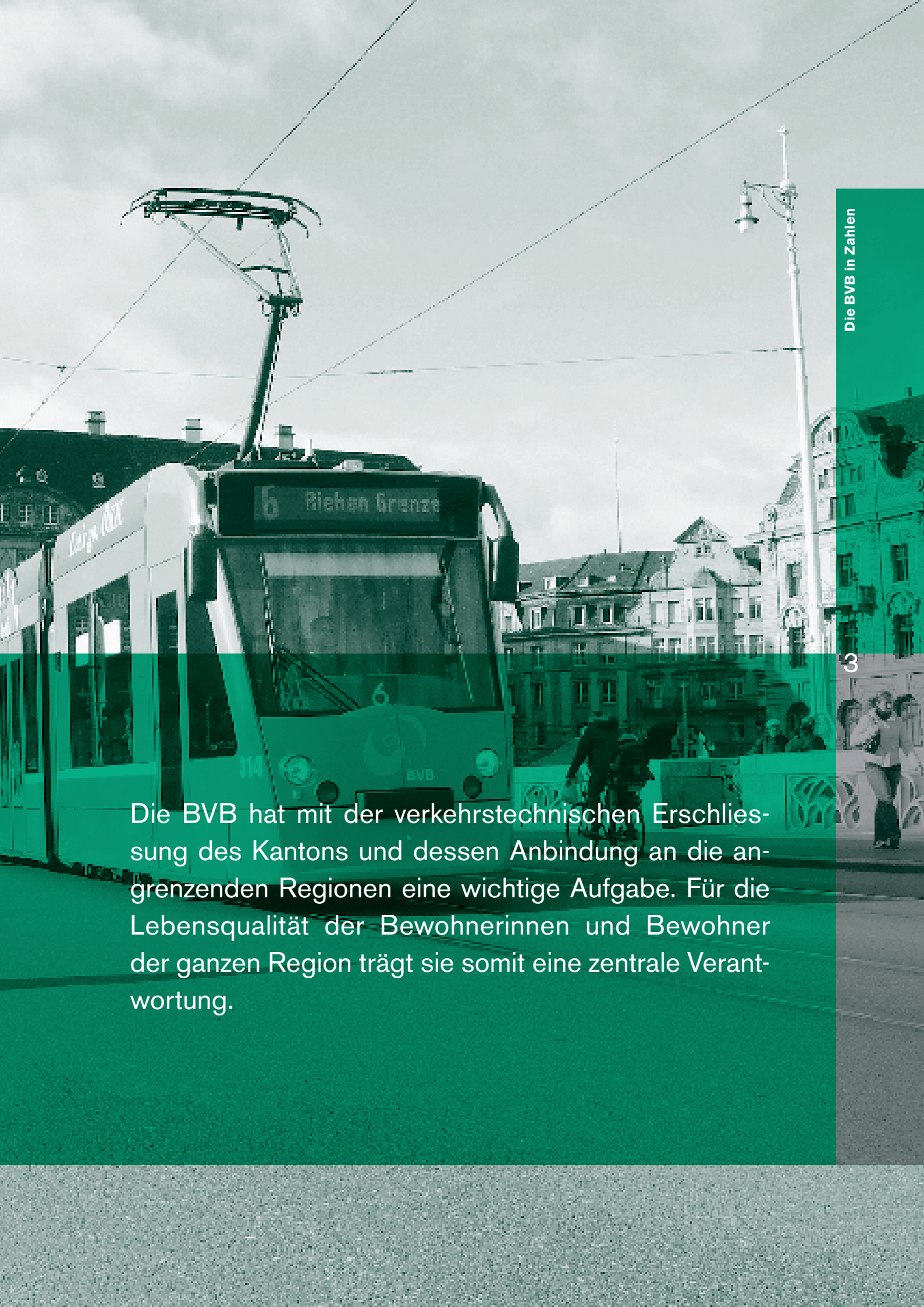
• Finanzabteilung	30.2
• Lehrlinge	1.0

Marketing und Verkauf	24.6
-----------------------	------

Total	935.9
--------------	--------------

¹⁾ inkl. grenzüberschreitende Linien

²⁾ am 31. Dezember 2006



Die BVB hat mit der verkehrstechnischen Erschließung des Kantons und dessen Anbindung an die angrenzenden Regionen eine wichtige Aufgabe. Für die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner der ganzen Region trägt sie somit eine zentrale Verantwortung.

1. Die BVB im Jahr 2006

Geglückter Start in die Selbständigkeit

2006 ist das erste Jahr der BVB im Status einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt. Der Start in die Selbständigkeit darf als geglückt bezeichnet werden. Dazu beigetragen haben alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVB, denen an dieser Stelle für ihre ausgezeichneten Leistungen im Jahr 2006 ganz herzlich gedankt sei.

Schon im ersten Jahr zeigten sich die Vorteile kürzerer Entscheidungswege, so etwa beim Entscheid des Verwaltungsrates, die Combinos mit einer Wanksteuerung auszurüsten. Diese Einrichtung, welche kein Bestandteil der eigentlichen Sanierung ist, erhöht den Komfort für die Fahrgäste und verlängert die von Siemens garantierte Fahrzeug-Lebensdauer von 35 Jahren zusätzlich um mindestens zwei Jahre. Der Einbau der Wanksteuerung dient somit nicht nur der Komfortsteigerung, sondern ist auch aus wirtschaftlichen Überlegungen sinnvoll.

Im Vergleich zum früheren, 17köpfigen Verwaltungsrat, dessen Fokus tendenziell eher politischer Art war, richtet sich der Fokus des neuen Verwaltungsrates mit nur noch 8 Mitgliedern vorwiegend auf den unternehmerischen Bereich. Damit macht der neue Verwaltungsrat auch den Wechsel von der BVB als Teil der kantonalen Verwaltung zur BVB als selbständiges Unternehmen deutlich.

Das Kader der BVB hat bereits im ersten Jahr der Selbständigkeit mehr Eigenverantwortung bewiesen. Dies drückte sich u.a. in der breiten und konstruktiven Mitarbeit am Projekt Resultatoptimierung, kurz Resop, aus. In mehreren Resop-Workshops konnte eine Vielzahl von Vorschlägen zusammengetragen werden, die in Zukunft eine Verbesserung des BVB-Resultats ermöglichen sollen.

Finanzielle Lage

Die sich öffnende Schere zwischen sinkendem Anteil an den TNW-Einnahmen und einer Kostensteigerung, die über der Teuerung liegt, ist für die BVB eine unternehmerische Herausforderung. Dieser Entwicklung muss sie rechtzeitig mit geeigneten Massnahmen entgegenwirken.

Im Jahr 2006 konnte die BVB trotz der erwähnten schwierigen Entwicklung einen Einnahmenüberschuss von CHF 0.45 Mio. erzielen. Zu diesem

erfreulichen Ergebnis beigetragen hat in erster Linie die um 1% gestiegene Zahl der beförderten Personen. Negativ ausgewirkt haben sich Sonderkosten, welche nicht planbar waren, u.a. für die Schneeräumung beim Jahrhunderttschnee anfangs März, aber auch die gestiegenen Energiekosten sowie der im Verlaufe der letzten Jahre aufgetretene Nachholbedarf im Wartungs- und Unterhaltsbereich.

Um die finanzielle Lage kontinuierlich im Griff zu haben, wurden bestehende Steuerungsinstrumente verbessert und neue geschaffen. Nicht zuletzt dank dieser Instrumente hat die BVB heute im Bereich Finanzen die Lage gut im Griff. Es bleibt aber die Herausforderung, weiterhin und längerfristig erfolgreich zu bleiben. Die BVB will mit gesunden Finanzen für ihren Hauptauftraggeber, den Kanton Basel-Stadt, eine zuverlässige Partnerin sein. Damit sie das kann, ist es unerlässlich, dass sie für Unvorhersehbares und für Eventualitäten auch Rücklagen bilden kann. Sie muss als selbständiges Unternehmen auch im finanziellen Bereich Verantwortung wahrnehmen dürfen.

Weitere Optimierung des BVB-Angebots

Die erfolgreiche Optimierung des BVB-Busnetzes mit den neuen Führungen der Linie 30 (Bahnhof SBB – Johanniterbrücke – Bad. Bahnhof), der Linie 33 (Schifflande – Wanderstrasse) und der Linie 34 (Bottmingen – Schifflande – Habermatten / Riehen Bahnhof) hat ihre Fortsetzung in der Verlängerung der Linie 33 von Allschwil nach Schönenbuch gefunden. Diese Verbindung wurde von den Fahrgästen gut angenommen. Alle diese Optimierungen waren nur möglich, weil die BVB statt Trolleybussen treibstoffbetriebene Busse einsetzte. Der Erfolg der neuen Linienführungen mit neu für den ÖV gewonnenen Fahrgästen rechtfertigt deshalb die von der BVB angestrebte Vereinheitlichung der Busflotte auf treibstoffbetriebene Fahrzeuge und den Verzicht auf den teuren und unflexiblen Trolleybusbetrieb.

Für die Verlängerung von Tramlinien ins nahe Ausland stehen neuerdings dank dem Infrastrukturfonds Bundesmittel zur Verfügung. Nicht nur auf schweizerischem Gebiet, sondern auch auf deutschem und französischem Territorium leistet der



Linie	Ziel	Abfahrt
14	Dreirosenbr.	3 Min
6	Reihen Grenze	8 Min
6	Reihen Grenze	12 Min
Linien Behinderungen und		

Die BVB ist mit einer Steigerung der transportierten Personen um 1% sehr positiv in die neue Selbständigkeit gestartet. Der Jahrhundertschnee anfangs März sowie die gestiegenen Energiekosten verursachten nicht vorhersehbare Sonderausgaben.

Bund einen Beitrag von 50% an die Infrastrukturkosten. Bedingung ist allerdings, dass spätestens im Jahr 2008 mit den Bauarbeiten begonnen wird. Für die grenzüberschreitende Tramlinie 8 nach Weil am Rhein war 2006 das Jahr des Projektstarts. Unter Vorbehalt positiver Entscheide der zuständigen Behörden obliegt dann der BVB die Aufgabe, die Bahninfrastruktur in der Schweiz und gemeinsam mit der Stadt Weil am Rhein diejenige auf deutschem Territorium zu errichten.

Mehr Komfort für die Kundinnen und Kunden

Im Hinblick auf die Beschaffung von neuen Billettautomaten wurde mit der Herstellerfirma Atron, deren Offerte im Wettbewerb obsiegt hatte, der Vertrag unterzeichnet. Die neuen Automaten werden ein weit umfangreicheres Angebot an Fahrausweisen aufweisen als die heutigen. Viele Billettsorten, die heute nur am Schalter erhältlich sind, z.B. das Ticket TriRegio, wird man neu am Automaten erhalten. Eine Neuheit wird auch die Bezahlung mit elektronischen Zahlungsmitteln sein. Damit wird es möglich, in Zukunft auch das U-Abo am Automaten zu beziehen.



Bezüglich Fahrzeugbeschaffungen wurde im Berichtsjahr zusammen mit der BLT ein Rahmenvertrag mit der Firma Stadler abgeschlossen (Tram «Tango»). Es wurden auch die Vorbereitungen für die bevorstehende Busbeschaffung getroffen. Dazu wird es am 17. Juni 2007 noch eine Volksabstimmung geben, bei der entschieden wird, ob Biogas-Busse beschafft werden können oder ob der Trolleybus-Betrieb ausgebaut werden muss.

Grossbaustelle Steinenberg

Während nur sechs Wochen wurden die Gleisanlagen im Steinenberg und eingangs Theaterstrasse mit einem speziellen, aufwändigen Verfahren auf Stahlfedern gebettet und erneuert. Neben der notwendigen Gleiserneuerung konnte damit auch erreicht werden, dass der Konzertbetrieb im grossen Musiksaal des Casinos nicht mehr durch vom Tramverkehr verursachte Erschütterungen gestört wird.

Combino-Sanierung

Bei der Sanierung der Combino-Flotte sind leider Verzögerungen eingetreten. Allerdings hatten die Fahrgäste der BVB davon keinen Nachteil, weil die noch nicht sanierten Fahrzeuge unter Beachtung periodischer Sicherheitskontrollen grundsätzlich alle eingesetzt werden konnten. Nach Auslieferung des ersten vollständig sanierten Fahrzeugs an die BVB stehen die Aussichten nun aber gut, dass die BVB und ihre Fahrgäste bis zum Ende der Sanierung (von Siemens zugesagt auf Herbst 2008) ein besseres Fahrzeug mit neuem Interieur haben werden. Die Geduld der BVB wurde allerdings in diesem ganzem Sanierungsprozess arg strapaziert.

Ausblick

Eines der wichtigsten Ziele für die BVB wird sein, die Finanzen weiterhin im Griff zu haben und das Resultat im schwarzen Bereich zu halten. Im Weiteren wird es darum gehen, die vom Kader in Workshops erarbeiteten Massnahmen zur Resultatoptimierung im Rahmen des Projekts Resop umzusetzen. Die BVB will zudem am Wachstum des ÖV in der Agglomeration teilhaben. Das Unternehmen soll sich so weiter entwickeln, dass in allererster Linie die Kundinnen und Kunden davon profitieren können.

Mit dem geglückten Start in die Selbständigkeit ist die BVB in der Lage, flexibler auf Kundenbedürfnisse zu reagieren. Qualitätssicherung und Angebotsoptimierung stellen weiterhin hohe unternehmerische Anforderungen an alle BVB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter.

2. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die auf 100% aufgerechneten Stellen von 950.6 im Jahr 2005 konnten im Jahr 2006 um 1.5% auf 935.9 gesenkt werden. Von 10 auf 13 erhöht hat sich die Zahl der beschäftigten Lehrlinge.

Für die Personalkommission konnte in enger und konstruktiver Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten ein neues Reglement erstellt und in Kraft gesetzt werden.

Als Investition in den Erhalt der Arbeitsfähigkeit wurde das Projekt Betriebliche Gesundheitsförderung BGF gestartet. In Gruppen unterteilt erhalten die Mitarbeitenden der BVB Tipps zur persönlichen Gesundheitsförderung, z.B. zu einer gesunden Ernährung und zu Sport und Bewegung.

Eine erfolgreiche Umsetzung erfuhr im Berichtsjahr das Projekt Attestlehrlinge. Es handelt sich dabei um zweijährige Lehren, welche in der Verwaltung der BVB absolviert werden können.

Für die Umsetzung der Vorschriften der Eidgenössischen Koordinationskommission zur Arbeitssicherheit (EKAS) konnte die Phase I (Massnahmen, Kostenplanung, Audit) abgeschlossen werden.

Als Vorbereitung auf die Euro08 und den damit verbundenen Besuch von vielen ausländischen Fussballfans in Basel wurden für das Fahrpersonal Einführungs-Sprachkurse – vorerst für das Erlernen der englischen Sprache – angeboten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten dabei ein anlässlich der Weltmeisterschaft in Deutschland speziell für Tram- und Buschauffeure entwickeltes Lehrmittel. Geplant sind auch Französischkurse.

Im Juni trat Herr Michael Bont als Leiter der Abteilung Bahnbau und -unterhalt in die BVB ein. Seit August leitet Herr René Messmer, bisher stellvertretender Abteilungsleiter, die Abteilung Betrieb und Netz.

Beschäftigte*	2006		2005	
* inkl. Teilzeit-Beschäftigte und Aushilfen	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100 %-Stellen aufgerechnet	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100 %-Stellen aufgerechnet
Direktion	3	3.0	3	3.0
Personalabteilung	10	10.0	9	9.0
Personalabteilung	8	8.0		
Lehrlinge	2	2.0		
Betrieb und Netz	623	581.3	633	592.8
Netzmanagement, Betriebsaufsicht	53	51.7	51	50.2
Fahrpersonal, Kontrolldienst	570	529.7	582	542.7
Bahnbau und -unterhalt, Fahrleitung	85	82.7	84	81.7
Technik Fahrzeuge	211	203.2	212	203.7
Leitung, Werkstatt	117	109.7	116	108.7
Depots, Garage	84	83.5	87	86.0
Lehrlinge	10	10.0	9	9.0
Finanzen	33	31.2	38	34.0
Finanzabteilung	32	30.2	37	33.0
Lehrlinge	1	1.0	1	1.0
Marketing und Verkauf	32	24.6	35	26.4
Total	997	935.9	1014	950.6



Das Projekt «Betriebliche Gesundheitsförderung BGF» hilft den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BVB, gesund zu bleiben.



Die BVB bietet mit dem Projekt «Attestlehrlinge» Ausbildungsplätze in der BVB-Verwaltung an. Das Projekt ist im Berichtsjahr sehr positiv gestartet.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Direktion
Personalabteil
Marketing und
Finanzen
Betrieb und Ne

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag
8:00 - 17:00 Uhr, Samstag 8:00 - 12:00 Uhr

Brief- und Paketpost, E-Geldkarten
in Kombination mit Postkarte

Anbieter: B. Umwelt-Service

9

AM
WM



BVB

Ein starkes Team !

Die BVB-Mitarbeiterinnen und- Mitarbeiter

Aufranc René • Aufranc Roger • Bächlin Thomas • Baftiri Mersim • Baftiri Lije • Ballester Pierre • Banz Maya • Barth Nicole • Baumeister Robert • Baur Eugen • Bausch Leo • Bellina Mario • Beltrani Mario • Ben Kheder Beatrix • Berchtold Peter • Berchtold Isabelle • Berger Erwin • Berger Raymond • Berger Nathalie • Bernasconi Renato • Bernauer Alexander • Berther Beat • Bertschinger Elvira • Bertschmann Jakob • Berwick Marcel • Bichsel Markus • Biedert Paul • Bienz Hugo • Bignens René • Bill Bruno • Binetti Peter • Birrer Markus • Birri Pascal • Bischoff Vincent • Bissegger Niklaus • Bitterlin Philippe • Blaser Stephan • Blättler Eduard • Blind Daniel • Bochsler Peter • Boetsch Jeannot • Bohrer Yves • Boloix Saul • Bonjour Daniel • Bont Michael • Borer August • Born Niklaus • Born Albert • Born Oliver • Born Ronny • Born Sascha • Borri Raymond • Bösch Daniel • Bösch Rolf • Bösch André • Boscher Gilles • Bossard Rolf • Brack Marcel • Braun Wladimir • Braunschweig Jean • Brechbühl Andreas • Brechbühler Armin • Breitenstein • Kidane Freweiny • Brenneisen Michael • Brenneisen Tobias • Brodmann Urs • Brodtbeck Walter • Brodtbeck Yvonne • Broger Othmar • Brom Clement • Brönimann Raymond • Brosi Alfred • Bruckner Guy • Bruder Daniel • Brügger Robert • Brugier Susanne • Brunner Franz • Brutschi Daniela • Bryner Thomas • Bubendorf Markus • Bubendorff Philippe • Büche Philipp • Buchelli Roland • Buchelli Jean-Claude • Bucher Kurt • Bucher Daniel • Bucher Daniel • Buchwalder Ludwig • Buchwalder Fritz • Büeler Richard • Bühler Margaretha • Bühler Silvio • Bumann Remo • Bunke Ruth • Bünül Hasan • Bünzel Olaf • Bürgin Robert • Bürgin Philipp • Bürgin Daniel • Bürgin Denis • Bürgisser Urs • Bürgler Alain • Burri Astrid • Burkhard Roger • Burkhard Karin • Burri Martin • Burri Paul • Burt Patrick • Burtscher Heinz • Buser Rosmarie • Buser Edwin • Busse Markus • Bussmann Franz • Buttazzo Mario • Cam Kemal • Camenzind Markus • Cardone Pietro • Catalano Domenico • Cavadini René • Cavanna Gino • Christen Sonja • Cipriano Regina • Ciullo Gerardo • Coray Valentin • Costanzo Pasquale • Cotting Willy • Cotting Daniel • Creux Patrick • Cuni Joaquin • Da Silva Gil Filipe • Dähler Barbara • D'Ambrosio Fabrizio • Damiani Stefano • Damiano Antonio • Damio Silvia • Danielzik Remo • Danz Nicolas • De Luca Oliver • Degen Roland • Degiacomi Stephan • Delaquis Pierre-Alain • Dentzer Andreas • Derungs Marc • Deschamps Ivo • Deschamps Christine • Di Bella Marco • Di Giacomo Cristian • Di Pasquale Zeus • Dienger Walter • Dietrich Felix • Dietsche René • Dietschi Robert • Dind Markus • Ding Michel • Dischner Patrick • Djakow Anatoli • Döbelin Rolf • Dobler Ronny Joel • Doppler Rolf • Doppler Christian • Doppler Philippe • Doser Ralf • Doswald Beatrice • Dotolo Fiorentino • Dreier Nicola • Drilx Werner • Düblin René • Ducret Max • Dürr Cyrille • Durrer Felix • Durrer Cornelia • Duspasa Jelen • Dux Heinz • Eberle Benjamin • Eckerlin Heinz • Eckert Regina • Egger Martin • Egli Hansjörg • Eglin Heinz • Egloff Stephan • Ehmman Matthias • Elber Stephan • Eliczi Stephan • Emili Luciano • Endres Antina • Engelmann Kurt • Erbsland Martin • Erismann René • Erne Bernhard • Erz Rolf • Eymann Edgar • Fahlbusch Michael • Fahrni Kurt • Faoro Peter • Faoro Wally • Faoro Mario • Feldmann Fritz • Feller Dunja • Ferlisi Calogero • Ferlisi Salvatore • Ferraioli Luigi • Feuerstein Richard • Fidale Vincenzo • Finazzi Martha • Fischer Peter • Fischer Max-Rodolfo • Flubacher Dominik • Flückiger Kurt • Flückiger Fritz • Flückiger Pascal • Fontana Gérard • Fornaro Thomas • Fraefel Roger • Francesca Dominique • Francke Stephanie • Frank Bruno • Frei Esther • Frey Charles • Frey Andreas • Frey Kurt • Frey Andrea • Frick Hansrudolf • Fricker Hansruedi • Fricker Reto • Friederich Roger • Friedli Hans-Rudolf • Fringeli Gerold • Fringeli Daniel • Fritz Marcel • Frutiger Raymond • Frutiger Pascal • Fuchs Denise • Fuglistaler Gilbert • Fuglistaler Georges • Fuhrer Georges • Fumali Hanspeter • Furer Marcel • Furrer Arnold • Furrer Marcel • Furrer Edith • Furrer Marc • Gadola Eduard • Gadola Flurin • Gadola Myriam • Gagliardo Franco • Galliker Roland • Gallina Antonino • Gander Urs • Gasser Thomas • Gatschet Roman • Gatto Silvio • Gaudin Laurence • Gaugler Markus • Gautschi Thomas • Gebel René • Geiger Hans-Rudolf • Geiger Michael • Geisser Karl • Geissmann Otto • Geissmann Leon • Gerber Fritz • Gerber Peter • Germann Maja • Germann Melanie • Ghenzi Robert • Giezendanner Raphael • Gilgen Patrick • Gilgin Lukas • Gindensperger René • Giongrandi Giuseppe • Giongrandi Annamaria • Givell Ronald • Glardon Michel • Glas Heinz • Gloor Manfred • Gnehm John • Gnos Vincent • Goepfert Jean-Paul • Götz Sandra • Graf Martin • Graf Walter • Graf Christian • Graff Patrick • Grätzer Michael • Grauer Oskar • Grauwiler Bruno • Greuter Ulrich • Grieder Beat • Grieder Urs • Gröflin Regula • Grogg Stefan • Gross Peter • Grossenbacher Otto • Grossglauser Cornelia • Grubesa Ivan • Gruntz Germain • Gschwind Jörg • Gubler Werner • Gubler Mario • Guggler Christoph • Guggler Serge • Guinea Andrea • Gut Daniel • Haas-Fünfschilling Peter • Habegger Markus • Haberthuer Paul • Hablützel Alfred • Häfeli Liselotte • Häfeli Liselotte • Hafner Roland • Hafner Christian • Hägeli Peter • Hägeli Edelgard • Hagauer Georg • Halbeisen Theo • Halbeisen Theo • Haldmann Martha • Hammer Beat • Hampe Alexander • Hänni Thomas • Hanselmann Urs • Häring Erich • Hartmann Hans-Rudolf • Hartmann Jörg • Härz Christian • Häslar Reto • Hatstatt Jean-Pierre • Haufler Andreas • Hauser Markus • Hauser Regula • Hediger Hanspeter • Heini Daniel • Heitz Marc • Held Stephan • Heldt Wolfgang • Heller Rolf • Hendry Bruno • Hennink Ronald • Henrioud Marcel • Herger Hanspeter • Hermann Alfred • Herren Stephan • Herzog René • Hess Petra Regine • Hiestand Scholz Corinne • Hillbrunner Rudolf • Hintermann Urs-Beat • Hirschi Nicole • Hirt Ernst • Hirschier German • Hitz Bruno • Hobbi Bruno • Hochuli Hanspeter • Hochuli Hanspeter • Hodel Kurt • Hofer Bruno • Hofer Roland • Hofer Peter • Hoffmann Andreas • Hohl Rolf • Holzheer Jörg • Homberger Peter • Honninger Werner • Hoppe Karl Arnold • Horber Markus • Horvath Jens • Hostettler Peter • Hubai Christina • Huber Hanspeter • Huber Daniel • Huber Beat • Huber Peter • Huber Anton • Huber Walter • Huber Oliver • Huber Gabriela • Huber Manuel • Hueter Patrick • Hungerbühler Erika • Huonder Alexis • Huonder Stephan • Huonder Roger • Hüri Marcel • Hürlimann Heinz • Hurli Eric • Hurter Roland • Hürzeler Urs • Huwiler Alexander • Iffländer Helmut • Imhof Felix • Imhof Rudolf • Imhof André • Imhof Rodolfo • Imhof Andreas • Imhof Michel • Imhof Jean • Immeli Hans-Jürg • Immeli Marietta • Immeli Andreas • Ineichen Patrick • Innarella Gerardo • Iten Brigitte • Jacot Daniel • Jakob Anselme • Jakob Oliver • Janosevic Nebojsa • Jaworski Kylian • Jeger Hans-Rudolf • Jegerlehner Fritz • Jehle Lukas • Jenni Daniel • Jenni Nils • Jenni Peter • Jenny Hansruedi • Jermann Michael • Jordi Stephan • Jordi Thomas • Jucker Stephan • Jud Josef • Jud Jean-Luc • Julier André • Jutz Roger • Kabisch Waldemar • Kaehlin Bruno • Kägi Werner • Kaindl Michael • Kaiser Stefan • Kälin Thomas • Kälin Erika • Kaltenrieder Heinz • Kammerer Jean-Pierre • Kämpf Erwin • Känel Christian • Karabacak Hopan • Karch Elisabeth • Karch René • Kasper Patrick • Kästli Peter • Keiflin Nicole • Keller Michael • Kellerhals Beat • Kempf Jean-Martin • Kempf Thierry • Kessler Rolf • Kessler Gerardo • Kestenholz Thomas • Kiefer Dominik • Kilchenmann Roger • Kirchhoffer René • Klehn Marianne • Knecht Oliver • Knöpfli Dieter • Kober Hans-Rudolf • Koblet Marcel • Kocabeyoglu Mehmet • Koch Roland • Koch Marcel • Kohler Monika • Kohler Markus • Kohler Claude • Kohler Marcus • Köhli Edgar • Kölliker Daniel • Kolter Markus • Konrad Jacqueline • Krähenbühl Andreas • Krähenbühl Ruth • Kramer Roland • Krattiger Jörg • Kräutiger René • Kreuzweger Michael • Kronig Guido • Krug Stephan • Krummacher Nunzio • Kübler Martin • Kübler Franziska • Küchler Andreas • Kuert Andreas • Kuhn Dominik • Kuhn Hans-Peter • Kummer Fabian • Kunle Renato • Küntli Christian • Künzle Heinz • Künzler Werner • Künzler Heinz • Künzler Susanne • Künzli Urs • Küpfer Peter • Kurz Daniel • Kuttler Marcel • Lack Dominik • Lang Peter • Lang Andreas • Lanz Stephan • Laupz Regina • Lavantisotis Georgios • Leanza Mario • Ledermann Bernhard • Lehmann Franz • Lehmann Beat • Lenhard Peter • Leuenberger Dagomar • Leupi René • Leuthardt Beat • Lieberherr Stephan • Lima Nuno • Lisch Roland • Litterst Philippe • Livers Rafael • Löffler Klemens • Löhle Markus • Lohri Roland • Lony André • Lony André • Looßli Andreas • Loparco Francesco • Lorenz Norbert • Löw Marc • Luchinger René • Luciani Carlo Francesco • Lündend René • Lustenberger Peter • Lüthi Markus • Lüthy Roland • Lütolf Richard • Lutringer René • Lutz Philippe • Lutz Werner • Lutz Claude • Lützeltschwab Daniel • Maag Yvonne • Mäder Armin • Maglio Alfonso • Magliocca Domenico • Magro Pereira Adelino Filipe • Maier Claudia • Maissen Felix • Mangold Stefan • Marchand Marcel • Marchand Nicole • Marrer Pius • Marrer Roger • Marty Peter • Marty Astrid • Marzo Rocco • Marzo Luigi • Masino Salvatore • Mastrantoni Baldassare • Mathys Marcel • Matic Kata • Matić Stjepan • Mattmüller Beat • Mattmüller Robert • Maurer Jean-François • Mayer René • Mayer Marion • Mayritsch Marco • Meienhofer Urs • Meier Beat • Meier Paul • Meiller Jean-Paul • Meissburger Christof • Mekolo Marie-Ange • Merkl Hans • Messmer René • Meyer Guido • Meyer Elvira • Meyer Alfred • Meyer Monika • Meyerhofer Markus • Michel Brigitte • Michel Marcel • Miesch Marcel • Minder Daniel • Minder Ernst • Minette Daniel • Moeschlin Patrick • Mohler Olivier • Molina Ramon • Möller Lukas • Monney André • Moor Jörg • Moor René • Moor Gerda • Morat Niklaus • Morat Beatrice • Moren Pascal • Moser Rudolf • Moser Peter • Moser Daniel • Muchenberger Benjamin • Mühlemann Ernst • Müller Hans • Müller Bruno • Müller Andreas • Müller Reto • Müller Monika • Müller Urs • Müller Thomas • Müller Stephan • Müller Peter • Mumenthaler Roberto • Munishi Enver • Murmann Walter • Mwaringa Astrid • Näf Dieter • Nebel Franco • Neff Franz • Neff Ruedi • Neuenschwander Ernst • Neuenschwander Thomas • Neuhaus Beat • Noguét André • Noll Daniel • Noll Walter • Notz Rudolf • Nussbaumer Marcel • Nussberger Harry • Nüssli Roland • Nydegger Hans • Oberli Rolf • Obrist Beat • Obrist Hans-Rudolf • Obrist Ulrike • Oeschger Hermann • Oetterli Peter • Olloz Rolf • Oser Felix • Oser Rolf • Oser Roland • Ott Francesco • Pacella Raffaele • Paganoni Daniel • Pasquariello Marco • Pasta Serafino • Pellegrinelli Marino • Pellegrini Claudio • Penalver Jose • Perucchi Guido • Pesterac Spasoje • Peter Werner • Peyer Heinz • Pfaffhauser Roger • Pfammatter Thomas • Pfluger Roland • Philipp Heinz • Philipp Cyrill • Plattner Thomas • Pletscher Theodor • Pliuss René • Pliuss Urs • Poli Daniel • Polgar Philipp • Portmann Beat • Pregler Burkhard • Probst Heinz • Probst David • Puffer Louis • Purtschert Therese • Racine Reto • Radisavljevic Dragan • Radojicic Danijela • Raemy René • Raemy Martin • Ragnolini Andreas • Raschle Heinz • Rauschenbach Thomas • Rausser Serge • Reber Silvia • Rebmann Jean-Pierre • Recher Markus • Reimers Peter • Reinhard Edwin • Reinhard Daniel • Rellstab Roger • Reut Bruno • Rhyner Andri • Ribstein Claude • Richterich Hecht Peter • Rickenbacher Alain • Rickenbacher Kay • Riera Cristina • Rigassi Benjamin • Rigenbach Vincent • Rigotti Egidio • Ritz Kurt • Rocca Luigi • Rodrigues Fernanda • Roggensinger Simon • Röllin Hans • Rombaldoni Tino • Rominger Karl • Rosa Angelo • Roschi Stephan • Roschi Daniel • Roth Werner • Roth Jörg • Roth Nelly • Roux Romain • Ruch Christian • Rückert Silvia • Rudin Walter • Rudin Bruno • Rudolf Alfred • Rudolf von Rohr Felicia • Rüegg Christian • Rüfenacht Heinz • Ruggieri Francesco • Rupp Joachim • Rutschmann Michael • Rutschmann Charles • Rütli Johann • Rütli Marco • Rutz Hanspeter • Ryf Hans-Rudolf • Rytter Christian • Sager Christian • Saladin Urs • Saladin Kurt • Saladin Daniel • Salathe Claude • Salvatico Giuseppe • Sanchez Pedro • Sarti Daniel • Saxer Robert • Schaible Peter • Schärer Hansruedi • Schärer Jean-Luc • Schaub Traugott-Andreas • Schaub Anton • Schaublin Peter • Schaublin Sandra • Scheidegger Patrick • Schelker Roger • Schiess-Küffer Barbara • Schlachter Monika • Schlatter Daniel • Schmid Ernst • Schmid Fritz • Schmid Jörg • Schmidli Kurt • Schmidlin Jean-Luc • Schmidlin Thomas • Schmidt Marcel • Schmitt Jean-Marie • Schmitt Sébastien • Schmutz Rolf • Schneider Daniel • Schneider Thomas • Schneider Urs • Schnell Sandra • Schnetzer Roland • Schneuwly René • Schnyder Silvia • Schoch Marcus • Schoch Nicole • Schorer Roger • Schrag Peter • Schudel Cornelia • Schuler Stephan • Schuller Dieter Walter • Schürch Markus • Schwab Bernhard • Schwab Roland • Schwab Christoph • Schweizer Jan • Schweizer Remo • Schweizer Roland • Schwob Norbert • Scuderi Sergio • Segesdi Laurent • Seidenberger Norman • Seiler Hans-Peter • Seiler René • Seiler Markus • Seiler Markus • Sentürk Ali • Sieber Alain • Siegenthaler Beat • Siegfried Vincent • Siegrist Rolf • Sigg Peter • Signer Beat • Sigrist Roger • Simic Julijan • Simon Stefan • Soder Mathias • Soland Remo • Soldera Rolf • Solberger Frank • Sommer Ruth • Spiess Oliver • Spigant Urs • Spitz Patrick • Spohn Mike • Spörri Heinz • Springensfeld Thierry • Sprüngli Stephan • Spycher Martin • Stahel Martin • Stähli Henri • Stähli Stephan • Stalder Peter • Stalder Marcel • Stamm Edwin • Stamm Sonja • Stamm Hugu • Stanz Daniel • Stark Walter • Stasiak Marcel • Stauffer Daniel • Stauffer Paul • Stebler Peter • Stegmüller Michael • Stegmüller Alfred • Steiger Peter • Steiger Urs • Stich Christian • Stocker Eliane • Stöcklin Barbara • Stöcklin Christian • Stohler Jörg • Stojanovic Miroslav • Strähli Rolf • Strähli Jacqueline • Strähli Hansruedi • Strassmann Pascal • Strub Claudia • Stucki Dieter • Studer Edgar • Studer Susanne • Studer Raymond • Studer Josua • Süess Anton • Suhm Harald • Surber René • Suter Urs • Sutter Alfred • Sutter David • Sutterlin Charles • Tanner Thomas • Tanner Karl-Heinz • Tanner Andreas • Taschner Raymond • Teuscher Heinz • Thevenin Alphonse • Thommen Erwin • Thommen Patrick • Thurnheer Jürgen • Tirante Jean-Claude • Tirelli Marco • Tonzner James • Töngi Maurus • Toth Daniel • Trächslin André • Traina Bartolomeo • Trajanov Vanko • Triolet Marcel • Truninger Heinz • Tschabold Erich • Tschamper Fritz • Tschierschke Annette • Tschopp Rosmarie • Tschumper Max • Tuerk Ali • Uffeli Ernst • Ugazio Guido • Ulrich Thomas • Urben Matthias • Utz Christian Jean • van Gooor Loek • Vateriaus Daniel • Velić Denis • Vigorito Roberto • Villiger Heinrich • Vischer Georg • Vogel Markus • Vogt Johannes • Vogt Werner • Vogt Karin • Vogt Bodo • Vogt Markus • Vollmer Heinrich • Von Arx Bruno • Von Arx Nico • Von Rohr Hanspeter • Vonlanthen Otto • Vrchovsky Jaroslav • Vujčić Ruzica • Waeffler Christoph • Wagner Rudolf • Wagner Markus • Wagner Reto • Wahl Patrick • Waldner Franziska • Walpen Christian • Walther Werner • Wanderer Jacqueline • Wanner Christophe • Wasmer Felix • Wasser Jolanda • Wasserfallen Daniel • Wattenhofer Kilian • Weber Urs • Weber Urs • Weber Anton • Weber Peter • Weber Nicole • Weber Claudia • Weber Ruedi • Wechsler Kurt • Wehrli Rolf • Wehrli Renate • Weibel Peter • Weibel Otto • Weibel Jacqueline • Weider Martin • Weiler Bruno • Weiss Marc • Weissenerberger Mario • Weisskopf Manuela • Wenger Patrick • Wenzin Roger • Wermelinger Daniel • Werren Hansjörg • Weymuth Pascal • Widmer Daniel • Wiesner Hansjörg • Wild Regula • Wild Roger • Wilhelm Markus • Willener Andreas • Winkler Georg • Winter Urs • Wisler Urs • Wittlin Rolf • Wittlin Markus • Wittwer Judith-Agnes • Wohlgenuth Friedrich • Wolf Richard • Wölflin André • Wullschlegler Thomas • Würsten Roland • Wurster Daniel • Wüthrich Christa • Wyss Heinrich • Wyss René • Yagci Baris • Zaugg Willy • Zaugg Karin • Zbinden André • Zeller Patrick • Zimmermann Ernst • Zimmermann Peter • Zimmermann Peter • Zimmermann Andreas • Zimmermann Rolf • Zimmermann Peter • Zimmermann Simon • Zimmermann Patrick Stephan • Zingg Peter • Zingg Dorothea • Zuber Stephan • Zumsteg Michael • Zumsteg Emanuel • Zumsteg Pascal • Zürcher Alfred

3. Behörden und Organe

Verwaltungsrat (bis 31. Dezember 2009)

Prof. Dr. Christian Brückner, Präsident

Dr. Michael Wüthrich, Vizepräsident

Andreas Büttiker

Rolf Keller

Regierungsrat Dr. Ralph Lewin

Fabia Schild

Lukas Stutz

Mario Weissenberger

Dr. Georg Vischer, Sekretär

Geschäftsleitung

Urs Hanselmann, Direktor

Dr. Georg Vischer, Marketing & Verkauf,
Vizedirektor

Pius Marrer, Direktionssekretär, Pressechef

Stephan Blaser, Personal

Michael Bont, Bahnbau und -unterhalt
(ab 1. Juni 2006)

Franz Brunner, Finanzen

Helmut Iffländer, Betrieb und Netz
(bis 2. August 2006)

Marcel Kuttler, Technik Fahrzeuge

René Messmer, Betrieb und Netz
(Leiter a.i. ab 3. August 2006)

Remo Schweizer, Bahnbau und -unterhalt
(Leiter a.i. bis 31. Mai 2006)

Basler Verkehrs-Betriebe
Postfach • CH-4005 Basel

www.bvb.ch

4. Marketing und Verkauf

Erfolgreiche Buslinien

Bei den beförderten Personen konnten im Jahr 2006 vor allem einige Buslinien zulegen: Die Linie 34 mit 4%, die Linie 30 mit 16%, die Linie 50 mit 36% und die Linie 33 mit 43%, wobei letztere Zahl zu einem grossen Anteil auch auf die Verlängerung von der Wanderstrasse bis nach Schönenbuch zurückzuführen ist.

Die Linie 50 vom Bahnhof SBB zum EuroAirport weist bezüglich mittlere Sitzplatzauslastung mit 66% den absoluten Spitzenwert auf. Als Versuchsbetrieb hat die BVB auf Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2006 die Buslinie 52 eingeführt. Diese Linie bediente neu im Stundentakt die Strecke vom EuroAirport zum Badischen Bahnhof und fuhr von dort direkt weiter zu den Hotels in Messenähe. Über Internet und Prospekte informierte die BVB dreisprachig über ihr neues Angebot. Infolge zu geringer Nachfrage musste dieses Angebot im folgenden Frühjahr wieder eingestellt werden. Umso mehr bedarf die Buslinie 50 bald einer spürbaren Verstärkung.

Events, Publikationen und Kommunikationen

Am 1. Januar 2006 wurde die neue BVB-Homepage www.bvb.ch aufgeschaltet.

Unter dem Titel «111 Joor BVB» ging am 6. Mai 2006 das grosse BVB-Jubiläumsfest über die Bühne. Gegen 10 000 Besucherinnen und Besucher kamen auf das Festareal bei den Hauptwerkstätten Klybeck und beim Tramdepot Wiesenplatz. Dem Jubiläum war auch eine Spezialausgabe des Magazins «B wie Basel» gewidmet. Anlässlich des Festes schenkte der Tramclub Basel der BVB den wunderschön restaurierten ältesten Motorwagen Nr. 47 (ursprüngliches Baujahr 1900).

Das Corporate Design des 111 Jahre-Jubiläums wurde auch bei der Gestaltung der neuen Linienfahrpläne 2006/07 angewendet. Die kleinen Flyer liegen in allen BVB-Fahrzeugen auf und erfreuen sich grosser Beliebtheit.

Anfang Dezember 2006 erschien der neue Gourmetführer «Basel geht aus». Die BVB unterstützte die Publikation im Rahmen einer gegenseitigen Werbekooperation. Zu den Promotionsaktivitäten



Die Buslinien 30, 33, 34 und 50 waren im Jahr 2006 überdurchschnittlich erfolgreich. Die Linie 33 konnte, vor allem durch die Verlängerung nach Schönenbuch, um 43% zulegen.

gehörte auch eine Komplettbemalung eines in Basel verkehrenden Berner Trams.

Einen eigentlichen Besucherrekord verzeichnete das Basler Wiehnachts-Drämmli. In der zurückliegenden Advents- und Weihnachtszeit war der BVB-Santiglaus bei den jungen und jüngsten Fahrgästen gefragt denn je: Sämtliche Rundfahrten ab Schifflande waren ausgebucht.

Verkehrsmittelwerbung

Bei der Verkehrsmittelwerbung wurde mit einem Jahresumsatz von über CHF 4.4 Mio. das Vorjahresergebnis um 7% übertroffen. Dies ist mit Blick auf die harte Konkurrenzsituation im Schweizer Werbeumfeld ein sehr beachtliches Resultat. Die klassischen Tramplakate mit und ohne Dispenser waren wie schon in früheren Jahren die gefragtesten Werbeelemente der BVB. Mit dem «Traffic Board», einer rund 2 auf 3 m grossen Seitenfläche bei den MAN-Gelenkbussen, lancierte die BVB ein weiteres Werbemedium. Schon in den ersten Monaten machten mehrere Kunden Gebrauch von dieser grossformatigen Werbefläche.

TNW

Die Einnahmen aus dem Verkauf der U-Abos konnten im Verbundgebiet im Jahr 2006 erneut gesteigert werden, nämlich um 2.7% auf CHF 145.66 Mio.

Die rückläufige Tendenz bei den Mehrfahrtenkarten setzte sich mit -2,4% auf CHF 11.89 Mio. fort. Um 3.8% auf CHF 37.50 Mio. zugenommen hat hingegen der Verkauf von Einzelbilletten.

Der TNW hat im Berichtsjahr den Bezug des U-Abos auf elektronischem Weg eingeführt. Für dieses eAbo waren Ende 2006 1 300 Kunden registriert; von diesen bezahlen und beziehen rund 700 pro Monat das eAbo.



Über 10 000 Besucherinnen und Besucher feierten am 6. Mai 2006 mit der BVB «111 Joor BVB». Auf dem Festareal bei den Hauptwerkstätten Klybeck und beim Tramdepot Wiesenplatz herrschte eine tolle Stimmung.

5. Linienstatistik 2006

Ganzes Netz

Linienlänge aller Linien zusammen: 163 457 m

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	120.34	119.01
Personenkilometer in Mio.	260.77	254.74
Durchschn. Reisedistanz in km	2.167	2.140
Geleistete Kurskilometer	11 146 904	11 012 993

Linie 1

bis 9.12. 2006

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

ab 10.12. 2006

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

Linienlänge: 7 767 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4 / 4 + B4 S + B4

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	8.66	8.61
Personenkilometer in Mio.	15.17	14.96
Durchschn. Reisedistanz in km	1.752	1.736
Geleistete Kurskilometer	466 298	477 456
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	40	39



Linie 2

bis 9.12.2006

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

ab 10.12.2006

Binningen Kronenplatz – Bahnhof SBB – Messeplatz – Badischer Bahnhof

Linienlänge: 4 925 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/6S + B4

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	8.83	8.42
Personenkilometer in Mio.	16.04	15.42
Durchschn. Reisedistanz in km	1.817	1.831
Geleistete Kurskilometer	569 064	583 375
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	35	32

Linie 3

Birsfelden Hard – Aeschenplatz – Barfusserplatz – Burgfelden Grenze

Linienlänge: 6 419 m

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

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	9.24	9.70
Personenkilometer in Mio.	15.56	16.15
Durchschn. Reisedistanz in km	1.685	1.664
Geleistete Kurskilometer	562 157	602 069
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	31	30

Linie 6

Riehen Grenze – Messeplatz – Barfusserplatz – Morgartenring – Allschwil

Linienlänge: 12 491 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 6/8 (Combino)

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	16.78	17.35
Personenkilometer in Mio.	44.14	44.81
Durchschn. Reisedistanz in km	2.631	2.582
Geleistete Kurskilometer	1 177 974	1 175 629
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	41	42

Linie 8

Kleinhüningen – Schiffflände – Bahnhof SBB – Neuweilerstrasse

Linienlänge: 7 558 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 6/8 (Combino)

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	18.27	17.94
Personenkilometer in Mio.	30.33	29.77
Durchschn. Reisedistanz in km	1.660	1.659
Geleistete Kurskilometer	728 549	741 291
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	46	44

Linie 14

Dreirosenbrücke – Messeplatz – Barfusserplatz – Aeschenplatz – St. Jakob – Muttentz – Pratteln

Linienlänge: 12 578 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/4 + B4S + B4

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	15.31	15.38
Personenkilometer in Mio.	39.21	39.33
Durchschn. Reisedistanz in km	2.561	2.558
Geleistete Kurskilometer	1 226 582	1 220 552
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	39	40

Linie 15

Bruderholz – Wolfsschlucht – Aeschenplatz – Wettsteinplatz – Messeplatz – Schiffflände – Aeschenplatz – Wolfsschlucht – Bruderholz

Linienlänge: 5 361 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/4 + B4S

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	5.07	4.84
Personenkilometer in Mio.	8.81	8.61
Durchschn. Reisedistanz in km	1.736	1.779
Geleistete Kurskilometer	487 325	499 001
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	32	30

Linie 16

Bruderholz – Jakobsberg – Heiliggeistkirche –
Markthalle – Heuwaage – Schiffflände

Linienlänge: 5 346 m

Planmässiges Rollmaterial: Be 4/4 + B4S

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	6.37	6.54
Personenkilometer in Mio.	10.18	10.46
Durchschn. Reisedistanz in km	1.599	1.599
Geleistete Kurskilometer	556 511	541 005
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	32	34

Linie 30

Bahnhof SBB – Spalenter – Johanniterbrücke –
Badischer Bahnhof

Linienlänge: 4 382 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	4.31	3.71
Personenkilometer in Mio.	7.44	6.11
Durchschn. Reisedistanz in km	1.727	1.648
Geleistete Kurskilometer	410 157	410 802
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	44	36

Linie 31

Claraplatz – Tinguely Museum – Hörnli Grenze –
Habermatten

Linienlänge: 4 901 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenktrolleybus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	2.90	2.90
Personenkilometer in Mio.	6.38	6.16
Durchschn. Reisedistanz in km	2.203	2.122
Geleistete Kurskilometer	449 427	451 002
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	32	31

Linie 32

Rotengraben – Riehen Dorf – Bettingerstrasse –
Bettingen – Chrischonaklinik

Linienlänge: 6 560 m

Planmässiges Rollmaterial: Midibus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	0.80	0.81
Personenkilometer in Mio.	1.86	1.82
Durchschn. Reisedistanz in km	2.340	2.261
Geleistete Kurskilometer	334 258	337 990
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	25	24

Die Linie 32 wird durch die Margarethen Bus AG
im Auftrag der BVB gefahren.

Linie 33

Schiffflände – Frauenspital – Schützenhaus –
Wanderstrasse (– Allschwil – Schönenbuch)

Linienlänge: 9 588 m

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	2.07	1.45
Personenkilometer in Mio.	4.31	2.29
Durchschn. Reisedistanz in km	2.078	1.572
Geleistete Kurskilometer	560 845	351 013
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	23	20

Linie 34

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

Linienlänge: 12 911 m

Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	7.35	7.07
Personenkilometer in Mio.	18.07	17.38
Durchschn. Reisedistanz in km	2.459	2.459
Geleistete Kurskilometer	1 079 474	1 077 168
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	42	41

Linie 35

Habermatten – Wasserstelzen – Riehen Bahnhof –
Moosrain – Inzlinger Zoll
im Wechsel mit Linie 45
Linienlänge: 5 874 m
Planmässiges Rollmaterial: Kleinbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	0.22	0.07
Personenkilometer in Mio.	0.42	0.15
Durchschn. Reisedistanz in km	1.896	2.125
Geleistete Kurskilometer	100 522	39 413
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	26	23

Linie 36

Schiffflände – Kannenfeldplatz – Neubad –
St. Jakob – Badischer Bahnhof – Kleinhüningen
Linienlänge: 15 972 m
Planmässiges Rollmaterial: Gelenkbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	10.13	10.14
Personenkilometer in Mio.	26.66	26.63
Durchschn. Reisedistanz in km	2.633	2.626
Geleistete Kurskilometer	1 393 969	1 377 080
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	44	45

Linie 38

Schiffflände – Kannenfeldplatz – Bachgraben –
Allschwil
Linienlänge: 5 723 m
Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	1.30	1.24
Personenkilometer in Mio.	2.82	2.95
Durchschn. Reisedistanz in km	2.168	2.388
Geleistete Kurskilometer	251 691	253 193
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	34	35

Linie 45

Habermatten – Wasserstelzen – Riehen Bahnhof –
Dinkelbergstrasse – Moosrain – Chrischonaweg
im Wechsel mit Linie 35
Linienlänge: 5 576 m
Planmässiges Rollmaterial: Kleinbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	0.19	0.32
Personenkilometer in Mio.	0.45	0.72
Durchschn. Reisedistanz in km	2.343	2.261
Geleistete Kurskilometer	98 387	156 536
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	28	29

Linie 50

Bahnhof SBB – Kannenfeldplatz – Euro Airport

Linienlänge: 7 793 m

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	1.89	1.39
Personenkilometer in Mio.	11.20	8.50
Durchschn. Reisedistanz in km	5.922	6.119
Geleistete Kurskilometer	522 780	475 720
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	63	53

Die Linie 50 wird durch Postauto Nordschweiz im Auftrag der BVB gefahren.

Linie 52

Hotels am Messeplatz – Badischer Bahnhof –

Hünigerstrasse – EuroAirport

Linienlänge: 9 658 m (inkl. Hotel-Shuttle)

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	0.001	–
Personenkilometer in Mio.	0.008	–
Durchschn. Reisedistanz in km	8.200	–
Geleistete Kurskilometer	6 264	–
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	–	–

Die Linie 52 verkehrt neu ab 10.12.2006 zwischen Badischer Bahnhof und EuroAirport im TNW. Er bedient als zuschlagspflichtiger Hotel-Shuttle auch die Hotels am Messeplatz.

Linie 55

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

Linienlänge: 9 173 m

(für den BVB-Kurs bis Haltingen)

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	0.28	0.27
Personenkilometer in Mio.	0.71	0.71
Durchschn. Reisedistanz in km	2.569	2.650
Geleistete Kurskilometer	77 297	77 606
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	28	28

Die Linie 55 wird gemeinsam mit der SWEG betrieben.

Linie 603 / 604

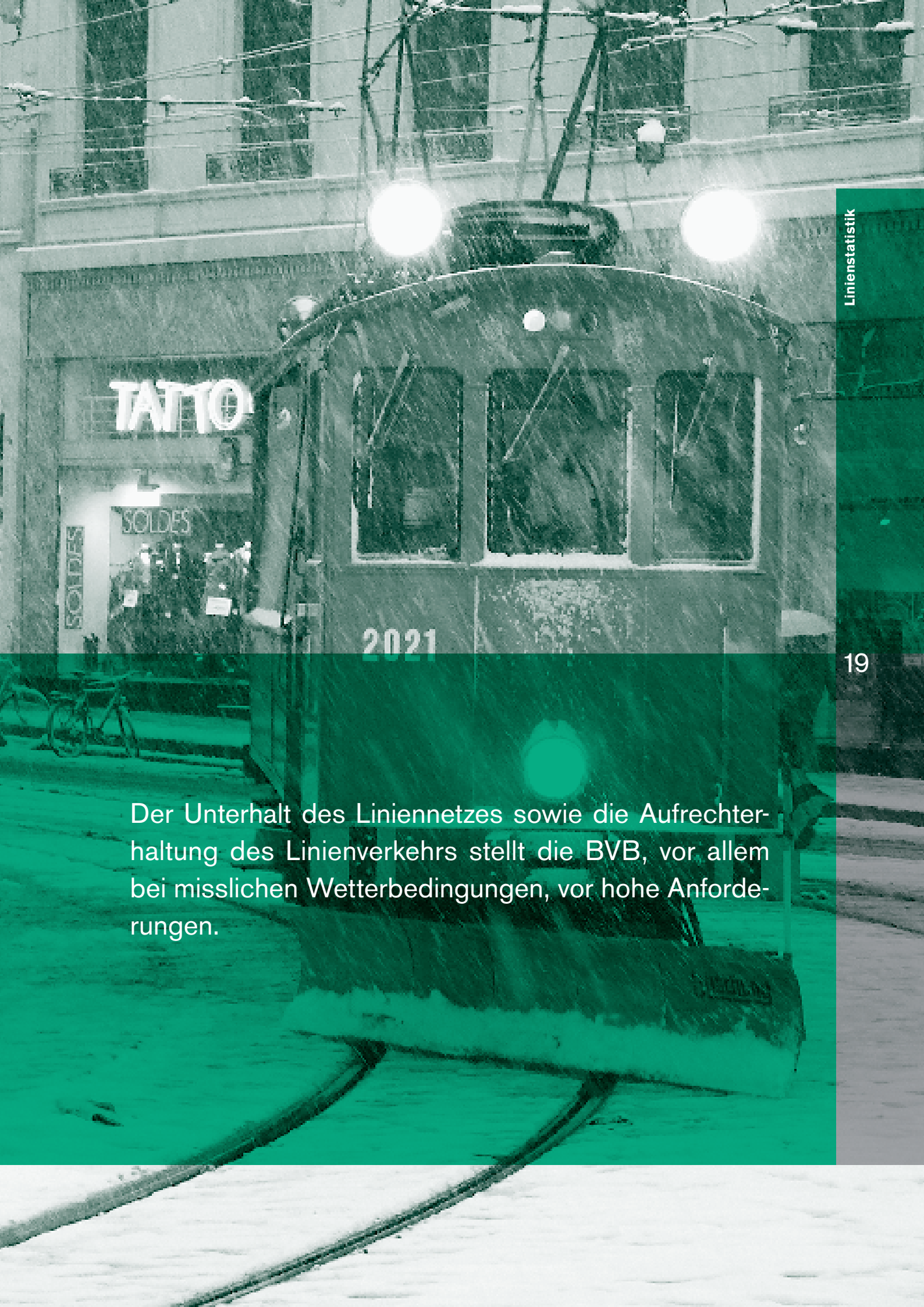
Schifflande – Frauenspital – Volaplatz – Hünigen Grenze / St. Louis Grenze

Linienlänge: 2 907 m (auf Kantonsgebiet)

Planmässiges Rollmaterial: Normalbus

	2006	2005
Beförderte Personen in Mio.	0.38	0.33
Personenkilometer in Mio.	1.00	0.88
Durchschn. Reisedistanz in km	2.613	2.655
Geleistete Kurskilometer	83 900	80 886
Mittlere Sitzplatzauslastung in %	36	33

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.



Der Unterhalt des Liniennetzes sowie die Aufrechterhaltung des Linienverkehrs stellt die BVB, vor allem bei misslichen Wetterbedingungen, vor hohe Anforderungen.

6. Rollmaterial, Technik und Betrieb

Rollmaterial

Im Hinblick auf die gemeinsame Trambeschaffung des Typs «Tango» durch BVB und BLT wurden im März mit den Anbieterfirmen Stadler und Bombardier Detailverhandlungen geführt. Der Entscheid fiel schliesslich auf das Tram «Tango» der Firma Stadler. Der Beschaffungsvertrag wurde zusammen mit der BLT im Mai unterzeichnet. Es folgte im Juli die Erstellung des bereinigten Pflichtenheftes.

Die Sanierung der BVB-Combino-Flotte erlitt eine Verzögerung. Das erste vollständig sanierte Fahrzeug konnte nicht wie vorgesehen im Frühjahr an die BVB ausgeliefert werden, sondern erst am 22. Dezember. Die Betriebsfestigkeit der zu sanierenden Combino-Trams ist von der Herstellerfirma Siemens für die vorgesehene Lebensdauer von 35 Jahren erbracht worden.

Umbau und Sanierung des Depots Wiesenplatz

Im Vergleich zum Depot Allschwilerstrasse wurde in den letzten Jahren nur sehr wenig in das grösste BVB-Tramdepot, das Depot Wiesenplatz, investiert. Hinzu kommt, dass dort im Sommer 2004 die angebaute Remise zu einem grossen Teil abbrannte. Diese konnte zwar zur Hälfte provisorisch repariert werden, die andere Hälfte musste aber abgetragen werden. Für das Provisorium der Remise erhielten die BVB eine auf drei Jahre befristete Bewilligung. Diese Befristung begründet sich u.a. darin, dass die vorgeschriebenen Lärmwerte nicht eingehalten

werden können, weil noch mehr der ohnehin schon jenseits der zulässigen Lärmwerte liegende Rangierarbeiten im Freien durchgeführt werden müssen als zuvor.

Eine Sanierung des Depots Wiesenplatz drängt sich auch aus verschiedenen Umweltschutzgründen auf. So verlangt das Amt für Umwelt und Energie eine abwassertechnische Sanierung sowie eine Versiegelung des Bodens im Aussenbereich des Depots und im Bereich der Remise. Die energetischen Verhältnisse im Depot Wiesenplatz sind zudem ausgesprochen schlecht, indem der gesamte Abstellraum geheizt werden muss, weil hier auch gearbeitet wird. Es gibt keine klare Trennung zwischen einem Wartungstrakt, in welchem gearbeitet wird, und dem Abstellraum, in welchem keine Arbeiten ausgeführt werden. Im sanierten und renovierten Depot wird es hingegen eine klare Trennung zwischen dem Wartungstrakt und dem Service-trakt einerseits und dem Abstellraum andererseits geben. Schliesslich liegt die Lärmbelästigung für die Anwohnerinnen und Anwohner ausserhalb der zulässigen Grenzwerte. Mit der Überdachung des heute frei liegenden Areals wird diesbezüglich eine markante Verbesserung erzielt werden können.

Das heutige Depot Wiesenplatz ist ein so genanntes Sackdepot, bei welchem die Tramzüge jeden Abend rückwärts ins Depot rangiert werden müssen. Das sanierte und renovierte Depot wird ein Durchlaufdepot sein, bei welchem die Fahrerinnen und Fahrer ihre Tramzüge ohne Inanspruchnahme von Rangierpersonal vorwärts ins Depot einfahren und dort am zugewiesenen Ort abstellen können. Damit und mit der rationelleren Ausgestaltung verschiedener Arbeiten, die im Depot auszuführen sind, wird sich die Wirtschaftlichkeit des Depotbetriebs deutlich verbessern.

Die BVB wird in Bälde beim Kanton ein entsprechendes Darlehen beantragen.

Für die Sanierung des Depots Wiesenplatz strebt die BVB ein umfassendes Konzept an, das allen Anforderungen in den Bereichen Umweltschutz, Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie einem verbesserten Betriebsablauf gerecht wird.



Für die gemeinsame Trambeschaffung fiel der Entscheidung von BVB und BLT auf das moderne Konzept «Tango» der Firma Stadler.

Neue Billettautomaten

Innerhalb des TNW steht eine gemeinsame Beschaffung von neuen Billettautomaten bevor. Zusammen mit der im Rahmen einer Ausschreibung ausgewählten Herstellerfirma Atron wurden im Berichtsjahr wichtige Vorarbeiten geleistet. Ende Jahr standen bereits zwei Automaten zur Verfügung. Die Fachleute der BVB bereiteten im Dezember die Tests zur Überprüfung der Funktionalität vor.

Videoüberwachung

Von der starken Zunahme von Vandalismus in den Fahrzeugen und an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs blieb auch die BVB nicht verschont. Die durch Vandalen verursachten Schäden haben in den letzten Jahren enorm zugenommen. Mit dem zielgerichteten Einsatz von Videokameras will die BVB dieser Entwicklung entgegenwirken und auch

dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste Rechnung tragen.

Für einen Pilotversuch wurden im Dezember jeweils zwei Tram-Motorwagen, zwei Tram-Anhänger und ein Gelenkbus mit Videokameras ausgestattet. Im Rahmen eines Versuchs mit diesen Fahrzeugen sollen das System eingehend getestet und die Kundenakzeptanz erfragt werden. Bereits im Oktober war zuvor schon eine Videoüberwachung für das Areal des Depots Dreispitz installiert und in Betrieb genommen worden.

Der Einsatz der neuen technischen Einrichtungen erfolgte in enger Absprache mit dem Datenschutzbeauftragten des Kantons Basel-Stadt. Alle überwachten Fahrzeuge und Areale sind durch Hinweiskleber gekennzeichnet. Auswertungen im Zusammenhang mit Strafverfolgung erfolgen ausschliesslich über die behördlichen Organe.

Rollmaterialbestand – Tram und Bus

(inkl. Oldtimer, exkl. Dienstfahrzeuge)

Jahr		Motorwagen					Anhängewagen					Total Tram	Trolley busse	Gelenk trolley busse	Auto-busse	Gelenk auto busse	Total Busse	Total Fahrzeuge
		2-achs	4-achs	6-achs	8-achs	Total	2-achs geschl.	2-achs offen	3-achs	4-achs	Total							
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		8	48	51	32	139	5	3	2	83	93	232	0	8	28	44	80	312
2005		7	48	51	32	138	5	3	2	83	93	231	0	8	28	45	81	312
2006	Linie	0	46	51	32	129	0	0	0	79	79	208	0	8	27	45	80	288
	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	79	89	228	0	8	28	45	81	309

Bemerkung Mutationen:

Tram: **Anhängiger 4-achsiger**: Nrn. 1423 – 1426 an Belgrad abgegeben. **Oldtimer**: Nr. 47 neu aufgebaut.

Bus: Keine Mutationen.

7. Infrastruktur

(Gleisbau, Fahrleitung und Hochbau)

Steinenberg auf Federn gebettet

Den Gleisbauarbeiten am Steinenberg und in der Theaterstrasse, bei welchen die Gleise auf rund 750 Spiralfedern zu liegen kamen, ging eine sehr aufwändige Planung voraus. Begonnen wurde im Januar mit Vorarbeiten des Tiefbauamtes (u.a. Leitungsbau). Die Hauptbauphase spielte sich in den sechs Sommerferienwochen ab. In dieser Zeit sperrte die BVB den Tramverkehr in der Innerstadt, wobei die Tramlinien grosszügig umgeleitet werden mussten und zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände sowie zwischen Heuwaage und Bahnhof SBB Shuttle-Busse zum Einsatz kamen. Dank detaillierter Arbeitsvorbereitung, einer guten Bauleitung und nicht zuletzt dank des guten Wetters konnten die BVB, das Tiefbauamt und die beteiligten Bauunternehmen die Termine durchwegs einhalten, so dass nach den Sommerferien alle Tramlinien wieder normal verkehren konnten. In der Hauptbauphase standen im 3-Schicht-Betrieb bis zu 200 Personen im Einsatz. Erstmals in der Schweiz wurde für Trambahnen ein schweres Masse-Feder-System zur Reduktion von Körper- und Luftschall eingesetzt. Dank diesem System können seit Ende der Sommerferien die Musik-Liebhaberinnen und -Liebhaber im grossen Musiksaal des Casinos ihre Konzerte ohne vom Tramverkehr verursachte Erschütterungen geniessen. An den Kosten beteiligte sich in verdankenswerter Weise die private Stiftung «Bau und Kultur» mit rund CHF 3 Mio.

Weitere Baustellen

Plangemäss konnte Mitte November auf der Linie 14 die erste Etappe der Instandsetzung auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft abgeschlossen werden. Es wurden dabei Gleise ersetzt auf den Abschnitten Muttenz Schlaufe Wartenberg bis Haltestelle Lachmatt und Muttenz Knoten Rennbahn bis Haltestelle zum Park. Bei letzterer Haltestelle und an sämtlichen Haltestellen auf Gebiet der Gemeinde Pratteln wurden Lichtraumprofilanpassungen ausgeführt. Diese Arbeiten haben u.a. dazu geführt, dass nun auch die Tramlinie 14 Combino-tauglich ist.

An folgenden Orten wurden weitere Gleise ausgetauscht und gegen Erschütterungen abgedämmt: Wettsteinplatz, Baselstrasse Riehen, Volta Ost, Volta



Mitte und Entenweidstrasse. Gleiswechselungen auf bestehendem Betonuntergrund gab es zudem in Allschwil im Bereich Grabenring und im Bereich Ziegelei sowie in Binningen am Kronenplatz. Dabei handelte es sich um dringliche bauliche Massnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit.

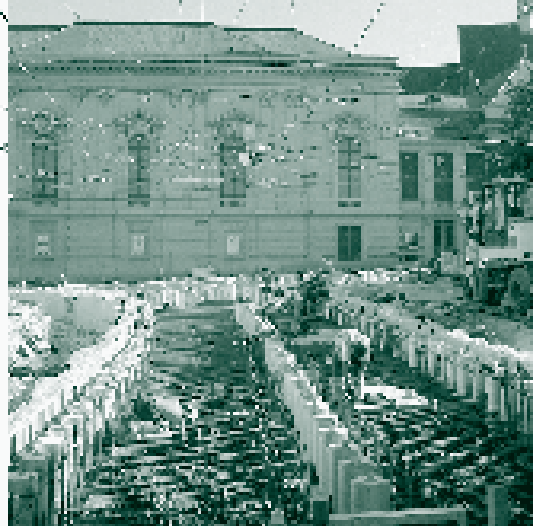
Die Tramsperre in der Innerstadt während der Sommerferien nutzte die BVB: Sie wechselte in dieser Zeit im Bereich Marktgasse/Schiffflände alte Gleise sowie drei Weichen und eine Kreuzung aus und dämmte diese gegen Erschütterungen ab.

Die Haltestelle Burgfelden Grenze erhielt eine behindertenfreundliche Ausgestaltung.

Hochbau

Marktumfragen haben gezeigt, dass ein besserer Witterungsschutz an Haltestellen ein zentrales Bedürfnis der BVB-Kundinnen und -Kunden darstellt. Da dieses Bedürfnis vor allem auch an stark frequentierten innerstädtischen Haltestellen besteht, die sich häufig in städtebaulich anspruchsvoller Umgebung befinden, benötigt die BVB eine neue Normwarthalle, die diese Randbedingung erfüllt und dennoch möglichst kostengünstig ist. In Zusammenarbeit mit dem Hochbau- und Planungsamt führte die BVB daher einen Projektwettbewerb durch. Es obsiegte das Projekt unter dem Namen «Parapluie» der Basler Gestalter Stauffenegger und Stutz sowie von Rüdisühli + Ibach Architekten.

Auf «leisen Rädern» erprobt im Sommer 2006 ein Combino der BVB den gefederten, lärm- und erschütterungsfreien Steinenberg. Konzerte im Musiksaal des Casinos können nun ohne Einschränkungen genossen werden.



8. Finanzen

Ergebnis

Im ersten Betriebsjahr als öffentlich rechtliche Anstalt erzielte die BVB erfreulicherweise einen Unternehmungserfolg von CHF 0.45 Mio. und schloss somit besser als geplant ab. Somit ist das Ziel klar erreicht worden. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind sich einig, dass es bei einem Umsatz von rund CHF 190 Mio. unerlässlich ist, Gewinne zur Abdeckung für künftige nicht in der Leistungsabgeltung enthaltene Kostensteigerungen und Risiken (Personalteuerung und Stufenanstieg, übermässige Teuerung auf Sachkosten, Einnahmenrisiken und sonstige nicht vorhersehbare Risiken etc.) zu erarbeiten. Dem höheren Verkehrsertrag im Berichtsjahr stehen auch ausserordentliche Aufwendungen (Jahrhundertschneefall an der Fasnacht) gegenüber. Diese Sonderaufwendungen konnten dank einem Investitionsstopp bei den Kleininvestitionen kompensiert werden.

Verkehrsertrag

Die Verkehrserträge nahmen um rund CHF 1.3 Mio zu. Dies ist auf eine generelle Zunahme der Erträge im ganzen Verkehrsverbund zurückzuführen.

Dienstleistungs- und übriger Ertrag

Die Zunahme der Dienstleistungsertrages ist auf die höheren Einnahmen bei Grossprojekten im Baubereich zurückzuführen. Erfreulicherweise konnten auch die Reklameerträge wiederum um CHF 0.3 Mio. gesteigert werden. Diese Zunahmen werden teilweise kompensiert durch tiefere übrige Erträge, welche vor allem auf eine im Rahmen der Verselbstständigung getroffenen Neuregelung im Bereich der Mitbenützungsabrechnung mit dem Kanton Basel-Land zurückzuführen ist.

Finanzertrag netto

Beim Finanzertrag handelt es sich um die Erträge aus unseren kurzfristigen Finanzanlagen.

Personalaufwand

Der Rückgang des Personalaufwandes um CHF 0.8 Mio. begründet sich vor allem in den seit Jahren laufenden Prozessoptimierungen. Unter Berücksichtigung,

dass der Stufenanstieg und die Teuerung von fast CHF 1 Mio. wiederum überkompensiert werden konnte, ist dies umso erfreulicher.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit CHF 23.8 Mio. leicht unter Vorjahr. Mit der Position Abschreibungsplanung wird ein möglichst gleich bleibendes Globalbudget (mit minimierten Schwankungen) angestrebt. Der definierte Zeithorizont von 4 Jahren entspricht der Vertragsdauer der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt von 2006 bis 2009.

Die nicht benötigten Abschreibungsmittel in den Jahren 2006 und 2007 werden einer Rückstellung zugewiesen. In den Jahren 2008 und 2009 werden die höheren Abschreibungen mittels Teilauflösung dieser Rückstellung kompensiert. Somit werden in den Jahresrechnungen der Jahre 2006 bis 2009 geglättete Abschreibungen ausgewiesen.

Übriger betrieblicher Aufwand

Der übrige betriebliche Aufwand lag um CHF 5.5 Mio. über dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung haben vor allem höhere Materialaufwendungen und vermehrter Einsatz von Unterakkordanten im Bahnbaubereich infolge zahlreicher Grossprojekte beigetragen. Diese höheren Aufwendungen kompensieren sich jedoch mit der Position Dienstleistungsertrag.

Rückstellung LCC (Life-Cycle-Cost)

Hierbei handelt es sich um Vereinbarungen mit den Rollmateriallieferanten (Siemens und MAN), wonach die niedrigen Unterhaltskosten in den ersten Nutzungsjahren es erlauben, durch eine Fondsbildung die höheren Unterhaltskosten in der zweiten Hälfte der Fahrzeugnutzungsdauer zu kompensieren. Die Rückstellung musste um CHF 0.2 Mio. angepasst werden.

Zuweisung an gesetzliche Rücklagen

Gemäss Art. 64 des Eisenbahngesetzes mussten die Rücklagen um CHF 194'662 erhöht werden.

Bilanz per 31. Dezember 2006 mit Vorjahresvergleich

	Anmerkung im Anhang	2006 CHF	2005 CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel		2 962 900	3 194 223
Kurzfristige Finanzanlagen		35 000 000	–
Forderungen gegenüber Dritten		10 429 342	15 559 341
Forderungen gegenüber Nahestehenden		14 769 794	28 406 162
Vorräte und Angefangene Arbeiten		10 002 632	9 484 633
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	13 091 824	14 762 968
Umlaufvermögen		86 256 492	71 407 327
Langfristige Finanzanlagen		200 000	200 000
Mobile Sachanlagen	2	207 477 282	213 058 050
Immobilien Sachanlagen	3	36 147 983	40 427 184
Anlagevermögen		243 825 265	253 685 234
Total Aktiven		330 081 757	325 092 561
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		12 319 879	22 990 902
Passive Rechnungsabgrenzung	4	34 163 014	31 261 339
Rückstellungen	5	26 329 945	15 852 561
Anlagekapital		–	253 685 234
Fremdkapital		72 812 838	323 790 036
Dotationskapital	6	254 258 972	–
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 64 EBG	7	1 497 187	1 302 525
Freiwillige Rücklagen Linienverkehr	8	1 060 000	–
Unternehmenserfolg		452 760	–
Eigenkapital		257 268 919	1 302 525
Total Passiven		330 081 757	325 092 561

Erfolgsrechnung 2006 mit Vorjahresvergleich

	Anmerkung im Anhang	2006 CHF	2005 CHF
Verkehrsertrag		106 879 511	105 634 860
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	9	28 961 043	25 649 740
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	10	49 836 697	49 510 959
Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt		2 433 029	2 756 212
Finanzertrag netto		435 488	80 657
Betriebsertrag		188 545 768	183 632 428
Personalaufwand		-103 797 857	-104 554 911
Abschreibungen	11	-23 762 201	-24 390 263
Übriger betrieblicher Aufwand	12	-59 278 288	-53 798 761
Betriebsaufwand		-186 838 346	-182 743 935
Betriebserfolg		1 707 422	888 493
Ausserordentlicher Ertrag		-	-
Ausserordentlicher Aufwand	13	-	-910 483
Ausserordentlicher Erfolg		-	-910 483
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		1 707 422	-21 990
Zuweisung (Entnahme) Gesetzliche Rücklagen	7	-194 662	21 990
Zuweisung Freiwillige Rücklagen	8	-1 060 000	-
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen		452 760	-

Anhang per 31. Dezember 2006 mit Vorjahresvergleich

	2006 CHF	2005 CHF
Rechnungslegung		
Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen und im Sinne der Bestimmungen für die Aktiengesellschaft.		
Änderungen in der Rechnungslegung		
Durch die Verselbständigung haben sich einzelne Änderungen in der Rechnungslegung ergeben. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Angaben des Vorjahres angepasst, namentlich in den durch die Verselbständigung betroffenen Abgeltungen Kanton Basel-Stadt. Siehe auch nachstehende Anmerkung 12 (Erfolgsrechnung).		
Gesetzliche Angaben gemäss Art. 663 OR		
Brandversicherungswerte der Sachanlagen		
Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen (Tram, Trolleybus, Autobus etc.) sind zusammen mit anderen Anlagen des Kantons versichert.	168 034 000	164 091 000
● Ergänzende Anmerkungen zur Bilanz		
1 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Verkehrsabrechnung SBB	10 392 236	10 274 180
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	2 699 588	4 488 788
Aktive Rechnungsabgrenzungen	13 091 824	14 762 968
2 Mobile Sachanlagen		
Zusammensetzung:		
Tram	101 518 971	110 884 594
Trolleybus	59 122	162 518
Autobus	12 023 142	14 287 480
Übrige Mobile Sachanlagen	13 725 386	12 790 500
Übrige Sachanlagen Verkehr	80 150 661	74 932 958
Mobile Sachanlagen am Jahresende	207 477 282	213 058 050
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	213 058 050	223 745 746
Investitionen des Geschäftsjahres	13 769 023	13 656 769
Abgänge des Geschäftsjahres	-85 316	-1 095 755
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-19 264 475	-23 248 710
Mobile Sachanlagen am Jahresende	207 477 282	213 058 050

	2006 CHF	2005 CHF
3 Immobile Sachanlagen		
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	40 427 184	36 875 814
Abtretung Land an Kanton Basel-Stadt	-4 682 718	–
Investitionen des Geschäftsjahres	1 841 880	4 692 923
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-1 438 363	-1 141 553
Immobile Sachanlagen am Jahresende	36 147 983	40 427 184
4 Passive Rechnungsabgrenzungen		
U-Abo	12 085 732	12 907 959
TNW-Abrechnung	8 071 465	8 781 898
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 598 295	5 401 111
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	8 407 522	4 170 371
Passive Rechnungsabgrenzungen	34 163 014	31 261 339
5 Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	5 861 652	5 273 392
Pensionskasse	4 875 545	–
Rollmaterial	4 000 000	4 000 000
Abschreibungsplafonierung	3 059 363	–
Brand Gebäude Depot Wiesenplatz	2 902 046	2 902 046
LCC (Life-Cycle-Cost)	2 894 539	2 712 927
Übrige Rückstellungen	2 736 800	964 196
Rückstellungen	26 329 945	15 852 561
6 Dotationskapital		
Übernahme Anlagekapital	253 685 234	–
Abtretung Land an Kanton Basel-Stadt	-4 682 718	–
Finanzierung Investitionen in Bahninfrastruktur	9 368 657	–
Abschreibungen Investitionen in Bahninfrastruktur	-4 112 201	–
Dotationskapital am Jahresende	254 258 972	–
7 Gesetzliche Rücklagen nach Art. 64 EBG		
Nach Eisenbahngesetz bleibt derjenige Anteil eines Ertragsüberschusses, der aus abgeltungsberechtigten Sparten resultiert, für zukünftige Fehlbeträge reserviert.		
Rücklagen am Jahresanfang	1 302 525	1 324 515
Zuweisung (Entnahme) des Geschäftsjahres	194 662	-21 990
Gesetzliche Rücklagen am Jahresende	1 497 187	1 302 525

	2006 CHF	2005 CHF
8 Freiwillige Rücklagen Linienverkehr		
Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden für voraussehbare Fehlbeträge auf nicht subventionierten Linien Rücklagen gebildet.		
Freiwillige Rücklagen Linienverkehr	1 060 000	-
● Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
9 Dienstleistungs- und übriger Ertrag		
Dienst- und Eigenleistungen	18 404 902	10 415 315
Reklameerträge und Extrafahrten	4 774 072	4 480 239
Übrige Erträge	5 782 069	10 754 186
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	28 961 043	25 649 740
10 Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
Betriebsbeitrag gemäss Leistungsvereinbarung	43 696 996	-
Beiträge für Bahninfrastruktur	4 112 201	-
Übrige Abgeltungen	2 027 500	1 978 097
Abgeltung Berufs- und Schülervergünstigungen	-	5 000 000
Abgeltung Verkehrsbehinderungen	-	8 714 280
Defizitübernahme ehemalige Dienststelle 8190	-	44 160 168
Verzinsung ehemaliges Anlagekapital	-	-10 341 586
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	49 836 697	49 510 959
11 Abschreibungen		
Abschreibungen mobile Sachanlagen	-19 264 475	-23 248 710
Abschreibungen immobile Sachanlagen	-1 438 363	-1 141 553
Abschreibungsplafonierung	-3 059 363	-
Abschreibungen	-23 762 201	-24 390 263
12 Übriger betrieblicher Aufwand		
Materialaufwand	-12 157 552	-9 293 532
Energieaufwand	-8 287 280	-8 057 502
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	-16 613 879	-11 882 822
Mehrwertsteuer	-4 678 350	-5 463 001
Verwaltungskostenanteil TNW	-1 793 363	-1 850 477
Übrige betriebliche Aufwendungen	-15 747 864	-17 251 427
Übriger betrieblicher Aufwand	-59 278 288	-53 798 761
13 Ausserordentlicher Aufwand		
Anpassung Abgrenzung Mehrfahrtenkarten, GA, Halbtax	-	-873 936
Nachbelastung AHV aus 2002/2003	-	-36 547
Ausserordentlicher Aufwand	-	-910 483

geprüft

Bericht der Revisionsstelle

**An den Verwaltungsrat der
Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), Basel**

Basel, 2. Mai 2007

Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang; Seiten 26 bis 30) sowie die Geschäftsführung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) für das am 31. Dezember 2006 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Vorjahresrechnung wurde von der Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt geprüft. In ihrem Bericht vom 8. Mai 2006 hat diese ein uneingeschränktes Prüfungsurteil abgegeben.

Für die Jahresrechnung ist die Geschäftsleitung verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Schweizer Prüfungsstandards, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlausagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüfen die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilen wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der

Jahresrechnung als Ganzes. Bei der Prüfung der Geschäftsführung wird beurteilt, ob die Voraussetzungen für eine gesetzeskonforme Geschäftsführung gegeben sind; dabei handelt es sich nicht um eine Zweckmässigkeitsprüfung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung sowie die Geschäftsführung dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung im Sinne des Eisenbahngesetzes formell geprüft und mit Schreiben vom 2. Mai 2007 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Markus Kocher
dipl. Wirtschaftsprüfer
(Mandatsleiter)

Manuel Aeby
dipl. Wirtschaftsprüfer



Genehmigung der Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 7. Mai 2007 den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2006 genehmigt.

Der Verwaltungsratspräsident:
Prof. Dr. Christian Brückner

Der Direktor:
Urs Hanselmann




Statistik

Bevölkerung, Gleislänge, Betriebslänge

Jahr	Bevölkerung im Einzugs- Gebiet	Tram				Trolleybus	Bus	Total
		Gleislänge	Betriebslänge					
		eigene Linien m	eigene Linien m	gepachtete m	insgesamt m	m	m	m
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	a) 4 883	a) 61 772	115 848
2005	293 231	114 363	43 066	6 127	49 193	4 883	b) 69 615	123 691
2006	293 567	114 497	43 083	6 127	49 210	4 883	69 352	123 445

a) Veränderung aufgrund der neuen Linienführung der Linien 30 und 33 und der Einstellung des Trolleybus-Betriebs auf der Linie 33

b) Veränderung aufgrund der Verlängerung der Linie 33 und der Abgabe der Linie 41 an die BLT

Fahrleistung

Jahr	Wagenkilometer						
	Tram			Trolleybus	Bus	Bus (Vertrags- linien)	Total
	Motor- wagen	Anhänge- wagen	insgesamt				
2002	7 032 235	4 087 544	11 119 779	571 954	3 886 769	792 065	16 370 567
2003	6 810 319	4 308 000	11 118 319	533 248	3 779 258	b) 962 972	16 393 797
2004	6 891 846	5 148 000	12 039 846	478 229	3 746 084	976 890	17 241 049
2005	6 695 857	4 255 735	10 951 592	439 910	3 894 886	1 007 988	16 294 376
2006	6 576 910	4 094 965	10 671 875	440 876	4 072 818	986 022	16 171 591

a) Rückgang bedingt durch Inbetriebnahme Combino (1 neuer Wagen ersetzt 2 alte)

b) neu inklusive Linien 603 und 604

c) Zunahme bedingt durch den zeitweisen Ausfall der Combinos und den damit verbundenen Einsatz von mehr und kleineren Tramwagen

Liniennetz Basel und Umgebung





schnäller als de dänggsch!