

EINFACH EINSTEIGEN

Basler Verkehrs-Betriebe **Geschäftsbericht 2007**



110.50

MIO. VERKEHRSERTRAG

330

KUNDEN TÄGLICH

260 408 673

PERSONENKILOMETER

71 321

PRO MONAT VERKAUFTE U-ABOS IM KANTON BS

0000

306

ROLLMATERIALBESTAND

1001

MITARBEITENDE

INHALT

- 06 **Vorwärtsstrategie**
Die BVB im Jahr 2007
- 14 **Attraktive Arbeitgeberin**
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 16 **Kundenzufriedenheit**
Marketing und Verkauf
- 18 **So sind wir aufgestellt**
Organe
- 20 **Linienstatistik**
- 22 **Immer in Bewegung**
Technik/Fahrzeuge
- 26 **Aufgleisen**
Bau und Unterhalt
- 28 **Ergebnisorientiert**
Finanzen
- 30 **Bilanz 2007**
- 31 **Erfolgsrechnung 2007**
- 32 **Anhang**
- 35 **Revisionsstelle**

EINFACH
EINSTEIGEN

VORWÄRTS



STRATEGIE

2007 – ein Jahr der Vorwärtsstrategie

Die BVB als Basels führendes Mobilitätsunternehmen für den Nahverkehr blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2007 zurück. Die Zahl der Fahrgäste konnte nochmals leicht gesteigert werden und das finanzielle Ergebnis ist zum zweiten Mal hintereinander positiv ausgefallen. Diese und weitere Kennzahlen stellen die Früchte aller Anstrengungen dar, welche die BVB zusammen mit ihren knapp tausend Mitarbeitenden erbringt: eine geschätzte und viel genutzte Marktleistung im öffentlichen Verkehr in Basel und Umgebung.

Eine neue grenzüberschreitende Busstrategie

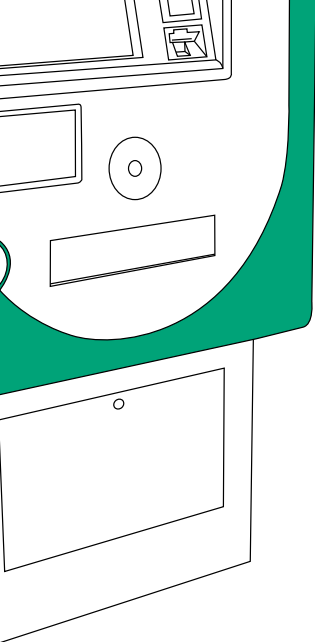
Der Volksentscheid vom 17. Juni 2007 war für die BVB ein Ja zur Beschaffung von Biogasbussen. Dieser Entscheid für einen fahrleistungsunabhängigen Busbetrieb bedeutet auch grünes Licht für neue, über die Kantons- und Landesgrenzen verlängerte Buslinien und ebnet den Weg für weitere Angebotsverbesserungen und somit noch mehr Fahrgäste im umweltfreundlichen ÖV. Entsprechend wurden die Vorarbeiten für eine grenzüberschreitende Buslinie nach Grenzach-Wyhlen 2007 aufgenommen. Nach dem grossen Erfolg der grenzüberschreitenden Buslinie 55 nach Weil am Rhein darf davon ausgegangen werden, dass auch die neue Linie zu einer deutlichen Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV beitragen wird.

Der Entscheid für eine Vorwärtsstrategie beim BVB-Busbetrieb kam gerade rechtzeitig für die Linie 50, wo die Nachfrage erfreulicherweise enorm angestiegen ist, bedingt

durch die rasant gestiegene Zahl der Flugpassagiere am EuroAirport. Ab dem 10. Dezember 2007 wurde das Angebot dank des Einsatzes zusätzlicher Gelenkbusse verbessert. Dies machte eine Erhöhung der Anzahl neu zu beschaffender Busse um vier Einheiten nötig.

Als Ersatz alter Diesel-, Gas- und Trolleybusse sowie zum nachfragebedingten Flottenausbau konnten am 26. September 2007 total 30 neue und sehr umweltfreundliche Gasbusse bei der Firma Evobus (Mercedes-Benz) bestellt werden. Diese werden zu 50% mit lokal aus organischen Abfällen gewonnenem Biogas betrieben und tragen damit zu einer entsprechenden Reduktion des Klimagases CO₂ bei. Dank der Einhaltung der strengen EEV-Norm werden auch die übrigen Abgase auf sehr geringe Werte reduziert. Somit ist die BVB auch jetzt wieder führend in der Region beim Einsatz äusserst umweltfreundlicher Busse – wie schon seit mehreren Jahren mit der konsequenten Verwendung von Partikelfiltern auf allen BVB-Bussen.

Wir danken den IWB, dem Förderfonds für erneuerbare Energien sowie dem Kanton Basel-Stadt für die finanzielle Unterstützung des umweltfreundlichen Busbetriebs. Damit kann die BVB ihre Leistungen im Busbereich zu den gleichen Kosten wie mit einem konventionellen Betrieb erbringen und ihre Konkurrenzfähigkeit wird nicht beeinträchtigt.



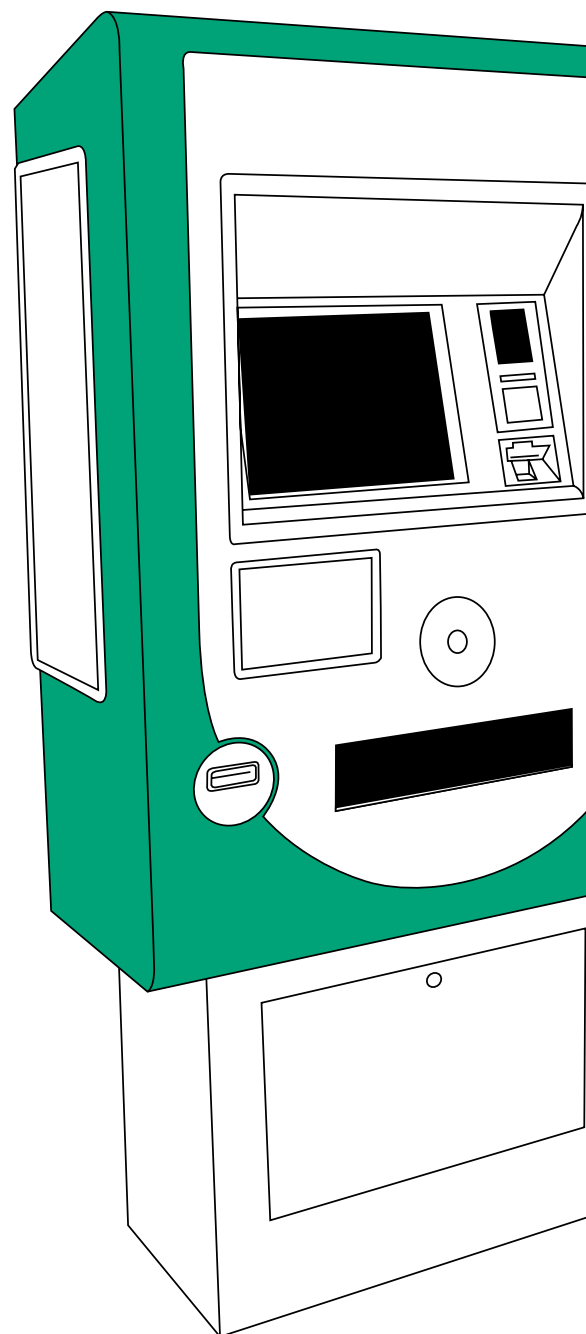
Die modernsten Billettautomaten der Schweiz

Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) – und mit ihm die BVB – leisten einmal mehr Pionierarbeit: Die Nordwestschweiz wird voraussichtlich 2008 als erste Region der Schweiz Billettautomaten der neuesten Generation flächendeckend einsetzen. 2007 mussten hierfür noch einige Steine aus dem Weg geräumt werden.

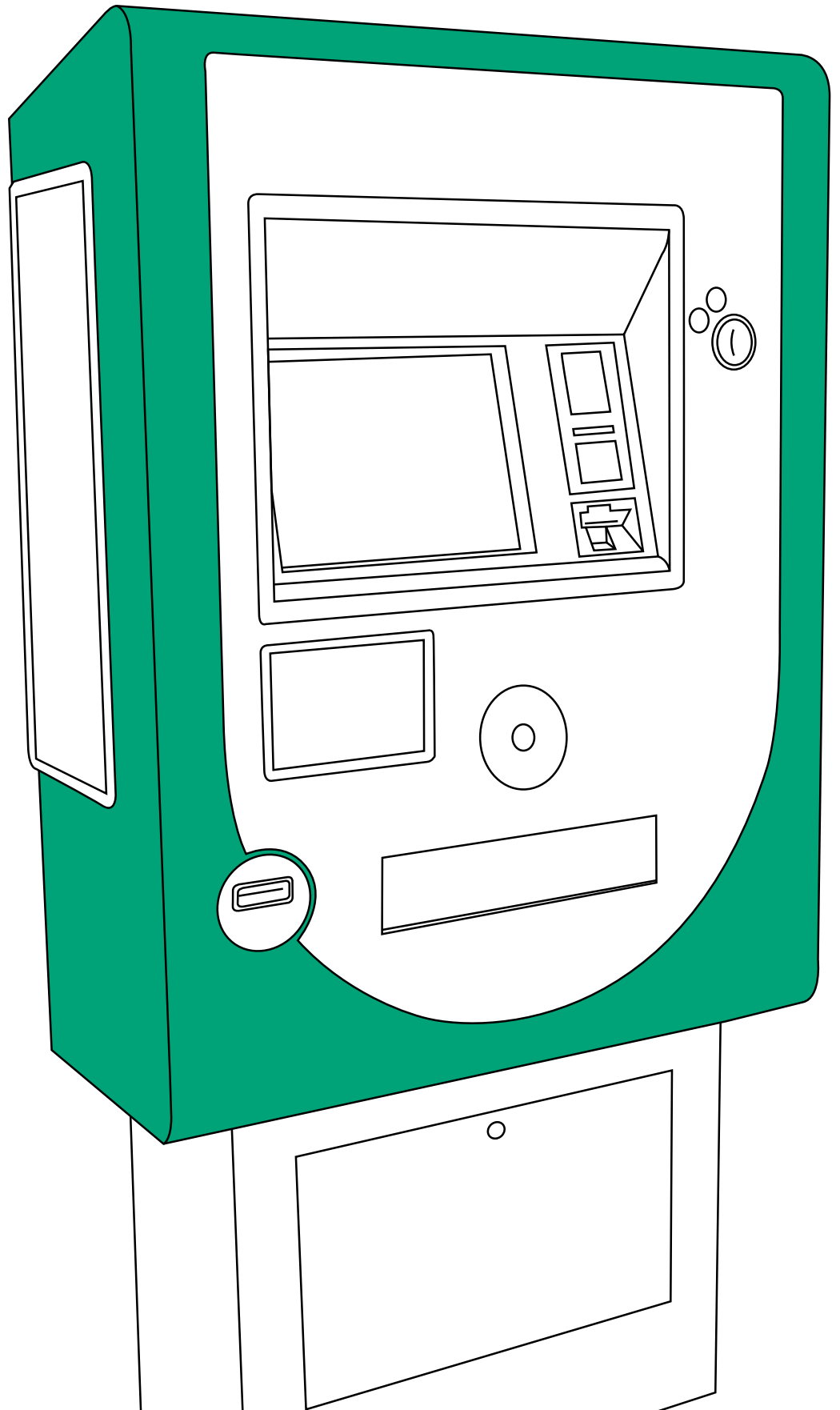
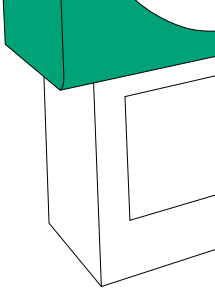
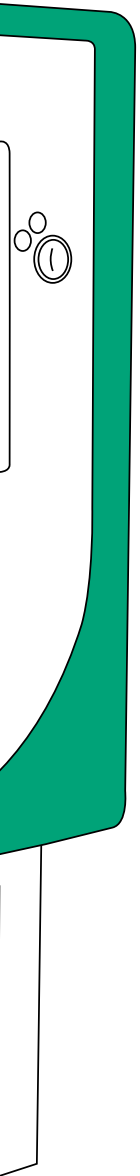
Bereits zu Jahresbeginn standen die ersten Vorserienautomaten zur Verfügung – zusammen mit den für die Steuerung, die Überwachung und die Abwicklung des elektronischen Zahlungsverkehrs erforderlichen Funktionen. Damit war der Startschuss gefallen für umfangreiche technische und funktionale Prüfungs-, Ergänzungs- und Abschlussarbeiten an einzelnen Systemteilen sowie dem System selbst. Ziel dieser Phase war es, die Qualität und die Verfügbarkeit des völlig neuen und im Vergleich zu den alten Automaten wesentlich komplexeren Systems sicherzustellen.

Bevor die neuen Automaten aufgestellt und den Kundinnen und Kunden für den Alltagsbetrieb übergeben wurden, mussten sie zunächst einige Tests bestehen. Dazu gehörten Werkabnahmetests sowie minutiös vorbereitete, umfassende Labortests von Automaten, übrigen Geräten, dem Back-End-System und des Datenfunksystems zwischen allen Komponenten und dem Back-End. Zu den Herausforderungen dieser Phase gehörten namentlich:

- Beschaffung eines kostengünstigen, schnellen und sicheren Datenfunksystems
- Verhandlung für kostengünstige, zuverlässige und schnelle Zahlung mit Debitkarte
- Überwachung der Qualitätssicherung in der Produktion bei den Lieferanten
- Sicherstellung einer möglichst behindertengerechten Lösung



Am 19. Oktober 2007 konnten die ersten Automaten dem Publikum übergeben werden. Das Resultat war überzeugend: Die Automaten kommen auf Anhieb sehr gut an und sind sehr benutzerfreundlich. Die gründliche Vorbereitung und das Primat der Qualität vor einer schnellen Inbetriebnahme haben sich ausgezahlt. Der neue Automat ist behindertengerecht, insbesondere dank einem neuen Prinzip zur Bildschirmeingabe durch Sehbehinderte.



Strategie und Leitbild

Die BVB ist nun seit zwei Jahren verselbstständigt. Seither konnte dieser wichtige Schritt konsolidiert werden. Ziel der Verselbstständigung war es, ein marktorientiertes Dienstleistungsunternehmen zu schaffen. Zur Erreichung dieses Zieles wurden 2007 eine Fünfjahresstrategie und darauf aufbauend ein entsprechendes Leitbild erarbeitet. Die Strategie basiert auf den drei Säulen:

1. Herausragender öffentlicher Mobilitäts-service als Marktleistung
2. Mitarbeiter als Herz einer kundenorientierten Dienstleistung
3. Gesunde Finanzen dank Effizienz im operativen Geschäft

Das heisst in anderen Worten, die BVB will konkurrenzfähig sein, aber nicht zulasten der Qualität der Dienstleistung, sondern mit den Kunden im Zentrum. Dies erfordert, dass auch die BVB mitwachsen kann mit dem unerlässlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration des Dreilandes. Erforderlich sind aber auch weitere Kostenreduktionen und eine Optimierung der Einnahmen.

Im Zentrum jeder Dienstleistung steht der Mensch. Das neue Leitbild hilft mit, dass die BVB-Strategie bei den Mitarbeitenden ankommt und von ihnen verstanden wird. Das Leitbild zeigt die zugrunde liegenden acht Werte auf.

Unsere acht Werte

- Kundenzufriedenheit
- Mitarbeiterzufriedenheit
- Qualität und Sicherheit
- Nachhaltigkeit
- Initiative
- Zusammenarbeit
- Leistung und Verantwortung
- Wirtschaftlichkeit

2008 werden alle Mitarbeitenden ausführlich mit dem Leitbild vertraut gemacht – mit dem Ziel, diese Werte in der täglichen Arbeit zu leben. Dies ist die unerlässliche Bedingung zur Erreichung der Unternehmensziele.

Der Kanton als Besteller kann dank dieser unternehmerischen Ausrichtung der BVB von einem kostengünstigen Leistungsausbau profitieren. Dies hat sich beispielsweise bereits beim Angebotsausbau vom 10. Dezember 2007 gezeigt, indem mit für den Kanton nur geringen Mehrkosten die Tramlinie 2 wieder bis Eglisee verlängert und das Angebot auf der Flughafenlinie 50 massiv ausgebaut werden konnte.



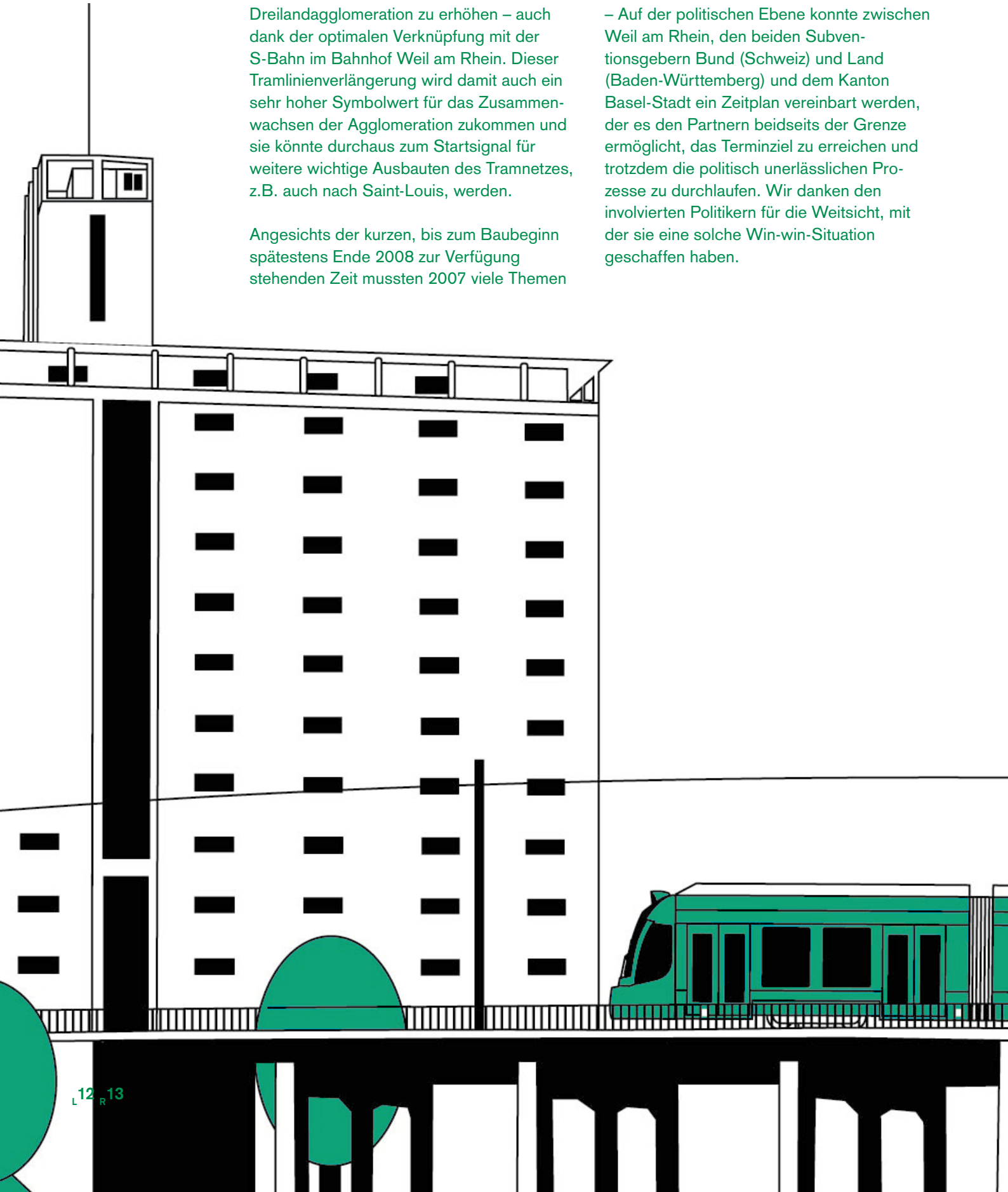
Tram Weil – grenzenlos mobil

Die nach Weil verlängerte Tramlinie wird es ermöglichen, den Modal Split im Pendler- und Freizeitverkehr im Nordosten unserer Dreilandagglomeration zu erhöhen – auch dank der optimalen Verknüpfung mit der S-Bahn im Bahnhof Weil am Rhein. Dieser Tramlinienverlängerung wird damit auch ein sehr hoher Symbolwert für das Zusammenwachsen der Agglomeration zukommen und sie könnte durchaus zum Startsignal für weitere wichtige Ausbauten des Tramnetzes, z.B. auch nach Saint-Louis, werden.

Angeichts der kurzen, bis zum Baubeginn spätestens Ende 2008 zur Verfügung stehenden Zeit mussten 2007 viele Themen

im Zusammenhang mit der geplanten Tramverlängerung nach Weil am Rhein parallel bearbeitet werden:

– Auf der politischen Ebene konnte zwischen Weil am Rhein, den beiden Subventionsgebern Bund (Schweiz) und Land (Baden-Württemberg) und dem Kanton Basel-Stadt ein Zeitplan vereinbart werden, der es den Partnern beidseits der Grenze ermöglicht, das Terminziel zu erreichen und trotzdem die politisch unerlässlichen Prozesse zu durchlaufen. Wir danken den involvierten Politikern für die Weitsicht, mit der sie eine solche Win-win-Situation geschaffen haben.



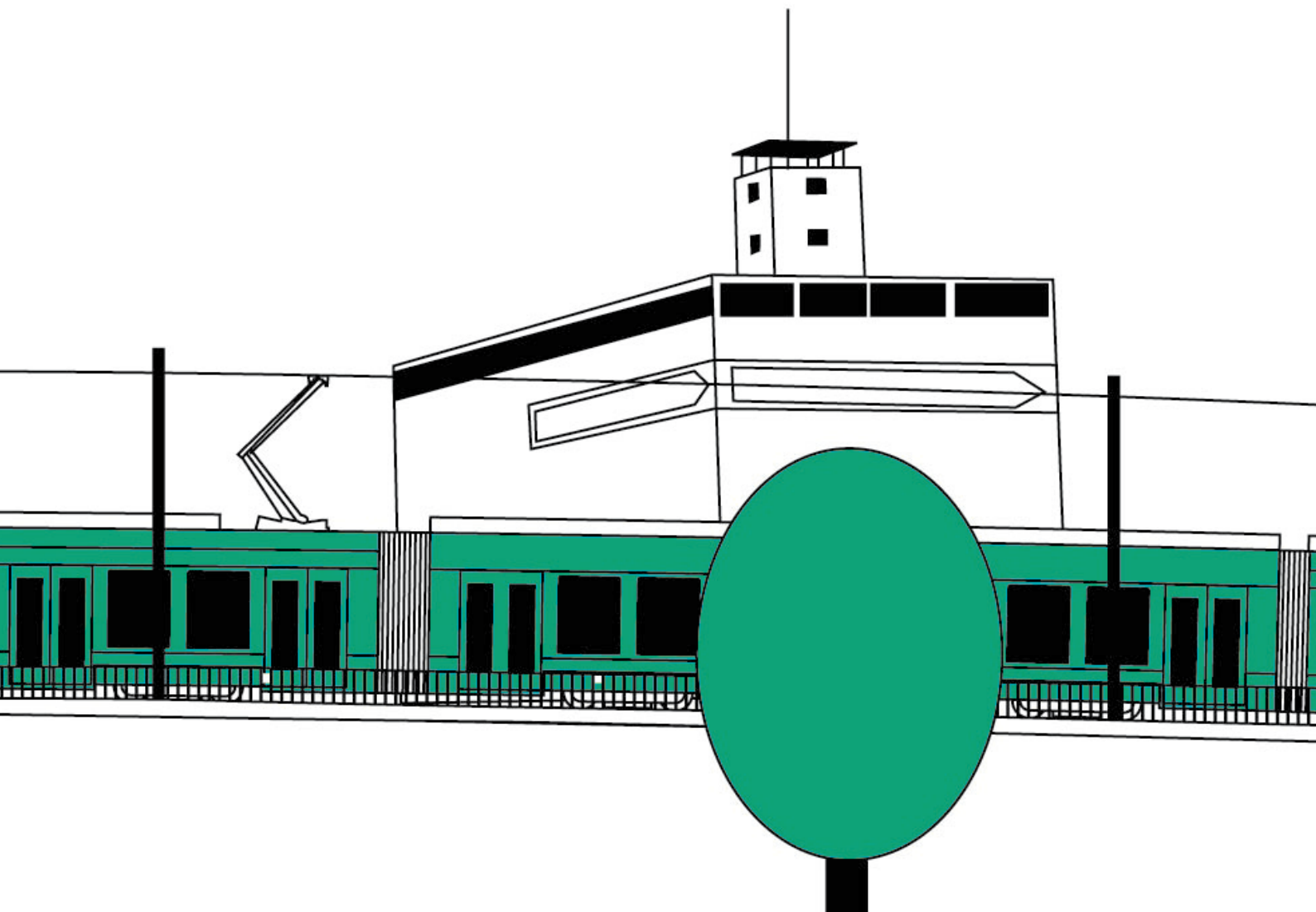
– Während in Weil am Rhein eine Grobplanung zur Ermittlung der Kosten als Basis für die weiteren Abklärungen durchgeführt wurde, konnte die Planung auf der Schweizer Seite so weit abgeschlossen werden, dass das Projekt dem Bund zur Plangenehmigung und zur Erteilung einer Infrastrukturkonzession eingereicht werden konnte. Auch die Projektauflage ist bereits erfolgt.

– Auf dieser Basis wurden ein Ratschlag für das Bauprojekt auf Schweizer Seite sowie eine Unterstützung der Arbeiten auf deutscher Seite vorbereitet.

– Ebenso wurden Abklärungen für die zu treffenden vertraglichen Regelungen für Finanzierung, Bau und Betrieb der neuen Tramlinie aufgenommen, mit dem Ziel, bis

zum Baubeginn eine Finanzierungsvereinbarung rechtsgültig abzuschliessen.

Die verlängerte Tramlinie 8 kann noch im Jahr 2012 in Betrieb gehen, sofern der Baubeginn auf der Schweizer Seite vor Ende 2008 stattfindet.



ATTRAKTIVE

Die BVB bleibt weiterhin eine attraktive Arbeitgeberin

Die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass sich die BVB laufend verbessern kann. Sie wird wesentlich davon beeinflusst, wie sich die Mitarbeitenden persönlich in ihrer Tätigkeit entwickeln können, die Vorgesetzten spielen dabei eine wichtige Rolle. Die BVB hat 2007 Führungsleitlinien sowie eine Kaderschulung entwickelt. Erste Module der umfassenden Schulung wurden bereits durchgeführt. Sie sollen wertvolle Erkenntnisse bringen, welche dann in den weiteren Verlauf der Kaderentwicklung einfließen.

Die BVB ist auch nach der Verselbstständigung eine attraktive Arbeitgeberin geblieben. Trotz der zunehmend angespannten Lage auf dem Arbeitsmarkt konnten alle Fahrschulen in Vollbesetzung durchgeführt werden und auch in den anderen Abteilungen der BVB sind

nahezu keine unbesetzten Stellen zu verzeichnen. Auf grosses Medienecho stiess dabei die Neubesetzung der Pressestelle: Pius Marrer trat nach 26 Jahren bei der BVB seinen wohlverdienten Ruhestand an und Dagmar Jenny übernahm seine Nachfolge. Die Tatsache, dass mit ihr jetzt auch eine Frau der BVB-Geschäftsleitung angehört, freut in der BVB natürlich insbesondere die mittlerweile 12% weiblichen Mitarbeitenden. Als weitere wichtige Kaderstellen wurden die Leitung Informatik mit Hans-Peter Acker, die Leitung Hochbau mit Martin Zubler sowie die Leitung der Finanzbuchhaltung mit Cemal Ceylan neu besetzt.

Die im Vorjahr leicht reduzierte Anzahl der Mitarbeitenden hat sich 2007 kaum verändert. Per Ende Jahr waren bei der BVB 1 001 Personen beschäftigt – aufgerechnet sind dies 941.1 Hundertprozentstellen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter*	2007		2006	
	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet
Direktion	3	3.0	3	3.0
Personal	13	12.5	10	10.0
Personalabteilung	9	8.5	8	8.0
Lehrlinge/Praktikanten	4	4.0	2	2.0
Betrieb und Netz	632	589.8	623	581.4
Betriebsabteilung exkl. Fahr-/Kontrolldienst	51	49.8	53	51.7
Wagenführer, Chauffeure, Kontrolldienst	581	540.0	570	529.7
Bahnbau und Unterhalt	85	83.2	85	82.7
Technik/Fahrzeuge	203	196.3	211	203.2
Leitung, Werkstatt	108	102.3	117	109.7
Depots, Garage	84	83.0	84	83.5
Lehrlinge	11	11.0	10	10.0
Finanzen	33	31.2	33	31.2
Finanzabteilung	33	31.2	32	30.2
Lehrlinge			1	1.0
Marketing und Verkauf	32	25.1	32	24.6
Total	1 001	941.1	997	936.1

ARBEITGEBERIN





KUNDEN

Wie die BVB die Stadt und die Region bewegt

Die Attraktivität und die Effizienz des öffentlichen Verkehrs können durch gezielte Massnahmen weiterhin gesteigert werden. Die BVB hat dazu einen umfassenden Katalog erstellt und setzt diese Beschleunigungsmassnahmen laufend um. Als ein Beispiel aus dem Jahre 2007 sei die neue Strassenmarkierung bei der Lichtsignalanlage an der Ecke Schanzenstrasse/Spitalstrasse hervorgehoben. Sie bewirkt, dass die Linie 33 jetzt rechts abbiegen kann und nicht mehr das Biozentrum umfahren muss, was eine Zeitersparnis von anderthalb Minuten pro Umgang mit sich bringt. Die BVB-Kundschaft freut sich natürlich über diesen Zeitgewinn.

Qualität wird immer mehr zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor in allen Branchen. Kundenbedürfnisse verändern sich, die Konkurrenz nimmt zu, die Servicebereitschaft muss Schritt halten. Das Gemeinschaftswerk «Qualitäts-Gütesiegel für den Schweizer Tourismus» soll mit vereinten Kräften die Dienstleistungsqualität fördern. Der Organisation gehört auch der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) an. Das Kundenzentrum am Barfusserplatz hat für die BVB die Herausforderung angenommen, und im Jahre 2007 das zweite von drei möglichen Gütesiegeln erhalten.

Damit geprüft werden kann, ob die Kunden mit Angebot, Leistung und Qualität der BVB zufrieden sind, wird auf ihre Meinung geachtet. Neben regelmässig stattfindenden, breit angelegten Befragungen, die öffentlich zugänglich sind, führt die BVB auch gezielte Befragungen bei ausgewählten Zielgruppen durch, um zusätzliche Aussagen zum Angebot und dessen Nutzung zu erhalten. Eine solche fand von August bis Dezember 2007 statt, ihre Auswertung erfolgt Anfang 2008.

Von viel öffentlichem Interesse begleitet war Anfang Jahr die Einführung der Videoüberwa-

chung bei der BVB. Mit der Pilotphase bis Juni 2007 sollten die Geräte getestet und die Akzeptanz in der Bevölkerung ausgelotet werden. Die Befragung nach der Pilotphase ergab eine überwältigende Zustimmung zur Videoüberwachung. Die BVB beschloss daraufhin, nicht mehr auf die Videoüberwachung zu verzichten und erhielt im Herbst die definitive Genehmigung zur Videoüberwachung.

Seit 1998 hat die BVB das Busnetz Schritt für Schritt den veränderten Fahrbedürfnissen ihrer Kunden angepasst. Dabei waren insbesondere die Verknüpfung ehemaliger Trolleybuslinien mit Autobuslinien sehr erfolgreich. Erwähnt seien die Verlängerung der ehemaligen Trolleybuslinie 34 über die Mittlere Brücke und die Verknüpfung mit der seinerzeitigen Autobuslinie 37 zur neuen Durchmesserlinie 34 von Bottmingen nach Riehen oder die Kombination des Johanniterbrücke-Astes der ehemaligen Trolleybuslinie 33 mit der Buslinie über das Heuwaageviadukt zur neuen Buslinie 30 vom Bahnhof SBB via Spalentor – Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof. Dank den bisher umgesetzten Anpassungen der Buslinien konnte trotz sinkender Anzahl Einwohner im Bedienungsgebiet der BVB die Zahl der mit BVB-Bussen beförderten Fahrgäste um rund 20% gesteigert werden.

Der Volksentscheid vom 17. Juni 2007 zum Verzicht auf den Trolleybusbetrieb ermöglicht der BVB, die Optimierung des Busnetzes abzuschliessen. Nach Erhalt der neuen Biogasbusse soll die letzte verbliebene Trolleybuslinie 31 ebenfalls über die Mittlere Brücke ins Grossbasel verlängert und dort mit der Buslinie 33 nach Schönenbuch oder der Buslinie 38 nach Allschwil zu einer neuen attraktiven Durchmesserlinie verknüpft werden. Am östlichen Ende der bisherigen Trolleybuslinie 31 sollen einzelne Fahrten gar über die Landesgrenze hinaus nach Grenzach-Wyhlen in Deutschland verlängert werden.

ZUFRIEDENHEIT

SO SIND WIR

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*
Stephan Blaser, Leiter Personal
Michael Bont, Leiter Bahnbau und Unterhalt
Franz Brunner, Leiter Finanzen*
Dagmar Jenny, Pressesprecherin
(ab 01.04.07)
Marcel Kuttler, Leiter Technik/Fahrzeuge
Pius Marrer, Pressesprecher (bis 31.03.07)
René Messmer, Leiter Betrieb und Netz

Basler Verkehrs-Betriebe
Postfach
CH-4005 Basel
www.bvb.ch

* Geschäftsleitungs-Ausschuss

KENNZAHLEN

Finanzielle Kennzahlen in Mio. CHF

Verkehrsertrag	110.50
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	51.54
Personalaufwand	105.67
Abschreibungen	24.13

Pro Monat durchschnittlich verkaufte U-Abos

Kanton BS	71 321
Tarifverbund Nordwestschweiz	
insgesamt	169 831

Wohnbevölkerung Kanton BS 187 713

Tarifverbund Nordwestschweiz Einnahmen 2007 in Mio. CHF

Abonnemente	148.28
Mehrfahrtenkarten	11.95
Einzelbillette	39.70
GA- und ½-Preis-Anteil	12.81
Diverses	2.47

Total 215.21
Einnahmeanteil BVB 107.31

AUFGESTELLT



LINIEN-

STATISTIK

Bis 8.12.2007 Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB(–Messeplatz–Badischer Bahnhof–Eglisee)*

Bis 8.12.2007 Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–Badischer Bahnhof**

Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfüsserplatz–Burgfelden Grenze

Riehen Grenze–Messeplatz–Barfüsserplatz–Morgartenring–Allschwil

Kleinhüningen–Schifflande–Bahnhof SBB–Neuweilerstrasse

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

Bruderholz–Wolfschlucht–Aeschenplatz–Wettsteinplatz–Messeplatz–Schifflande–Aeschenplatz–Wolfschlucht–Bruderholz

Bruderholz–Jakobsberg–Heiliggeistkirche–Markthalle–Heuwaage–Schifflande

Bahnhof SBB–Spalenter–Johanniterbrücke–Badischer Bahnhof

Claraplatz–Tinguely Museum–Hörnli Grenze–Habermatten

Rotengraben–Riehen Dorf–Bettingerstrasse–Bettingen–Chrischonaklinik

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

Bottmingen–Schützenhaus–Schifflande–Claraplatz–Wettsteinallee–Käferholzstrasse–Habermatten–(Riehen Bahnhof)

Habermatten–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Moosrain–Inzlinger Zoll

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

Schifflande–Kannenfeldplatz–Bachgraben–Allschwil

Habermatten–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Dinkelbergstrasse–Moosrain–Chrischonaweg

Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–EuroAirport

Hotels am Messeplatz–Badischer Bahnhof–Hünigerstrasse–EuroAirport (nur bis 10.04.2007)

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

Schifflande–Frauenspital–Votaplatz–Hüningen Grenze/St. Louis Grenze

Total Tramlinien (8) 62.4 km

Total Buslinien (11) 91.2 km

Linienlänge am 31.12.2007	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personenkilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer		Sitzplatzauslastung in %		
		2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	
6 795 m	Be4/4+B4S+B4	8.76	8.66	15.67	15.17	1.788	1.752	502	466	39	40	1
5 881 m	Be4/6S+B4 und Be4/6+Be 4/6	7.95	8.83	13.49	16.04	1.697	1.817	488	569	34	35	2
6 419 m	Be4/6S+Be4/4 und Be4/4+B4S+Be4/4	9.48	9.24	15.88	15.56	1.676	1.685	606	562	30	31	3
12 491 m	Be6/8 (Combino)	17.86	16.78	46.29	44.14	2.592	2.631	1 170	1 178	43	41	6
7 558 m	Be6/8 (Combino) und Be4/6S+B4	18.49	18.27	30.40	30.33	1.644	1.660	718	729	47	46	8
12 578 m	Be4/4+B4S+B4	14.69	15.31	37.84	39.21	2.575	2.561	1 227	1 227	38	39	14
5 361 m	Be4/4+B4S und Be4/6S	5.07	5.07	8.85	8.81	1.746	1.736	501	487	31	32	15
5 346 m	Be4/4+B4S und Be4/6S	6.37	6.37	10.10	10.18	1.586	1.599	517	557	34	32	16
4 382 m	Gelenkbus	4.36	4.31	7.65	7.44	1.755	1.727	411	410	45	44	30
4 901 m	Gelenktrolleybus	2.89	2.90	6.22	6.38	2.153	2.203	448	449	32	32	31
6 537 m	Midibus ¹⁾	0.68	0.80	1.44	1.86	2.137	2.340	347	334	20	25	32
9 430 m	Normalbus	2.04	2.07	4.38	4.31	2.143	2.078	553	561	24	23	33
12 911 m	Gelenkbus	7.20	7.35	17.54	18.07	2.437	2.459	1 080	1 079	41	42	34
5 883 m	Kleinbus	0.21	0.22	0.40	0.42	1.866	1.896	101	101	24	26	35
15 972 m	Gelenkbus	10.15	10.13	26.68	26.66	2.627	2.633	1 381	1 394	45	44	36
5 723 m	Normalbus	1.26	1.30	2.73	2.82	2.174	2.168	252	252	33	34	38
5 585 m	Kleinbus	0.19	0.19	0.40	0.45	2.121	2.343	99	98	25	28	45
7 793 m	Normalbus ²⁾	2.20	1.89	12.47	11.20	5.662	5.922	593	523	62	63	50
(9 658 m)	Midibus	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	29	6	n/a	n/a	52
9 173 m	Normalbus ³⁾	0.28	0.28	0.72	0.71	2.571	2.569	77	77	28	28	55
2 907 m	Normalbus ⁴⁾	0.56	0.38	1.19	1.00	2.144	2.613	105	84	35	36	603
153 623 m		120.70	120.30	260.41	260.77	2.157	2.168	11 208	11 147			604

Ganzes
Netz

Bemerkung:

¹⁾ Wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB gefahren.

²⁾ Wird durch PostAuto Nordwestschweiz im Auftrag der BVB und durch die BVB gefahren.

³⁾ Diese Linie wird gemeinsam mit der SWEG betrieben. BVB: bis Haltingen, SWEG: bis Kandern.

⁴⁾ Wird durch Métro-Cars S.A. im Auftrag der BVB gefahren. Hier sind nur die Daten auf Schweizer Gebiet berücksichtigt.



IMMER



IN BEWEGUNG

Neuerungen beim Rollmaterial

Im Herbst 2007 hat die BVB 30 neue und fortschrittliche Biogasbusse bestellt, welche regelmässig betankt werden müssen. Weil die bestehende Gasbetankung in der Garage Rank diesen Mehrbedarf nicht abdecken konnte und ein Umbau der 13-jährigen Anlage sich als unwirtschaftlich erwies, hat die BVB gemeinsam mit dem Wirtschafts- und Sozialdepartement den Bau einer neuen Gastankstelle beschlossen, deren Eigentümer die Industriellen Werke Basel (IWB) sind. In enger Zusammenarbeit mit der BVB Bauabteilung und den IWB wurde ein modernes Gasbetankungskonzept entwickelt, das einen effizienten Betrieb ermöglicht und gleichzeitig den Anwohnern eine deutliche Lärmreduktion bringt.

In der Hauptwerkstatt der BVB im Klybeck wurde das erste Fahrzeug der Serie 477 – 502 total revidiert, da diese Serie inzwischen die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht hat. Im Zuge der Totalsanierung erhält auch das Innendesign der Serie eine Auffrischung, sodass sie sich wie die neuen Biogasbusse und die neuen Tangos (voraussichtliche Beschaffung im Jahr 2012) in einem moder-

nen Outfit präsentiert. Der Prototyp wurde im Herbst dem Betrieb übergeben, er präsentiert neben den neuen Materialien und dem freundlicheren Aussehen als erstes Fahrzeug der BVB die neue elektronische Linieninformation. Auf dem Bildschirm sind jeweils die Endhaltestelle, die Fahrtrichtung, die aktuelle und drei weitere Haltestellen sichtbar. Die Anzeige enthält eine Uhr und bei Bedarf Platz für aktuelle betriebliche Änderungen. Diese Bildschirme werden auch in den neuen Bussen installiert sein, die weitere Bestückung von Fahrzeugen wird noch geprüft.

Ein kleines, bemerkenswertes Projekt der Hauptwerkstatt war der Umbau von vier Gelenkbussen. Sie wurden innerhalb kurzer Zeit den Bedürfnissen von Flugpassagieren angepasst, damit sie als Kurse auf der Linie 50, der Flughafenbuslinie, eingesetzt werden können. Diese Kapazitätserweiterung war dringend nötig geworden, weil sich die Fahrgastzahlen der Linie 50 schneller erhöht hatten, als vorausgesehen war.

Neuerungen bei Gebäuden

Das älteste Tramdepot Basels befindet sich am Wiesenplatz. Es hat dringenden Sanierungs- und Umbaubedarf. Nachdem die Standortfrage geklärt war, konnte das aus dem Architekturwettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt 2007 so weit geplant werden, dass der Ratschlag zur Gewährung des Darlehens dem Regierungsrat eingereicht werden konnte. Nach Genehmigung durch den Grossen Rat wird der Spatenstich im Herbst 2008 erfolgen. Die Anwohner freuen sich heute schon auf die Fertigstellung, weil sich durch das neue Betriebskonzept ihre Wohnqualität wesentlich verbessern wird.

Ein Meilenstein in der Combinosanierung war für die BVB der 12. März 2007, als mit dem Fahrzeug Nummer 310 der erste sanierte Combino in Basel in Betrieb genommen wurde. Im Juni wurde er in der Hauptwerkstatt der BVB im Klybeck zusätzlich mit der ersten seriellen Wanksteuerung versehen, was die Lebensdauer der sanierten Combinos nochmals verlängern wird.



Fahrleistung

Jahr	Wagenkilometer							Mehr bzw. Weniger in %
				Trolleybus	Bus	Bus (Vertragslinien)	Total	
	Motorwagen	Anhängewagen	Insgesamt					
2003	6810319	4308000	11 118319	533248	3779258	962972 ^a	16393797	+0.14
2004	6891846	5 148000	12039846	478229	3746084	976890	17 241 049	+5.17 ^b
2005	6695857	4 255 735	10951 592	439910	3894886	1 007 988	16 294 376	-5.49
2006	6576910	4 094 965	10 671 875	440 876	4 072 818	986 022	16 171 591	-0.75
2007	6612928	4 087 843	10 700 771	423 609	4 058 508	1 118 208	16 301 096	+0.80

^a Neu inklusive Linien 603 und 604

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

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							
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 Total	8	48	51	32	139	5	3	2	79	89	228	0	8	28	45	81	309
2007 Linie	0	46	51	32	129	0	0	0	78	78	207	0	7	27	47	81	288
2007 Oldtimer	6	2	0	0	8	5	2	2	0	9	17	0	0	1	0	1	18
2007 Total	6	48	51	32	137	5	2	2	78	87	224	0	7	28	46	82	306

Bemerkung Mutationen

Tram:

Anhänger 4-achsiger:

1482 abgegeben für Kinderspielplatz

Oldtimer:

Be 2/2 192 und 199 an TCB abgegeben. B2 1046 «Badwännli» vom Depotbrand betroffen und verschrottet

Bus:

Gelenktrolleybus:

925 ausgemustert

Gelenkautobus:

Occasionsfahrzeug 737 Mercedes O405 GN2 übernommen. 738 MAN NG 313 eingemietet von AAGL

AUFGLEISEN

Bald haben unsere Fahrgäste ein neues Dach über dem Kopf

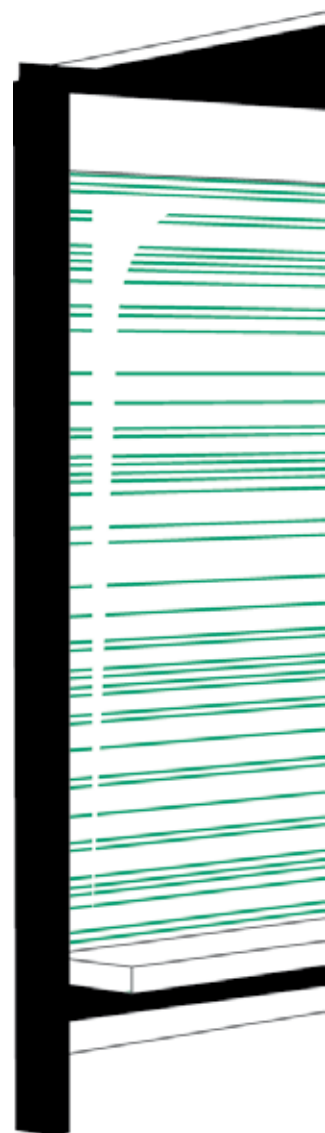
An zu vielen Haltestellen auf dem Bus- und Tramnetz der BVB fehlt ein ausreichender Witterungsschutz für die Fahrgäste. Dies soll sich ändern. Im Dezember 2007 wurde das entsprechende Kreditbegehren vom Regierungsrat verabschiedet. Im März 2008 genehmigte der Grosse Rat einstimmig den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission. Ungefähr 50 Haltestellen sollen in den nächsten vier Jahren mit der neuen Normwarte-halle Parapluie ausgerüstet werden, die 2006 als Siegerin eines Wettbewerbs erkoren wurde. Die Planung und die Bemusterung wurden 2007 von der BVB Bauabteilung zusammen mit dem Siegerteam konzipiert. Nach dem Bau eines Prototypen und der Freigabe durch die Stadtbildkommission erfolgt der Start der Serienproduktion im Jahr 2008. Als Sonderlösung erhielt der Wettsteinplatz im Dezember 2007 als Beitrag der BVB eine Wartehalle des Typs urban crystal. Dieser Vorschlag wurde ebenfalls im Rahmen des Wettbewerbs eingereicht und befand sich unter den Finalisten. Dieses Projekt ist zwar ästhetisch sehr ansprechend, hat sich aber als Normwarte-halle leider als ungeeignet erwiesen.

Regelmässige Arbeiten an den elektrischen Anlagen und der Gleis- und Haltestelleninfrastruktur gehören zum Standard der BVB und garantieren Sicherheit und Komfort des BVB-Netzes. Immer wieder sind es aber einzelne Arbeiten, welche von besonderem

öffentlichem Interesse begleitet sind: Im Jahr 2007 waren es Ende Juni die nächtlichen Gleiserneuerungen an der Kreuzung Bankverein. Der Anblick war spektakulär, weil ganze Gleiskreuze am Stück entfernt und später wieder eingesetzt wurden. Die vielen Nachtschwärmer der gleichzeitig stattfindenden Art07 staunten über diese besondere Kunstinstallation.

Das technisch anspruchsvolle Vierergleiskreuz wurde in unserer eigenen Gleisbauwerkstatt hergestellt.

Solche exponierten und extrem stark belasteten Gleisanlagen im Herzen der Innenstadt erreichen nur dank intensivem Unterhalt durch unsere Fachkräfte eine maximale Liegedauer von 12 bis 15 Jahren.





ERGEBNIS

Ergebnis

Auch im zweiten Betriebsjahr als öffentlich-rechtliche Anstalt erzielt die BVB erfreulicherweise einen Unternehmenserfolg. Mit 0.8 Mio. CHF schliesst sie somit wiederum besser als geplant ab. Gewinne werden benötigt zur Abdeckung von künftigen, nicht in der Leistungsabgeltung enthaltenen Kostensteigerungen und Betriebsrisiken sowie zur Gewährleistung einer angemessenen Handlungsfähigkeit und Geschäftsentwicklung. Dem höheren Verkehrsertrag stehen tiefere Einnahmen beim Dienstleistungsertrag und ein höherer Finanzertrag sowie höhere Personalaufwendungen und ein tieferer übriger betrieblicher Aufwand gegenüber.

Verkehrsertrag

Die Verkehrserträge nahmen um rund 3.6 Mio. CHF zu. Dies ist einerseits auf die Tarifierhöhung per Mitte 2007 und andererseits auf eine generelle Zunahme der Nachfrage im ganzen Tarifverbund zurückzuführen.

Dienstleistungs- und übriger Ertrag

Die Abnahme des Dienstleistungsertrages um 6.3 Mio. CHF ist auf die tieferen Einnahmen bei Grossprojekten im Baubereich zurückzuführen. Diese tieferen Erträge kompensieren sich jedoch teilweise mit der Position «Übriger betrieblicher Aufwand». Erfreulicherweise konnten auch die Reklameerträge wiederum um 0.2 Mio. CHF gesteigert werden. Der Anstieg der übrigen Erträge um 1.4 Mio. CHF begründet sich einerseits in der Abnahme von angefangenen Arbeiten und andererseits in höheren Einnahmen durch weiterverrechnete Aufwendungen.

Finanzertrag netto

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

Personalaufwand

Die Zunahme des Personalaufwandes um 1.9 Mio. CHF begründet sich durch die Besetzung von vakanten Stellen, durch den Stufenanstieg und die Teuerung. Gut ausgebildete Mitarbeitende sind ein Eckpfeiler der BVB-Strategie, die gestiegenen Aus- und Weiterbildungskosten sind deshalb eine Investition in die Zukunft.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit 24.1 Mio. CHF leicht über dem Vorjahr. Mit der Position Abschreibungsplafonierung wird ein möglichst gleich bleibendes Globalbudget (mit minimierten Schwankungen) angestrebt. Der definierte Zeithorizont von 4 Jahren entspricht der Vertragsdauer der Leistungsvereinbarung 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 liegt um 2.6 Mio. CHF unter dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung haben vor allem verminderter Einsatz von Unterakkordanten im Bahnbaubereich infolge weniger Grossprojekte beigetragen. Dagegen ist bereits jetzt der Strompreisanstieg spürbar und die Verwaltungskosten TNW haben infolge Einführung der neuen Billetautomaten leicht zugenommen.

Zuweisung an gesetzliche Rücklagen

Gemäss Art. 64 des Eisenbahngesetzes mussten die Rücklagen um 42'641 CHF erhöht werden.

Rückstellung LCC (Life-Cycle Cost)

Hierbei handelt es sich um Vereinbarungen mit den Rollmateriallieferanten (Siemens und MAN), wonach es die niedrigen Unterhaltskosten in den ersten Nutzungsjahren erlauben, durch eine Fondsbildung die höheren Unterhaltskosten in der zweiten Hälfte der Fahrzeugnutzungsdauer zu kompensieren. Die Rückstellung musste um 0.5 Mio. CHF angepasst werden.

ORIENTIERT



BILANZ

Bilanz per 31. Dezember 2007 mit Vorjahresvergleich

Aktiven	Anmerkung im Anhang	2007	2006	Veränderung
		CHF	CHF	2006/2007 CHF
Flüssige Mittel		5 887 504	2 962 900	2 924 604
Kurzfristige Finanzanlagen		60 000 000	35 000 000	25 000 000
Forderungen gegenüber Dritten		7 426 458	10 429 342	-3 002 884
Forderungen gegenüber Nahestehenden		13 073 369	14 769 794	-1 696 425
Vorräte und angefangene Arbeiten		11 212 011	10 002 632	1 209 379
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	11 491 304	13 091 824	-1 600 520
Umlaufvermögen		109 090 646	86 256 492	22 834 154
Langfristige Finanzanlagen		200 000	200 000	-
Mobile Sachanlagen	2	203 072 979	207 477 282	-4 404 303
Immobilien Sachanlagen	3	36 168 461	36 147 983	20 478
Anlagevermögen		239 441 440	243 825 265	-4 383 825
Total Aktiven		348 532 086	330 081 757	18 450 329
Passiven				
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		9 208 666	12 319 879	-3 111 213
Passive Rechnungsabgrenzung	4	37 269 334	34 163 014	3 106 320
Rückstellungen	5	36 377 786	26 329 945	10 047 841
Fremdkapital		82 855 786	72 812 838	10 042 948
Dotationskapital	6	260 555 745	254 258 972	6 296 773
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 64 EBG	7	1 539 828	1 497 187	42 641
Freiwillige Rücklagen Linienverkehr	8	2 360 000	1 060 000	1 300 000
Gewinnvortrag		452 760		452 760
Unternehmenserfolg		767 967	452 760	315 207
Eigenkapital		265 676 300	257 268 919	8 407 381
Total Passiven		348 532 086	330 081 757	18 450 329

ERFOLGSRECHNUNG

Erfolgsrechnung 2007 mit Vorjahresvergleich

	Anmerkung im Anhang	2007 CHF	2006 CHF	Veränderung 2006/2007 CHF
Verkehrsertrag		110 498 204	106 879 511	3 618 693
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	9	22 686 221	28 961 043	-6 274 822
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	10	51 544 324	49 836 697	1 707 627
Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt		2 232 276	2 433 029	-200 753
Finanzertrag netto		1 639 629	435 488	1 204 141
Betriebsertrag		188 600 654	188 545 768	54 886
Personalaufwand		-105 674 814	-103 797 857	-1 876 957
Abschreibungen	11	-24 134 328	-23 762 201	-372 127
Übriger betrieblicher Aufwand	12	-56 680 904	-59 278 288	2 597 384
Betriebsaufwand		-186 490 046	-186 838 346	348 300
Betriebserfolg		2 110 608	1 707 422	403 186
Ausserordentlicher Ertrag		-	-	-
Ausserordentlicher Aufwand		-	-	-
Ausserordentlicher Erfolg		-	-	-
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		2 110 608	1 707 422	403 186
Neuzuweisung Gesetzliche Rücklagen	7	-42 641	-194 662	152 021
Neuzuweisung Freiwillige Rücklagen	8	-1 300 000	-1 060 000	-240 000
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen		767 967	452 760	315 207

ANHANG

Anhang per 31. Dezember 2007 mit Vorjahresvergleich

	2007	2006
	CHF	CHF
Rechnungslegung		
Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen und im Sinne der Bestimmungen für die Aktiengesellschaft.		
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.		
	170 760 000	168 034 000
Ergänzende Anmerkung zur Bilanz		
1 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Verkehrsabrechnung SBB	10 744 067	10 392 236
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	747 237	2 699 588
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11 491 304	13 091 824
2 Mobile Sachanlagen		
Zusammensetzung:		
Tram	92 393 617	101 518 971
Trolleybus	43 919	59 122
Autobus	8 781 245	12 023 142
Feste Einrichtungen und Installationen	97 962 967	92 232 992
Dienstfahrzeuge	1 036 418	906 028
Übrige Sachanlagen	2 854 813	737 027
Mobile Sachanlagen am Jahresende	203 072 979	207 477 282
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	207 477 283	213 058 050
Investitionen des Geschäftsjahres	14 807 292	13 769 023
Abgänge des Geschäftsjahres	-238 551	-85 316
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-18 973 045	-19 264 475
Mobile Sachanlagen am Jahresende	203 072 979	207 477 282

	2007	2006
	CHF	CHF
3 Immobille Sachanlagen		
Entwicklung:		
Buchwert am Jahresanfang	36 147 983	40 427 184
Abtretung Land an Kanton Basel-Stadt		-4 682 718
Investitionen des Geschäftsjahres	1 272 787	1 841 880
Abschreibungen des Geschäftsjahres	-1 252 309	-1 438 363
Immobilien Sachanlagen am Jahresende	36 168 461	36 147 983
4 Passive Rechnungsabgrenzung		
U-Abo	14 491 490	12 085 732
TNW-Abrechnung	8 380 317	8 071 465
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 174 459	5 598 295
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	9 223 068	8 407 522
Passive Rechnungsabgrenzungen	37 269 334	34 163 014
5 Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	5 544 099	5 861 652
Pensionskasse	8 403 043	4 875 545
Rollmaterial	4 000 000	4 000 000
Abschreibungsplafonierung	6 824 579	3 059 363
Brand Depotgebäude Wiesenplatz	2 902 046	2 902 046
LCC (Life-Cycle Cost)	3 434 120	2 894 539
Übrige Rückstellungen	5 269 900	2 736 800
Rückstellungen	36 377 786	26 329 945
6 Dotationskapital		
Buchwert am Jahresanfang	254 258 972	253 685 234
Finanzierung Investitionen in Bahninfrastruktur	10 781 100	9 368 657
Abschreibungen Investitionen in Bahninfrastruktur	-4 484 327	-4 112 201
Abtretung an Kanton Basel-Landschaft		-4 682 718
Dotationskapital am Jahresende	260 555 745	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	1 497 187	1 302 525
Neuzuweisung im Geschäftsjahr	42 641	194 662
Gesetzliche Rücklagen am Jahresende	1 539 828	1 497 187

	2007	2006
	CHF	CHF
8 Freiwillige Rücklagen Linienverkehr		
Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden für voraussehbare Fehlbeträge auf nicht subventionierten Linien Rücklagen gebildet.		
Rücklagen am Jahresanfang	1 060 000	
Neuzuweisung im Geschäftsjahr	1 300 000	1 060 000
Freiwillige Rücklagen Linienverkehr	2 360 000	1 060 000
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
9 Dienstleistungs- und übriger Ertrag		
Dienst- und Eigenleistungen	10 395 855	18 404 902
Reklameerträge und Extrafahrten	5 006 565	4 774 072
Übrige Erträge	7 283 801	5 782 069
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	22 686 221	28 961 043
10 Abteilungen Kanton Basel-Stadt		
Betriebsbeitrag gemäss Leistungsvereinbarung	45 109 996	43 696 996
Beiträge für Bahninfrastruktur	4 484 328	4 112 201
Übrige Abteilungen	1 950 000	2 027 500
Abteilungen Kanton Basel-Stadt	51 544 324	49 836 697
11 Abschreibungen		
Abschreibungen mobile Sachanlagen	19 116 803	19 264 475
Abschreibungen immobile Sachanlagen	1 252 309	1 438 363
Abschreibungsplafonierung	3 765 216	3 059 363
Abschreibungen	24 134 328	23 762 201
12 Übriger betrieblicher Aufwand		
Materialaufwand	11 759 152	12 157 552
Energieaufwand	8 591 719	8 287 280
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	13 500 566	16 613 879
Mehrwertsteuer	4 751 982	4 678 350
Verwaltungskostenanteil TNW	2 340 065	1 793 363
Übrige betriebliche Aufwendungen	15 737 420	15 747 864
Übriger betrieblicher Aufwand	56 680 904	59 278 288

REVISIONSSTELLE

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

Basel, 25. April 2008

Bericht der Revisionsstelle

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang: Seiten 30 bis 34) sowie die Geschäftsführung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) für das am 31. Dezember 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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 Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der 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. 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 25. April 2008 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG



Markus Kocher
dipl. Wirtschaftsprüfer
(Mandatsleiter)



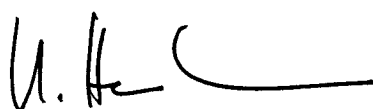
Manuel Aeby
dipl. Wirtschaftsprüfer

Genehmigung der Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 5. Mai 2008 den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2007 genehmigt.



Der Verwaltungsratspräsident:
Prof. Dr. Christian Brückner



Der Direktor:
Urs Hanselmann

BASELS BELIEBTESTES VERKEHRSMITTEL

