

365 TAGE

UNTERWEGS

Basler Verkehrs-Betriebe Geschäftsbericht 2009



3450

KUNDEN TÄGLICH

112.89

MIO. VERKEHRSERTRAG

264 880 157

PERSONENKILOMETER

00

305
ROLLMATERIALBESTAND

71 582

PRO MONAT VERKAUFTE U-ABOS IM KANTON BS

1015

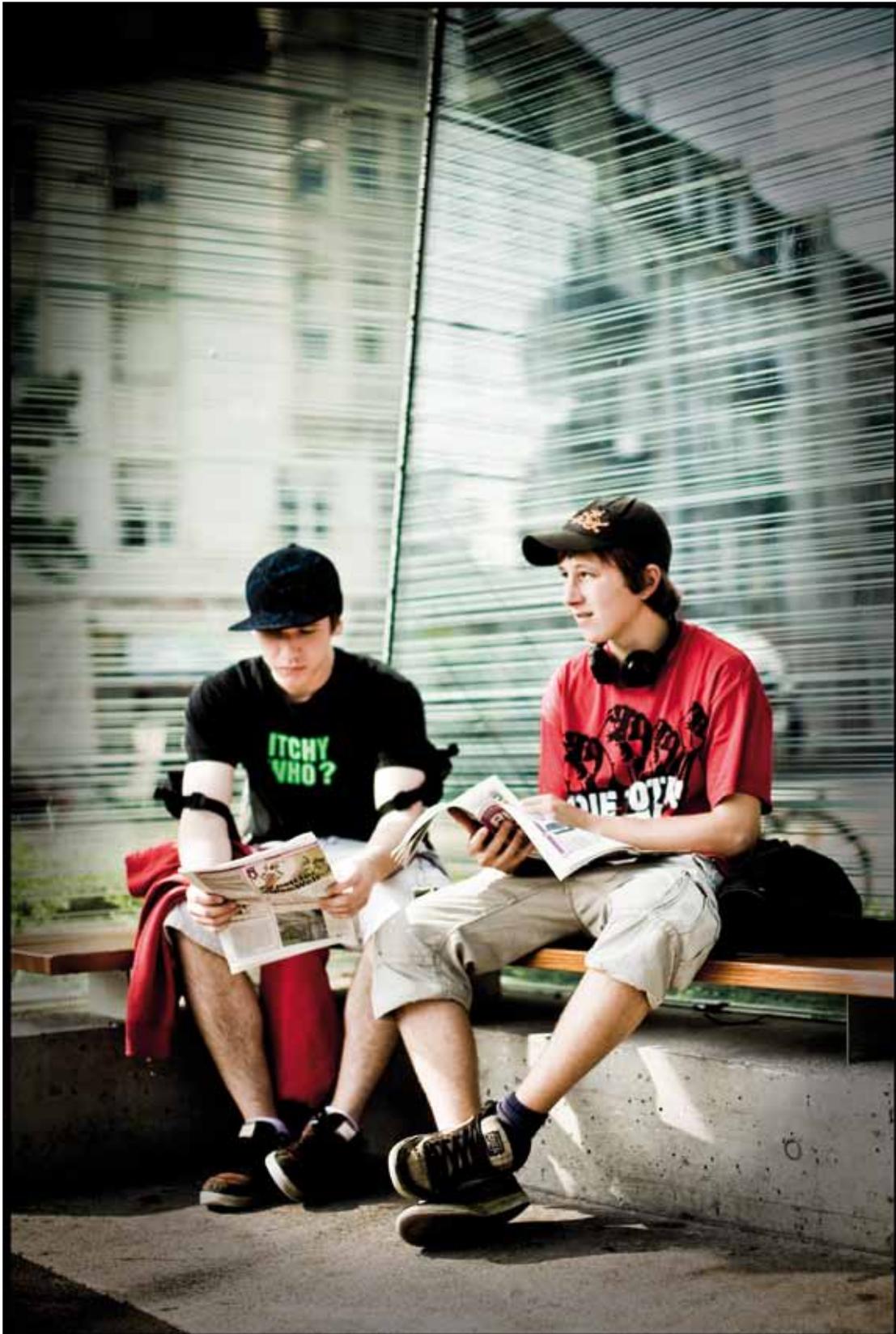
MITARBEITENDE

INHALT

- 08** Im grünen Bereich
- 16** Zusammen weiter
- 18** Service Public
- 20** In Ihrer Verantwortung
- 22** Liniestatistik
- 24** Dynamische Sache
- 28** Auf leisen Gleisen
- 30** Ergebnisorientiert
- 32** Bilanz 2009
- 33** Erfolgsrechnung 2009
- 34** Anhang
- 38** Revisionsstelle

365 TAGE

UNTERWEGS



Geschätzte Leserinnen und Leser

Auf den ersten Januar 2010 durfte ich das Amt des Verwaltungsrats-Präsidenten der Basler Verkehrs-Betriebe übernehmen. Zusammen mit drei neuen und vier bisherigen Verwaltungsrats-Mitgliedern setze ich mich dafür ein, dass die BVB das Rückgrat eines modernen öffentlichen Verkehrs in Basel und Umgebung bleibt und damit weiterhin einen prägenden Beitrag zur Attraktivität des Standorts Basel leistet. Die wichtigsten strategischen Ziele des Regierungsrates – Stärkung des öffentlichen Verkehrs in der Kernagglomeration Basel, Angebotsausbau im Tram- und Busverkehr, ökologische Nachhaltigkeit sowie Steigerung der Einnahmen durch Fahrgastzuwachs - leiten mich in diesem Vorhaben.

Der Geschäftsbericht 2009 ist für mich Gelegenheit, dem bisherigen Verwaltungsrat für seine Leistung zu danken. Unter Führung seines Präsidenten, Prof. Dr. Christian Brückner, ist es ihm gelungen, in der ersten Phase nach der Verselbstständigung der BVB die richtigen Weichen für die Zukunft zu stellen. Die BVB konnte ihr Angebot ausweiten und sie schrieb von Beginn weg Gewinn. Dieser Leistung gilt nicht nur mein Respekt, sie ist mir auch Ansporn für die Zukunft. Ich freue mich darauf, mich als Person mit all meinen Kompetenzen einbringen zu können.

Die erste Zeit liess mich bereits erfahren, wie professionell das Tagesgeschäft der BVB organisiert ist. Entsprechend zuverlässig und qualitativ hochstehend sind die Dienstleistungen für Kunden und Partner. Die erfreulichen Werte der Kundenzufriedenheits-Befragung belegen meinen ersten Eindruck. Dieser hohen Zufriedenheit gilt es das Augenmerk zu schenken.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, ohne deren Einsatz die guten Leistungen im vergangen Jahr nicht möglich gewesen wären, danke ich ganz besonders.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Gudenrath', with a stylized, cursive script.

Martin Gudenrath
Präsident des Verwaltungsrats

IM GRÜNEN BEREICH





Wir sind an 365 Tagen für unsere Kundinnen und Kunden da

Im Frühjahr 2009 wurde in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn sowie den Unternehmen des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) eine breit angelegte Kundenbefragung durchgeführt. Mit 77 Prozentpunkten hat die BVB – was die Kundenzufriedenheit insgesamt anbelangt – zwischen gut und sehr gut abgeschnitten. Besonders erfreulich ist für uns die hohe Zufriedenheit der Kundschaft mit unserem Fahrpersonal; diese lag mit 79% nahe am Prädikat sehr gut. Das gute Resultat ist für uns ein Ansporn, die Dienstleistungen für unsere Kundschaft laufend weiter zu verbessern.

Für unsere Kundinnen und Kunden investieren wir kontinuierlich in den Komfort. Im Rahmen der Vorbereitungen zur nächsten Trambeschaffung, die im Zeitraum 2012 bis 2014 ansteht, hat die BVB, in enger Zusammenarbeit mit der BLT, das neue Tram des Typs Tango auf ihrem Netz getestet. Der Entscheid zur nächsten Trambeschaffung soll 2010 gefällt werden. Auch älteres Rollmaterial – das dann zumal weiter eingesetzt werden soll – wird derzeit saniert und mit einem attraktiven und hellen Fahrgastraum und neuen, bequemen Sitzen ausgestattet. Schon ab 2010 erhalten unsere Kundinnen und Kunden im Störfall noch bessere Informationen. Wenn ein Fahrzeug mal nicht planmässig voran kommt, soll nach spätestens zwei Minuten über die Ursache und Dauer der Störung informiert werden.

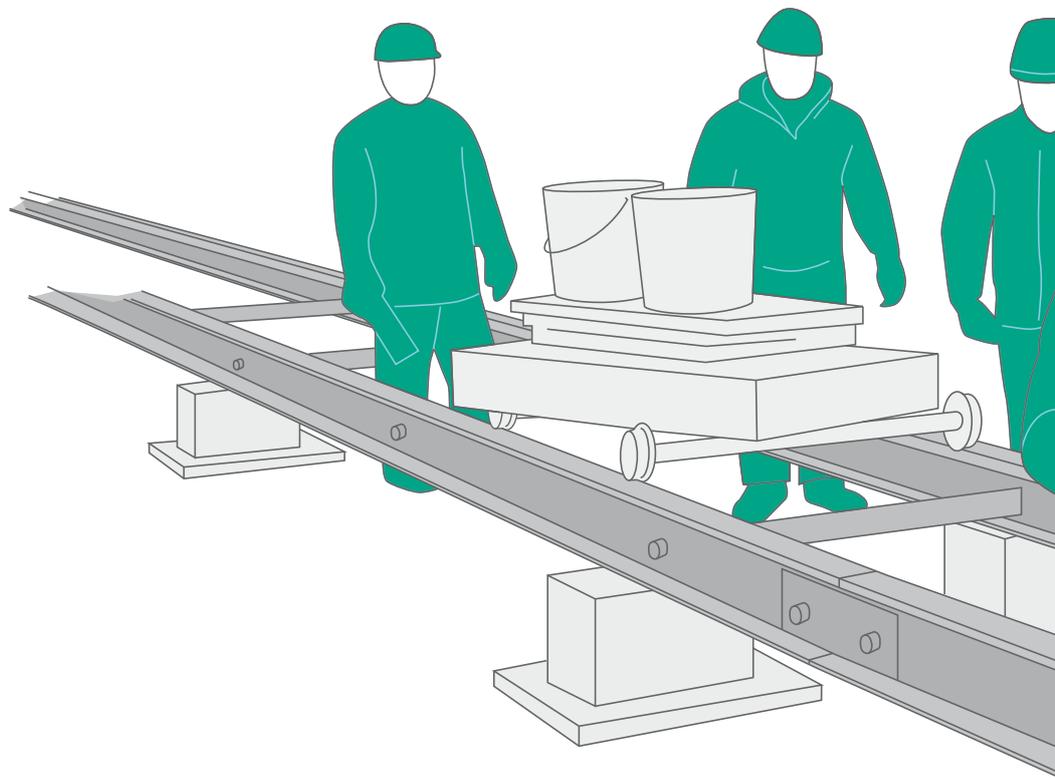
An den Haltestellen möchten wir mit der Installation von neuen Wartehallen mehr Komfort bieten. In enger Zusammenarbeit mit

der Stadtbildkommission und der Denkmalpflege ist es sogar gelungen eine Lösung auch am Marktplatz zu finden, so dass unsere Kunden dort die historisch wertvollen Fassaden schon bald aus dem Trockenen bewundern können.

Menschen mit einer Behinderung möchten wir unter dem Motto «Qualitativ hochstehende Mobilität für alle» ab 2013 besseren und vor allem selbständigen Zutritt zum öV bieten. Die BVB ist dabei – in Zusammenarbeit mit dem Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) sowie der BLT und der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) – ein Konzept zur Umsetzung des im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) stipulierten niveaugleichen Einstieges zu erarbeiten.

Strategie der Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit auf allen Ebenen und die konsequente Nutzung des technischen Fortschrittes waren und sind im öffentlichen Verkehr der Leitfaden des Handelns. ÖV-Unternehmen denken in sehr langfristigen Planungshorizonten, nur so können sie die Entscheide über die teuren und langlebigen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge richtig treffen. Die dem öffentlichen Verkehr immanente Strategie der Nachhaltigkeit ist sowohl beim steigenden Komfort für unsere Kundinnen und Kunden, in immer besseren Fahrzeugen, auf lauffähigen Gleisen, im sparsamen Umgang mit Energie als auch in der steigenden wirtschaftlichen Effizienz sichtbar und spürbar. Dank Optimierung des Zusammenspiels zwischen Rad und Schiene können wir den Verschleiss am Material und damit auch die Lärmentwicklung weiter reduzieren.

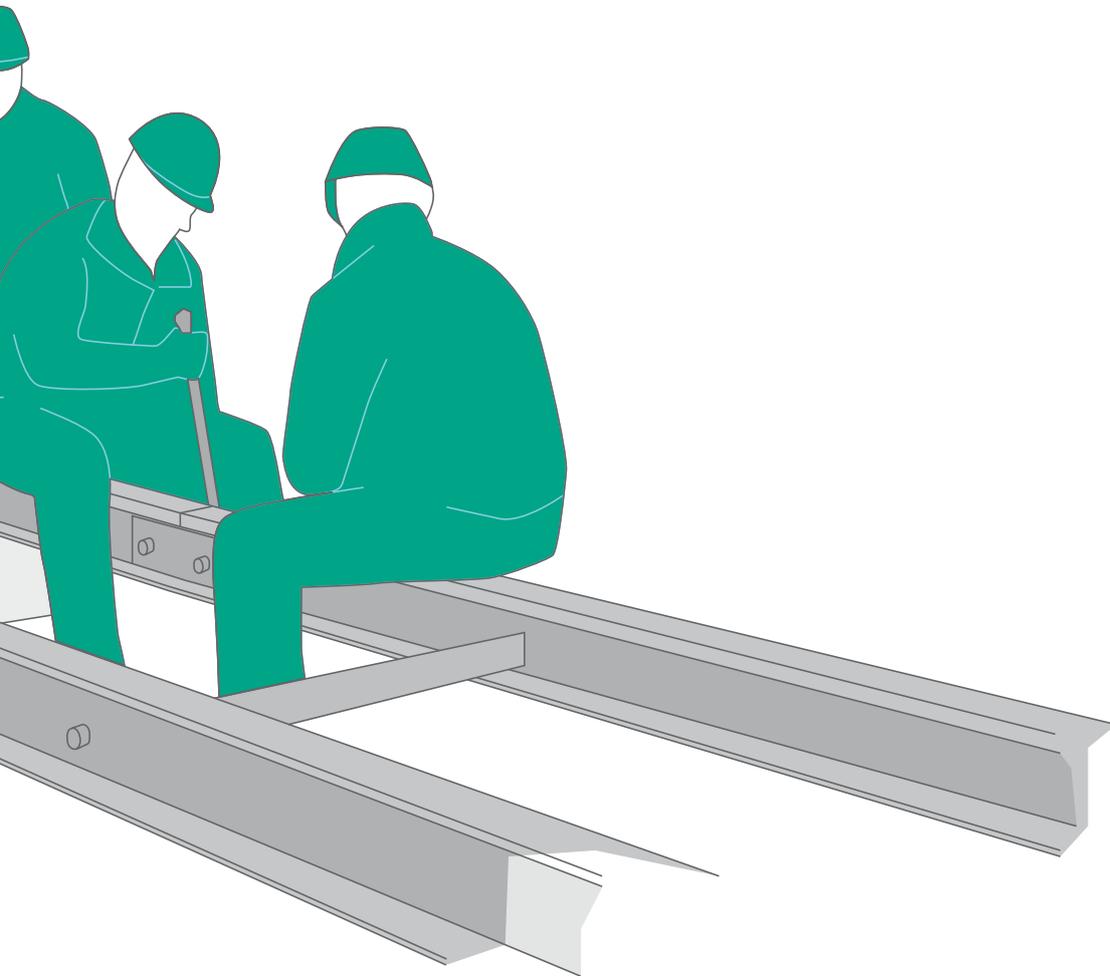


Oft können wir mit der Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration – dank immer besserer Technologie – einen energetischen Effizienzsprung realisieren, so zuletzt mit der Inbetriebnahme der sparsamen, ruhigen und komfortablen Biogasbusse. Diese erfreuen sich nicht nur bei der Kundschaft, sondern auch beim Fahr- und Wartungspersonal einer grossen Beliebtheit. Die IWB waren 2009 in der Lage, für die 30 im Einsatz stehenden Fahrzeuge rund 410 Tonnen Biogas zu liefern, womit wir den CO₂-Ausstoss um rund 1050 Tonnen verringern konnten. Acht weitere solcher Busse sind 2009 bestellt worden. Aber auch unsere älteren Busse weisen – trotz konventionellem Dieselantrieb – eine positive Ökobilanz auf. Die BVB war 2004 unter den ersten Verkehrsbetrieben, die ihre gesamte Busflotte mit Partikelfiltern ausgerüstet hatten. Auch ein moderner Dieselbus ist immer noch viel umweltfreundlicher als eine entsprechende Anzahl Privatwagen.

Auch unser «unternehmensinterner» CO₂-Ausstoss wird laufend überprüft und verringert, so etwa mittels energiesparender

Massnahmen bei der Modernisierung des Depots Wiesenplatz. Einerseits sollen nur die für Wartungsarbeiten effektiv benötigten Räume beheizt werden. Andererseits kann mit einer Dachbegrünung das Nützliche mit dem Schönen verbunden werden. Basels grösstes begrüntes Dach soll nicht nur isolierend und somit energiesparend wirken, sondern wird hoffentlich auch die Sinne der Quartierbevölkerung erfreuen.

Die gelebte Nachhaltigkeit und die seit der Verselbständigung gewachsene Kultur des unternehmerischen Denkens und Handelns finden ihre Resonanz im guten Ergebnis. In den letzten Jahren konnte sich die BVB über einen erfreulichen Zuwachs an Kunden und Kundinnen freuen: Die Anzahl der einsteigenden Kunden hat auf dem BVB-Netz seit 2005 um 5.5% und die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer um 3.3% zugenommen. Das mit der Verselbständigung der BVB formulierte Ziel eines moderaten Unternehmensgewinnes konnte auch im Krisenjahr 2009 gehalten werden. Positive Abschlüsse helfen mit, Investitionen und Innovationen



zumindest teilweise aus eigenen Mitteln zu finanzieren.

Ein nachhaltiges Management bedingt eine transparente Corporate Governance. Ab Anfang 2010 wird erstmals kein Regierungsrat Mitglied im BVB-Verwaltungsrat sein. Der Kanton als Eigner der BVB hat die Verantwortung an drei durch den Regierungsrat gewählte VR-Mitglieder delegiert. So wird die Trennung zwischen der Funktion des Kantons als Besteller von Leistungen des öffentlichen Verkehrs und der Verantwortung als Eigner des Unternehmens gewährleistet. Diese neue «Gewaltentrennung» stellt nicht nur einen Vertrauensbeweis des Kantons in die seit dem 1. Januar 2006 selbständige BVB und ihre Mitarbeitenden dar, sondern ist auch im Kontext der laufenden Reformen im schweizerischen und europäischen Eisenbahnwesen zu verstehen.

Netzausbau und Modernisierung

Den grössten Beitrag zur ökologischen und nachhaltigen Mobilität kann der öV leisten, wenn er neue Kunden für die Trams, Busse

und Bahnen begeistert, neue Gebiete der Agglomeration erschliesst und sich zudem unternehmensübergreifend vernetzt. In diesem Zusammenhang sehr erfreulich ist die erfolgreiche Einführung der Buslinie 38 nach Grenzach Wyhlen. Von den rund 650 Fahrgästen, die seit Dezember 2008 an Werktagen mit dieser Linie die Landesgrenze überschreiten, dürften nicht wenige neu auf den öV umgestiegen sein. Ebenfalls für Pendler und Pendlerinnen gedacht ist die Linie 21, die seit März 2009 den Badischen Bahnhof mit den Arbeitsplatzgebieten in Basel Nord verbindet.

Eine zukunftssträchtige Form der Partnerschaft konnte bei der Erschliessung des Stücki-Einkaufszentrums gefunden werden. Die Investorin, der Kanton und die BVB haben als Partner nicht nur eine Lösung gefunden, das Stücki-Zentrum optimal an die Tramlinie 8 und die Buslinie 36 anzuschliessen, sondern tragen gemeinsam auch eine Verdichtung dieser Buslinie auf dem Abschnitt Badischer Bahnhof - Kleinhüningen. Die sehr gute Auslastung der Busse zeigt, dass dies richtig war und hat in der Politik bereits zu einem

Nachdenken darüber geführt, ob das Gebiet zwischen der Erlenmatt und Kleinhüningen mittelfristig nicht noch besser mit dem Tram erschlossen werden kann. Besonders erfreulich ist, dass mehr als die Hälfte der Kundinnen und Kunden das Stücki-Zentrum mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss aufsuchen. Für ein Einkaufszentrum dieser Grösse ist das ein ausserordentlich hoher Wert.

Bereits im Bau ist die Verlängerung der Tramlinie nach Weil am Rhein, die wohl bedeutendste Netzerweiterung in der Agglomeration seit Einführung der Vorortslinien in die Stadt. Das neue «Tram 8 grenzenlos» wird einen Einzugsbereich von weit über 30 000 Menschen an das Netz der BVB anschliessen. Nachdem 2009 die Werkleitungen im Untergrund erneuert worden sind, können wir im Februar 2010 mit dem Verlegen der Tramgleise in der Kleinhüningeranlage beginnen. So gut wie die Realisierung bis dato gelaufen ist, sollte einer Inbetriebnahme im Dezember 2012 nichts mehr im Wege stehen.

Von einigen politischen Diskussionen begleitet war die per 13. Dezember 2009 erfolgte Einführung der neuen Pendlerlinie 48 zwischen dem Bahnhof SBB und dem Industriegebiet Bachgraben in Allschwil. Der unmittelbare und überwältigende Erfolg der Buslinie 48 zeigt, dass die Verbindung einem grossen Bedürfnis entspricht und dazu beitragen kann, den Modal Split im aufstrebenden Industriegebiet Bachgraben zu verbessern. Die politische Forderung nach der erneuten Prüfung einer Tramverbindung ins Bachgrabengebiet hat angesichts dieses Erfolges ihre volle Berechtigung und sollte rasch angegangen werden. Die BVB ist mit der Konzessionserteilung die Pflicht eingegangen, die Linie 48 mindestens während des laufenden Fahrplanjahres zu betreiben. Zusammen mit der Politik wird sich die BVB weiterhin dafür einsetzen, dass in Zukunft auch die Trammerschliessung in Allschwil verbessert werden kann.

Beitrag an die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes

Wenn Unternehmen oder Individuen sich für einen Investitions- oder Wohnort entscheiden, ist dessen Erreichbarkeit ein wichtiges Kriterium. Ein attraktiver öV unterstützt die Unternehmen dabei, die in der trinationalen Agglomeration Basel sehr knappe «Ressource Raum» effizient zu nutzen. Der Bevölkerung ermöglicht der öV ein rasches,





kostengünstiges und komfortables Vorwärtskommen ohne lästige Parkplatzsuche. Zudem reduziert ein hoher öV-Anteil die Emissionen und leistet so seinen Beitrag an ein attraktives Wohnumfeld.

Die Stadtentwicklung im Gebiet des Voltaplatzes und des Bahnhofes St. Johann ist ein Beispiel für die optimale Erschliessung eines aufstrebenden Wohnquartiers in Verbindung mit einem der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in der Stadt. Dank der Verlegung der Tramlinie 1 von der Gasstrasse in die Voltastrasse bieten wir den neuen Bewohnern und Bewohnerinnen und den Unternehmen von Anbeginn eine optimale öV-Erschliessung. Das Voltaquartier und der Campus Novartis sind von beiden Bahnhöfen und der Innenstadt umsteigefrei erreichbar. Wie schon an vielen Orten hat sich das Tram auch hier als Katalysator der Stadtentwicklung und Standortförderung erwiesen.

Die BVB steht nicht nur gegenüber ihrer Kundschaft in der Verantwortung, sondern auch gegenüber den entlang der öV-Linien lebenden Menschen. Dank neuer Technologien können wir die Lärmemissionen von Trams und Bussen laufend reduzieren. Bei Gleiserneuerungen geschieht dies durch die Einlage von Körperschall-Dämmmatten zwischen Strassenbett und Gleiskörper und durch eine optimale Schmierung von Gleisen und Spurkränzen. Leider hatten und haben wir einige Probleme mit der Lärmentwicklung unserer älteren Anhänger, wofür wir uns entschuldigen. Wir sind sehr zuversichtlich, das Problem in Kürze in den Griff zu bekommen.

Arbeitsplätze mit Entwicklungspotential

Die Mitarbeitenden der BVB haben im vergangenen Jahr wieder eine ausgezeichnete Leistung erbracht, was auch unsere Kundschaft sehr zu schätzen weiss. Die Direktion

und die Geschäftsleitung danken allen Mitarbeitenden für ihren motivierten Einsatz an 365 Tagen im Jahr. Die Mitarbeiterzufriedenheit ist ein zentraler Pfeiler des BVB-Leitbildes. Die Mitarbeiterbefragung 2008 hat – neben einer hohen Zufriedenheit – auch gezeigt, wo der Schuh drückt. Daraus haben wir verschiedene Massnahmen abgeleitet und umgesetzt.

Die dem Fahrpersonal gewährte Lenkzeitentschädigung (LZE) wurde in den Sechziger- und Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts eingeführt, als die BVB vom Zweimann- zum Einmannbetrieb überging. Mit dem Einsatz moderner, für den Einmannbetrieb konzipierter Fahrzeuge hatte die LZE ihre Berechtigung verloren. Im Dezember konnten die Sozialpartner ihre Verhandlungen zu einem guten Ende bringen und die veraltete Lenkzeitentschädigung durch eine moderne und zeitgemässe Lösung ersetzen. Die LZE wird ab 2011 abgeschafft und teilweise durch eine Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeit des Fahrpersonals von 42 auf 41 Stunden kompensiert. Fahrdienstmitarbeitende, die bei mehrteiligen Diensten unterschiedliche Antritts- und Endorte haben und deren Dienst sehr früh beginnt oder sehr spät endet, kommen zudem in den Genuss einer Wegzeitentschädigung.

Die neue Regelung erlaubt es, die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden im Fahrdienst der heutigen Zeit anzupassen und gleichzeitig ihre spezifische Situation mit unregelmässigen Diensten und täglich wechselndem Arbeitsplatz zu würdigen. Diese sehr erfreuliche Einigung ist Ausdruck der aktiv gelebten Sozialpartnerschaft, die es erlaubt, auch emotional heikle Themen fair und zur Zufriedenheit aller zu verhandeln und zu lösen.



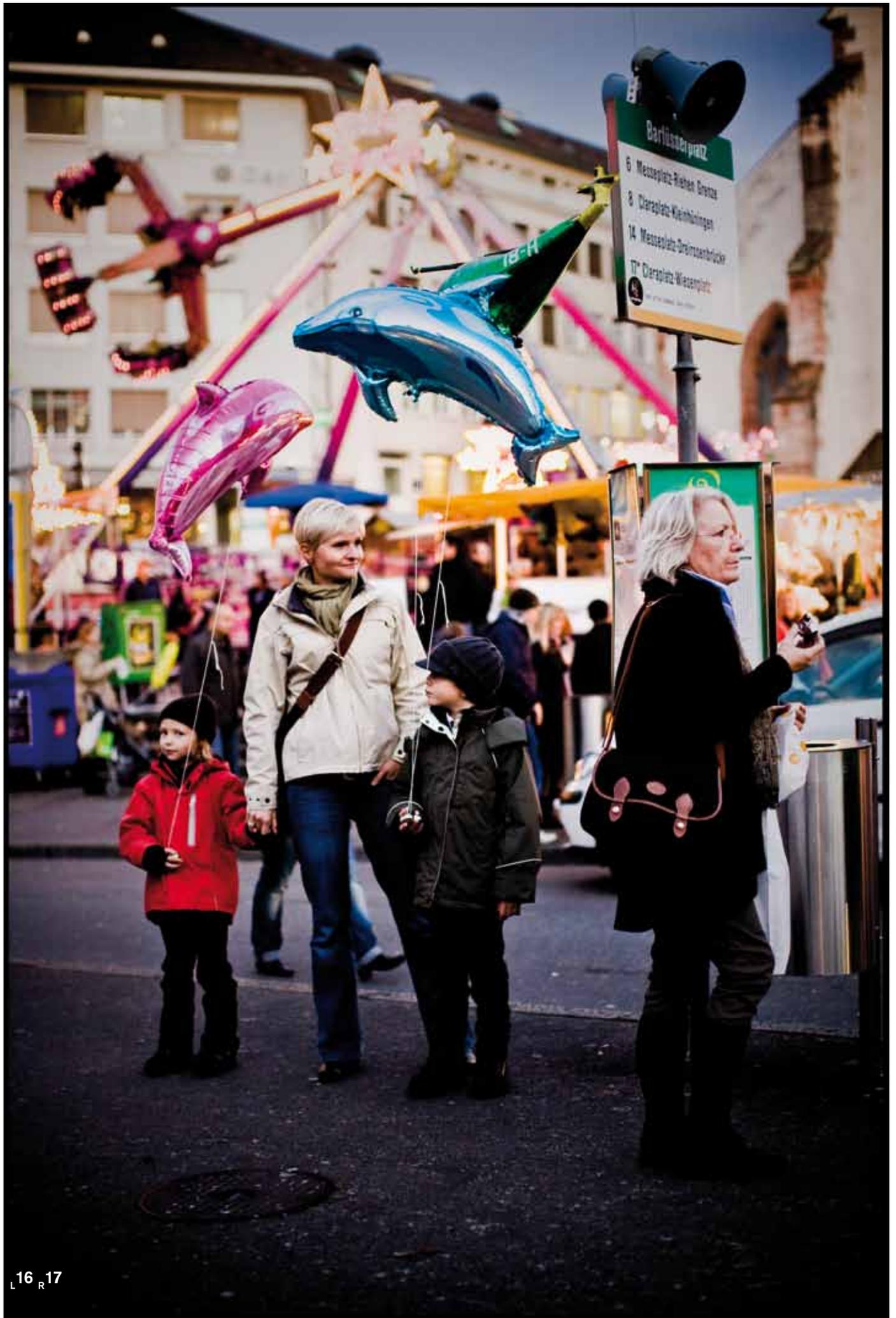


21

Bahnhof St. Johann



918



ZUSAMMEN WEITER

An 365 Tagen motiviert arbeiten und vorankommen

Attraktive Arbeitsplätze, Zufriedenheit der Mitarbeitenden, gute Ausbildung und die Förderung der Eigenverantwortlichkeit sind die Eckpfeiler unserer Strategie zur Festigung und Verankerung einer Kultur der konsequenten Ausrichtung aller Tätigkeiten auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Der grösste Teil unserer Mitarbeitenden arbeitet gerne und motiviert für die BVB, das hat die 2008 durchgeführte Mitarbeiterbefragung gezeigt. Wo die Auswertung Handlungsbedarf ergeben hatte, wurden 2009 verschiedene Massnahmen umgesetzt. Auf der einen Seite sind diese auf die berufliche Entwicklung der Mitarbeitenden ausgerichtet. Dazu wurde das Mitarbeitergespräch mit Fokus auf die berufliche Weiterentwicklung überarbeitet. Mittels eines Qualifikationskataloges, der die Kompetenzen und getroffenen Ausbildungsmassnahmen der Mitarbeitenden festhält, verschafft sich die

BVB einen optimalen Überblick über das im Haus vorhandene Know-how. Dies ist nicht zuletzt auch für die künftige Besetzung von Führungspositionen und die Organisation von fachlich anspruchsvollen Projekten wichtig.

Auf der anderen Seite wurden, einem grossen Wunsch entsprechend, die Möglichkeiten für die Teilzeitarbeit verbessert.

Als Arbeitgeber ist es uns ein grosses Anliegen und Ausdruck der Wertschätzung unseren Mitarbeitenden gegenüber, diese in schwierigen privaten und beruflichen Situationen zu unterstützen. In Ergänzung zur betrieblichen Sozialberatung wurde 2009 das Präsenzmanagementsystem «PRIMA» eingeführt, das die Mitarbeitenden bei länger dauernder Krankheit und Unfall begleitet. Ziel ist eine rasche, motivierte und der Beeinträchtigung entsprechende Rückkehr erkrankter oder verunfallter Mitarbeitender in den Berufsalltag.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter*	2008		2009	
	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet
Direktion	3	2.5	5	4.4
Personalabteilung	10	8.3	9	8.1
Betrieb und Netz	634	591.8	633	587.4
Betriebsabteilung exkl. Fahr-/Kontrolldienst	46	44.7	50	47.6
Wagenführer, Chauffeure, Kontrolldienst	588	547.2	583	539.8
Bahninfrastruktur	96	91.3	93	88.4
Technik/Fahrzeuge	188	184.2	190	186.5
Leitung, Werkstatt	102	99.2	107	104.0
Depots, Garage	86	85.0	83	82.5
Finanzen	33	31.0	34	31.3
Marketing und Verkauf	34	27.6	34	27.6
Lernende und Praktikanten	18	18.0	17	17.0
Total	1016	954.7	1015	950.5



SERVICE PUBLIC

Neue Angebote, grössere Nachfrage

Im Jahr 2009 fuhren 126 Millionen Kundinnen und Kunden mit der BVB. Das sind 2,1% mehr als im Vorjahr. Davon benutzten knapp 90 Mio. das Tram und 36 Mio. den Bus. Den stärksten Zuwachs verzeichneten mit jeweils über 10% die Bruderholz-Tramlinien 15 und 16 sowie die Buslinien 38 und 50.

Seit Dezember 2008 verkehrt die Buslinie 38 bis nach Grenzach-Wyhlen. Über 200 000 Kunden haben die Grenze seither mit dem neuen Bus überschritten, sei dies für die Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit. Die rasche und gute Annahme des neuen Angebots übertrifft alle Erwartungen. Auch die neue Einsatz-Tramlinie 21, die den Bahnhof St. Johann und den Novartis Campus via Dreirosenbrücke direkt mit dem Badischen Bahnhof verbindet, kommt den Pendlerinnen und Pendlern entgegen. Anlässlich einer TNW-Aktion mit Gratisabgabe von Schnupper-U-Abos an Novartis-Mitarbeitende hatte sich gezeigt, dass das bisher notwendige Umsteigen am Messeplatz der mit Abstand wichtigste Grund war, weshalb Pendler aus dem südbadischen Raum nicht mit dem öV zur Arbeit fahren.

Ende 2008 wurde die Linie 1 zwischen Kannenfeld- und Voltaplatz von der Gasstrasse zum Bahnhof St. Johann verlegt, um dort die Verknüpfung zwischen der Regio-S-Bahn und dem Tramnetz herzustellen. Die Verlegung der Linie an die Peripherie des Quartiers hatte, im Vergleich zur früheren Haltestelle Gasstrasse, beim St. Johann-Bahnhof einen Rückgang der Fahrgastzahlen um 20% zur Folge. Mit der Fertigstellung der neuen Wohn- und Geschäftsbauten beim Bahnhof St. Johann dürften die Frequenzen aber schon bald wieder zunehmen.

Die im Dezember 2009 eingeführte Buslinie 48, die erstmals eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem aufstrebenden Gewerbegebiet Bachgraben herstellt, war mit über 1000 Fahrgästen pro Tag auf Anhieb ein voller Erfolg.

2009 wurde wiederum nicht nur das Neue freudig begrüsst, sondern auch das Bestehende gebührend gefeiert: Anlässlich des 75-Jahr-Jubiläums der Tramlinie nach Binningen wurde am 15. August, gemeinsam mit der Gemeinde Binningen, dem Tramclub Basel und vielen Dorfvereinen, die Binninger Hauptstrasse in eine Festmeile umgewandelt. Die gratis angebotene Tramlinie 2, mit zwei zusätzlichen Haltestellen zwischen Zoo Dorenbach und Endstation, diente mit dem eingesetzten historischen Rollmaterial als «Trottoir roulant» für die Festbesucher.

Nicht nur die neuen und ausgebauten Angebote, sondern in erster Linie die grosse Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Dienstleistungen der BVB sind der Grund für das erfreuliche Nachfragewachstum, trotz praktisch konstanter Bevölkerungszahl in unserem Einzugsgebiet. Die erstmals bei allen Transportunternehmungen der Nordwestschweiz durchgeführte Fahrgastbefragung ergab für die BVB, wie bereits gezeigt, ein ausgezeichnetes Resultat. Erfreulich ist nicht nur die positive Bewertung der Arbeit des Betriebspersonals, auch die Freundlichkeit und Kompetenz unserer Mitarbeitenden im Kundenzentrum am Barfüsserplatz wird sehr gut bewertet. Etwas weniger gute Noten erhielt die BVB von Fahrgästen der Tramlinien, auf denen noch älteres Rollmaterial eingesetzt werden muss, sowie bei Haltestellen ohne Wartehallen. Das Projekt «neues Tram für die BVB» und der Bau weiterer Wartehallen sollen hier Abhilfe schaffen.

IN IHRER VERANTWORTUNG

Verwaltungsrat bis 31.12.2009

Prof. Dr. Christian Brückner,
Präsident
Dr. Michael Wüthrich, Vizepräsident
Andreas Büttiker
Dr. Dominik Egli (ab 01.07.2009)
Rolf Keller
Dr. Ralph Lewin (bis 30.06.2009)
Fabia Schild
Lukas Stutz
Mario Weissenberger

Dr. Georg Vischer, Sekretär

Verwaltungsrat ab 01.01.2010

Martin Gudenrath, Präsident
Dr. Paul Rüst, Vizepräsident
Paul Blumenthal
Andreas Büttiker (bis 20.04.2010)
Dr. Dominik Egli
Patrick Hafner
Hanspeter Ryser (ab 21.04.2010)
Mario Weissenberger
Dr. Michael Wüthrich

Dr. Georg Vischer, Sekretär

Geschäftsleitung

Urs Hanselmann, Direktor *
Dr. Georg Vischer, Vizedirektor,
Leiter Marketing und Verkauf *
Stephan Blaser, Leiter Personal
Michael Bont, Leiter Bahninfrastruktur
Franz Brunner, Leiter Finanzen *
Dagmar Jenny, Mediensprecherin
Marcel Kuttler,
Leiter Technik/Fahrzeuge
René Messmer,
Leiter Betrieb und Netz

* Geschäftsleitungs-Ausschuss

KENNZAHLEN

Finanzielle Kennzahlen in Mio. CHF

Verkehrsertrag	112.89
Abteilungen Kanton Basel-Stadt	58.73
Personalaufwand	108.81
Abschreibungen	26.26

Pro Monat durchschnittlich verkaufte U-Abos

Kanton BS	71 582
Tarifverbund Nordwestschweiz	
insgesamt	172 153

Wohnbevölkerung Kanton BS 189 556

Tarifverbund Nordwestschweiz Einnahmen 2009 in Mio. CHF

Abonnemente	156.30
Mehrfahrtenkarten	11.14
Einzelbillette + Tageskarten	40.24
GA- und ½-Preis-Anteil	14.59
Diverses	2.81
Total	225.08
Einnahmeanteil BVB	110.79



LINIENSTATISTIK 2009

1	Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB (–Messeplatz–Badischer Bahnhof) ¹⁾
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–Badischer Bahnhof–Eglisee
3	Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfüsserplatz–Burgfelden Grenze
6	Riehen Grenze–Messeplatz–Barfüsserplatz–Morgartenring–Allschwil
8	Kleinhüningen–Schifflande–Bahnhof SBB–Neuweilerstrasse
14	Dreirosenbrücke–Messeplatz–Barfüsserplatz–Aeschenplatz–St. Jakob–Muttenz–Pratteln
15	Bruderholz–Wolfschlucht–Aeschenplatz–Wettsteinplatz–Messeplatz–Schifflande–Aeschenplatz–Wolfschlucht–Bruderholz
16	Bruderholz–Jakobsberg–Heiliggeistkirche–Markthalle–Heuwaage–Schifflande
21	Bahnhof St. Johann–Dreirosenbrücke–Messeplatz–Badischer Bahnhof (ab 9. März 2009)
	Total Tram
30	Bahnhof SBB–Spalenter–Johanniterbrücke–Badischer Bahnhof
31	Claraplatz–Tinguely Museum–Hörnli Grenze–Habermatten
32	Rotengraben–Riehen Dorf–Bettingerstrasse–Bettingen–Chrischonaklinik
33	Schifflande–Frauenspital–Schützenhaus–Wanderstrasse(–Allschwil–Schönenbuch)
34	Bottmingen–Schützenhaus–Schifflande–Claraplatz–Wettsteinallee–Käferholzstrasse–Habermatten–Riehen Bahnhof
35	Habermatten–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Moosrain–Inzlinger Zoll
36	Schifflande–Kannenfeldplatz–Neubad–St. Jakob–Badischer Bahnhof–Kleinhüningen
38	Wyhlen Siedlung–Grenzach–Claraplatz–Schifflande–Kannenfeldplatz–Bachgraben–Allschwil
45	Habermatten–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Dinkelbergstrasse–Moosrain–Chrischonaweg
50	Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–EuroAirport
55	Claraplatz–Badischer Bahnhof–Weil am Rhein–Haltingen –(SWEG: Kandern)
603 604	Schifflande–Frauenspital–Voltaplatz–Hüningen Grenze/St. Louis Grenze
	Total Bus
	Nachtnetzlinien N14, N20, N21, N22
	Total ganzes Netz

Bemerkung:

¹⁾ seit 14.12.08 via Bhf St. Johann anstatt via Gasstrasse

²⁾ wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB gefahren

³⁾ wird in Kooperation mit der SBG betrieben. Inklusive Daten bis Wyhlen-Siedlung

Linienlänge in m	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personen- kilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer in Tsd.		Sitzplatz- auslastung in %		
		2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	
6852 m	Be4/4+B4S+B4	7.60	9.12	13.42	15.95	1.77	1.75	497	509	33	39	1
5881 m	Be4/6S+B4 und Be4/6+Be 4/6	8.32	7.67	12.71	13.06	1.53	1.70	563	514	28	31	2
6419 m	Be4/6S+Be4/4 und Be4/4+B4S+Be4/4	9.45	9.33	16.43	15.94	1.74	1.71	608	608	31	30	3
12491 m	Be6/8 (Combino)	18.53	18.90	43.46	47.17	2.35	2.50	1189	1189	40	44	6
7558 m	Be6/8 (Combino) und Be4/4+B4S+Be4/4	19.79	18.77	32.87	31.01	1.66	1.65	729	725	50	47	8
12578 m	Be4/4+B4S+B4	14.04	14.70	33.37	37.30	2.38	2.54	1253	1245	33	37	14
5351 m	Be4/4+B4S und Be4/6S	5.32	4.81	9.31	8.38	1.75	1.74	505	502	32	29	15
5364 m	Be4/4+B4S und Be4/6S	6.68	6.01	10.52	9.48	1.58	1.58	522	522	35	32	16
3170 m	Be 4/6	0.12		0.16				28		30		21
65663 m		89.85	89.31	172.25	178.29	1.92	2.00	5896	5813	35	36	T
4382 m	Gelenkbus	5.28	5.13	9.33	9.06	1.76	1.77	418	413	51	51	30
4901 m	Gelenkbus	2.24	2.83	4.84	6.00	2.16	2.12	394	449	28	31	31
6537 m	Midibus ²⁾	0.71	0.69	1.51	1.45	2.12	2.10	341	336	18	18	32
9430 m	Normalbus	2.44	2.13	5.11	4.38	2.09	2.05	543	547	29	24	33
12841 m	Gelenkbus	7.75	7.54	18.64	17.93	2.40	2.38	1092	1091	39	38	34
5883 m	Kleinbus	0.21	0.20	0.34	0.36	1.58	1.76	106	103	20	22	35
15750 m	Gelenkbus	11.15	10.66	28.88	27.83	2.59	2.61	1398	1388	47	46	36
15542 m	Normalbus ³⁾	2.34	1.39	5.40	3.00	2.31	2.16	426	260	38	35	38
5585 m	Kleinbus	0.18	0.19	0.27	0.33	1.52	1.75	104	100	17	20	45
8450 m	Gelenkbus ⁴⁾	3.01	2.57	15.84	14.63	5.26	5.70	762	760	47	48	50
9173 m	Normalbus ⁵⁾	0.34	0.33	0.92	0.86	2.65	2.61	78	78	36	33	55
2907 m	Normalbus ⁶⁾	0.51	0.51	1.36	1.29	2.69	2.56	121	110	40	38	603 604
101380 m		36.18	34.18	92.43	87.11	2.56	2.55	5783	5635	34	34	B
		0.04		0.17		4.06						
167043 m		126.07	123.49	264.85	265.40	2.10	2.15	11678	11447			Ganzes Netz

⁴⁾ wird durch PostAuto Nordschweiz im Auftrag der BVB und durch die BVB gefahren

⁵⁾ BVB: bis Haltingen, SWEG: bis Kandern. Diese Linie wird gemeinsam mit der SWEG betrieben.

⁶⁾ wird durch Métro-Cars S.A. im Auftrag der BVB gefahren. Hier sind nur die Daten auf Schweizer Gebiet berücksichtigt.



Bachgraben
31* Schifflände-Claraplatz-
Otto Wenk-Platz-
(Habermatten)
38* Schifflände-Claraplatz-
Grenzach-Wyhlen

DYNAMISCHE SACHE

Den Kunden 365 Tage im Jahr einen optimalen Mobilitätsservice bieten

Motivierte und zufriedene Mitarbeitende sind freundlich und hilfsbereit unserer Kundschaft gegenüber. Eine konstant steigende Kundenzufriedenheit ist ein sehr wichtiges Ziel unseres Dienstleistungsunternehmens.

Gemäss der im Sommer 2009 durchgeführten Kundenbefragung ist die grosse Mehrheit der Fahrgäste (79%) mit den Leistungen unseres Fahrpersonals zufrieden oder sehr zufrieden. Die Reorganisation im Fahrdienst und die damit verbundenen Schulungen haben sich ausbezahlt.

Nur 5% der Befragten sind insgesamt unzufrieden mit dem BVB-Personal. Das Fahrpersonal der BVB steht im dichten Stadtverkehr vor der nicht immer einfachen Aufgabe, wenn möglich auf eilige Leute zu warten und gleichzeitig sicherzustellen, dass es nicht zu Rückstaus und Verspätungen kommt. Zudem kann im dichten und nicht immer berechenbaren städtischen Auto-, Fahrrad- und Fussverkehr oftmals nicht so ruhig und stetig gefahren werden, wie wir es unseren Kundinnen und Kunden eigentlich bieten möchten.

Auch bei der Pünktlichkeit konnten wir die guten Werte der vergangenen Jahre halten, trotz eines nicht zu unterschätzenden Verkehrswachstums. 2009 waren 89% unserer Fahrten pünktlich, das heisst nicht mehr als eine halbe Minute zu früh und nicht mehr als anderthalb Minuten zu spät. Wenn es doch einmal eine Störung im Betrieb gibt, werden unsere Kundinnen und Kunden rasch über deren Art und voraussichtliche Dauer informiert. Dies sowohl im Fahrzeug, als auch auf den Haltestellen. Gemäss Kundenbefragung sind 70% der Fahrgäste zufrieden oder sehr

zufrieden mit der Kundeninformation im Störfall. Wie in den letzten Jahren werden unsere Mitarbeiter auf der Leitstelle auch im neuen Jahr zur Minimierung der Auswirkungen von nicht vermeidbaren Störungen ihr Bestes geben.

365 Tage zuverlässige Technik

Innovationsfähigkeit bei Dienstleistungen und Technik ist ein bedeutender Erfolgsfaktor für eine Transportunternehmung. Dazu bedarf es einer Kultur des permanenten Knowhow-Ausbaus und einer Mannschaft polyvalenter Techniker und Handwerker, die sicherstellen, dass täglich rund 90% der Fahrzeuge störungsfrei für den Einsatz zur Verfügung stehen. Diese Zuverlässigkeit ist Voraussetzung für die hohe Pünktlichkeit unserer Dienstleistungen.

Die Abteilung «Technik Fahrzeuge» sorgt auch dafür, dass die Fahrzeuge in ihrem Erscheinungsbild und mit ihrem Komfort den Erwartungen unserer Kundinnen und Kunden entsprechen. Dazu müssen alle Trams und Busse technisch gewartet und periodisch überholt werden. Im Rahmen dieser Arbeiten wurden 2009 weitere Motor- und Anhängerwagen der Linien 1 und 14 einer Hauptrevision unterzogen. Nach erfolgter Hauptrevision verlässt ein praktisch neuwertiges Tram die Werkstatt. Dieses ist nicht nur technisch wieder in bester Form und sieht wie neu aus, sondern es bekommt auch einen attraktiven Innenraum mit stoffbezogenen Sitzen, neuer Wandverkleidung, einem rutschsicheren Boden und gut lesbaren Kundeninformationssystemen.

Auch die Flottenerneuerung muss gut vorbereitet werden. Ein Tram lebt rund 35 bis 45 Jahre, das heisst alle 12 bis 15 Jahre

sind jeweils 20 bis 35 Fahrzeuge zu ersetzen. Um die nächste bis 2013 anstehende grössere Beschaffung von Tramfahrzeugen vorzubereiten, wurde ein Fahrzeug des Typs Tango auf dem BVB-Netz auf Herz und Nieren getestet, so dass nach Vorliegen der Resultate der bis Frühjahr 2010 laufenden Kundenbefragung rasch entschieden werden kann, wie es in der Trambeschaffung weitergeht. Bereits erworben sind hingegen die fünf neuen Kleinbusse von Auwärter, die auf den Riehenener Ortslinien 35 und 45 die Fahrgäste erfreuen. Die Fahrzeuge sind vollständig niederflurig, bequem und wesentlich leiser als ihre Vorgänger.

Abgeschlossen werden konnte 2009 die Installation der neuen Billettautomaten. Im TNW-Netz stehen 576 solcher Geräte zur Verfügung, davon 440 bei der BVB. Bezahlt werden kann sowohl mit Franken als auch mit Euro, zudem ist an jeder Haltestelle mindestens ein Automat mit Kartenfunktion vorhanden. Mit der U-Abo-Card kann das U-Abo seit 2008 an diesen Automaten bezahlt werden, eine Möglichkeit von der schon fast ein Viertel unserer Kundinnen und Kunden Gebrauch macht. Im ersten Betriebsjahr konnten die anfänglich vorhandenen Kinderkrankheiten, wie zum Beispiel das unerwünschte Abdunkeln des Bildschirms bei starker Sonneneinstrahlung oder die Probleme mit den Entwertern, weitgehend behoben werden.

Das grösste derzeit laufende Projekt ist der Umbau des Depots Wiesenplatz. Der hintere Teil der alten Wagenhalle ist nun so weit saniert, dass dort wieder Fahrzeuge eingestellt werden können. Dank präventiven Schallschutzmassnahmen konnten die Lärmemissionen bereits verringert werden. Abgeschlossen wird die Depoterweiterung im Jahr 2011.

Fahrleistung

Jahr	Wagenkilometer							Veränderung in %
	Tram			Trolleybus	Bus	Bus (Vertrags- linien)	Total	
	Motorwagen	Anhängerwagen	Insgesamt					
2005	6 695 857	4 255 735	10 951 592	439 910	3 894 886	1 007 988	16 294 376	-5.49
2006	6 576 910	4 094 965	10 671 875	440 876	4 072 818	986 022	16 171 591	-0.75
2007	6 612 928	4 087 843	10 700 771	423 609	4 058 508	1 118 208	16 301 096	+0.80
2008	6 760 013	4 295 995	11 056 008	212 322 ^a	4 925 068	710 580	16 903 978	+3.7
2009	6 460 600	4 207 098	10 667 698	0	5 280 402	630 794	16 578 894	-1.93

^a Im Einsatz bis 30.06.2008

Rollmaterialbestand – Tram und Bus (inkl. Oldtimer, exkl. Dienstfahrzeuge)

Jahr	Motorwagen					Anhängerwagen					Total Tram	Trolley- busse	Gelenk- trolley- busse	Auto- busse	Gelenk- auto- busse	Total Busse	Total Fahr- zeuge
	2-achs	4-achs	6-achs	8-achs	Total	2-achs gesch.	2-achs offen	3-achs	4-achs	Total							
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	0	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	8	48	51	32	139	5	3	2	79	89	228	0	8	28	45	81	309
2007	6	48	51	32	137	5	2	2	78	87	224	0	7	28	47	82	306
2008 Total	6	48	51	28	133	5	2	2	76	85	218	0	0	26	64	90	303
2009 Linie	0	46	48	28	122	0	0	0	74	74	196	0	0	27	64	91	287
2009 Oldtimer	6	2	0	0	8	5	2	2	0	9	17	0	0	1	0	1	18
2009 Total	6	48	48	28	130	5	2	2	74	83	213	0	0	28	64	92	305

Bemerkungen/Mutationen

Tram:

Motorwagen 6-achs: 634/648/649 ausgemustert, abgegeben nach Belgrad

Anhänger 4-achs: 1454/1462 (2 Fz) ausgemustert

Bus:

Normalbusse: 811/812 Mercedes Citaro 0530 Occasionbeschaffung für temporären Einsatz bis Januar 2010

Kleinbusse: 852/853/854/856/857 Kutsenits (5Fz) ausgemustert

861-865 Auwärter Citystar (5Fz) neu beschafft

AUF LEISEN GLEISEN

Bau und Unterhalt der Infrastruktur – an 365 Tagen bei jedem Wetter

Die Voraussetzung für einen komfortablen, sicheren und zuverlässigen Trambetrieb ist die Wartung und regelmässige Erneuerung der Bahninfrastruktur. Anfang Jahr konnten die Bauarbeiten im Stadtentwicklungsgebiet Voltaplatz/Bahnhof St. Johann abgeschlossen werden. Nicht nur umfassten diese die Verlegung des Trams von der Gas- in die aufgewertete Voltastrasse, sondern auch die Gesamterneuerung der Bahninfrastruktur beim Voltaplatz. Zum Einsatz kam modernste, lärm- und erschütterungsmindernde Gleisbautechnik. Den Bewohnern und Bewohnerinnen des neuen Voltaquartiers kann die BVB somit von Beginn an einen optimalen öffentlichen Verkehr anbieten.

Der Abschnitt zwischen Marktplatz und Barfüsserplatz ist der am zweitintensivsten befahrene Abschnitt des BVB-Netzes. In der engen Kurve bei der Hauptpost müssen die Gleise deshalb etwa alle 10 Jahre ausgetauscht werden. Bei dem im Jahr 2009 unter laufendem Betrieb vorgenommenen Gleiserersatz wurde erstmals im innerstädtischen Bereich eine stationäre Gleisschmieranlage installiert. Ziel der Massnahme ist die Reduktion von Verschleiss und Lärm. Dies im Rahmen unseres Projekts, das Tramquietschen weitgehend zum Verschwinden zu bringen. Im Herbst konnten an der Haltestelle Clara- platz der neue Kiosk und die Wartehalle eingeweiht werden. Dem Architekturbüro

Barcelo Baumann ist es gelungen, die neuen Elemente mit der aus dem Jahr 1950 stammenden architektonisch wertvollen Dachkonstruktion geschickt zu verbinden. Die Anlagen sind gut einsehbar, der Kiosk öffnet auf den Platz hin und die Toiletten wurden ebenerdig angeordnet und behindertengerecht ausgebaut. Die neue Möblierung bildet einen attraktiven Warteraum für unsere Kundschaft. An weiteren fünf Haltestellen sind ebenfalls neue Wartehallen aufgestellt worden, drei waren an den Haltestellen Kunstmuseum und Bankverein Ende Jahr noch im Bau. Auch dank dieser neuen Wartehallen können wir die Zufriedenheit unserer Kunden mit der Infrastruktur weiter verbessern.

Bereits vorbereitet worden sind die im Januar 2010 beginnenden ersten drei Gleisbauabschnitte für die Neubaustrecke von Kleinhüningen nach Weil am Rhein. Dank gründlicher Planung können die Arbeiten im neuen Jahr innert kurzer Zeit und mit maximal fünf Schichten Nachtarbeit pro Abschnitt ausgeführt werden.







Kommentar zum Finanzergebnis

Ergebnis

Mit einem Erfolg von 0.9 Mio. CHF schliesst die BVB 2009 wiederum erfreulich ab. Gewinne werden benötigt zur Abdeckung von künftigen, nicht in der Leistungsabteilung enthaltenen Kostensteigerungen und Betriebsrisiken, sowie zur Gewährleistung einer angemessenen Handlungsfähigkeit und Geschäftsentwicklung. Dem tieferen Dienstleistungs- und übrigen Ertrag stehen tiefere Personalaufwendungen und tieferer übriger betrieblicher Aufwand gegenüber.

Verkehrsertrag

Die Verkehrserträge liegen mit 112.9 Mio. CHF auf Vorjahresniveau. Dabei kompensieren sich eine generelle Nachfragezunahme im ganzen Tarifverbund und der leicht rückgängige Anteil an den Einnahmen des Tarifverbundes.

Dienstleistungs- und übriger Ertrag

Die Abnahme des Dienstleistungsertrages um 6.9 Mio. CHF ist vor allem auf die tieferen Einnahmen bei Grossprojekten im Baubereich zurückzuführen. Diese tieferen Erträge kompensieren sich jedoch teilweise mit der Position «Übriger betrieblicher Aufwand». Die Reklameerträge nahmen dieses Jahr wieder um 0.5 Mio. CHF ab, dies als Folge des Wegfalls des Euro08 Geschäftes.

Finanzertrag netto

Der Finanzertrag netto schlägt mit 0.4 Mio. CHF zu Buche. Hierbei handelt es sich um die Erträge aus unseren kurzfristigen Finanzanlagen.

ERGEBNIS ORIENTIERT

Personalaufwand

Der Rückgang des Personalaufwandes um 2.5 Mio. CHF begründet sich einerseits im Umstand, dass dieses Jahr keine Rückstellung für die Pensionskasse gebildet werden musste und andererseits in Prozessoptimierungen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit 26.3 Mio. CHF um rund 1.5 Mio. CHF über dem Vorjahr. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Neuanschaffung von Billettautomaten zurückzuführen. 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 bis 2008 werden einer Rückstellung zugewiesen. Im Jahr 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 3.2 Mio. CHF unter dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung haben vor allem verminderter Einsatz von Unterakkordanten im Bahnbereich infolge weniger Bauprojekten beigetragen. Die tieferen Aufwendungen kompensieren sich jedoch mit der Position

Dienstleistungsertrag. Der Verwaltungskostenanteil TNW liegt um 0.4 Mio. CHF unter dem Vorjahreswert. Tiefere Aufwendungen im Projektaufwand bei der Einführung der neuen Billettautomaten sind Grund dafür. Ebenso liegt die Mehrwertsteuer um 0.3 Mio. CHF unter dem Vorjahresniveau.

Entnahme gesetzlicher Rücklagen

Gemäss Art. 64 des Eisenbahngesetzes mussten die Rücklagen um 198619 CHF angepasst werden.

Rückstellung LCC (Life-Cycle Cost)

Hierbei handelt es sich um ein Rückstellungsmodell für unser Rollmaterial, 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 2.2 Mio. CHF angepasst werden.

BILANZ

Bilanz per 31. Dezember 2009 mit Vorjahresvergleich

			Veränderung
	2009	2008	2008/2009
Anmerkung im Anhang	CHF	CHF	CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel	3 787 883	4 197 617	-409 734
Kurzfristige Finanzanlagen	-	10 000 000	-10 000 000
Forderungen gegenüber Dritten	7 340 798	19 769 591	-12 428 793
Forderungen gegenüber Nahestehenden	82 552 067	51 233 910	31 318 157
Vorräte und angefangene Arbeiten	11 509 383	12 918 935	-1 409 552
Aktive Rechnungsabgrenzung 1	7 630 815	13 969 200	-6 338 385
Umlaufvermögen	112 820 946	112 089 253	731 693
Langfristige Finanzanlagen	200 000	200 000	-
Sachanlagen 2	285 543 851	278 061 325	7 482 526
Anlagevermögen	285 743 851	278 261 325	7 482 526
Total Aktiven	398 564 797	390 350 578	8 214 219
Passiven			
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	20 084 069	15 967 566	4 116 503
Passive Rechnungsabgrenzung 3	31 990 827	47 532 884	-15 542 057
Rückstellungen 4	54 059 874	48 239 974	5 819 900
Fremdkapital	106 134 770	111 740 424	-5 605 654
Dotationskapital 5	281 267 011	269 636 721	11 630 290
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 64 EBG 6	1 197 812	1 396 431	-198 619
Freiwillige Rücklagen 7	6 960 000	5 460 000	1 500 000
Gewinnvortrag	2 117 002	1 220 727	896 275
Unternehmenserfolg	888 202	896 275	-8 073
Eigenkapital	292 430 027	278 610 154	13 819 873
Total Passiven	398 564 797	390 350 578	8 214 219

ERFOLGSRECHNUNG

Erfolgsrechnung 2009 mit Vorjahresvergleich

		2009	2008	Veränderung
Anmerkung				2008/2009
im Anhang		CHF	CHF	CHF
Verkehrsertrag		112894892	112959981	-65089
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	8	31443316	38346957	-6903641
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	9	58738442	54570780	4167662
Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt		2324337	2271922	52415
Finanzertrag netto		374868	1894861	-1519993
Betriebsertrag		205775855	210044501	-4268646
Personalaufwand		-108813561	-111342602	2529041
Abschreibungen	10	-26266806	-24765423	-1501383
Übriger betrieblicher Aufwand	11	-68505905	-71744140	3238235
Betriebsaufwand		-203586272	-207852165	4265893
Betriebserfolg		2189583	2192336	-2753
Ausserordentlicher Ertrag		-	3260542	-3260542
Ausserordentlicher Aufwand		-	-1600000	1600000
Ausserordentlicher Erfolg		-	1660542	-1660542
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		2189583	3852878	-1663295
Entnahme Gesetzliche Rücklagen	6	198619	143397	55222
Zuweisung Freiwillige Rücklagen	7	-1500000	-3100000	1600000
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen		888202	896275	-8073

ANHANG

Anhang per 31. Dezember 2009 mit Vorjahresvergleich

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.

Gesetzliche Angaben gemäss Art. 663 OR

	2009	2008
	CHF	CHF
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	185 243 000	178 731 000
Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen (Tram, Trolleybus, Autobus etc.) sind zusammen mit anderen Anlagen des Kantons versichert.		

Eventualverpflichtung

Für notwendige Sanierungsmassnahmen in der beruflichen Vorsorge bestehen ausreichend Rückstellungen. Im Vorjahr betrug die Eventualverpflichtung 3.9 Mio. CHF.

Risikobeurteilung

Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat haben sich (basierend auf einer mit den staatlichen Trägern abgestimmten Risikomatrix) mit den für die Erstellung der Jahresrechnung wesentlichen Risiken auseinandergesetzt und, wo notwendig, die erforderlichen Massnahmen beschlossen.

Ergänzende Anmerkung zur Bilanz

	2009	2008
	CHF	CHF
1. Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Verkehrsabrechnung SBB	7 020 223	13 059 212
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	6 105 92	909 988
Aktive Rechnungsabgrenzungen	7 630 815	13 969 200

2. Anlagespiegel Sachanlagen

	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte						
Bestand 1. Januar 2009	284 219 844	51 954 415	229 053 478	69 374 850	7 031 197	641 633 784
Zugänge	1 629 909	1 532 577	18 433 830	1 937 875	10 753 286	34 287 477
Abgänge	-2 858 835	-942 393	-16 370 525	0	0	-20 171 753
Umbuchungen	0	9 477	0	0	-9 477	0
Bestand 31. Dez. 2009	282 990 918	52 554 076	231 116 783	71 312 725	17 775 006	655 749 508

Abschreibungen kumuliert

Bestand 1. Januar 2009	-201 019 039	-28 123 209	-102 473 965	-31 956 246	0	-363 572 459
Abschreibungen	-9 793 345	-5 132 717	-10 290 911	-1 298 911	0	-26 515 884
Abschreib. Abgänge	2 791 432	828 930	16 261 984	340	0	19 882 686
Umbuchungen	3 707 689	-26 255	-3 681 434	0	0	0
Bestand 31. Dez. 2009	-204 313 263	-32 453 251	-100 184 326	-33 254 817	0	-370 205 657

Bilanzwert

1. Januar 2009	83 200 805	23 831 206	126 579 513	37 418 604	7 031 197	278 061 325
31. Dez. 2009	78 677 655	20 100 825	130 932 457	38 057 908	17 775 006	285 543 851

	2009	2008
	CHF	CHF
3. Passive Rechnungsabgrenzungen		
U-Abo	15 899 793	16 355 633
TNW-Abrechnung	1 364 211	11 136 028
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	4 847 021	5 353 017
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	9 879 802	14 688 206
Passive Rechnungsabgrenzungen	31 990 827	47 532 884
4. Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	6 277 679	5 379 698
Pensionskasse	10 808 270	9 092 721
LCC (Life-Cycle-Cost)	9 756 941	7 520 690
Abschreibungsplafonierung	9 335 690	9 854 334
Brand Gebäude Depot Wiesenplatz	–	2 902 046
Tramverlängerung nach Weil (Linie 8)	1 600 000	1 600 000
Übrige Rückstellungen	16 281 295	11 890 485
Rückstellungen	54 059 874	48 239 974
5. Dotationskapital		
Buchwert am Jahresanfang	269 636 721	260 555 745
Finanzierung Investitionen in Bahninfrastruktur	18 313 082	14 274 189
Abschreibungen Investitionen in Bahninfrastruktur	–6 682 792	–5 193 212
Dotationskapital am Jahresende	281 267 011	269 636 721
6. 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	1 396 431	1 539 828
Entnahme des Geschäftsjahres	–198 619	–143 397
Gesetzliche Rücklagen am Jahresende	1 197 812	1 396 431
7. Rücklagen		
Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden zweckgebundene Rücklagen gebildet.		
Rücklagen am Jahresanfang	5 460 000	2 360 000
Zuweisung des Geschäftsjahres	1 500 000	3 100 000
Rücklagen	6 960 000	5 460 000

	2009	2008
	CHF	CHF
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
8. Dienstleistungs- und übriger Ertrag		
Dienst- und Eigenleistungen	20 366 734	25 212 629
Reklameerträge und Extrafahrten	5 352 545	5 883 479
Übrige Erträge	5 689 537	7 064 937
Ergebnis aus Anlagenabgängen	34 500	185 912
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	31 443 316	38 346 957
9. Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
Betriebsbeitrag	48 867 284	47 414 558
Beiträge für Bahninfrastruktur	6 682 791	5 115 423
Übrige Abgeltungen	3 188 367	2 040 799
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	58 738 442	54 570 780
10. Abschreibungen		
Abschreibungen Sachanlagen & Anlagenabgänge	26 785 450	21 735 668
Abschreibungsplafonierung	-518 644	3029 755
Abschreibungen	26 266 806	24 765 423
11. Übriger betrieblicher Aufwand		
Materialaufwand	13 234 424	13 331 633
Energieaufwand	11 029 054	10 602 505
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	15 103 236	19 564 321
Mehrwertsteuer	5 147 133	5 472 300
Verwaltungskostenanteil TNW	2 449 663	2 871 655
Übrige betriebliche Aufwendungen	21 542 395	19 901 726
Übriger betrieblicher Aufwand	68 505 905	71 744 140

REVISIONSSTELLE

An den Verwaltungsrat der Basler Verkehrs-Betriebe, Basel

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 32 bis 37 des Geschäftsberichtes) für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

weise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Ferner bestätigen wir, dass die Buchführung, die Jahresrechnung und die Geschäftsführung dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen entsprechen.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung im Sinne des Eisenbahngesetzes formell geprüft und mit Schreiben vom 23. April 2010 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 26. April 2010
Ernst & Young AG



Robert-Jan Bumbacher
zugelassener Revisionsexperte



Markus Kocher
zugelassener Revisionsexperte
(Mandatsleiter)

Genehmigung der Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 10. Mai 2010 den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2009 genehmigt.



Der Verwaltungsratspräsident:
Martin Gudenrath



Der Direktor:
Urs Hanselmann

GRÜN WAS SONST

