

ALLES IM BLICK

Basler Verkehrs-Betriebe **Geschäftsbericht 2010**



3520

KUNDEN TÄGLICH

116.07

MIO. VERKEHRSERTRAG

276 989 190

PERSONENKILOMETER

00

312

ROLLMATERIALBESTAND

71 698

PRO MONAT VERKAUFTE U-ABOS IM KANTON BS

1025

MITARBEITENDE

INHALT

- 07** Editorial
- 08** Immer weiter immer besser
- 10** In Ihrer Verantwortung
- 12** Mensch im Fokus
- 17** Die Basis
- 22** Liniensstatistik
- 26** Ergebnis orientiert
- 28** Bilanz 2010
- 29** Erfolgsrechnung 2010
- 30** Anhang
- 34** Revisionsstelle

ALLES IM BLICK



Geschätzte Leserinnen und Leser

Die BVB funktioniert gut! Bus und Tram verkehren im 7.5-Minuten-Takt. Bei einem Ausfall lässt der Ersatz nicht lange auf sich warten. Und selbst harte winterliche Bedingungen bringen den Betrieb kaum je zum Erliegen. Dennoch haftet der BVB das Image eines eher altmodischen Betriebes an. Zu Recht? Wir befinden uns mitten in einer Transformationsphase hin zu einem modernen kundenorientierten und ökonomisch handelnden Dienstleistungsunternehmen. Ein Systemwechsel, wie ihn die BVB zur Zeit vornimmt, bedeutet einerseits neue Aufgaben und bedingt andererseits frische Ideen und aufgestellte Leute. Ein solch grundlegender Wandel muss für Aussenstehende nicht von heute auf morgen, soll aber innerhalb nützlicher Frist spürbar wahrgenommen werden können.

Auch intern müssen wir unsere Wahrnehmung neu ausrichten. Die BVB soll sich nicht nur noch besser auf ihre Kunden einstellen, sich ihnen annähern, ihren Puls wirklich fühlen, sondern auch ihre internen Prozesse erneuern und verbessern, sozusagen auch den eigenen Puls noch besser spüren.

**«Selbstkritisch und voller
Selbstvertrauen»**

Gleichzeitig ist die BVB nicht losgelöst von ihrem Umfeld zu sehen. Sowohl die Partnerschaft im TNW als auch das politische Umfeld beeinflussen Marschplan und Tempo. Der Verwaltungsrat der BVB macht nicht öV-Politik. Dafür sind der Grosse Rat und die Regierung verantwortlich. Der Verwaltungsrat setzt die öV-Politik aber effizient und zielgerichtet um. Er übersetzt sozusagen Politik in ökonomisches Denken und Handeln und nutzt den öV-Ausbau als grossartige Chance für die Unternehmung.

Ich kann festhalten, dass die BVB ein gut aufgestellter Betrieb mit einer eingespielten Mannschaft ist, mit der zusammenzuarbeiten Freude macht! Durch Selbstkritik zu mehr Selbstvertrauen, unter diesem Motto arbeiten wir gemeinsam an einer interessanten Zukunft.



Martin Gudenrath
Präsident des Verwaltungsrats

IMMER WEITER IMMER

Im Zeichen des Aufbruchs

Dem öV unserer trinationalen Agglomeration sind neue Flügel verliehen worden: Entwicklungsgebiete in- und ausserhalb unseres Kantons wurden erschlossen und weitere Kundinnen und Kunden haben die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs entdeckt. Deshalb lässt sich das letzte Jahrzehnt für die BVB am treffendsten unter dem Motto «über die Grenzen» zusammenfassen. Auch in zeitlicher Hinsicht sind mit dem Ausbau des TNW-Nachtnetzes die alten Grenzen gesprengt worden. Die neu eingeführten Nacht-Tramlinien nach Riehen und Pratteln haben das alte Produkt Nachtbus endgültig aus seiner Marktnische herausgeführt. Die rasant zunehmenden Passagierzahlen zeigen deutlich, dass wir damit einem dringenden Kundenwunsch entsprechen. Die für den Fahrplanwechsel per Dezember 2011 beschlossene Abschaffung des Nachtzuschlages ist eine logische Folge der gestiegenen Nachfrage.

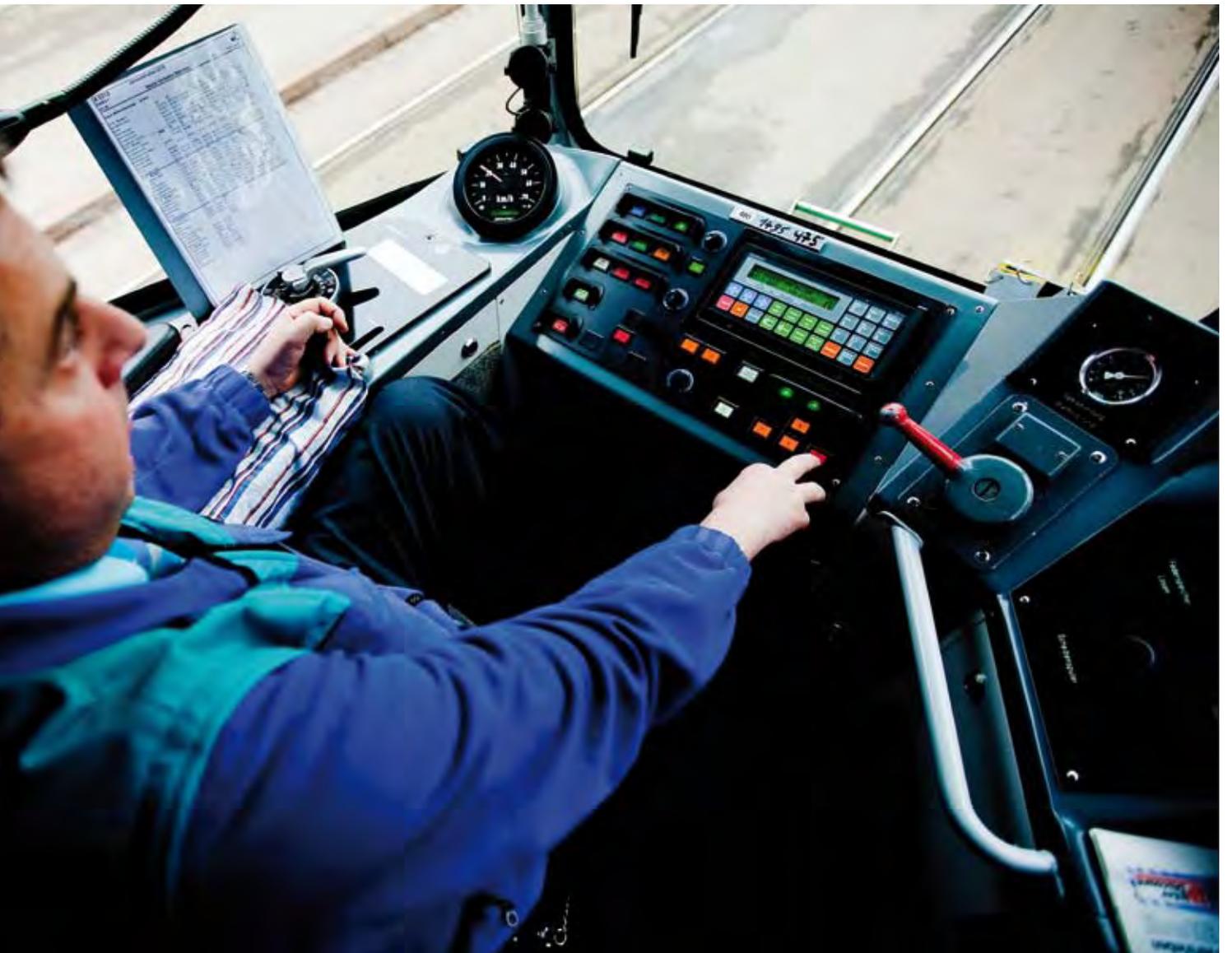
Über die Grenzen nach Weil am Rhein soll in Zukunft die Tramlinie 8 fahren. Mit der Verlegung der Tramgleise in der Kleinhünigeranlage wurde die erste Neubaustrecke der

BVB seit 1934 in Angriff genommen. Im Rahmen des Projekts «Tram 8 grenzenlos» wurden 2010 aber nicht nur neue Gleise verlegt, sondern auch Hilfsbrücken für den Neubau der Hiltalingerbrücken erstellt sowie diverse Werkleitungen erneuert. 2011 wird das Jahr der Brücken.

Ganz im Zeichen des Aufbruchs konnte am 10. Dezember der Name des neuen BVB-Direktors bekannt gegeben werden. Jürg Baumgartner, der heutige Marketingleiter des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV), wird seine neue Stelle mit grosser Management Erfahrung im öV antreten. Dieser im Sommer 2011, aufgrund der ordentlichen Pensionierung von Direktor Urs Hanselmann anstehende Managementwechsel, kommt zu einem guten Zeitpunkt. Mit der 2006 erfolgten Verselbständigung und dem in den letzten Jahren forcierten öV-Ausbau sind wichtige Meilensteine erreicht und neue Projekte erfolgreich aufgeführt worden. Dank ausgezeichneter und zielführender Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem öV-freundlichen politischen Umfeld war im vergangenen Jahrzehnt ausserordentlich viel möglich.



BESSER



IN IHRER VERANTWORTUNG

Verwaltungsrat

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	116.07
Leistungsauftrag Kanton Basel-Stadt	61.92
Personalaufwand	115.11
Abschreibungen	27.47

Pro Monat durchschnittlich verkaufte U-Abos

Kanton BS	71 698
Tarifverbund Nordwestschweiz	
insgesamt	175 191

Wohnbevölkerung Kanton BS 190 815

Tarifverbund Nordwestschweiz Einnahmen 2010 in Mio. CHF

Abonnemente	158.25
Mehrfahrtenkarten	12.89
Einzelbillette + Tageskarten	41.89
GA- und ½-Preis-Anteil	15.85
Diverses	2.28
Total	231.16
Einnahmeanteil BVB	114.46



MENSCH IM FOKUS INNEN UND

Mehr Komfort, besser informiert

Eine Wartehalle hat vielen Ansprüchen zu genügen. Das Modell «Parapluie» erfüllt sie alle. In unterschiedlichen Ausführungen erhältlich, ist es filigran und elegant, womit es als Stadtmöbel auch für städtebaulich heikle Standorte wie den Marktplatz geeignet ist. Einsprachen gab es keine und die Stadtbildkommission erteilte die Genehmigung rasch. Neben ihrem überzeugenden Äusseren bieten die neuen Wartehallen den Fahrgästen ausserdem mehr Komfort und Witterungsschutz. Ein weiterer Pluspunkt des Modells «Parapluie» ist die Möglichkeit zur Integration der Fahrgastinformation. 30 neue Wartehallen sind bereits aufgestellt worden.

Die Arbeiten zur Installation von rund 30 weiteren elektronischen Fahrgastinformationstafeln haben ebenfalls begonnen. In Kürze werden alle täglich durch mehr als 600 Personen frequentierten Haltestellen über ein solches Gerät, welches die voraussichtliche Ankunft der nächsten Kurse in Echtzeit anzeigt, verfügen. Die Dienstleistungen der BVB werden mit vielen kleineren und grösseren Verbesserungen für unsere Kundinnen und Kunden immer attraktiver.

Test bestanden

Seit Mai 2003 gilt in den Fahrzeugen der BVB ein Ess- und Trinkverbot. Schliesslich darf wer Tram oder Bus fährt saubere Fahrzeuge erwarten. Mit dem Ziel, unsere Reinigungsarbeiten an Infrastruktur und in den Fahrzeugen noch besser auf die Kundenansprüche zu fokussieren und das Sauberkeitsempfinden

unserer Fahrgäste besser kennenzulernen, haben wir 2010 eine Kundenumfrage durchgeführt. Dabei konnten sich die Befragten erstmals in der Schweiz an Hand

von Bildern äussern, was sie wo und wie stark stört. Das nicht ganz unerwartete Fazit lautete: «Je klebriger desto abstossender, je gehäufte desto störender». Situationen, welche den Fahrgast mit dem Dreck unmittelbar in Kontakt treten lassen, werden von diesem nicht toleriert. Einzelne, wie zufällige liegen gelassene Fremdkörper stören weniger als eine Häufung derselben. Erfreulich waren die vielen positiven und ermutigenden Kommentare auf den Fragebögen wie «Eine Topleistung, einige Haltestellen könnten besser gepflegt werden.» oder «Bin sehr zufrieden, Danke.»

Die Befragung bekräftigt uns in der pragmatischen Umsetzung des Ess- und Trinkverbotes. Es entspricht dem Anliegen unserer Kundschaft, dass in erster Linie das Konsumieren tropfender, klebriger oder stark riechender Speisen und Getränke unterbunden wird. Grundsätzlich wurde die Reinigung der Fahrzeuge tagsüber intensiviert, wobei vor allem Essensreste und Getränke Spuren noch rascher entfernt werden. Dank konsequenter Videoüberwachung konnten zudem die Vandalismusschäden an und in den Fahrzeugen innerhalb der letzten vier Jahre um die Hälfte reduziert werden.

«Wenn mir frühmorgens die ersten Fahrgäste einen guten Morgen wünschen, ist die Welt für mich in Ordnung»

Peter Binetti, Wagenführer

AUSSEN



«Mich freut es, wenn der Chauffeur mir die Tür öffnet und ein Sprüchlein macht.»

Nara Finocchio, Kundin Linie 3

«Der Vorteil bei der BVB ist die sehr grosse Infrastruktur. Da lernst du viele Bereiche kennen»

Christoph Mertsch, Lernender Informatiker, 4. Lehrjahr

Anhaltender Wachstumstrend

Die Kundinnen und Kunden haben die im vergangenen Jahr realisierten Angebotsausbauten geschätzt und sind mehr Tram und Bus gefahren. Das Wachstum der Fahrgastzahlen erfreut TNW und BVB gleichsam. Im gesamten Verbundgebiet wurden rund 2.9% mehr Fahrgäste als im Vorjahr befördert, bei der BVB beträgt das Plus 2.2%. Und dies trotz per 1. Juni erfolgter Tarifierhöhung.

Image- und Nachwuchspflege

Erstmals seit Jahren war die BVB wieder an der MUBA präsent und suchte den Kontakt zu den Kundinnen und Kunden. Dabei boten wir den Besuchenden die Gelegenheit, sich über unser interessantes Angebot ebenso zu informieren wie über uns als Arbeitgeberin. Interessierte konnten ihr Reaktionsvermögen sowie ihr verkehrspsychologisches Verhalten testen, um ihre Eignung als Wagenführer oder Buschauffeuse festzustellen. Während der Muba 2010 wurde für die Messebesucher und -besucherinnen der Chatliner eingerichtet. Das auf einem Rundkurs verkehrende Partytram sorgte mit Musik und einer Bar für gute Stimmung. Der Chatliner war zusätzlich über eine Bilderwand mit dem BVB Stand an der Muba «online» verbunden. Die Idee entwickelt haben unsere Lernenden, die mit dem Chatliner die «Virtualisierung des Feierabends» parodieren wollten. Dargestellt wurde eine bunte und mobile Begegnungszone, als erfrischender Kontrast zu Chat-Rooms im Internet.

Das Ende der Muba bedeutete noch nicht das Ende des Chatliners. Der Einsatz des Partytrams 413 war im Dezember 2010 nochmals zugunsten von «Jeder Rappen zählt» gefragt. Eine Aktion, die Mitarbeitende der BVB in ihrer Freizeit organisiert und durchgeführt hatten. Im Laufe der Sammelwoche wurden im Tram fast 10 000 Franken zugunsten von «Kindern im Krieg» gespendet und durch die BVB an die Glückskette überwiesen.

An der vom Gewerbeverband organisierten Berufsbildungsmesse war die BVB erstmals mit einem eigenen Stand präsent. Gezeigt wurden die sieben Berufe, für welche die BVB insgesamt 17 Ausbildungsplätze anbietet. Der Auftritt wurde in erster Linie durch die Lernenden selbst vorbereitet und durchgeführt. Mit viel Engagement und Freude haben diese die interessierten Jugendlichen und Eltern beraten und ihnen Arbeitsgänge aus dem eigenen Berufsalltag näher gebracht.

Die BVB bildet nicht nur junge Leute in verschiedenen Berufen aus, sondern ist neu auch als Ausbildungsstätte im Rahmen der Chauffeur-Zulassungsverordnung zertifiziert. So können wir den Horizont unserer Weiterbildungsklassen erweitern und gleichzeitig anderen Busunternehmen eine kostengünstige Möglichkeit bieten, ihr Personal in der Region weiterzubilden zu lassen.

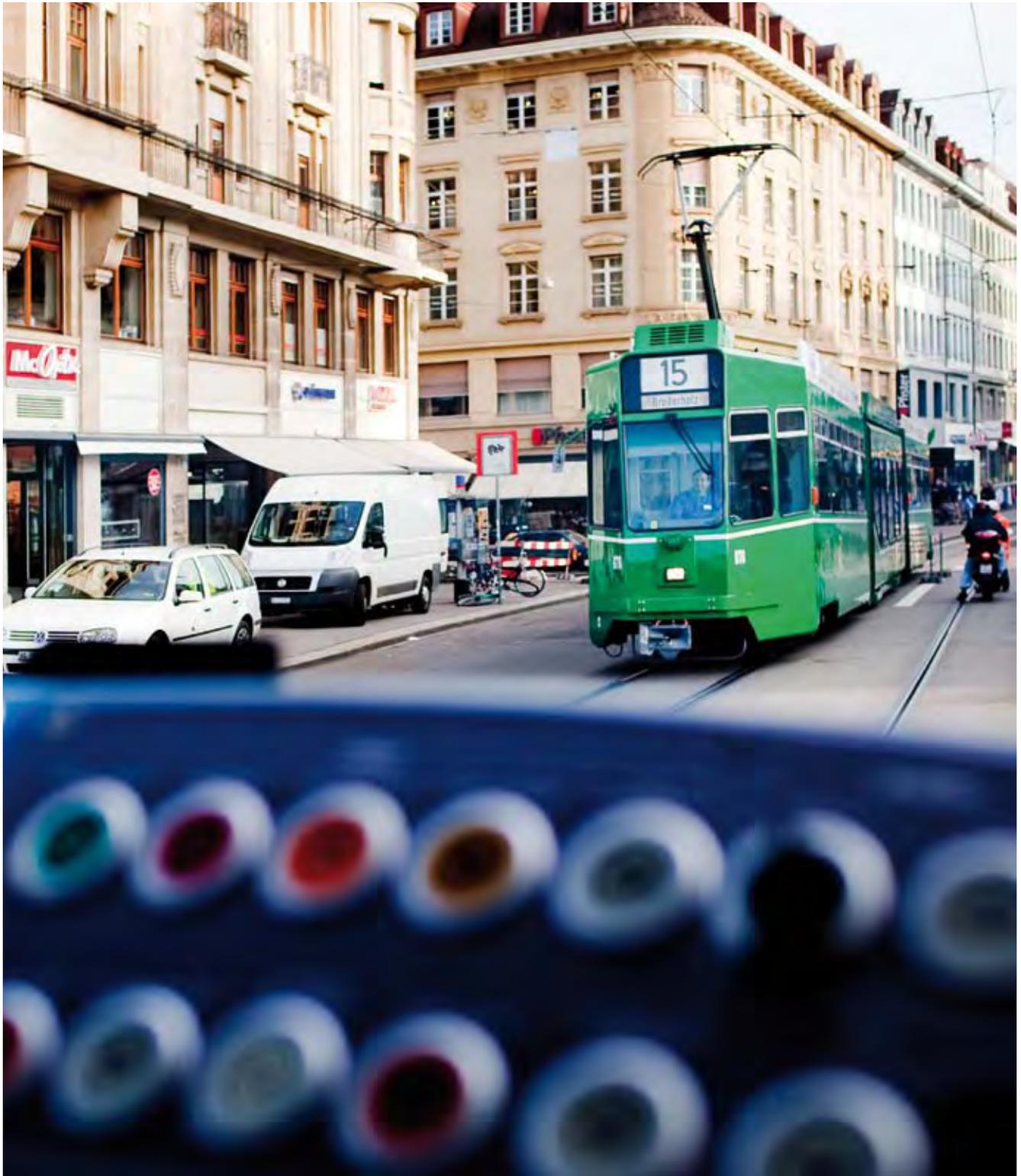
Erwartungen übertroffen

Schnee bis in tiefe Lagen. 2010 gab es wieder einmal weisse Weihnachten. Der frühe Wintereinbruch, verbunden mit Temperaturen von bis zu minus 15°C, löste in den letzten Tagen des Jahres einen Grosseinsatz der Schneeräumungs- und Streckenteams aus. Diese in Basel nicht alltägliche Herausforderung konnte – dank des auf die Saison 2009/10 verbesserten Winterdienst-Konzepts – gut bewältigt werden. Die witterungsbedingten Störungen waren rasch behoben. Unser Fahr- und Streckenpersonal erhielt an Silvester in einem Leserbrief denn auch das wohlverdiente Lob: «Trotz derzeit widrigen Wetterbedingungen machen alle einen

Superjob, im speziellen alle Buschauffeure und – chauffeusen, die in aller Frühe – bei noch zum Teil schneebedeckten Strassen – zu ihrem Dienst antreten.»

Neben dem perfekten Winterdienst erfreute ein weiterer Umstand so mancherorts die Anwohnerinnen und Anwohner. Das Kreischen der alten Anhängerwagen gehört seit Ende Jahr der Vergangenheit an. Geschicktes Engineering hat es ermöglicht, diese Fahrzeuge mit vertretbarem finanziellen Aufwand leiser zu machen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter*	2009		2010	
* Inkl. Teilzeitbeschäftigte und Aushilfen	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet
Direktion	5	4.4	5	4.4
Personalabteilung	9	8.1	11	9.8
Betrieb und Netz	633	587.4	641	594.7
Betriebsabteilung exkl. Fahr-/Kontrolldienst	50	47.6	51	48.4
Wagenführer, Chauffeure, Kontrolldienst	583	539.8	590	546.3
Bahninfrastruktur	93	88.4	92	87.4
Technik/Fahrzeuge	190	186.5	186	183.1
Leitung, Werkstatt	107	104.0	103	100.1
Depots, Garage	83	82.5	83	83.0
Finanzen	34	31.3	35	31.9
Marketing und Verkauf	34	27.6	35	29.0
Lernende und Praktikanten	17	17.0	20	20.0
Total	1015	950.5	1025	960.2



DIE BASIS NETZ | FLOTTE | INFRASTRUKTUR

Verbesserung und Ausbau

Die Kundinnen und Kunden im Fokus, wird das Angebot der BVB stetig weiter ausgebaut und angepasst. Beim Bahnhof SBB wurde die Haltestelle der Buslinie 50 verlegt. Sie befindet sich neu direkt neben dem Hauptausgang des Bahnhofs. Die Reisenden können nun sowohl von der Bahn als auch vom Tram kommend rasch und bequem in Richtung EuroAirport umsteigen.

Die Pendlerlinie 48 vom Bahnhof ins Bachgrabenquartier wurde im Dezember 2009 eingeführt und hat sich bereits als fester Bestandteil im regionalen öV-Netz etabliert. Auch die grenzüberschreitende Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen erfreut sich weiterhin eines kontinuierlichen Wachstums. Die gute Nachfrage macht es möglich, den Bus neu auch am Abend zwischen Claraplatz und Wyhlen Siedlung verkehren zu lassen. Schliesslich konnte noch die Kleinbuslinie 35 aus Riehen über den Zoll bis vor Inzlingen verlängert werden.

Die grenzüberschreitende öV-Planung geht in unvermindertem Tempo weiter. Im Dezember 2010 hat der Grosse Rat dem Planungskredit für die Verlängerung der Tramlinie 3 von Burgfelden Grenze nach Saint-Louis sehr deutlich zugestimmt. Wenn alles rund läuft, kann etwa 2015 mit dem Bau begonnen werden. Diese Linie wird das regionale Tramnetz – nach der für 2013 vorgesehenen Inbetriebnahme der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein – im Norden weiter arrondieren. Auch die Trammerschliessung des Stadtentwicklungsgebietes Erlenmatt wird derzeit intensiv

geplant und dürfte um das Jahr 2016 herum in Betrieb gehen.

Komfortabler, moderner, ökologischer

Das anspruchsvollste Projekt im Bereich Rollmaterial stellt die Erneuerung der Tramflotte dar. Die Vorbereitung für diese grösste, durch die BVB je getätigte Ausschreibung für 60 neue Niederflur-Strassenbahnwagen (2013 bis 2023) konnte abgeschlossen werden. Durchgehende Niederflurtrams auf allen Linien sollen endlich Realität werden; ab 2015 vorerst auf jedem zweiten Kurs, einige Jahre später auf allen fahrplanmässigen Fahrten.

In der Zwischenzeit können sich die Kunden der Linien 1, 3 und 14 auf verjüngte Trams freuen. Die Revisionen der aus den Achtzigerjahren stammenden vierachsigen Motorwagen mit dem Übernamen «Cornichon» sind weitgehend abgeschlossen worden. Neben den fahrzeugtechnischen Massnahmen wurde auch der Innenraum erneuert.

Nicht nur in die alten Fahrzeuge, sondern auch in den modernen Combino wurde investiert. Nach zehn Betriebsjahren standen bei diesen modernen Fahrzeugen grössere Revisionen an. Dabei wurden die Kunden-Informationssysteme verbessert und ein zweiter Rollstuhlplatz eingebaut. Die moderne und effiziente BVB-Werkstätte kann diese Arbeiten so organisieren, dass unsere Kunden nie gleichzeitig auf mehr als einen Combino verzichten müssen.

Im Busbereich ging die Flottenerneuerung mit der Beschaffung von acht weiteren der beliebten und leisen Biogasbussen weiter. Das wird nicht nur die Fahrgäste erfreuen, sondern auch – Dank des Einsatzes von 50% Biogas – unsere CO₂-Bilanz weiter verbessern.

Wie bei der Tramflotte ist auch bei den Bussen die nächste grössere Beschaffung in Vorbereitung. In wenigen Jahren steht der Ersatz der MAN-Busse an. Dazu soll 2011 eine Technologieevaluation, inklusive eines breiten Feldversuches mit der neuen Hybridtechnologie, durchgeführt werden. Ziel sind noch leisere, emissionsarme und klimafreundliche Fahrzeuge, die einen maximalen Fahrkomfort bieten.

Infrastruktur im Bau

In der Aeschenvorstadt, in Allschwil beim Grabenring sowie zwischen Badischem Bahnhof und Hirzbrunnen wurden die Gleise in lärmdämmender Bauweise erneuert. Dank guter Koordination mit gleichzeitig geplanten Baustellen der Messe und der Deutschen Bahn, konnten die baustellenbedingten Einschränkungen für unsere Kundinnen und Kunden sowie die Anwohnerinnen und Anwohner auf sechs Wochen beschränkt werden. Die BVB-Mitarbeitenden durften zum Ende dieser Grossbaustelle einen Sonntagsbrunch auf dem Messeplatz durchführen.

Ein weiteres Grossprojekt, welches sich dem Ende zuneigt ist der Um- und Neubau des Depots Wiesenplatz. Die Aufrichte konnte im Sommer 2010 gefeiert werden. Mit dem Bau gelang es, gestalterische Aspekte, die betriebliche Optimierung und das Bedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner nach mehr Ruhe zu vereinen. Im Innern entsteht ein sogenanntes Durchlaufdepot. Das heisst die Trams haben in Zukunft eine Wendemöglichkeit. Sie werden vorwärts einfahren und das Depot vorwärts wieder verlassen. Auf diese Weise entfällt ein Grossteil der heutigen lärmigen und arbeitsintensiven Rangierarbeiten. Der Wiesenteppich, das begrünte Dach des neuen Depots, zieht nicht nur Architekturbegeisterte an, sondern kommt auch bei der Quartierbevölkerung sehr gut an.

Leider gingen die Bauarbeiten nicht ganz unfallfrei über die Bühne. Bei einem MauerEinsturz wurde das beliebte FCB-Tram so stark beschädigt, dass es ausgemustert werden musste. Die Fussballfans mussten allerdings nicht lange trauern. Rechtzeitig zur Meisterschaftsfeier des FCB stand ein neues «rot-blaues» Tram auf den Schienen, das heute regelmässig auf der Linie 14 verkehrt und unsere Fussball-Elf täglich zu neuen sportlichen Höchstleistungen ansportet.



Aktuell steht der Bau einer neuen Gleisbau- und Fahrleitungswerkstätte an. Die alte stammt aus der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts und soll bis 2013 ersetzt werden. Mit dem Kanton konnte diesbezüglich eine optimale Lösung gefunden werden. Die BVB erhält auf dem Güterbahnhof Wolf, in weniger lärmempfindlicher Lage abseits von Wohngebieten, ein gut arrondiertes Areal für einen Neubau. Mit diesem können die Prozesse optimiert, die Produktion modernisiert und die Effizienz gesteigert werden. Im Gegenzug macht die BVB das heutige Areal frei, wodurch der Kanton Bauland in bester Lage gewinnt. Dort werden im Rahmen des Projektes «Stadtwohnen» mit dem öV optimal erschlossene Wohnungen erstellt.

«Die neuen Gasbusse sind nicht nur beliebt und leise, sie bereiten mir auch keinen Ärger»

Hanspeter Hediger, Leiter Garage Rank





LINIENSTATISTIK 2010

1	Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB (–Messeplatz–Badischer Bahnhof)
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–Muttentz–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
	Total Tram
30	Bahnhof SBB–Spalentor–Johanniterbrücke–Badischer Bahnhof
31	Claraplatz–Tinguely Museum–Hörnli Grenze–Habermatten
32	Rotengraben–Riehen Dorf–Bettingerstrasse–Bettingen–Chrischonaklinik
33	Schifflande–Kinderspital UKBB–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
48	Bahnhof SBB–Wanderstrasse–Bachgraben
50	Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–EuroAirport
55	Claraplatz–Badischer Bahnhof–Weil am Rhein–Haltingen (–SWEG: Kandern)
603 604	Schifflande–Kinderspital UKBB–Votaplatz–Hüningen Grenze/St. Louis Grenze
	Total Bus
	Nachnetzlinien N6, N14, N20, N21, N22
	Total ganzes Netz

Bemerkung:

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

²⁾ wird in Kooperation mit der SBG betrieben. Inklusive Daten bis Wyhlen-Siedlung.

³⁾ wird durch PostAuto Nordschweiz im Auftrag der BVB und durch die BVB gefahren.

Linienlänge in m	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personen- kilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer in Tsd.		Sitzplatz- auslastung in %		
		2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	
6852 m	Be4/4+B4S+B4	8.46	7.60	15.79	13.42	1.87	1.77	504	497	39	33	1
5881 m	Be4/6S+B4 und Be4/6+Be 4/6	8.59	8.32	13.72	12.71	1.60	1.53	550	563	31	28	2
6419 m	Be4/6S+Be4/4 und Be4/4+B4S+Be4/4	9.33	9.45	16.00	16.43	1.72	1.74	609	608	30	31	3
12491 m	Be6/8 (Combino)	18.48	18.53	45.04	43.46	2.44	2.35	1247	1189	40	40	6
7558 m	Be6/8 (Combino) und Be4/4+B4S+Be4/4	19.67	19.79	32.44	32.87	1.65	1.66	740	729	48	50	8
12578 m	Be4/4+B4S+B4	14.99	14.04	37.77	33.37	2.52	2.38	1250	1253	37	33	14
5351 m	Be4/4+B4S und Be4/6S	5.28	5.32	9.22	9.31	1.74	1.75	507	505	32	32	15
5364 m	Be4/4+B4S und Be4/6S	6.65	6.68	10.33	10.52	1.55	1.58	523	522	35	35	16
3170 m	Be 4/6	0.16	0.12	0.22	0.16	1.33	1.32	35	28	17	16	21
65663 m		91.62	89.85	180.52	172.25	1.97	1.92	5965	5896			T
4382 m	Gelenkbus	5.36	5.28	9.57	9.33	1.78	1.76	429	418	52	51	30
4901 m	Gelenkbus	2.21	2.24	4.80	4.84	2.17	2.16	397	394	28	28	31
6537 m	Midibus ¹⁾	0.69	0.71	1.47	1.51	2.12	2.12	341	341	18	18	32
9430 m	Normalbus	2.44	2.44	5.16	5.11	2.11	2.09	544	543	29	29	33
12841 m	Gelenkbus	7.80	7.75	19.03	18.64	2.44	2.40	1099	1092	40	39	34
5883 m	Kleinbus	0.21	0.21	0.34	0.34	1.58	1.58	107	106	20	20	35
15750 m	Gelenkbus	11.20	11.15	29.55	28.88	2.64	2.59	1461	1398	47	47	36
15542 m	Normalbus ²⁾	2.45	2.27	5.86	5.40	2.40	2.38	453	426	39	38	38
5585 m	Kleinbus	0.18	0.18	0.27	0.27	1.52	1.52	104	104	16	17	45
5675 m	Gelenkbus	0.31		1.03		3.34		84		28		48
8450 m	Gelenkbus ³⁾	3.23	3.01	16.66	15.84	5.15	5.26	763	762	55	47	50
9173 m	Normalbus ⁴⁾	0.38	0.34	1.01	0.92	2.63	2.65	78	78	39	36	55
2907 m	Normalbus ⁵⁾	0.57	0.51	1.50	1.36	2.65	2.69	129	121	35	40	603 604
107055 m		37.03	36.11	96.24	92.43	2.60	2.56	5988	5783			B
		0.06	0.04	0.21	0.17	3.44	4.06	25				
172717 m		128.72	126.00	276.97	264.85	2.15	2.10	11953	11678			Ganzes Netz

⁴⁾ BVB: bis Haltingen, SWEG: bis Kandern. Diese Linie wird gemeinsam mit der SWEG betrieben.

⁵⁾ wird durch Métro-Cars S.A. im Auftrag der BVB gefahren. Hier sind nur die Daten auf Schweizer Gebiet berücksichtigt.



Fahrleistung

Jahr	Wagenkilometer							Total	Veränderung in %
	Tram			Trolleybus	Bus	Bus (Vertrags- linien)			
	Motorwagen	Anhängewagen	Insgesamt						
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	
2010	6 390 704	4 246 336	10 637 040	0	5 515 301	640 304	16 792 645	+1.29	

^a Im Einsatz bis 30.06.2008

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

Jahr	Motorwagen					Anhängewagen					Total Tram	Trolley- busse	Gelenk- trolley- busse	Auto- busse	Gelenk- auto- busse	Total Busse	Total Fahr- zeuge
	2-achs	4-achs	6-achs	8-achs	Total	2-achs gesch.	2-achs offen	3-achs	4-achs	Total							
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	6	48	51	28	133	5	2	2	76	85	218	0	0	26	64	90	308
2009 Total	6	48	48	28	130	5	2	2	74	83	213	0	0	28	64	92	305
2010 Linie	0	46	48	28	122	0	0	0	74	74	196	0	0	26	72	98	294
2010 Oldtimer	6	2	0	0	8	5	2	2	0	9	17	0	0	1	0	1	18
2010 Total	6	48	48	28	130	5	2	2	74	83	213	0	0	27	72	99	312

Bemerkungen/Mutationen

Tram:

Motor- & Anhängerwagen: keine Mutationen

Bus:

Normalbusse: 800 (1 Fz) Mercedes Citaro Diesel O530, Occasionbeschaffung für Fahrschule / Park + Ride

811 – 812 (- 2 Fz) Mercedes Citaro Diesel O530, Occasionfahrzeuge für temporären Einsatz

Gelenkbusse: 721 – 728 (8 Fz) Mercedes Citaro Gas O530, Ersatzbeschaffung (6 Fz) und Neubeschaffung (2 Fz) für Verbesserung Fahrplanangebot



Kommentar zum Finanzergebnis Ergebnis

Mit einem Erfolg von 0.9 Mio. CHF schliesst die BVB auch 2010 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. Den höheren Verkehrs-, Dienstleistungs- und übrigen Erträgen stehen höhere Personalaufwendungen und betriebliche Aufwendungen gegenüber.

Verkehrsertrag

Die Verkehrserträge nahmen im Berichtsjahr um 3.2 Mio. CHF auf rund 116 Mio. zu. Dies ist einerseits auf die Tarifierhöhung per Mitte 2010 und andererseits auf eine generelle Nachfragezunahme im ganzen Tarifverbund zurückzuführen, vor allem bei den Abonnements und den Mehrfahrtenkarten.

Dienstleistungs- und übriger Ertrag

Die Zunahme des Dienstleistungsertrages um 4.9 Mio. CHF ist vor allem auf die höheren Einnahmen bei Grossprojekten im Baubereich zurückzuführen. Diese höheren Erträge kompensieren sich jedoch teilweise mit der Position «Übriger betrieblicher Aufwand». Die Reklameerträge nahmen dieses Jahr wieder um 0.6 Mio. CHF zu, dies als Folge einer Volumensteigerung bei den Vollflächengestaltungen.

Finanzertrag netto

Der Finanzertrag netto schlägt mit 0.2 Mio. CHF zu Buche. Hierbei handelt es sich um

ERGEBNIS ORIENTIERT

die Erträge aus unseren kurzfristigen Finanzanlagen.

Personalaufwand

Die Zunahme des Personalaufwandes um 6.3 Mio. CHF begründet sich einerseits durch einen Leistungsausbau im Busbereich, die Besetzung von vakanten Stellen, den Stufenanstieg und die Teuerung und andererseits durch die Bildung von Rückstellungen. Ebenso wurden mehr Mittel für die Ausbildung unseres Personals eingesetzt. Gut ausgebildetes Personal bildet einen der Eckpfeiler unserer Strategie.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit 27.5 Mio. CHF um rund 1.2 Mio. CHF über dem Vorjahr. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Neuanschaffung von Billettautomaten und den Umbau des Depots Wiesenplatz 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 2010 bis 2013.

Die nicht benötigten Abschreibungsmittel in den Jahren 2006 bis 2009 wurden einer Rückstellung zugewiesen. Im Jahr 2010 werden die höheren Abschreibungen mittels Teilauflösung dieser Rückstellung kompensiert. Somit werden in den Jahresrechnungen der Jahre 2010 bis 2013 geglättete Abschreibungen ausgewiesen.

Übriger betrieblicher Aufwand

Der übrige betriebliche Aufwand liegt um 4.0 Mio. CHF über dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung haben vor allem höhere Materialaufwendungen infolge Zunahme der Grossprojekte im Baubereich beigetragen. Im weiteren sind infolge der Vorbereitungsarbeiten zur Trambeschaffung die Beratungskosten im Projektbereich stark angestiegen. Die Begleitung einer derart umfangreichen Ausschreibung bedarf massiver externer Ressourcen im Spezialistenbereich. Dieser Umstand wird sich jedoch auf die Laufzeit einer Tramserie von rund 35 Jahren erheblich rechnen, da wir damit unser Ziel «das beste Tram für Basel» sicherlich erreichen werden.

Entnahme gesetzlicher Rücklagen

Gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes mussten die Rücklagen um 45 295 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 5.7 Mio. CHF angepasst werden.

BILANZ

Bilanz per 31. Dezember 2010 mit Vorjahresvergleich

		2010	2009	Veränderung
	Anmerkung im Anhang	CHF	CHF	2009/2010 CHF
Aktiven				
Flüssige Mittel		28 205 936	3 787 883	24 418 053
Forderungen gegenüber Dritten		11 057 101	7 340 798	3 716 303
Forderungen gegenüber Nahestehenden		50 351 731	82 552 067	-32 200 336
Vorräte und angefangene Arbeiten		14 085 715	11 509 383	2 576 332
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	6 315 652	7 630 815	-1 315 163
Umlaufvermögen		110 016 135	112 820 946	-2 804 811
Langfristige Finanzanlagen	2	9 839 694	200 000	9 639 694
Sachanlagen	3	304 865 290	285 543 851	19 321 439
Anlagevermögen		314 704 984	285 743 851	28 961 133
Total Aktiven		424 721 119	398 564 797	26 156 322
Passiven				
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		14 233 828	20 084 069	-5 850 241
Passive Rechnungsabgrenzung	4	32 908 611	31 990 827	917 784
Darlehen gegenüber Nahestehenden		10 000 000	-	10 000 000
Rückstellungen	5	61 177 402	54 059 874	7 117 528
Fremdkapital		118 319 841	106 134 770	12 185 071
Dotationskapital	6	292 380 598	281 267 011	11 113 587
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	7	1 152 517	1 197 812	-45 295
Freiwillige Rücklagen	8	8 960 000	6 960 000	2 000 000
Gewinnvortrag		3 005 204	2 117 002	888 202
Unternehmenserfolg		902 959	888 202	14 757
Eigenkapital		306 401 278	292 430 027	13 971 251
Total Passiven		424 721 119	398 564 797	26 156 322

ERFOLGSRECHNUNG

Erfolgsrechnung 2010 mit Vorjahresvergleich

		2010	2009	Veränderung
Anmerkung				2009/2010
im Anhang		CHF	CHF	CHF
Verkehrsertrag		116 070 479	112 894 892	3 175 587
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	9	37 262 362	31 443 316	5 819 046
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	10	61 927 465	58 738 442	3 189 023
Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt		2 531 347	2 324 337	207 010
Finanzertrag netto		167 174	374 868	-207 694
Betriebsertrag		217 958 827	205 775 855	12 182 972
Personalaufwand		-115 115 973	-108 813 561	-6 302 412
Abschreibungen	11	-27 474 950	-26 266 806	-1 208 144
Übriger betrieblicher Aufwand	12	-72 510 240	-68 505 905	-4 004 335
Betriebsaufwand		-215 101 163	-203 586 272	-11 514 891
Betriebserfolg		2 857 664	2 189 583	668 081
Ausserordentlicher Ertrag		-	-	-
Ausserordentlicher Aufwand		-	-	-
Ausserordentlicher Erfolg		-	-	-
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		2 857 664	2 189 583	668 081
Entnahme Gesetzliche Rücklagen	7	45 295	198 619	-153 324
Zuweisung Freiwillige Rücklagen	8	-2 000 000	-1 500 000	-500 000
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen		902 959	888 202	14 757

ANHANG

Anhang per 31. Dezember 2010 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

	2010	2009
	CHF	CHF
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	190 179 000	185 243 000
Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen (Tram, Trolleybus, Autobus etc.) sind zusammen mit anderen Anlagen des Kantons versichert.		

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

	2010	2009
	CHF	CHF
1. Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Verkehrsabrechnung SBB	5 690 531	7 020 223
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	625 121	610 592
Aktive Rechnungsabgrenzungen	6 315 652	7 630 815
2. Langfristige Finanzanlagen		
Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000
Sanierungsbeiträge der Pensionskasse (Arbeitnehmer)	9 639 694	–
Langfristige Finanzanlagen	9 839 694	200 000

3. Anlagespiegel Sachanlagen

	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte						
Bestand 1. Januar 2010	282990918	52554076	231116783	71312725	17775006	655749507
Zugänge	2719406	5485589	16843396	1016739	17423780	43488911
Abgänge	-1837718	-	-1126133	-	-	-2963851
Umbuchungen	742068	-	1419234	2094864	-4256166	-
Bestand 31. Dez. 2010	284614674	58039665	248253280	74424328	30942620	696274567

Abschreibungen kumuliert

Bestand 1. Januar 2010	-204313263	-32400742	-100236834	-33254818	-	-370205656
Abschreibungen	-7587127	-3513269	-10352413	-1459373	-	-22912183
Abschreib. Abgänge	546244	-	1126133	36185	-	1708562
Bestand 31. Dez. 2010	-211354146	-35914011	-109463114	-34678006	-	-391409277

Bilanzwert

1. Januar 2010	78677655	20153334	130879949	38057907	17775006	285543851
31. Dez. 2010	73260528	22125654	138790166	39746322	30942620	304865290

	2010	2009
	CHF	CHF
4. Passive Rechnungsabgrenzungen		
U-Abo	16 982 819	15 899 793
TNW-Abrechnung	750 862	1 364 211
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 031 182	4 847 021
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	10 143 748	9 879 802
Passive Rechnungsabgrenzungen	32 908 611	31 990 827
5. Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	7 135 188	6 277 679
Pensionskasse	3 020 427	10 808 270
Abschreibungsplafonierung	13 898 458	9 335 690
LCC (Life-Cycle-Cost)	15 480 789	9 756 941
Tramverlängerung nach Weil (Linie 8)	1 600 000	1 600 000
Übrige Rückstellungen	20 042 540	16 281 295
Rückstellungen	61 177 402	54 059 874
6. Dotationskapital		
Buchwert am Jahresanfang	281 267 011	269 636 721
Finanzierung Investitionen in Bahninfrastruktur	17 527 533	18 313 082
Abschreibungen Investitionen in Bahninfrastruktur	-6 413 946	-6 682 792
Dotationskapital am Jahresende	292 380 598	281 267 011
7. Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		
Nach PBG bleibt derjenige Anteil eines Ertragsüberschusses, der aus abgeltungsberechtigten Sparten resultiert, für zukünftige Fehlbeträge reserviert.		
Rücklagen am Jahresanfang	1 197 812	1 396 431
Entnahme des Geschäftsjahres	-45 295	-198 619
Gesetzliche Rücklagen am Jahresende	1 152 517	1 197 812
8. Rücklagen		
Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden zweckgebundene Rücklagen gebildet.		
Rücklagen am Jahresanfang	6 960 000	5 460 000
Zuweisung des Geschäftsjahres	2 000 000	1 500 000
Rücklagen	8 960 000	6 960 000

	2010	2009
	CHF	CHF
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
9. Dienstleistungs- und übriger Ertrag		
Dienst- und Eigenleistungen	25 284 181	20 366 734
Reklameerträge und Extrafahrten	5 956 890	5 352 545
Übrige Erträge	5 976 272	5 689 537
Ergebnis aus Anlagenabgängen	45 019	34 500
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	37 262 362	31 443 316
10. Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
Betriebsbeitrag	51 455 555	48 867 284
Beiträge für Bahninfrastruktur	6 413 946	6 682 791
Übrige Abgeltungen	4 057 964	3 188 367
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	61 927 465	58 738 442
11. Abschreibungen		
Abschreibungen Sachanlagen	21 656 893	26 785 450
Abschreibungen Anlagenabgänge	1 255 289	–
Abschreibungsplafonierung	4 562 768	–518 644
Abschreibungen	27 474 950	26 266 806
12. Übriger betrieblicher Aufwand		
Materialaufwand	15 615 877	13 234 424
Energieaufwand	11 078 472	11 029 054
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	14 943 044	15 103 236
Mehrwertsteuer	4 760 265	5 147 133
Verwaltungskostenanteil TNW	2 674 740	2 449 663
Übrige betriebliche Aufwendungen	23 437 842	21 542 395
Übriger betrieblicher Aufwand	72 510 240	68 505 905

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 28 bis 33 des Geschäftsberichtes) für das am 31. Dezember 2010 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 Prüfungsnachweise eine

ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2010 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.

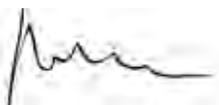
Ferner bestätigen wir, dass die Buchführung, die Jahresrechnung und die Geschäftsführung dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen entsprechen.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes formell geprüft und mit Schreiben vom 8. April 2011 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 11. April 2011

Ernst & Young AG



Robert-Jan Bumbacher
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)



Markus Kocher
Zugelassener Revisionsexperte

Genehmigung der Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 2. Mai 2011 den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2010 genehmigt.



Der Verwaltungsratspräsident:
Martin Gudenrath



Der Direktor:
Urs Hanselmann



Basler Verkehrs-Betriebe

Claragraben 55
CH-4005 Basel

T: +41 61 685 12 12
F: +41 61 685 12 48
info@bvb.ch

www.bvb.ch

Impressum

Herausgeber: BVB

Konzept/Layout: brenneisen communications

Fotos: Stefan Bohrer

Druck: Werner Druck

©Copyright 2011 by Basler Verkehrs-Betriebe
Vollständiger oder auszugsweiser Nachdruck nur mit
schriftlicher Genehmigung der Basler Verkehrs-Betriebe

NR.1

IN ALLEN ZONEN



BVB