



Basler Verkehrs-Betriebe
Geschäftsbericht 2011



MIT FREUNDEN UNTERWEGS

BVB IN KÜRZE

31.12.2011

Beförderte Personen (Mio./Jahr)

Tramlinien	92.33
Buslinien	38.29
Total inkl. Nachtnetz	130.69

Beförderungsleistung (Mio. Personen-km/Jahr)

Tramlinien	183.94
Buslinien	100.49
Total inkl. Nachtnetz	284.66

Fahrleistung (Mio. Wagen-km/Jahr)

Tram	10.75
Bus	5.64
Vertragslinien	0.62
	17.01

Linienlänge in km

Tram (9 Linien)	65.7
Bus (13 Linien)	107.0
	172.7

Rollmaterialbestand (Linienverkehr)

Tram-Motorwagen	120
Tram-Anhängerwagen	70
Busse	98
	288

Rollmaterialbestand (Oldtimer)

Tram-Motorwagen	9
Tram-Anhängerwagen	10
Busse	1
	20

Finanzielle Kennzahlen in Mio. CHF

Verkehrsertrag	119.4
Betriebsbeitrag	50.7
Personalaufwand	114.0
Abschreibungen	27.6

11 Editorial
12 Kommentar
14 In Ihrer Verantwortung
16 Im Gespräch
20 Am Wettsteinplatz
24 Mobilitätsleistung
26 Partner
32 Der 8er macht's
34 Linienstatistik
38 Ergebnisorientiert
40 Bilanz 2011
41 Erfolgsrechnung 2011
42 Anhang
46 Revisionsstelle 2011

**«Konsequente
Strategieverfolgung
und steter
Angebotsausbau.»**



Martin Gudenrath und Jürg Baumgartner

Liebe Leserinnen und Leser

Nichts ist so beständig wie der Wandel, das gilt auch für die BVB. Und jede Zeit des Wandels ist auch eine Zeit neuer Chancen. Insbesondere wenn man – wie wir – auf ein in der Vergangenheit solide erarbeitetes Fundament aufbauen kann. Und insbesondere auch, weil wir unser Führungsteam letztes Jahr weiter verstärken konnten. Mit Jürg Baumgartner trat 2011 ein ausgewiesener Branchenkenner seinen Job als neuer Direktor an.

Neben dem personellen setzen wir auch auf den technologischen Wandel. Ein Beispiel dafür ist der Geschäftsbericht, den Sie in den Händen halten. Er erscheint dieses Jahr zum ersten Mal nicht nur in gedruckter, sondern auch als online Version. Unter www.2011.bvb.ch können Sie multimedial aufbereitete Informationen zum vergangenen Geschäftsjahr anschauen, sei es daheim mit dem PC oder unterwegs mit einem Tablet oder Smartphone. Auch in weiteren Bereichen verfolgt die BVB eine Ausbauoffensive elektronischer Medien im Dienst ihrer Kunden. So beispielsweise mit einer App für die Fahrplanabfrage, E-Ticketing oder der dynamischen Fahrgastinformation inklusive Staumeldung.

«IN DEN NÄCHSTEN ZEHN
JAHREN INVESTIEREN
WIR CHF 1.5 MILLIARDEN
IN ÜBER 100 PROJEKTEN.»

All diese Erneuerungen unterstreichen unser Vorhaben, die mobile Freiheit und Verfügbarkeit für unsere Fahrgäste weiter zu fördern und in punkto Servicequalität Massstäbe zu setzen. Die BVB hat sich zum Ziel gesetzt, das beste Transport-Dienstleistungs-Unternehmen in Europa zu werden. In den nächsten zehn Jahren investieren wir in über 100 Projekten CHF 1.5 Mia., um dieses Ziel in die Wirklichkeit umzusetzen.

Besonders in Zeiten des Wandels ist es gut, verlässliche Freunde zu haben. Einige kommen auf den nächsten Seiten zu Wort. «Mit Freunden unterwegs» lautet das Motto des diesjährigen Geschäftsberichts. Dazu zählen natürlich ebenfalls unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denen unser besonderer Dank gilt. Wir freuen uns, gemeinsam mit unserem fantastischen Team die Herausforderungen des Wandels anzugehen.

Martin Gudenrath
Präsident des Verwaltungsrats

Jürg Baumgartner
Direktor

GRÜNER, MODERNER, KUNDENORIENTIERTER

Jürg Baumgartner, Direktor

Wie in den Jahren zuvor stieg auch 2011 das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung weiter an. Dabei nahm die Zahl der Einsteiger im Vergleich zum Vorjahr um 1.5% zu. Die Anzahl zurückgelegter Personenkilometer stieg sogar überproportional um 3%. Sprich, wir haben nicht nur mehr Passagiere, sondern jeder legt im Durchschnitt eine grössere Fahrdistanz zurück. Somit kamen letztes Jahr bei 130 Millionen Passagieren über 285 Millionen Personenkilometer zusammen. Umgerechnet bedeutet dies, dass die BVB jeden Tag eine Baslerin zum Mond und wieder zurück befördert. Auch die Transportleistung unserer Fahrzeuge ist imposant: zählt man alle zurückgelegten Fahrzeugkilometer zusammen, reicht dies für eine komplette Fahrt um die Erde – pro Tag!

«WIR HABEN NICHT NUR MEHR PASSAGIERE, SONDERN JEDER LEGT IM DURCHSCHNITT EINE GRÖSSERE FAHRDISTANZ ZURÜCK.»

Der ungebrochene Trend zu gesteigertem Mobilitätsbedürfnis wie auch das solide Fundament und das Wirtschaften in der Gewinnzone stimmen uns positiv für die Zukunft.

Um diese aktiv mitzugestalten und den zahlreichen kommenden Herausforderungen gewachsen zu sein, reicht Kontinuität alleine nicht aus.

Wandel

Aus diesem Grund stand 2011 auch im Zeichen des Wandels eingeleitet durch den Verwaltungsrat.

Das neue Tramdepot Wiesenplatz wurde eingeweiht und vor allem mit der Beschaffung der neuen Trams wurde ein wichtiger Meilenstein gefeiert.

Mit der Umgestaltung des Depots Wiesenplatz erhielt die BVB ihr erstes Durchgangsdepot, was mit einer wesentlichen Effizienzsteigerung im Betriebsablauf verbunden ist. Ein weiterer Fokus galt beim Umbau dem Thema der ökologischen Nachhaltigkeit. Die Dachbegrünung, das Sammeln von Regenwasser für die spätere Nutzung in der Waschanlage und

die Optimierung der Heizeffizienz tragen zum erklärten Ziel der BVB bei, «nicht nur aussen, sondern auch innen grün» zu sein.

Mit der Auftragsvergabe für 60 neue Trams konnte das Submissionsverfahren im Oktober erfolgreich abgeschlossen werden. Das Rennen gemacht hat das FLEXITY BASEL von Bombardier. Neben dem unschlagbar tiefen Anschaffungspreis besticht es durch fünf Trümpfe, welche es zum besten Tram für Basel machen. Es ist ein bewährtes, kundenfreundliches Stadtram (100% Niederflur), umweltfreundlich aufgrund tiefen Stromverbrauchs, international zugelassen, es verfügt über das beste Preis-/Leistungsverhältnis und besticht durch ein mehrfach preisgekröntes Design.

Die Beschaffung der neusten verfügbaren Technologiegeneration bedeutet gleichzeitig die vollständige Umstellung auf Niederflurtrams. Zusammen mit der geplanten behindertengerechten Umgestaltung sämtlicher Haltestellen werden wir zukünftig einen Riesenschritt in Sachen Kundenfreundlichkeit machen. Ob Rollstuhl, Kinderwagen oder schweres Gepäck – der Einstieg ins Tram wird wesentlich erleichtert.

Der Startschuss ist erfolgt: In über 100 Projekten neben dem eigentlichen Tagesgeschäft macht sich die BVB fit für die Zukunft. Ein Investitionsvolumen von CHF 1.5 Milliarden ist für die nächsten 10 Jahre geplant. Neben der Investition ins Rollmaterial fließt ungefähr die Hälfte in die Netzerweiterung, ca. 400 Haltestellen werden behindertengerecht gestaltet und am Dreispitz entsteht ein neues Gebäude für den Bau von Bahninfrastruktur. Aber nicht nur in «Hardware» wird investiert. Die Basis für den Erfolg bilden die Mitarbeiter der BVB. Jeder Einzelne bestimmt mit seinem Einsatz und seiner Motivation die Ausstrahlung des Unternehmens mit. In diese «Software» werden wir weiterhin und mehr denn je investieren.

Ziel ist, das beste Transport-Dienstleistungs-Unternehmen in Europa zu werden. Das fordert uns und spornt uns an. Jeden Tag aufs Neue.

VERWALTUNGSRAT



v.l.n.r.

Dr. Paul Rüst, Vizepräsident

Mario Weissenberger

Paul Blumenthal

Dr. Dominik Egli

Martin Gudenrath, Präsident

Dr. Michael Wüthrich

Hanspeter Ryser

Patrick Hafner

GESCHÄFTSLEITUNG



v.l.n.r.

Dr. Georg Vischer, Vizedirektor, Markt*

Marcel Kuttler, Technik

Franz Brunner, Corporate Services*

René Messmer, Unternehmensentwicklung

Jürg Baumgartner, Direktor*

Michael Bont, Infrastruktur

Andreas Haufler, a.i. Fahrbetrieb

Dagmar Jenny, Medienstelle

* Geschäftsleitungs-Ausschuss

TRAMVISIONEN



Martin Gudenrath und Dr. Hans-Peter Wessels

Der Öffentliche Verkehr in und um Basel hat noch viel Ausbaupotential. Darin sind sich Regierungsrat Hans-Peter Wessels und BVB Verwaltungsratspräsident Martin Gudenrath einig. Sie sprechen über städtebauliche Aspekte, Pläne und Visionen beim Tramnetz sowie eine BVB im Umbruch.

Neue Strecken, neue Linien

Hans-Peter Wessels: In Basel ist sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung viel Goodwill für den Öffentlichen Verkehr vorhanden. Speziell Tramprojekte finden im Grossen Rat stets Unterstützung. Der Wunsch, die Tramstadt Basel zu stärken, ist weit verbreitet. Wir tun dies aktuell mit der Rollmaterialbeschaffung sowie mit der Erweiterung des Tramnetzes. Hier haben wir kurz-, mittel- und langfristige Pläne mit grossen Auswirkungen. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben gemeinsam die Studie «Tramnetz Region Basel 2020» durchgeführt. Diese zeigt auf, dass wir in den nächsten 10, 15 Jahren etwa CHF 900 Millionen in den Ausbau des Tramnetzes investieren möchten. Das sind namhafte Beträge. Aber als Stadt haben wir keine andere Wahl. Das Tramnetz hat sich, was die Infrastruktur betrifft, in den letzten 50 Jahren nicht nennenswert weiterentwickelt. Abgesehen von Details herrschte ein halbes Jahrhundert Stillstand. Zur Zeit sind wir aber in einer Phase, in der viele Städte ihr

«WIR MÖCHTEN IN DEN NÄCHSTEN 10, 15 JAHREN ETWA CHF 900 MILLIONEN IN DEN AUSBAU DES TRAMNETZES INVESTIEREN.»

Hans-Peter Wessels

Tramnetz modernisieren. Da wollen wir ganz vorne mit dabei sein. Dafür starten wir eine eigentliche «Tram-Offensive», in der wir viele Neubaustrecken realisieren möchten. Die geplanten Schienenstränge am Claragraben und am Petersgraben sollen als wichtige Netzelemente Alternativrouten zur stark belasteten Innenstadtstrecke ermöglichen. Die Linien werden auch in die Peripherie verlängert, der 8er nach Weil, der 3er nach St. Louis und der 14er nach Salina Raurica. Und wir möchten neue Wohn- und Arbeitsgebiete wie Erlenmatt, Dreispitz oder das Hafengebiet Kleinhüningen mit dem Tram erschliessen. Das Roche-Areal, das Stücki-Areal sowie Quartiere wie Gundeldingen oder Kleinhüningen erhalten eine bessere ÖV-Anbindung.

Bei einer solch umfassenden Vision wie dieser braucht es eine perfekte Abstimmung von städteplanerischer Entwicklung und Mobilität. Genau dafür haben wir die Studie «Tramnetz Region Basel 2020» erstellt. Als erste Infrastrukturmassnahme werden die Schienen über den Margarethenstich verlegt.

Das Netz ist mehr als Tram und Bus

HPW: Je attraktiver der ÖV, desto mehr Leute nutzen ihn. Es ist ein Ammenmärchen, dass sich Tramsysteme und S-Bahnen konkurrieren. Im Gegenteil: Die wenigsten Leute, die mit der S-Bahn zum Bahnhof SBB fahren, haben damit ihr Ziel erreicht. Sie fahren von da mit dem Bus oder dem Tram weiter. Dies gilt auch in umgekehrter Richtung. Die verschiedenen ÖV-Systeme greifen ineinander. Die S-Bahn stellt keine Bedrohung für Tram und Bus dar, sie ist vielmehr ein Zubringer neuer Kundinnen und Kunden. Das zeigen auch die Erfahrungen aus Zürich mit der leistungsfähigsten S-Bahn der Schweiz. Bei der Tramnetzstudie wurde deshalb der Verknüpfung des S-Bahn- und des Tramnetzes grosses Gewicht beigemessen. Es gilt, Tram- und S-Bahn-Umsteigepunkte zusammenzubringen

und diese in Kombination mit den Bushaltestellen zu eigentlichen ÖV-Knotenpunkten zu machen.

Martin Gudenrath: Bei Tram und Bus handelt es sich um Feinverteiler. Mit der S-Bahn kommen Sie nicht in die Quartiere. Das ist vergleichbar mit der Hauptschlagader und den Kapillaren. Tram und Bus sind die Kapillaren. Nach je 200 Meter eine S-Bahn Haltestelle ist sinnlos. Steigt das Mobilitätsbedürfnis verhält es sich bei Schienen aber wie bei Strassen, es wird grösser gebaut.

HPW: Wenn man ein Gebiet städtebaulich entwickeln möchte, muss man den ÖV-Anbindungen einen zentralen Stellenwert beimessen. In Basel Nord sind wir spät dran. Das Tram soll Richtung Stücki weiterfahren und bis in den Hafen gezogen werden. Das hätte ich gerne jetzt schon realisiert. Zunächst wird allerdings der Bus diese Strecke übernehmen – damit können wir den Kundenbedürfnissen schneller entgegenkommen. Erweist sich eine Strecke als gefragt, kann eine Tramlinie folgen und die Transportkapazität wird erhöht. Die ÖV-Anbindung des Hafenviertels ist städtebaulich betrachtet zentral. Der Öffentliche Verkehr dient als Motor für städtebauliche Entwicklungen, auch beim Dreispitz, wo dem Tram eine bedeutende Rolle zur Unterstützung der Transformation des Areals zukommt. Aber nicht nur in Basel soll dieser Motor genutzt werden, sondern auch in Saint-Louis. Die gewählte Route der Linie 3 zum Bahnhof Saint-Louis verbindet unsere zwei Städte noch besser und ist für Pendlerinnen und Pendler optimal. Saint-Louis erhofft sich von ihr auch einen positiven städtebaulichen Effekt.

MG: Vielleicht kommt einmal ein Vorstoss für eine Tramverbindung von Saint-Louis nach Weil. Wie in Paris wächst das Spinnennetz in der Peripherie langsam zusammen. Das unterstützt das Ziel, 10 % weniger Autoverkehr.

An den Kunden orientiert

MG: Basel ist eine Tourismusstadt, eine Messestadt, eine Kulturstadt. Ich möchte, dass sich in unseren modernen Trams alle, Basler wie Besucher, wohl fühlen. Jeder soll sich mühelos zurecht finden. Auf unserer Website soll man in drei Sprachen den Weg ins Beyeler Museum erklärt bekommen. Was den Kundenservice angeht, befinden wir uns zur Zeit in einer Transformationsphase.

«ICH FINDE ES SEHR SPANNEND, WAS FÜR EIN POTENTIAL UND WAS FÜR EIN ENTHUSIASMUS INNERHALB DER BVB VORHANDEN IST.»

Martin Gudenrath

HPW: Die Kundenbasis ist breit aufgestellt. Dazu gehören auch immer mehr ältere Menschen, die auf den ÖV angewiesen sind. Für sie kaufen wir 100% Niederflurtrams sowie Busse, die sich neigen. Zudem heben wir sämtliche Haltestellen, bei denen es möglich ist, auf 27 cm an. Zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes werden wir eng mit der BVB zusammen arbeiten. Dies kommt nicht nur Behinderten und älteren Menschen, sondern auch Familien, Baslern mit vollen Einkaufstaschen oder Touristen mit Gepäck zugute.

MG: Ich möchte betonen, dass die Massnahmen, die wir im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes umsetzen, für alle Fahrgäste mehr Komfort bedeuten, dass sie die Stadt grundsätzlich familienfreundlicher machen. Der Zugang zum Tram soll in Zukunft nicht nur auf der Einstiegsebene barrierefrei sein sondern auch auf der Ticketebene. Mittelfristig möchte ich keine Schlangen mehr an unseren BVB Schaltern sehen. Die Fahrgäste sollen ihre Billets mit dem Bezahlen der Restaurant-Rechnung lösen können oder schon im Anflug auf Basel. Wir müssen einfach noch tourismusfreundlicher werden. Das gelingt uns, wenn wir ein Unternehmen werden, das in einer modernen Stadt Verkehrsvisionen realisieren kann. Mit entsprechendem Equipment und Marketing, vor allem aber auch mit modernem Ticketing. Die BVB startet übrigens als erster Städtischer Verkehrsbetrieb in der Schweiz einen Pilotversuch mit Free Public WLAN. Dazu rüsten wir ein Combino-Tram und einen Citaro-Gelenkbus entsprechend aus und kennzeichnen beide Fahrzeuge. Die Ansprüche der mobilen Gesellschaft ändern sich. Diesen dürfen wir uns nicht verschliessen, wenn wir ein Unternehmen mit top Service sein wollen.

Ein modernes Tram Für ein modernes Unternehmen

HPW: Ich bin überzeugt, dass der Grosse Rat dem Kredit für die neuen Flexity Trams zustimmen wird. Die Bevölkerung freut sich darauf. Es ist dringend nötig, dass die BVB neues Rollmaterial bekommt. Man spürt den Aufbruch bei der BVB. Man merkt, dass eine neue Leitung da ist. Man merkt aber auch, dass die Mannschaft mitzieht. Von aussen betrachtet habe ich den Eindruck, die Leute haben Spass an ihrer Arbeit. Es kommen Ideen auf wie das WLAN-Projekt. Das ist ja eigentlich eine kleine Geschichte, aber ich denke, daran merkt man, dass die BVB flotter unterwegs ist als auch schon.

MG: Dem kann ich voll und ganz zustimmen. Ich finde es sehr spannend, was für ein Potential und was für ein Enthusiasmus innerhalb der BVB vorhanden ist. Es ist wie Schneeglöckchen und Krokusse im Frühling. Die sind schon da, man muss sie einfach unter dem Schnee hervorholen.

DER ERSTE EINDRUCK ZÄHLT



Martina Münch

Ein Interview mit Martina Münch, Leiterin Gestaltung Stadtraum Verkehr beim Planungsamt des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt, über ihre Aufgabe in der Entwicklung der öffentlichen Räume der Stadt.

Was sind die Aufgaben Ihrer Abteilung Gestaltung Stadtraum Verkehr?

Martina Münch: Wir sind eine Abteilung des Planungsamtes mit mittlerweile 16 Mitarbeitern aus den unterschiedlichsten Fachgebieten. Bei uns arbeiten Architekten, Landschaftsarchitekten, Raumplaner, Städteplaner und Verkehrsingenieure. Unsere Aufgabe ist nicht die übergeordnete Verkehrsplanung wie Ihr «Tramnetz 2020», sondern die konkrete Planung der Verkehrsräume, also einzelne Strassenzüge und Plätze wie zum Beispiel der Wettsteinplatz.

Wir erarbeiten Projekte, basierend auf klaren Aufträgen wie «man plane eine Tramverbindung vom Badischen Bahnhof zur Erlenmatt» unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche – wie Tram, Velo, Fussgänger, Individualverkehr usw. Fragen, die uns beschäftigen lauten: Wie kommen alle diese Anspruchsgruppen nicht neben-, sondern miteinander durch die begrenzten Räume? Wie können wir an bestimmten

Orten grüne Aspekte berücksichtigen und eine attraktive und sichere stadträumliche Situation gestalten? Unser Job beginnt in dem Moment, in dem das Amt für Mobilität die Rahmenbedingungen gesetzt hat. Also sobald definiert ist, welche Verkehrsmengen abgewickelt werden müssen, auf wen speziell geachtet werden muss. Wir entwickeln ein Projekt bis hin zur Kreditvorlage an den Grossen Rat. Dabei sind wir immer sehr intensiv im Austausch mit anderen Dienststellen, mit Fachverbänden, mit der Bevölkerung, mit der Politik, der Regierung und dem Parlament, Gremien und Interessensvertretern, welche oftmals andere und divergierende Vorstellungen haben.

Wo gibt es Berührungspunkte mit der BVB?

Zur Entwicklung von Projekten arbeiten wir immer in Teams unter der Federführung einer meiner Projektleiter. In diesen Teams ist fast immer jemand von der BVB mit dabei, ausser wir sind in einer Quartierstrasse, in der weder Tram, noch Bus noch je eine Einsatzlinie verkehren. Diesen Projektteams gehören Mitarbeiter der Stadtgärtnerei, der Polizei, des Amts für Mobilität, der IWB und nicht zuletzt des Tiefbauamtes an, welches später die Projekte ausführt.

Nehmen wir als Beispiel das Projekt Tram Erlenmatt, das vom Badischen Bahnhof durch die Schwarzwaldallee und Erlenstrasse zum Riehenring führt. Hier haben wir einen Bahnhofsplatz, wir haben eine Strasse. Wie teilt man diesen Raum jetzt auf? Ist das Tram in der Mitte? Ist es auf der Seite? Was bedeutet es, wenn es in der Mitte ist? Welche Vorteile hat es, wenn es aussen ist? Wo kann es halten? Hält das Tram an schmalen Halteinseln? Müssen die Leute zuerst auf die Insel und dann über die Fahrbahn? Hält das Tram direkt am Trottoir oder am Platz und die Passagiere können aussteigen und sind direkt auf dem Fussgängerbereich? Hat das Tram ein eigenes Trassee? Das sind Fragestellungen, die uns beschäftigen. Was funktioniert für den Menschen? Was

funktioniert für den Velofahrer, der nicht immer Freude an den Tramschienen hat? Wo kann man vielleicht noch eine Baumreihe pflanzen und was bedeuten diese Projekte für die Fussgänger?

Unsere Projekte sind hoch komplex und sehr spannend. Dafür brauchen wir diverse Partner, welche ganz unterschiedliche Bedürfnisse vertreten. Die BVB achtet primär darauf, dass der Betrieb möglichst störungsfrei läuft und die Haltestellen funktionieren. Die Polizei legt ihr Augenmerk auf verkehrliche Sicherheitsaspekte. Die Velovertreter wünschen sich möglichst komfortable, schnelle und direkte Verbindungen. Dann haben sie Ansprüche der Behindertenverbände, der älteren Menschen und Kinder. Es geht nicht nur ums Ein- und Aussteigen an BVB Haltestellen sondern grundsätzlich um die Bewegung im Raum. Nicht zuletzt haben wir natürlich den Anspruch, dass vom Stadtbild her eine stimmige und attraktive Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht.

Lassen Sie mich ein Beispiel aufzeigen: Sie können aus verschiedenen Optiken einen Strassenraum aufbauen. Als passionierte Velofahrerin hätten Sie gerne 2x2 Meter Platz zum Velofahren. Sie als engagierte Grünverfechterin wünschen sich zwei Baumreihen. Jetzt haben Sie von dem Raum schon etwa acht Meter beansprucht. Mit einem Kinderwagen oder zum bequemen Kreuzen zweier Passanten brauchen Sie mindestens ein zwei Meter breites Trottoir. Schon sind wir bei zwölf Metern. Das Tram will schnell fahren und hätte gerne ein eigenes Trassee, usw. ruckzuck sind wir bei 25 Metern. In der gebauten Stadt haben wir aber selten so viel Platz zur Verfügung. Unser Kernjob im Rahmen der Entwicklung des Projekts ist es, Varianten und ihre Konsequenzen aufzuzeigen und zwischen den Anspruchsgruppen zu vermitteln. Alle müssen vom eigenen Optimum abrücken, sich treffen und Kompromisse eingehen. Und am Ende muss jeder mit der gefundenen Lösung leben können.

Können Sie uns ein solch heftig diskutiertes Projekt vorstellen?

Der Karl Barth-Platz ist ein gutes Beispiel hierfür. Unsere Position war, wir wollen im Gellert einen attraktiven, repräsentativen und grünen Platz schaffen. Früher hatten wir hier schmale Halteinseln, die immer wieder von Heerscharen von Schülern belagert wurden, die oftmals unkontrolliert und nicht ganz ungefährlich die Strasse überquert haben.

«JETZT ENTWICKELN WIR EIN GEMEINSAMES ERSCHEINUNGSBILD. DAS WIRD EINE SEHR SPANNENDE SACHE.»

Die Polizei gab bei der Planung zu bedenken, dass, sollte man das Tram am Karl Barth-Platz nicht mehr überholen können, man im schlimmsten Fall die ganze Hardstrasse hinter dem Tram herfahren müsse. Die BVB hatte ihre eigenen Vorstellungen. Am Ende sind alle von ihrem Ideal ein Stück abgerückt und aufeinander zugegangen. So entstand ein guter Platz, der gestalterisch überzeugt, gut funktioniert und bei der Bevölkerung akzeptiert ist.

Der Wettsteinplatz war ebenfalls ein heftig diskutiertes Projekt. Bei seiner Entwicklung kam das Thema Warthalle auf. Die BVB wollte ein Normelement platzieren. Wir fanden, ebenso wie die Stadtbildkommission, dass dies eigentlich nicht richtig ist an diesem Ort. Gleichzeitig durften wir für die BVB den Wettbewerb für die neuen Warthallen durchführen. Es ergab sich schnell, dass der «Urban Crystal», das zweitplatzierte Projekt in diesem Wettbewerb, eigentlich ideal auf den Wettsteinplatz passt. Die BVB war begeistert und war bereit, an wenigen Orten von Normelementen abzurücken und etwas Spezielles zu wagen. Die Resonanz ist durchgehend positiv. Die Wirkung des «Urban Crystal» als Objekt auf dem Platz ist wirklich unglaublich. Gleichzeitig wurde allen klar, dass mit dem Siegerprojekt aus dem Wettbewerb, dem «Parapluie», eine Normwarthalle gefunden wurde, welche sogar am Marktplatz aufgestellt werden konnte. Die Vorgabe aus dem Wettbewerb, ein Normelement zu schaffen, welches an 95 % der Orte einsetzbar ist, ist also absolut gelungen. Aber die Welt funktioniert nicht nur mit Standards. Deshalb braucht es an gewissen Orten etwas Spezielles, das vielleicht etwas teurer und aufwändiger, aber dem speziellen Ort angemessen ist.

«DIE FUNKTION STEHT IM VORDERGRUND, DAS KANN UND SOLL MIT EINER GUTEN GESTALTUNG EINHERGEHEN.»

Die BVB prägt das Stadtbild Basels nachweislich. Dadurch trägt sie auch eine gewisse Verantwortung. Wie würden Sie diese beschreiben?

Ich denke, dieser Verantwortung war sich die BVB lange Zeit nicht, oder sagen wir zu wenig, bewusst. Es gab eine Zeit, in der die BVB eher pragmatische Entscheidungen traf. Hier sehe ich in den letzten Jahren einen deutlichen Wandel. Nehmen wir das Beispiel Farben. Plötzlich kam man mit diesem Lagunengrün. Als beim Theater sämtliche Dächer in Lagunengrün gestrichen wurden, waren wir schon sehr irritiert. Die BVB wird dies in nächster Zeit wieder rückgängig machen, was wir sehr begrüßen. Oder das Interieur eines Combinos mit seinen mintfarbigen Stangen und den Sitzpolstern ist sehr bunt. Mit Begeisterung habe ich den aktuellen Vorschlag von Holzsitzen im neuen Flexity Tram aufgenommen.

Haltestellen sind nicht nur Stadtbild prägend sondern bestimmt auch Schnittpunkte zwischen Ihnen und der BVB.

Ja, da haben wir ein gemeinsames Projekt, das sich eigentlich zweispurig entwickelt hat. Basel war Ende der 70er-, Anfang der 80er-Jahre eine der ersten Städte, die ein Fussgängerleitsystem installierte. Die blauen Stelen sind in der Zwischenzeit etwas in die Jahre gekommen. Wir gaben den Anstoss für eine Überarbeitung, indem wir durch die Stadt gingen und schauten, was alles herum steht – Infotafeln, Wegweiser, BVB Fahrpläne und vieles mehr. Wir haben diese Elemente zusammengestellt, präsentierten dies in diversen Gremien und bei unseren Planungspartnern und regten an, nicht immer noch mehr Elemente in die Stadt zu stellen. Daraus resultierte unter der Federführung der Stadtentwicklung eine spannende Zusammenarbeit mit Studenten der Fachhochschule, alles ausländische Studenten in Masterkursen. Die waren zuerst etwas verwirrt und meinten, noch nie ein Wegleitungssystem in Basel gesehen zu haben. Sie kamen dann im Laufe ihrer Arbeit aber zu einer spannenden Aussage: «Wenn ich als Tourist in einer Stadt bin, gibt es zwei Formen von Mobilität, zu Fuss gehen oder den ÖV benutzen.» Die Studenten stellten innert Kürze fest, dass Basel ein flächendeckendes ÖV-Netz hat und fragten: «Warum platziert ihr nicht einen Teil der Grundinformationen an diesen Orten? Dann weiss man immer, ah da ist eine BVB Haltestelle, da hat es sicher einen Stadtplan usw.» Bei der BVB sind wir damit auf offene Ohren gestossen. Sie ist selbst dabei, eine neue Stele für Fahrpläne etc. zu entwickeln, weil sie sich an den unaufgeräumten Haltestellen stört. Jetzt entwickeln wir ein gemeinsames Er-

scheinungsbild, welches eine sehr spannende Sache geben wird, denn es geht darum, Informationen zu vermitteln, aber gleichzeitig weniger Elemente aufzustellen. Ebenfalls diskutiert wird gerade, die Farben des Liniennetzfahrplanes an Tram und Bus aufzunehmen. Die Studenten meinten, die BVB habe einen Liniennetzfahrplan mit Farben aber kein Tram habe eine Farbe. Das sind spannende Themen, an denen man merkt, dass die Denkweise bei der BVB im Wandel ist. Grundsätzlich geht es ja darum, Information zu transportieren. Und das kann man auf unterschiedliche Art und Weise. Die Funktion steht im Vordergrund, das kann und soll aber mit einer guten Gestaltung einhergehen. Ein gut gestaltetes Objekt ist nachweislich weniger anfällig für Vandalenakte. Die Parapluie-Wartehallen werden praktisch kaum beschädigt. Auch an den gläsernen Telefonkabinen hatten wir nie Vandalismusschäden. Sieht etwas gestaltet und wertig aus, wird es auch entsprechend behandelt und erfährt eine andere Akzeptanz.

Zählen Sie mal zusammen wie viele Quadratmeter Haltestellen die BVB hat. Sie sind der grösste Betreiber von öffentlichen Räumen. Darum muss auch hier mit einer gewissen Sorgfalt und mit einer guten und ansprechenden Gestaltung gearbeitet werden.

RUND UM DIE WELT

Sybille Antener, Facility Services Strecke



Peter Bula, Automatiker Depotbetriebe



170

Linienlänge in km entspricht:

Basel–St. Gallen

46 500

Fahrzeugkilometer pro Tag:

**einmal um
die Erde**



Adrienne Dürr, Wagenführerin

285 000 000

Personenkilometer 2011:

**jeden Tag eine
Baslerin zum Mond
und zurück**

NACHBARN WACHSEN ZUSAMMEN



Jürg Baumgartner und Alain Groff

BVB Direktor Jürg Baumgartner und Alain Groff, Leiter Amt für Mobilität, im Gespräch über das grenzüberschreitende Zusammenwachsen von Nachbarn und die Zusammenarbeit von Kanton und BVB.

ÖV freundliche Politik

Alain Groff: Basel ist nicht zufällig ein Kanton mit einem hohen ÖV-Nutzungsgrad. Als Stadtkanton ist dies auch strukturbedingt. In Städten ist die Motorisierung generell tiefer als auf dem Land. Aber es ist auch das Resultat einer jahrzehntelangen Politik, die dem Öffentlichen Verkehr einen hohen Stellenwert einräumt. Eine Politik, die zunehmend den nicht-motorisierten Verkehr fördert und den Leuten Optionen bietet, ohne Auto mobil zu sein. Gäste eines Basler Hotels erhalten für die Dauer ihres Aufenthaltes kostenlos ein Mobility Ticket zur Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt und der Umgebung. Die Besucher sind dann oft beeindruckt, wie gut unser ÖV funktioniert. Wir haben ein sehr dichtes Netz und ein sehr dichtes Fahrplanangebot. All dies führt dazu, dass viele Leute sagen: Wenn ich in der Stadt wohne, brauche ich kein Auto.

Dazu passt, dass das baselstädtische Stimmvolk am 28. November 2010 einer Anpassung des Umweltschutzgesetzes zugestimmt und einen Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs genehmigt hat. Als Konsequenz haben wir eine klare Gesetzesbestimmung, die besagt, dass wir innerhalb von zehn Jahren auf den Stadtstrassen, sprich ausserhalb der Autobahnen, den Autoverkehr um 10 % reduzieren müssen.

«WENN DAS SPIELFELD OPTIMAL BESTELT IST, IST ES EINFACHER DARAUFGU ZU PRODUZIEREN.»

Jürg Baumgartner

Jürg Baumgartner: Es gibt zwei Faktoren, weshalb die BVB es schafft, diese 10 % aufzufangen. Das eine ist ein gutes und sinnvolles Netz. Und das andere sind genügend Fahrzeuge. Wir sind in der Rollmaterialbeschaffung jetzt dabei, die Trams zu kaufen. Und wenn es nötig werden sollte, können wir zusätzliche Trams zu diesem einmaligen Sensationspreis kaufen. Das ist in unseren Hochrechnungen mit einkalkuliert. Schlussendlich ist es ein dynamischer Prozess. Die Fahrgastzahlen werden es uns zeigen. Dafür haben wir wie gesagt zehn Jahre Zeit. Ich bin natürlich froh über solche politische Stossrichtungen. Denn ich glaube, mit dem ÖV zu fahren und nicht auf das Auto zu setzen, ist die einzige nachhaltige Mobilität für Basel. Für eine erfolgreiche, nachhaltige Mobilität müssen die Strukturen stimmen. Strukturen sind für mich vor allem das Tramnetz. Das Busnetz ist einfacher angepasst. Wenn das Spielfeld optimal bestellt ist, ist es einfacher darauf zu produzieren. Ich glaube, das ist ein wesentlicher Teil unseres Erfolges mit 1.5% mehr Fahrgästen, 3 % mehr Personenkilometer. Mit einer schlechten Angebotsplanung hat man am Ende auch schlechte Passagierzahlen. Das Netz stimmt, weil die Verkehrspolitik sinnvoll ist, und weil vieles gut ineinander greift.

Starke Partner

AG: Als Verwaltung sind wir bei all unserem Tun auf Partner angewiesen. Sei es verwaltungsintern mit anderen Ämtern, seien es im ÖV Partnerschaften mit den einzelnen Transportunternehmen. Die BVB ist das wichtigste Transportunternehmen im TNW und für uns ohnehin ein herausragender

Partner im ÖV. Wir pflegen aber auch unsere Beziehungen mit Quartiervereinen und Verbänden, sowie mit dem Kanton Baselland und vielen weiteren Nachbarbehörden, auch in Frankreich und Deutschland. Wir stellen unsere Pläne vor und machen verständlich, was wir warum und wie anstreben. Wir werben dafür, dass die Verbände nicht zu einseitig ihre spezifischen Interessen vertreten, weil dann der Gesamtblick auf die Mobilität verloren geht. Denn unsere Aufgabe ist es, das Gesamtsystem Mobilität im Griff zu behalten. Wir können in einer engen Stadt wie Basel in den seltensten Fällen für alle Teilnehmer optimale Verhältnisse schaffen. Das heisst wir müssen sehr häufig versuchen, in engen Strassenräumen, auf engen Plätzen einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Verkehrsinteressen herzustellen. Dazu kommen noch andere Nutzungen und stadtgestalterische Aspekte, denn Stadträume sind ja nicht nur Verkehrsflächen. Das sind komplexe Aufgaben. Ganz wichtig dabei: Die BVB muss vorwärts kommen und darf nicht im Stau stecken bleiben.

JB: Aus unserer Sicht funktioniert die Zusammenarbeit sehr gut. Alain Groff muss einen Kompromiss finden und alle Parteien an einen Tisch bekommen. Ich vertrete die Argumente für den ÖV und habe meine Ansprüche. Aber wir haben durchaus Verständnis für die Schwierigkeiten seines Jobs.

AG: Das ist sicher ein wichtiger Faktor. Wir sind auf die BVB angewiesen, weil unsere Mobilitätspolitik sehr stark auf dem ÖV aufbaut. Einige Strecken können nicht zu Fuss oder per Velo zurückgelegt werden. Allzu viel Autoverkehr wollen wir allerdings auch im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner nicht. Umgekehrt ist die BVB auf den Kanton angewiesen. Sie kann eben nur auf den Schienen fahren, die im Rahmen kantonaler Projekte gebaut werden. Sie kann nur bei den Lichtsignalanlagen durchfahren, die auf grün schalten. Die Steuerung ist ganz klar unsere Aufgabe. § 30 der Kantonsverfassung lautet: «Der Öffentliche Verkehr hat Vorrang.» Da haben wir gar keinen Spielraum. Aber wir müssen natürlich auch sicherstellen, dass das ganze System funktioniert. Es ist eine Win-win-Situation. Wenn der ÖV ohne Halt durchfahren kann, ist die Kreuzung weniger lange blockiert. Flüssiges Fahren ist im Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Wenn ein Tram z.B. am Steinenberg anhalten muss und dann über die Kreuzung am Bankverein tuckert, blockiert es die Querrichtung viel länger, als wenn es zügig durchfahren kann. Die Anlage am Bankverein ist übrigens

eine der nächsten Anlagen, die wir verbessern werden. Hier hat es grundsätzlich viel Verkehr und es ist der zentrale Lichtsignal-Knoten im Netz an dem sich Tramlinien kreuzen. Der Verkehrsfluss ist ein Gebiet, auf dem wir mit der BVB eng zusammen arbeiten. Jeder weiss, wer welche Aufgabe hat und wir ergänzen uns wunderbar.

«DIE BAUARBEITEN AM TRAM WEIL, DIE JETZT ANGEFANGEN HABEN UND LANGSAM SICHTBAR WERDEN, SIND VERKEHRLICH UND POLITISCH EIN GEWALTIGER MEILENSTEIN.»

Alain Groff

Grenzenlos mobil

AG: Seit 1934 ist das Tramnetz praktisch nicht erweitert worden. Eine Ausweitung in Nachbargemeinden wurde seither nicht durchgeführt. Mit der Tramlinie nach Weil entsteht eine neue Dynamik und es gibt plötzlich viele Ideen und Projekte, wie man das Tramnetz erweitern könnte und sollte. Ich finde in erster Linie die grenzüberschreitenden Projekte spannend und wichtig, obwohl sie komplex, schwierig und aufwendig sind. Sie stellen die Verbindung zu Nachbargemeinden her, die längst an das Tramnetz angebunden wären, läge nicht eine Landesgrenze dazwischen. Zum Teil waren sie es ja schon einmal. Saint-Louis hatte mal eine Tramverbindung, die nur wegen der Landesgrenze unterbrochen wurde. Das Spannende an diesen Projekten ist, dass sie die grenzüberschreitende Kooperation wirklich erlebbar machen. Es gibt viele Gebiete, in denen die Grenzräume zusammenarbeiten, gemeinsame Projekte haben, die Früchte tragen. Aber das Schaffen einer Verbindung, etwa einer Busverbindung wie nach Grenzach-Wyhlen macht die Zusammenarbeit spürbar. Es ist eigentlich unglaublich: Über Jahrzehnte gab es nie eine durchgehende Busverbindung in die Nachbarstadt Grenzach-Wyhlen. Man ist immer bis an die Landesgrenze gefahren und in letzter Minute schnell links abgebogen. Auf deutscher Seite fahren die Busse bis zum Zoll und kehren dort um. Unglaublich. Seit Ende 2007 haben wir die Buslinie 38 eingeführt, eine sehr erfolgreiche Verbindung. Der nächste Schritt ist jetzt die Tramlinie nach Weil am Rhein. Das schafft eine

fixe, verbindliche, langfristige Verbindung und macht das Zusammenwachsen des Grenzraumes noch besser sichtbar. Gerade in einer Agglomeration wie Basel, in welcher das Tram eine so grosse Bedeutung hat, hat die Tatsache, dass in der Innenstadt jede Viertelstunde ein Tram mit der Anschrift «8 Weil am Rhein» durchfährt, eine hohe Symbolkraft. Das finde ich das Spannende an diesen Projekten, dass sie nicht nur Verkehrsprojekte sind, sondern auch das Zusammenwachsen in der Regio beleben.

Auch von Seiten BVB gibt es diesbezüglich schon seit vielen Jahrzehnten Ideen und Absichtserklärungen. Vor zwanzig Jahren beispielsweise gab es bereits politische Vorstösse, man solle doch die Linie 3 bis Burgfelden verlängern. Oder es gab eine Absichtserklärung mit der Stadt Weil, irgendwann einmal eine Tramstrecke zu bauen. Schlussendlich scheiterte es meistens an der Finanzierung. Erst das Schaffen des sogenannten Infrastrukturfonds des Bundes brachte wieder Bewegung in die Projekte. Dieser Fonds unterstützt Projekte in den Agglomerationen finanziell. Ausserdem ist der Bund bereit, und das ist wegweisend in Europa, Projekte ausserhalb der Landesgrenzen mitzufinanzieren. Das erzeugte eine ungeheure Dynamik. Ich denke, die Bauarbeiten am Tram Weil, die jetzt angefangen haben und langsam sichtbar werden, sind verkehrlich und politisch ein gewaltiger Meilenstein.

Gegenseitige Erwartungen

JB: Betreffend Tramnetz hat die BVB grosse Erwartungen. Einerseits, dass ins Tram als Verkehrsträger weiterhin investiert und andererseits, dass die Infrastruktur optimal gepflegt wird. Es kann nicht sein, dass wir einen Zustand wie in Riehen mit einer Langsamfahrstrecke so lange erdulden müssen. Schliesslich ist die Reisezeit das höchste Gut eines ÖV-Passagiers. Wenn ein Autofahrer zwei Minuten Stau hat, beginnt er Schleichwege zu nehmen, um dem Stau auszuweichen. Wir brummen jedem Fahrgast von Riehen durch die Langsamfahrstrecken locker 1.5 Minuten mehr Fahrzeit auf, weil das Gleis defekt ist. Dabei müssten wir schauen, dass wir die Reisezeit möglichst kurz halten. Wer mit dem ÖV schneller ist als mit dem Auto, dem Velo oder zu Fuss, ist schon Kunde. Für mich ist ein gutes Netz eines das sicherstellt, dass man immer schneller ist als mit dem Auto. Das ist ein grosser Vorteil des öffentlichen Transports. Einer, den wir dann auch 2030 ausspielen wollen. Dafür müssen

Alain Groff und sein Team die Grundlagen schaffen. Mein Part ist es u.a., mehr Trams zu besorgen, die schneller beschleunigen, noch bequemer abbremsen, wesentlich bessere Fahrgastwechselzeiten ermöglichen und die Kosten im Griff zu behalten. Wir sind auf einem guten Weg.

AG: Wir versuchen, das neue Liniennetz möglichst intelligent aufzubauen, so dass es kurze Reisezeiten ermöglicht und Behinderungen im Betrieb minimiert. Das ist ein Kernelement. Der Unterhalt und die Pflege der Infrastruktur sind ebenfalls wichtige Punkte. Beim sogenannten Geschäftsmodell Infrastruktur sitzen wir ganz klar im gleichen Boot wie die BVB. Nur, im Strassenraum sind nicht nur Tramschienen und Bushaltestellen, sondern es gibt ganz viele Nutzungen, teilweise auch unsichtbar: Unter dem Boden befinden sich Gas- und Abwasserleitungen und vieles mehr. Deshalb ist eine optimale Koordination von Sanierungs- und Infrastrukturprojekten unerlässlich. Davon profitiert auch die betroffene Wohnbevölkerung. Sonst kommt das Gefühl auf, kaum ist eine Verkehrsbehinderung weg, ist bereits wieder eine neue da. Das ärgert Anwohnende gleichermassen wie Verkehrsteilnehmende.

JB: Zur Zeit fahren wir mit 20 Tonnen schweren Trams. In 15 Jahren werden wir mit Trams fahren, die gut doppelt so schwer sind. Wir fahren immer häufiger, transportieren immer mehr Leute; das beansprucht die Infrastruktur immens. Jetzt haben wir noch Zeit, alles fit zu machen. Die Infrastruktur zu unterhalten, wird zukünftig eine grosse Herausforderung sein.

Stadtbild

AG: Werfen wir einen Blick auf die Zahlen, stellen wir fest, dass das Tramaufkommen in der Innenstadt rückläufig ist. Früher ist man im 6-Minutentakt, teilweise im 5-Minutentakt, gefahren. Anfang der 90er-Jahre fuhren noch 70 Trams pro Stunde und Richtung durch die Falknerstrasse. Heute sind es maximal 54, also deutlich weniger. Aber sie sind etwas länger geworden. Das lässt den Eindruck entstehen, es seien immer noch viele. Es entsteht das subjektive Gefühl, es fahre ein Tram an einem vorbei und höre niemals auf. Und kaum ist es vorbei kommt schon das nächste aus der Gegenrichtung. Ein Ziel der zukünftigen Planungen ist, dass wir auf der zentralen Achse, Barfüsserplatz-Schiffplände, das Tramauf-

«DIE ERSTE STRATEGISCHE PLANUNG ZUM TRAMNETZ SEIT JAHRZEHNTE, DAS BIETET DER BVB ÄUSSERST SPANNENDE PERSPEKTIVEN!»

Alain Groff

kommen noch etwas reduzieren, ohne gleichzeitig die Erschliessungsqualität der Stadt zu verschlechtern. Wir wollen natürlich, dass man auch weiterhin mit Tram und Bus möglichst gut in die Innenstadt gelangt. Wir haben im Februar die strategische Tramnetzplanung vorgestellt, die wir in sehr guter Zusammenarbeit mit unserem Nachbarkanton Baselland erarbeitet haben. Die erste strategische Planung zum Tramnetz seit Jahrzehnten, das bietet der BVB äusserst spannende Perspektiven!

ZU FREUNDEN NACH WEIL

Wolfgang Dietz



Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister Stadt Weil am Rhein

Seit mehr als 3000 Jahren bauen Menschen Brücken zur Überquerung von Gräben, Bächen, Flüssen und Tälern. Sinnbildlich werden aber auch Brücken gebaut, um das Zusammenleben zu erleichtern. Hierzu dient die Verlängerung der Tramlinie 8 aus Basel heraus bis zum Bahnhof in Weil am Rhein.

Künftig wird man in 10 Minuten Fahrzeit von der Weiler Endhaltestelle bei der Ciba, in 20 Minuten am Basler Rathaus, in 24 Minuten beim Bankverein und in 27 Minuten am Bahnhof SBB sein, um dort alle Fernverkehrszüge nach der Schweiz und nach Frankreich und auch die Verbindung zum EuroAirport zu erreichen.

Durch die Strassenbahn wird Weil am Rhein noch enger in die schon engen Verflechtungen mit Basel einbezogen. 3700 Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt haben ihren Arbeitsplatz in Basel und Umgebung. Rund 1000000 Schweizer Einkaufskunden registriert die Zollverwaltung jährlich an den Weiler Grenzübergangsstellen. Durch die Haltestelle «Dreiländerbrücke» wird eine Verknüpfung über den Rhein zu unserer französischen Partnerstadt Huningue erreicht. Die fussläufige Verbindung über die Dreiländerbrücke eröffnet den französischen Mitbürgern die Chance, einen Einstieg in das Basler Tramnetz zu finden.

In den Gaststätten in Weil am Rhein hört man Französisch, Elsässisch, Schweizerdeutsch und Alemannisch. Die Menschen sind in alle Richtungen mobil. Die Tram wird das weitere Zusammenwachsen erleichtern und befördern. Unser Stadtteil Friedlingen wird mittel- und langfristig durch diese neue umweltfreundliche Verkehrsader seine städtebauliche Qualität verbessern können.

Ziel der geplanten Tramlinienverlängerung ist es, den vorhandenen Pendlerverkehr umweltgerecht zu bewältigen. Zum motorisierten Individualverkehr muss eine leistungsfähige Alternative angeboten werden, in dem die Attraktivität des ÖPNV erheblich gesteigert und gesichert wird. Dazu trägt die Verlängerung der Tramlinie 8 auf jeden Fall bei. Zusätzlich ist es notwendig, die Umsteigeverknüpfung von der Tram auf den S-Bahn-Verkehr im Bahnhof Weil am Rhein als Knotenpunkt zur Erschliessung der Pendlerströme mit dem ÖPNV auszubauen.

«ZUM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR MUSS EINE LEISTUNGSFÄHIGE ALTERNATIVE ANGEBOTEN WERDEN.»

Brücken bauen bedeutet eben auch, den Pendlern schon am Ursprungsort eine gute ÖPNV-Anbindung anzubieten. Deshalb tritt die Region seit Jahren für einen S-Bahn-Verkehr auf der Strecke Freiburg-Basel ein. Die Neubaustrecke der Deutschen Bahn soll dazu beitragen, die erforderlichen Streckenkapazitäten in der Zukunft bereit zu stellen. In diesem Sinne ist auch der Ausbau des S-Bahn-Verkehrs Richtung Freiburg notwendig. Dies weiter zu entwickeln, stellt eine wichtige Aufgabe für die Zukunft dar.

LINIENSTATISTIK 2011

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–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
	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
	Nachtnetzlinien 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 bis Wyhlen-Siedlung betrieben.

³⁾ wird durch PostAuto Nordschweiz im Auftrag der BVB und durch die BVB gefahren. ⁴⁾ wird gemeinsam mit der SWEG betrieben. BVB: bis Haltingen, SWEG: bis Kandern.

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

Linienlänge in m	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personen- kilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer in Tsd.		
		2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	
6852	Be4/4+B4S+B4	8.54	8.46	16.06	15.79	1.88	1.87	508	504	1
5871	Be4/6S+B4	8.77	8.59	15.09	13.72	1.72	1.60	570	550	2
6419	Be4/4+B4S+Be4/4	9.62	9.33	16.49	16.00	1.71	1.72	611	609	3
12491	Be6/8 (Combino)	18.41	18.48	45.41	45.04	2.47	2.44	1196	1247	6
7558	Be6/8 (Combino)	19.80	19.67	32.48	32.44	1.64	1.65	740	740	8
12578	Be4/4+B4S+B4	14.81	14.99	38.04	37.77	2.57	2.52	1247	1250	14
5351	Be4/4+B4S und Be4/6S	5.35	5.28	9.41	9.22	1.76	1.74	507	507	15
5364	Be4/4+B4S und Be4/6S	6.87	6.65	10.74	10.33	1.56	1.55	524	523	16
3170	Be 4/6	0.16	0.16	0.23	0.22	1.43	1.33	34	35	21
65653		92.33	91.62	183.94	180.52	1.99	1.97	5936	5965	T
4382	Gelenkbus	5.66	5.36	10.01	9.57	1.77	1.78	450	429	30
4901	Gelenkbus	2.26	2.21	4.86	4.80	2.15	2.17	419	397	31
6537	Midibus ¹⁾	0.70	0.69	1.49	1.47	2.14	2.12	341	341	32
9430	Normalbus	2.49	2.44	5.32	5.16	2.13	2.11	545	544	33
12841	Gelenkbus	7.81	7.80	18.80	19.03	2.41	2.44	1094	1099	34
5883	Kleinbus	0.22	0.21	0.42	0.34	1.90	1.58	103	107	35
15750	Gelenkbus	11.26	11.20	30.13	29.55	2.68	2.64	1464	1461	36
15505	Normalbus ²⁾	2.53	2.45	6.17	5.86	2.44	2.40	452	453	38
5585	Kleinbus	0.18	0.18	0.31	0.27	1.69	1.52	100	104	45
5695	Gelenkbus	0.36	0.31	1.17	1.03	3.29	3.34	84	84	48
8450	Gelenkbus ³⁾	3.81	3.23	19.41	16.66	5.09	5.15	766	763	50
9173	Normalbus ⁴⁾	0.40	0.38	1.05	1.01	2.64	2.63	78	78	55
2907	Normalbus ⁵⁾	0.61	0.57	1.36	1.50	2.21	2.65	129	129	603 604
107038		38.29	37.03	100.49	96.24	2.62	2.60	6024	5988	B
		0.06	0.06	0.22	0.21	3.48	3.44	26	25	
172690		130.69	128.72	284.66	276.97	2.18	2.15	11960	11953	Ganzes Netz

ERGEBNISORIENTIERT

«UNSEREN WEG AN DIE SPITZE EUROPAS...»

Ergebnis stabil

Mit einem Gewinn von CHF 0.9 Mio. bleibt die BVB weiterhin auf Erfolgskurs. Eine gesunde Finanzlage bildet die Basis für unsere künftige Weiterentwicklung im Dienste unserer Kunden. In den Jahren seit der Verselbständigung wurde der Grundstein für eine erfolgreiche Zukunft gelegt.

Wir sind auf dem Weg zum besten Transportdienstleistungs-Unternehmen Europas. Die notwendige Finanzkraft dazu haben wir.

Verkehrsertrag steigt

Die Verkehrserträge nahmen im Berichtsjahr um CHF 3.4 Mio. auf rund CHF 119.4 Mio. zu. Dies ist einerseits auf die Tarifierhöhung und andererseits auf eine generelle Nachfragezunahme im ganzen Tarifverbund zurückzuführen.

Mit qualitativem und quantitativem Angebotsausbau wird der ÖV immer attraktiver. Somit werden neue Kunden gewonnen, die Basel mit dem Tram erfahren und die Stadt vom Autoverkehr entlasten.

Dienstleistungs- und übriger Ertrag

Die Abnahme des Dienstleistungsertrages um CHF 0.9 Mio. ist vor allem auf die leicht 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 um CHF 1.0 Mio. zu, darin enthalten ist ein einmaliger Effekt von CHF 0.6 Mio.

Finanzertrag netto auf Vorjahresniveau

Der Finanzertrag netto schlägt mit CHF 0.1 Mio. zu Buche. Hierbei handelt es sich um die Erträge aus unseren kurzfristigen Finanzanlagen.

Personalaufwand unter Vorjahr

Die Abnahme des Personalaufwandes um CHF 1.1 Mio. begründet sich vor allem im Umstand, dass Rückstellungen, welche im Geschäftsjahr 2010 gebildet wurden (Dienstaltersgeschenke, vorzeitige Pensionierungen, div. Personalmassnahmen) im Berichtsjahr nicht höher dotiert werden mussten.

Unsere laufenden Prozessoptimierungen ermöglichen mit dem bestehenden Personal auch in Zukunft Top-Kundenservice.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit CHF 27.6 Mio. auf Vorjahresniveau. Mit der Position Abschreibungsplafonierung wird ein 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 2011 wurden einer Rückstellung zugewiesen. Somit werden in den Jahresrechnungen der Jahre 2010 bis 2013 geglättete Abschreibungen ausgewiesen.

Übriger betrieblicher Aufwand

Der übrige betriebliche Aufwand liegt um CHF 3.6 Mio. über dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung haben vor allem höhere Energiekosten für Diesel und Gas sowie Mehraufwendungen bei den Drittleistungen im Busbereich geführt. Die höheren Beratungsaufwendungen für die Trambeschaffung aufgrund des Bezugs der notwendigen Spezialisten haben sich in doppelter Hinsicht für uns gerechnet. Einerseits konnten wir einen sehr guten Angebotspreis für den Flexity von Bombardier erzielen und andererseits erhalten wir nun ein Tram mit sehr günstigen Instandhaltungs- und Energiekosten.

Über die gesamte Laufzeit entstehen dadurch dem Kanton Basel-Stadt Einsparungen von über CHF 100 Mio.

Zuweisung gesetzliche Rücklagen

Gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes wurden die Rücklagen um CHF 0.6 Mio. erhöht.



Rückstellungen 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. Dies wiederum trägt zu einem ausgeglichenen Globalbudget bei. Die Rückstellung musste um CHF 8.4 Mio. angepasst werden.

«...WERDEN WIR UNS MIT STABILER FINANZLAGE ERFAHREN!»

BILANZ

Bilanz per 31. Dezember 2011 mit Vorjahresvergleich

	Anmerkung im Anhang	2011 CHF	2010 CHF	Veränderung 2010/2011 CHF
Aktiven				
Flüssige Mittel		75 701 657	28 205 936	47 495 721
Forderungen gegenüber Dritten		11 510 711	11 057 101	453 610
Forderungen gegenüber Nahestehenden		45 071 283	50 351 731	-5 280 448
Vorräte und angefangene Arbeiten		13 187 421	14 085 715	-898 294
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	7 067 915	6 315 652	752 263
Umlaufvermögen		152 538 987	110 016 135	42 522 852
Langfristige Finanzanlagen	2	8 888 636	9 839 694	-951 058
Sachanlagen	3	31 881 906	30 486 290	13 953 778
Anlagevermögen		327 707 704	314 704 984	13 002 720
Total Aktiven		480 246 691	424 721 119	55 525 572
Passiven				
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		15 659 361	14 233 828	1 425 533
Passive Rechnungsabgrenzung	4	31 607 158	32 908 611	-1 301 453
Darlehen gegenüber Nahestehenden		44 905 000	10 000 000	34 905 000
Rückstellungen	5	72 331 163	61 177 402	11 153 761
Fremdkapital		164 502 682	118 319 841	46 182 841
Dotationskapital	6	299 203 729	292 380 598	6 823 131
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	7	1 778 217	1 152 517	625 700
Freiwillige Rücklagen	8	9 960 000	8 960 000	1 000 000
Gewinnvortrag		3 908 163	3 005 204	902 959
Unternehmenserfolg		893 900	902 959	-9 059
Eigenkapital		315 744 009	306 401 278	9 342 731
Total Passiven		480 246 691	424 721 119	55 525 572

ERFOLGSRECHNUNG

Erfolgsrechnung 2011 mit Vorjahresvergleich

				Veränderung
	Anmerkung	2011	2010	2010/2011
	im Anhang	CHF	CHF	CHF
Verkehrsertrag		119 427 632	116 070 479	3 357 153
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	9	36 410 586	37 262 362	-851 776
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	10	61 545 685	61 927 465	-381 780
Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt		2 837 406	2 531 347	306 059
Finanzertrag netto		84 412	167 174	-82 762
Betriebsertrag		220 305 721	217 958 827	2 346 894
Personalaufwand		-114 007 728	-115 115 973	1 108 245
Abschreibungen	11	-27 628 010	-27 474 950	-153 060
Übriger betrieblicher Aufwand	12	-76 150 383	-72 510 240	-3640 143
Betriebsaufwand		-217 786 121	-215 101 163	-2 684 958
Betriebserfolg		2 519 600	2 857 664	-338 064
Ausserordentlicher Ertrag		-	-	-
Ausserordentlicher Aufwand		-	-	-
Ausserordentlicher Erfolg		-	-	-
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		2 519 600	2 857 664	-338 064
Zuweisung (Entnahme) Gesetzliche Rücklagen	7	-625 700	45 295	-670 995
Zuweisung Freiwillige Rücklagen	8	-1 000 000	-2 000 000	1 000 000
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen		893 900	902 959	-9 059

ANHANG

Anhang per 31. Dezember 2011 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

	2011	2010
	CHF	CHF
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	193 399 000	190 179 000
Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten.		
Die restlichen Sachanlagen (Tram, 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.

Gestützt auf Art. 35 des Personenbeförderungsgesetzes und Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen gemäss Art. 3

Versicherungssummen der Haftpflichtversicherung	2011	2010
	CHF	CHF
für Tram:		
Grundversicherung	5 000 000	4 000 000
Ergänzungsversicherung	15 000 000	11 000 000
für Autobus:		
Grundversicherung	5 000 000	4 000 000
Ergänzungsversicherung	95 000 000	96 000 000

Ergänzende Anmerkung zur Bilanz	2011		2010			
	CHF		CHF			
1. Aktive Rechnungsabgrenzungen						
Verkehrsabrechnung SBB	5 873 148		5 690 531			
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	1 194 767		625 121			
Aktive Rechnungsabgrenzungen	7 067 915		6 315 652			
2. Langfristige Finanzanlagen						
Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000		200 000			
Sanierungsbeiträge der Pensionskasse (Arbeitnehmer)	8 688 636		9 639 694			
Langfristige Finanzanlagen	8 888 636		9 839 694			
3. Anlagespiegel Sachanlagen						
	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte						
Bestand 1. Januar 2011	284 614 674	58 039 665	248 253 280	74 424 328	30 942 620	696 274 567
Zugänge	1 920 445	82 119	17 743 106	16 910 417	-14 449	36 641 638
Abgänge	-2 141 927	-	-635 299	-607 200	-	-3 384 426
Umbuchungen	312 408	-	416 578	28 731 200	-29 460 186	-
Bestand 31. Dez. 2011	284 705 600	58 121 784	265 777 665	119 458 745	1 467 985	729 531 779
Abschreibungen kumuliert						
Bestand 1. Januar 2011	-211 354 146	-35 914 011	-109 463 114	-34 678 006	-	-391 409 277
Abschreibungen	-7 076 464	-3 200 575	-10 459 983	-1 802 300	-	-22 539 322
Abschreib. Abgänge	2 048 681	-	581 774	605 433	-	3 235 888
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-
Bestand 31. Dez. 2011	-216 381 929	-39 114 586	-119 341 323	-35 874 873	-	-410 712 711
Bilanzwert						
1. Januar 2011	73 260 528	22 125 654	138 790 166	39 746 322	30 942 620	304 865 290
31. Dez. 2011	68 323 671	19 007 198	146 436 342	83 583 872	1 467 985	318 819 068

	2011	2010
	CHF	CHF
4. Passive Rechnungsabgrenzungen		
U-Abo	15 665 938	16 982 819
TNW-Abrechnung	833 107	750 862
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 424 767	5 031 182
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	9 683 346	10 143 748
Passive Rechnungsabgrenzungen	31 607 158	32 908 611
5. Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	7 406 116	7 135 188
Dienstjubiläen	2 884 911	2 807 370
Diverse Personalverpflichtungen	6 982 633	6 964 000
Rückstellungen Personal	17 273 660	16 906 558
Abschreibungsplafonierung	18 987 145	13 898 458
Zinsplafonierung	3 210 000	1 725 000
Pensionskasse	4 331 771	3 020 427
Rückstellungen kantonale Vorgaben	26 528 916	18 643 885
LCC (Life-Cycle-Cost)	23 852 445	15 480 789
Tramverlängerung nach Weil (Linie 8)	–	1 600 000
Übrige	4 676 142	8 546 170
Künftige, ungedeckte Aufwendungen	28 528 587	25 626 959
Rückstellungen	72 331 163	61 177 402
6. Dotationskapital		
Buchwert am Jahresanfang	292 380 598	281 267 011
Finanzierung Investitionen in Bahninfrastruktur	13 607 852	17 527 533
Abschreibungen Investitionen in Bahninfrastruktur	–6 784 721	–6 413 946
Dotationskapital am Jahresende	299 203 729	292 380 598
7. Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		
Nach Personenbeförderungsgesetz bleibt derjenige Anteil Ertragsüberschusses, der aus abgeltungsberechtigten Sparten resultiert, für zukünftige Fehlbeträge reserviert.		
Rücklagen am Jahresanfang	1 152 517	1 197 812
Zuweisung (Entnahme) des Geschäftsjahres	625 700	–45 295
Gesetzliche Rücklagen am Jahresende	1 778 217	1 152 517

	2011	2010
	CHF	CHF
8. Freiwillige Rücklagen		
Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden zweckgebundene Rücklagen gebildet.		
Rücklagen am Jahresanfang	8 960 000	6 960 000
Zuweisung des Geschäftsjahres	1 000 000	2 000 000
Freiwillige Rücklagen	9 960 000	8 960 000
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
9. Dienstleistungs- und übriger Ertrag		
Dienst- und Eigenleistungen	21 659 325	25 284 181
Reklameerträge und Extradfahrten	6 941 661	5 956 890
Übrige Erträge	7 916 311	5 976 272
Ergebnis aus Anlagenabgängen	-106 711	45 019
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	36 410 586	37 262 362
10. Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
Betriebsbeitrag	50 675 274	51 455 555
Beiträge für Bahninfrastruktur	6 784 721	6 413 946
Übrige Abgeltungen	4 085 690	4 057 964
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	61 545 685	61 927 465
11. Abschreibungen		
Abschreibungen Sachanlagen	22 390 784	21 656 893
Abschreibungen Anlagenabgänge	148 538	1 255 289
Abschreibungsplafonierung	5 088 688	4 562 768
Abschreibungen	27 628 010	27 474 950
12. Übriger betrieblicher Aufwand		
Materialaufwand	14 458 862	15 615 877
Energieaufwand	12 175 950	11 078 472
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	17 055 701	14 943 044
Mehrwertsteuer	5 036 586	4 760 265
Verwaltungskostenanteil TNW	2 707 376	2 674 740
Übrige betriebliche Aufwendungen	24 715 908	23 437 842
Übriger betrieblicher Aufwand	76 150 383	72 510 240

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 40 bis 45 des Geschäftsberichtes) für das am 31. Dezember 2011 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 Vorname 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 2011 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.

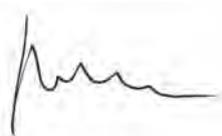
Ferner bestätigen wir, dass die Buchführung, die Jahresrechnung und die Geschäftsführung dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen entsprechen.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung im Sinne des Eisenbahngesetzes formell geprüft und mit Schreiben vom 11. April 2012 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 12. April 2012

Ernst & Young AG



Robert-Jan Bumbacher
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)



Markus Kocher
Zugelassener Revisionsexperte

Genehmigung der Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 30. April 2012 den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2011 genehmigt.



Martin Gudenrath
Präsident des Verwaltungsrats



Jürg Baumgartner
Direktor

Impressum

Herausgeber: BVB

Konzept/Layout: brenneisen communications, Basel

Fotos: Derek LI WAN PO/Stefan Bohrer

Druck: Werner Druck, Basel

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