



**GESCHÄFTSBERICHT 2009**  
**Busbetrieb Aarau**

## DER BUSBETRIEB AUF EINEN BLICK

		2009	2008
<b>Liniennetz</b>	[km]	55	55
<b>Personalbestand am Jahresende</b>		91	86
<b>Anzahl Fahrzeuge am Jahresende</b>		34	34
<b>Gefahrene Wagen-Kilometer</b>	[km]	1 977 000	1 916 000
<b>Anzahl Reisende</b>		7 556 000	7 499 000
<b>Verkehrseinnahmen (inkl. Nebenerträge)</b>	[CHF]	6 724 000	6 953 000
<b>Reisende pro Wagen-Kilometer</b>		3.8	3.9
<b>Abgeltungen</b>	[CHF]	7 473 000	7 011 000
<b>Betriebsausgaben</b>	[CHF]	14 114 000	13 462 000
<b>Unternehmenserfolg</b>	[CHF]	83 000	503 000
<b>Einnahmen pro beförderte Person</b>	[CHF]	1.88	1.86
<b>Betriebsausgaben pro Wagen-Kilometer</b> (ohne Abschreibungen)	[CHF]	6.40	6.28

## GESELLSCHAFTSORGANE

---

### Verwaltungsrat (per 31. 12. 2009)

<b>Tschiri Max</b>	Präsident, Erlinsbach AG
<b>Forster Peter</b>	Vizepräsident, Küttigen
<b>Baur Heinz</b>	Gemeindeammann, Buchs
<b>Bircher René</b>	Gemeinderat, Biberstein
<b>Fricker Hans Peter</b>	Generalsekretär, Departement Volkswirtschaft und Inneres des Kantons Aargau, Buchs
<b>Urech Jolanda</b>	Stadträtin, Aarau
<b>Widmer Urs</b>	Schönenwerd

### Betriebsführende Unternehmung

<b>Wynental- und Suhrentalbahn, Aarau</b>	Grünenfelder Mathias, Direktor Beat Schneider, Leiter Busbetrieb (bis 31. 8.) Peter Bärtschiger, Leiter Busbetrieb (ab 1.9.)
---	--

### Revisionsstelle

thv AG, Wirtschaftsprüfung, Aarau



## Wir lassen uns nicht behindern!

Dieser provokative Spruch prangte auch im Berichtsjahr an zahlreichen Plakatwänden. Wir versuchen schrittweise, uns für einen stufenfreien Einstieg in unsere Fahrzeuge einzusetzen. Während mittlerweile alle Fahrzeuge über einen Niederflureinstieg verfügen, hapert es noch bei der Ausgestaltung der wichtigen Haltestellen. Zusammen mit Behindertenorganisationen ist es uns gelungen, die neuen Haltestellen in der Altstadt und auf dem Bahnhofplatz so auszugestalten, dass ein stufenfreier und zügiger Fahrgastwechsel möglich sein wird.

Dass in der Stadt Aarau viel gebaut wird, hat wie vieles andere zwei Seiten. Positiv wirken sich solche Investitionen auf die Attraktivität der Stadt als Wohn- und Geschäftsstadt aus und dadurch entsteht Mehrverkehr auf unseren Bussen. Im Berichtsjahr sehr negativ haben sich aber die Behinderungen durch die zahlreichen Baustellen auf unseren Fahrplan und die Verspätungen ausgewirkt. Zahlreiche Kundinnen und Kunden haben zum Beispiel ihren Anschlusszug verpasst oder sind auf das Velo umgestiegen. Insbesondere die Linie 2 in der Telli litt sehr stark unter den Bau-massnahmen im Zusammenhang mit dem Staffeleggzubringer. Ob sich mit der Eröffnung dieser Umfahrungsstrasse die Situation tatsächlich verbessern wird, muss sich zuerst noch zeigen. Auch die Neugestaltung der Altstadtgassen, die nun ab 2010 endlich realisiert wird, erhöht die Attraktivität der Innenstadt. Dass dabei die Anordnung der neuen Bushaltestellen schliesslich ein Kompromiss und die Erreichbarkeit der Altstadt nur suboptimal ist, müssen wir, resp. unsere Fahrgäste hinnehmen. Unattraktive, zeit- und kostenraubende Umfahrungen, deren Nutzen auf die Altstadt mehr als nur fraglich ist, müssen vermieden werden. Mit elektrisch angetriebenen Hybridbussen und einer rücksichtsvollen Fahrweise unseres Fahrpersonals wird es uns gelingen, die verkehrsberuhigte und attraktive Altstadt umweltschonend und praktisch emissionsfrei zu erschliessen und damit auch dem Gewerbe die Kundschaft zuzuführen, die es im Überlebenskampf mit neuen Einkaufszonen am Stadtrand braucht. Dies ganz im Sinne der Gründerväter unseres Busbetriebs vor mehr als 50 Jahren.

Weitere Arbeiten sind geplant, bei denen wir befürchten müssen, dass der Busbetrieb behindert wird. Es kann beispielsweise nicht sein, dass eine Pfortneranlage infolge juristischer Streitigkeiten über die Kantonsgrenze hinweg ohne entsprechende Busspur realisiert wird. Unsere Fahrgäste dürfen nicht Opfer dieser unkoordinierten Verkehrspolitik werden.

Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise sind auch am Busbetrieb nicht spurlos vorübergegangen. Trotz Angebotsausbau sind die Fahrgastzahlen seit Mitte 2009 stagnierend und sogar auf gewissen Linien leicht rückläufig. Mit der erfolgreichen Einführung des integralen Tarifverbundes A-Welle wird es uns gelingen, wieder Mehrverkehr zu generieren und schliesslich den Verkehrsertrag wieder zu steigern.

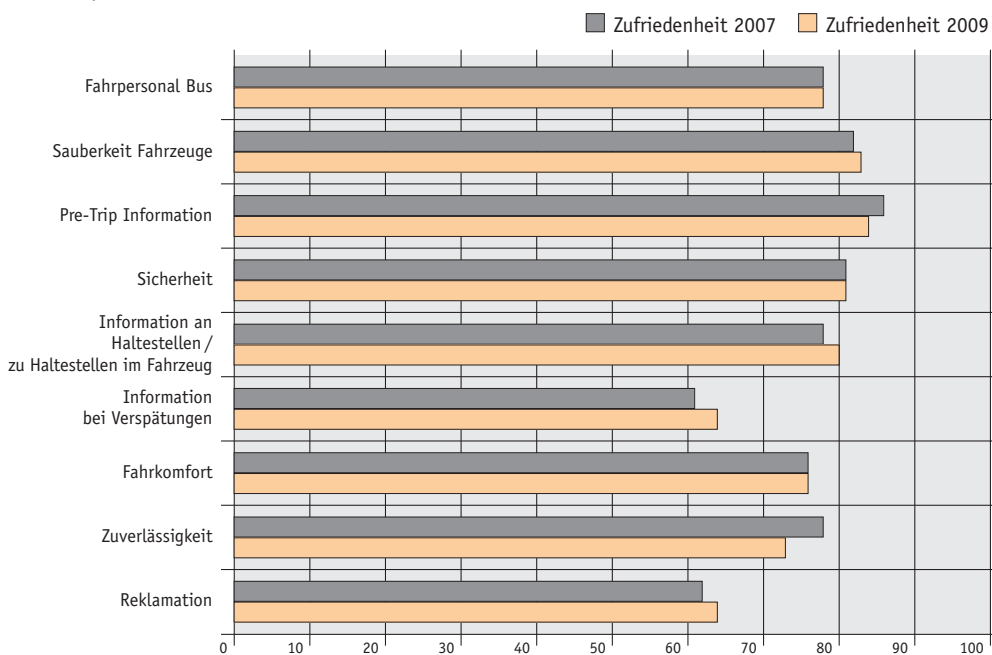
Mathias Grünenfelder  
Direktor

## Mitarbeitende

Am Ende des Jahres erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeitenden auch aufgrund des Angebotsausbaus um fünf Mitarbeitende. Trotz Schwierigkeiten anderer Mitbewerber innerhalb der Branche kann der Busbetrieb Aarau nach wie vor genügend Fahrpersonal zeitgerecht anstellen. AAR bus+bahn beweist damit erneut seine Bedeutung als regional verankerter Arbeitgeber mit modernen und zeitgerechten Anstellungsbedingungen. Erfreulicherweise konnte auch der Frauenanteil gesteigert werden. Dies unterstreicht unsere Bemühungen, für «jederfrau» ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Auch mittels den traditionellen Mitarbeiterabenden und den offenen Feedback-Möglichkeiten gelingt es, die Interessen der Mitarbeitenden ernst zu nehmen und in den Entscheiden der Unternehmung mit zu berücksichtigen.

## Kundenzufriedenheit erneut vergleichsweise hoch

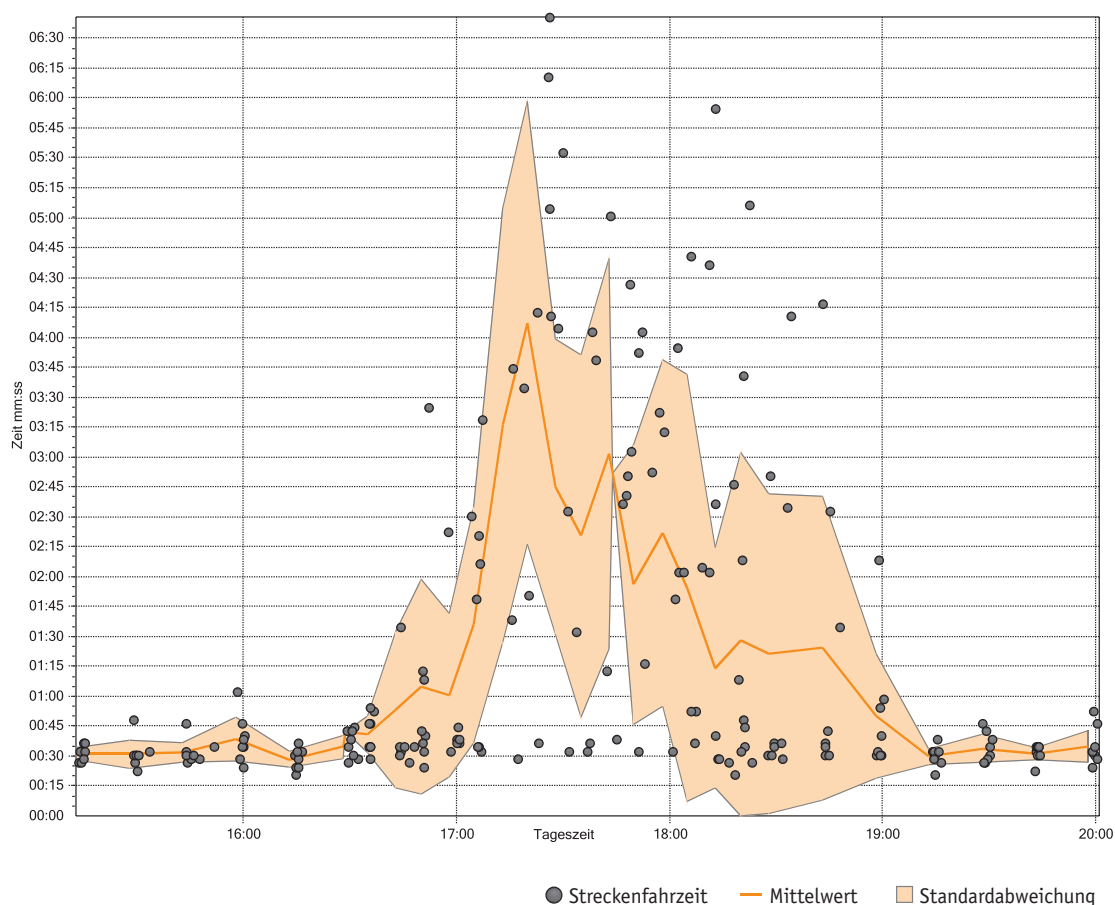
Wiederum hat eine kantonal durchgeführte Umfrage bei unseren Fahrgästen stattgefunden. Wie bereits 2007 konnte die hohe Punktzahl von 76 Punkten gehalten werden. Dies obwohl nachweislich die Zuverlässigkeit unseres Betriebs infolge der stetig wachsenden Behinderungen durch den Strassenverkehr gelitten hat (siehe auch Editorial auf der Seite 3). Um diese Qualität auch in Zukunft halten zu können, bedarf es einerseits einer adäquaten Busbevorzugung mittels Busspuren und Lichtsignalanlagen, andererseits auch den planmässigen Einsatz von Einsatzfahrzeugen und die Bereitschaft, diese Mehrkosten zum Wohle eines attraktiven und pünktlichen Busbetriebs auch zu akzeptieren.



## Kundeninformation weiter ausgebaut

Die neue Partnerschaft mit der Firma lifiesystems im Bereich der Werbung auf unseren Monitoren zeigt erfreuliche Resultate. Einerseits wird die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden in diesem Bereich positiv bewertet (Steigerung gegenüber 2007 um drei Punkte), andererseits können wir auch Nebeneinnahmen verbuchen, die es uns ermöglichen, das System weiter auszubauen.

Auch die Anzeigen an den Haltestellen können nun noch effizienter bewirtschaftet werden und dank dem Ausbau sind die Prognosen der Abfahrtszeiten erst noch zuverlässiger geworden. Dass bei grossen Abweichungen zum Fahrplan beispielsweise bei grossen Staus eine Prognose schwierig ist und das Anzeigesystem an seine Grenzen kommt, zeigt auch die nachfolgende Grafik, die den abendlichen Stau auf der Linie 2 in der Telli darstellt.



Lesehilfe:

Bei einer durchschnittlichen Streckenfahrzeit zwischen den Haltestellen Tellizentrum und Berufsschule von 30 Sekunden gibt es einen Maximalwert von 6 Min. 40 Sek. um 17:30 Uhr, wobei sich der Mittelwert zwischen 17 und 18 Uhr zwischen zwei bis vier Minuten bewegt.

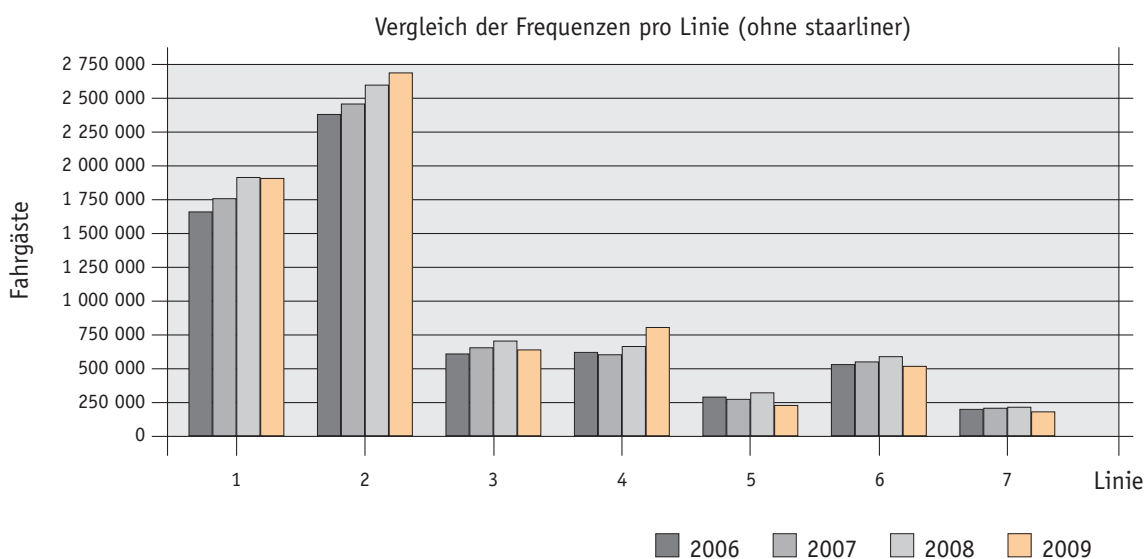


### Tag der offenen Tür / Hybridbus in «Anfahrt»

Zusammen mit der Wynental- und Suhrentalbahn konnte anlässlich eines Tages der offenen Türen der Prototyp des vom Busbetrieb bestellten Hybridbusses einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die durchwegs positiven Rückmeldungen seitens der Besucherinnen und Besucher stimmen uns zuversichtlich, dass wir mit diesem verbrauchsarmen und umweltschonenden Bus einen wichtigen Schritt in unsere ökologisch abgestimmte Zukunft machen können.

## Nachfragesteigerung trotz Angebotsausbau bescheiden

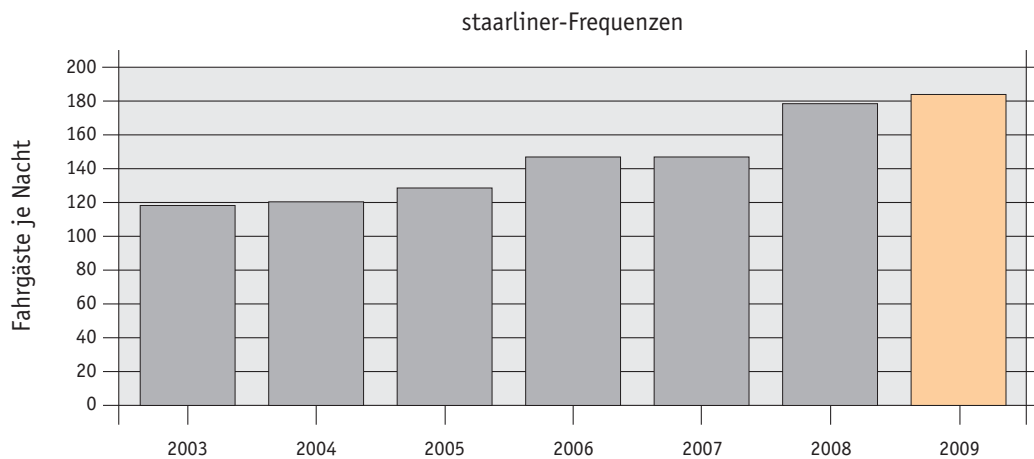
Während im ersten Halbjahr die Frequenzen und der Verkehrsertrag gegenüber dem Vorjahr erfreulich um bis zu 5 % gestiegen sind, fand in der zweiten Jahreshälfte ein «Stillstand» statt. Auf einzelnen Linien waren die Frequenzen dadurch über das Jahr betrachtet sogar rückläufig. Positiv in der Gesamtjahresbetrachtung sind die erneute Zunahme auf der Linie 2 (abhängig auch vom hohen Schülerverkehrsanteil) und die Steigerung auf der Linie 4, die auf den Angebotsausbau (Viertelstundentakt) zurückzuführen ist. Der Rückgang auf der Linie 3 ist auch mit der schlechten Pünktlichkeit und den zahlreichen Anschlussbrüchen erklärbar. Die Fahrgäste haben sich anderweitig orientiert und benutzten vermehrt wieder Auto und hoffentlich auch Velo.





## staarliner, die Erfolgsgeschichte geht weiter

Obwohl auch beim Nachtverkehr die Frequenzen infolge des Wirtschaftsrückganges in der zweiten Jahreshälfte gegenüber dem Vorjahr etwas tiefer sind, konnte erneut eine Zunahme von gut zwei Prozent verzeichnet werden. Aufgrund dieser andauernden Erfolgsgeschichte haben sich die Besteller überzeugen lassen, dass dieses Angebot im neuen Jahr weiter ausgebaut werden soll. Damit leistet der öffentliche Verkehr einen erfolgreichen Beitrag zu einer sicheren Mobilität und nicht zuletzt auch zur Senkung der Verkehrsunfälle infolge Alkoholkonsums.



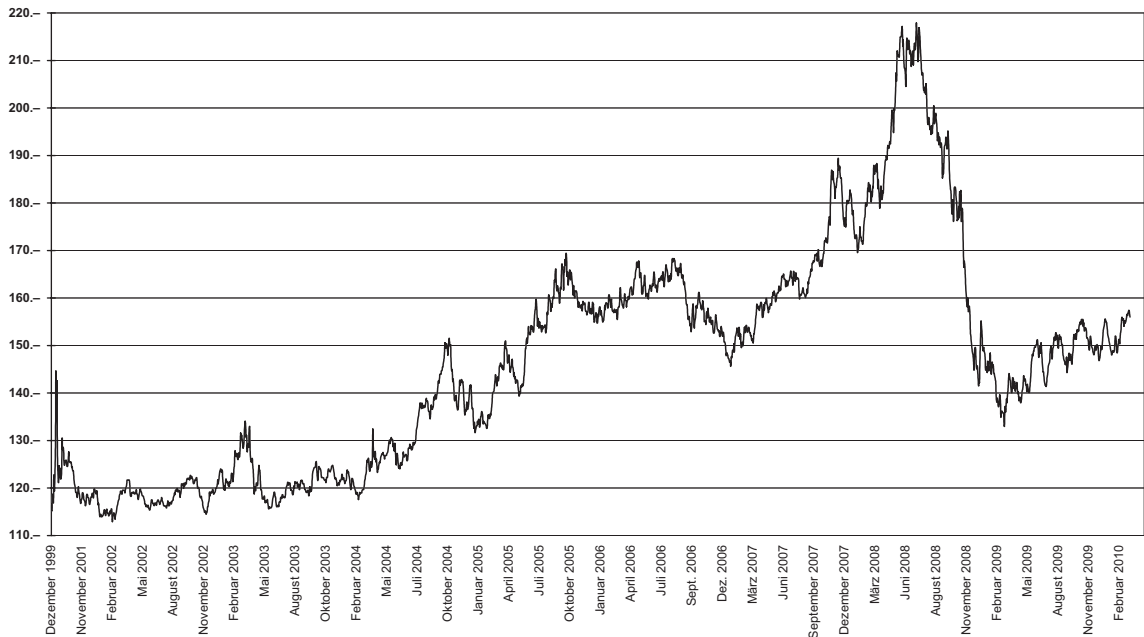
## Pensionskassensanierung auf Kurs

Gegenüber der Pensionskasse haben wir uns auf einen minimalen Sanierungspfad geeinigt, der spätestens 2020 eine Kostendeckung von 100% aufweisen muss. Erstmals musste per Ende Jahr der Deckungsgrad von 81.23% zwingend eingehalten sein. Dank der Performance des Anlagevermögens im Berichtsjahr von rund 11%, den ordentlichen Sanierungsbeitrag des Arbeitgebers und eines ausserordentlichen Sanierungsbeitrages der Arbeitnehmer im Zusammenhang mit der Erledigung des sogenannten «Orange-Urteils» stieg der Deckungsgrad auf 95.63%. Aufgrund der Struktur der Mitarbeitenden und Pensionierten des Busbetriebs Aarau darf erwartet werden, dass die volle Kostendeckung mittels ordentlicher Sanierungsbeiträge innerhalb der nächsten fünf bis acht Jahre erreicht werden kann.



## Einführung ITV mit Anlauf-Schwierigkeiten

Am 12. Dezember war es endlich soweit. Mit einem Jahr Verspätung konnte auf dem ganzen Gebiet der A-Welle der integrale Tarifverbund eingeführt werden. Was bisher erfolgreich im Bereich der Abonnemente nun schon seit 16 Jahren funktioniert, wurde nun auf Einzelbillete und Mehrfahrtenkarten ausgedehnt. Gleichzeitig wurde der AAR bus+bahn Tarifverbund zusammen mit der Wynental- und Suhrentalbahn ebenfalls abgelöst. Bis es soweit war, wurden unsere Projektmitarbeitenden stark strapaziert und nur mit einem enormen, ausserordentlichen Aufwand gelang die Installation der neuen Automaten so, dass diese auch funktionieren. Leider mussten Kinderkrankheiten auskuriert werden und die Bedienung der Touch-Screen-Automaten löste bei manchen Kundinnen und Kunden einiges «Hirnrüzeln» aus. Die Reaktionen fielen daher relativ heftig aus, was allerdings bei einem solchen Innovationsschritt nicht weiter verwundert. Schon bald werden unsere Fahrgäste die Vorzüge und das ausgeweitete Ticketangebot zu schätzen wissen und die Bedienung wird (hoffentlich) zur Routine. Seitens unseres Marketings wurden mittels speziellen Bedieninstruktionen und entsprechendem Prospektmaterial alles daran gesetzt, dass die Kunden im wahrsten Sinne des Wortes keine Berührungängste haben müssen.



Quelle: Chemia Brugg AG

## Dank reasonablen Dieselpreisen ausgeglichenes Finanzergebnis

Gegenüber dem Budget resultieren Mindererträge auf der einen Seite und Minderkosten beim Diesel auf der anderen Seite. Dank diesen Umständen kann ein ausgeglichenes Ergebnis ausgewiesen werden. Aufgrund des seitens Besteller geforderten rechnerisch festgelegten zulässigen Dieselpreises in den Angebotsofferten wurde beschlossen, das hohe Risiko des stark schwankenden Dieselpreises mittels Rückstellungen etwas zu entschärfen. Ansonsten konnten dank gutem Controlling die Budgetabweichungen klein gehalten werden, so dass insgesamt ein zufriedenstellendes Finanzjahr erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

## Aktienverkauf des Kantons Aargau

Der Aktienverkauf hat sich im Berichtsjahr erneut verzögert. Dieser Umstand verunsichert unsere Mitarbeitenden. Erst Ende Jahr fand eine öffentliche Ausschreibung dieses Aktienkapitals statt. Die Resultate und der damit zusammenhängende Handwechsel werden allerdings erst 2010 bekannt werden. Aus Sicht der Unternehmung ist dabei eine breite Abstützung des Aktionariats bei den nutzniessenden Gemeinden wünschenswert.

Aarau, 28. April 2010

## Zusammenfassender Bericht der Revisionsstelle

### Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Busbetrieb Aarau (BBA) bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seite 12-15) für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

#### *Verantwortung des Verwaltungsrates*

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten 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 (PS) 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 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### 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 Ziff. 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 der Antrag über die Verwendung des Unternehmensergebnisses dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht. Das Bundesamt für Verkehr hat die Rechnung im Sinne von Art. 70 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 geprüft und ohne Vorbehalte genehmigt.

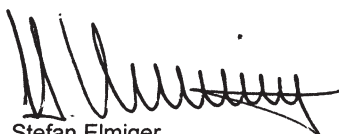
Wir empfehlen der Generalversammlung, die vorliegende Jahresrechnung 2009 zu genehmigen.

thv AG

Wirtschaftsprüfung



Adrian Scholze  
Leitender Revisor  
zugelassener Revisionsexperte  
dipl. Wirtschaftsprüfer



Stefan Elmiger  
zugelassener Revisionsexperte  
dipl. Wirtschaftsprüfer

## ERFOLGSRECHNUNG AUFWAND

	Rechnung 2009	Rechnung 2008
<b>Personalaufwand</b>	<b>8 911 915</b>	<b>8 087 561</b>
Gehälter	7 086 182	6 619 100
Zulagen	291 962	250 104
Nebenbezüge und Dienstkleider	43 827	33 847
Sozialaufwand	1 489 944	1 184 510
<b>Sachaufwand</b>	<b>3 734 665</b>	<b>3 938 325</b>
Allgemeine Aufwendungen	396 859	451 579
Bürobedarf, Fahrpläne und Billette	106 442	74 526
Verkehrswerbung und Provisionen	344 859	294 462
Versicherungen, Schadenersatz	75 400	81 292
Betriebsbesorgungen	725 244	655 602
Pacht und Miete	90 618	96 913
Kraft- und Verbrauchsstoffe, Heizung	1 094 761	1 322 673
Unterhalt der Fahrzeuge und Einrichtungen	539 561	749 008
Rückstellungen für Hauptrevisionen	49 597	48 063
Rückstellungen für Anlagenunterhalt	120 000	20 000
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	65 000	9 656
Kapitalkosten	126 324	134 551
<b>Abschreibungen</b>	<b>1 467 032</b>	<b>1 435 715</b>
auf Fahrzeugen	1 080 564	1 080 564
auf Buszentrum	105 220	105 511
auf Betriebseinrichtungen	28 408	28 408
auf Automaten und Entwertern	5 500	0
auf Kundeninfosysteme	99 312	76 926
auf Mobiliar	142 426	142 249
auf Umlaufvermögen	5 602	2 057
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>14 113 612</b>	<b>13 461 601</b>
<b>Unternehmensergebnis</b>	<b>82 568</b>	<b>502 879</b>
Ergebnis Regionalverkehr: Zuweisung an Reserven gem. EBG Art. 64.2	36 042	23 056
Ergebnis übrige Sparten: Zuweisung an allgemeine Reserven	46 526	479 823
<b>Total Aufwand</b>	<b>14 196 180</b>	<b>13 964 480</b>

## ERTRAG

	Rechnung 2009	Rechnung 2008
<b>Verkehrsertrag</b>	<b>6 315 616</b>	<b>6 261 481</b>
Billette	2 110 527	2 136 560
Mehrfahrtenkarten	830 301	799 516
Abonnemente	3 228 930	3 143 672
Übriges (u.a. Pauschal- und Gruppenfahrausweise)	145 858	181 733
<b>Nebenertrag</b>	<b>407 959</b>	<b>691 602</b>
Werbung	285 039	247 493
Mieterträge	38 653	37 696
Gewinne aus Anlagenabgängen	0	18 587
Kantonsbeitrag Designänderung Fahrzeuge	0	238 449
Verschiedenes	84 267	149 377
<b>Abgeltungen</b>	<b>7 472 605</b>	<b>7 011 397</b>
Kanton Aargau (Agglomerationsverkehr)	5 324 376	4 934 719
Kanton Solothurn	1 167 764	1 096 550
Abgeltung Linien Biberstein und Barmelweid nach EBG Art. 49: Bund 267 935 Kanton Aargau 709 600	977 535	912 472
Abgeltung Zusatzangebot EURO 08	0	29 656
Gemeindebeiträge Nachtbusangebot «staarliner»	2 930	38 000
<b>Total Ertrag</b>	<b>14 196 180</b>	<b>13 964 480</b>

## ANLAGEN- UND ABSCHREIBUNGSRECHNUNG

	Anschaffungs- kosten bis Ende 2008 CHF	Verände- rungen 2009 CHF	Anschaffungs- kosten bis Ende 2009 CHF	Abschrei- bungen bis Ende 2008 CHF	Verände- rungen 2009 CHF	Abschrei- bungen bis Ende 2009 CHF	Buchwert Ende 2009  CHF
Fahrzeuge	17 426 696		17 426 696	10 456 998	+ 1 080 564	11 537 562	5 889 134
Buszentrum	5 261 016		5 261 016	2 318 845	+ 105 220	2 424 065	2 836 951
Einrichtungen	654 130		654 130	448 675	+ 28 408	477 083	177 047
Automaten und Entwerter	2 777 105	+ 225 000 - 2 777 105	225 000	2 777 105	+ 5 500 - 2 777 105	5 500	219 500
Kundeninfosysteme	662 080	+ 26 000	688 080	193 135	+ 99 312	292 447	395 633
Mobiliar	993 507	- 180 066	813 441	747 410	+ 142 426 - 180 066	709 770	103 671
<b>Total</b>	<b>27 774 534</b>	<b>+ 251 000 - 2 957 171</b>	<b>25 068 363</b>	<b>16 942 168</b>	<b>+ 1 461 430 - 2 957 171</b>	<b>15 446 427</b>	<b>9 621 936</b>

## ERGÄNZENDE ANGABEN GEMÄSS ART. 663B OR

	2009	2008
<b>Brandversicherungswert der Anlagen</b>	<b>32 452 000</b>	<b>31 498 000</b>
Davon: Buszentrum	9 822 000	9 818 000
Fahrzeuge	17 430 000	17 030 000
Übrige Anlagen und Mobilien (inkl. Lagervorräte)	5 200 000	4 650 000
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen</b>	<b>181 837</b>	<b>170 210</b>
<b>Unterdeckung in der Vorsorgeeinrichtung</b>	<b>1 180 437</b>	<b>3 688 635</b>
<b>Eigene Aktien im Portefeuille</b> (unverändert 35 Aktien à nominal CHF 100)	<b>3 500</b>	<b>3 500</b>

### Risikobeurteilung

Im Auftrage des Verwaltungsrates sind die bereits regelmässig durchgeführten Risikobetrachtungen dokumentiert und weiter verfeinert und entsprechende Massnahmen ausgelöst. Damit wird gewährleistet, dass das Risiko einer wesentlichen Fehlaussage in der Rechnungslegung als klein einzustufen ist.

### Andere gesetzlich vorgeschriebene Angaben

keine

**BILANZ** per 31. Dezember

2009

2008

	2009	2008
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>3 367 395</b>	<b>2 111 246</b>
Kassa	57 093	3 985
Postcheck	1 692 867	491 948
Banken: Kontokorrent / Festgeld	494 811	302 484
Wertschriften	20 000	30 000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	392 170	596 362
Forderungen gegenüber der Wynental- und Suhrentalbahn	0	53 160
Übrige Forderungen	283 925	299 527
Lagervorräte	400 294	307 356
Aktive Rechnungsabgrenzung	26 235	26 424
<b>Anlagevermögen</b>	<b>12 181 395</b>	<b>12 327 947</b>
Fahrzeuge (Anschaffungswert 17 426 696.-)	5 889 134	6 969 698
Buszentrum (Bauwert 5 261 016.-)	2 836 951	2 942 171
Einrichtungen (Bauwert 654 130.-)	177 047	205 455
Automaten und Entwerter (Anschaffungswert 225 000.-)	219 500	0
Kundeninfosysteme (Anschaffungswert 688 080.-)	395 633	468 945
Mobiliar (Anschaffungswert 813 441.-)	103 671	246 097
Unvollendete Bauten	2 514 959	1 451 081
Beteiligungen	44 500	44 500
<b>Aktiven</b>	<b>15 548 790</b>	<b>14 439 193</b>
<b>Fremdkapital</b>	<b>8 539 353</b>	<b>7 528 578</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 207 526	416 139
Verbindlichkeiten gegenüber der Wynental- und Suhrentalbahn	34 461	0
Übrige Verbindlichkeiten	260 472	292 405
Bankkredite	3 700 000	3 700 000
Passive Rechnungsabgrenzung	530 525	551 774
Fürsorgefonds	42 028	40 121
Rückstellungen für Hauptrevisionen, Kaskoschäden, Anlagen- und Fahrzeugunterhalt, Dieselpreisschwankungsreserve	2 764 341	2 528 139
<b>Eigenkapital</b>	<b>7 009 437</b>	<b>6 910 615</b>
Aktienkapital	3 191 000	3 191 000
Allgemeine Reserven	1 571 726	1 525 200
Erneuerungsfonds	2 172 227	2 155 973
Rücklagen gemäss EBG Art. 64.2	74 484	38 442
<b>Passiven</b>	<b>15 548 790</b>	<b>14 439 193</b>

# VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEBS- ERGEBNISSE IM LAUFE DER JAHRE

Jahr	Wagen-km	Anzahl beförderte Personen				Betriebsergebnisse in Franken				Durchschnittswerte			
		mit Billetten (inkl. Sonder- fahrten)	mit Mehr- fahrten- karten	mit Abonne- menten	Total	Betriebs- einnahmen	Betriebs- aufwand	Überschuss der Betriebs- einnahmen	Personen pro Wagen- km	Einnahmen Rp. pro Wagen- km	Betriebsaufwand (ohne Abschr.) Rp. pro Wagen- km	Betriebsaufwand Rp. pro Person	Betriebsaufwand Rp. pro Person
1960	96 430	226 725	100 200	99 364	426 289	114 224	95 003	19 221	4,4	117,2	26,5	98,5	22,3
1965	170 619	395 043	233 590	249 250	877 883	319 925	269 812	50 113	5,1	187,0	36,3	158,5	30,7
1970	278 477	415 989	358 540	472 609	1 247 138	576 586	518 234	58 352	4,5	207,0	46,2	186,0	41,5
1975	350 834	390 600	540 036	534 320	1 464 956	718 032	1 038 222	- 320 190	4,2	204,7	49,0	264,3	63,3
1980	908 724	814 190	1 331 424	1 548 705	3 694 319	2 072 791	2 865 872	- 793 081	4,1	228,0	56,1	281,8	69,3
1985	989 897	726 249	1 169 208	2 245 139	4 140 596	2 960 260	3 883 118	- 922 858	4,2	299,0	71,5	352,0	84,2
1986	1 051 937	849 939	1 035 768	2 880 785	4 766 492	3 263 328	4 241 656	- 978 328	4,5	310,2	68,5	358,6	79,1
1987	1 154 460	841 498	976 116	3 357 902	5 175 516	3 471 791	5 007 267	- 1 535 476	4,5	301,0	67,1	392,6	87,5
1988	1 203 537	882 485	909 948	3 583 512	5 375 945	3 667 004	5 678 848	- 2 011 844	4,5	304,7	68,2	431,7	96,7
1989	1 184 084	996 152	846 504	3 674 453	5 517 109	3 778 647	5 796 229	- 2 017 582	4,7	319,1	68,5	448,7	96,3
1990	1 422 571	1 125 573	854 556	3 952 853	5 932 982	4 979 904	7 475 792	- 2 495 888	4,2	350,1	83,9	475,6	114,0
1991	1 612 656	1 226 075	819 504	4 375 822	6 421 401	5 963 731	8 586 614	- 2 622 883	4,0	369,8	92,9	479,0	120,3
1992	1 651 901	1 234 654	785 520	4 437 586	6 457 760	6 677 872	9 018 527	- 2 340 655	3,9	404,3	103,4	493,4	126,2
1993	1 603 231	1 210 139	791 328	4 592 259	6 593 726	6 809 108	9 453 825	- 2 644 717	4,1	424,7	103,3	535,9	130,3
1994	1 648 364	1 170 174	860 508	4 313 846	6 344 528	6 497 621	9 752 631	- 3 255 010	3,8	394,2	102,4	528,1	137,2
1995	1 688 914	1 170 342	781 848	4 076 012	6 028 202	6 110 827	9 668 694	- 3 557 867	3,6	361,8	101,4	519,1	145,4
1996	1 705 585	1 215 679	767 556	4 027 044	6 010 279	6 262 094	9 711 966	- 3 449 872	3,5	367,2	104,2	524,3	148,8
1997	1 737 582	1 240 470	751 008	4 482 325	6 473 803	6 647 196	9 994 753	- 3 347 557	3,7	382,6	102,7	521,2	139,9
1998	1 746 580	1 305 065	811 620	4 417 871	6 534 556	10 083 509	10 045 312	38 197	3,7	577,3	154,3	518,1	138,5
1999	1 747 674	1 561 170	484 398	4 521 823	6 567 391	10 138 864	10 057 904	80 960	3,7	580,1	154,4	521,0	138,6
2000	1 741 786	1 887 559	471 390	4 497 141	6 856 090	10 388 783	10 366 745	22 038	3,8	596,4	151,5	540,2	137,2
2001	1 740 921	2 039 861	455 214	4 476 587	6 971 662	10 465 982	10 432 581	33 401	4,0	601,2	150,1	541,6	135,2
2002	1 784 504	2 026 938	437 412	4 524 179	6 988 529	10 800 612	10 787 082	13 530	3,9	605,2	154,5	558,0	142,5
2003	1 919 327	1 848 705	436 428	4 637 580	6 922 713	11 277 633	11 594 901	- 317 238	3,6	587,6	162,9	559,2	155,0
2004	1 887 603	1 905 775	447 414	4 733 959	7 087 148	11 113 759	11 206 215	- 92 456	3,8	588,8	156,8	551,7	146,9
<b>ab 2005 automatisches Fahrgastzählsystem</b>													
2005	1 899 424	2 077 015	457 660	4 148 933	6 683 608	11 484 888	11 609 316	- 124 428	3,5	604,7	171,8	564,3	160,4
2006	1 893 308	2 161 073	456 833	4 363 415	6 981 321	12 760 858	12 750 649	10 209	3,7	674,0	182,8	606,5	164,5
2007	1 894 595	2 222 276	465 971	4 446 132	7 134 379	13 463 605	13 094 431	369 174	3,8	710,6	188,7	623,3	165,5
2008	1 916 397	2 352 037	471 796	4 675 420	7 499 253	13 964 480	13 461 601	502 879	3,9	728,7	186,2	627,5	160,4
<b>2009</b>	<b>1 977 050</b>	<b>2 301 828</b>	<b>486 481</b>	<b>4 768 104</b>	<b>7 556 413</b>	<b>14 196 180</b>	<b>14 113 612</b>	<b>82 568</b>	<b>3,8</b>	<b>718,0</b>	<b>187,9</b>	<b>639,7</b>	<b>167,4</b>
	+3,2%	-2,1%	+3,1%	+2,0%	+0,8%	+1,7%	+4,8%	-83,6%	-2,0%	-1,5%	+0,9%	+1,9%	+4,3%

2009