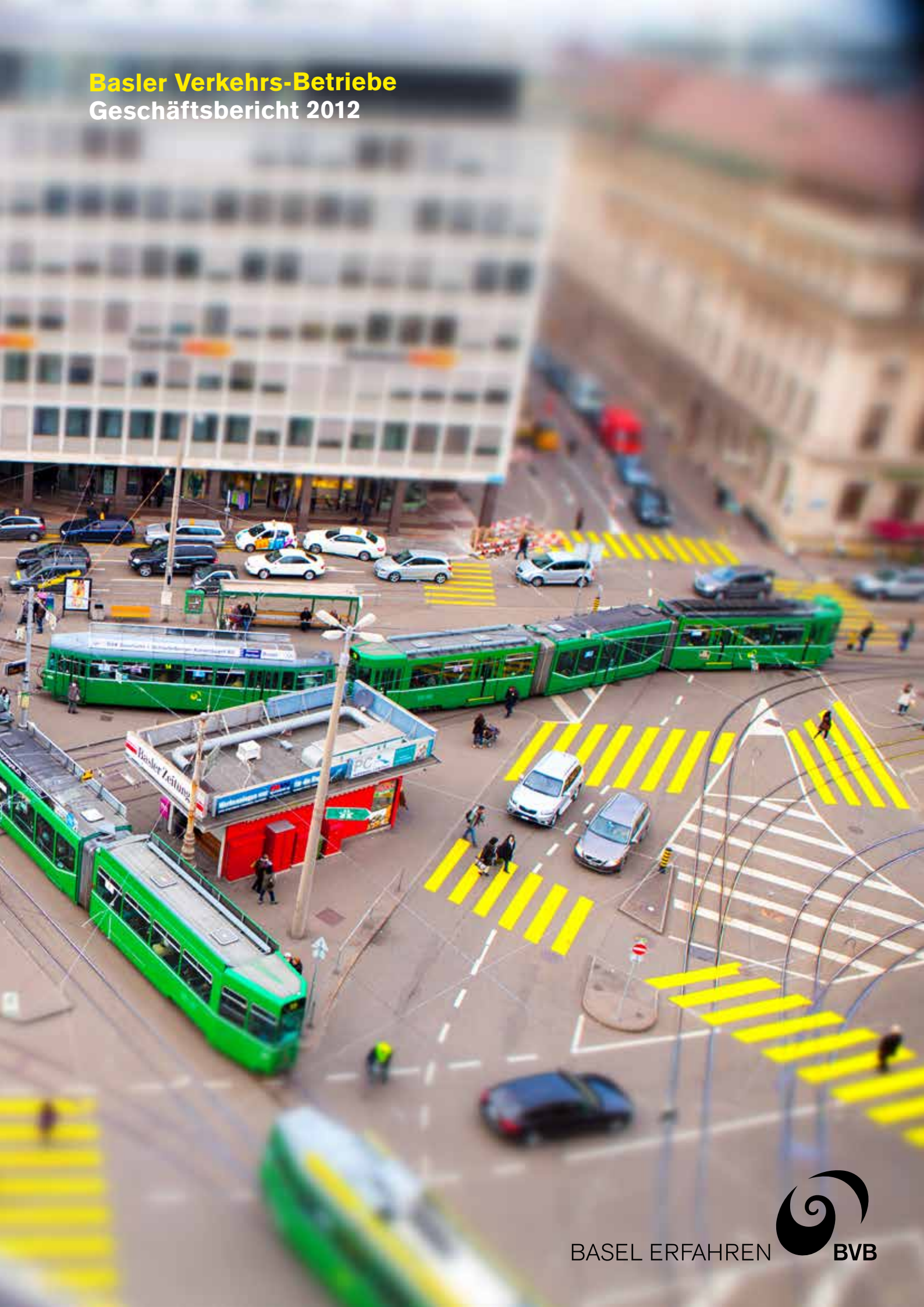




EINE FÜR ALLE



5



IN KÜRZE

31.12.2012

Beförderte Personen (Mio./Jahr)

Tramlinien	92.72
Buslinien	38.78
Total inkl. Nachtnetz	131.57

Beförderungsleistung (Mio. Personen-km/Jahr)

Tramlinien	184.61
Buslinien	101.4
Total inkl. Nachtnetz	286.27

Fahrleistung (Mio. Wagen-km/Jahr)

Tram	10.82
Bus	5.82
Vertragslinien	0.57
	17.21

Linienlänge in km

Tram (9 Linien)	65.7
Bus (13 Linien)	114.4
	180.1

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	118.77
Betriebsbeitrag	52.71
Personalaufwand	119.86
Abschreibungen	28.5

11
Editorial
12
Kommentar
14
In Ihrer Verantwortung
18
Eine für die Arbeit
22
Eine für die Kultur
26
Mobilitätsleistung
28
Eine für den FCB
32
Eine für besondere Umstände
33
Eine für alle
36
Linienstatistik
40
Ergebnisorientiert
42
Bilanz
43
Erfolgsrechnung
44
Anhang
48
Revisionsstelle

8





«In keiner Stadt der Schweiz sind die Menschen mit ihrem ÖV-Unternehmen so zufrieden wie die Basler mit ihrer BVB.»

«DAS VERLÄSSLICHE UND BESTENS KOORDINIERTES ZUSAMMENSPIEL UNSERER VIELEN «MUSKETIERE» (...) MACHT ES MÖGLICH, UNSERER STADT NOCH MEHR SERVICE PRO INVESTIERTEM STEUERFRANKEN ZU BIETEN.»

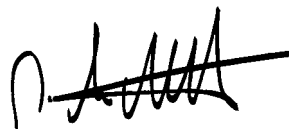
Die BVB und die drei Musketiere

Einer für alle und alle für einen! Diesen Leitspruch kennen wir von den verwegenen drei Musketieren aus Alexandre Dumas' Romantrilogie. Dieses Motto hat sich die BVB für den Geschäftsbericht 2012 auf die Fahne geschrieben, weil es für viele Elemente steht, welche die Beziehung der Basler Bevölkerung zu «ihrem» Nahtransportunternehmen ausmachen: Die BVB ist für alle da und lässt keinen im Stich. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bringen Alt und Jung sicher, zuverlässig und fast immer pünktlich ans Ziel – bei glühender Hitze wie klirrender Kälte.

Umgekehrt kann die BVB aber auch auf einen grossen Rückhalt in der Bevölkerung zählen: In keiner Stadt der Schweiz sind die Menschen mit ihrem ÖV-Unternehmen so zufrieden wie die Basler mit ihrer BVB. Dies verdanken wir nicht zuletzt dem engen Zusammenwirken und der vertrauensvollen Kooperation mit unseren Behörden, Kulturveranstaltern, Politikern, Wirtschaftsvertreterinnen und Interessenverbänden.

Wir kämpfen nicht mit Mantel und Degen um die Gunst unserer Kundinnen und Kunden, sondern tun dies mit überzeugendem Service und moderner, professioneller Arbeit: Die 8er-Linie nach Weil wächst Stück für Stück ihrer Vervollständigung entgegen und demonstriert auf eindrucksvolle Weise, wie das konsequente Hinarbeiten auf ein gemeinsames Ziel technische, politische und kulturelle Grenzen überwinden kann. Neuland beschritt die BVB auch mit der BVB Fahrplan-App, welche letztes Jahr mit grossem Erfolg eingeführt wurde und bereits um eine Ticketing-Funktion erweitert werden konnte.

Das verlässliche und bestens koordinierte Zusammenspiel unserer vielen «Musketiere», die sich jeden Tag für den öffentlichen Verkehr einsetzen, macht es möglich, unserer Stadt noch mehr Service pro investiertem Steuerfranken zu bieten. Dafür möchten wir uns nicht zuletzt bei unseren motivierten, engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich bedanken.



Martin Gudenrath
Präsident des Verwaltungsrats

AUF GUTEM WEG

Das oberste Gebot der BVB ist ein sicherer Service, der möglichst allen Bedürfnissen unserer Kundschaft entspricht, einfach in der Nutzung und komfortabel für jeden Weg ist. Ob zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Theater, mit der BVB kommen unsere Fahrgäste sicher, umweltfreundlich und pünktlich an ihr Ziel.

Die BVB darf wieder auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurückblicken. Die Fahrgastzahlen sind erneut gestiegen, die Personenkilometer und das Leistungsangebot wurden ebenfalls ausgebaut. Dank dem bewiesenen Vertrauen unserer Fahrgäste schreibt die BVB auch dieses Jahr wieder schwarze Zahlen und macht einen Gewinn von knapp 1 Mio. CHF.

«OB ZUR ARBEIT, ZUM EINKAUFEN ODER INS THEATER, MIT DER BVB KOMMEN UNSERE FAHRGÄSTE SICHER, UMWELTFREUNDLICH UND PÜNKTLICH AN IHR ZIEL.»

Zwei Meilensteine

2012 war in vielerlei Hinsicht ein erlebnis- und erfolgreiches Jahr. Einerseits ist in der Trambeschaffung die Bestellung des Pflichtenhefts seit Anfang Jahr unterzeichnet und andererseits gab der Grosse Rat im Juni einen einstimmigen Zuschlag für das Darlehen für 60 «Flexity Basel»-Trams. Ein historischer Moment. Die Anerkennung durch Politik und Volk zeigt, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden.

Neue Trams bedeuten, dass man bereits heute die gesamten Fertigungsprozesse sowie die Infrastruktur auf das zukünftige Rollmaterial ausrichten und optimieren muss. Mit ihrer überarbeiteten Unterhaltsstrategie wurde die BVB zum Maintenance Manager of the Year 2012 in der Schweiz ausgezeichnet. Damit sind wir für die Champions League qualifiziert und können unsere Arbeit im nächsten Jahr in Helsinki mit den Besten von Europa messen. Die wesentlichste Veränderung ist der Wechsel von zustandsorientierter hin zu zuverlässigkeitsorientierter Wartung. Die Fahrzeuge werden zudem «typenrein» in den verschiedenen Depots parkiert. Der Service-Techniker fährt zum Tram. Das heisst, die Fahrzeuge müssen zur Instandhaltung nicht mehr mit langen Leerlaufzeiten in die Werkstatt gefahren werden. Somit kann die Fahrzeugreserve

auf einem absoluten Minimum gehalten werden. Zeit und Energie werden ebenfalls gespart, was eine deutliche Effizienzsteigerung bringt. Philipp Glogg durfte als Leiter Depotbetriebe stellvertretend für sein Team den Titel in Empfang nehmen.

Erneuern, um zu wachsen

Seit zwei Jahren befindet sich die BVB in einem Modernisierungsschub, der sicherlich noch bis ins nächste Jahrzehnt reichen wird. Der Weg zu den besten Transport-Dienstleistungsunternehmen in Europa ist lang und steinig. Wir sind gut gestartet und dennoch verbleiben rund acht arbeitsreiche Jahre. Von den 100 in Angriff genommenen Projekten konnten innerhalb der letzten zwei Jahre bereits rund 40 abgeschlossen werden. Zu den wichtigsten Modernisierungen der BVB zählen zurzeit die Tram- und Busbeschaffung, der Netzausbau, der bodenebene Einstieg an allen Haltestellen, die individuelle Dienstplanung für das Fahrpersonal, der Neubau der Infrastruktur-Werkstätte im Dreispitz und die neue Dienst- und Arbeitskleidung.

Die ganze Firma ist herausgefordert, neben dem reibungslosen Ablauf des Tagesgeschäfts, die Meilensteine für die Zukunft richtig zu setzen. Es ist eine strenge Zeit, in der ein Projekt das andere jagt. Ich habe das Glück, auf eine motivierte, zupackende Truppe zählen zu dürfen. Manch einer wünscht sich vermutlich, wir hätten bereits 2020. Aber wir wussten schon bei der Eröffnung des neuen Wiesenplatzdepots vor zwei Jahren, dass es ohne Fleiss keinen Preis gibt, und dass dieser schöne Moment mit der Einweihung auch gleichzeitig der Startschuss in eine «schweisstreibende» und langandauernde Zukunft ist. Wir sind noch lange nicht am Ziel, aber wichtige Zwischenerfolge konnten wir bereits verbuchen. Es lohnt sich, dranzubleiben.

Auf unserem Weg möchten wir die geschätzten Fahrgäste möglichst oft aktiv integrieren und setzen als kundenorientiertes Unternehmen wo immer sinnvoll auf Demokratie. 2012 erlebten wir mit dem Sitztest und der Farbwahl der zukünftigen Trams bereits spannende Momente der Entscheidungsfindung. Sei es an der muba oder während der Mobilitätswoche, wir fühlen den Puls des Publikums, hören zu und nehmen die Kundenbedürfnisse ernst.

Verstärkung

Um die Herausforderungen der kommenden Jahre erfolgreich zu meistern, haben wir uns quer durch alle Bereiche mit über dreissig Personen verstärkt. Mehr Umsatz, mehr Fahrgäste, mehr ÖV ergeben neben einer ökologischeren Mobilität auch mehr Arbeitsplätze. Im Zusammenhang mit der Stabsübergabe von Dr. Georg Vischer freut es uns sehr, Franz Brunner, Leiter Corporate Services, als neuen Vizedirektor der BVB bekannt zu geben.

Monatlich bewerben sich rund 100 Personen bei der BVB, wovon wir effektiv nur ca. 2% einstellen können. Ein Zeichen für den hohen Beliebtheitsgrad des Unternehmens. Auch ein Ausdruck dafür, dass unsere Mitarbeiter zufrieden sind und dies kundtun. Das stimmt uns zuversichtlich, zumal in den nächsten zehn Jahren viele verdiente Mitarbeiter in den Ruhestand gehen werden und in der BVB eine deutliche Verjüngung der Belegschaft stattfinden wird. Auch dies wird die Kultur verändern, wobei mir wichtig ist, das Gute zu bewahren und offen für das Neue zu sein, oder wie die Engländer sagen: «carry the flame, leave the ashes».

Wir verlangen viel von uns, und die Kunden tun dies auch. Service kann nie perfekt sein. Serviceleistung befindet sich immer nur auf dem Weg zur Perfektion. Das einzig konstante in der Welt ist der Wandel und dieser findet immer schneller statt. Allen diesen Ansprüchen können wir nur mit einer motivierten, zupackenden Belegschaft gerecht werden. Wir haben uns auf den Weg gemacht. Wenn wir weiter so sportlich und professionell unterwegs sind, werden wir ein weiteres Jahrhundert das Haupttransportunternehmen der Triregio sein. Das Rückgrat des ÖVs im TNW. Mit dem gestarteten Modernisierungsprozess stimmt die Dienstleistung auch in Zukunft, und sind die Kunden zufrieden, können wir auch der kommenden Generation sichere Arbeitsplätze und spannende Aufgaben bieten. Es gibt keine bessere Arbeitsplatzsicherheit als zufriedene Kunden. Dafür setzen wir uns alle ein.

Jürg Baumgartner, Direktor

«WIR VERLANGEN VIEL VON
UNS, UND DIE KUNDEN TUN
DIES AUCH.»

VERWALTUNGSRAT



Martin Gudenrath, Präsident



Dr. Paul Rüst, Vizepräsident



Paul Blumenthal



Dr. Dominik Egli



Patrick Hafner



Hanspeter Ryser

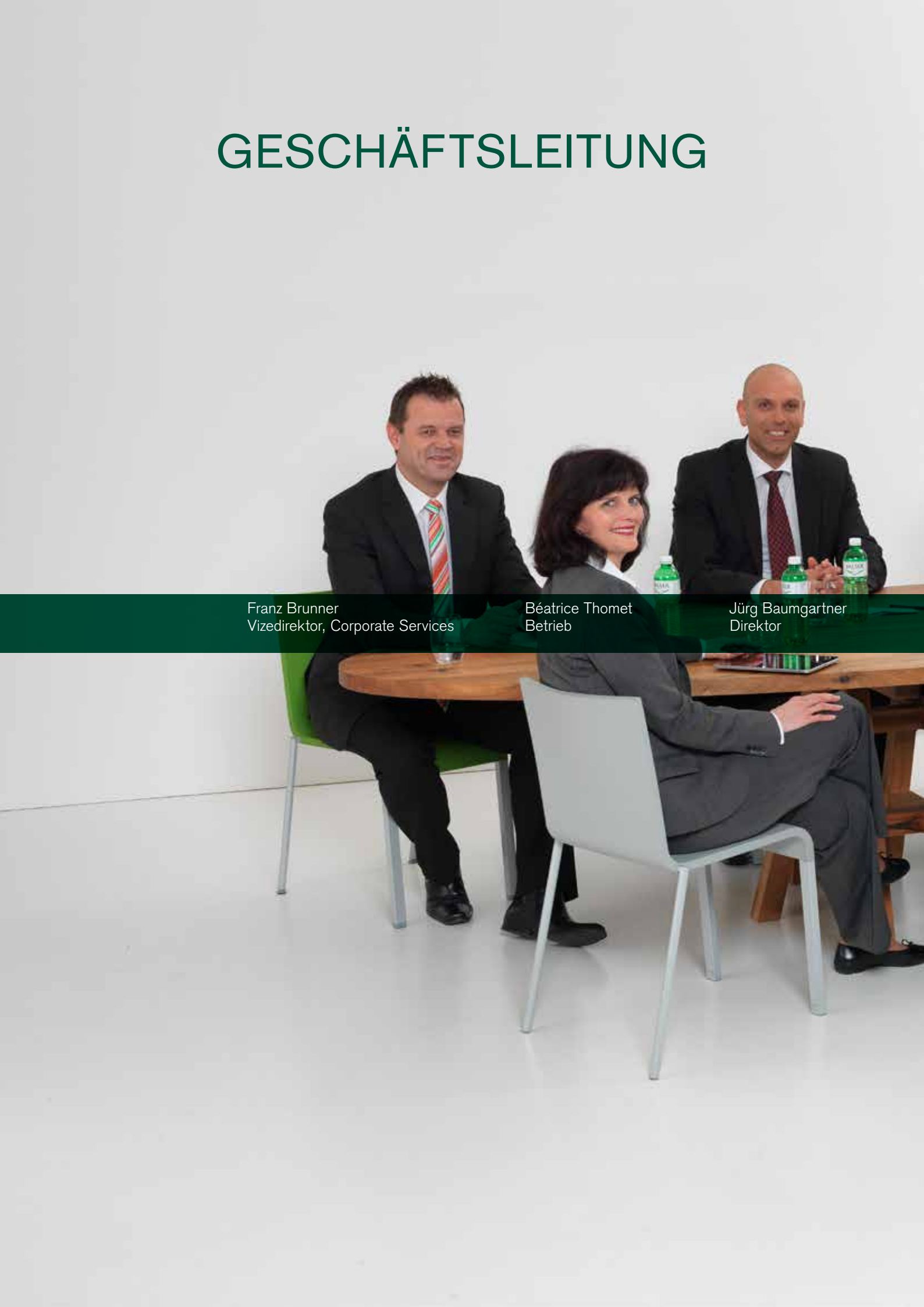


Mario Weissenberger



Dr. Michael Wüthrich

GESCHÄFTSLEITUNG

A photograph of three business executives sitting at a round wooden table in a modern office setting. The man on the left is wearing a dark suit and a striped tie. The woman in the center is wearing a grey suit. The man on the right is wearing a dark suit and a red tie. There are green water bottles on the table. The background is a plain white wall.

Franz Brunner
Vizedirektor, Corporate Services

Béatrice Thomet
Betrieb

Jürg Baumgartner
Direktor



Michael Bont
Infrastruktur

Marcel Kuttler
Technik

René Messmer
Unternehmensentwicklung

Stefan Schaffner
Markt

HIN UND ZURÜCK

Dr. Geo Adam, Leiter Standortentwicklung F. Hoffmann-La Roche Basel, im Interview über die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs in Basel und sein Entwicklungspotenzial.

Was macht den Standort Basel für Roche ganz grundsätzlich interessant?

Geo Adam: Basel ist unsere Heimat. Roche ist seit 1896 an der Grenzacherstrasse. In Basel haben wir rund 8000 Mitarbeitende. Zählen wir Kaiseraugst zu Basel, haben wir hier einen integrierten Standort mit allem, was es braucht, um ein Medikament herzustellen – von der Idee bis zum Verkauf. Ein weiteres starkes Bekenntnis zum Standort Basel ist sicherlich der Bau 1, das neue Bürohochhaus. Dieses Gebäude bringt im 3. Quartal 2015 2000 der Mitarbeitenden, die zurzeit in der Stadt untergebracht sind, aufs Areal.

Lebensqualität ist ein entscheidender Faktor bei der Annahme einer neuen Stelle. Welche Bedeutung kommt dabei dem Öffentlichen Verkehr zu?

Adam: Vorausgesetzt ich finde eine Wohnung mit guter ÖV-Anbindung, kommt diesem durchaus grosse Bedeutung zu. Wir haben in Basel eine sehr hohe Qualität im Nahverkehr mit einem gut ausgebauten Verkehrsnetz. Der ÖV ist ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidungsfindung, wo ich mich niederlasse. Wir gehen ganz selbstverständlich davon aus, dass Kollegen, die aus anderen Ländern und Kontinenten nach Basel kommen, den ÖV super finden. Das muss aber nicht automatisch der Fall sein. Im Rahmen der Erarbeitung unseres Mobilitätskonzepts habe ich schon vieles gehört. Jemand aus Amerika sagte mir beispielsweise, sie fände die Busverbindung grossartig, nur sei es etwas lästig, jeden Morgen ein neues Billet zu lösen. Wir klärten sie dann über die verschiedenen Abonnements auf. Die hervorragende Qualität des Basler Nahverkehrs – Stichworte Sauberkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit – wird so von Mitarbeitenden aus anderen Kulturen nicht immer erwartet. Da muss sehr viel Aufklärungsarbeit geleistet werden.

«WIR HABEN IN BASEL EINE SEHR HOHE QUALITÄT IM NAHVERKEHR MIT EINEM GUT AUSGEBAUTEN VERKEHRSNETZ.»

Geo Adam

Ist der ÖV ein Thema bei Rekrutierungsgesprächen?

Adam: Eher nicht. Es ist lediglich ein schöner Nebeneffekt. Die Leute müssen ihr Leben organisieren. Die Kinder müssen in die Krippe, den Kindergarten, die Schule gebracht werden. Wenn wir mehr berufstätige Frauen wollen, müssen wir das sehr ernst nehmen. Das ist eine wahnsinnige Logistikleistung und die braucht mit dem Nahverkehr, so gut er ist, doppelt so lang. Der Parkplatz ist daher eher ein Argument bei den Einstellungsgesprächen. Wohnraum in Basel ist knapp. Die Leute versuchen, sich da niederzulassen, wo es für sie logistisch am praktischsten ist. Das Organisationsbedürfnis der Berufstätigen, mit Hobby, Sport, Arbeit, Familie, muss durch die Mobilitätsangebote ermöglicht werden. Bei solch mehrdimensionaler Mobilität geniesst das Auto gegenüber dem ÖV oft klare Vorteile.

In den nächsten zehn Jahren sollen in Basel 20 000 Stellen geschaffen werden. Das sind 20 000 Personen mehr, die von A nach B wollen. Inwiefern fördert und unterstützt Roche den nachhaltigen Verkehr?

Adam: Die Idee eines Mobilitätskonzepts lag schon länger in unserer Schublade. Mit dem neuen Bürohochhaus kam die Aufforderung der Stadt Basel (und des Kantons Aargau für unseren Betrieb in Kaiseraugst), ein Mobilitätskonzept zu entwickeln, damit unser relativer Parkplatzbedarf verringert wird. Daraufhin haben wir auf Januar 2011 ein Mobilitätskonzept eingeführt. Seither wird geschaut, wo die Mitarbeitenden wohnen, und per GPS wird ihr Arbeitsweg mit dem ÖV ausgerechnet. Bei 45 Minuten haben wir eine Linie gezogen. Wenn Sie für Ihren Weg mit dem ÖV 45 Minuten oder weniger benötigen, haben Sie kein Anrecht auf einen Parkplatz bei Roche. Anderenfalls können Sie einen Parkplatz beantragen, Sie müssen aber nicht. Viele Kollegen verzichten. Denn nutzen Sie einen Parkplatz, bezahlen Sie eine Gebühr, nutzen Sie keinen, zahlt Ihnen die Roche einen sogenannten Mobilitätsbonus. Mit der gesparten Gebühr und dem Mobilitätsbonus lässt sich beispielsweise das U-Abo finanzieren. Das funktioniert sehr gut. Dank dieses Mobilitätskonzeptes brauchen wir Hunderte von Parkplätzen nicht zu bauen.

Die Einführung des Mobilitätskonzeptes hat zu einem fundamentalen Umdenken bei unseren Mitarbeitenden geführt. Im Oktober 2010 haben wir alle Mitarbeitenden in Basel und Kaiseraugst über die Einführung des Mobilitätskonzeptes in Kenntnis gesetzt. Mit der Bitte, den Öffentlichen Verkehr zu

«DER AUSBAU DES S-BAHN-NETZES INKLUSIVE HALTESTELLE SOLITUDE WÄRE NICHT NUR FÜR ROCHE SEHR ATTRAKTIV.»

Geo Adam

nutzen, der Erklärung der 45-Minuten-Schwelle und der Information, ob sie ein Anrecht auf einen Parkplatz haben oder nicht. Das hat dazu geführt, dass, wie schon gesagt, ziemlich viele Mitarbeitende auf einen Parkplatz verzichteten. Einige wollten als gutes Beispiel vorangehen. Andere nahmen es als Gelegenheit, Sport zu treiben. Wir haben selbstverständlich Umkleidekabinen und Duschen, sodass man im Sommer problemlos mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen kann. Manche Parkplätze werden nur im Winter in Anspruch genommen. Diesbezüglich ist unser Mobilitätskonzept flexibel.

Ebenfalls im Rahmen des Mobilitätskonzeptes haben wir auf dem Intranet eine regional geschaltete Mitfahrbörse eingerichtet und auch Land für einen E-Mobility Parkplatz zur Verfügung gestellt.

Der Roche-Turm soll Ende 2015 fertiggestellt sein. Wann erwarten Sie von der BVB eine eigene Tramhaltestelle?

Adam: Das hören wir immer wieder. Wir verlangen keine Tramhaltestelle, im Gegenteil. Eine Tramhaltestelle ist eine schöne Sache, aber sie ist «sugar candy mountain», so etwas wie die ewige Verheissung. Denn da reden wir von einem Zeitrahmen von etwa zwanzig Jahren. Lang-, sehr langfristig mag eine Tramhaltestelle Sinn machen, vor allem im Hinblick auf die Stadterweiterung Ost. Dieser Entscheid liegt bei der Stadt. Schaut man aber kurzfristig und bedenkt die 2000 Leute, die momentan näher am Bahnhof SBB untergebracht sind und neu auf das Areal kommen, stellt sich uns natürlich die Frage, wie die Leute ohne grosse Quartierbelastung vom Bahnhof SBB zu Roche gelangen. Warum nicht mit über die Schwarzwaldbrücke fahrenden Bussen?

Ausserdem fänden wir eine S-Bahn-Haltestelle «Solitude» sehr überlegenswert. Die S-Bahn aus dem Wiesental fährt bereits durch bis Bahnhof SBB. Andere S-Bahnen wie die S1 könnte man vielleicht auch bis zum Badischen Bahnhof ziehen. Eine Haltestelle am Solitude-Park wäre dann optimal. In der Breite ist immer etwas los. Die Schiffsanlegestelle könnte mit eingebunden werden. Das Tinguely-Museum besuchen jährlich rund 110 000 Personen. Von unseren über 8000 Roche-Mitarbeitenden in Basel kommen viele aus Frankreich und Deutschland. Der Ausbau des S-Bahn-Netzes inklusive Haltestelle Solitude wäre nicht nur für Roche sehr attraktiv. Die Leute müssten nicht mehr umsteigen. Es müssten dafür keine Tramgleise verlegt werden, die Quartiere würden nicht zu-

sätzlich belastet werden. Unserer Meinung nach wäre dies eine relativ schlanke Lösung.

Gibt es Kooperationen zwischen Roche und der BVB?

Adam: Die gibt es in ganz spezifischen Punkten. Im Rahmen unseres Mobilitätskonzeptes beispielsweise berechnen wir, wie gesagt, die Arbeitswege. Die Wegzeiten müssen wir aufgrund von Fahrplanänderungen jedes Jahr neu berechnen. Hier prüfen wir die Möglichkeit, ob die BVB uns ihre Daten zur Verfügung stellt. Zurzeit arbeiten wir mit drei verschiedenen Datenlieferanten. Die BVB verfügt aber dank ihrer App über sämtliche für uns relevanten Daten. Aus diesem Grund fänden wir es am effizientesten, wenn wir auf der Basis dieser Daten unsere Berechnungen durchführen könnten. Da arbeiten wir eng zusammen. Umgekehrt leiten wir beispielsweise Feedbacks von Mitarbeitenden bezüglich Verbindungen an die BVB weiter, die so allenfalls Optimierungen beim Taktfahrplan vornehmen kann. Diesbezüglich fühlen wir uns sehr gut erhört.

Was könnte den ÖV in Basel noch attraktiver machen?

Adam: Wir sind schon auf hohem Niveau. «Noch attraktiver» beschreibt es passend. Bei Roche laufen drei Buslinien zusammen. Führen diese drei Busse getaktet zueinander, hielte bei uns alle zwei bis drei Minuten ein Bus. In der Regel kommen sie aber alle drei zusammen und dann wieder acht Minuten keiner. Acht Minuten sind nicht lang. Es gibt Städte, die schaffen keine 20 Minuten als Takt. Beim Finetuning liesse sich also noch etwas machen.

Ein weiteres Thema betrifft die Tarife. Nehmen wir mich als Beispiel. Ich pendle über die Grenze und habe eine RegioCard bis Basel Badischer Bahnhof. Ich brauche keine RegioCard-Plus, die mich bis weit in die Nordwestschweiz bringt. Alles, was ich bräuchte, wäre noch eine Nahzone Stadt. Hier könnte man ein entsprechendes Abo anbieten. Ich glaube, das würde gut angenommen. Auch in Anbetracht dessen, dass von den eben angesprochenen 20 000 zusätzlichen Arbeitskräften höchstens die Hälfte in Basel selbst wohnen wird oder kann. Hier wird der grenzüberschreitende, verdichtete und abgestimmte Nahverkehr immer wichtiger.



21



KULTUR BEGINNT IM TRAM

Für Sam Keller, Direktor der Fondation Beyeler, gehört die BVB ebenso zu Basel wie die Kunst. Verbindet man beide, kommt man in den Genuss eines einzigartigen Erlebnisses.

Die Fondation Beyeler liegt am Stadtrand. Welche Rolle spielt die BVB hinsichtlich ihrer dezentralen Lage?

Sam Keller: Die BVB spielt eine sehr wichtige Rolle. Wir möchten, dass möglichst viele Besucher mit dem Öffentlichen Verkehr die Fondation besuchen. Einerseits hat das praktische Gründe. Als meistbesuchtes Kunstmuseum der Schweiz fördern wir bewusst die Anreise mit dem ÖV. Es ist die schnellste und ökologischste Art, hierher zu kommen. Die Landschaft würde durch einen zusätzlichen Parkplatz an Reiz einbüßen. Andererseits hatten Ernst und Hildy Beyeler, das Gründerehepaar unseres Museums, neben der Kunst eine weitere grosse Leidenschaft. Sie waren Naturschützer und Förderer bedeutender Naturprojekte. Sie waren viel zu Fuss und mit dem Velo unterwegs. Die Lage des Museums auf der Grenze zwischen Stadt und Land war für sie optimal. Der Park ist Teil des Museums und man hat von fast überall einen Blick in die Landschaft.

Vorfriede ist bekanntlich die schönste Freude. Wir glauben, dass An- und Abreise zur Vorfriede, aber auch zum Verarbeiten des Museumsbesuches gehören und somit ein wichtiger Teil der Erfahrung sind. Der Weg zur Fondation Beyeler ist besonders schön, wenn man mit dem ÖV anreist. Wer mit dem Tram kommt, verlässt langsam die Stadt, die Landschaft wird grüner, Hochhäuser weichen Wohnhäusern. Der Museumsbesuch beginnt so nicht erst beim Betreten des Parks,

«AN- UND ABREISE GEHÖREN ZUR VORFRIEDE DES MUSEUMS-BESUCHES UND SIND SOMIT EIN WICHTIGER TEIL DER ERFAHRUNG.»

Sam Keller

sondern beim Einsteigen in Tram und Bus. Diese Naturerfahrung, mit Park und Aussichten, ist Teil des Museumsbesuches. Es dauert zwar ein paar Minuten länger, dafür fährt man direkt vors Museum. Man muss sich nicht auf die Strasse konzentrieren, sondern kann seinen Gedanken nachhängen.

Insofern ist die BVB für uns ein wichtiger Partner. Sie ist für unsere regionalen wie internationalen Besucher gleichermaßen relevant. Wir möchten, dass ab Basel möglichst viele auf

den ÖV umsteigen. Die Mobility-Karte spielt dabei eine wichtige Rolle. Wir sehen, dass viele Besucher dieses Angebot nutzen. Kulturtouristen lassen das Auto gerne stehen und fahren mit der Mobility-Karte nach Riehen. Manche verzichten sogar auf die Dienste ihres Chauffeurs und fahren Tram. Denn Tramfahren gehört zu Basel. Für viele Künstler und Kunstsammler ist die Tramfahrt ein Teil ihres Besuches bei der Fondation Beyeler.

Treffender könnte man «Basel erfahren» fast nicht beschreiben. Und wie würden Sie die «Basler Fahrkultur» zusammenfassen?

Keller: Für mich bedeutet es, wenn ich lieber mit dem ÖV fahre, als mich zu Fuss oder mit dem Auto fortzubewegen. Sprich, wenn ich dadurch von einem höheren Komfort profitiere. Ich habe bessere Verbindungen, fühle mich freier und unbeschwerter und kann erst noch etwas mit anderen Menschen gemeinsam erleben. Basel zeichnet sich u.a. dadurch aus, dass man die Kultur der Stadt dank der BVB gut erfahren kann. Auf kurzen Wegen kommt man in die vielen Museen, erreicht Konzerte, Theater und die Kinos.

Für mich zeichnet Basel weiter aus, dass der ÖV nicht nur das Stadtzentrum und die grossen Knotenpunkte bedient, sondern dass man beispielsweise von Riehen bis Leymen fahren kann. Gleichzeitig kann man auf dem Weg verschiedene Kulturen erleben: Stadt, Land, das Elsass, den badischen Raum. Hier in Basel gehört es zur Stadtkultur, dass auch leidenschaftliche Autofahrer gerne den ÖV nutzen. In anderen Städten, die ich besuche, komme ich gar nicht auf die Idee, den ÖV zu nehmen. Wir sind verwöhnt hinsichtlich Verbindungen, Sauberkeit und Sicherheit. Sauberkeit ist immer auch ein Ausdruck von Sicherheit. Wer sich nicht sicher fühlt, steigt nicht in den ÖV. Die Leute vertrauen sich in Basel der BVB an, auch wenn sie die Stadt nicht kennen. Aber sie fühlen sich sicher. Das müssen wir unbedingt bewahren. Wer einmal schlechte Erlebnisse hatte, lässt sich nur schwer wieder vom Gegenteil überzeugen.

Vom Städtevergleich zum internationalen Vergleich. Sie stehen in internationaler Konkurrenz und können den internationalen Vergleich ziehen. Ist es üblich, dass Museen eigene Haltestellen haben?

Keller: Das gibt es sogar sehr häufig. Entscheidende Frage ist vielmehr, wurde eine Haltestelle extra eingerichtet oder

«DIE LEUTE VERTRAUEN SICH IN BASEL DER BVB AN, AUCH WENN SIE DIE STADT NICHT KENNEN. ABER SIE FÜHLEN SICH SICHER.»

Sam Keller

gab es diese bereits? Viele Museen sind in historischen Gebäuden oder in Gebäuden, die umgenutzt wurden, untergebracht. Den Louvre beherbergt ein Schloss, das Musée d'Orsay oder der Hamburger Bahnhof haben ihre Räumlichkeiten in alten Bahnhöfen. In diesen Fällen bestanden die Verkehrsanbindung und somit auch der Name der Haltestelle bereits, bevor das Museum einzog.

In der Stadt ist die Konkurrenz um mögliche Namen grösser als auf dem Land. Je mehr ein Museum eine Destination ist, desto häufiger tragen die Haltestellen den Namen des Museums. Im Falle der Fondation Beyeler ist es wohl wie bei vielen bedeutenden Museen, dass das Museum bekannter ist als der davorliegende Platz, die davor verlaufende Strasse. In Basel haben mehrere Museen ihre «eigene» Haltestelle, das Kunstmuseum, das Tinguely-Museum. Für Fremdsprachige ist es so viel leichter, ihr Ziel zu finden. Wir schätzen unsere eigene Haltestelle sehr. Nicht zuletzt auch deshalb, weil dadurch die Wege kurz gehalten werden. Das ist entscheidend. Sind die Wege zu weit, werden die Risiken grösser, dass sich jemand gegen einen Besuch mit dem ÖV entscheidet. Ich denke da an Schulklassen, Familien oder Senioren.

Die BVB und die Fondation Beyeler sind in der Vergangenheit bereits einige Partnerschaften eingegangen. Sind zurzeit weitere aktuell?

Keller: Wir sind permanent im Gespräch. Eine spannende Sache ist sicherlich immer unser Sommerfest, welches wir für die regionale Bevölkerung ausrichten. Wir haben hierzu auch die BVB eingeladen, sich zu präsentieren. Die Besucher haben dann die Gelegenheit, mit historischen Trams zur Fondation zu fahren. Wir schauen immer wieder, wo sich Möglichkeiten auftun. Insbesondere bei grossen Ausstellungen, wie der zu Hodlers Spätwerk beispielsweise, bei welcher besonders viele Besucher mit dem ÖV kommen, versuchen wir, Partnerschaften einzugehen. Es ist bisher aber nur ausnahmsweise möglich, für einzelne Ausstellungen etwas zu realisieren.

Wo sehen Sie noch Optimierungspotenzial?

Keller: Verbesserungen kann man immer und überall noch vornehmen. Auch bei uns. Im Allgemeinen sind wir mit dem Service und der Zusammenarbeit mit der BVB sehr zufrieden. Was wir von Gästen immer wieder gefragt werden,

ist, warum der 2er nicht permanent nach Riehen fährt. Vom Bahnhof SBB her kommend, wäre eine Anreise ohne Umsteigen nicht nur angenehmer für die Gäste, sondern auch leichter zu kommunizieren.

Immer mehr Leute kommen via Bahnhof SBB zum Bahnhof Riehen und gehen davon aus, dass mit dem Ausbau des Regionetzes eine Verbindung zur Fondation Beyeler bestehe. Die Gemeinde Riehen investiert jetzt auch in den Dorfkern und eine attraktive Gestaltung des Weges zu uns. Aber wenn Sie an ältere Mitmenschen denken, dann ist die Gehdistanz doch schon ermüdend und hält von einem Besuch ab. Hier könnte man den ÖV in Riehen punktuell verbessern und den Bahnhof mit dem Museum verbinden.

Ein weiterer Punkt betrifft die Optimierung von Besucherströmen zwischen Museen. Uns besuchen jährlich 300 000 bis 400 000 Menschen. Das Vitra Design Museum hat ebenfalls mehrere hunderttausend Besucher jährlich. Unsere beiden Häuser sind Luftlinie gar nicht weit von einander entfernt und wir arbeiten auch eng zusammen. Doch die Verbindung mit dem ÖV ist nicht optimal. Es würden viel mehr Interessierte einen Besuch der beiden Häuser miteinander verknüpfen, gäbe es eine direktere Verbindung. Eine Lösungsfindung über Landesgrenzen hinweg dauert natürlich immer seine Zeit. Dafür haben wir Verständnis. Aber mit dieser Optimierung könnten wir den Besuchern nicht nur eine Freude machen, sondern auch mehr zur Nutzung des ÖV bewegen. Ganz grundsätzlich könnte man mal über eine Museumslinie nachdenken. Ein Kunsttram, das einen auf die Kunstdestinationen aufmerksam und sie leicht erreichbar macht.

Das letzte Potenzial orte ich schliesslich im Bereich des Kommunikationsabgleichs. Letztes Jahr bewegte jede unserer Ausstellungen etwa 100 000 Personen. Seitens BVB könnte hier hinsichtlich Kommunikation an unsere angeknüpft werden. Wir sagen: «Kommt zur Hodler-Ausstellung und reist mit dem ÖV an». Die BVB könnte den Ball aufnehmen und ihrerseits kommunizieren: «Fahrt mit dem ÖV und besucht die Hodler-Ausstellung». Die SBB macht dies ausgezeichnet mit ihrem RailAway Angebot. Das sind Richtungen, in denen man die Zusammenarbeit noch ausbauen könnte, wie wir denken.

24





(K)EIN TAG OHNE

An einem Tag ohne BVB wäre jede Baslerin, jeder Basler 4 km zu Fuss im totalen Verkehrschaos unterwegs.



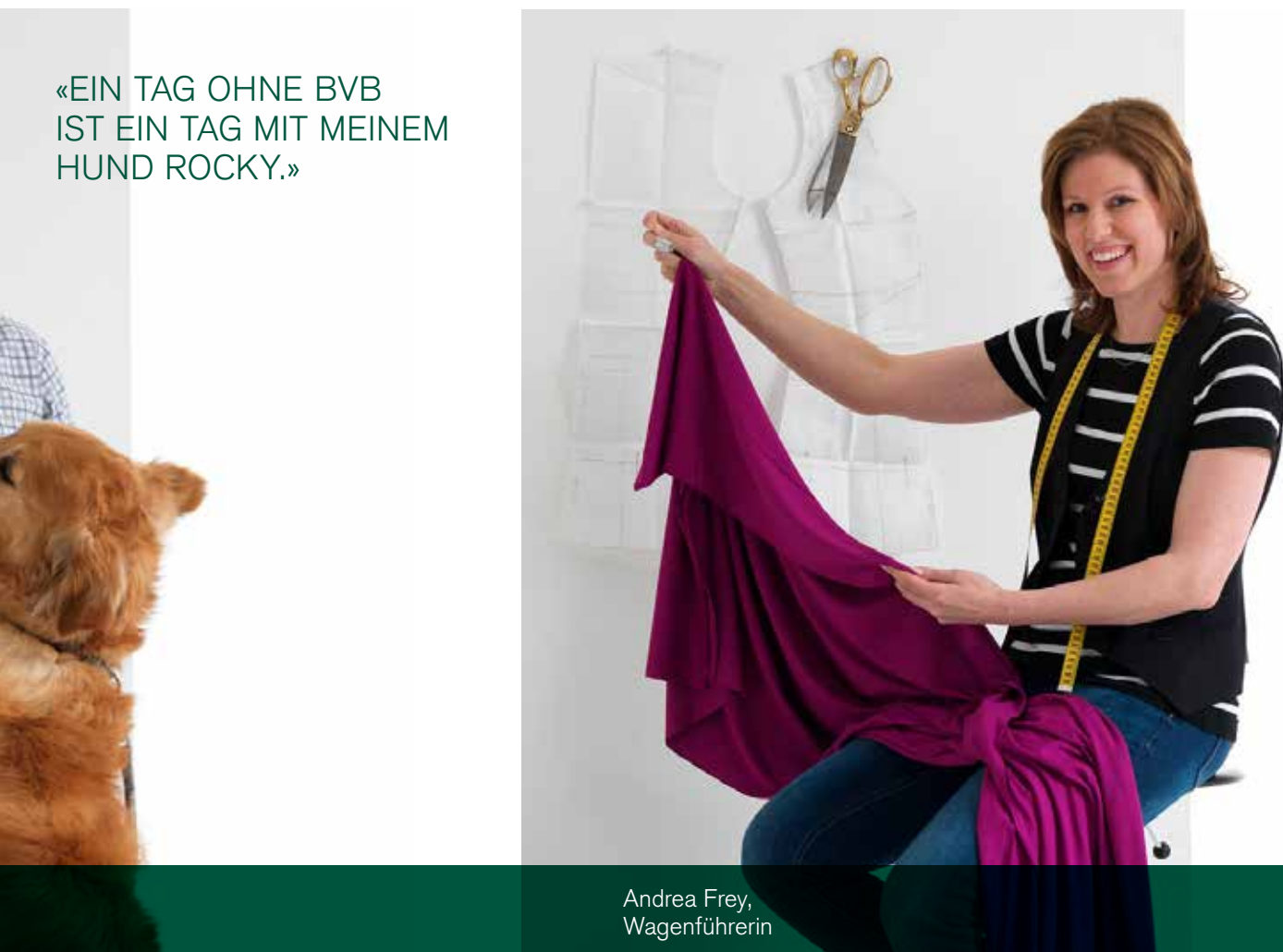
Stephan Egloff,
Polyvalenter Fahrdienstmitarbeiter



Marc Löw,
Chauffeur

«FAHRE ICH NICHT GERADE DURCH DIE
STADT, WÜHLE ICH GERNE IN DER ERDE.
GARTENARBEIT IST PURE ENTSPANNUNG.»

«EIN TAG OHNE BVB
IST EIN TAG MIT MEINEM
HUND ROCKY.»



Andrea Frey,
Wagenführerin

«AN EINEM BVB FREIEN TAG GREIFE ICH ZU
SCHERE UND SCHNITTMUSTER.»

VOR- UND NACHSPIEL

FCB-Matches gehören zum Alltag von BVB und Kantonspolizei Basel-Stadt. Heinz Teuscher, Leiter Netzmanagement, und Dr. Martin Roth, Stabschef, erläutern ihre enge Zusammenarbeit bei den Fussballspielen.

Die Herausforderungen

Heinz Teuscher: Für uns als ÖV-Verantwortliche besteht die Herausforderung darin, die aus verschiedenen Richtungen kommenden Personen sicher zum Stadion St. Jakob-Park zu führen. Für eine gute Bewältigung dieser Aufgabe brauchen wir die Unterstützung der Polizei.

Zu Beginn des Spiels verteilt es sich jeweils. Die Zuschauer kommen je nach gegnerischer Mannschaft aus verschiedenen Richtungen. Reisen viele aus Deutschland an, haben wir mehr Last vom Badischen Bahnhof her. Unabhängig von der Partie und davon, ob Extrazüge der Bahn eingesetzt werden, kommen natürlich aus der ganzen Stadt und dem Umland die Fans Richtung Stadion.

Zum Spielende ist es so, dass in ganz kurzer Zeit sehr viele Personen in verschiedene Richtungen weggefahren werden müssen. Dieser Zeitpunkt ist grundsätzlich anspruchsvoller als der Antransport.

Martin Roth: Die Herausforderung für die Kantonspolizei bei einem FCB-Spiel besteht darin, dass es zu keinen Personen- und Sachschäden kommt. Der Grundauftrag der Kantonspolizei lautet: Sicherheit, Ruhe und Ordnung. Die FCB-Spiele sind also einerseits eine Herausforderung, gleichzeitig aber auch «daily business».

Für die Sicherheitskräfte fängt in der Regel ein Spiel an, wenn die Fans zum Stadion marschieren, und endet, wenn sich der Grossteil der Zuschauer auf dem Heimweg befindet. Der Verkehr ist dabei ein Aspekt unter vielen. Die Stadtreinigung gehört ebenso dazu wie die Sicherheit.

«DIE HERAUSFORDERUNG FÜR DIE KANTONSPOLIZEI BEI EINEM FCB-SPIEL BESTEHT DARIN, DASS ES ZU KEINEN PERSONEN- UND SACHSCHÄDEN KOMMT.»

Martin Roth

Die Vorbereitungen

Teuscher: Wir arbeiten sehr gut mit der Polizei zusammen. Es gilt, sowohl strategische Themen wie auch die jeweilige Situation einzelner Spiele gemeinsam anzugehen. An den Kurzbesprechungen beispielsweise werden wir konkret darüber informiert, wie das anstehende Spiel ablaufen, wie sich das Umfeld verhalten könnte. Darauf richten wir uns in der Folge ein. Für die BVB ist ausserdem ausschlaggebend, ob seitens Polizei Strassensperren geplant sind, was unseren Betriebsablauf beeinflussen würde. Bei kurzfristigen Massnahmen müssen wir rasch reagieren. Deshalb werden wir auch während des Spielverlaufes laufend informiert.

Roth: Wie Heinz Teuscher gerade angesprochen hat, treffen wir uns regelmässig auf übergeordneter Ebene in der «Arbeitsgruppe St. Jakob-Park». In diesem Forum besprechen wir mit allen unseren Partnern grundlegende Probleme. Zu dieser Gruppe gehören die Feuerwehr, die Sanität, die BVB, die SBB, die Stadtreinigung, die Allmendverwaltung, der FCB als Veranstalter und Basel United als Vermieter des Stadions und die Polizei Basel-Landschaft.

Mit dem ÖV haben wir für jede Risikokategorie Standard-einsatzdispositive miteinander festgehalten. Die Spiele sind in verschiedene Risikokategorien eingeteilt, von «low» bis «high risk». Die Einsatzdispositive werden bei Bedarf situativ angepasst. Grundsätzlich sprechen wir von drei Phasen. Die Phase vor dem Spiel, die Phase während des Spiels sowie die Phase nach dem Spiel. In der ersten Phase treffen die Zuschauer über einen grösseren Zeitraum verteilt beim Stadion ein. Die ruhigste Phase ist in der Regel die zweite. Die dritte Phase ist hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs die gefährlichste. Das Stadion entleert sich relativ schnell. Das heisst, 20 000 bis 30 000 Menschen verlassen innerhalb von etwa 20 Minuten das Gelände und wollen Bus, Tram, SBB oder das Auto benutzen.

Unabhängig davon wird auf der Seite des Kantons Basel-Landschaft ein Einsatzleiter der Kantonspolizei Basel-Landschaft bereitstehen. 50 m hinter dem Stadion verläuft die Kantonsgrenze. Da hört unser Hoheitsgebiet auf. Verschiebt sich der Einsatzschwerpunkt auf unseren Nachbarkanton, übernehmen unsere Kollegen vom Kanton Basel-Landschaft mit unserer Unterstützung die Leitung.

«DER ÖV BRINGT DIE FANS DIREKT VOR ORT, MUSS GLEICHZEITIG ABER DEN REST DER BEVÖLKERUNG NORMAL BEDIENEN.»

Heinz Teuscher

Der Verkehr

Roth: Beim Stadion St. Jakob-Park sind die Platzverhältnisse sehr eng. Der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr sind sehr nah aufeinander. Uns steht praktisch kein Platz zur Verfügung. Bei Massenveranstaltungen muss man die verschiedenen Menschenströme eigentlich steuern, damit es nicht zu einem Gedränge kommt. Dies erreicht man durch verschiedene infrastrukturelle Massnahmen. Nach den Auflagen der Swiss Football League müssen die Eingänge zum Stadion mit zusätzlichen Drehkreuzen ausgerüstet werden. In Basel wird der Gästesektor B1 in diesem Jahr umgebaut. Neu wird es Drehkreuze geben, hinter welchen der Bodycheck gefahrlos stattfinden kann. Unwillkommene Gäste können hier noch rausgenommen werden. Danach tritt man ins Stadion ein. Für all dies hat man sehr wenig Platz.

Teuscher: Jede Medaille hat zwei Seiten. Der ÖV bringt die Fans direkt vor Ort, muss gleichzeitig aber den Rest der Bevölkerung normal bedienen. Die Lage des Stadions ist in der Tat auch für die BVB ungünstig. Das Tram ist zu nahe am Stadion. Wenn ein kritisches Ereignis passiert, ist die Axe nach Muttentz/Pratteln relativ schnell behindert. Die Linie 36 fährt ebenfalls direkt am Stadion vorbei und ist somit empfindlich, da wir mit ihr das Lehenmattquartier abdecken.

Roth: Wenn man die Sicherheit erhöhen muss, schränkt man damit die Freiheit anderer definitiv ein. Das ist, wie wenn man im Strassenverkehr das Tempo runtersetzt oder Quartierstrassen ausscheidet, dann wird in der Regel das Kollektiv eingeschränkt. Und so ist es eben auch bei Grossveranstaltungen, egal welcher Art.

Teuscher: Dank unserer guten Zusammenarbeit können wir unseren Betrieb ohne grosse Einschränkungen jeweils recht gut abwickeln. Bei kleinen wie grossen Kundgebungen, während der Fasnacht, wir sind immer in Kontakt mit der Polizei.

Roth: Ja, es gibt eigentlich keinen grösseren Polizeieinsatz in der Innenstadt, bei dem die BVB nicht mit im Boot ist. Das ÖV-Netz ist so dicht in der Stadt.

Die Kosten

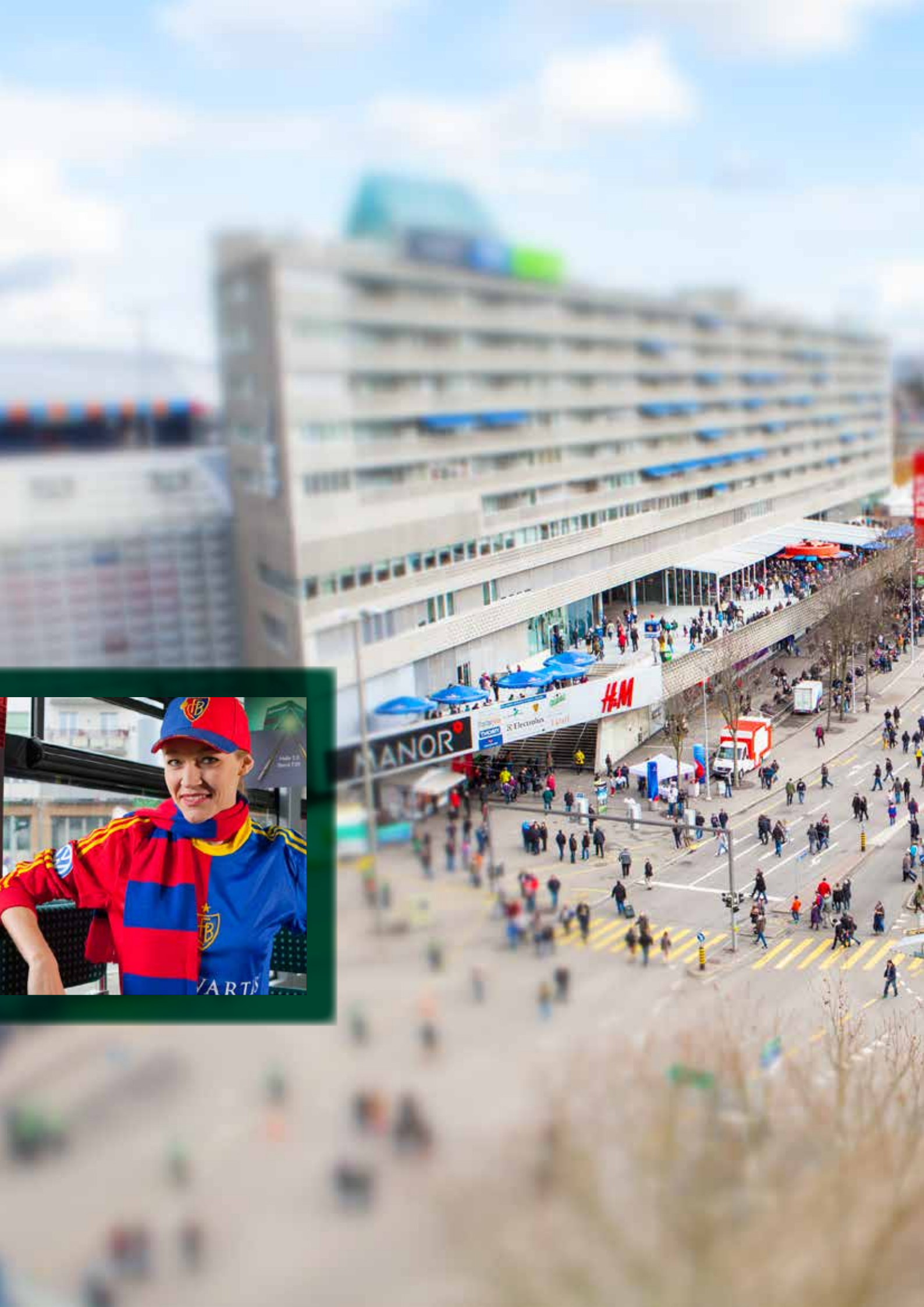
Roth: Der FCB hat eine spezielle Vereinbarung mit der Regierung bezüglich Kostenabrechnung der Sicherheit. Der FCB bezahlt pro Zuschauer eine Pauschale. Alle Kosten, die von niemandem bezahlt werden, begleicht am Ende der Steuerzahler. Die Polizei ist grundsätzlich eine staatliche Organisation, die von Steuergeldern bezahlt wird und deshalb auch einen bezahlten Grundauftrag hat. Nur Kosten, die den Grundauftrag überschreiten, müssen bezahlt werden. Veranstaltungen auf öffentlichem Grund sind je nach Ziel und Zweck kostenpflichtig. Das in der Verfassung verbrieft Recht auf Meinungsäusserung, sprich eine Demonstration, kostet nichts. Wird auf öffentlichem Grund eine Veranstaltung mit kommerziellem Charakter durchgeführt, werden Kosten verrechnet. Im Polizeigesetz und in der Polizeiverordnung ist dies alles klar geregelt.

Teuscher: Für Vandalenschäden kommt der Verursacher auf, sofern er ermittelt werden kann.

Das Optimierungspotenzial

Roth: Verbesserungspotenzial gibt es immer. Und wie immer ist dies mit hohen Investitionen verbunden. Eigentlich müsste die Verkehrsführung rund ums Stadion, fokussiert auf den motorisierten Individualverkehr, neu ausgelegt werden. Der Autobahnzubringer müsste idealerweise auf eine andere Ebene verlegt werden. Eine eigene Plattform für die Fussgänger würde nicht nur die Sicherheit erhöhen, sondern auch die Arbeit der Polizei erheblich erleichtern. Die BVB schliesslich könnte ebenfalls auf eine andere Ebene verlegt werden. Damit wären die unterschiedlichen Verkehrsträger entflechtet und die Verkehrsproblematik entschärft.

Teuscher: Dem schliesse ich mich an. So könnten wir unser Grundliniennetz ohne Einschränkungen aufrechterhalten. Ungünstige Bedingungen haben wir ausserdem infrastrukturell bei den Tramanlagen. Für Trams nach Muttentz/Pratteln haben wir keine Aufstellmöglichkeiten. Beim Abtransport können wir keine Tramzüge vorbereitend aufstellen. Wenn es zu Spielverlängerungen oder sonstigen Verzögerungen kommt, haben wir die Tramzüge zu früh da. Positiv ist, dass die Polizei uns unterstützt, dass wir trotz Einschränkungen unsere Strecken befahren können.



31



NY – BURGFELDEN GRENZE

Was hat New Yorks Bürgermeister Giuliani mit dem Bachgrabenquartier in Basel zu tun?

Andrea Elisabeth Knellwolf, Präsidentin des Neutralen Quartiersvereins Kannenfeld wagt den Vergleich.

Hört man den Frauen und Männern in unserem Quartier zu, ist oft das Angebot der BVB ein Thema. Merian Iselin, Hegenheimer, Bachgraben, Kannenfeld. Das sind die mal mehr, mal weniger offiziellen Bezeichnungen für den Grossbasler «West-Zipfel» zwischen St. Johann, Burgfelderplatz und dem Gotthelfquartier. Gleich zwei ziemlich spezielle Linien queren diesen Stadtteil.

Da wäre zum einen der Flughafenbus. Dieser verbindet unsere beschaulichen Quartiere mit der grossen weiten Welt – wir sind vom Kannenfeldplatz aus schneller am EuroAirport als am Bahnhof SBB. Oft platzt der 50er-Bus vor lauter in- und ausländischer Reisender und ihren Kofferkolonnen aus allen Nähten. Das ist sicher keine ideale Visitenkarte für die Menschen aus aller Welt, welche hier ihren ersten Eindruck des öffentlichen Verkehrs unserer Stadt mitnehmen. Erfreulicherweise ist Abhilfe in Sicht, soll doch in absehbarer Zeit diese wichtige Linie mit grösseren Bussen bedient werden.

Mit dem 3er-Tram profitieren wir von einer ganz besonderen Durchmesserlinie, welche den äussersten Westen Basels mit der Landschaft verbindet und seit Jahrzehnten die Menschen vom französischen Burgfelden durch die ganze Innenstadt bis nach Birsfelden bringt. Durch von Genossenschaftsbauten geprägte Wohnquartiere, am Spalen und im St. Alban-Quartier an den alten Stadttoren vorbei, durch die Breite nach Birsfelden.

Die Endhaltestelle Burgfelden Grenze liegt schon fast in Frankreich. Nur die Schrebergartenanlage trennt uns dort noch vom «Ausland». Dieser Umstand wird von vielen als grosse Bereicherung empfunden. Aber andere, vorwiegend ältere Quartierbewohnerinnen und -bewohner, erleben dies eher als Bedrohung. Die Situation an der Endhaltestelle ist ihnen nicht ganz geheuer und die aus Frankreich kommenden jungen Männer scheinen Angst zu machen. Offenbar kommt es immer wieder mal zu Verschmutzungen und Pöbeleien. Manch ältere Frau aus dem Quartier verzichtet daher auf die Benutzung des 3er-Trams, vor allem bei Dämmerung und Dunkelheit. Eine grosse Einschränkung in der Lebensqualität.

Hier kommt nun New Yorks ehemaliger Bürgermeister Rudolph Giuliani ins Spiel, der dieser gewaltigen Stadt von

1994 bis 2001 vorstand. Sie erinnern sich vielleicht: In den 1990er-Jahren wurde New-York-Touristen dringend davon abgeraten, gewisse Stadtteile aufzusuchen – und die Benutzung der Subway kam schon gar nicht in Frage. Eine erschütternde Gewalt- und Mordrate, verslumte Quartiere, von Vandalismus und Gangs heimgesuchte U-Bahn-Stationen, verschmierte Wagons und eine horrenden Schwarzfahrquote beschäftigten Giuliani so sehr, dass er zu einer radikalen Massnahme griff: der «zero-tolerance policy». Diese basiert auf der Erkenntnis, dass ungepflegte Strassenzüge mit zerbrochenen Fensterscheiben, Graffiti und Abfall eine ganze Kaskade weiterer Verschmutzung, Vandalismus und Gewalt nach sich ziehen. Giuliani erkannte, dass diese Abwärtsspirale im Keim erstickt werden musste: Jedes eingeschlagene Fenster war sofort zu reparieren, jede Schmiere umgehend wegzuputzen und jeder Ansatz von Vandalismus und Gewalt zu ahnden – sowie natürlich die Schwarzfahrrerei mit gross angelegten Kontrollen konsequent zu unterbinden. Die Nulltoleranzstrategie funktionierte und machte Schule.

Natürlich kämpfen wir hier in Basel mit diesen Phänomenen im sehr viel kleineren Massstab. Mordende Strassengangs und verslumte Quartiere gibt es bei uns nicht. Und dennoch: Der Trend ist auch bei uns spürbar.

Wenn nun die BVB ihren Wagenführerinnen und Wagenführern im Rahmen des Projekts «stilvoll unterwegs» wieder eine etwas strenger wirkende Uniform zur Verfügung stellt, die Entfernung von Abfall und liegen gebliebenen Zeitungen an der Endhaltestelle konsequenter durchgeführt wird und alle Wagen mit Videokameras ausgerüstet sind, ist der richtige Weg eingeschlagen. Das i-Tüpfelchen wird jedoch in ein paar Jahren sein, wenn uns jeweils modernste Tramzüge aus der Flexity-Flotte mit durchgehend stufenfreiem, offenem – und somit vom Führerstand aus vollständig einsehbarem – Fahrgastraum an der Endhaltestelle Burgfelden Grenze erwarten. Das Sicherheitsgefühl für die Fahrgäste wird dadurch erheblich verbessert werden.

Wir hier in Grossbasels «Westend» freuen uns darauf!

Andrea Elisabeth Knellwolf, Präsidentin NQV Kannenfeld sowie seit 1.11.2012 Head Public Affairs und Generalsekretärin des Verwaltungsrates BVB

TRAMSTADT BASEL

Als engagierter Stadtbewohner, der seit über 40 Jahren hier in Basel ansässig ist und die BVB wohlwollend kritisch betrachtet, bewundere ich deren Leistungen. Seit über 100 Jahren verkehren die «Drämmli» und Busse jahraus, jahrein minutengenau. Selbst bei einem Jahrhundertwinter, mit über 50 cm Schnee, wird versucht, den Betrieb aufrecht zu erhalten. Chapeau vor dieser operativen Leistung.

Mit politischem Auftrag

Doch die BVB funktioniert nicht für sich allein. Sie hat einen politischen Auftrag, der heisst: Passagiere zu befördern, und zwar bequem, direkt und sicher. Persönlich bedeutet das für mich, möglichst ohne umzusteigen ans Ziel zu gelangen. Für viele Fahrgäste ist Umsteigen mit Stress und Ärger verbunden. Das Anschlusstram fährt vor der Nase ab usw.

Ein Blick zurück

Schauen wir einmal zurück. Bereits am 23.2.1923 hatte der Regierungsrat dem Grossen Rat Neubauten von Universitätsinstituten, den Bau der Schönaustrasse und die Erstellung der Tramlinie zwischen Schützenhaus und Badischem Bahnhof vorgeschlagen. In Basel fielen jedoch in den 60er-Jahren, teilweise schon früher, direkte und attraktive Tramlinien leichtfertig der Autoeuphorie zum Opfer. Ich denke hier an die grenzüberschreitenden Linien nach Lörrach, Saint Louis oder nach Huningue. In der Stadt wurde die schnelle, komfortable und direkte Tram-Ringlinie (2er) – als Verbindung vom Badischen Bahnhof über die Johanniterbrücke zum Bahnhof SBB – dem Cityring geopfert. Dieser ist bis heute ein Torso geblieben und hat städtebauliche Wunden geschaffen, die noch nicht vernarbt sind. Den erwähnten Beispielen ist eines gemeinsam: Eine gewachsene und über Jahrzehnte erfolgreich genutzte Infrastruktur wurde leichtfertig einem Modetrend preisgegeben. Und nun werden die ehemaligen Linien mit grossem politischem Effort und mit teuren Investitionen wiederhergestellt.

Tramnetz 2020

Mit dem Rahmenkredit über 350 Mio. CHF hat der Grosse Rat grünes Licht für den Tramausbau gegeben. Zu hoffen ist, dass nun mit dem Tramnetz 2020 die richtigen Zeichen gesetzt werden. Dies gilt namentlich für Buslinien, in denen es in Stosszeiten trotz Zusatzbussen nur Stehplätze gibt. In anderen Städten, Bern beispielsweise, werden derart stark frequentierte Buslinien durch Tramlinien ersetzt. Dafür erhalten die Städte über das Agglomerationsprogramm vom Bund sogar namhafte Fördergelder. Mit dem Rahmenkredit für das Tramnetz 2020 können die Lücken von damals endlich wieder geschlossen werden. Noch besser: Das Tramnetz kann nach 90 Jahren Dornröschenschlaf sogar weiter ausgebaut werden. Es besteht also Hoffnung, aber es bleibt noch viel zu tun!

Das Basler Tramnetz ist noch nicht fertig ausgebaut

Für die ÖV-Politik sind der Grosse Rat und die Regierung verantwortlich. Die BVB setzt die ÖV-Politik mit dem Leistungsauftrag um. Gemeinsam haben sie erreicht, dass Basel über einen sehr gut funktionierenden Öffentlichen Verkehr verfügt, der sich durch Pünktlichkeit, Schnelligkeit und eine hohe Kapazität auszeichnet. Noch stehen wichtige Etappen bevor. Mit engagierten Menschen, die am gleichen Strick ziehen, kann das Ziel erreicht werden.

Jörg Vitelli, Grossrat BS, SP

34





LINIENSTATISTIK

2012

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–(Hoffmann LaRoche)
31	(Bachgraben–Kannenfeldplatz–Schifflande–)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–Voltaplatz–Hüningen Grenze/Saint-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.	
			2012 2011	2012 2011	2012 2011	2012 2011	
	6852	Be4/4+B4S+B4	8.81 8.54	16.69 16.06	1.89 1.88	520 508	1
	5871	Be4/6S+B4 und Be 4/6+Be 4/6	8.88 8.77	15.17 15.09	1.71 1.72	574 570	2
	6419	Be4/6S+Be4/4 und Be4/4+B4S+Be4/4	9.55 9.62	16.34 16.49	1.71 1.71	620 611	3
	12 491	Be6/8 (Combino)	18.53 18.41	45.39 45.41	2.45 2.47	1212 1196	6
	7558	Be6/8 (Combino) und Be4/4+B4S+Be4/4	19.61 19.80	32.46 32.48	1.66 1.64	745 740	8
	12 578	Be4/4+B4S+B4	14.64 14.81	37.88 38.04	2.59 2.57	1297 1247	14
	5351	Be4/4+B4S und Be4/6S	5.44 5.35	9.51 9.41	1.75 1.76	512 507	15
	5364	Be4/4+B4S und Be4/6S	7.09 6.87	10.93 10.74	1.54 1.56	535 524	16
	3170	Be 4/6	0.18 0.16	0.24 0.23	1.34 1.43	40 34	21
	65 653		92.72 92.33	184.61 183.94	1.99 1.99	6056 5936	T
	5811	Gelenkbus	5.84 5.66	10.66 10.01	1.83 1.77	481 450	30
	10856	Gelenkbus	3.48 2.26	7.20 4.86	2.07 2.15	596 419	31
	6537	Midibus ¹	0.70 0.70	1.49 1.49	2.13 2.14	342 341	32
	9430	Normalbus	2.51 2.49	5.28 5.32	2.10 2.13	547 545	33
	12 841	Gelenkbus	7.77 7.81	18.80 18.80	2.42 2.41	1100 1094	34
	5883	Kleinbus	0.22 0.22	0.40 0.42	1.84 1.90	102 103	35
	15 750	Gelenkbus	11.26 11.26	30.14 30.13	2.68 2.68	1473 1464	36
	15 505	Gelenkbus ²	1.45 2.53	3.64 6.17	2.51 2.44	288 452	38
	5585	Kleinbus	0.20 0.18	0.35 0.31	1.75 1.69	100 100	45
	5695	Gelenkbus	0.38 0.36	1.24 1.17	3.27 3.29	92 84	48
	8450	Gelenkbus ³	3.93 3.81	19.70 19.41	5.01 5.09	778 766	50
	9173	Normalbus ⁴	0.42 0.40	1.11 1.05	2.65 2.64	77 78	55
	2907	Normalbus ⁵	0.62 0.61	1.39 1.36	2.25 2.21	136 129	603
	114 423		38.78 38.29	101.40 100.49	2.61 2.62	6111 6024	604
			0.07 0.06	0.27 0.22	3.60 3.48	27 26	B
	180 075		131.57 130.69	286.27 284.66	2.18 2.18	12 167 11 960	Ganzes Netz



39



ERGEBNISORIENTIERT

Ergebnis stabil

Das positive Ergebnis von 0.94 Mio. CHF bestätigt, dass die BVB das Jahr 2012 auch finanziell erfolgreich abschliessen konnte. Auf dem Weg an die Spitze im Öffentlichen Verkehr ist es unser Qualitätsmerkmal, dass wir trotz der dafür notwendigen, zusätzlichen Anstrengungen und Investitionen ein solides Resultat vorweisen.

Verkehrsertrag auf Vorjahresniveau

Die Verkehrserträge verbleiben im Berichtsjahr stabil. Die Transporteinnahmen konnten die etwas gesunkenen Einnahmen durch die geringere Anzahl erfasster Schwarzfahrer nicht vollständig kompensieren.

Dienstleistungs- und übriger Ertrag gesteigert

Bei den Dienstleistungs- und übrigen Erträgen konnte 2012 mit um 4.2 Mio. CHF höheren Erträgen eine deutliche Steigerung erzielt werden. Dazu beigetragen hat die weitere Zunahme der Reklameerträge. Die Steigerung der Dienst- und Eigenleistungen, zu denen Grossprojekte wie die Verlängerung der Linie 8 und die Erneuerung der Linie 14 beigetragen haben, führen durch den Bezug von Material und Fremdleistungen zu Erhöhungen einiger Aufwandspositionen.

Finanzertrag und -aufwand

Die Kursgewinne und -verluste im Berichtsjahr halten sich in Summe die Waage.

Personalaufwand

Die Zunahme des Personalaufwandes ist hauptsächlich im Stufenanstieg und in der Besetzung neuer und vakanter Stellen sowie Massnahmen zur Umsetzung gemäss Regierungsratsentscheid des Kantons Basel-Stadt hinsichtlich der Erhöhung der Ferienansprüche begründet. Zudem kam es aufgrund der Vielzahl an Projekten zu höheren Ferienrückstellungen und mehr ausbezahlter Überzeit.

Abgeltung Kanton Basel-Stadt

Die Abgeltung der Leistungsvereinbarung wurde um unsere Angebotserweiterungen, wie beispielsweise die Verlängerungen des Spätbetriebs an Wochenenden, angehoben. Zudem wird die Erhöhung der Ferienansprüche gemäss des Regierungsratsentscheids Basel-Stadt abgegolten. Die höheren Abschreibungen in der Bahninfrastruktur sind ebenfalls im Anstieg der Abgeltung berücksichtigt.

Abschreibungen

Mit einer leichten Zunahme der Abschreibungen um 0.9 Mio. CHF liegen diese mit 28.5 Mio. CHF über Vorjahresniveau. Der Anstieg begründet sich in den höheren Abschreibungen Bahninfrastruktur für neu aufgenommene Erhaltungsprojekte, u.a. dringender Gleisersatz Äussere Baselstrasse. Die Erhöhung dieses Abschreibungsbedarfs wird in der Abgeltung durch den Kanton Basel-Stadt abgedeckt.

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 2012 wurden einer Rückstellung zugewiesen. Somit werden in den Jahresrechnungen der Jahre 2010 bis 2013 geglättete Abschreibungen ausgewiesen.

Übriger betrieblicher Aufwand

Im übrigen betrieblichen Aufwand ist eine Abnahme gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Das bessere Ergebnis konnte durch laufende Optimierung der Prozesse in verschiedenen Bereichen erzielt werden. Dies führte u.a. zu geringerem Aufwand für die Störungsbehebung, die Reduktion von Fahrzeugmieten sowie zu geringerem Verwaltungsaufwand. Der Anstieg von Materialaufwand und Leistungen Dritter steht im direkten Zusammenhang mit der Realisierung der Grossprojekte, welche den Anstieg der Eigen- und Dienstleistungen ermöglicht haben.

Entnahme gesetzliche Rücklagen

Gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes wurden die Rücklagen um 1.2 Mio. CHF 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 Rückstellungen mussten um 1 Mio. CHF reduziert werden.

«BASEL ERFÄHRT UNS ALS
VERLÄSSLICHEN PARTNER MIT
GESUNDER FINANZLAGE UND
WIR ERFAHREN BASEL MIT UN-
SERER WETTBEWERBSFÄHIGEN
TRANSPORTDIENSTLEISTUNG
UND UNSEREN ATTRAKTIVEN
ARBEITSPLÄTZEN.»

Franz Brunner
Vizedirektor, Corporate Services

BILANZ

Bilanz per 31. Dezember 2012 mit Vorjahresvergleich

				Veränderung
	Anmerkung	2012	2011	2011/2012
	im Anhang	CHF	CHF	CHF
Aktiven				
Flüssige Mittel		54 166 671	75 701 657	-21 534 986
Forderungen gegenüber Dritten		13 233 677	11 510 711	1 722 966
Forderungen gegenüber Nahestehenden		12 896 027	45 071 283	-32 175 256
Vorräte und angefangene Arbeiten		16 024 252	13 187 421	2 836 831
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	3 791 220	7 067 915	-3 276 695
Umlaufvermögen		100 111 847	152 538 987	-52 427 140
Langfristige Finanzanlagen	2	7 923 202	8 888 636	-965 434
Sachanlagen	3	404 170 360	318 819 068	85 351 292
Anlagevermögen		412 093 562	327 707 704	84 385 858
Total Aktiven		512 205 409	480 246 691	31 958 718
Passiven				
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		19 155 973	15 659 361	3 496 612
Passive Rechnungsabgrenzung	4	34 712 511	31 607 158	3 105 353
Darlehen gegenüber Nahestehenden		43 605 907	44 905 000	-1 299 093
Rückstellungen	5	79 047 561	72 331 163	6 716 398
Fremdkapital		176 521 952	164 502 682	12 019 270
Dotationskapital	6	315 196 489	299 203 729	15 992 760
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	7	2 986 730	1 778 217	1 208 513
Freiwillige Rücklagen	8	11 760 000	9 960 000	1 800 000
Gewinnvortrag		4 802 063	3 908 163	893 900
Unternehmenserfolg		938 175	893 900	44 275
Eigenkapital		335 683 457	315 744 009	19 939 448
Total Passiven		512 205 409	480 246 691	31 958 718

ERFOLGSRECHNUNG

Erfolgsrechnung 2012 mit Vorjahresvergleich

			Veränderung
Anmerkung	2012	2011	2011/2012
im Anhang	CHF	CHF	CHF
Verkehrsertrag	118 772 340	119 427 632	-655 292
Dienstleistungs- und übriger Ertrag 9	40 571 400	36 410 586	4 160 814
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt 10	64 900 172	63 030 685	1 869 487
Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt	294 5313	283 7406	107 907
Finanzertrag	231 487	901 384	-669 897
Betriebsertrag	227 420 712	222 607 693	4813 019
Personalaufwand	-119 857 202	-114 007 728	-5849 474
Abschreibungen 11	-28 498 174	-27 628 010	-870 164
Übriger betrieblicher Aufwand 12	-73 342 865	-76 150 383	2807 518
Finanzaufwand	-1 775 783	-2301 972	526 189
Betriebsaufwand	-223 474 024	-220 088 093	-3385 931
Betriebserfolg	3946688	2519 600	1 427 088
Zuweisung Gesetzliche Rücklagen 7	- 1 208 513	-625 700	-582 813
Zuweisung Freiwillige Rücklagen 8	-1 800 000	-1 000 000	-800 000
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	938 175	893 900	44 275

ANHANG

Anhang per 31. Dezember 2012 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

	2012	2011
	CHF	CHF
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	195 686 000	193 399 000
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	2012	2011
	CHF	CHF
für Tram:		
Grundversicherung	5 000 000	5 000 000
Ergänzungsversicherung	15 000 000	15 000 000
für Autobus:		
Grundversicherung	5 000 000	5 000 000
Ergänzungsversicherung 1+2	95 000 000	95 000 000

Anpassung in der Rechnungslegung

Finanzertrag und -aufwand werden neu gesondert ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen (inklusive Abgeltung Basel-Stadt) wurden entsprechend angepasst.

Ergänzende Anmerkungen zur Bilanz	2012	2011				
	CHF	CHF				
1. Aktive Rechnungsabgrenzungen						
Verkehrsabrechnung SBB	2 111 523	5 873 148				
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	1 679 697	1 194 767				
Aktive Rechnungsabgrenzungen	3 791 220	7 067 915				
2. Langfristige Finanzanlagen						
Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000				
Sanierungsbeiträge der Pensionskasse (Arbeitnehmer)	7 723 202	8 688 636				
Langfristige Finanzanlagen	7 923 202	8 888 636				
3. Anlagespiegel Sachanlagen						
	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte						
Bestand 1. Januar 2012	284 705 600	58 121 784	265 777 665	119 458 745	1 467 985	729 531 779
Zugänge	1 452 723	0	23 496 575	3 486 169	81 706 790	110 142 257
Abgänge	-17 455	0	-6 670 394	0	0	-6 687 849
Umbuchungen	765 370	0	193 001	667 478	-1 625 849	0
Bestand 31. Dez. 2012	286 906 238	58 121 784	282 796 847	123 612 392	81 548 926	832 986 187
Abschreibungen kumuliert						
Bestand 1. Januar 2012	-216 381 929	-39 114 586	-119 341 323	-35 874 873	0	-410 712 711
Abschreibungen	-7 322 952	-2 798 011	-11 187 125	-3 477 284	0	-24 785 372
Abschreib. Abgänge	11 862	0	6 670 394	0	0	6 682 256
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Bestand 31. Dez. 2012	-223 693 019	-41 912 597	-123 858 054	-39 352 157	0	-428 815 827
Bilanzwert						
1. Januar 2012	68 323 671	19 007 198	146 436 342	83 583 872	1 467 985	318 819 068
31. Dez. 2012	63 213 219	16 209 187	158 938 793	84 260 235	81 548 926	404 170 360

	2012	2011
	CHF	CHF
4. Passive Rechnungsabgrenzungen		
U-Abo	15 246 528	15 665 938
TNW-Abrechnung	2 424 627	833 107
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 692 768	5 424 767
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	11 348 588	9 683 346
Passive Rechnungsabgrenzungen	34 712 511	31 607 158
5. Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	8 287 722	7 406 116
Dienstjubiläen	2 787 391	2 884 911
Diverse Personalverpflichtungen	6 791 169	6 982 633
Rückstellungen Personal	17 866 282	17 273 660
Abschreibungsplafonierung	22 699 946	18 987 145
Zinsplafonierung	4 062 033	3 210 000
Pensionskasse	5 322 219	4 331 771
Rückstellungen kantonale Vorgaben	32 084 198	26 528 916
LCC (Life-Cycle-Cost)	22 816 623	23 852 445
Übrige	6 280 458	4 676 142
Künftige, ungedeckte Aufwendungen	29 097 081	28 528 587
Rückstellungen	79 047 561	72 331 163
6. Dotationskapital		
Buchwert am Jahresanfang	299 203 729	292 380 598
Finanzierung Investitionen in Bahninfrastruktur	23 499 604	13 607 852
Abschreibungen Investitionen in Bahninfrastruktur	-7 506 844	-6 784 721
Dotationskapital am Jahresende	315 196 489	299 203 729
7. Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		
Nach Personenbeförderungsgesetz bleibt derjenige Anteil eines Ertragsüberschusses, der aus abgeltungsberechtigten Sparten resultiert, für zukünftige Fehlbeträge reserviert.		
Rücklagen am Jahresanfang	1 778 217	1 152 517
Zuweisung des Geschäftsjahres	1 208 513	625 700
Gesetzliche Rücklagen am Jahresende	2 986 730	1 778 217

	2012	2011
	CHF	CHF
8. Rücklagen		
Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden zweckgebundene Rücklagen gebildet.		
Rücklagen am Jahresanfang	9 960 000	8 960 000
Zuweisung des Geschäftsjahres	1 800 000	1 000 000
Rücklagen	11 760 000	9 960 000
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
9. Dienstleistungs- und übriger Ertrag		
Dienst- und Eigenleistungen	27 852 248	21 659 325
Reklameerträge und Extrafahrten	7 199 020	6 941 661
Übrige Erträge	5 478 802	7 916 311
Ergebnis aus Anlagenabgängen	41 330	-106 711
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	40 571 400	36 410 586
10. Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
Betriebsbeitrag	53 712 114	52 160 274
Beiträge für Bahninfrastruktur	7 506 844	6 784 721
Übrige Abgeltungen	3 681 214	4 085 690
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	64 900 172	63 030 685
11. Abschreibungen		
Abschreibungen Sachanlagen	24 779 780	22 390 784
Abschreibungen Anlagenabgänge	5 593	148 538
Abschreibungsplafonierung	3 712 801	5 088 688
Abschreibungen	28 498 174	27 628 010
12. Übriger betrieblicher Aufwand		
Materialaufwand	16 393 781	14 458 862
Energieaufwand	12 463 378	12 175 950
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	17 903 285	17 055 701
Mehrwertsteuer	4 947 579	5 036 586
Verwaltungskostenanteil TNW	2 917 453	2 707 376
Übrige betriebliche Aufwendungen	18 717 389	24 715 908
Übriger betrieblicher Aufwand	73 342 865	76 150 383

REVISIONSSTELLE

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 42 bis 47 des Geschäftsberichts) für das am 31. Dezember 2012 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 Vor- nahme 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 Gesamtdarstel-

lung 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 2012 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 12. April 2013 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Basel, 22. April 2013

Ernst & Young AG



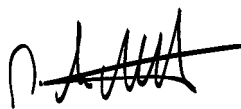
Philip Klopfenstein
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)



Markus Kocher
Zugelassener Revisionsexperte

Genehmigung der Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 29. April 2013 den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung 2012 genehmigt.



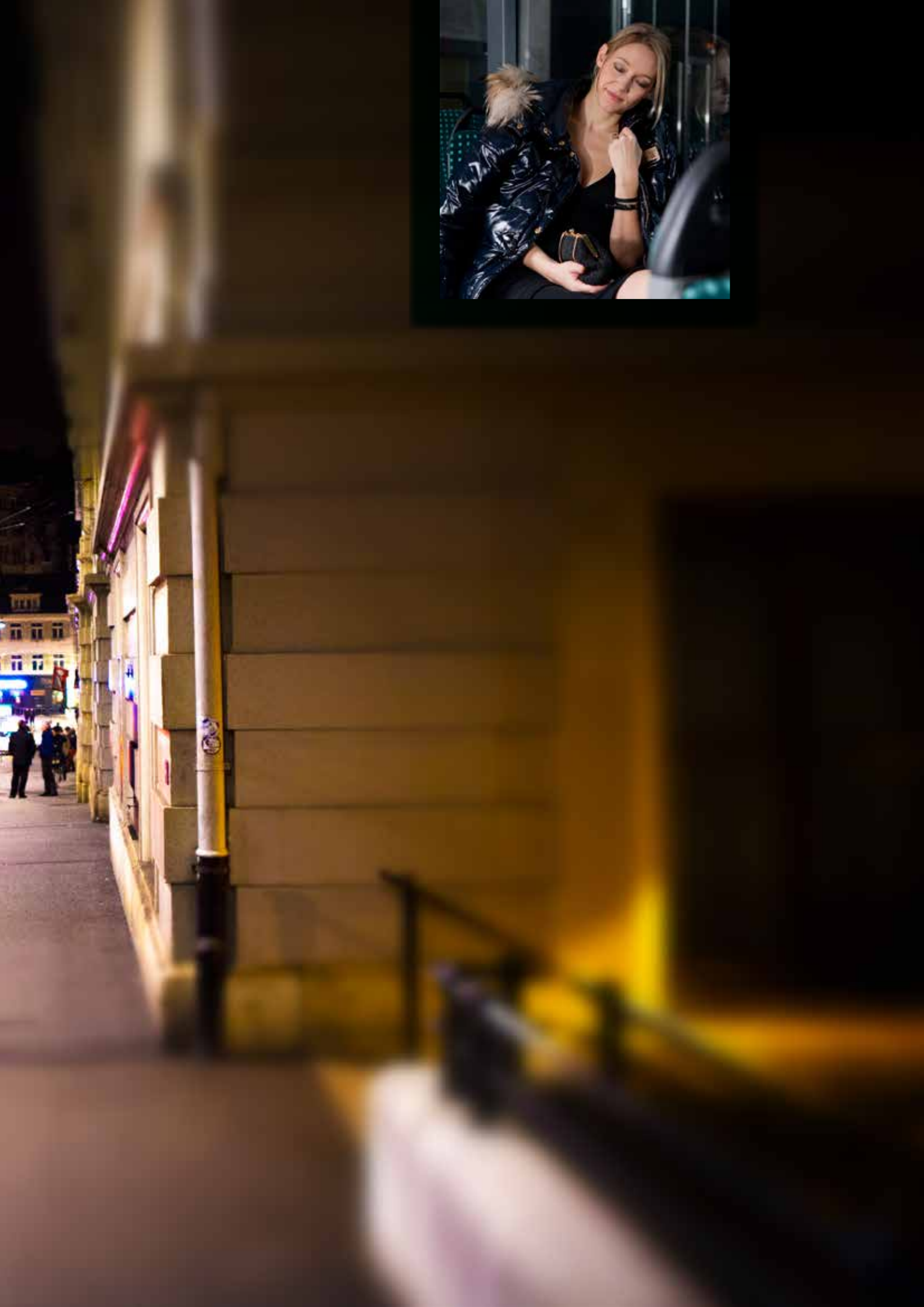
Martin Gudenrath
Präsident des Verwaltungsrats



Jürg Baumgartner
Direktor

50





GESPRÄCHSPARTNER



Martin Gudenrath, Präsident des Verwaltungsrats BVB
Editorial, Seite 11



Jürg Baumgartner, Direktor BVB
Kommentar, Seite 12



Dr. Geo Adam, Leiter Standortentwicklung, F. Hoffmann-La Roche Basel
«Eine für die Arbeit», Seite 18



Sam Keller, Direktor Fondation Beyeler **
«Eine für die Kultur», Seite 22

* Gastbeiträge müssen nicht die Meinung der BVB widerspiegeln.

** Samuel Keller, vor Gerhard Richter, 1024 Farben, 1973, Daros Collection, Schweiz, © 2012, Gerhard Richter, Foto: Matthias Willi



Dr. Martin Roth, Stabschef, und Heinz Teuscher, Leiter Netzmanagement
«Eine für den FCB», Seite 28



Andrea Elisabeth Knellwolf, Präsidentin NQV Kannenfeld
*«Eine für besondere Umstände», Seite 32



Jörg Vitelli, Grossrat BS
*«Eine für alle», Seite 33



Franz Brunner, Leiter Corporate Services
Die BVB in Zahlen, Seite 42

Impressum**Herausgeber:** BVB**Konzept/Layout:** brenneisen theiss communications, Basel**Fotos:** brenneisen theiss communications/Eugen Leu & Partner**Druck:** Werner Druck, Basel

©Copyright 2013 by Basler Verkehrs-Betriebe

Vollständiger oder auszugsweiser Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Basler Verkehrs-Betriebe

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

