

Basler Verkehrs-Betriebe
Geschäftsbericht 2013

IM WANDEL

31.12.2013

IN KÜRZE

Beförderte Personen (Mio./Jahr)

Tramlinien	93.26
Buslinien	39.46
Total inkl. Nachtnetz	132.80

Beförderungsleistung (Mio. Personen-km/Jahr)

Tramlinien	186.75
Buslinien	102.77
Total inkl. Nachtnetz	289.80

Fahrleistung (Mio. Wagen-km/Jahr)

Tram	11.15
Bus	5.70
Vertragslinien	0.70

Linienlänge in km

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

Rollmaterialbestand Linie & Oldtimer

Tram-Motorwagen	128
Tram-Anhängerwagen	80
Busse	99
	307

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personen	1183
Vollzeitstellen (FTE)	1085

Finanzielle Kennzahlen in Mio. CHF

Verkehrsertrag	123.8
Betriebsbeitrag Kanton Basel-Stadt	52.6
Personalaufwand	122.6
Abschreibungen	27.8

5
Editorial
<hr/>
6
Kommentar
<hr/>
8
Markt
<hr/>
12
Infrastruktur
<hr/>
14
Technik
<hr/>
16
Betrieb
<hr/>
18
Personal
<hr/>
20
Politik und Kommunikation
<hr/>
22
Verwaltungsrat
<hr/>
24
Geschäftsleitung
<hr/>
30
Linienstatistik
<hr/>
32
BVB in Kürze
<hr/>
34
Finanzen
<hr/>
44
Revisionsstelle



EDITORIAL

Die BVB hat eine lange Tradition. Sie ist als Service public tief in Basel verwurzelt, ja sogar Identifikationsmerkmal dieser Stadt. Die grünen «Drämmli» gehören genauso zu Basel wie die Fasnacht und der FCB. Diese lange, schöne Tradition bringt aber auch immer eine Tendenz zum rückwärts gerichteten Blick mit sich. In den letzten drei Jahren hat die BVB den Blick klar nach vorne gerichtet, viele Veränderungsprozesse eingeleitet und angefangen, in Richtung Zukunft zu schreiten.

Das Unternehmen – und damit der öffentliche Verkehr in Basel allgemein – stösst damit die grösste Veränderung der letzten zwanzig Jahre an. Neue Linien werden gebaut, zum ersten Mal seit fast 50 Jahren überquert ab Ende 2014 wieder ein Basler Tram die Grenze nach Deutschland, über 60 Prozent des Rollmaterials werden ausgewechselt – dies sind die gegen aussen sichtbaren Veränderungen bei der BVB.

Natürlich kann ein Unternehmen sich aber nur dann wandeln, wenn die Veränderungen auch in seinem Inneren stattfinden. Im Geschäftsbericht 2013 richten wir den Blick denn auch bewusst nach innen: Wir schauen in die einzelnen Bereiche und Projekte und beleuchten das vergangene Jahr. Neue Kompetenzen und Berufsbilder, moderne Kommunikationskanäle, neue Ausrichtungen, Prozesse und Infrastrukturen – all dies ist notwendig, um den Wandel zu vollziehen und mit der Zeit gehen zu können. Vieles davon ist sehr schnell gegangen. So schnell, dass bisweilen das Hauptkapital der BVB – ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – auf der Strecke geblieben ist. Mit dem Blick nach vorne hat die Leitung der BVB den Kurs festgelegt und es dabei versäumt, die Belegschaft mit ins Boot zu holen. Dies hat zu einer Krise geführt, wie sie die BVB wohl noch nie erlebt hat.

Die Krise hat vor allem in den Medien hohe Wellen geschlagen. Darum soll im vorliegenden Geschäftsbericht der Blick von aussen auch nicht fehlen. Konsequenterweise haben wir uns entschieden, einen freien Journalisten recherchieren und die kritischen Fragen stellen zu lassen – unzensuriert und ohne unser Zutun. Er hat seine Gesprächspartner gewählt, mit ihnen die Themenkreise festgelegt und uns das pfannenfertige Ergebnis geliefert. Sie finden diese Aussensicht als Beilage im Zeitungsformat im Geschäftsbericht 2013 der BVB.

Aus den Versäumnissen gilt es nun, Lehren zu ziehen. An vielen Stellen wurden und werden Fragen gestellt, teilweise sind die Antworten bereits gefunden und es ist gelungen, gemeinsame Nenner zu finden. Die BVB muss erreichen, dass die Veränderung von allen Beteiligten getragen wird, denn nur so kann diese zu einem wünschenswerten Ziel führen. Dazu gehören Vertrauen, Mitsprache und Transparenz. Auch dies sind Werte, die auf der Fahne des Wandels stehen.

Die Turbulenzen haben nicht nur Verfehlungen aufgezeigt, sondern auch sehr viel Treue und Engagement demonstriert. Denn auch in den bewegtesten Zeiten fuhren jedes Tram und jeder Bus pünktlich, bei Wind und Wetter, bei Tag und Nacht. Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter der BVB hat mit diesem Einsatz gezeigt, wie sehr ihm oder ihr der gute Service dieses Basler Aushängeschildes am Herzen liegt. Man kann gar nicht genug betonen, wie wertvoll das ist. Wir möchten im Namen der gesamten Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates unseren grössten Dank dafür aussprechen.

Dem Engagement unserer Mitarbeitenden wollen wir besonders Rechnung tragen, indem wir jede und jeden Einzelnen bei der BVB persönlich mit auf die spannende Reise in die Zukunft nehmen. Damit die BVB einen noch besseren öV für ihre Kundinnen und Kunden bieten kann.



Paul Blumenthal
Präsident des Verwaltungsrats



Michael Bont
Direktor a.i.

VON KRISEN UND CHANCEN

Die BVB hat ein gutes Geschäftsjahr hinter sich. Die Zahlen sind erfreulich. So haben nicht nur die Fahrten im Allgemeinen zugenommen, was in Kombination mit einer Erhöhung der Billettpreise zu einem Gewinn von fast einer Million Franken geführt hat. Dieses Wachstum konnte die BVB trotz eines erhöhten Personalaufwands erreichen, was positiv zu werten ist.

ERFREULICHE LEUCHTTÜRME

Massgeblich beeinflusst wurde das Berichtsjahr durch Leuchtturmprojekte, die die BVB einen grossen Schritt nach vorne bringen werden. Der Ausbau der Linie 8 nach Weil ist dabei sicherlich eines der aufsehenerregendsten. Nicht nur deswegen, weil seit vielen Jahren keine neue Tramlinie mehr gebaut worden ist, sondern weil dieser Ausbau auch historische Bedeutung hat: zum ersten Mal seit fast 50 Jahren wird Ende 2014 wieder ein Tram die Grenze nach Deutschland überqueren.

2013 stand auch im Zeichen der Vorbereitung auf grosse Veränderungen. In den nächsten zwei Jahren werden die neuen *FLEXITY*-Trams rund 60 Prozent des bestehenden Rollmaterials ersetzen. Mit den 46 neuen Gelenkbussen, die im Jahr 2015 erneuert werden, wird ein grosser Teil der Busflotte ebenfalls ersetzt. Die BVB ist bereit für ihr neues Rollmaterial.

Ein weiteres Highlight ist der Spatenstich im Dreispitz für den Neubau an der Münchensteinerstrasse, in welchem künftig die gesamte Infrastruktur vereint sein wird. Das wird die Zusammenarbeit erleichtern, die Prozesse vereinfachen und die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden deutlich verbessern.

DIE KEHRSEITE DER MEDAILLE

Neben allen Erfolgsmeldungen war 2013 ein Jahr, in dem die BVB auch negative Schlagzeilen gemacht hat. Sie hat damit ihren guten Ruf riskiert. Und sie hat die Treue und das Engagement ihrer Mitarbeitenden aufs Spiel gesetzt.

WAS SIND DIE HINTERGRÜNDE?

Die BVB setzt so viele Projekte um wie selten zuvor. In den letzten vier Jahren wurde ein Wandel angestossen, der das Unternehmen aus den vergangenen zwanzig Jahren heraus und in die Zukunft führen wird. Nicht weniger als dreizehn Schlüsselprojekte stehen momentan in der Umsetzung – die BVB hat buchstäblich an allen Fronten mit Hochdruck am Wandel zum modernen, repräsentativen, elektronisch organisierten Transportunternehmen gearbeitet.

WAS WAREN DIE VORWÜRFE?

Es gab Reglementsverstösse, die von mangelnder Sensibilität oder Sorgfalt bis zur bewussten Verfehlung reichen. Dazu gehören die Dienstwohnung für den Direktor, der Einsatz des Dienstwagens im privaten Gebrauch, die Ausbezahlung von Überstunden an die Topkader oder die Anstellung von Familienmitgliedern des Topkaders in der Verwaltung. Diese Missstände sind inzwischen korrigiert, zu Unrecht bezogene Gelder wurden zurückbezahlt.

Was schwerer wiegt, sind Probleme in den Projektvergaben, die zum Teil bewusst ohne Ausschreibungsprozess erfolgt sind. Diese Verfehlungen legte der Bericht der Finanzkontrolle offen. Sie sind insofern tiefgreifend, als dass sie die Glaubwürdigkeit und die Integrität der BVB als Gesamtunternehmen in Frage stellen. Gerade für ein Transportunternehmen, das sehr stark auf die gute Zusammenarbeit mit verschiedensten Partnern angewiesen ist, ist dies ein schwerer Schlag.

Zwei wesentliche Fehler haben den weiteren Verlauf der Krise, auch was die Medien angeht, begünstigt. Zum einen liefen diese Verfehlungen grösstenteils am Verwaltungsrat vorbei, sie fanden also sozusagen «subkutan» statt. Dies zeugte davon, dass die Führung inmitten der Turbulenzen des Wandels nicht mehr genügend Kontrolle nach innen ausüben konnte. Der zweite grosse Fehler: das Unternehmen hat zu Beginn der Krise im Sommer 2013 eindeutig zu wenig



2013 hat die BVB **1.23 Mio.**
Fahrgäste **mehr** von A nach B
gebracht als 2012.

und teilweise nicht transparent kommuniziert – sowohl nach innen wie nach aussen.

Die Mitarbeitenden fühlten sich übergangen. Es herrschte ein Top-Down-Klima der Aufdoktrinierung von Neuerungen, ohne dass man dabei auf die Bedürfnisse der Belegschaft eingegangen ist. Diese Grundstimmung, gepaart mit den Nachrichten zu den Unregelmässigkeiten und Verfehlungen in der Führungsetage, hat zum Eklat geführt, der im Dezember 2013 seinen Höhepunkt erreichte.

WAS LERNT MAN BEI DER BVB DARAUSS?

Zuvorderst steht natürlich die Lektion, dass auch ein halbstaatliches Unternehmen auf Good Governance nicht verzichten kann. Regelmässige Prüfungen und Transparenz in allen Bereichen sind unumgänglich und müssen zur Kultur einer modernen und gesunden BVB gehören. Die Konsequenzen hat das Unternehmen gezogen, personell wie inhaltlich, um die Missstände effektiv und nachhaltig zu beheben.

Fast wichtiger aber ist die Erkenntnis, dass der Wandel nicht ohne die Mitarbeitenden stattfinden kann. Dazu gehört, dass die Führung ihre Entscheide besser reflektieren muss, sich bewusst werden muss, was ihre Beschlüsse im Unternehmen und beim Personal auslösen. Und dies geht nicht ohne Dialog. Die Personalkommission wird deswegen fortan von Anfang an stärker in die Entwicklung von Projekten mit einbezogen werden. Der Wandel muss auch in der Unternehmenskultur stattfinden: in Richtung Kommunikation, Einbezug und Kompromissbereitschaft.

WIE SIEHT DIE ZUKUNFT AUS?

Jede Krise ist zugleich eine Chance. Wer es schafft, eine Krise zu überstehen, geht gestärkt daraus hervor. Es ist zwar nicht erfreulich, dass die Krise stattgefunden hat. Aber es ist gut, dass dadurch Missstände ans Tageslicht gekommen sind, die die BVB nun korrigieren kann.

2014 ist das Jahr, in welchem der Wandel und der Fortschritt bei der BVB und der beispiellose Einsatz, der hinter den Kulissen geleistet wurde, sichtbar werden. Dieses Jahr steht unter dem Zeichen der Konsolidierung, in welchem die zahlreichen Projekte zur Umsetzung gelangen werden. 2014 wird das Gesicht des öffentlichen Verkehrs in Basel nachhaltig verändern und das Unternehmen in eine vielversprechende Zukunft lenken. Und wenn diese Reise von allen wieder mit Freude und Überzeugung angetreten wird – vom Fahrdienst bis zum Topkader – dann wird die BVB in den nächsten Jahren noch viele Schlagzeilen schreiben. Und sie werden positiv sein.

Paul Blumenthal
Präsident des Verwaltungsrats

Michael Bont
Direktor a.i.

NACHFRAGESTEIGERUNG UND HOHE KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die BVB konnte auch 2013 ihr Angebot leicht ausbauen. Die Kundenzufriedenheit wurde auf hohem Niveau gehalten.

ERNEUTES WACHSTUM

Die BVB kann im Berichtsjahr erneut eine leichte Steigerung der Nachfrage verzeichnen. Die Zahl der Passagiere wuchs um 1.02 Prozent auf 132.8 Mio. Personen. Zusammen legten diese 289.8 Mio. Kilometer zurück (+1.27 Prozent). Der positive Trend der BVB hält damit seit 2002 (EuroVille: Übernahme der Strecke SBB-Schifflande der BVB-Linie 1 durch die BLT-Linie 11) ununterbrochen an. Insgesamt verbuchte die BVB beim Tram 2013 ein Wachstum von 0.6 Prozent, beim Bus waren es 1.6 Prozent. Das Wachstum ist generell auf das Bevölkerungswachstum im Marktgebiet zurückzuführen. Besonders zur positiven Entwicklung trug die Buslinie 50 zum Flughafen bei. Weil immer mehr Flüge ab Basel fliegen, nimmt die Transportleistung der BVB seit Jahren zu. Hier hat der Basler öV im europäischen Vergleich eine Spitzenposition inne: kaum ein anderer Flughafen verfügt über eine direkte Verbindung zum städtischen Zentrum im 7.5-Minuten-Takt.

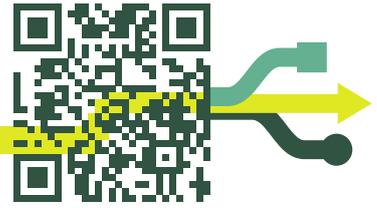
Dank der Zunahme der Fahrgäste und der erst 2013 vollumfänglich wirkenden Tarifierhöhung 2012 lag auch der Verkehrsertrag mit einer Steigerung von 4.23 Prozent höher als im Vorjahr.

FAHRPLANWECHSEL DEZEMBER 2013

Auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember wurde in Riehen-Bettingen das gemeinsam mit dem Baudepartement und den betroffenen Gemeinden ausgearbeitete neue Buskonzept eingeführt. Die stark mit Busverkehr belastete nördliche Rauracherstrasse (Abschnitt Bäumlhofstrasse–Habermatten) wurde um 16 Busfahrten je Stunde entlastet, die Haltestelle Friedhof am Hörnli erhielt wieder acht Verbindungen von und in die Stadt pro Stunde. Mit der neuen, in der Morgen- und Abend-Hauptverkehrszeit geführten Linie 42 erhielt die Berggemeinde Bettingen viertelstündliche Direktverbindungen zum Schulstandort Bäumlhof, zur Roche und zum Wettstein- und Claraplatz. Von den Fahrgästen kritisierte Mängel

Top Site «Online-Fahrplan»
Gerechnete Fahrtauskünfte 2013:

7 Mio.



an der Fahrplangestaltung werden auf den nächsten Fahrplanwechsel hin so weit wie möglich korrigiert.

Auf der Linie 33 verkehren die Busse neu ganztägig im 15-Minuten-Takt bis Allschwil Letten, während der Hauptverkehrszeiten morgens und abends sogar im 7.5-Minuten-Takt. Nebst einer Attraktivitätssteigerung für die dort wohnenden Allschwiler soll mit dieser Massnahme auch eine gleichmässige Auslastung der Busse erzielt werden. Bislang waren die von Schönenbuch kommenden Busse in den Spitzenzeiten regelmässig überfüllt, während in den erst ab Wanderstrasse verkehrenden Bussen noch Platzreserven vorhanden waren.

PÜNKTLICHKEIT

Mit einem Wert von 89 Prozent ist der Pünktlichkeitsgrad der BVB erstmals unter 90 gefallen. Als «pünktlich» gelten Haltestellenabfahrten, die nicht mehr als 90 Sekunden zu früh oder 150 Sekunden zu spät sind. Mehrere Faktoren haben zur Verschlechterung beigetragen, zwei davon sind: Die grossen Baustellen entlang der BVB-Linien, insbesondere die Grossbaustelle Luzernerring/Wasgenring, sowie der Umleitungsverkehr bei Störungen auf der Osttangente der Autobahn N2 wirken sich stark auf die in diesen Gebieten verkehrenden Buslinien 36, 38 und 55 aus.

KUNDENZUFRIEDENHEIT AUF HOHEM NIVEAU GEHALTEN

Wie bereits im Jahre 2011 konnte die BVB bei der 2013 im Auftrag der Kantone bei allen in den beiden Kantonen operierenden Transportunternehmungen durchgeführten Kundenbefragung mit 77 Punkten den höchsten in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft erzielten Wert für die Kundenzufriedenheit erreichen. Dies ist umso erfreulicher, als der Zeitpunkt der Umfrage – Ende August bis Mitte Oktober 2013 – in eine Zeit negativer Präsenz der BVB in den Medien fiel.

Im Einzelnen ergaben sich jedoch Veränderungen. So wurde von den befragten Kundinnen und Kunden, evtl. in Erwartung der neuen *FLEXITY*-Trams, der Fahrkomfort beim Tram schlechter benotet. Die Probleme mit der Software der neuen Betriebsleitstelle, welche vor allem im ersten Halbjahr 2013 zu vielen Ausfällen oder falschen Anzeigen bei den DFI (dynamische Fahrgastinformation) führte, fand in einer schlechteren Bewertung des Themas «Info an Haltestellen/zu Haltestellen im Fahrzeug» ihren Niederschlag. Die Teamentwicklung sowie Weiterbildungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kundenzentrums wurden mit einem Anstieg der Bewertung der «bedienten Verkaufsstelle» um 6 Prozentpunkte auf den hohen Wert von 80 Punkten belohnt.

VORBEREITUNG FÜR DIE NEUE BVB

Intensive Vorbereitungen liefen im ganzen Geschäftsjahr für die beiden grossen Meilensteinprojekte der BVB: die Erneuerung der Tramflotte und der Bau der grenzüberschreitenden Tramlinie nach Weil am Rhein.

- **FLEXITYBasel:** Nach den klaren Ergebnissen der Kundenumfragen zur Materialwahl für den künftigen Tramsitz und zum neuen BVB-Grün konnten die für die Innen- und Ausgestaltung des neuen Basler Trams relevanten Vorgaben definiert werden. Auch wurde entschieden, dass die neuen Fahrzeuge künftig mit Doppelbildschirmen ausgerüstet werden. Neben den rein betrieblichen Informationen wie Linie und Fahrweg, nächste Haltestellen und Uhrzeit können so auf einem zweiten Bildschirm allgemeine Informationen wie z.B. News und Wetter sowie maximal 25 Prozent Werbung gezeigt werden.

Mit dem speziell für das neue Tram kreierten Newsletter «*FLEXITY*-News» sowie mit einem Stand an der Muba, der ganz im Zeichen des *FLEXITY*Basel stand, schürt die BVB die Vorfreude ihrer Kundinnen und Kunden auf das neue Basler Tram.

• **Tram nach Weil am Rhein:** Dass ein Tram über die Grenze fahren kann, setzt auch marktseitig sehr viel Vorarbeit voraus. Dies beginnt bei Zulassungen für Fahrzeuge und Fahrzeugnormen, der Ergänzung bestehender Fahrdienstvorschriften mit den auf dem deutschen Linienabschnitt geltenden Vorschriften, der Schulung des Fahrdienstpersonals und endet bei der Information der Weiler Stadtbevölkerung, die sich an ein neues Verkehrsmittel gewöhnen darf, das im Verkehr einen besonderen Vortritt genießt. Für die Linie gewonnen werden müssen aber nicht nur die Weiler Kundinnen und Kunden, sondern auch die Basler und Baslerinnen. Nur so kann der neue 8er zum Erfolgskonzept für alle Beteiligten werden. Dabei sind einfache Tarifstrukturen entscheidend – eine echte Knacknuss im trinationalen Raum. Ob sich der Traum von einem die Landesgrenzen überschreitenden einheitlichen Tarifsysteem realisieren lässt, kann im Moment nicht beantwortet werden. Viele nationale gesetzliche Vorschriften und Gepflogenheiten sowie der schwankende Wechselkurs zwischen Euro und Schweizer Franken erschweren die Bildung eines einheitlichen Tarifverbands für die Dreilandregion.

NEUORGANISATION DES BEREICHS MARKT BEWÄHRT SICH

Mit der Zusammenführung des Netzmanagements und der ehemaligen Abteilung Marketing und Verkauf zum neuen Bereich «Markt» im Jahr 2012 wurde eine gute Basis für die verbesserte Koordination der für die Kundinnen und Kunden relevanten Tätigkeiten, exklusive Fahrdienst, geschaffen.

2013 konnte die BVB einen wichtigen Schritt vorwärts gehen: der Markt ist nicht nur organisatorisch vereint, sondern hat seit Oktober 2013 mit dem Umzug der Leitstelle vom Clara-graben ins Dreispitz-Areal als Ganzes seinen gemeinsamen Sitz an der Münchensteinerstrasse 83 (M83) bezogen. Das Zusammentreffen der verschiedensten Berufsgruppen und Welten funktioniert erfreulich gut: Das «M83» ist zur Drehscheibe geworden, wo die Angebote und Dienstleistungen der BVB den ganzen Prozess von Entwicklung, Planung, Steuerung, Kommunikation, Verkauf, Analyse und Kontrolle durchlaufen – selbstverständlich immer mit dem Fokus auf die Kundschaft.

NEUORGANISATION DES TNW

Neu aufgestellt wurde im Berichtsjahr auch der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW). Die bisher von der BLT im Auftrag der übrigen TNW-Partner treuhänderisch wahrgenommene Geschäftsführung des Tarifverbands wurde ausgegliedert. Die neue Geschäftsführerin, Claudia Demel, hat ihre Arbeit am neuen Domizil des TNW in der Basler Innenstadt aufgenommen.

Die Diskussionen für die künftigen Weichenstellungen haben begonnen. Fragen wie eine allfällige Zonierung für den Abonnementsbereich oder die Schnittstellen zum nationalen direkten Verkehr können neu analysiert werden. Die neue Organisation bietet eine wichtige gemeinsame Basis aller beteiligten Verkehrsunternehmen für anstehende Themen wie die Anbindungen an eTicketing und ein zukünftiges Preissystem Schweiz.



NACHHOLEN UND NEUE WEGE GEHEN

Bei der BVB wird gebaut. Nicht nur an den Gleisen und Haltestellen, sondern auch im Dreispitz, wo in einem Neubau der gesamte Bereich Infrastruktur zusammengelegt wird. Das verspricht Effizienz, bessere Arbeitsbedingungen und eine solide Basis für die Zukunft.

ZUSAMMENFÜHREN, WAS ZUSAMMENGEHÖRT

Der Neubau im Dreispitz ist eines der grösseren BVB-Projekte der letzten Jahre: rund 27.5 Millionen Franken investiert die BVB aus eigenen Mitteln in das neue Werkareal. In zwei Gebäuden wird zusammengefasst, was bislang auf verschiedene Areale und teilweise sehr veraltete Räumlichkeiten im Dreispitzgelände verteilt war. Im neuen Betriebsgebäude werden neben Grossraumbüros diverse Lager sowie die Fahrzeughalle unter einem Dach zusammengefasst. Im zweiten Gebäude, der Halle für die Gleisoberbaufertigung, wird künftig das Schienenmaterial angeliefert, für den späteren Einbau auf einer Strecke vorbereitet und von dort direkt auf die Baustelle ausgeliefert. Das neue Werkareal wird die Anforderungen an einen modernen Betrieb erfüllen und damit nicht nur die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Aussenbereich deutlich verbessern, sondern auch zu Prozessoptimierungen und zu einer wesentlichen Effizienzsteigerung beitragen. Dank des neuen Werkareals der Infrastruktur, für welches am 7. November 2013 der Grundstein feierlich gelegt wurde, kann nun endlich zusammengeführt werden, was zusammengehört. Beide Gebäude sollen ab dem zweiten Quartal 2015 bezogen werden.

ERHÖHTES PROJEKTVOLUMEN

Nicht nur die Anforderungen steigen. Auch das Projektvolumen ist 2013 nochmals deutlich gewachsen. Ein Beispiel dafür sind die Instandsetzungsarbeiten, welche an der Fahrkopfoberfläche der Schienen durchgeführt werden mussten. Um die Abnutzung der Schienen hinauszuzögern, wurde in der Vergangenheit ein Band aus einer harten Legierung aufgeschweisst – eine Lösung, die während mehrerer Jahre sehr gut funktioniert hat. Inzwischen ist dieses Band jedoch an vielen Stellen im Gleisnetz so weit abgefahren, dass die Oberfläche der Legierung grossflächig ausbricht und dadurch eine unebene Fahroberfläche für die Trams bietet. Die Sicherheit auf dem Netz der BVB ist dadurch zwar keinesfalls beeinträchtigt, eine ruhige Fahrt für die Fahrgäste und Anwohnerinnen und

Anzeigen an Haltestellen



Gegen Ende 2013 konnte die Verfügbarkeit der DFI-Anzeigen von anfänglich unter 95 Prozent auf 99 Prozent erhöht werden.

Anwohner ist aber nicht immer gewährleistet. Aus diesem Grund hat die BVB entschieden, die Bänder an den betroffenen Stellen auszufräsen. Die Infrastruktur hat während des ganzen vergangenen Jahres mit Hochdruck daran gearbeitet, damit diese Arbeiten bis Ende 2014 abgeschlossen werden können.

NETZAUDIT DER GLEISANLAGEN

Seit 2013 liegen die Ergebnisse des Netzaudits der Gleisanlagen vor, welches die BVB Ende 2012 durchgeführt hat. In diesem Audit hat die BVB die Entwicklung der werterhaltenden Gleiserneuerung während der letzten 45 Jahre analysiert. Eine wichtige Erkenntnis daraus: Im Zeitraum zwischen Mitte der 80er- und der 90er-Jahre wurden auf dem Netz der BVB zu wenig Gleise ersetzt. Dies hat zur Folge, dass zum heutigen Zeitpunkt die Schienen übernutzt sind, was zu einem verstärkten Unterhalt führt. Der gewünschte Abbau dieses Erneuerungstaus führt dazu, dass momentan mehr Schienen komplett ersetzt werden müssen, als dies normalerweise der Fall wäre. Dieser Trend wird sich während der nächsten Jahre noch weiter verstärken, bevor das Niveau des Erneuerungsbedarfs wieder auf ein Normalmass zurückgeht.

DAS GRENZENLOSE TRAM IST AUF KURS

Was in der «Drämmli»-Stadt Basel schon seit über 115 Jahren zur Selbstverständlichkeit gehört, wird für die Bevölkerung im deutschen Grenzgebiet voraussichtlich Ende 2014 zur Realität, wenn die Linie 8 über die Grenze nach Weil am Rhein fährt. Der anfänglich unsichere Baubeginn der neuen Trambrücke in Weil am Rhein konnte dank des Engagements aller Beteiligten wie geplant im Februar 2013 starten. Der eindrückliche Bau, bei dem ein ausgeklügeltes Hebe- und Schieberverfahren zum Einsatz kommt, wird voraussichtlich bis Mitte 2014 dauern. Der Gleislückenschluss an der Grenze konnte hingegen schon Mitte 2013 mit geladenen Gästen gefeiert und die neue Grenz- und Zollanlage im September 2013 eröffnet werden. Die Inbetriebnahme der Linie 8 nach

Weil am Rhein ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 vorgesehen.

Im Zuge der Bauarbeiten konnte auch die erste Tramhaltestelle im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) fertiggestellt werden. In einem intensiven Prozess hat die BVB gemeinsam mit dem Amt für Mobilität, Städtebau & Architektur, dem Tiefbauamt und einem Vertreter von Pro Infirmis die Ausführungsnormalien für die neuen BehiG-konformen Haltestellen entwickelt – mit Erfolg: Die erste BehiG-konforme Haltestelle an der Endhaltestelle der Linie 8 in Kleinhüningen ist seit Mitte 2013 in Betrieb.

PREISGEKRÖNTE HALTESTELLE

Alle fünf Jahre findet die Ausstellung «Auszeichnung guter Bauten» der Kantone Basel-Stadt und Baselland statt. Eine unabhängige Fachjury hat 2013 aus 140 eingereichten Objekten 34 ausgezeichnet, darunter die neue Normwarte Halle «Paraplue» der BVB. Die Wartehallen fügen sich sehr gut ins Stadtbild ein, sind günstig im Unterhalt und können dank ihrer Modularität den Bedürfnissen jeder Haltestelle angepasst werden. Den Fahrgästen bietet «Paraplue» zudem sicheren Witterungsschutz und ist damit ein Gewinn für alle Beteiligten.

BEREIT FÜR DIE NEUE FLOTTE

Das vergangene Jahr stand im Zeichen der Vorbereitung. An erster Stelle steht die anstehende Lieferung der ersten Trams. Bei der Busflotte wird ebenfalls auf die Erneuerung hingearbeitet. Gleichzeitig gilt es, den laufenden Betrieb nicht zu vernachlässigen.

VORFREUDE AUF FLEXITYBASEL

Basel erhält ein neues Tram. In den nächsten drei Jahren werden 61 Fahrzeuge des Typs *FLEXITY*Basel von Bombardier geliefert. Die ersten zwei davon treffen bereits in der zweiten Hälfte 2014 in Basel ein. Das hat die Arbeit im Bereich Technik im vergangenen Jahr massgeblich bestimmt.

61 STATT 60 TRAMS

Zeitlich liegt die Trambeschaffung im Plan. Im Berichtsjahr begann im Werk Bautzen des Lieferanten Bombardier die Montage der Wagenkasten, in Wien der Bau der Kopf- und Heckmodule. Die ersten beiden neuen Trams werden im 3. Quartal 2014 ausgeliefert und sollen ab Fahrplanwechsel vom Dezember 2014 für die BVB-Fahrgäste zum fahrplanmässigen Einsatz kommen. Dank günstiger Rahmenbedingungen und des guten Werkliefervertrags wird Bombardier Transportation zu unveränderten Gesamtkosten von 255 Mio. CHF für die BVB 61 Trams vom Typ *FLEXITY*Basel liefern statt wie ursprünglich vorgesehen nur 60 Trams. Das zusätzliche Tram wird es der BVB ermöglichen, die bisher sehr knapp kalkulierte technische und betriebliche Reserve bei den modernen Niederflurtrams auf einen branchenüblichen Wert von 10 Prozent zu erhöhen. Nach der Überprüfung des heute geplanten Betriebskonzepts zeigt sich, dass die BVB damit ihren Fahrgästen ab Ende 2017 auf allen Tramlinien – mit Ausnahme der Einsatzlinien – moderne Trams mit 100 Prozent Niederflur der Typen *FLEXITY*Basel und Combino anbieten kann und ältere Fahrzeuge im Regeldienst nur noch in seltenen Ausnahmefällen eingesetzt werden müssen.

SPEZIELLE NETZANFORDERUNGEN IN BASEL

Ein neues Tram muss zuerst auf Basler Verhältnisse angepasst werden. Denn die Stadt weist Radien und Rahmenbedingungen auf, die man kaum woanders antrifft. Für diese speziellen Voraussetzungen ist das *FLEXITY*-Tram optimal. Da es das neue Tram in zwei verschiedenen Längen gibt, ist es eine

Lösung für alle Strecken auf dem Basler Netz – so auch für die anspruchsvollen Abschnitte im Bruderholz.

Angepasst wird aber nicht nur die Fahrzeuggeometrie. Das neue *FLEXITY*-Tram soll auch auf die Bedürfnisse der Wagenführerinnen und Wagenführer abgestimmt sein. Aus diesem Grund wurde 2013 der künftige Führerstand nachgebaut. Die Fahrdienstmitarbeitenden hatten so die Möglichkeit, ihren neuen Arbeitsplatz ausgiebig zu testen. Dabei zeigte sich noch Optimierungspotenzial, welches durch den Lieferanten Bombardier umgesetzt wird.

PROZESSE AUF DEM PRÜFSTAND

61 neue *FLEXITY*-Trams bedeuten auch, dass innert zweier Jahre rund zwei Drittel des Rollmaterials ausgewechselt werden. Damit ändert sich von der Schulung des Fahrpersonals über die Kostenstellen, den Einkauf und die Lagerbewirtschaftung bis hin zu den Abläufen und Arbeitsplätzen in den Werkstätten alles. Im Rahmen des Projekts Instandhaltung 2020 (IH 2020) wurden sämtliche Prozesse überprüft und wo nötig Anpassungen gemacht. Die 1. Revision der Combino-Flotte, die ebenfalls im vergangenen Jahr erfolgreich abgeschlossen werden konnte, lieferte wertvolle Inputs für das Modell des Redesigns der neuen Prozesse im Bereich Technik. Das war viel Arbeit, aber sie hat sich gelohnt: Alles ist bereit oder in Vorbereitung für die Ankunft des neuen Trams.

BUSBESCHAFFUNG MIT STRATEGIE

Die BVB strebt mit ihrer Busstrategie für das Jahr 2020 einen niedrigeren Flottenverbrauch und einen tieferen Schadstoffausstoss an. Neue Busse sollen weniger Lärm und weniger CO₂ produzieren. Die BVB will diese Ziele in Etappen erreichen und beschafft in jeder Etappe den jeweils besten Bus.



Beliebte Extrafahrten

2013 wurden 640 Extrafahrten gebucht, am häufigsten «Dante Schuggi» und die «Tram Lounge».

ERSTE ETAPPE: 46 NEUE GELENKBUSSE

Im ersten Quartal 2014 ist der Vergabeentscheid gefallen: Die BVB beschafft 46 Diesel-Gelenkbusse der neuesten Generation bei der Firma EvoBus/Mercedes-Benz und ersetzt damit einen Teil ihrer Busflotte. Die BVB investiert rund 31 Millionen Franken aus Eigenmitteln in die neuen Gelenkbusse, welche voraussichtlich bis Ende 2015 vollständig ausgeliefert werden und die strenge Euro-VI-Abgasnorm einhalten. Das Design ist jenem der FLEXITY-Trams nachempfunden.

DIE NÄCHSTEN BUSGENERATIONEN

Im Sommer 2014 schreibt die BVB die Präqualifikation für Kleinbusse mit Elektroantrieb aus, deren Einsatz für 2017 geplant ist. Ebenfalls 2017 soll der Entscheid über die Antriebstechnologie für den «Bus der Zukunft» fallen. Dieses Konzept befasst sich mit der übernächsten Busgeneration: In Kooperation mit acht Verkehrsbetrieben anderer Schweizer Städte und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) prüft die BVB beim «Bus der Zukunft» die Marktfähigkeit von alternativen Antriebstechnologien auf Basis verschiedener Versuche in der Schweiz und in den Nachbarländern.

AUSBAUARBEITEN AM LEITSYSTEM

Die neue gemeinsame Leitstelle der BVB und BLT beschäftigte das Unternehmen auch im Jahr 2013. Diese wurde bereits 2012 lanciert und im Jahr 2013 mit den restlichen Anlagenteilen ergänzt. Mit der Einführung der neuen Leitstelle wurden auch die DFI-Anzeigetafeln (dynamische Fahrgastinformationsanzeigetafeln) an den Tramstationen vollständig überarbeitet. Das System zeigte gleich zu Beginn einige Schwächen, das gewählte Migrationskonzept hielt den Anforderungen nicht stand.

Im Frühjahr 2013 erfolgte dann der technische Befreiungsschlag: Rund 3.6 Millionen Franken setzte die BVB ein, um auch die bisher nicht ersetzten Komponenten zu erneuern und damit das System komplett zu ersetzen. Das bedeutete aber in erster Linie sehr viel Arbeit und Einsatz, bevor die Fahrgäste eine effektive Verbesserung feststellen konnten. Rund 80 Fahrzeuge mussten zusätzlich umgerüstet werden – rund doppelt so viele wie ursprünglich geplant – immer bei laufendem Betrieb. Ein beispielloser Einsatz der gesamten Belegschaft hat dies möglich gemacht. Heute sind alle geplanten Fahrzeuge umgebaut. Gegen Ende Jahr konnte die Verfügbarkeit der DFI-Anzeigen von anfänglich unter 95 Prozent auf 99 Prozent und die Richtigkeit der Anzeigen auf ein Bestmass erhöht werden.

Mit dieser Arbeit wurde die Grundlage für die nächste Etappe geschaffen: Die BVB kann jetzt planen, mit welchen Funktionen das neue System zusätzlich ergänzt werden soll. Zum Beispiel erweiterte Echtzeitanzeigen in den Fahrzeugen – nicht nur Haltestellen sollen angezeigt werden, sondern auch prognostizierte Ankunftszeiten und, darauf aufbauend, die nächsten Anschlüsse.

VIELE VERÄNDERUNGEN FÜR DAS PERSONAL

Im Betrieb haben verschiedene Themen das Jahr 2013 bestimmt, die teilweise zu Diskussionen geführt haben – sie alle stehen unter dem Zeichen des Kulturwandels und der Modernisierung. Im Fokus der Mitarbeitenden standen vor allem die neue Bekleidung, der Dienstplan sowie das Radiohören.

Der Betrieb war 2013 operativ gut unterwegs: Der Betriebsaufwand konnte insgesamt um 3 Prozent reduziert werden. Viele einzelne Massnahmen der Produktivitätssteigerung haben zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. So konnten beispielsweise Überzeitguthaben um durchschnittlich 60 Prozent abgebaut werden. Auch die krankheitsbedingte Abwesenheit konnte im Fahrdienst reduziert werden, was zu einer Kostenreduktion von rund 500000 CHF geführt hat.

Eine weitere wichtige Erfolgsmeldung gegenüber dem Vorjahr gibt es bei den Kollisionen zu verzeichnen, welche um 14 Prozent auf 434 gegenüber dem Vorjahr reduziert werden konnten. Seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 2006 ist dies der tiefste Wert. Dem gegenüber steht das höchste Verkehrsaufkommen in der Geschichte der BVB. Bei mehr Verkehr weniger Unfälle – das ist tatsächlich ein Erfolg.

STILVOLL UNTERWEGS

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVB mit Kundenkontakt werden künftig «stilvoll unterwegs» sein. Die bisherige Bekleidung entspricht nicht mehr den neuartigen Qualitätsansprüchen – aber auch nicht dem Zeitgeist: die neue Bekleidung soll stärker den Geist des Unternehmens als moderne Dienstleisterin vermitteln – gerade in der direkten Begegnung mit den Kundinnen und Kunden.

Ein erweitertes Projektteam von «stilvoll unterwegs», in welchem auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fahrdienstes vertreten sind, nahm sich dieser Aufgabe schon im Jahr 2012 an. Im Berichtsjahr konnten die Kollektion sowie die Schnitte definiert und mit der Firma Jas AG eine Produzentin ausgewählt werden. Die verschiedenen Bedürfnisse der Bereiche sind in die Arbeit der Projektgruppe eingeflossen. Den Mitarbeitenden mit Kundenkontakt stehen künftig verschiedene Arten von Kleidungsstücken zur Verfügung, die jede und jeder individuell kombinieren kann.

WENIGER PAPIER

Zur Modernisierung gehört auch, dass elektronisch gearbeitet werden kann. Bis anhin wurden beispielsweise Dienste an Schwarzen Brettern ausgehängt. Das bedeutete, dass jeder Mitarbeitende vor dem Dienst den Aushang konsultierte, sich handschriftliche Notizen machte und so die Informationen zum bevorstehenden Dienst erhalten konnte. Als erster Schritt zur Verbesserung und Vereinfachung haben alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst E-Mail-Adressen erhalten. Alle Informationen rund um den Dienst sind elektronisch hinterlegt und von überallher abrufbar. Die Dienststellen des Fahrpersonals wurden mit Computern ausgestattet, sodass die Mitarbeitenden bei Dienstantritt, in den Pausen oder bei Dienstende die Möglichkeit haben, sich zu informieren.

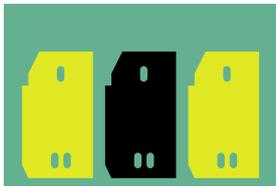
In einem nächsten Schritt erhalten die Fahrdienstmitarbeitenden ein Tablet. Damit werden sie künftig auf alle relevanten Informationen Zugriff haben, egal ob sie unterwegs sind oder zu Hause. Nach dem im Herbst 2013 gestarteten Pilotversuch und durchwegs positiven Rückmeldungen wird das Tablet im Jahr 2014 allen Fahrdienstmitarbeitenden zur Verfügung gestellt.

NEUE DIENSTPLANUNG IM FAHRDIENST

Hand in Hand mit der Einführung der elektronisch verfügbaren Information ging auch die Beschaffung der neuen Personaldispositionssoftware «Profahr», welche in anderen städtischen Betrieben bereits erfolgreich angewendet wird. Sie erlaubt es, künftig sämtliche Dienste und Änderungen zeitgemäss zu verarbeiten. Die neue Software ist der Grundstein für weitere Entwicklungen, so beispielsweise in Richtung einer individuellen Dienstplanung.

START MIT ANLAUFSCHWIERIGKEITEN

Während des Berichtsjahrs wurden die Anpassungen der Standardsoftware «Profahr» auf die Bedürfnisse der BVB vor-



Vergleich Schwarzfahrer- zahlen

2003: 117.86 Mio. beförderte Personen und 35 965 Vorfälle – kontrollierte Fahrgäste: 1 181 370
2013: 132.82 Mio. beförderte Personen und 21 687 Vorfälle – kontrollierte Fahrgäste: 756 459

genommen. Der Rollout für die neue Software erfolgte auf den 1.1.2014. Dabei gab es Schwierigkeiten, weil die Schichtlagen der Dienste der Mitarbeitenden im Fahrdienst zu wenig detailliert hinterlegt waren.

In der Kombination haben diese Veränderungen zu Unzufriedenheit bei den Fahrdienstmitarbeitenden geführt. Die BVB hat aufgrund dieser Entwicklungen entschieden, die Behebung der Schwierigkeiten mit dem neuen Dienstplanungstool «Profahr» im Jahr 2014 zu priorisieren und den Pilot der individuellen Dienstplanung zurückzustellen.

RADIO ODER NICHT?

Ob Fahrdienstmitarbeitende in Bussen Radio hören dürfen oder nicht – diese Frage hat im Jahr 2013 in Basel Wellen geschlagen. Das Radiohören im Bus wurde bei der BVB ursprünglich als Pilotversuch eingeführt – unter der Auflage, dass die Sicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Später war Radiohören im Bus zum Alltag geworden. Insbesondere im Zusammenhang mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen und der damit verbundenen Sorge um die Sicherheit hatte die Geschäftsleitung der BVB Ende Januar 2013 entschieden, das Radiohören zu verbieten. Dieser Entscheidung wurde nicht mit dem Personal und den Sozialpartnern abgestimmt, was in der Folge zu heftigen internen, aber auch öffentlichen Diskussionen führte. Im Februar 2013 haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVB-Geschäftsleitung eine Petition gegen das Radioverbot überreicht. Nach intensiven Verhandlungen gab es schliesslich einen Kompromiss: das Radiohören im Bus ist nicht verboten, die BVB setzt aber klar auf die Selbstverantwortung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was die Lautstärke betrifft. Also wird die neue Busflotte, welche die BVB im Jahr 2015 beschafft, mit Radios ausgestattet sein.

KULTURWANDEL – GEMEINSAM MIT DEM PERSONAL

Die Reaktion auf das Radioverbot – aber auch auf andere Projekte – hat aufgezeigt, dass das Personal verunsichert ist, weil es im Veränderungsprozess zu wenig einbezogen wird und mitgestalten kann. Die Geschäftsleitung hat verschiedene Massnahmen eingeleitet, um in einen aktiven Dialog mit dem Personal zu treten und den Austausch zu fördern.

FIT FÜR DEN WANDEL

Die BVB ist im Wandel – und der Bereich Human Resources ist damit besonders gefordert. Es gilt, Voraussetzungen zu schaffen, um den Changeprozess aktiv zu begleiten. Dazu gehört auch, die HR-Organisation fit zu machen. Die ersten Schritte sind getan.

Die BVB hat sich auf die Fahne geschrieben, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stärker in den Veränderungsprozess einzubeziehen, als dies in den letzten Jahren der Fall war. Dies soll zum einen über einen stärkeren Einbezug der Personalkommission (PEKO) und Dialogmöglichkeiten mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erfolgen. Gleichzeitig soll noch 2014 ein aktiver Changeprozess angestoßen werden, bei welchem Human Resources (HR) die Federführung hat.

ANSPRECHPARTNER, AUCH FÜR SENSIBLE THEMEN

Unternehmen im Wandel brauchen ein starkes HR-Team, das fest in der Organisation verankert ist. Seit Mitte 2013 hat der Bereich Human Resources der BVB wieder eine Leitungsperson – mit klarem Auftrag: die Personalabteilung fit zu machen für die Herausforderungen, die bei der BVB anstehen.

Das bedeutet auch, den HR-Bereich noch stärker als Beratungs- und Dienstleistungsanbieter für Mitarbeitende und die Führung zu etablieren – eine Drehscheibe, die alle betreuen und beraten kann. Es ist wichtig, im Unternehmen Anlaufstellen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Vorgesetzte zu haben, bei denen Hierarchie und organisatorische Zugehörigkeit keine Rolle spielen. Speziell bei sensiblen Themen ist eine solche Anlaufstelle wichtig.

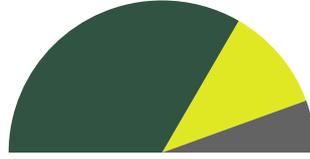
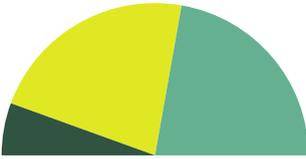
PERSONALENTWICKLUNG

Bei der BVB wird bis Ende 2027 die Hälfte des heutigen Personals pensioniert. Die Herausforderung wird sein, genügend neue Mitarbeitende zu rekrutieren und einen reibungslosen Übergang sicherzustellen. Es gilt also jetzt schon, die Weichen zu stellen, um Nachwuchskräfte aufzubauen. Gleichzeitig hat die BVB in den kommenden Jahren im Rahmen der anstehenden Veränderungsprojekte, so beispielsweise mit der Beschaffung von modernen Fahrzeugen, einen grossen Bedarf an Spezialistinnen und Spezialisten für die Leitung von komplexen Projekten.

PEKO-Zusammensetzung

2010–2013

2014–2017



- VPOD: Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
- PSVB: Personalverband städtische Verkehrsbetriebe Basel
- FEME: FEME Arbeitnehmerverband für das BVB-Personal (Für Euch mit Euch), Gründungsjahr 2010
- (unabhängig)

Die BVB hat im Berichtsjahr insgesamt 53 Vollzeitstellen (FTE) neu geschaffen. Davon wurden 12 FTE im Fahrdienst aufgebaut. Unter anderem für Mehrleistungen gemäss der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton, so z.B. für die Taktverdichtung der Buslinie 33 oder für den Ausbau Grenzach-Wyhlen (Buslinie 38). Weitere 41 Vollzeitstellen verteilen sich über alle Bereiche der BVB, wobei in der Verwaltung und im Markt mit 30 FTE am stärksten aufgebaut wurde. Der Fokus lag stark bei der Erhöhung der Personalressourcen in den Projekten. Zudem hat die BVB Stabsbereiche wie Legal & Compliance, Unternehmenskommunikation oder Human Resources personell verstärkt.

DIE BVB IST ALS ARBEITGEBERIN NACH WIE VOR ATTRAKTIV

Die BVB hat im Berichtsjahr eine Personalkampagne lanciert, die öffentlich viel Aufmerksamkeit erregt hat. Besonders Frauen wurden mit auffälligen Werbesujets angesprochen. Die Zielvorgabe der Kampagne lautete 20 Prozent Frauenanteil bei den Neubewerbungen im Fahrdienst. Dieses Ziel wurde mit der Personalkampagne zwar nicht erreicht, trotzdem konnte der Frauenanteil im Fahrdienst von 11.3 Prozent auf 12.5 Prozent leicht erhöht werden. Insgesamt beträgt der Frauenanteil bei der BVB 15.8 Prozent.

Trotz der Krise im Jahr 2013 hat das Image der BVB als Arbeitgeberin nicht gelitten: die BVB gilt immer noch als sichere und gute Arbeitgeberin, was sich in den Gesprächen mit Bewerberinnen und Bewerbern immer wieder bestätigt.

PERSONALKOMMISSION: GEMEINSAM IN DIE ZUKUNFT

Die neue Zusammensetzung der Personalkommission (PEKO) macht deutlich: das Bedürfnis nach Mitsprache bei den Mitarbeitenden ist gross. Die Personalvertretung FEME (Für Euch mit Euch) hatte die jüngsten Entwicklungen bei der BVB besonders kritisch unter die Lupe genommen und mehr Mit-

sprachemöglichkeiten durch die Personalvertretungen eingefordert. Dementsprechend konnte sie anlässlich der letzten Wahlen Ende 2013 fünf Sitze in der Personalkommission zulegen und wurde inzwischen als Sozialpartnerin durch die BVB anerkannt. Gleichzeitig wurde Urs Meienhofer von der FEME als Personalvertreter in den Verwaltungsrat der BVB gewählt.

Doch mit der Mitsprache ist es nicht getan. Die Bedürfnisse der Belegschaft sollen ernst genommen und berücksichtigt werden. Deswegen werden Themen, welche die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stark betreffen, in Zukunft vor dem Entscheid durch den Verwaltungsrat oder die Geschäftsleitung mit der Personalkommission besprochen. Kontroverse Themen wie beispielsweise das Radioverbot hätten auf diese Weise wohl effizienter und in gütlicher Übereinkunft angegangen werden können.

Mit der neuen Personalkommission wurde Anfang 2014 eine neue Basis der Zusammenarbeit geschaffen, die einen frühzeitigen und fruchtbaren Dialog zwischen der Führung der BVB und ihren Mitarbeitenden ermöglichen soll. Darauf kann man aufbauen – für eine BVB, in der alle am gleichen Strick ziehen.

MEHR DIALOG UND STABILE RAHMENBEDINGUNGEN

Kommunikation ist in turbulenten Zeiten besonders wichtig. Gegen aussen braucht es Transparenz und gegen innen Information und Dialog.

Gute und stabile politische Rahmenbedingungen sind für die BVB essenziell. Die BVB steht deshalb in einem engen und permanenten Dialog mit den politischen Behörden. Wichtige Themen stehen an. Gegen Ende des Berichtsjahrs begann der Kanton mit der Überarbeitung seiner Eignerstrategie für die BVB. Darin definiert der Kanton, welche Ziele die BVB verfolgen soll, und legt fest, welche Leitplanken das Unternehmen zu beachten hat. Im Berichtsjahr begann auch die Überprüfung der Vereinbarung der beiden Kantone Basel-Stadt und Baselland über die BVB und die BLT (Staatsvertrag von 1982). Die Vereinbarung regelt insbesondere den Leistungs- und Finanzausgleich beim Betrieb der die Kantonsgrenzen überquerenden Tram- und Buslinien. Sie ist in der heutigen Form in vielen Bereichen veraltet und entspricht nicht mehr der aktuellen Gesetzgebung auf Bundes- und Kantonsebene. Ziele der Überarbeitung sind u.a. mehr Transparenz und fair verteilte Abgeltungskosten. Die BVB wird bei der Überarbeitung miteinbezogen.

Noch weitergehend sind die in beiden Kantonsparlamenten an die Regierung überwiesenen politischen Vorstösse, die verlangen, eine mittelfristige Fusion von BVB und BLT zu prüfen. Die BVB begrüsst, dass diese Frage umfassend betrachtet wird und alle Vor- und Nachteile seriös aufgearbeitet werden. Die Ergebnisse der Prüfung sollen dann die Grundlage bilden, auf welcher die Politik entscheiden kann, ob dieser Weg weiterverfolgt werden soll oder nicht. Weiter vorangetrieben wurde das Projekt Margarethenstich, ein weiteres Geschäft, das die beiden Unternehmen BVB und BLT betrifft. Die Kreditanträge werden 2014 den beiden Parlamenten unterbreitet. Anfang 2014 konnte in der Frage der Betriebsführung eine gute Gesamtlösung gefunden werden: die Linie 17 über den Margarethenstich wird weiterhin von der BLT geführt, während die Linie 14 nach Salina Raurica und andere geplante Tramverlängerungen dereinst von der BVB betrieben werden. Die Vereinbarung der beiden Kantone schafft Planungssicherheit für BLT wie BVB.



Der gesamte **Energieverbrauch** der Trams und Busse summierte sich 2013 auf 68.8 Mio. kWh (Diesel und Erd-/Biogas in kWh-Äquivalent umgerechnet).
59.3% davon stammt aus erneuerbaren Quellen (Strom, Biogas).

Im politischen Prozess weitergekommen ist ein weiteres Element aus dem «Tramnetz 2020»: Der Grosse Rat genehmigte den Baukredit für das Tram Erlenmatt. Gegen den Beschluss wurde das Referendum ergriffen, die Abstimmung findet im Mai 2014 statt. Auf nationaler Ebene hat das Projekt für eine Verlängerung der Tramlinie 3 nach St-Louis eine wichtige Hürde passiert und figuriert nun unter den A-Projekten bei den Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation. Mit der Aufwertung stehen die Chancen gut, dass die BVB in wenigen Jahren eine trinationale Verkehrsunternehmung wird. Im Gegenzug wird das Stücki-Tram zeitlich zurückgestellt.

DIE BVB IM DIALOG MIT DER ÖFFENTLICHKEIT ...

Die BVB steht in Basel sehr stark im öffentlichen Interesse. Gerade in turbulenten Zeiten führt dies zu einer erhöhten Nachfrage nach Kommunikation und Transparenz. Die Kommunikationsabteilung der BVB war im Berichtsjahr monatelang wegen personeller Engpässe der Aufgabe kaum gewachsen. Ein Umstand, der zwischenzeitlich korrigiert wurde. Public Affairs und Kommunikation wurden ausgebaut und zu einem einzigen Bereich zusammengefasst. Damit ist ein grosser Schritt in Richtung offener und transparenter Kommunikationspolitik getan. Dem öffentlichen Interesse will die BVB begegnen – nicht nur, indem sie angeforderte Informationen liefert, sondern auch, indem sie aktiv den Dialog mit der Bevölkerung, der Politik, den Medien sowie weiteren Partnern sucht.

... UND MIT DEN MITARBEITENDEN

Neben der Kommunikation nach aussen darf die Kommunikation nach innen nicht zu kurz kommen. Die BVB befindet sich in einem Wandel. Dieser Wandel muss von einer starken internen Kommunikation begleitet werden. Dazu gehört der Dialog mit den Sozialpartnern, der gegen Ende des Berichtsjahres stark intensiviert wurde. Damit ist eine Basis gelegt, aus welcher eine faire, reife Sozialpartnerschaft wachsen kann, von der alle Beteiligten profitieren können.

Auch der Einzelne kommt zu Wort: vermehrt sucht die BVB-Leitung in Informationsveranstaltungen den persönlichen Austausch mit den Mitarbeitenden. Wenn Entscheidungsträger Auge in Auge Rede und Antwort stehen, findet jede einzelne Stimme Gehör. Zusätzlich setzt die BVB im internen Dialog auch auf neue Medien: kurzfristig wurde 2013 ein Blog eingeführt, über welchen Mitarbeitende ihre Meinung kundtun und Unstimmigkeiten ansprechen können. Der rege Zuspruch und die hohe Nutzung zeigt, wie gross das Bedürfnis nach diesem Kanal ist. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wollen sich äussern und diese Möglichkeit sollen sie haben. Deswegen wird der Blog als fester Bestandteil des internen Informationsaustausches weitergeführt und institutionalisiert.

KOMMUNIKATION ALS CHANCE

Nachdem in der Öffentlichkeit der Sturm um die BVB weitgehend abgeflaut ist, steht die Kommunikation mit Offenheit, Transparenz und viel Dialog ganz klar im Fokus des Jahres 2014. Es gilt, Vertrauen wieder aufzubauen: das Vertrauen der Mitarbeitenden, der Sozialpartner, der Kundinnen und Kunden, aber auch jenes von Politik und weiteren externen Partnern.

VERWALTUNGSRAT



Präsident
Paul Blumenthal, lic. rer. pol.
1955

Vizepräsident
Paul Rüst, Dr. iur.
1946

Mitglied
Kurt Altermatt, Dr. oec. HSG
1951

Mitglied
Mirjam Ballmer, lic. phil. I,
Geografin, 1982

VR-Mitglied seit 01.01.2010

VR-Mitglied seit 01.01.2010

VR-Mitglied seit 01.01.2014

VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des
Regierungsrates Basel-Stadt

Vertreter des
Grossen Rates Basel-Stadt

Vertreter des
Regierungsrates Basel-Stadt

Vertreterin des
Grossen Rates Basel-Stadt

selbstständig,
Blumenthal-Consulting,
Unternehmensberater

selbstständig,
SwissLegal Dürr und Partner,
Advokat und Notar

Pro Natura,
Projektleiterin für Naturschutzpolitik

*VRA Personal & Vergütung bis
04/2014, Präsident ad interim

VRA Finance & Compliance
Vizepräsident

VRA Finance & Compliance
Mitglied

VRA Strategie & Politik
Mitglied

VRA Strategie & Politik
Präsidentin

Weitere Mandate
Nahverkehr Vevey-Montreux
(VMCV) AG: VRP,
Turbo AG: Vizepräsident des VR,
elvetino AG: Vizepräsident des VR,
SBB GmbH Deutschland:
Vizepräsident des Gesellschafter-
rates, Switzerland Travel Centre:
VRM, RailAway AG: VRM, Railtour
AG: VRM, BOB AG: VRM, RhB
AG: VRM, ZB AG: VRM, OeBB
Holding AG: VRM, OeBB Perso-
nenverkehrs AG: VRM, OeBB
Rail-Cargo-Austria AG: VRM, Moli-
nari Rail AG: VRM, Vorstandsmit-
glied bei: Schweiz Tourismus, Reka
(Reisekasse)

Weitere Mandate
ImmoVita AG: VRP,
Sowag AG für sozialen Wohnungs-
bau: VRM,
Santini Beteiligungen AG: VRP,
Milli und Hans Zehntner-Stiftung:
Präsident

Weitere Mandate
Baukommission Neubau Bürger-
spital Solothurn (Präsident),
Stiftungsrat Oda Gesundheit im
Kanton Solothurn (Präsident)

Weitere Mandate
Grossrätin,
Co-Präsidentin Grüne BS,
Stiftungsratsmitglied
Theres und Gerhard Krauss-Vogl
Stiftung

*VRA: Verwaltungsrats-Ausschuss
VRP: VR-Präsident
VRM: VR-Mandat



Mitglied
Nadine Gautschi, Ökonomin,
1972

Mitglied
Urs Meienhofer,
1966

Mitglied
Hanspeter Ryser,
1965

Mitglied
Daniela Thurnherr, Prof. Dr. iur.
1972

VR-Mitglied seit 01.01.2014

VR-Mitglied seit 01.01.2014

VR-Mitglied seit 01.01.2010

VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des
Grossen Rates Basel-Stadt

Vertreter des Personals BVB

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

Vertreterin des
Regierungsrates Basel-Stadt

Theater Basel, Abteilung Ballett,
Assistentin Direktion

BVB,
Wagenführer

selbstständiger Landwirt

Juristische Fakultät
der Universität Basel,
Professorin

VRA Personal & Vergütung
Vizepräsident

VRA Personal & Vergütung
Mitglied

VRA Personal & Vergütung
ab 04/2014, Präsidentin

VRA Finance & Compliance
Präsidentin

VRA Strategie & Politik
Vizepräsident

Weitere Mandate
Beisitzer Personalkommission BVB

Weitere Mandate
Gemeinderat und Bürgergemeinde-
präsident Oberwil,
Präsident Wasserwerk Reinach
und Umgebung,
Präsident Verband Bevölkerung
und Zivilschutz Leimental,
Delegierter EBM,
Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Stand 01.01.2014

Veränderungen im Verwaltungsrat

Mit dem Ende des Berichtsjahrs endete auch die Amtsperiode des Verwaltungsrats der Periode 2010–2013. Während dieser Zeit gehörten dem Verwaltungsrat an: Martin Gudenrath (Verwaltungsratspräsident), Dr. Paul Rüst (Vizepräsident), Paul Blumenthal, Dr. Dominik Egli, Patrick Hafner, Hanspeter Ryser, Mario Weissenberger, Dr. Michael Wüthrich. Im Jahr 2013 haben die Mitglieder des Verwaltungsrats insgesamt CHF 202 000 an Vergütungen im Sinn von Art. 663bbis Abs. 2 OR bezogen. Die höchste Einzelvergütung (Präsident) belief sich auf CHF 80 000.

BVB

GESCHÄFTSLEITUNG



Direktor ad interim
Michael Bont, Dipl. Bauingenieur
ETH / SIA, 1965

GL-Mitglied seit 01.06.2006



Leiter Corp. Services, Vizedirektor
Franz Brunner, eidg. dipl. Experte
in Rechnungslegung und
Controlling, 1964

GL-Mitglied seit 01.10.2001



Leiter Technik
Marcel Kuttler, Automobil-Ing.
FH, Dipl. Betriebswirtschafter
NDS/FH, 1961

GL-Mitglied seit 01.08.1998



Leiter Unternehmensentwicklung,
Co-Leitung Betrieb
René Messmer,
Bauingenieur FH, 1958

GL-Mitglied seit 01.01.2007



Leiter Markt
Stefan Schaffner,
Maschinen-Ing. FH, eMBA, 1970

GL-Mitglied seit 01.01.2013



Leiter Infrastruktur ad interim
Remo Schweizer,
Elektro-Ing. FH,
Betriebswirtschaft NDS, 1973

GL-Mitglied seit 01.01.2014

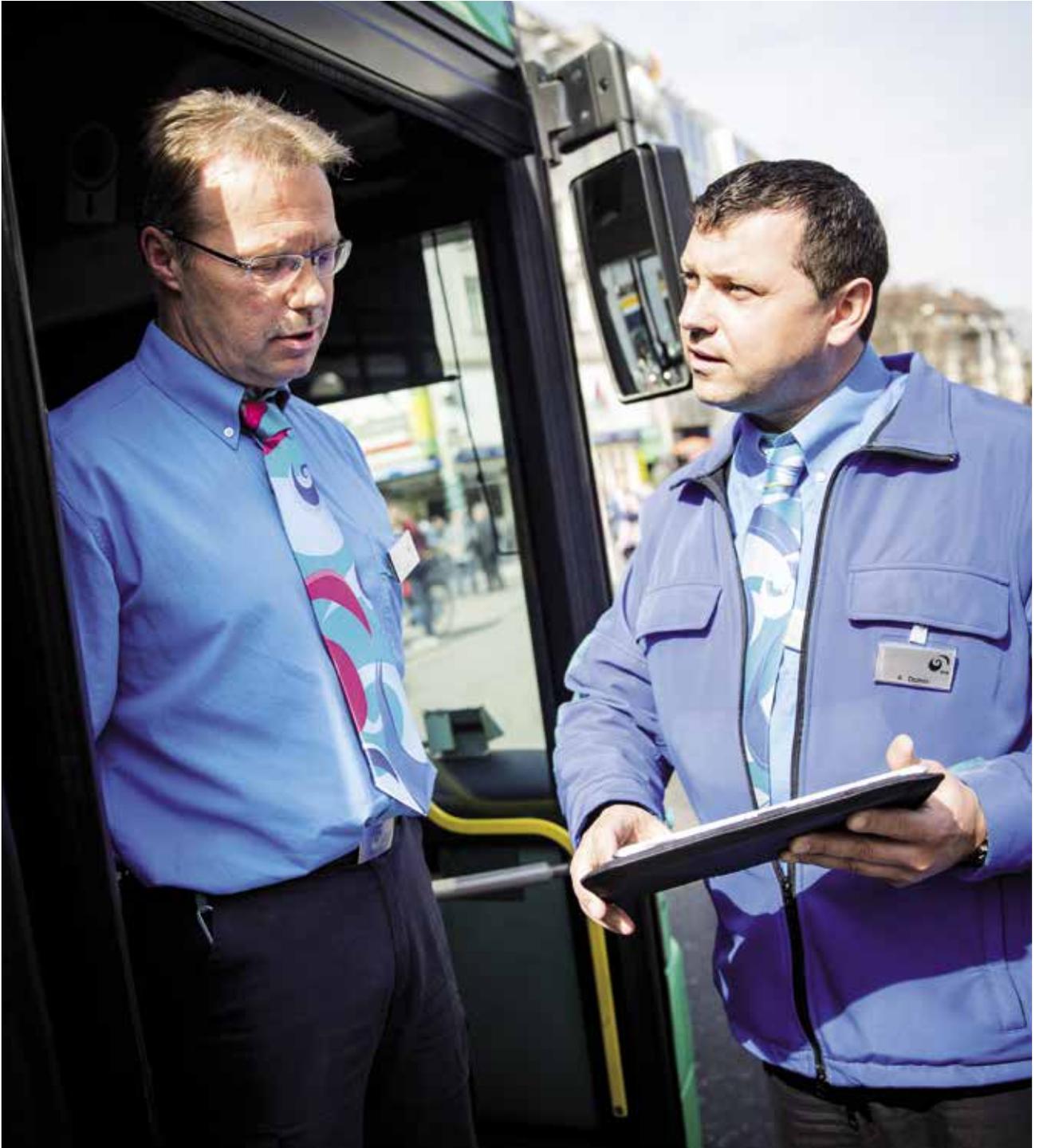


Leiterin Betrieb
Béatrice Thomet, eidg. dipl.
Verkaufsleiterin, 1964

GL-Mitglied seit 01.06.2012

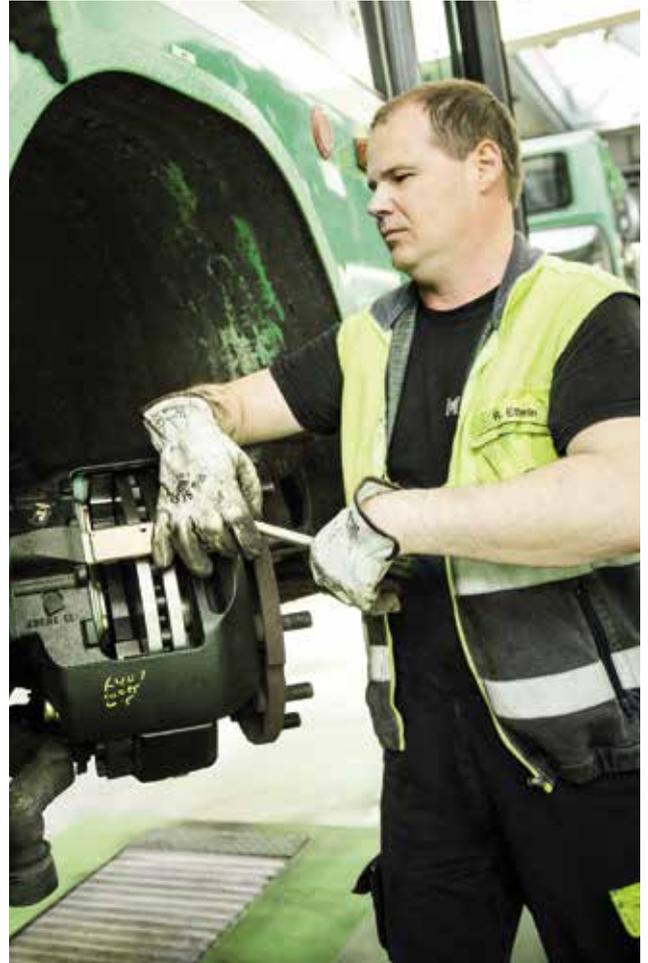
Stand 01.01.2014

Die Vergütungen im Jahr 2013 im Sinn von Art. 663b bis Abs. 2 OR an die Mitglieder der Geschäftsleitung betragen insgesamt CHF 1 382 959.50. Die höchste individuelle Vergütung an den Vorsitzenden der Geschäftsleitung beträgt CHF 265 154.50.











2013

LINIENSTATISTIK

1	Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB(–Messeplatz–Badischer Bahnhof)
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–Badischer Bahnhof–Eglisee
3	Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfüsserplatz–Burgfelden Grenze
6	Riehen Grenze–Messeplatz–Barfüsserplatz–Morgartenring–Allschwil
8	Kleinhüningen–Schifflande–Bahnhof SBB–Neuweilerstrasse
14	Dreirosenbrücke–Messeplatz–Barfüsserplatz–Aeschenplatz–St. Jakob–Muttentz–Pratteln
15	Bruderholz–Wolfschlucht–Aeschenplatz–Wettsteinplatz–Messeplatz–Schifflande–Aeschenplatz–Wolfschlucht–Bruderholz
16	Bruderholz–Jakobsberg–Heiliggeistkirche–Markthalle–Heuwaage–Schifflande
21	Bahnhof St. Johann–Dreirosenbrücke–Messeplatz–Badischer Bahnhof
Total Tram	
30	Bahnhof SBB–Spalantor–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.		
		2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	
6852	Be4/4+B4S+B4	9.02	8.81	17.07	16.69	1.89	1.89	526	520	1
5871	Be4/6S+B4 und Be4/6+Be4/6	8.91	8.88	15.34	15.17	1.72	1.71	581	574	2
6419	Be4/6S+Be4/4 und Be4/4+B4S+Be4/4	9.69	9.55	16.57	16.34	1.71	1.71	618	620	3
12491	Be6/8 (Combino)	18.66	18.53	46.61	45.39	2.50	2.45	1200	1212	6
7558	Be6/8 (Combino)	19.51	19.61	32.34	32.46	1.66	1.66	738	745	8
12578	Be4/4+B4S+B4	14.78	14.64	38.04	37.88	2.57	2.59	1255	1297	14
5351	Be4/4+B4S und Be4/6S	5.38	5.44	9.53	9.51	1.77	1.75	511	512	15
5364	Be4/4+B4S und Be4/6S	7.13	7.09	11.00	10.93	1.54	1.54	534	535	16
3170	Be 4/6	0.19	0.18	0.24	0.24	1.27	1.34	34	40	21
65 653		93.26	92.72	186.75	184.61	2.00	1.99	5995	6056	T
5811	Gelenkbus	5.92	5.84	10.77	10.66	1.82	1.83	484	481	30
10856	Gelenkbus	3.50	3.48	7.11	7.20	2.03	2.07	583	596	31
6537	Midibus ¹	0.68	0.70	1.45	1.49	2.11	2.13	340	342	32
9430	Normalbus	2.50	2.51	5.22	5.28	2.09	2.10	550	547	33
12841	Gelenkbus	7.83	7.77	18.67	18.80	2.38	2.42	1101	1100	34
5883	Kleinbus	0.22	0.22	0.41	0.40	1.85	1.84	101	102	35
15750	Gelenkbus	11.33	11.26	29.88	30.14	2.64	2.68	1457	1473	36
15505	Gelenkbus ²	1.64	1.45	4.11	3.64	2.51	2.51	355	288	38
5585	Kleinbus	0.20	0.20	0.33	0.35	1.67	1.75	99	100	45
5695	Gelenkbus	0.39	0.38	1.30	1.24	3.29	3.27	89	92	48
8450	Gelenkbus ³	4.16	3.93	20.92	19.70	5.03	5.01	783	778	50
9173	Normalbus ⁴	0.43	0.42	1.12	1.11	2.63	2.65	77	77	55
2907	Normalbus ⁵	0.66	0.62	1.49	1.39	2.26	2.25	137	136	603
114423		39.46	38.78	102.77	101.40	2.60	2.61	6157	6111	604
		0.08	0.07	0.29	0.27	3.58	3.60	26	27	B
180075		132.80	131.57	289.80	286.27	2.18	2.18	12152	12167	Ganzes Netz

FACTS & FIGURES

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER*

* Inkl. Teilzeitbeschäftigte und Aushilfen	2013		2012	
	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet	Personen	Vertraglicher Beschäftigungsgrad auf 100%-Stellen aufgerechnet
Direktion	8	8	5	4.8
Betrieb	629	577.5	608	564.9
Betrieb exkl. Fahrdienst	33	32.8	33	32.3
Wagenführer/-innen, Chauffeure/-sen	596	544.7	575	532.6
Infrastruktur	101	98.1	92	90.5
Technik	200	193.4	195	189
Leitung, Werkstatt	116	111.5	111	105.7
Depots, Garage	84	81.9	84	83.3
Markt	152	120.4	136	110.4
Markt exkl. Netzservice + Kundenlenker/-innen	82	68.1	67	57.9
Netzservice + Kundenlenker/-innen	70	52.3	69	52.5
Corporate Services	67	62.6	54	49.2
Unternehmensentwicklung	11	10.1	7	6.5
Lernende und Praktikanten	15	15	17	17
Total	1183	1085.1	1114	1032.3

ROLLMATERIALBESTAND – TRAM UND BUS (INKL. OLDTIMER, EXKL. DIENSTFAHRZEUGE)

Jahr	Motorwagen					Anhängewagen					Total Tram	Auto-busse	Gelenk-auto-busse	Total Busse	Total Fahrzeuge
	2-achs	4-achs	6-achs	8-achs	Total	2-achs geschl.	2-achs offen	3-achs	4-achs	Total					
2009	6	48	48	28	130	5	2	2	74	83	213	28	64	92	305
2010	6	48	48	28	130	5	2	2	74	83	213	27	72	99	312
2011	7	48	46	28	129	5	3	2	70	80	209	27	72	99	308
2012 Total	7	48	46	28	129	5	3	2	70	80	209	27	72	99	308
2013 Linie	0	45	46	28	119	0	0	0	70	70	189	26	72	98	287
2013 Oldtimer	7	2	0	0	9	5	3	2	0	10	19	1	0	1	20
2013 Total	7	47	46	28	128	5	3	2	70	80	208	27	72	99	307

Bemerkungen/Mutationen

Tram:

Verschrottung Be 4/4 462

Bus:

keine Mutationen

FAHRLEISTUNG

Jahr	Wagenkilometer						Veränderung in %
	Tram			Bus	Bus (Vertragslinien)	Total	
	Motorwagen	Anhängewagen	Insgesamt				
2009	6 460 600	4 207 098	10 667 698	5 280 402	630 794	16 578 894	-1.93
2010	6 390 704	4 246 336	10 637 040	5 515 301	640 304	16 792 645	+1.29
2011	6 431 588	4 323 486	10 755 074	5 635 197	624 596	17 014 867	+1.32
2012	6 474 971	4 345 127	10 820 098	5 828 613	621 666	17 270 377	+1.5
2013	6 665 779	4 484 002	11 149 781	5 700 881	698 452	17 549 114	+1.61

FINANZEN

STABILES POSITIVES ERGEBNIS

Die BVB schloss das Geschäftsjahr 2013 mit einem positiven Ergebnis von 0.96 Mio. CHF und im Rahmen des Vorjahres (0.94 Mio.) ab. Der Verkehrsertrag konnte gesteigert werden.

Das positive Ergebnis der BVB im Jahr 2013 ist umso erfreulicher, als dass zahlreiche Projekte angestossen wurden, die mehrheitlich nicht unmittelbar zu einem finanziellen Nutzen beitragen. Moderne Fahrzeuge, zeitgemässe Angebote und eine gut gewartete Infrastruktur machen die BVB aber mittel- bis langfristig zu einem modernen, für die Kundinnen und Kunden attraktiven Transportunternehmen.

VERKEHRSERTRAG GESTEIGERT

Die BVB hat den Verkehrsertrag gegenüber dem Vorjahr um 5.0 Mio. CHF gesteigert. Hauptgründe sind die Preiserhöhungen der Jahresabonnemente per 1. Januar 2013 um 5.8 Prozent sowie Mehrverkäufe bei den Abonnements von rund 1 Prozent. Die beiden Faktoren brachten zusammen Mehrerträge von 4.1 Mio. CHF. Ausserdem wurde beim TNW eine 2012 gebildete Rückstellung aufgelöst, die sich für die BVB mit 0.5 Mio. CHF positiv auswirkte. Beim Verteilschlüssel konnte die BVB erfreulicherweise das Vorjahresniveau halten. Die übrigen Ertragspositionen lagen leicht über dem Vorjahr.

DIENSTLEISTUNGS- UND ÜBRIGER ERTRAG RÜCKLÄUFIG

Beim Dienstleistungs- und übrigen Ertrag musste ein Rückgang von 2.0 Mio. CHF verzeichnet werden. Die verrechneten Dienstleistungen für Bauprojekte gingen um 2.4 Mio. CHF zurück. Dieser Rückgang war vor allem auf das Projekt Erneuerung Linie 14 zurückzuführen. Dort konnte 2012 die erste Erneuerungsetappe fertiggestellt und im Umfang von 4.2 Mio. CHF verrechnet werden. Die aktivierten Eigenleistungen konnten um 2.7 Mio. CHF gesteigert werden. Aus der Abgrenzung von noch nicht fertiggestellten Projekten resultiert ein negativer Effekt von 3.9 Mio. CHF.

In den übrigen Erträgen sind die Einnahmen für die Infrastruktur-Mitbenützung der BLT um 1.1 Mio. CHF höher ausgefallen. Durch die gestiegene Fahrleistung der BLT auf dem BS-Gebiet ist die Schlussabrechnung für 2012 mit 0.6 Mio.

CHF ausgefallen. Die Akontozahlung für 2013 ist aus diesem Grund um 0.5 Mio. CHF höher ausgefallen.

Die Reklameerträge konnten um 0.5 Mio. CHF gesteigert werden. Dies namentlich in den Bereichen Tram und Bus.

FINANZERTRAG UND -AUFWAND

Der effektive Zinsaufwand für Darlehen und Verpflichtungen ist durch weitere Teilzahlungen für das *FLEXITY* Basel mit 0.1 Mio. CHF leicht angestiegen. Kursgewinne und -verluste hielten sich in etwa die Waage und führten im Vergleich zum Vorjahr zu keinen wesentlichen Veränderungen.

Ausserdem erfolgt die Zuweisung der Zinsplafonierung über 0.7 Mio. CHF neu via eine Zuweisung an die Rücklagen (Rücklagen kantonale Vorgaben) mittels einer Belastung nach dem «Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen» (Anpassung in der Rechnungslegung).

HÖHERER PERSONALAUFWAND

Der Personalaufwand fiel im Berichtsjahr mit + 2.8 Mio. CHF höher aus als im Vorjahr. Einerseits liegt dies im Aufbau von 54 Stellen (FTE) sowie dem automatischen Stufenanstieg im Umfang von 5.3 Mio. CHF. Andererseits konnte eine Einsparung bei Ferien und Überzeiten von 2.0 Mio. CHF realisiert werden. Der übrige Personalaufwand hat um 0.5 Mio. CHF abgenommen.

LEISTUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Insgesamt sind die Abgeltungen des Kantons Basel-Stadt mit 0.88 Mio. CHF leicht gestiegen. Die Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt (Betriebsbeitrag) ging um 1.1 Mio. CHF zurück. Die vom Kanton vorgegebene pauschale Sparvorgabe für das Globalbudget öV in Höhe von 1.5 Mio. CHF sowie der nicht mehr abgegoltene Nachtzuschlag mit 0.2 Mio. CHF sind für diesen Rückgang verantwortlich. Der Kanton hat für das Jahr 2013 zusätzliche Op-

tionen (v.a. Ausbau der Linien 31 und 38) bestellt, was zu einem Anstieg von 0.6 Mio. CHF gegenüber Vorjahr führte.

Die höheren Abschreibungen in der Bahninfrastruktur führten bei den übrigen Abgeltungen durch das höhere Investitionsvolumen in die Gleisinfrastruktur zu einem Anstieg von 2.0 Mio. CHF.

ABSCHREIBUNGEN

Die Abschreibungen haben um 0.7 Mio. CHF abgenommen. Einerseits haben die Investitionen gemäss § 16 BVB-OG (Bahninfrastruktur) und die Investitionen gemäss § 17 BVB-OG (übrige Investitionen und Betrieb, inkl. Rollmaterial) zu effektiv höheren Abschreibungen von 2.1 Mio. CHF geführt. Andererseits erfolgte die Zuweisung der Abschreibungsplafonierung über 2.8 Mio. CHF neu via eine Zuweisung an Rücklagen (Rücklagen kantonale Vorgaben) mittels einer Belastung nach dem «Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen».

ÜBRIGER BETRIEBLICHER AUFWAND

Im übrigen betrieblichen Aufwand ist eine leichte Abnahme gegenüber dem Vorjahr um 0.6 Mio. CHF zu verzeichnen. Der Materialaufwand hat um 6.1 Mio. CHF abgenommen; dies ist auf einen tieferen Lagerbestand und der damit verbundenen reduzierten Lagerabwertung sowie durch die Rückstellungsaufösungen für Life-Cycle Costs zurückzuführen. Demgegenüber stehen erhöhte übrige Kosten (Informatik 1.3 Mio. CHF, Verwaltung 3.3 Mio. CHF, Mehrwertsteuer 0.9 Mio. CHF). Diese Erhöhungen sind auf die Vielzahl an Projekten zurückzuführen.

UMGLIEDERUNG IN DER RECHNUNGSLEGUNG

Bei der Rechnungslegung sind Umgliederungen von den Rückstellungen in die Rücklagen vorgenommen worden. Dies ist im Zusammenhang mit neuen Vereinbarungen über den Finanzierungsmechanismus notwendig geworden. Die Auflösungen der Rückstellungen und die Neubildung der Rücklagen sind in der Erfolgsrechnung offen ausgewiesen. Dies betrifft die Positionen «Ausserordentlicher Ertrag», «Zuweisung Rücklagen kantonale Vorgaben» und «Zuweisung freiwillige Rücklagen» (Anhang, Punkte 8/9/14).

AUSSERORDENTLICHER ERTRAG

In den ausserordentlichen Erträgen wurde nach dem gewonnenen Prozess gegen die Eidgenössische Steuerverwaltung die zu viel bezahlte Mehrwertsteuer für subventionierte baugewerbliche Eigenleistungen der Jahre 2001–2010 inkl. Zinsen mit 1.8 Mio. CHF verbucht. Ausserdem konnte die dafür gebildete Rückstellung in Höhe von 0.6 Mio. CHF aufgelöst werden.

Betreffend die Auflösung der Rückstellungen und der Neubildungen der Rücklagen vgl. «Umgliederung in der Rechnungslegung.»

ZUWEISUNG GESETZLICHE RÜCKLAGEN

Gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes wurden die Rücklagen um weitere 1.3 Mio. CHF erhöht.

ZUWEISUNG RÜCKLAGEN KANTONALE VORGABEN

Betreffend die Auflösung der Rückstellungen und der Neubildungen der Rücklagen vgl. «Umgliederung in der Rechnungslegung.»

ZUWEISUNG FREIWILLIGE RÜCKLAGEN

Es wurde eine freiwillige Rücklage in Höhe von 3.9 Mio. CHF gebildet.

Betreffend die Auflösung der Rückstellungen und der Neubildungen der Rücklagen vgl. «Umgliederung in der Rechnungslegung.»

RÜCKSTELLUNGEN LIFE-CYCLE COST (LCC)

Hierbei handelt es sich um ein Rückstellungsmodell für unser Rollmaterial, wonach es die niedrigen Unterhaltskosten in den ersten Nutzungsjahren erlauben, durch eine Fondsbildung die höheren Unterhaltskosten in der zweiten Hälfte der Fahrzeugnutzungsdauer zu kompensieren. Die Rückstellungen LCC konnten aufgrund durchgeführter Revisionen um 4.4 Mio. CHF reduziert werden.

IN ZAHLEN

BILANZ

Bilanz per 31. Dezember 2013 mit Vorjahresvergleich

			Veränderung	
	Anmerkung	2013	2012	
	im Anhang	CHF	CHF	
			2012/2013	
			CHF	
Aktiven				
Flüssige Mittel		89 251 166	54 166 671	35 084 495
Forderungen gegenüber Dritten		14 013 186	13 233 677	779 509
Forderungen gegenüber Nahestehenden		862 580	12 896 027	-12 033 447
Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen		1 099	–	1 099
Vorräte und angefangene Arbeiten		12 055 209	16 024 252	-3 969 043
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	10 649 060	3 791 220	6 857 840
Umlaufvermögen		126 832 300	100 111 847	26 720 453
Langfristige Finanzanlagen	2	6 908 867	7 923 202	-1 014 335
Sachanlagen	3	475 289 955	404 170 360	71 119 595
Anlagevermögen		482 198 822	412 093 562	70 105 260
Total Aktiven		609 031 122	512 205 409	96 825 713
Passiven				
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		28 544 018	19 155 973	9 388 045
Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden		5 482 439	–	5 482 439
Passive Rechnungsabgrenzung	4	39 191 613	34 712 511	4 479 102
Darlehen gegenüber Nahestehenden		98 106 813	43 605 907	54 500 906
Rückstellungen	5	335 190 04	79 047 561	-45 528 557
Fremdkapital		204 843 887	176 521 952	28 321 935
Dotationskapital	6	334 170 337	315 196 489	18 973 848
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	7	4 262 489	2 986 730	1 275 759
Freiwillige Rücklagen	8	23 390 000	11 760 000	11 630 000
Rücklagen kantonale Vorgaben	9	35 665 122	–	35 665 122
Gewinnvortrag		5 740 237	4 802 063	938 174
Unternehmenserfolg		959 050	938 175	20 875
Eigenkapital		404 187 235	335 683 457	68 503 778
Total Passiven		609 031 122	512 205 409	96 825 713

IN ZAHLEN

ERFOLGSRECHNUNG

Erfolgsrechnung 2013 mit Vorjahresvergleich

				Veränderung
	Anmerkung	2013	2012	2012/2013
	im Anhang	CHF	CHF	CHF
Verkehrsertrag		123 798 105	118 772 340	5 025 765
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	10	38 616 208	40 571 400	-1 955 192
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	11	65 782 133	64 900 172	881 961
Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt		3 073 853	2 945 313	128 540
Finanzertrag		298 031	231 487	66 544
Betriebsertrag		231 568 330	227 420 712	4 147 618
Personalaufwand		-122 609 922	-119 857 202	-2 752 720
Abschreibungen	12	-27 794 026	-28 498 174	704 148
Übriger betrieblicher Aufwand	13	-72 775 257	-73 342 865	567 608
Finanzaufwand		-1 069 681	-1 775 783	706 102
Betriebsaufwand		-224 248 886	-223 474 024	-774 862
Betriebserfolg		7 319 444	3 946 688	3 372 756
Ausserordentlicher Ertrag	14	42 210 487	-	42 210 487
Ausserordentlicher Aufwand		-	-	-
Ausserordentlicher Erfolg		42 210 487	-	42 210 487
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		49 529 931	3 946 688	45 583 243
Zuweisung gesetzliche Rücklagen	7	- 1 275 759	-1 208 513	-67 246
Zuweisung Rücklagen kantonale Vorgaben	9	-35 665 122	-	-35 665 122
Zuweisung freiwillige Rücklagen	8	-11 630 000	-1 800 000	-9 830 000
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen		9 59 050	938 175	20 875

IN ZAHLEN

ANHANG

Anhang per 31. Dezember 2013 mit Vorjahresvergleich

Rechnungslegung

Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen und im Sinne der Bestimmungen für die Aktiengesellschaft.

Aufgrund neuer Vereinbarungen über den Finanzierungsmechanismus wurde eine Umgliederung von Rückstellungen in Rücklagen notwendig. Die Auflösung der Rückstellungen und die Neubildungen der Rücklagen sind in der Erfolgsrechnung offen ausgewiesen.

Gesetzliche Angaben gemäss Art. 663 OR

	2013	2012
	CHF	CHF
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	195 066 447	195 686 000
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 die Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen gemäss Art. 3

Versicherungssummen der Haftpflichtversicherung	2013	2012
	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

Ergänzende Anmerkungen zur Bilanz	2013	2012
	CHF	CHF
1. Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Verkehrsabrechnung SBB	5 514 076	2 111 523
Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	5 134 984	1 679 697
Aktive Rechnungsabgrenzungen	10 649 060	3 791 220
2. Langfristige Finanzanlagen		
Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000
Sanierungsbeiträge der Pensionskasse (Arbeitnehmer)	6 708 867	7 723 202
Langfristige Finanzanlagen	6 908 867	7 923 202

3. Anlagespiegel Sachanlagen

	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte						
Bestand 1. Januar 2013	286 906 238	58 121 784	282 796 847	1 236 123 392	81 548 926	832 986 187
Zugänge	5 379 124	1 845 275	25 924 946	1 196 583	64 570 394	98 916 322
Abgänge	-65 334	-418 719	-407 133	0	0	-891 186
Umbuchungen	137 698	74 535	11 641	2 761 388	-2 985 262	0
Bestand 31. Dez. 2013	292 357 726	59 622 875	308 326 301	127 570 363	143 134 058	931 011 323

Abschreibungen kumuliert

Bestand 1. Januar 2013	-223 693 019	-41 912 597	-123 858 054	-39 352 157	0	-428 815 827
Abschreibungen	-8 350 893	-2 799 289	-12 868 306	-3 775 538	0	-27 794 026
Abschreib. Abgänge	62 633	418 719	407 133	0	0	888 485
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Bestand 31. Dez. 2013	-231 981 279	-44 293 167	-136 319 227	-43 127 695	0	-455 721 368

Bilanzwert

1. Januar 2013	63 213 219	16 209 187	158 938 793	84 260 235	81 548 926	404 170 360
31. Dez. 2013	60 376 447	15 329 708	172 007 074	84 442 668	143 134 058	475 289 955

	2013	2012
	CHF	CHF
4. Passive Rechnungsabgrenzungen		
U-Abo	18 040 401	15 246 528
TNW-Abrechnung	2 415 115	2 424 627
Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 989 935	5 692 768
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	12 746 162	11 348 588
Passive Rechnungsabgrenzungen	39 191 613	34 712 511
5. Rückstellungen		
Ferien-/Überzeitguthaben	7 160 250	8 287 722
Dienstjubiläen	3 150 585	2 787 391
Diverse Personalverpflichtungen	2 848 426	6 791 169
Rückstellungen Personal	13 159 261	17 866 282
Abschreibungsplafonierung (Überführung in Rücklagen)	–	22 699 946
Zinsplafonierung (Überführung in Rücklagen)	–	4 062 033
Pensionskasse (Überführung in Rücklagen)	–	5 322 219
Rückstellungen kantonale Vorgaben	–	32 084 198
LCC (Life-Cycle Cost)	18 481 796	22 816 623
Übrige	1 877 947	6 280 458
Künftige, ungedeckte Aufwendungen	20 359 743	29 097 081
Rückstellungen	33 519 004	79 047 561
6. Dotationskapital		
Buchwert am Jahresanfang	315 196 489	299 203 729
Finanzierung Investitionen in Bahninfrastruktur	28 496 696	23 499 604
Abschreibungen Investitionen in Bahninfrastruktur	–9 522 848	–7 506 844
Dotationskapital am Jahresende	334 170 337	315 196 489
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	2 986 730	1 778 217
Zuweisung des Geschäftsjahres	1 275 759	1 208 513
Gesetzliche Rücklagen am Jahresende	4 262 489	2 986 730

	2013	2012
	CHF	CHF
8. Freiwillige Rücklagen		
Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden zweckgebundene Rücklagen gebildet.		
Rücklagen am Jahresanfang	11 760 000	9 960 000
Überführung aus Rückstellungen Personal 1.1.2013	3 500 000	-
Überführung aus Rückstellungen künftige, ungedeckte Aufwendungen per 1.1.2013	4 230 000	-
Zuweisung des Geschäftsjahres	3 900 000	1 800 000
Freiwillige Rücklagen	23 390 000	11 760 000
9. Rücklagen kantonale Vorgaben		
Überführung aus Rückstellungen kantonale Vorgaben per 1.1.2013	22 699 946	-
Zuweisung des Geschäftsjahres 2013	2 763 382	-
Rücklage Abschreibungsplafonierung	25 463 328	-
Überführung aus Rückstellungen kantonale Vorgaben per 1.1.2013	4 062 033	-
Zuweisung des Geschäftsjahres 2013	749 513	-
Rücklage Zinsplafonierung	4 811 546	-
Überführung aus Rückstellungen kantonale Vorgaben per 1.1.2013	5 322 219	-
Zuweisung des Geschäftsjahres 2013	68 029	-
Rücklage Pensionskasse Deckungslücke	5 390 248	-
Rücklagen kantonale Vorgaben	35 665 122	-
Ergänzende Anmerkungen zur Erfolgsrechnung		
10. Dienstleistungs- und übriger Ertrag		
Dienst- und Eigenleistungen	23 367 004	27 852 248
Reklameerträge und Extrafahrten	7 626 830	7 199 020
Übrige Erträge	7 537 815	5 478 802
Ergebnis aus Anlagenabgängen	84 559	41 330
Dienstleistungs- und übriger Ertrag	38 616 208	40 571 400

	2013	2012
	CHF	CHF
11. Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
Betriebsbeitrag	52 592 465	53 712 114
Beiträge für Bahninfrastruktur	9 522 848	7 506 844
Übrige Abgeltungen	3 666 820	3 681 214
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	65 782 133	64 900 172
12. Abschreibungen		
Abschreibungen Sachanlagen	27 791 325	24 779 780
Abschreibungen Anlagenabgänge	2 701	5 593
Abschreibungsplafonierung	–	3 712 801
Abschreibungen Personal	27 794 026	28 498 174
13. Übriger betrieblicher Aufwand		
Materialaufwand	9 231 998	15 357 959
Energieaufwand	11 993 073	12 463 378
Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	17 070 310	17 903 285
Mehrwertsteuer	5 843 246	4 947 579
Verwaltungskostenanteil TNW	2 972 627	2 917 453
Übrige betriebliche Aufwendungen	25 664 003	19 753 211
Übriger betrieblicher Aufwand	72 775 257	73 342 865
14. Ausserordentlicher Ertrag		
Auflösung Rückstellung kantonale Vorgaben per 1.1.2013	32 084 198	–
Auflösung Rückstellung Personal per 1.1.2013	3 500 000	–
Auflösung Rückstellung künftige, ungedeckte Aufwendungen per 1.1.2013	4 230 000	–
Rückerstattungen der eidgenössischen Mehrwertsteuer	2 396 289	–
Ausserordentlicher Ertrag	42 210 487	–



REVISIONSSTELLE

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 36 bis 42 des Geschäftsberichtes) für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

nungslegungsmethoden, 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 2013 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 vereinbaren 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 die Buchführung und die Jahresrechnung dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen entsprechen.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung im Sinne des Eisenbahngesetzes formell geprüft und mit Schreiben vom 11. April 2014 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Verantwortungen für Festlegung der Organisation sowie Erlass der Geschäftsordnung obliegt nach Art. 10 BVB-OG dem Verwaltungsrat, deren Umsetzung der Geschäftsleitung. Nach Art. 12 des BVB-OG hat die Revisionsstelle eine Beurteilung der ordentlichen Geschäftsführung vorzunehmen. Unsere Aufgabe ist es daher, die formelle Einhaltung der Geschäftsordnung anhand der bestehenden Rechtsgrundlagen und Protokollierungen zu beurteilen.

Die kantonale Finanzkontrolle hat im Auftrag des Verwaltungsrats Untersuchungen zu spezifischen Vorfällen vorgenommen und weist in ihrem Bericht vom 5. Dezember 2013 auf einzelne Verstösse gegen kantonale Richtlinien im Personal- und Beschaffungswesen hin. Weitergehende Untersuchungen im Auftrag des Verwaltungsrats haben die vorhandenen Mängel im Vergabeprozess erhärtet. Zudem sind Untersuchungen der Staatsanwaltschaft im Nachgang zum Bericht der Finanzkontrolle eingeleitet, deren Ergebnisse derzeit noch nicht vorliegen. Unseres Erachtens entspricht die Geschäftsführung in den vorgenannten Bereichen nicht den Vorgaben im BVB-OG.

Basel, 28. April 2014

Ernst & Young AG



André Schaub
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)



Markus Kocher
Zugelassener
Revisionsexperte

Genehmigung der Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat nahm an seiner Sitzung vom 5. Mai 2014 die Jahresrechnung 2013 der BVB und den diesbezüglichen Bericht der Revisionsstelle zur Kenntnis und verabschiedete die Jahresrechnung ohne Gegenstimme. Allerdings kann nach dem Bericht der Finanzkontrolle vom Dezember 2013 zu Vorfällen bei der BVB nicht erstaunen, dass der Verwaltungsrat es für angezeigt erachtet hat, die Revisionsstelle mit weiteren Abklärungen zu beauftragen. Die erforderlichen Arbeiten werden bis ins 3. Quartal 2014 dauern und betreffen insbesondere Personalnebenkosten, Anerkennungsprämien und Beraterkosten. Der Verwaltungsrat erwartet von den Ergebnissen Aufschluss darüber, ob die bisher ergriffenen Massnahmen effektiv waren oder weitere zu treffen sind. Dabei ist es für den Verwaltungsrat von übergeordneter Bedeutung, beim sachgerechten und effizienten Einsatz öffentlicher Mittel keine Kompromisse einzugehen.



Paul Blumenthal
Präsident des Verwaltungsrats



Michael Bont
Direktor a.i.

Basler Verkehrs-Betriebe

Claragraben 55
CH-4005 Basel

T: +41 61 685 12 12

F: +41 61 685 12 48

info@bvb.ch

www.bvb.ch

Impressum

Herausgeber: BVB

Konzept/Layout: brenneisen theiss communications, Basel

Fotos: brenneisen theiss communications/Stefan Bohrer

Druck: Werner Druck, Basel

© Copyright 2014 by Basler Verkehrs-Betriebe

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



