

# 20 14

S. 6

## **TRAM 8 GRENZENLOS**

Der trinationale Verkehrsraum wird  
Tram für Tram Realität.

S. 12

## **FLEXITYBASEL**

Ein Tram ist speziell für Basel gebaut  
worden – die BVB-Kundinnen  
und -Kunden wählten Farbe und Sitze.

S. 28

## **SCHIENEN, TRAMS UND SOFTWARE**

Neue Prozesse, Richtlinien und  
Weisungen: Die BVB verstärkt die  
Compliance in der Beschaffung.



## IN KÜRZE

Für eine Wirtschafts- und Kulturstadt wie Basel sind leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel unentbehrlich. Mit ihrem dichten Streckennetz und kurzen Taktfolgen fördert die BVB die Mobilität der Menschen in der Stadt sowie der näheren Agglomeration und verbindet Basel mit dem benachbarten Ausland. Die BVB hilft, den Strassenverkehr zu entlasten und trägt damit zu einer hohen Lebensqualität und zur Schonung der Umwelt bei.



### BEFÖRDERUNGS-LEISTUNG

(in Mio. Personenkilometern / Jahr)

291,30

2014

289,80

2013



### BEFÖRDERTE PERSONEN

(in Mio. Einsteigern / Jahr)

131,79

2014

132,8

2013



### LINIENLÄNGEN<sup>1</sup>

(in m)

65 653

Tram (9 Linien)

117 395

Bus (13 Linien)



### KURSKILOMETER

(in Tsd km)

5 991

Tram

6 229

Bus



### PÜNKTLICHKEIT

(Erreichungsgrad innerhalb der definierten Toleranzwerte, in % der Fahrten)

88

2014

89

2013



### MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

1206

Personen

1089,7

Vollzeitstellen (FTE)



### UNTERNEHMENS-ERFOLG

(in CHF / Jahr)

4 820 300

2014

959 050

2013



### ENERGIEVERBRAUCH

(in kWh)

67 908 000

Gesamtenergieverbrauch

40 010 000

(58,9%)

Erneuerbare Energien

<sup>1</sup> Fahrplanjahr 2014 (15.12.2013 – 13.12.2014)

## EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren,

Als Transportunternehmen steht die BVB im Dienste der Kundinnen und Kunden. Wir wollen uns für sie laufend verbessern. Dafür braucht es eine gut eingespielte Unternehmensführung mit einer klaren Strategie, motivierte Mitarbeitende und eine stabile finanzielle Basis.

Die BVB blickt auf ein positives Geschäftsjahr zurück. Dank Sondereffekten schloss sie das Geschäftsjahr mit einem Jahresgewinn von 4,8 Mio. CHF ab. Die Verkehrsleistung konnte das Unternehmen erneut leicht steigern und erreichte 291,3 Mio. Personenkilometer (+ 0,7%). Um 0,5 Mio. CHF leicht gestiegen ist auch der Verkehrsertrag.

Die zentrale Herausforderung des letzten Jahres war für die BVB die Aufarbeitung der Ereignisse von Ende 2013. Mit einer neu besetzten Führungsspitze, einer überarbeiteten und stark weiterentwickelten Strategie und klaren Richtlinien für die Beschaffung startet die BVB in die Zukunft. Die BVB-Strategie baut auf der 2014 angepassten Eignerstrategie des Kantons Basel-Stadt auf. Diese verlangt eine kontinuierliche Steigerung der Kosteneffizienz und der Produktivität, Kundenorientierung, eine fortschrittliche Personalpolitik und ökologische Nachhaltigkeit.

Die kantonale Strategie ist die Leitlinie für die Modernisierung der BVB: Sie fordert in den kommenden Jahren eine Bus- und Tramflotte, die mit 100 Prozent erneuerbarer Energie fährt. Die Trams erfüllen dieses Ziel schon heute, bis 2027 stellt die BVB auch im Busbereich auf erneuerbare Energieträger um und ersetzt etappenweise ältere durch hochmoderne Fahrzeuge. Die Tram- und Bus-Haltestellen werden behindertengerecht umgebaut. Mit der in den letzten acht Jahren nach Weil verlängerten Tramlinie 8 und den Linienverlängerungen nach Saint-Louis und dem Margarethenstich verbessern die BVB und ihre öV-Partner die Erschliessung des trinationalen Verkehrsraums und die Verbindungen von und nach Basel-Landschaft. Auch investiert die BVB laufend in die Echtzeit- und Social Media-Kundeninformation, um noch näher an den Fahrgästen zu sein. All dies wird den öffentlichen Verkehr in der Region und die BVB weiter stärken.

Im letzten Jahr waren unsere Mitarbeitenden stark gefordert. Dank ihrem unermüdlichen Einsatz und ihrer Motivation haben wir es geschafft, die Vergangenheit aufzuarbeiten und das Unternehmen zu stärken. Wir bedanken uns bei allen für den geleisteten Kraftakt. Den politischen Behörden, den Partnerunternehmen und Lieferanten danken wir für die konstruktive Zusammenarbeit, den Kundinnen und Kunden für die Treue.



**Paul Blumenthal**  
Präsident des Verwaltungsrats



**Erich Lagler**  
Direktor

## ÜBERBLICK

1

### EDITORIAL

1

### INTERVIEW

2



### POLITISCHES UMFELD, LEITBILD & STRATEGIE

4

## GESCHÄFTSENTWICKLUNG

6

### TRAM 8

6



### FLEXITYBASEL

12

### BUSSTRATEGIE

14

### BARRIEREFREI

15

### FAHRGASTINFORMATION

16

### BAUEN

18

### BETRIEB

20

### LINIENSTATISTIK

22

## MITARBEITENDE

24

## UMWELT

26

## CORPORATE GOVERNANCE

28

## FINANZBERICHT

36

### BERICHT DER REVISIONSSTELLE

54

## KENNZAHLEN

56

Im Gespräch mit Verwaltungsratspräsident Paul Blumenthal und Direktor Erich Lagler

## « WIR WOLLEN FÜR UNSERE KUNDEN IMMER BESSER WERDEN »



Paul Blumenthal (links) im Gespräch mit Erich Lagler (rechts)

Die Basler Verkehrs-Betriebe haben die Vergangenheit aufgearbeitet und machen einen grossen Schritt in die Zukunft: Mit neuen Köpfen an der Spitze, zeitgemässen Instrumenten zur Unternehmensführung und einer neuen Strategie. In den nächsten Jahren modernisiert die BVB ihre Fahrzeugflotte, die Infrastruktur und die Fahrgastinformation. Im Zentrum stehen bei allem die Kunden, denen die BVB damit grenzenlose Mobilität bieten will.

Nach der Krise im Jahr 2013 hat die BVB ein schwieriges Jahr hinter sich...

**PAUL BLUMENTHAL:** Das stimmt. Wir standen vor zwei grossen Herausforderungen. Wir mussten das Geschehene aufarbeiten und gleichzeitig unser Unternehmen stabilisieren und neu ausrichten. Das Wichtigste war natürlich, trotz der internen Aufarbeitung der Krise, den Betrieb für unsere Kunden aufrechtzuerhalten: ein grosser Kraftakt für alle Mitarbeitenden, den wir aber alle gemeinsam gut gemeistert haben.

Während dem ganzen Jahr begleitete mich das Bild von einer Fahrt im Auto, bei der man zwar grundsätzlich nach vorne guckt, aber auch immer wieder einen Blick in den Rückspiegel wirft. Anders gesagt: Was in den letzten Jahren falsch gelaufen ist, dürfen wir nicht aus den Augen verlieren, wenn wir die Zukunft erfolgreich gestalten wollen.

Wie sind Sie die Aufarbeitung angegangen?

**PAUL BLUMENTHAL:** In erster Linie ging es darum, die Verunsicherung unserer Mitarbeitenden zu lösen. Mit den neuen Mitgliedern in der Geschäftsleitung schafften wir dazu ein starkes Fundament für den Neuanfang – und für neues Vertrauen. Ausserdem haben wir die Rahmenbedingungen neu definiert, um Verfehlungen wie in der Vergangenheit zu verhindern. Ganz entscheidend waren dabei die neuen, klaren Richtlinien für die Beschaffung. Andere ebenfalls wichtige Pfeiler der BVB-Compliance sind das überarbeitete Organisations-, Unterschriften- und Kompetenzreglement.

Wie wurde die Beschaffungspraxis geändert?

**PAUL BLUMENTHAL:** Bisher fehlten formelle Vorgaben und Prozesse für die Abwicklung vieler Vergaben. Transparenz und Rechtssicherheit waren dadurch oft nicht gegeben. Mit dem Projektteam «Compliance in der Beschaffung» haben wir jetzt ein Regelwerk für jede Art von Ausschreibungen aufgebaut; dabei haben uns unser Bereich Legal & Compliance, der VR und externe Anwälte unterstützt. Bei der BVB wird nun jeder Auftrag über dem gesetzlichen Schwellenwert nach klaren Richtlinien ausgeschrieben, und zwar von Schienen über Trams bis hin zu Software-Dienstleistungen.

«Was in den letzten Jahren falsch lief, dürfen wir nicht aus den Augen verlieren, wenn wir die Zukunft erfolgreich gestalten wollen.»

—→ Paul Blumenthal

Ist das nicht ein enormer Aufwand für die Mitarbeitenden?

**PAUL BLUMENTHAL:** Natürlich ist diese Praxis aufwendiger. Die ganze Belegschaft investierte im letzten Jahr viel Zeit und Kraft, um bei den Ausschreibungen korrekt vorzugehen. Im vergangenen Jahr waren es über 50 Aufträge, die über dem gesetzlichen Schwellenwert lagen und somit ausgeschrieben werden mussten.



«Im vergangenen Jahr waren es über 50 Aufträge, die über dem gesetzlichen Schwellenwert lagen und somit ausgeschrieben werden mussten.»

—> Paul Blumenthal

Wann denken Sie, wird wieder eine gewisse Normalität einkehren?

**PAUL BLUMENTHAL:** Die personellen Wechsel in Geschäftsleitung und Verwaltungsrat waren ein erster Schritt dazu. Das tut allen gut. Von Normalität kann aber sicher noch nicht gesprochen werden. Schliesslich bringen die neuen Beschaffungsprozesse wie erwähnt mehr Aufwand mit sich. An dieses neue Vorgehen müssen sich alle bei der BVB zuerst gewöhnen – das braucht Zeit. Im Endeffekt werden aber alle sehen, dass es für die BVB nur diesen Weg gibt: die Nulltoleranz bei der Beschaffung.

Wie werden nun die Weichen für die Zukunft gestellt?

**ERICH LAGLER:** In erster Linie werden wir als neue Geschäftsleitung zusammenwachsen. Wir wollen eine Einheit bilden und von unseren Mitarbeitenden auch so wahrgenommen werden. Deshalb erarbeiteten wir zunächst einmal unser Unternehmensleitbild: Wir wollen gemeinsame Werte aufbauen und erreichbare Ziele für alle Bereiche formulieren.

Das alles funktioniert nur dann, wenn wir einen respektvollen Umgang miteinander pflegen und offen miteinander reden. Konflikte dürfen dazugehören: Sie sollen uns jedoch weiterbringen – und nicht blockieren. Diese Dialogkultur muss die Geschäftsleitung vorleben.

Was ist Ihre Kernbotschaft an Ihre Mitarbeitenden?

**ERICH LAGLER:** Der Kunde steht bei jeder Handlung im Zentrum. Bei allem, was wir tun, müssen wir uns fragen: Würde uns das der Kunde bezahlen? Nur so können wir unsere Rolle als Dienstleister kosteneffizient

wahrnehmen. Unser Ziel: Wir wollen unser grosses Potenzial als Transportunternehmen voll ausschöpfen. Und wir wollen für unsere Kunden immer besser werden. Schliesslich sind wir ein wichtiger Teil der Stadt Basel mit den grünen «Drämmli» und Bussen!

Welche Rolle spielt der Kanton Basel-Stadt als Eigner?

**PAUL BLUMENTHAL:** Eine entscheidende. In seiner Strategie gibt uns der Kanton vor, dass wir einen qualitativ hochwertigen und kundenorientierten öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Stadt und in der trinationalen Agglomeration sicherstellen. Unsere eigene Strategie ist entsprechend eng mit jener des Kantons verzahnt und bildet die Leitplanken für die schrittweise Modernisierung und anstehenden Verbesserungen bei der BVB.

Wie sieht die BVB-Strategie konkret aus?

**PAUL BLUMENTHAL:** In unserer Strategie verfolgen wir vier Stossrichtungen: Qualitätsführerschaft, Produktivität, grenzenlose Mobilitätsdienstleistungen und Zusatzgeschäfte. Diese Stossrichtungen sind sozusagen der Baukasten für das operative Geschäft, also für die Festlegung von Programmen und Projekten, die Definition von Jahreszielen und die Optimierung des Tagesgeschäfts.

Das klingt ziemlich theoretisch. Wie setzen Sie diese Strategie in die Praxis um?

**ERICH LAGLER:** Im Endeffekt geht es darum, unsere Fahrgäste von A nach B zu bringen: pünktlich, gut informiert und mit modernen Fahrzeugen. Das ist unser Kerngeschäft. Deshalb steht die Erneuerung unserer Gesamtinfrastruktur und der Tram- und Busflotte in den kommenden Jahren im Zentrum.

«In erster Linie werden wir als neue Geschäftsleitung zusammenwachsen. Wir wollen eine Einheit bilden und von unseren Mitarbeitenden auch so wahrgenommen werden.»

—> Erich Lagler



Die BVB hat 61 *FLEXITY* Basel-Trams gekauft, die nach und nach in Betrieb genommen werden. Parallel dazu beschaffen wir 55 neue Gelenkbusse, 3 Hybridbusse sowie erstmals auch Elektrobusse für unsere Kleinbuslinien. Die Fahrgastinformation an Haltestellen und via App, Website und Social Media ist auf hohem Niveau und wird ständig verbessert, um möglichst nah an unseren Kunden zu sein. Die Haltestellen werden in den nächsten Jahren soweit als möglich behindertengerecht ausgebaut. Ausserdem möchten wir sicherstellen, dass unsere Kunden möglichst grenzenlos mobil sind. Das Tram 8 nach Weil am Rhein trägt seit seiner Inbetriebnahme Ende 2014 dazu bei. Hinzu kommen Verhandlungen mit Velovermietern und Carsharing-Partnern, um unseren Kunden eine möglichst lückenlose Mobilität anzubieten, über Tram und Bus hinaus. All diese Projekte kommen ganz direkt unseren Kunden zugute.

«Wir wollen unser grosses Potenzial als Transportunternehmen voll ausschöpfen. Und wir wollen für unsere Kunden immer besser werden.»

—> Erich Lagler

Herr Lagler, Herr Blumenthal, mit welchem Gefühl schauen Sie in die Zukunft?

**ERICH LAGLER:** Mit einem sehr guten! Wir haben eine Führungscrew mit vielen unterschiedlichen Stärken und haben uns bereits bestens als Team gefunden. Unsere Mitarbeitenden leisten Tag für Tag hochmotiviert einen Rieseneinsatz. Dafür will ich mich herzlich bedanken. Ich freue mich, zusammen mit den Mitarbeitenden die Zukunft der BVB zu gestalten.

**PAUL BLUMENTHAL:** Es ist wichtig, dass wir den Weg, den wir eingeschlagen haben, konsequent weiterverfolgen. Wir haben im Jahr 2014 wichtige Schritte unternommen, um das Unternehmen auf Kurs zu bringen. Ich bin überzeugt davon, dass die BVB in einigen Jahren zu den besten öV-Unternehmen gehören wird. 🚍

## POLITISCHE EREIGNISSE IN KÜRZE

### 25. JUNI 2014

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt stimmt dem Baukredit für die neue grenzübergreifende Tramverbindung zwischen Basel und Saint-Louis zu.

### 1. JULI 2014

Die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates publiziert ihren Bericht zu den Vorfällen bei den Basler Verkehrs-Betrieben.

### 26. AUGUST 2014

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt erlässt die revidierte «Eignerstrategie für die Basler Verkehrs-Betriebe 2014–2017».

### 4. SEPTEMBER 2014

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt verabschiedet einen Ratschlag zur Revision des Organisationsgesetzes BVB. Es soll an die «Public Corporate Governance» des Kantons angepasst werden, sonst aber unverändert bleiben. Das Parlament befasst sich im 2015 mit der Vorlage.

### 19. NOVEMBER 2014

Der Grosse Rat überweist einen Anzug von Grossrat Jörg Vitelli, der eine bessere Koordination bei der Planung und Abstimmung der öV-Programme zwischen den beiden Basler Kantonen fordert.

### 2. DEZEMBER 2014

Der Regierungsrat schlägt aufgrund einer Motion von Grossrat Jörg Vitelli eine Änderung des öV-Gesetzes vor. Bis in zwölf Jahren sollen im baselstädtischen öV nur noch Fahrzeuge mit 100 Prozent erneuerbaren Energieträgern eingesetzt werden.

### 15. DEZEMBER 2014

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst, sich stärker an den Investitionen für die Tramverbindung Margarethenstich zu beteiligen. Der Finanzierungsschlüssel beträgt neu 2/3 zulasten Basel-Landschaft, 1/3 zulasten Basel-Stadt. Am 7. Januar 2015 heisst der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt den Finanzierungsanteil von Basel-Stadt gut.

### 18. DEZEMBER 2014

Die beiden Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft präsentieren eine Studie, in der die etappierte Weiterentwicklung des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) in Richtung eines Verkehrsverbundes vorgeschlagen wird. Gleichzeitig lehnen sie eine Fusion von BLT und BVB ab.

## DAß POLITISCHE UMFELD PRÄGT DIE BVB

Als öffentlich-rechtliches Unternehmen sind die Basler Verkehrs-Betriebe stark vom politischen Umfeld geprägt. Zum Beispiel durch die Vorgaben des Kantons als Eigentümer und Auftraggeber oder durch die aktuelle Revision des BVB-Organisationsgesetzes.

### EIGNERSTRATEGIE SETZT AUF MEHR KOSTENEFFIZIENZ

Im 2014 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt seine Eignerstrategie für die BVB überarbeitet. Im Mittelpunkt steht der Auftrag zur Erbringung eines qualitativ hochwertigen und kundenfreundlichen öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt und in der trinationalen Agglomeration, der möglichst für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich ist. Neben weiteren Zielen wie Pünktlichkeit, einer hohen Kundenorientierung, Sicherheit und dem Bereitstellen einer stadtgerechten Infrastruktur erwartet der Regierungsrat von der BVB eine kontinuierliche Steigerung der Kosteneffizienz und der Produktivität, eine fortschrittliche Personalpolitik und ökologische Nachhaltigkeit. Die Produktivitätsverbesserung misst die Regierung am Betriebsergebnis, das jährlich um eine Million Franken zu verbessern ist. Weitere Sparvorgaben hat der Kanton angekündigt.

### ENGERE ABSTIMMUNG ZWISCHEN STADT UND LAND

2013 gaben sich die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft den Auftrag, den Staatsvertrag von 1982 zu überprüfen, der die Abgeltungen bei den interkantonalen Tram- und Buslinien regelt. Resultat war die Ende Dezember 2014 präsentierte Studie, in der eine etappenweise Weiterentwicklung des TNW in Richtung eines Verkehrsverbundes postuliert wird. Verschiedene Varianten sollen in den nächsten Jahren konkretisiert und auf ihre Machbarkeit überprüft werden. Die BVB wird sich in diesen Prozess aktiv einbringen. Sie begrüsst effizientere Zusammenarbeitsprozesse in der Nordwestschweiz und der Triregio, warnt zugleich aber vor dem Aufbau einer teuren zusätzlichen Verwaltungsstruktur. Zur Kenntnis nimmt die BVB, dass die Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Idee einer Fusion von BVB

und BLT nicht weiter verfolgen wollen. Damit unterstützen die Kantone die aktuellen Schritte der beiden Unternehmen, ihre seit jeher enge Zusammenarbeit um neue Handlungsfelder zu erweitern.

### AUSBAU DES TRAMNETZES

Um eine ökologisch nachhaltige Entwicklung zu erreichen, will der Kanton Basel-Stadt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter steigern. Er soll für möglichst weite Teile der Bevölkerung eine gute Alternative zum Individualverkehr darstellen. Mit dem «Tramnetz 2020» wird die öV-Anbindung an neue und bestehende Quartiere verbessert sowie die Innenstadt vom Tramverkehr entlastet, ohne die Erreichbarkeit des Stadtzentrums zu verschlechtern. Das Projekt für eine Tramanbindung des Erlentmatt-Quartiers wurde von den Basler Stimmberechtigten zwar mit 51,6 Prozent Nein-Stimmen knapp abgelehnt, andere Projekte hingegen finden breite Unterstützung. Im Juni 2014 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt einem Kredit in der Höhe von 32,78 Millionen Franken für die Verlängerung der Tramlinie 3 von Basel nach Saint-Louis zugestimmt. Mit diesem Betrag kann der Streckenabschnitt in der Schweiz realisiert werden. Der Baubeginn erfolgt 2015. Der Margarethenstich, die Tramverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen, wird die Fahrzeit für die Fahrgäste aus dem Leimental zum Bahnhof SBB und weiter nach Kleinbasel um 4 bis 5 Minuten verkürzen. Der baselstädtische Grosse Rat hiess das Vorhaben im Januar 2015 gut. Anfängliche Bedenken wurden unter anderem dank eines angepassten Kostenschlüssels ausgeräumt, der den Kanton Basel-Stadt entlastet. Der Landrat behandelt das Geschäft gegen Ende 2015. Bei einer Zustimmung ist mit einem Baubeginn im Sommer 2017 zu rechnen. 

Leitbild und Strategie

# GRUNDLAGEN FÜR DIE MODERNISIERUNG DER BVB

Die neue Vision der BVB will «Mehr als Basel erfahren». Davon abgeleitet setzt die BVB in ihrer Unternehmensstrategie auf Qualitätsführerschaft, eine höhere Produktivität, grenzenlose Mobilitätsdienstleistungen und Zusatzgeschäfte.

## VISION

Angesichts der kommenden Herausforderungen – finanzielle Lage der öffentlichen Hand, wachsender Kosten- und Wettbewerbsdruck – hat sich die BVB 2014 stark mit ihren langfristigen Zielen befasst. Die BVB will in Zukunft «Mehr als Basel erfahren». So lautet die neue Unternehmensvision. Sie bildet zusammen mit den neuen Unternehmenswerten das Leitbild der BVB, das als Basis für die tägliche Arbeit im Unternehmen dient. «Mehr als Basel erfahren» ist das Bekenntnis, stetig an den kleinen und grossen Verbesserungen zu arbeiten, damit die Kunden in Zukunft einen noch attraktiveren öV und eine noch bessere BVB nutzen können.

## UNTERNEHMENSWERTE

Die Unternehmenswerte sind neben der BVB-Vision das zentrale Element des neuen BVB-Leitbilds. Die Werte drücken das Selbstverständnis des Unternehmens aus und schaffen einen stabilen Orientierungsrahmen für die tägliche Arbeit. Mit dem Leitbild und den Unternehmenswerten setzt die BVB die Leitplanken für die Entwicklung des Unternehmens in den nächsten Jahren neu. Und

sie sagt: «Wir sind eine Unternehmung, wir ziehen alle am gleichen Strick.» Für 2015 ist eine breite Umsetzungskampagne geplant, in deren Verlauf sich alle Mitarbeitenden ganz persönlich mit den BVB-Werten auseinandersetzen können.

## DIE VIER BVB-WERTE

**ENGAGIERT** Ambitioniert und leidenschaftlich setzen wir uns für innovative Lösungen ein, um den öffentlichen Verkehr stetig besser zu machen. Wir sind stolz auf unsere regionale Verankerung und die Nähe zu unseren Kunden. Mit einem hervorragenden Service begeistern wir täglich.

**ZUVERLÄSSIG** Wir sind der verlässliche Partner, der in der Zusammenarbeit hält, was er verspricht. Wir überzeugen mit Verbindlichkeit, Qualität und Professionalität.

**UNTERNEHMERISCH** Wir gehen schonend mit unseren Ressourcen um und setzen diese ergebnisorientiert ein. Wir steigern unsere Effizienz und Effektivität. Wir denken und handeln im Sinne des Unternehmens und dessen Strategie.

**FAIR** Wir gehen fair und respektvoll miteinander um. Wir legen Wert auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und pflegen einen offenen und konstruktiven Dialog. Wertschätzung und Humor sind unsere täglichen Begleiter. 🚏

# DIE STRATEGIE

Um ihre Vision zu erreichen, hat die BVB 2014 ihre Unternehmensstrategie überarbeitet und geschärft. Die Strategie der BVB stützt sich auf vier Pfeiler. Diese verkörpern die Handlungsschwerpunkte und zeigen die zentralen Stossrichtungen der BVB in den nächsten Jahren.

**QUALITÄTSFÜHRERSCHAFT:** Wir bieten unseren Kunden die beste Qualität im Kerngeschäft und differenzieren uns damit von unseren Mitbewerbern.

**PRODUKTIVITÄT:** Wir steigern kontinuierlich die Produktivität und bereiten uns damit auf einen möglichen Wettbewerb im regionalen öV vor.

**GRENZENLOSE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN:** Wir tragen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Triregio bei und beziehen die gesamte Reisekette des Kunden mit ein.

**ZUSATZGESCHÄFTE:** Wir betreiben und entwickeln profitable Zusatzgeschäfte und erhöhen damit den Kostendeckungsgrad der BVB.

Die Strategie der BVB ist gleichzeitig geprägt von sechs Perspektiven. Diese entsprechen den Grundhaltungen des Unternehmens zu zentralen Themen.

**KUNDEN:** Wir bauen die Kenntnisse über unsere Kunden und deren Reise- und Kaufverhalten stetig aus und richten unsere Handlungen und Angebote auf deren Bedürfnisse und Verhaltensweisen aus.

**MITARBEITER:** Die BVB gehört zu den beliebtesten Arbeitgebern der Triregio.

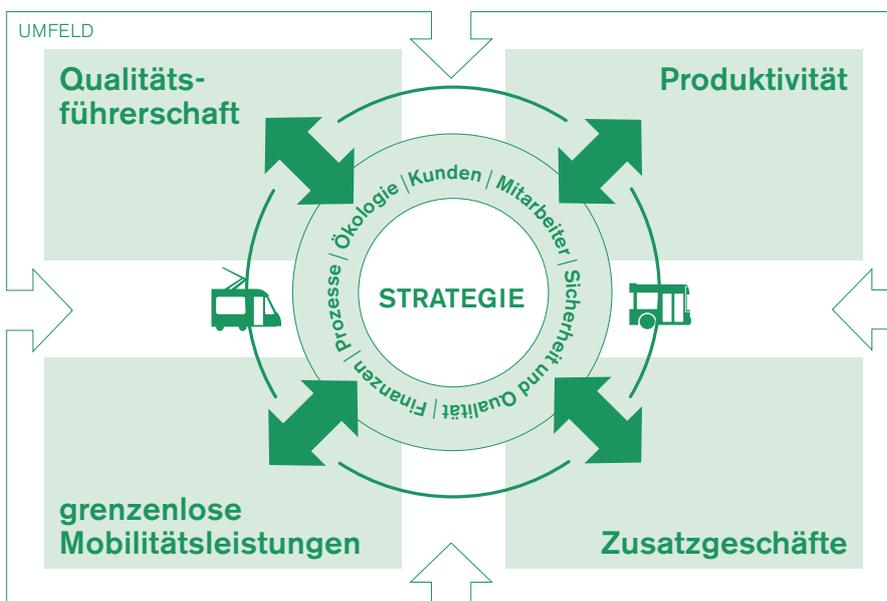
**SICHERHEIT UND QUALITÄT:** Wir befördern unsere Kunden mit der grösstmöglichen Sicherheit und Qualität. Diese Maxime hat auch bei unseren Mitarbeitenden höchste Priorität.

**FINANZEN:** Wir gehen mit den uns anvertrauten Mitteln haushälterisch um. Unser Wirken ist auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit ausgerichtet.

**PROZESSE:** Wir orientieren uns an unseren Prozessen für mehr Transparenz und für ein gemeinsames Verständnis der Zusammenarbeit. Sie bilden die Basis für kontinuierliche Verbesserung und Effizienzsteigerung.

**ÖKOLOGIE:** Die BVB wird ein aus ökologischer Sicht vorbildliches Unternehmen und setzt sich ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele.

Die Strategie zeigt, mit welchen Themen sich die BVB positioniert und in welche Richtung sie sich entwickeln will.



## TRAM 8

---

# 104 Mio.

---

Franken wurden in das Projekt Tram 8 investiert: 43 Mio. vom Bund, 39 Mio. von Basel-Stadt und der BVB, 22 Mio. von deutscher Seite.

---

# 27,5 mm

---

beträgt die Differenz zwischen deutschen und schweizerischen Höhenmetern – im einen Fall gilt als Referenz die Nordsee, im anderen das Mittelmeer. Wäre dies bei der Planung der Tramlinie 8 nicht berücksichtigt worden, hätten die Schienen an der Grenze nicht zusammengepasst.

---

# 36 Firmen

---

waren an der Planung und am Bau der neuen Tramlinie 8 beteiligt.

---

# 2,6 km

---

misst die am 14.12.2014 in Betrieb genommene Neubau-  
strecke – 1,6 Kilometer davon  
liegen auf deutschem Boden.

---

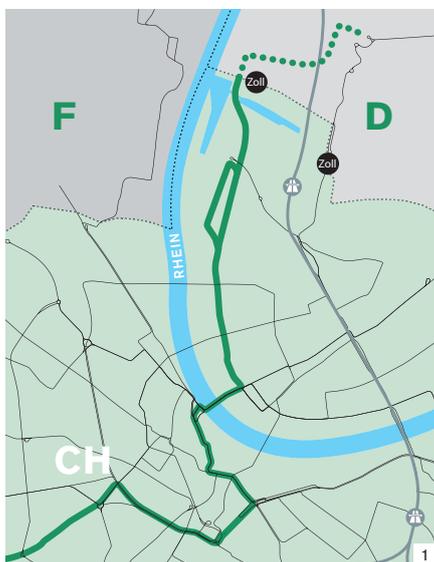
# 25 Tausend

---

Kopfbolzendübel halten die neue,  
170 Meter lange Bogenbrücke  
kurz vor der Endhaltestelle  
Bahnhof/Zentrum in Weil am  
Rhein zusammen.



- 1 Rund 1,6 km der Tramlinie 8 liegen auf deutschem Boden.
- 2 Grenzübergang in Weil-Friedlingen.



Tram 8

## GRENZENLOS GUT VERBUNDEN

Seit dem 14. Dezember 2014 fährt das 8er-Tram über die Schweizer Landesgrenze bis ins Zentrum von Weil am Rhein. Ein voller Erfolg: Die Nachfrage ist noch grösser als erwartet und bestätigt Planer und Politik.

Bereits wenige Monate nach Inbetriebnahme der Streckenerweiterung ist klar: Der Ausbau der Tramlinie 8 über die Grenze bei Kleinhüningen bis zum Bahnhof von Weil am Rhein hat sich mehr als gelohnt. Die Auslastung liegt sowohl im Pendlerverkehr unter der Woche wie auch im Einkaufsverkehr am Samstag über den Erwartungen. Im Schnitt benutzten in den ersten beiden Monaten täglich zwischen 5000 und 6000 zusätzliche Fahrgäste den neuen Streckenabschnitt, das sind 25 Prozent mehr als ursprünglich geschätzt. Nicht nur Pendler, Schüler und Ein-

kaufstouristen profitieren – mit der neuen Linie wird die Region insgesamt als Wirtschaftsstandort gestärkt.

### HERAUSFORDERUNGEN MIT BRAVOUR GEMEISTERT

Bis die neue Tramlinie im Dezember feierlich eingeweiht werden konnte, waren allerdings einige Herausforderungen zu bewältigen. Und zwar ohne auf irgendwelche Erfahrungen zurückgreifen zu können, denn die BVB hatte letztmals im Jahr 1919 eine grenzüberschreitende Tramlinie eröffnet. So mussten

zwei Rechtssysteme berücksichtigt werden und gar zwei verschiedene Vermessungstraditionen: In Deutschland gilt die Nordsee als Referenz für die Angabe von Höhenmetern, in der Schweiz das Mittelmeer, ausserdem musste man sich auf ein gemeinsames Koordinatensystem für die Planung einigen. Auch der Neubau des Zollhauses, das zu 58 Prozent auf Schweizer und zu 42 Prozent auf deutschem Boden steht, war eine besondere Aufgabe – nicht zuletzt weil über 30 Institutionen beim Bau involviert waren.



2

«Wir sind entsprechend stolz, dieses Projekt erfolgreich durch- und umgesetzt zu haben – und das unter Einhaltung des Budgets», sagt Thomas Ruff, der ab 2007 als Betriebsleiter für die Neubaustrecke verantwortlich zeichnete. «Es ist eine Art Präzedenzfall, von dem ähnliche Projekte künftig profitieren können, wie zum Beispiel der geplante Ausbau der Tramlinie 3 nach Saint-Louis.» Dass die Inbetriebnahme ein Jahr später als geplant erfolgte, hatte seinen Grund nicht in dieser einmaligen Herausforderung: Die Deutsche Bahn, über deren Gleise eine 180 Meter lange Brücke gebaut werden musste, gab das Baufeld später als geplant frei.

#### NEULAND FÜR DIE MITARBEITENDEN

Um die neue Tramlinie reibungslos und sicher in Betrieb zu nehmen, wurden im Vorfeld Hunderte von Mitarbeitenden des Fahrdienstes der BVB geschult, damit sie



«Die Tramschienen drücken – mehr als eine Buslinie – eine definitive Verbindung aus.»

→ Wolfgang Dietz  
Oberbürgermeister Weil am Rhein

die Besonderheiten der Strecke und die länderspezifischen Vorschriften kennenlernen. Auch für die Leitstelle der BVB ist der Trambetrieb «im Ausland» etwas Neues. So mussten spezielle Reaktionen auf Störungen auf dem deutschen Streckenabschnitt geübt werden, da dort andere Notrufnummern als in Basel gewählt werden müssen. «Auch Organisationen wie zum Beispiel die deutschen Rettungskräfte mussten frühzeitig in die Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme einbezogen werden, da diese ein Tram in ihrem Verantwortungsgebiet bisher nicht kannten», ergänzt Heinz Teuscher, Leiter Netzmanagement. Die deutsche und schweizerische Grenzwache schliesslich mussten auf die neue Aufgabe vorbereitet werden, Kontrollen ausserhalb und in Trams durchzuführen.

#### VERDICHTUNG DES TAKTES WIRD GEPRÜFT

Das 8er-Tram ist so beliebt, dass die Fahrgäste den Wunsch geäussert haben, während der Stosszeiten möglichst alle Trams bis nach Weil am Rhein durchfahren zu lassen. Bisher wendet jedes zweite in Kleinhüningen. Bereits verdichtet wurde das Angebot an Samstagnachmittagen. Eine generelle Verkürzung des Intervalls von 15 auf 7,5 Minuten auch auf dem deutschen Abschnitt an Nachmittagen (Mo–Sa) wird vom Kanton Basel-Stadt im Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 geprüft. 

## «DIE DEFINITIVE VERBINDUNG»

Die Tramlinie 8 stärkt die Wirtschaft in der Triregio, steigert Mobilität und Komfort und entlastet die Umwelt. Aber sie wirkt noch weiter: «Die Tramschienen drücken – mehr als eine Buslinie – eine definitive Verbindung aus», sagt Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister von Weil am Rhein. Das entspreche auch der historischen und ökonomischen Wirklichkeit. Der starke Personen- und Warenverkehr über die Grenze sei immer schon sehr prägend gewesen für das Verhältnis zwischen Basel und Weil am Rhein. Dietz sagt, dass die Tramlinie zudem von vielen gerne für den Besuch kultureller Veranstaltungen in Basel genutzt wird, «was mit dem ÖV bisher fast unmöglich gewesen ist». Und auch auf das Weiler Stadtbild habe das Tram eine positive Wirkung: «Der Europaplatz und der Stadtteil Friedlingen haben ein neues, ein urbanes Gesicht gewonnen.»

## GRÖSSERE NACHFRAGE – AUSGEBAUTES ANGEBOT

2014 konnte die BVB erneut eine leichte Steigerung der Nachfrage verzeichnen. Die Fahrgäste legten zusammen 291,3 Millionen Kilometer zurück (+0,5 Prozent). Dank mehr Direktverbindungen lag die durchschnittliche Reisedistanz mit 2,21 Kilometern etwas höher (+1,3 Prozent), während die Zahl der Einsteiger mit 131,8 Millionen leicht rückläufig war (–0,7 Prozent). Am stärksten zum leichten Nachfragewachstum beigetragen haben die Linie 38 (Angebotsverdichtung Dezember 2013) sowie erneut die Flughafenbuslinie 50.

Per Fahrplanwechsel vom Dezember 2014 und zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 8 hat die BVB auch die Busangebote in die Agglomeration und in das grenznahe Ausland ausgebaut und optimiert. Die Buslinie 38 ist von Allschwil bis zur Haltestelle Neuweilerstrasse verlängert worden, mit guten Anschlüssen an die Tramlinie 8. Probeweise verkehrt sie sonntags auch ausserhalb der Badesaison im Halbstunden-Takt zwischen Claraplatz, Bachgraben und Neuweilerstrasse. Auf dem Grenzacher-Ast gibt es von Montag bis Samstag bis kurz vor 20 Uhr durchgehend alle 15 Minuten einen Bus bis Wyhlen Siedlung. Die Buslinie 48 fährt neu Montag bis Samstag durchgehend von 6 bis 20 Uhr zwischen Allschwil/Bachgraben und dem Bahnhof SBB. Auch im Raum Riehen und Bettingen wurden Fahrplan und Anschlüsse optimiert. So können Fahrgäste heute mit dem Bus vom Bahnhof Riehen Niederholz und Otto-Wenk-Platz kommend beim Friedhof am Hörnli ohne längere Wartezeit und ohne Umsteigen weiter Richtung Rankhof und Roche fahren. Bereits im Sommer wurde der Fahrplan der notorisch überlasteten Linie 50 zwischen Bahnhof SBB und Flughafen verdichtet.

## ANDERE LÄNDER, ANDERE LICHTER



Das Tram 8 überquert die Grenze und setzt damit neue Standards für die ganze Schweiz.

Bremslichter, Warnblinker, Rückstrahler – ein Tram, das über die Grenze nach Deutschland fährt, muss so ausgestattet sein. Dies verlangt die deutsche Strassenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

Für die Tramlinie 8, die seit 2014 bis nach Weil am Rhein fährt, hat man die Fahrzeuge der Combino-Flotte deshalb entsprechend nachgerüstet. Sie sind damit die ersten Trams der Schweiz mit Bremslichtern – und neues Vorbild. Denn das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat aufgrund dieses besonderen Falls entschieden, Bremslichter bei allen neuen Trams in der Schweiz vorzuschreiben und damit den höheren deutschen Sicherheitsstandard einzuführen. Die *FLEXITY*-Trams sind von Beginn an entsprechend ausgestattet.

Obschon die Tramstrecke grundsätzlich nach den Regeln der deutschen BOStrab erstellt werden sollte, hat die Technische Aufsichtsbehörde für Strassenbahnen (TAB) in Stuttgart auch Ausnahmen zugelassen. Beispielsweise beim Radius für die Wendeschleife am Ende der Linie. «Die Trams der BVB befahren im gesamten Basler Netz für deutsche Verhältnisse sehr enge Gleisbögen. Ausnahmsweise wurde auf der Neubaustrecke in Weil am Rhein ein Radius von 15 Metern zugelassen. Die deutsche Norm gestattet eigentlich nur Radien über 25 Meter», erklärt der ehe-

malige Betriebsleiter der Neubaustrecke, Thomas Ruff. «Ausserdem wurden die Tramsignale, die auf dem Schweizer Netz der BVB Standard sind, auch auf dem deutschen Streckenabschnitt übernommen». 🚊

### BEQUEM ÜBER DIE GRENZE

Die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein widerspiegelt die Realität einer Region, die die Landesgrenzen längst gesprengt hat. Und so wie deren Bedeutung als Wohn-, Freizeit- und Wirtschaftsraum stetig zunimmt, wachsen auch die grenzüberschreitenden Verkehrsströme. Täglich überqueren 150 000 Menschen die Grenze in Richtung Schweiz, knapp ein Drittel davon aus Frankreich, der Rest aus Deutschland. Das Augenfällige daran: Über 80 Prozent der Grenzgänger verkehren im Pkw, gerade einmal 13 Prozent nutzen den öffentlichen Verkehr und fünf Prozent überqueren die Grenze zu Fuss oder mit dem Velo.

Für den öV und die BVB eine grosse Chance: Die Tramlinie 8 habe das Potenzial und die Nachfrage bestätigt, wie Stefan Schaffner, Leiter Markt & Netz, erklärt. «Der bequeme und meist verzögerungsfreie Grenzübergang im Tram oder Bus hat bereits viele vom Auto umsteigen lassen. Ich gehe davon aus, dass sich der Modalsplit dank dem Tram 8 künftig in Richtung öV bewegen wird. Der Ausbau der Linie 3 nach Saint-Louis dürfte diese Tendenz weiter verstärken.»



«Das neue Weiler-Basler Tram! Mit Freude und Mut – der grösste Teil der Weiler Bevölkerung findet die BVB Trambahn gut. Das BVB Angebot gut zu wissen, die Weiler wollen die neue Trambahn nicht mehr missen.

Eine neue Benützung ohne Reue – besonders dank der perfekten Fahrplanteure.»

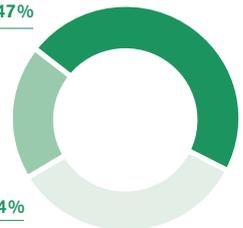
→ Herbert Stahl aus Weil am Rhein, Pendler

#### REISEZWECKE

Berufsverkehr 47%

Einkäufe 19%

Freizeit, Besuche, private Erledigungen und andere Zwecke 34%

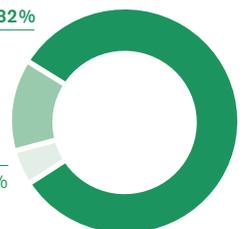


#### ANTEILE INDIVIDUAL- UND ÖFFENTLICHER VERKEHR

motorisierter Individualverkehr 82%

öffentlicher Verkehr 13%

Langsamverkehr Radfahrer und Fussgänger 5%



Quelle: Trinationaler Eurodistrict Basel TEB, Studie von 2011

Betrieb ohne Grenzen

## «EIN GANZ NEUER TRAMBETRIEB»

**BVB:** Das Tram 8 fährt seit dem 14. Dezember 2014 nach Weil am Rhein.

**Sind Sie zufrieden mit den ersten Monaten?**

**HEINZ TEUSCHER:** Grundsätzlich darf man sagen, dass der Betrieb technisch und in der Betriebsdurchführung sehr gut läuft. Einzig die durch den Einkaufsverkehr zu gewissen Stunden verursachten Behinderungen bereiten uns noch Probleme. Denn das Abstempeln der Steuerrückerstattungs-Zettel am Zoll führt zu grossen Menschenströmen, auch an der Tramhaltestelle, und in der Folge zu Autostau am Zoll. Kommt es zum Rückstau des Individualverkehrs, kann teilweise auch das Tram nicht mehr weiter verkehren. Dazu sind bereits Massnahmen umgesetzt oder werden noch vorbereitet.

**BVB:** Welches waren die grössten Herausforderungen bei der Realisierung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein?

**HEINZ TEUSCHER:** Es hat sich rasch gezeigt, dass es sich nicht um eine normale Linienverlängerung, sondern um einen ganz neuen Trambetrieb handelt. Denn für den Bau und den Betrieb mussten und müssen deutsche Vorschriften und Richtlinien berücksichtigt werden.

**THOMAS RUFF:** Und weder der Bauherr Weil am Rhein noch die BVB als heutige Betreiberin hatten Erfahrung mit dem Strassenbahnbau nach deutschem Recht. Die Tätigkeit als Betriebsleiter war für mich umso spannender. Ich war das Bindeglied zwischen den beiden Akteuren und auch zur Deutschen Aufsichtsbehörde für Strassenbahnen.

**HEINZ TEUSCHER:** Dazu kam, dass die Beteiligten jenseits der Grenze, vor allem die Rettungskräfte, den Umgang mit dem neuen Verkehrsmittel erst lernen mussten. Zum Beispiel, wie sie bei Unfällen mit Trambeteiligung vorgehen sollen oder wie Brände in der Nähe der Fahrleitung zu bekämpfen sind. Auch die Mitarbeitenden der BVB mussten vor der Inbetriebnahme geschult werden, um die Besonderheiten der Strecke und die länderspezifischen Vorschriften kennenzulernen.

**BVB:** Herr Ruff, Sie waren während acht Jahren Betriebsleiter der Neubaustrecke. Welches war Ihr schönstes Erlebnis?

**THOMAS RUFF:** Die erste Fahrt mit einem Tram über die Grenze am 29. September 2014 um 9.47 Uhr! Das war für mich emotional sehr beeindruckend. Zahlreiche Vertreter der Presse und Tram-Begeisterte waren vor Ort und beobachteten die Fahrt. Die Tram-Begeisterten waren auch in den folgenden Wochen mit ihren Fotoapparaten ständig unsere Begleiter bei den Probefahrten, und Passanten haben uns immer wieder begeistert zugewinkt und ungeduldig nach dem Eröffnungstermin gefragt.

**BVB:** Herr Teuscher, was bedeutet das Tram 8 für künftige Projekte?

**HEINZ TEUSCHER:** Das Tram 8 beweist, dass die Herausforderungen, die mit grenzüberschreitenden Projekten einhergehen, lösbar sind. Ich freue mich, die gewonnenen Erfahrungen bei ähnlichen Projekten wie dem Ausbau der Tramlinie 3 nach Saint-Louis einbringen zu können. 🚊



Tarife

## FREIE FAHRT NACH WEIL AM RHEIN



Die Städte Weil am Rhein und Basel sind seit Dezember 2014 noch enger verbunden. Von fünf Uhr früh bis nach Mitternacht verbindet das Tramlinie 8 die Menschen über die Grenze hinweg. Die Einzelfahrt kostet gleich viel wie zwischen Basel und Reinach oder Basel und Oberwil: 2 Zonen. Neben den grenzüberschreitenden Abonnements berechtigen auch das U-Abo des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) und das GA (inklusive Tageskarte SBB) zur freien Fahrt nach Weil am Rhein. Die TNW-Tageskarte ist jedoch auf dem deutschen Streckenabschnitt nicht gültig. Wer während 24 Stunden freie Fahrt im näheren Dreiländ rund um Basel geniessen möchte, dem bietet sich das «TicketTriRegio-Mini» an. Das Halbtax ist auf dieser Strecke gültig, jedoch ausschliesslich für die Benutzung des 8er-Trams von Basel nach Weil am Rhein. Für den Rückweg ist ein Zweizonen-Ticket des Regio Verkehrsverbunds Lörrach zum vollen Preis notwendig.

## DREILÄNDERTRAM

Schon früher fuhren die Basler Trams nach Deutschland und Frankreich. Von 1900–1957 nach Saint-Louis, von 1910–1961 nach Huningue und von 1919–1967 nach Lörrach. Während des ersten Weltkriegs blieb der Betrieb während rund 15 Monaten, während und nach dem zweiten Weltkrieg ganze acht Jahre (1939–1947) eingestellt. In der Nachkriegszeit, der Zeit des Autobooms, wurden die ausländischen Streckenabschnitte aufgegeben und auf Bus umgestellt. Mit dem 8er-Tram nach Weil und dem 3er-Tram nach Saint-Louis (ab 2017) feiert das Dreiländertram sein verdientes Revival.

**Heinz Teuscher** (links), Leiter Netzmanagement der BVB, übernahm nach der Eröffnung im Dezember 2014 die Verantwortung als Betriebsleiter. **Thomas Ruff** (rechts), Diplomingenieur, wurde 2007 als Betriebsleiter nach deutschem Recht für die Linienverlängerung der Tramlinie 8 durch die BVB angestellt. Zuvor war er über 26 Jahre Betriebsleiter der Freiburger Strassenbahn.

## DAS NEUE TRAM ROLLT AN

Nach einer Reise über 800 Kilometer auf der Strasse und ausgiebigen Tests sind die ersten Trams der neuesten Generation seit November 2014 für die Fahrgäste auf den Schienen der BVB unterwegs.



Bis 2017 61 Mal auf dem BVB-Netz im Einsatz: der FLEXITYBasel.

Auf diesen Moment hin hat die BVB vier Jahre lang gearbeitet: der erste Einsatz eines FLEXITYBasel im Basler Liniennetz. Das elegante Niederflur-Tram öffnet am 10. November 2014 seine Türen für die Fahrgäste und reiht sich auf der Tramlinie 8 in den Regelbetrieb ein. In regelmässigen Abständen werden ab 2015 weitere Fahrzeuge dazustossen – bis Ende 2017 wird die Flotte von 61 Trams komplett sein. «Zusammen mit den Combinos verfügt die BVB dann über eine der modernsten Tramflotten Europas», sagt BVB-Direktor Erich Lagler.

### TRANSFER MIT HERAUSFORDERUNGEN

Bereits die Anlieferung des ersten FLEXITYBasel ist ein aufsehenerregendes Ereignis: In den frühen Morgenstunden des 4. September 2014 trifft das Tram auf einem Lastwagen im Depot Wiesenplatz ein, nach einer viertägigen Reise aus Bautzen in der Nähe von Dresden. Unterwegs werden Lichtsignale und Schilder demontiert, um dem Sondertransport Platz zu machen, und durch die Stadt Basel begleitet die Polizei die schwere Fracht. Abgeladen wird das 43 Meter lange Fahrzeug in einer dreistündigen Aktion über eine hydraulische Rampe und mit einer Seilwinde.



### DER FLEXITYBASEL IN ZAHLEN

Die FLEXITY-Flotte umfasst ab Ende 2017 61 Fahrzeuge, bestehend aus 44 Trams der Langversion (siebenteilig) und 17 Trams der Kurzversion (fünftteilig).

Breite	2,3 m
Höhe	3,7 m
Länge	42,9m/31,6 m
Sitzplätze	81/55
Stehplätze	174 /127
Investitionsvolumen	CHF 255 Mio.

### «ETWAS SPANNENDES KOMMT»

Gleich nach der Ankunft beginnt eine ausgiebige Testphase, zuerst am stehenden Fahrzeug im Depot, anschliessend unterwegs auf dem Netz der BVB. Verziert und beklebt mit Kinderzeichnungen, die in Zusammenarbeit mit dem «Kinderbüro Basel» entstanden sind, sorgt der FLEXITYBasel für viele neugierige Blicke – und für einen verspielten Farbtupfer in der Stadt. «Mit der auffälligen Verkleidung haben wir unseren Kundinnen und Kunden signalisiert, dass hier etwas Spannendes auf sie zukommt. Und gleichzeitig deutlich gemacht, dass dieser rollende Prototyp noch



FLEXITYBasel

## EIN NEUES GRÜN UND HOLZSITZE FÜR DEN FLEXITYBASEL

nicht für den Fahrgastbetrieb zugelassen ist», erzählt Marcel Kuttler, Leiter Bereich Technik der BVB. Nach den letzten Tests und der Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr wurden die ersten beiden FLEXITYBasel im November und Dezember im neuen BVB-Grün in den offiziellen Fahrgastbetrieb aufgenommen.

### KUNDENFREUNDLICH UND LANGLEBIG

Mit der Auslieferung verfügt die BVB nun über ein weiteres modernes, kundenfreundliches Fahrzeug, optimal abgestimmt auf die eigenen Bedürfnisse. Die Verkleidungen sind schnell entfernt, die Komponenten einfach zugänglich. So können die Fahrzeuge gut in-stand gehalten werden. Techniker erhalten laufend Schulungen, ebenso das Fahrpersonals. Die Zukunft mit dem FLEXITYBasel hat begonnen. Sie wird mindestens 35 Jahre dauern – so die erwartete Lebensdauer eines Trams dieses Typs. 🚊



«Dass mein Bild auf einem ‹Drämmli› zu sehen ist, hätte ich vor ein paar Monaten noch nicht zu träumen gewagt.»

→ Ulinka (Mitte), 12 Jahre,  
Kind des Kinderbüros Basel

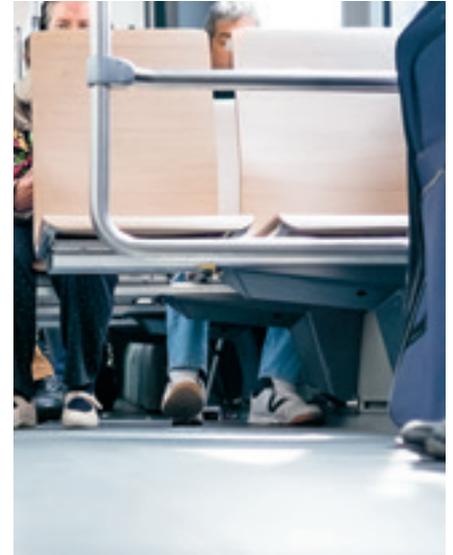


Das neue Grün: von Basel gewählt.

Die Kundinnen und Kunden sind einer klaren Meinung: Der FLEXITYBasel fährt in einem frischen, kräftigen Grün durch die Strassen Basels. Im Innern ist er mit Schalenstühlen aus Holz ausgestattet. Das neue BVB-Grün der Aussenhülle und das Material der Sitze bestimmten die Fahrgäste selber.

Die BVB hatte ein ganzes Abteil eines Combinos mit Holzstühlen ausgestattet und liess das Tram während dreier Wochen auf verschiedenen Linien zirkulieren. Die Fahrgäste konnten die Holzstühle ausprobieren und ihre Meinung abgeben. Dabei entschieden sich 58 Prozent von 3 600 befragten Personen für die Variante mit Holz, 28 Prozent bevorzugten die Stoffstühle des Combino und 14 Prozent blieben unentschieden. «Holzstühle sind sauberer», war ein oft gehörtes Argument für den Wechsel. Sie wurden in der Umfrage aber auch als «moderner», «schöner» und «besser zur BVB passend» beschrieben.

Bei der Farbe konnten die Baslerinnen und Basler aus zwei bisherigen und zwei neuen Grüntönen auswählen – sie entschieden sich klar für die kräftig leuchtende Variante. Das Erneuern des Farbtons hat bei der BVB übrigens schon fast Tradition: Immer wieder in der Vergangenheit erhielten die Fahrzeuge einen neuen Grünton anlässlich von neuen



Bequeme Schalenstühle – aus Holz.

Beschaffungen. Für die Zukunft will die BVB beim gewählten Grün bleiben: Neben den 61 Trams der FLEXITY-Flotte erhalten auch die 55 neuen Gelenkbusse das neue Grün, während die 28 Combinos bei der nächsten Generalüberholung so gespritzt werden und damit das Basler Stadtbild einheitlich prägen. 🚊

## EXPERTEN VERBESSERN FLEXITY

Noch befindet sich der FLEXITYBasel mit zwei Fahrzeugen in der Einführungsphase. Nur die Erfahrungen aus dem täglichen Betrieb können Bedürfnisse, Unzulänglichkeiten und Optimierungspotentiale wie z.B. bei Einstellungen der Fahrzeugsoftware aufzeigen. Damit diese rasch erkannt und bearbeitet werden, ist bis zum Abschluss der Lieferung aller 61 Fahrzeuge bis Ende 2017 ein internes Expertenteam als «Fiebermesser» in regelmäßigen Abständen auf den BVB-Linien unterwegs. Die Mitglieder der rund 50-köpfigen Gruppe berichten über ihre eigenen Betriebserfahrungen mit dem neuen Tram und nehmen auch Reklamationen und Verbesserungsvorschläge der Fahrgäste entgegen. Für die Fachleute ist dies eine Zusatzaufgabe neben ihrer normalen Arbeit bei der BVB. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag, dass der FLEXITYBasel die Erwartungen der Kundinnen und Kunden von Anfang an erfüllt.

# BVB-BUSSE FAHREN GRÜN UND LEISE



An der Muba 2015 stellte die BVB die neue Busflotte der Bevölkerung vor.



Citaro 530G: im Design des FLEXITY-Trams.

Die BVB will ihre Kundinnen und Kunden zuverlässig und komfortabel transportieren. Aber auch nachhaltig und leise: Auf den Buslinien sollen Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die in Zukunft ökologischer unterwegs sind als der aktuelle Standard. Um dieses strategische Ziel ab 2027 zu erreichen, legte die BVB 2014 ein Vorgehen in vier Etappen vor:

**NEUE DIESELBUSSE** Rund 38 Millionen Franken investiert die BVB in den Kauf von 55 Gelenkbussen des Typs Citaro von der Firma EvoBus. Damit erhält die BVB im Laufe des Jahres 2015 das derzeit fortschrittlichste Euro-VI-Dieselfahrzeug im Linienverkehr. Der Citaro 530G verbraucht markant weniger Kraftstoff und hat einen tieferen Schadstoffausstoss als die Fahrzeuge, die seit dem Jahr 2000 im Dienst der BVB stehen und nun ersetzt werden.

**NEUE HYBRIDBUSSE** Weitere 2 Millionen Franken investiert die BVB in drei Hybridbusse. Die Ausschreibung ist für das Jahr 2015 geplant. Im Regelbetrieb eingesetzt werden die Fahrzeuge ab 2016. Sie ersetzen ebenfalls ältere MAN-Busse mit Euro II Abgasnorm aus dem Jahr 2000.

**ELEKTRO-KLEINBUSSE FÜR RIEHEN** Die nächste Serie der Kleinbusse, die die BVB in Riehen einsetzt, soll ab 2017 aus Elektrofahrzeugen bestehen. Hierzu startete die BVB im 2014 die Ausschreibung. Im 2015 erfolgen Tests mit Fahrzeugen der präqualifizierten Anbieter, um die Grundlagen für die folgende Hauptausschreibung zu schaffen. Damit werden die Weichen für eine ökologische Nachhaltigkeit gestellt.

**BUS DER ZUKUNFT** Die heutigen gasbetriebenen Busse stehen voraussichtlich bis 2020 im Einsatz. Für den «Bus der Zukunft», der dieser Generation nachfolgen wird, arbeitet die BVB mit den Verkehrsbetrieben anderer Schweizer Städte sowie mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammen. «Gemeinsam werden wir prüfen, welches die beste alternative Antriebstechnologie für die künftigen Fahrzeuge ist», sagt Projektleiter Marc Oggier. Der Entscheid, welche Antriebstechnologie künftig eingesetzt wird, soll nach einer ausgiebigen Evaluation aller Fahrzeugtypen fallen. 🚲

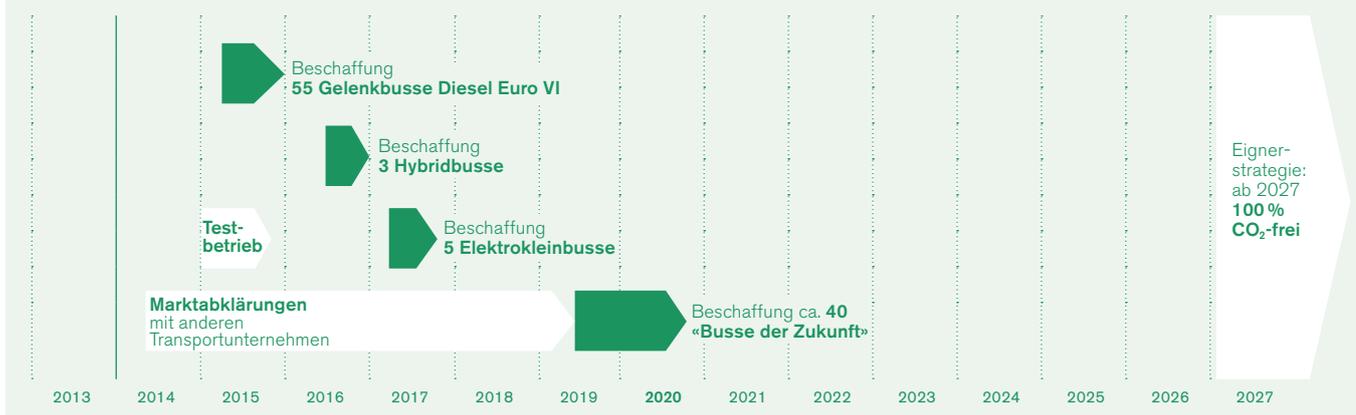
## 55 neue

Busse nimmt die BVB bis Ende 2015 laufend in Betrieb.

## 95 %

weniger NO<sub>x</sub>-Ausstoss der neuen Busse mit Euro VI-Abgasnorm im Vergleich zu den Bussen mit Euro II-Abgasnorm, die ersetzt werden.

### BUSSTRATEGIE MASTERPLAN UND PROJEKTE



## OHNE HINDERNISSE UNTERWEGS



Nahtloser Übergang zwischen Fahrzeug und Haltekante: für mehr Komfort und Sicherheit beim Ein- und Aussteigen.

Innerhalb von acht Jahren wird der Zugang zu BVB-Transportmitteln weitestgehend behindertentauglich. Grundlage dafür ist das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), das seit 2004 in Kraft ist. Damit will der Bund Hindernisse beseitigen, die Mobilitätseingeschränkten Menschen den Alltag erschweren. Im öffentlichen Verkehr müssen demnach Fahrzeuge und Haltestellen, wo immer möglich, barrierefrei sein und das autonome Ein- und Aussteigen ermöglichen. Dazu gehört auch, sehbehinderten Menschen durch entsprechende Hilfsmittel die Orientierung zu erleichtern. Für die Umsetzung sieht das BehiG eine Frist bis Ende 2023 vor. Momentan laufen die Planungen zur Umsetzung des BehiG auf dem BVB-Netz inkl. der Linien im Kanton Basel-Landschaft durch die BVB und die Ämter der beiden Halbkantone. Die Hal-

testellen der Tramlinie 8 in Deutschland und Kleinhüningen wurden bereits BehiG-konform realisiert.

«Diese Modernisierungen kommen nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute. Sie betreffen auch gehbehinderte Personen und Leute mit Kinderwagen. Ebenerdige Einstiege beschleunigen ausserdem den Fahrgastwechsel», sagt Paolo-Alberto Maltese, Leiter Planung bei der BVB. 2014 wurden in Basel-Stadt insgesamt sechs Haltestellen BehiG-konform gemacht.

Bei der Fahrzeugbeschaffung werden ausschliesslich niederflurige Trams und Busse beschafft. Ab Fahrplanwechsel 2017/18 werden – mit Ausnahme von einigen Kursen zu den Hauptverkehrszeiten – nur noch voll niederflurige Fahrzeuge eingesetzt. ♿



«Der hindernisfreie öV ist auf einem guten Weg, trotzdem sind wir noch lange nicht am Ziel angekommen: Bis Ende 2023 gibt es noch eine Menge zu tun.»

→ Francesco L. Bertoli,  
Präsident Behindertenforum



Ebenerdiges Ein- und Aussteigen: auch für Fahrgäste mit Kinderwagen eine grosse Erleichterung.

### BAULICHE MASSNAHMEN

Anpassungen an Tramhaltestellen: Damit die Fahrgäste ebenerdig ein- und aussteigen können, wird die Haltekante wenn immer möglich auf 27 Zentimeter erhöht. Tramhaltestellen, die sich in engen Kurven befinden, werden möglichst in einen geraden Abschnitt verlegt, um einen nahtlosen Übergang zwischen Fahrzeugtüre und Haltekante zu gewährleisten. Für Rollstuhlfahrer gibt es Verbesserungen an den Billett-Automaten: Die Höhe des Münzeinwurfs wird gesenkt. Zudem werden die DFI-Geräte mit der «Text-to Speech»-Funktion nachgerüstet. Die kantonale Norm für Anpassungen an Bushaltestellen befindet sich noch in Ausarbeitung.

Anpassungen an Fahrzeugen: Die erhöhte Haltekante macht Anpassungen an den Fahrzeugtüren der bestehenden Flotte notwendig. Gesetzeskonform aufgerüstet werden die Combino-Trams sowie die älteren «Cornichon» (Be 4/4 477-502) und Anhänger, die für Spitzenzeiten und als Reserve noch in Betrieb bleiben. Im Inneren sorgen verständliche Lautsprecherdurchsagen, kontrastreiche LED-Anzeigen und Türfindersignale für Sehbehinderte für barrierefreies Reisen mit der BVB.



**8 Kanäle**

Vom gedruckten Fahrplan bis zu Twitter: Die BVB kommuniziert auf mehreren Kanälen.



## JEDERZEIT UND ÜBERALL

Haltestelleninfos, Anschlüsse oder Störungen: Die BVB informiert ihre Fahrgäste auf diversen Kanälen – digital in Echtzeit. Über einen neuen, zweiten Bildschirm in den Fahrzeugen erfahren die Fahrgäste News aus der Region, Wetterprognosen oder Veranstaltungshinweise.



Information Standorte



gedruckte Fahrpläne



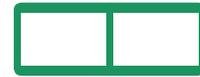
Stelen



Abfahrtsmonitore



Twitter



City-Kanal Basel



Smart Phones



Online Computer



## INDOOR MONITORE

Bis Ende 2016 installiert die BVB rund 100 Abfahrtsmonitore an stark frequentierten Standorten. In Restaurants oder beim Einkaufen erfahren die Kundinnen und Kunden so alles zu den nächsten Tram- und Busverbindungen.

Hinter den Informationen und Monitoren steckt viel Köpfechen – und eine von der BVB entwickelte Software. Mit der Software lassen sich die Monitore in Einkaufszentren und Fahrzeugen der BVB speisen: Wer einkauft oder im Tram sitzt, erfährt auf den Bildschirmen alles zum Tram- und Busbetrieb. Dazu

regionale News von Medienpartnern und Veranstaltungshinweise von Basel Tourismus. Im Bruchteil einer Sekunde können die Monitore mit Informationen zu Betriebsstörungen, Ausfällen oder auch aktuellen Fussballresultaten bespielt werden. 🚊

## Fahrgastinformation

IMMER AUF DEM  
LAUFENDEN

Wird man in Echtzeit über betriebliche Störungen, Verspätungen und alternative Reise-möglichkeiten informiert, kann man sich rasch auf die neue Situation einstellen. 2014 konnte die BVB die Verfügbarkeit der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) auf 99 Prozent steigern und der Takt, mit dem die Daten zwischen den DFI-Anzeigen und dem System übermittelt werden, wurde von 32 Sekunden auf ausserordentlich tiefe 12 Sekunden gesenkt. Informationen dazu, ob ein Tram oder Bus pünktlich ist oder mit Verspätung verkehrt, finden die Fahrgäste nun ausserdem auch im Online-Fahrplan und in der BVB-App. Verbessert wurde zudem der Datenaustausch mit der Leitstelle der BLT, um Reisende nach Basel-Landschaft über ihre Anschlüsse zu informieren.

Um die Fahrgäste noch zuverlässiger mit wichtigen Meldungen zu versorgen, hat die BVB die Funktion des Informationsmanagers geschaffen. Seit September 2014 arbeiten zwei Informationsmanager in der Leitstelle daran, die zeitnahe und ortsunabhängige Kundeninformation tagsüber zu verbessern und zu kontrollieren. Sie sind nicht nur für die DFI-Anzeigen verantwortlich, sondern auch für den neu eingeführten Twitter-Kanal. «Tests haben letztes Jahr ergeben, dass unsere Kundinnen und Kunden diesen Dienst sehr positiv bewerten», sagt Ronald Hennink, Leiter Netzsteuerung bei der BVB.

Bis Ende 2016 installiert die BVB rund 100 Abfahrtsmonitore an stark frequentierten Standorten, damit die Bevölkerung auch in Restaurants oder beim Einkaufen die nächsten Tram- und Busverbindungen im Blick hat. Aktuelle Informationen über den Verkehrs-betrieb hinaus erhalten die Fahrgäste mit dem neuen «City Kanal Basel». Die FLEXITY-Trams verfügen als erste über solche Bildschirme. Nach der Auslieferung aller neuen Fahrzeuge informiert die BVB auf über 600 Fahrzeugmonitoren über Wetter, Veranstaltungen und Nachrichten. Die Abfahrtsmonitore wie die Bildschirme werden mit einer eigens entwickelten Software gesteuert, die eine sogenannte «Breaking»-Funktion besitzt. Dank dieser können wichtige Informationen innerhalb von 13 Millisekunden auf dem gesamten Netz eingeblendet werden. 🚊

## Werbung

## GERN GESEHEN

Wie reagieren die Kundinnen und Kunden auf Werbung in den Trams und Bussen? Um mehr darüber zu wissen, hat die BVB 2014 über 1000 Fahrgäste zu verschiedenen Werbeformaten auf und in den Fahrzeugen befragen lassen. Die Untersuchung hat gezeigt: Verkehrsmittelwerbung wird mehrheitlich positiv wahrgenommen. Insbesondere gefallen Vollbekleidungen von Trams und Bussen, «dies nicht zuletzt deshalb, weil hier die kreativen Möglichkeiten grösser sind und die gestalterische Qualität entsprechend besser», sagt Hans-Georg Bell, Leiter BVB Media. Weniger angesprochen fühlen sich die Befragten von Innenwerbeformaten wie Hängekartons, deren Anmutung eher unterdurchschnittlich bewertet wird. Wichtig ist den Befragten die freie Sicht durch das Fenster. Entsprechend stören sich rund ein Drittel der befragten Fahrgäste an Werbeformaten, die die Fensterflächen stark bedecken.

Die Resultate der Untersuchung nimmt die BVB ernst und bestätigt sie in ihrem Selbstbeschränkungskonzept. Darin legt sie fest, dass nicht mehr als 20 Prozent der Fensterfläche mit Lochfolie beklebt werden. Zugleich versucht die BVB, auch die Bedürfnisse des Werbemarkts zu berücksichtigen. Neu soll im Zuge der Flottenmodernisierung das Konzept der Hängekartons überarbeitet werden, so dass der Innenraum aufgeräumter und optisch attraktiver erscheint. 🚊



Werbung auf Fahrzeugen: in Basel akzeptiert.



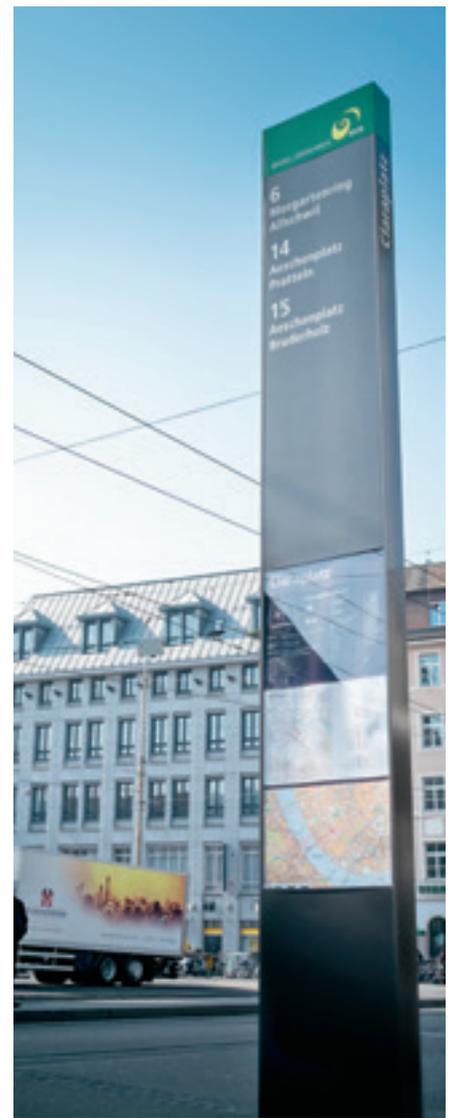
«@BVB\_Leitstelle: dieser Service wird immer wie mehr unverzichtbar, danke»

→ Dome B. Twitterer



# NEU

Die neuen Stelen der BVB: Fahrpläne, Auskünfte zum Nachtnetz sowie ein Stadtplanausschnitt zur besseren Orientierung.



Stelen der BVB: Wiedererkennung und Fernwirkung.

## «ES GIBT VIEL ZU TUN»

Die intensive Nutzung der Tramgleise macht einen regelmässigen Unterhalt notwendig. Auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt stehen in den nächsten Jahren grössere Erneuerungsprojekte an.

Die Fahrzeugflotte der BVB legt jeden Tag die Strecke einmal rund um die Erde zurück. Für die Fahrzeuge selbst, für die Fahrleitungen und insbesondere auch für die Schienen bedeutet dies eine enorme Belastung.

### NACHTRAGSKREDIT FÜR DRINGENDE ARBEITEN

Als Eigentümerin der Bahninfrastruktur im Gebiet des Kantons Basel-Stadt ist die BVB für den Unterhalt der Tramgleise verantwortlich. Die regelmässigen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten finanziert sie aus ihrem eigenen Budget, für die Investitionen in grössere Erneuerungsprojekte hingegen kommt der Kanton mit Beiträgen à fonds perdu auf. Für die Jahre 2013 bis 2016 sieht der Rahmenkredit für die Bahninfrastrukturanlagen Investitionen von jährlich 17,5 Millionen Franken vor. Anlässlich des ersten Netzaudits der Gleisanlagen im Jahr 2012 und einer systematischen Auswertung des getätigten Umfangs an Gleiserneuerungen seit 1970 wurde indes erkannt, dass ein eigentlicher Erneuerungsstau besteht. Denn vor allem von 1985 bis weit in die 1990er-Jahre hinein wurde diesbezüglich wenig unternommen. Die BVB beantragte deshalb beim Kanton einen Nachtragskredit von 37 Millionen Franken für die laufende Kreditphase bis 2016. Der Regierungsrat hat diesen im Dezember 2014 bewilligt.



Mit den zusätzlichen Mitteln kann die BVB jene Streckenabschnitte ersetzen, die am meisten drängen. Beispiele sind die umfassenden Gleiserneuerungen Äussere Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen sowie Bruderholz, die zuletzt mehrfach verschoben worden waren.

Die Fahrzeugflotte der BVB legt jeden Tag die Strecke einer Erdumrundung zurück. Für die Fahrzeuge selbst und die Infrastruktur bedeutet dies eine enorme Belastung.

### ZWEI FLIEGEN AUF EINEN SCHLAG

Auch in den Folgejahren bis 2028 besteht ein erhöhter Finanzbedarf, um Versäumtes nachzuholen. «Wir rechnen mit 21 Millionen Franken pro Jahr, das sind 3,5 Millionen mehr im Vergleich zu heute», sagt dazu der Leiter Infrastruktur, Michael Bont. «Indem wir die Erneuerungsarbeiten auf mehrere Jahre verteilen, können wir sie mit den Umbaumassnahmen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (siehe dazu Seite 15) abstimmen. So schlagen wir zwei Fliegen auf einmal.»

### SICHERHEIT JEDERZEIT GEWÄHRLEISTEN

Gemäss der jüngsten Erhebung des Schienenzustands vom Dezember 2014 befinden sich 38 Prozent der mehr als 90 Gleiskilometer auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt in einem «guten» oder «annehmbaren» Zustand.

«Nächtliche Bauarbeiten müssen sein. Trotzdem bin ich froh, dass die Baustelle vor meinem Haus nun beendet ist.»

—> Mario Egli (29), Anwohner



Baustelle Riehenstrasse – Schlaufe Eglisee.

Insgesamt darf die Bahninfrastruktur als betriebssicher bezeichnet werden. «Dieses Niveau werden wir in den kommenden Jahren sukzessive erhöhen», blickt Michael Bont voraus. «Es gibt noch viel zu tun, schliesslich gilt für uns ohne Abstriche: Wir müssen die Sicherheit der Fahrgäste und den reibungslosen Regelbetrieb jederzeit gewährleisten.»

Auf längere Sicht sollen die verstärkten Anstrengungen der nächsten Jahre einen positiven Effekt erzielen. Die BVB rechnet damit, dass sich nach der Abarbeitung des heutigen Nachholbedarfs der Investitionsaufwand wieder auf einem deutlich niedrigeren Niveau einpendeln wird. 🚊

## Neubau Werkareal Infrastruktur

## FÜR DIE ZUKUNFT GERÜSTET



Modern anmutend: der Neubau des Werkareals am Dreispitz.

Der Neubau des Werkareals am Dreispitz macht den Bereich Infrastruktur fit für die Zukunft. Auf dem ehemaligen Frigosuisse-Areal werden die bislang verstreuten Einheiten auf rund 13 400 Quadratmetern zusammengeführt. Für 27,5 Millionen Franken entstehen ein neues Betriebsgebäude, eine neue Halle für die Gleisoberbaufertigung und diverse Verkehrs- und Lagerflächen. Im Berichtsjahr wurde intensiv am Rohbau und gegen Ende 2014 an der Gebäudetechnik gearbeitet. Gleichzeitig wurden die Betriebseinrichtungen für die beiden Gebäude ausgeschrieben, damit eine pünktliche Auslieferung Anfang 2015 und der Bezug der beiden Gebäude im zweiten Quartal 2015 sichergestellt sind.

Enge Platzverhältnisse und Provisorien, ein inzwischen überalterter Maschinen- und Anlagepark sowie die teilweise schwierigen Arbeitsbedingungen im Aussenbereich gehören damit bald der Vergangenheit an. «Der gesamte Bereich Infrastruktur erfährt mit dem neuen Werkareal eine wichtige Modernisierung. Die räumliche Nähe wird zudem die Kommunikation und die Prozesse vereinfachen», erklärt Michael Bont, Leiter Infrastruktur.

Die modern ausgerüsteten Büroarbeitsplätze befinden sich künftig alle unter einem Dach im neuen Betriebsgebäude, das Teil des Werkareals wird. Zu dessen Aussenbereich gehören mehrere Lagerplätze, eine Entsorgungsstation und ein Waschplatz. In der Gleisoberbaufertigung werden in einer Fliessfertigung aus den Rohmaterialien komplette Gleisjoche und Weichen gefertigt und dann

auf dem Fertigwarenlager für den Transport auf die Baustelle zwischengelagert. Ziel ist es, die Abläufe in der Produktion zu optimieren und die Innovationsfähigkeit sicher zu stellen. Die BVB stärkt damit nachhaltig ihre Position beim Bau von Gleisen, Weichen und Kreuzungen am Standort Basel.

Gleichzeitig wird das alte BVB-Infrastrukturareal am Walkenweg frei für ein ebenfalls zukunftsträchtiges Projekt: Der Kanton Basel-Stadt will den Verkehrsknoten südlich des Tramdepots am Dreispitz aufwerten – in einer ersten Phase mit dem Irène Zurkinden-Platz und einem Hochhaus, das für Wohnen und Arbeiten genutzt wird und in einer zweiten Phase mit weiteren Wohnhäusern Richtung SBB-Areal. 🚊

90 km

Gleislänge in  
Basel-Stadt

127 km

Gleislänge total

17–42

Jahre  
Liegedauer der  
Gleise

3,0 km

Erneuerungsbedarf  
pro Jahr

## «ACHTUNG TRAM»

2009 forderte der Bund alle Bahnunternehmen auf, ihre Bahnübergänge zu überprüfen und zu sanieren. Die BVB – mit Bahnübergängen auf Überlandstrecken wie der Linie 14 nach Pratteln – hat in der Folge ihre Sicherheitsstandards gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr neu definiert und ihre 36 Bahnübergänge kontrolliert.

Zwei Bahnübergänge erfüllen die neuen Anforderungen bereits. Bei neun Übergängen wurde die bestehende Lichtsignalanlage mit dem Signal «Achtung Tram» ergänzt. 24 Bahnübergänge, die entweder kein Signal oder nur ein Andreaskreuz hatten, wurden ebenfalls mit dem Signal «Achtung Tram» ausgestattet. Zwei Bahnübergänge hat die BVB aufgehoben, jenen beim Bauhinweglein sowie den Fussgängerübergang zwischen Eglisee und Habermatten. Am 20. Dezember 2014 konnte die BVB die Sicherung erfolgreich abschliessen.

## Erneuerung Leitstelle

## PROGNOSEN VERBESSERT UND VERVIELFÄLTIGT

Die Leitstelle der BVB wird immer leistungsfähiger: Nachdem 2009 entschieden wurde, das alte Leitstellensystem zu ersetzen, konnte 2014 eine entscheidende Etappe in der Erneuerung der Leitstelle abgeschlossen werden. «Nach intensiven Abnahmetests konnten wir das neue System per Ende 2014 erfolgreich vom Hersteller abnehmen lassen. Sämtliche Komponenten auf der Leitstelle, die Bordrechner in den Fahrzeugen und die Anlagen der Dynamischen Fahrgastinformation DFI wurden geprüft und noch leistungsfähiger gemacht», bilanziert Heinz Teuscher, Leiter Netzmanagement.

Weitere Verbesserungen zugunsten der Kundinnen und Kunden sollen auch 2015 folgen. Zum Beispiel eine verbesserte Information im Störfall.

2014 wurde auch die Schnittstelle zum Datendrehscheibenpartner BERNMOBIL in Betrieb genommen. Damit ist es möglich, Daten in Echtzeit mit anderen Transportunternehmen wie der SBB oder der Baselland Transport AG (BLT) auszutauschen und Anschlüsse zur BLT zu sichern. Bisher konnten Prognosen nur innerhalb der BVB angezeigt werden. So werden beispielsweise seit September 2014 in den S-Bahnen der SBB am Dreispitz die Prognosen der Linie 36 angezeigt. Das Angebot wird nun laufend ausgebaut. Ebenfalls seit 2014 ist die BVB an die Datendrehscheibe der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) angebunden und liefert den Fahrgästen entsprechende Prognosen auf App und Web. 📱



# 262

2014 fuhren die BVB-Trams und -Busse 262 Mal mit Sonderfahrplan.

## Sonderfahrpläne

## «HEUTE VERKEHRT TRAM 6 NUR BIS MORGARTENRING»

Bei der BVB ist die Ausnahme die Regel: An 262 Tagen im Jahr verkehrten Trams und Busse 2014 nach Sonderfahrplan. Grossereignisse, Messen oder auch Baustellen waren die Auslöser.



Wenn die Ausnahme zur Regel wird: Die BVB setzt an über 260 Tagen Sonderfahrpläne ein.

Flexibilität ist bei der BVB eine wichtige Tugend. Zum Beispiel wenn der FCB gegen Real Madrid spielt, der Basel Marathon stattfindet oder die OSZE in Basel tagt. Für solche ausserordentliche Anlässe erstellt die BVB spezielle Fahrpläne, ebenso für Veranstaltungen wie die Art Basel, die Museumsnacht, die Herbstmesse oder die Fasnacht. Wegen solcher Events ist die BVB im letzten Jahr an 262 Tagen nach Sonderfahrplan gefahren.

### MINUZIÖSE PLANUNG

Dahinter steckt viel Arbeit – unabhängig von der Grösse des Anlasses. Erhält die BVB eine Anfrage eines Eventorganizers oder des Kantons, prüft sie als erstes die Machbarkeit und den Aufwand. Lassen sich die Sonderfahrten in den bestehenden Fahrplan integrieren, legt die BVB den zusätzlichen Bedarf an Fahrpersonal, Kundenlenkern und Fahrzeugen fest, erstellt Informationsmaterial für die Leitstelle und den Fahrdienst. Gleichzeitig entsteht das Herzstück: der Sonderfahrplan. Dieser wird in alle digitalen Fahrgast-Informationskanäle eingespeist: Fahrzeugmonitore, elektronische Fahrgast-Inforna-

tionssysteme, Internet, Online-Fahrplan und BVB-App. Zeitgleich entstehen die Spezialdienstpläne für das Fahrpersonal.

**Der Sonderfahrplan wird in alle digitalen Fahrgast-Informationskanäle eingespeist: Fahrzeugmonitore, elektronische Fahrgast-Informationsmittel, Internet, Online-Fahrplan und BVB-App.**

Damit ein Spezialfahrplan neben dem Regelbetrieb funktioniert, ist insbesondere die Personaleinsatzplanung gefordert: Sie plant die Fahrdienste einerseits mit bestehendem Personal durch zusätzliche Arbeitstage, andererseits mit fahrdienstberechtigten Personen aus anderen Bereichen der BVB sowie Aushilfen, die sporadisch für das Unternehmen tätig sind. Die Kosten für Sonderfahrten und -fahrpläne tragen die Veranstalter oder der Kanton. Kursverstärkungen (z. B. nach Konzerten) werden durch die TNW-Ticket-Integration bezahlt. 📱

Ministerratskonferenz

## DREI TAGE OSZE FORDERN DIE BVB

Bei der OSZE-Ministerratskonferenz vom 3. bis 5. Dezember 2014 in Basel steht Sicherheit an erster Stelle: Deshalb darf die BVB ihre Fahrgäste erst nach der Medienkonferenz, sieben Tage vor dem Treffen, über den Sonderfahrplan informieren. Der BVB ist bekannt, dass der Messeplatz gesperrt wird und die Trams nicht halten dürfen. Während des Abendessens der internationalen Gäste ist der Tramverkehr zusätzlich zwischen Schifflande und Barfüsserplatz unterbrochen. Damit die BVB ihre Fahrgäste trotzdem sicher und pünktlich transportieren kann, erstellt sie ein bis ins kleinste Detail durchgeplantes Transportkonzept. Es gilt, kurzfristig immer wieder andere Umleitungen zu organisieren und zu kommunizieren. Die BVB informiert via Durchsagen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen, nutzt erstmals Twitter und informiert an den betroffenen Haltestellen

mit Plakaten. Auf der Website werden die Situation sowie Empfehlungen für die entsprechenden Linien, Haltestellen und Fahrziele publiziert.

### BÜRO-MITARBEITENDE AN DER FRONT

Kurz vor Beginn der Konferenz erfährt die BVB, dass sie nur mit leeren Trams über den Messeplatz fahren darf. Die Fahrgäste müssen vorher aussteigen. Dies stellt die BVB personell vor eine neue Herausforderung, die die Mitarbeitenden des Netzservices und die Kundenlenker allein nicht bewältigen können. 33 Büro-Mitarbeitende folgen dem internen Aufruf und helfen an den neuralgischen Knotenpunkten aus – unter ihnen BVB-Direktor Erich Lagler. Sie informieren und beraten die Fahrgäste, wie sie am besten an ihr Ziel gelangen. 🚊



Sicherheitsmanagement

## DIE BVB IST SICHER UNTERWEGS

Sicherheit ist eines der herausragenden und wichtigsten Ziele der Basler Verkehrs-Betriebe. Um einen sicheren Betrieb auf höchstem Niveau zu gewährleisten, unterhält die BVB ein Sicherheitsmanagementsystem, das sie im letzten Jahr erfolgreich überprüft hat.

Die BVB orientierte sich dabei an der neuen Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zum Erlangen der Netzzugangsbewilligung, der Sicherheitsbescheinigung sowie der Sicherheitsgenehmigung, die am 1. Juli 2013 in Kraft trat. Gestützt auf die Anforderungen der Richtlinie prüfte die BVB ihre Organisationsstruktur, Systeme, Prozesse und Hilfsmittel. René Messmer, Leiter Unternehmensentwicklung und für die Sicherheit bei der BVB verantwortlich, erläutert: «Es galt beispielsweise aufzuzeigen, wie die BVB Risiken identifiziert, analysiert und kontrolliert, wie sie Infrastruktur und Rollmaterial dauernd in einem betriebs-sicheren Zustand hält und operative Massnahmen ins Sicherheitsmanagement einbindet wie zum Beispiel die Schulung der Mitarbeitenden.»

Mit der umfassenden Beurteilung hat die BVB die Grundlage geschaffen, um vom BAV die Bewilligungen für das Betreiben und Unterhalten ihrer Infrastruktur und des Rollmaterials zu erhalten. Am 15. Dezember 2014 konnte die BVB die Gesuche mit den zugehörigen Dokumenten einreichen. Sie zeigt damit auf, dass sie alle relevanten Normen und Vorschriften einhält. Das BAV wird nach dem Prüfen der Unterlagen ihre Richtigkeit in einem Audit zum Sicherheitsmanagementsystem überwachen. Die Netzzugangsbewilligung wurde bereits im Januar 2015 mit der maximal erreichbaren Bewilligungsfrist von zehn Jahren gewährt. Die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Sicherheitsgenehmigung für Infrastruktur werden voraussichtlich 2016 endgültig erteilt. Damit wird die BVB im Besitz aller gesetzlich erforderlichen Bewilligungen sein.

Viel Ehre für die ältesten Basler Trams: Die hochrangigen Delegationen an der OSZE-Ministerratskonferenz führen in BVB-Oldtimern zum Abendessen an der Gerbergasse, gut geschützt von der Polizei.



«Wie die BVB den öV-Betrieb an die Sicherheitsanforderungen der OSZE-Konferenz angepasst hat, wie sie dennoch den Fahrbetrieb aufrecht erhielt und wie engagiert die Mitarbeitenden die Fahrgäste mit den notwendigen Informationen versorgt haben, hat mich ausserordentlich beeindruckt.»

→ Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin des Kantons Basel-Stadt

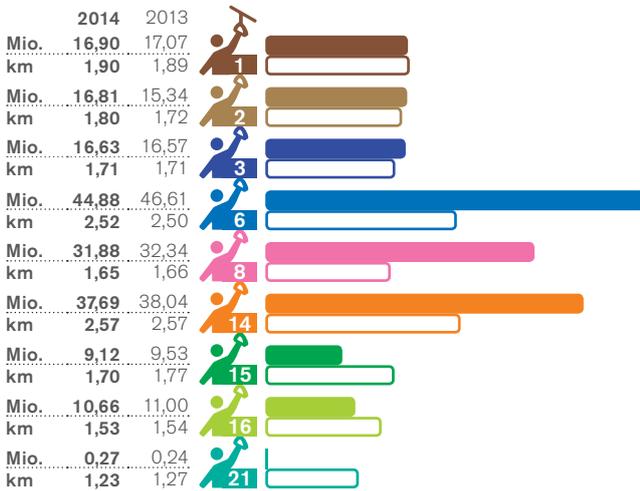


QR-Code scannen  
für alle Online-Versionen;  
inkl. der tabellarischen  
Ansicht der Linienstatistik



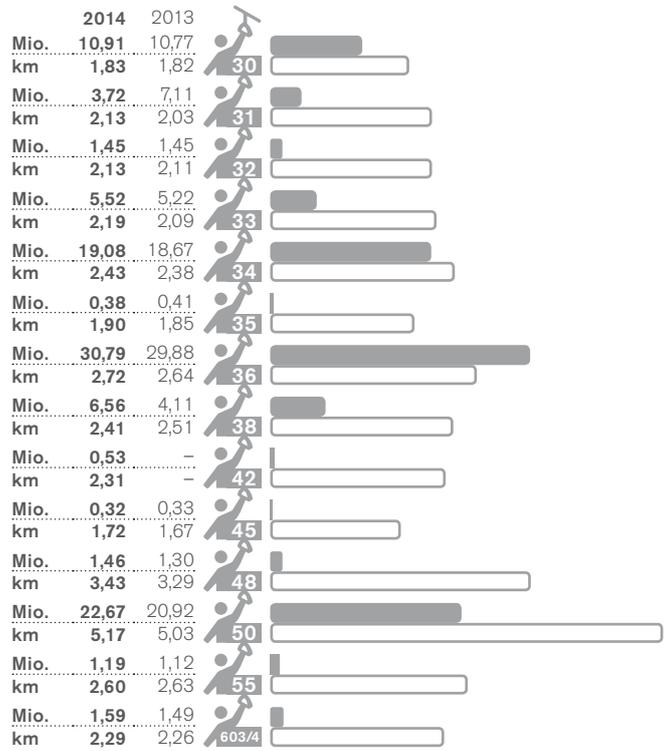
Tram

**PERSONENKILOMETER** in Mio.  
**DURCHSCHNITTL. REISEDISTANZ** in km



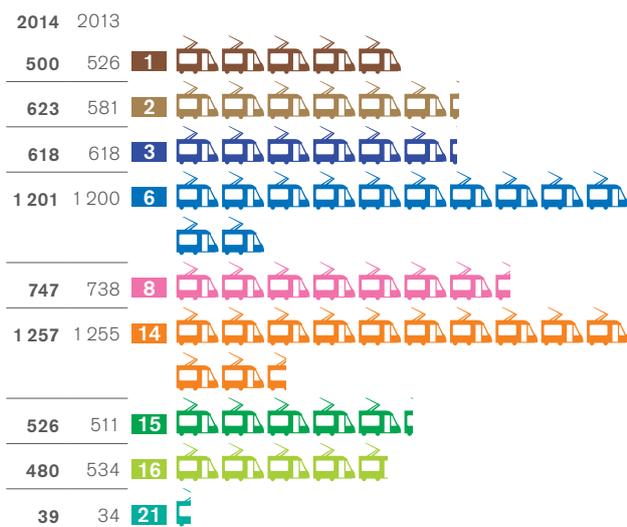
Bus

**PERSONENKILOMETER** in Mio.  
**DURCHSCHNITTL. REISEDISTANZ** in km



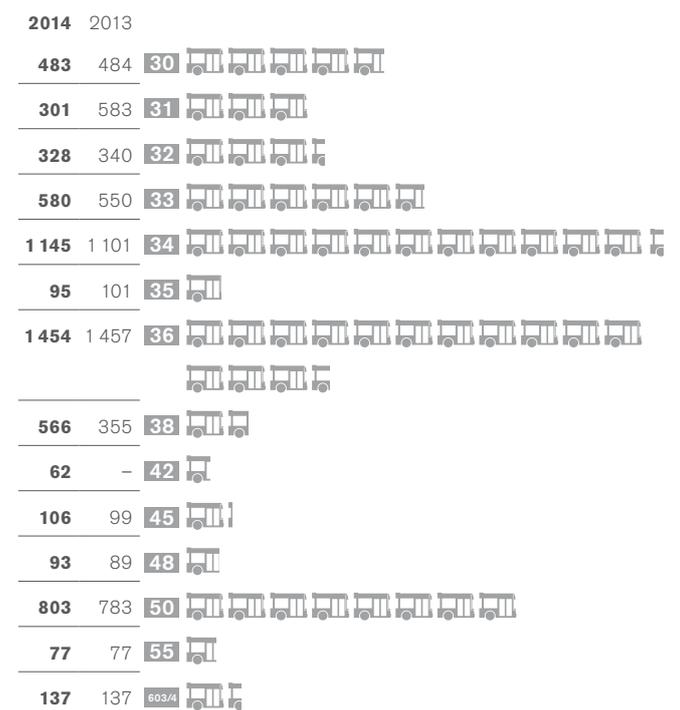
Tram

**GELEISTETE KURSKILOMETER**  
in Tsd.



Bus

**GELEISTETE KURSKILOMETER**  
in Tsd.



## 1206 MITARBEITENDE AUS 18 NATIONEN

Der Personalbestand ist im Jahr 2014 um 23 auf 1206 Mitarbeitende gestiegen (Vorjahr 1183). Umgerechnet auf Vollzeitstellen beträgt die Zunahme fünf Stellen und erreicht 1090 Stellen (Vorjahr 1085). Der Aufbau ist im Wesentlichen für die Bewältigung grosser Arbeitsspitzen, insbesondere bei der Abarbeitung der Defizite im Bereich Beschaffung erfolgt. Zugenommen hat im Berichtsjahr der Anteil Frauen unter der Belegschaft: Er erreichte Ende Jahr 16,1 Prozent (Vorjahr 15,1 Prozent), womit ein langjähriger Trend fortgesetzt wird. Die Mitarbeitenden der BVB stammen aus 18 Nationen.

## INTENSIVE ZUSAMMENARBEIT MIT DER PERSONAL- KOMMISSION

Die Umbruchstimmung in der Unternehmung drückte sich auch in der im Vergleich zu früheren Amtsperioden wesentlich engeren Zusammenarbeit mit der per Januar 2014 neu gewählten Personalkommission aus. Dank den neuen «Koordinations-sitzungen» (KOS) konnte die Bearbeitung von Anliegen des Personals beschleunigt und entbürokratisiert werden. Thematische Schwerpunkte waren die Diensterteilungen des Fahrpersonals und die Dienstpläne, das Projekt neue Dienstkleider sowie die Neuaushandlung der Vereinbarung über die Wegzeiten.

## TABLETS IM FAHRDIENST

Ein wichtiger Meilenstein war die Einführung von Tablets für die Mitarbeitenden des Fahrdienstes. Damit haben diese auf ihre Diensterteilungen und alle anderen wichtigen Informationen zum Betrieb und zur Unternehmung Zugriff, egal ob sie unterwegs sind oder zu Hause. Das Interesse der Mitarbeitenden an den Tablets war von Anfang an gross: Fast 95 Prozent aller Fahrdienstmitarbeitenden besuchten den BVB-internen Kurs und liessen sich das Tablet sowie die Applikationen erklären.



## Mitarbeitende

## DIE WEICHEN GESTELLT UND BRÜCKEN GEBAUT

Im Jahr 2014 hat die BVB eine Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Die Botschaft der Mitarbeitenden ist klar: Die Zufriedenheit ist gesunken, die Identifikation mit der BVB und das Engagement sind nach wie vor hoch.



Sollen künftig Dienste flexibler planen können: das Fahrdienstpersonal der BVB.

Von den 1196 Mitarbeitenden haben 766 Mitarbeitende an der erstmals seit sechs Jahren wieder durchgeführten Befragung teilgenommen, was einer guten Rücklaufquote von 64 Prozent entspricht. Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass den Mitarbeitenden viel an der Zukunft der BVB liegt und sie ein starkes Zugehörigkeitsgefühl empfinden. Dem hohen Engagement der Mitarbeitenden (72 Punkte auf einer Skala von 100 Punkten) steht eine niedrige Zufriedenheit gegenüber, die mit nur 50 Punkten bewertet wurde. Auch das Arbeitsklima, mit durchschnittlich 39 Punkten bewertet, fällt tief aus. Niedrig beurteilt wurde mit 48 Punkten auch das Vertrauen in die Geschäftsleitung. Zu den positiv bewerteten Themenfeldern zählen hingegen die Strategie sowie das Thema Arbeitsinhalt und Arbeitsmittel mit 69 Punkten bzw. 65 Punkten.

### VERBESSERUNGEN EINGELEITET

Geschäftsleitung und Bereiche haben verschiedene Massnahmen eingeleitet, von denen erste im Jahr 2014 bereits umgesetzt wurden. «Die Massnahmen zielen u.a. auf eine Verbesserung der Work-Life-Balance, planbarere Dienste für das Fahrpersonal, aber auch eine stärkere Präsenz der Geschäftsleitung bei den Mitarbeitenden», erläutert Sabine Denner, Leiterin Human Resources a.i. «So führt die Geschäftsleitung beispielsweise ihre Leitungssitzungen abwechselnd an den verschiedenen BVB-Standorten durch und bietet dabei den Mitarbeitenden vor Ort die Möglichkeit für einen aktiven Dialog.»

### PERSONALEINSATZPLANUNG ALS GROSSE HERAUSFORDERUNG

Anfang Januar 2014 stellte die BVB in der Personaleinsatzplanung auf die neue Software «profahr» um. Sie erlaubt es, künftig sämtliche Dienste und Änderungen zeitgemäss zu verarbeiten. Grosse Anlaufschwierigkeiten, aber auch der gleichzeitige Verzicht auf die feste Depotzugehörigkeit sowie die Aufhebung von sogenannten Turnus-Diensten, führten allerdings zu einer für das Fahrpersonal sehr unflexiblen Diensterteilung und in der Folge zu grosser Unzufriedenheit. Die Behebung der Schwierigkeiten erfolgte schrittweise, forderte die BVB das ganze Jahr 2014 und ist noch nicht abgeschlossen. Das Projekt «individuelle Dienstplanung» wurde zurückgestellt.

### NEUE WEGZEITVEREINBARUNG

2014 überarbeitete die BVB aufgrund einer Beschwerde eines Personalverbandes mit der Personalkommission und den drei Personalverbänden FEME, PSVB und VPOD die Regelung für die Wegzeiten des Fahrdienstes und löste damit die bis dahin gültige Vereinbarung von 2009 ab. Die neue Vereinbarung konnte Ende September 2014 erfolgreich abgeschlossen werden und beinhaltet eine rechtskonforme Vergütung der Wegzeiten für das Fahrpersonal, die Angleichung der Arbeitszeit des Fahrpersonals an die üblichen 42 Stunden pro Woche des kantonalen Personals ohne Erhöhung der Lenkzeit sowie ein Investitionsprogramm von 1,2 Millionen Franken für die Aufwertung der Aufenthaltsräume. 🚊

## GEFAHREN ERKENNEN, RISIKO MINIMIEREN

Bei der BVB arbeiten verschiedene Berufsgruppen sehr exponiert auf Gleisbaustellen, im Strassenverkehr oder in Werkstätten. Um dabei jederzeit hohe Sicherheit zu gewährleisten, ermittelt und beurteilt der Leiter Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz der BVB die Gefahren: in enger Zusammenarbeit mit den Vorgesetzten der exponierten Mitarbeitenden. Gemeinsam entwickeln sie Massnahmen, um das Unfallrisiko zu minimieren. «Ohne das Wissen, wo welche Gefahren in welchem Ausmass bestehen und wieso sie entstehen, kann ein Vorgesetzter keine geeigneten Massnahmen treffen», sagt Peter Meier, Leiter Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Trotz aller präventiven Massnahmen verzeichnete die BVB im Jahre 2014 73 Berufsunfälle. Der Wert ist vergleichbar mit der Berufsunfallrate anderer Verkehrsunternehmen. Für das 2015 strebt die BVB eine Senkung der Berufsunfallrate um 10 Prozent an.

## VOM STADTLAUF BIS ZUR ERNÄHRUNGSBERATUNG

Das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) der BVB trägt einen wichtigen und wirkungsvollen Beitrag zu zufriedenen, motivierten und leistungsfähigen Mitarbeitenden bei. Die Angebote an Aktivitäten und Informationsmöglichkeiten zur Gesundheitsförderung sind vielseitig. Sie reichen von Startplätzen für den Basler Stadtlauf bis zu frischen Früchten an den Standorten, von Ernährungsberatungen bis zu vergünstigten Massagen. «Bei sitzender Tätigkeit im Fahrdienst oder körperlich fordernder Handwerksarbeit ist es wichtig, dass wir Angebote zu Bewegung, Ernährung und Entspannung anbieten. Dies hat positive Auswirkungen auf die Gesundheit unserer Mitarbeitenden und vermindert Ausfälle», sagt Gabriela Büttler, BGM-Verantwortliche bei der BVB. Das BGM verstärkte 2014 ausserdem die Zusammenarbeit mit den externen Partnern wie z.B. der betrieblichen Sozialberatung oder den Vertrauensärzten und tauschte sich regelmässig mit dem Leiter Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz aus. Dieser intensive Austausch dient der BVB bei der Planung von Massnahmen und Rahmenbedingungen, damit die Mitarbeitenden ihre Gesundheit vermehrt in Eigenverantwortung erhalten und fördern können.

## SCHMIEREN, SPRÜHEN, DÄMPFEN

Ein Allheilmittel gegen kreischende Räder gibt es nicht. Deshalb reduziert die BVB den Geräuschpegel ihrer Trams Schritt für Schritt, mit zahlreichen technischen Verbesserungen.

Wenn Metall auf Metall trifft, entstehen Geräusche. So auch bei den Rädern und Schienen der Trams, wenn der Kontakt in engen Kurven besonders intensiv ist. Langsamer fahren löst das Problem nicht, aber dafür hilft der Regen: Auf benetzten Schienen fällt das typische Kreischen und Zischeln nämlich ganz weg. Um diesen Effekt auch bei trockenem Wetter zu erzielen, werden seit jeher Schmiermittel eingesetzt. Früher schmierten Mitarbeitende der BVB die Kurven des ganzen Schienennetzes ausserhalb der Betriebszeit mithilfe eines speziellen Kurvenschmierwagens.

Heute wird die biologisch abbaubare Flüssigkeit vor Kurven automatisch auf die Radkränze der Tramfahrzeuge gesprüht. Seit 2006 sind auch einzelne Streckenabschnitte mit

Schmieranlagen versehen. Eine am Geleise angebrachte Sensorstation registriert das herannahende Schienenfahrzeug und löst den Schmiervorgang elektronisch aus. Über kleine Löcher in der Schiene wird die Kontaktstelle zwischen Schiene und Radreifen befeuchtet, was die Geräuschemission erheblich verringert.



# 50

Gleisschmieranlagen helfen, den Lärm deutlich zu reduzieren.

### MEHR GESCHMIERTE KURVEN

Zurzeit sind 50 Gleisschmieranlagen in Betrieb. Davon wurden alleine 15 Stück im Jahr 2014 neu eingebaut. Ausführliche Tests haben 2011 gezeigt, dass die Schmiermittel das Bremsverhalten der Trams kaum verschlechtern. Bei einer Notbremsung wird zudem Sand eingestreut, der die Wirkung des Feuchtigkeitfilms ganz unterbricht.

### LEISERE KLIMAAANLAGEN

Die Massnahmen zum Lärmschutz beschränken sich nicht auf Räder und Schienen. Auch die Geräusche der Klimaanlage der Trams werden gedämpft. So reduziert ein neues Lüfterkonzept mit vier kleinen statt einem grossen Lüfter den Geräuschpegel bei den Combino-Trams bereits heute deutlich. Beim gleichen Fahrzeugtyp hat die BVB ausserdem

eine neue Ansteuerung entwickelt und eingebaut. Sie berücksichtigt neben der Temperatur auch den Ort und die Zeit. Damit kann die Klimaanlage zum Beispiel so eingestellt werden, dass sie nur dann läuft, wenn die Aussentemperatur 28°C übersteigt. Das dürfte insbesondere Anwohner von Endhaltestellen freuen, an denen die Fahrzeuge längere Zeit stehen. 🚍



## ENERGIESPARENDE TECHNOLOGIEN

Die BVB setzt auf moderne, energieeffiziente Technologien. Indem sie ihre Fahrzeugflotte ständig erneuert und so auf den aktuellsten Stand der Technik bringt, ist sie ökologischer aufgestellt als manches andere Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Dies gilt auch bei einem Blick in das Innenleben der Fahrzeuge. Zwei fortschrittliche Technologien sind hier nunmehr zum Standard geworden: Zum einen die Energierückgewinnung: Beim Bremsen entsteht kinetische Energie, die durch den Antrieb in dem Fahrleitungssystem oder der Fahrzeugbatterie gespeichert wird und so elektrische Geräte versorgt. Bei der BVB kommt diese Rekuperationstechnik bereits in den Tramgenerationen *FLEXITY* und *Combino* zum Einsatz, ebenso in den neuen Dieselnissen. Die *FLEXITY*- und *Combino*-Trams können überschüssige Energie zudem ans Stromnetz abgeben. Befindet sich ein anderes Tram in der Nähe, kann es diesen Strom übernehmen und selber verwenden. Beim neuen Dieselniss geht die BVB von einer Verbrauchsminderung von 5 Prozent aus, was ca. 2,5 Liter Diesel pro 100 Kilometer entspricht.

Zum anderen die Innenbeleuchtung: In sämtlichen neuen Trams und Bussen besteht sie zu hundert Prozent aus LED-Leuchtmitteln. Auch Teile der älteren Fahrzeugflotte sind auf diesen Standard umgerüstet worden. Die LED-Lampen haben eine höhere Energieeffizienz und eine längere Lebensdauer. Sie sind somit sparsam im Energieverbrauch, gleichzeitig wirtschaftlicher im langfristigen Betrieb als herkömmliche Leuchtstoffröhren. Damit können bei der *Combino*-Flotte ca. 7 kWh an Energie allein mit diesem Technologiewechsel für die Beleuchtung eingespart werden.



## BEIM WASCHEN WASSER SPAREN

Etwa alle zehn Tage werden die Fahrzeuge der BVB von Schmutz und Staub befreit. Dabei achtet die BVB ganz bewusst darauf, dass die wichtigste Ressource im Reinigungsvorgang, das Wasser, dosiert und möglichst umweltfreundlich eingesetzt wird. Erfolgte die äussere Reinigung bis vor wenigen Jahren in allen Depots von Hand, sind heute überall vollautomatische Waschanlagen im Einsatz.

Zum Beispiel in den Tramdepots Allschwilerstrasse und Wiesenplatz sowie in der Busgarage Rank: Hier erkennt zunächst ein Sensor den Fahrzeugtyp und richtet die Waschanlage elektronisch darauf ein. Individuell einzustellen ist einzig der Grad der Verschmutzung und damit die Intensität des Waschprogramms. Das Wasser wird während dem Waschvorgang aufgefangen und in ein Becken geführt, das den gröbsten Schlamm und Dreck herausfiltert. Das so gereinigte Wasser kommt beim Vorwaschgang der nächsten Fahrzeuge wieder zum Einsatz, angereichert wenn möglich mit Regenwasser.

Thomas Tanner, Leiter der BVB-Servicezentren, beziffert die Einsparung beim Wasserverbrauch dank der umweltschonenden Waschanlagen auf 20 Prozent gegenüber früher. Bei einem Fahrzeugpark mit 208 Trams (inkl. Anhänger) und 99 Bussen ist das wahrlich mehr als ein Tropfen auf den heissen Stein.



---

## VON DER SOFTWARE BIS ZUM TRAM

Grundsätzlich muss die BVB alle Leistungen und Produkte ausschreiben, deren Wert über eine bestimmte Zeitdauer 100 000 Franken bei Waren und 150 000 Franken bei Dienstleistungen übersteigt. Darunter fallen Trams für Millionen von Franken ebenso wie neue Software oder Unterhaltmaterial für die Gleise. Die Beschaffung von 61 *FLEXITY*-Trams für 255 Mio. CHF ist die grösste Beschaffung in der Geschichte der BVB.

## DAS GROSSPROJEKT SUBMISSIONEN

Mit dem Projekt «Compliance in der Beschaffung» hat die BVB neue Prozesse, Weisungen und Richtlinien für die Beschaffung erarbeitet, eingeführt und umgesetzt. Damit ist ein grosser Teil der Altlasten aus der Vergangenheit aufgearbeitet.

Die BVB hat Anfang 2014 ihr Vergabewesen im Rahmen einer Sonderprüfung durch Ernst & Young AG (EY) im Detail überprüfen lassen, nachdem der Bericht der Finanzkontrolle das Beschaffungswesen der BVB stark kritisierte. Das Ergebnis zeigte deutlichen Handlungsbedarf auf: Rund die Hälfte der im 2013 getätigten Vergaben erfolgte nicht im Einklang mit den gesetzlichen Vergabevorschriften.

Erste Massnahmen hat die BVB bereits vor den Ergebnissen von EY umgesetzt, so beispielsweise die Schaffung einer Rechtsabteilung oder die Erarbeitung einer internen Vergaberichtlinie. Um sicherzustellen, dass alle Vergaben entsprechend den gesetzlichen Vorgaben erfolgen, waren weitere Massnahmen notwendig, welche die BVB im Rahmen eines Projektes unter Hochdruck angegangen ist.

**«Wir wollen die Einhaltung des baselstädtischen Beschaffungsgesetzes sicherstellen – damit der Wettbewerb unter den Anbietern spielt, die BVB die beste Leistung erhält und die Steuergelder am wirtschaftlichsten eingesetzt werden.»**

Das Ziel ist klar: «Wir wollen die Einhaltung des baselstädtischen Beschaffungsgesetzes sicherstellen – damit der Wettbewerb unter den Anbietern spielt, die BVB die beste Leistung erhält und die Steuergelder am wirtschaftlichsten eingesetzt werden», erläutert Aline Marro, Leiterin Legal & Compliance. Ausserdem wollte die BVB so ausschliessen, dass einzelne Lieferanten bevorzugt werden.

### ALLE BESCHAFFUNGEN ÜBERPRÜFT

Die Projektgruppe analysierte als erstes sämtliche Beschaffungen und legte für über 700 Beschaffungen aller Art sogenannte

Dossiers an. Dazu zählten kleine ebenso wie grössere Beschaffungen. Danach definierte das Projektteam die Verantwortlichkeiten und Prozesse.

Entscheidend bei der Beschaffung nach baselstädtischem Beschaffungsgesetz ist der Wert des Produktes oder der Dienstleistung, die über eine bestimmte Laufzeit eingekauft werden soll: Liegt der Wert der Beschaffung höher als 100 000 Franken bei Warenlieferungen und höher als 150 000 Franken bei Dienstleistungen, müssen mehrere Unternehmen eingeladen werden, um ein Angebot einzugeben. Übersteigt der Wert der Beschaffung die Höhe von 250 000 Franken, muss die BVB ein sogenannt offenes Verfahren durchführen, das allen Anbietern offen steht.

Insgesamt hat die BVB im letzten Jahr rund 50 Submissionen abgewickelt. Nach den ersten Erfahrungen wurde der Prozess gegen Ende Jahr noch einmal überarbeitet und effizienter gestaltet.

### MITARBEITENDE BEFÄHIGEN UND SCHULEN

Um den Beschaffungsprozess bei der BVB grundsätzlich neu zu regeln, standen 2014 vier Festangestellte und drei externe, spezialisierte Juristen im Einsatz. Rund 50 Mitarbeitende der BVB sind in ihrem Berufsalltag von Vergaben betroffen: Sie führen diese Vorgaben ein und setzen sie um. Am meisten zu tun gibt es im Bereich Infrastruktur, wo rund die Hälfte aller Beschaffungen anfällt. Die BVB hat den Beschaffungsprozess ausführlich dokumentiert, Hilfsmittel und Vorlagen erstellt sowie ein Schulungsprogramm für die Mitarbeitenden entwickelt, welche im Vergabeprozess involviert sind. «Die Schulung ist das A und O!», sagt Andreas Wöhrle, Projektleiter: «Wir müssen unseren Mitarbeitenden helfen, dass sie die Materie verstehen, und ihnen Instrumente und Hilfsmittel zur Verfügung stellen, damit sie die Vorgaben umsetzen können.»



## CORPORATE GOVERNANCE

Die BVB befolgt in ihrer Struktur und in ihrem Handeln die Grundsätze der Corporate Governance. Die Vorfälle der Jahre 2013/2014 zeigten jedoch, dass die Corporate Governance und die Compliance der BVB in den Jahren nach der Auslagerung 2006 nur rudimentär an die neue Rechtsform einer selbstständigen öffentlich-rechtlichen Unternehmung angepasst wurden. Im Berichtsjahr wurden deshalb Compliance-Themen prioritär behandelt und die Corporate Governance-Richtlinie sowie das Organisationsreglement vollständig neu erarbeitet.

### DIE BVB

Die BVB ist ein selbstständiges öffentlich-rechtliches Unternehmen mit eigener juristischer Persönlichkeit. Alleinigter Eigentümer der BVB ist der Kanton Basel-Stadt. Das Unternehmen orientiert sich in seinem unternehmerischen Handeln und in der Berichterstattung an den Rahmenbedingungen des BVB-Organisationsgesetzes sowie an der BVB-Eignerstrategie des Regierungsrates. Die Grundsätze und Regeln zur Corporate Governance sind in der entsprechenden Richtlinie sowie im Organisationsreglement der BVB enthalten. Der Verwaltungsrat überprüft diese Dokumente regelmässig und passt sie aktuellen Anforderungen an.

### DER VERWALTUNGSRAT

Der Verwaltungsrat ist das oberste Führungsorgan der BVB. Er trägt die unternehmerische Verantwortung, insbesondere für die Erfüllung der kantonalen Leistungsaufträge.

Der Verwaltungsrat besteht aus acht Mitgliedern. Drei der Mitglieder werden vom Grossen Rat, drei vom Regierungsrat Basel-Stadt, ein Mitglied vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft und ein Mitglied vom Personal gewählt. Der Präsident wird vom Regierungsrat Basel-Stadt gewählt. Die Amtsdauer beträgt vier Jahre, eine Wiederwahl ist möglich.

### ROLLE UND ARBEITSWEISE DES VERWALTUNGSRATS

Der Verwaltungsrat überwacht die Tätigkeit der Geschäftsleitung und wählt deren Mitglieder. Er erlässt das Organisationsreglement, legt die strategischen Unternehmensziele fest und führt eine Risikokontrolle durch. Der Verwaltungsrat genehmigt die Mittelfristplanung, das Budget sowie die Jahresrechnung.



## AUSSCHÜSSE

Der Verwaltungsrat bestellte an seiner konstituierenden Sitzung vom 8. Januar 2014 vier Ausschüsse. Sie bestehen aus je drei Mitgliedern und beraten die ihnen zugewiesenen Vorlagen und geben Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats ab. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungskompetenz.

### Ausschuss Finance & Compliance

Nadine Gautschi (Präsidentin), Dr. Paul Rüst, Dr. Kurt Altermatt

### Ausschuss Personal & Vergütung

Prof. Dr. Daniela Thurnherr (Präsidentin seit 04/2014), Urs Meienhofer, Hanspeter Ryser

### Ausschuss Strategie & Politik

Mirjam Ballmer (Präsidentin), Dr. Paul Rüst, Hanspeter Ryser

### Nominationsausschuss

Dr. Kurt Altermatt (Präsident), Nadine Gautschi, Hanspeter Ryser

## DIE GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung besteht aus dem Direktor, dem Vizedirektor sowie sechs weiteren Mitgliedern. Zusätzlich nehmen zwei Mitglieder der erweiterten Geschäftsleitung ohne Stimmrecht im Gremium Einsitz. Aufgabe der Geschäftsleitung ist die Festlegung der Unternehmens-, Finanz- und Personalpolitik, des Unternehmensleitbildes und der Unternehmensziele zuhanden des Verwaltungsrats, die Genehmigung der Investitionen und Ausgaben im Rahmen ihrer Kompetenzen sowie die Unterstützung des Direktors bei der Führung des Unternehmens.

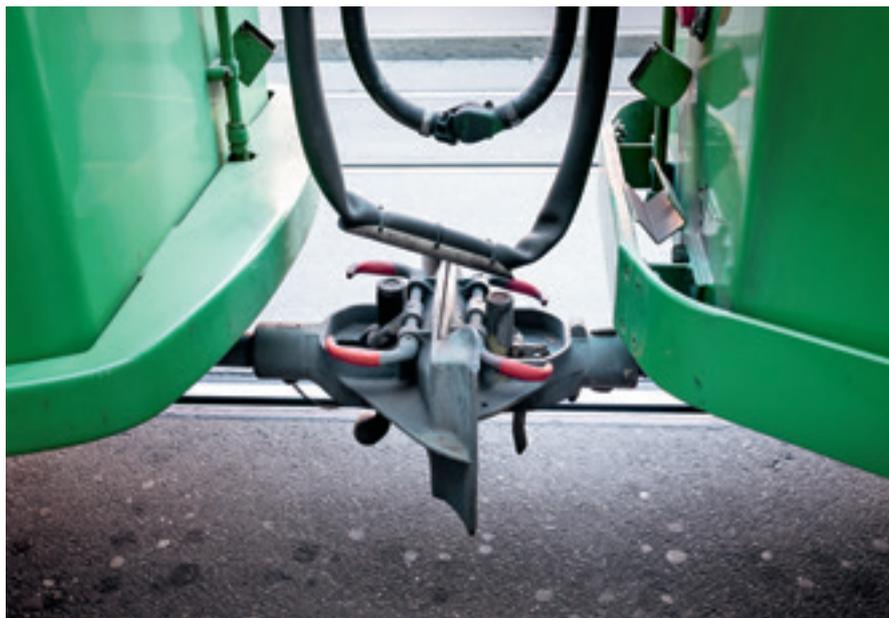
Im Berichtsjahr wurde die Geschäftsleitung stark erneuert. In chronologischer Reihenfolge nahm der Verwaltungsrat folgende Wahlen in die Geschäftsleitung vor: Stefan Schaffner zum Leiter Markt (per 17.3.2014, operativ in dieser Funktion tätig seit 1.1.2013), Andrea Knellwolf zur Leiterin Personal & Recht ad interim (per 17.3.2014), Erich Lagler zum Direktor (per 1.11.2014), Stefan Popp zum Leiter Finanzen (per 1.8.2014), Reto Meister zum Leiter Betrieb

(per 1.11.2014), Sabine Denner zur Leiterin Human Resources ad interim (per 1.9.2014). Per 1.11.2014 übernahm Michael Bont, der die Leitung der BVB seit 12.12.2013 interimistisch wahrgenommen hatte, wieder seine angestammte Funktion als Leiter Infrastruktur. Per 9.2.2015 wurde er zum Vizedirektor gewählt. Zum Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung und Leiter Kommunikation & Public Affairs wählte der Verwaltungsrat Stephan Appenzeller (per 17.3.2014). Seit 25.11.2014 nimmt Aline Marro, Leiterin Legal & Compliance, beratend an den Geschäftsleitungssitzungen teil und wurde per 9.2.2015 in die erweiterte Geschäftsleitung gewählt.

Die Geschäftsleitung verlassen haben: Andrea Knellwolf (Leiterin Personal & Recht, per 13.8.2014), Béatrice Thomet (Leiterin Betrieb, per 30.9.2014), Franz Brunner (Leiter Corporate Services und Vizedirektor, per 31.8.2014). Der Bereich Corporate Services wurde per 1.4.2014 auf die beiden Bereiche Finanzen und Personal & Recht, letzterer per 1.9.2014 auf die Bereiche Human Resources sowie Legal & Compliance aufgeteilt.

## CORPORATE GOVERNANCE

(FORTSETZUNG)



### ENTSCHÄDIGUNGEN VR UND GL

#### VERWALTUNGSRAT

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidenten legt der Regierungsrat fest. Der Präsident des Verwaltungsrats erhält eine jährliche Vergütung von 80 000 Franken, die Mitglieder je eine solche von 12 000 Franken. Bei mehr als sechs ganztägigen Sitzungen pro Jahr werden den Mitgliedern (ohne Präsident) zusätzlich Sitzungsgelder (1000 Franken pro Halbtage) sowie Spesen nach effektivem Aufwand und gemäss den massgeblichen Bestimmungen des Kantons Basel-Stadt vergütet. Der ausserordentliche Anstieg der Verwaltungsrats honorare ist durch Massnahmen aus den personellen Veränderungen innerhalb der Geschäftsleitung im Jahre 2014 sowie notwendiger Massnahmen zum Aufbau geeigneter Compliance-Strukturen begründet, die eine signifikant höhere Sitzungskadenz des VR und seiner Ausschüsse erforderte.

#### GESCHÄFTSLEITUNG

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird aufgrund der Bestimmungen des baselstädtischen Lohngesetzes festgelegt und enthält keine leistungsabhängigen bzw. von der Zielerreichung abhängigen Lohnbestandteile. Die Spesenvergütung erfolgt gemäss dem BVB-Spesenreglement, das sich an der baselstädtischen Spesenverordnung orientiert und gemäss §13 des BVB-Organisationsgesetzes im Einvernehmen mit der Personalkommission erlassen wurde.

Der Anstieg bei den Salären der Geschäftsleitungsmitglieder ergibt sich aus der neuen Zusammensetzung und der Erhöhung von sieben auf zehn Geschäftsleitungsmitglieder, wonach zum Bilanzstichtag die Leitungen der Geschäftsbereiche Kommunikation & Public Affairs sowie Legal & Compliance beratende Mitglieder der Geschäftsleitung sind und die Leitung des Geschäftsbereiches Human Resources volles Mitglied der Geschäftsleitung ist.

#### VERGÜTUNGEN VERWALTUNGSRAT

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen und Spesen

	2014	2013
Gesamtvergütung VR (8 Personen)	375 177	209 164
Höchste Einzelvergütung	87 130	85 000

#### VERGÜTUNGEN AN GESCHÄFTSLEITUNGSMITGLIEDER

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen

	2014	2013
Gesamtvergütung GL (10 Personen, Vorjahr 7)	1 836 065	1 522 424
Höchste Einzelvergütung	247 706	265 155



### COMPLIANCE

Der Verwaltungsrat der BVB will die Einhaltung gesetzlicher und unternehmensethischer Regeln bei der BVB umfassend verbessern. Dazu hat er eine umfassende Analyse der Compliance in Auftrag gegeben und verschiedene Massnahmen eingeleitet, um ein strikt gesetzeskonformes Verhalten der BVB als Unternehmung ebenso wie ihrer Mitarbeitenden sicherzustellen. Im Berichtsjahr wurden dazu zahlreiche Richtlinien und Weisungen überarbeitet oder neu erarbeitet.

Eine unabhängige Untersuchung aller submissionsrechtlich relevanten Beschaffungen des Jahres 2013 zeigte gravierende Mängel auf. Der VR hat deshalb im Jahr 2014 umgehend umfassende Massnahmen ergriffen, um eine strikt gesetzeskonforme Beschaffungspolitik durchzusetzen. Dazu hat er u.a. eine «Nulltoleranzpolitik» durchgesetzt und eine Projektorganisation eingesetzt, die sämtliche Submissionen gesetzeskonform durchführt und auch die interne Schulung der involvierten Fachleute sicherstellt. Der Bereich Legal & Compliance wurde um mehrere Submissionsjuristen verstärkt.

### INTERNES KONTROLLSYSTEM (IKS)

Unter dem Internen Kontrollsystem (IKS) der BVB sind alle von den Leitungsorganen des Unternehmens angeordneten organisatorischen Methoden und Massnahmen definiert, die dazu dienen, einen ordnungsgemässen Ablauf des betrieblichen Geschehens und somit der ordnungsgemässen Finanzberichterstattung sicherzustellen.

Die Massnahmen des IKS sind im Grundsatz in die betrieblichen Abläufe integriert, d.h. sie erfolgen prozessbegleitend mit den überwachten Aufgaben. Soweit dies nicht möglich oder sinnvoll ist, sind nachgelagerte Kontrollen etabliert. Das IKS der BVB ist von der Revisionsstelle entsprechend der §§ 728 a,b des OR geprüft.

### RISIKOMANAGEMENT

Das Risikomanagement ist ein zentrales Führungsinstrument, mit dem die BVB das Ziel verfolgt, den Fortbestand und den Erfolg der Unternehmung dauerhaft zu sichern. Das Risikomanagement trägt namentlich dazu bei, die Erreichung der Unternehmensziele zu sichern, die Unsicherheit bei Entscheidungen zu vermindern sowie die Sicherheit zu gewährleisten. Hierzu gehören die Sicherheit der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer, die Sicherheit des Personals in allen Bereichen und die Sicherheit der Umwelt.

Die BVB versteht unter systematischem Risikomanagement, Transparenz bezüglich der aktuellen Risikosituation zu schaffen und rechtzeitig die erforderlichen Massnahmen zur Risikobewältigung zu treffen, um damit das übergeordnete Ziel, die Erfüllung des Leistungsauftrages, zu erreichen. Dabei ist das Risikomanagement nicht nur auf die Minimierung von Risiken ausgerichtet, sondern dient auch der gezielteren Wahrnehmung von Chancen. Die Massnahmen sind auf die Reduktion der potenziellen finanziellen und nicht finanziellen Auswirkungen und/oder der Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken ausgerichtet.

### REVISIONSSTELLE

Damit der Verwaltungsrat seine Oberaufsicht ausüben kann, führt die Revisionsstelle jährlich eine Revision durch und erstattet darüber dem Verwaltungsrat Bericht. Die Revisionsstelle wird vom Verwaltungsrat gewählt. Die Revisionsstelle prüft die Jahresrechnung und die Bilanz und beurteilt die ordentliche Geschäftsführung. Sie erstattet dem Verwaltungsrat sowie der Kantonalen Finanzkontrolle Bericht über das Ergebnis ihrer Prüfung. Seit 2006 ist Ernst & Young AG die Revisionsstelle der BVB.

### INFORMATIONSPOLITIK

Die BVB informiert die Öffentlichkeit aktiv, offen und transparent über die Ziele des Unternehmens und über besondere Ereignisse. Die BVB legt dabei Wert auf eine zielgruppengerechte Kommunikation gegenüber Kunden, Mitarbeitenden, Behörden, Politik, Medien sowie weiteren an der Unternehmung interessierten Kreisen.

Die Medienmitteilungen der BVB sind unmittelbar nach dem Versand an die Medien auch über die BVB-Website der Öffentlichkeit zugänglich. 2014 hat die BVB in rund 30 Medienmitteilungen, teilweise zusammen mit Partnerunternehmen, über wichtige Entwicklungen und Ereignisse des Unternehmens informiert.

## BVB VERWALTUNGSRAT



von links: Kurt Altermatt, Nadine Gautschi, Paul Blumenthal, Urs Meienhofer, Paul Rüst, Mirjam Ballmer, Hanspeter Ryser, Daniela Thurnherr

Präsident

### Paul Blumenthal

lic. rer. pol., 1955  
VR-Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Regierungsrates  
Basel-Stadt

selbstständig, Blumenthal-Consulting

#### Weitere Mandate

Mandat als VRP: Nahverkehr  
Vevey-Montreux (VMCV) AG  
**Mandate als Vizepräsident des VR:**  
Turbo AG, elvetino AG, SBB GmbH  
Deutschland: Vizepräsident des  
Gesellschafterrates  
**Verwaltungsratsmandate:**  
BOB AG, Molinari Rail AG, OeBB  
Holding AG, OeBB Personenverkehrs  
AG, OeBB Rail-Cargo-Austria AG,  
RailAway AG, Raitour AG, Reka, RhB  
AG, Switzerland Travel Centre, ZB AG  
**Vorstand:** Schweiz Tourismus

Mitglied

### Nadine Gautschi

Ökonomin, 1972  
VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates  
Basel-Stadt

Theater Basel, Abteilung Ballett,  
Assistentin Direktion BTB

Vizepräsident

### Paul Rüst

Dr. iur., 1946  
VR-Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Grossen Rates  
Basel-Stadt

selbstständig, SwissLegal Dürr und  
Partner, Advokat und Notar

#### Weitere Mandate

**Mandat als VRP:** ImmoVita AG,  
Santini Beteiligungen AG  
**Verwaltungsratsmandat:**  
Sowag AG für sozialen Wohnungsbau  
**Andere:** Präsident der Milli und  
Hans Zehntner-Stiftung

Mitglied

### Urs Meienhofer

Wagenführer, 1966  
VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Personals BVB

#### Weitere Mandate

Beisitzer Personalkommission BVB

Mitglied

### Kurt Altermatt

Dr. oec. HSG, 1951  
VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des  
Regierungsrates Basel-Stadt

#### Weitere Mandate

**Mandate als Präsident:** Stiftung OdA  
Gesundheit im Kanton Solothurn  
SOdAS, Stiftung Wohnen und Arbeiten  
Solothurn / Discherheim  
**Mandate als Mitglied:**  
Stiftungsrat Solothurnische Stiftung  
Schulheim für körperbehinderte Kinder,  
Übergangsrat der Universitären  
Psychiatrischen Dienste Bern (UPD),  
Stiftungsrat Pro Senectute Solothurn

Mitglied

### Hanspeter Ryser

selbstständiger Landwirt, 1965  
VR-Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons  
Basel-Landschaft

#### Weitere Mandate

Gemeinderat und Bürgergemeinde-  
präsident Oberwil, Präsident Wasser-  
werk Reinach und Umgebung,  
Präsident Verband Bevölkerung und  
Zivilschutz Leimental, Delegierter EBM,  
Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Mitglied

### Mirjam Ballmer

lic. phil. I, Geografin, 1982  
VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates  
Basel-Stadt

Pro Natura, Projektleiterin für  
Naturschutzpolitik

#### Weitere Mandate

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

Mitglied

### Daniela Thurnherr

Prof. Dr. iur., 1972  
VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrates  
Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität  
Basel, Professorin

## BVB GESCHÄFTSLEITUNG



von links: Marcel Kuttler, Stefan Popp, Stephan Appenzeller, Sabine Denner, Erich Lagler, Michael Bont, Stefan Schaffner, Reto Meister, Aline Marro, René Messmer

Direktor

### Erich Lagler

Betriebsingenieur SIB,  
Dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961

GL-Mitglied seit 01.11.2014

Leiter Infrastruktur, Vizedirektor

### Michael Bont

Dipl. Bauingenieur ETH/SIA, 1965

GL-Mitglied seit 01.06.2006

Leiterin Human Resources a.i.

### Sabine Denner

Staatlich geprüfte Betriebswirtin/  
Customer-Relationship-Managerin, 1964

GL-Mitglied seit 14.08.2014

Leiter Technik

### Marcel Kuttler

Dipl. Automobilingenieur FH, Dipl.  
Betriebswirtschaftler NDS/FH, 1961

GL-Mitglied seit 01.08.1998

Leiter Betrieb

### Reto Meister

Dipl. Betriebsingenieur FH, 1964

GL-Mitglied seit 01.11.2014

Leiter Unternehmensentwicklung

### René Messmer

Dipl. Bauingenieur FH, 1958

GL-Mitglied seit 01.01.2007

Leiter Finanzen

### Stefan Popp

Dipl. Betriebswirt, 1967

GL-Mitglied seit 01.08.2014

Leiter Markt & Netz

### Stefan Schaffner

Dipl. Maschinen-Ing. FH, eMBA, 1970

GL-Mitglied seit 01.01.2013

Leiter Kommunikation & Public Affairs

### Stephan Appenzeller

lic. phil. I, eidg. dipl. PR-Berater, 1960

Mitglied erweiterte GL seit 17.03.2014

Leiterin Legal & Compliance

### Aline Marro

lic. iur., 1976

Mitglied erweiterte GL seit 09.02.2015



## POSITIVES ERGEBNIS DANK SONDEREFFEKTEN

Trotz einem deutlich reduzierten Betriebsergebnis von 3,2 Mio. CHF schloss die BVB das Geschäftsjahr mit einem Jahresgewinn von 4,8 Mio. CHF ab. Grund dafür sind Sondereffekte, die mehrheitlich aus der Annäherung an den Rechnungslegungsstandard Swiss GAAP FER resultieren. Der Verkehrsertrag erhöhte sich leicht um 0,5 Mio. CHF (+0.4%).

### BESONDERE EREIGNISSE

Die Ereignisse und Erkenntnisse aus dem Vorjahr haben zu wesentlichen organisatorischen und operativen Veränderungen bei der BVB geführt. Ende 2013 veranlasste der Verwaltungsrat eine Untersuchung zum Beschaffungswesen. Deren Resultate ergaben, dass die Beschaffungsprozesse vollständig überarbeitet und neu definiert werden mussten. Wegen den Veränderungen im Management waren bis in das vierte Quartal wesentliche Positionen nur interimistisch besetzt, was eine Mehrfachbelastung der Verantwortlichen auf allen Ebenen nach sich zog. Die Folgen der Krise und deren Bewältigung wie auch die Unsicherheiten, die sich aus den Personalwechseln in der Geschäftsleitung ergaben, hatten ausserordentliche Fluktuationen im Kader zur Folge. Die dringend notwendige – aber erst mit dem neuen Management mögliche – Überarbeitung interner Richtlinien zog Unsicherheiten bei der Umsetzung nach sich. Die Mitarbeitenden bewältigten die umfangreichen Zusatzaufgaben neben dem Tagesgeschäft durch ein hohes Engagement. All diese Faktoren haben im Berichtsjahr erhebliche Kräfte und Ressourcen gebunden und damit auch das betriebliche Ergebnis negativ beeinflusst.

Die BVB wird ihre Rechnungslegung 2015 auf Swiss GAAP FER umstellen. Für 2014 erfolgt auf der Basis des OR-Rechnungslegungsstandards bereits eine weitgehende Annäherung an diesen Standard, um die Bewertung der Bilanzpositionen nach den Grundsätzen von True and Fair View zu ermöglichen. Mit dem Ziel einer grösseren Transparenz wurde die Jahresrechnung 2014 nach den Swiss GAAP FER-Darstellungsgrundsätzen gegliedert und die Erfolgsrechnung dabei an das «EBIT-Schema» angepasst. Zur besseren Vergleichbarkeit ist auch das Vorjahresergebnis entsprechend strukturiert.

Die Annäherung an Swiss GAAP FER wirkt sich auf das betriebliche und nichtbetriebliche Ergebnis aus. Wesentliche Auswirkungen sind nachfolgend aufgeführt.

### ENTWICKLUNG UMFELD

Aus dem politischen Umfeld der BVB ergeben sich zukünftig konkretere Ziele und Vorgaben. Der Kanton hat der BVB mit der Eignerstrategie den Auftrag gegeben, attraktive, sichere, pünktliche und hochwertige Mobilität bereitzustellen, die zudem wirtschaftlicher und umweltgerechter wird.

Neben den monetären Effizienzvorgaben in der Eignerstrategie nimmt der Kanton über Höchstansätze zu den erstattungsfähigen Abteilungspositionen in der Leistungsvereinbarung auch direkten Einfluss und reduziert damit ab 2015 die kantonalen Abteilungen.

Die BVB wird aus diesem Grund ökonomisch wirksame Massnahmen ergreifen müssen, um die finanzielle Stabilität sicherzustellen. Die grosse Herausforderung wird sein, die notwendigen betriebswirtschaftlichen Optimierungen mit den früher aufgebauten Ressourcen effektiv und effizient zu realisieren.

Die Revision des Organisationsgesetzes der Basler Verkehrs-Betriebe wird im Laufe des Jahres 2015 im Grossen Rat beraten. Die beantragte Revision zielt im Wesentlichen auf die Anpassung an die Richtlinien zur Public Corporate Governance des Regierungsrats vom 14. September 2010 ab.

Die verkehrspolitischen Ziele der BVB ergeben sich insbesondere aus den Planungen der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zum Tramnetz 2020. Der angestrebte etappierte Ausbau des regionalen Tramnetzes um 21 Kilometer ist auch für die BVB eine grosse Herausforderung und wird höhere Betriebsleistungen zur Folge haben und erfordert zusätzlich einen mittelfristigen Ausbau der Depotkapazitäten.

Im Verhältnis zu den ländlichen Regionen wächst die Zahl der öv-Kunden im Stadtgebiet weniger. In den nächsten fünf Jahren erwartet die BVB für Basel-Stadt eine Zunahme der Wohnbevölkerung um gut 1 Prozent, für Basel-Landschaft ist von ca. 2 Prozent auszugehen. Dieser Unterschied zwischen Stadt und Land wird sich künftig noch akzentuieren.

Trotz des Bekenntnisses der personalstarken Pharma-Branche zur Region erwartet die BVB für Basel-Stadt ein schwächeres Fahrgastwachstum als in den umliegenden Regionen.

### GESCHÄFTSVERLAUF

#### Unternehmensergebnis

Dank Sondereffekten schloss die BVB das Geschäftsjahr mit einem Jahresgewinn von 4,8 Mio. CHF ab. Die einmaligen Sondereffekte resultieren mehrheitlich aus der Annäherung an den Rechnungslegungsstandard Swiss GAAP FER und sind im ausserordentlichen Ergebnis transparent ausgewiesen. Dabei stehen sich ausserordentliche Erträge wie die Auflösung der Rückstellung für Rollmaterial & LCC (12,1 Mio. CHF) und ausserordentliche Kosten wie die «Wertberichtigung langfristige Finanzanlagen» gegenüber, hinter der ein Verzicht auf Forderungen (4,6 Mio. CHF) gegenüber den Mitarbeitenden der BVB für vorausbezahlte Pensionskassensanierungsbeiträge steht. Die Wertberichtigung ist eine Folge des im Jahr 2014 in Kraft getretenen neuen baselstädtischen Pensionskassengesetzes.

#### Betriebliches Ergebnis

Das betriebliche Ergebnis (EBIT) liegt mit 3,2 Mio. CHF erheblich (–4,9 Mio. CHF) unter dem EBIT des Vorjahres. Der Betriebsertrag erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr vor allem dank höheren Dienstleistungserträgen gegenüber Dritten und aktivierten Eigenleistungen auf 245,1 Mio. CHF (+13,8 Mio. CHF), der Betriebsaufwand auf 210,7 Mio. CHF (+15,3 Mio. CHF), während die Abschreibungen um 3,5 Mio. CHF auf 31,3 Mio. CHF anstiegen.

#### Betriebsertrag

Die grösste Umsatzposition sind die Verkehrserlöse, die im letzten Jahr 124,3 Mio. CHF erreicht haben und somit um 0,5 Mio. CHF (+0,4%) gestiegen sind.

Die BVB rechnet längerfristig (Trend) mit einem moderaten Wachstum bei den Fahrgastzahlen (Einsteiger) von 0,8 Prozent p.a. und

geht davon aus, dass mit regelmässigen Preiserhöhungen bei den Tarifen Mehrkosten wie die Teuerung kompensiert werden können. Andererseits nimmt die BVB an, dass ihr Anteil aus Verkehrserlösen des TNW tendenziell von Jahr zu Jahr leicht sinkt (< 0,1%), da die Fahrgastzahlen im ländlichen Gebiet stärker zunehmen als auf städtischem Gebiet und sich der BVB-Einnahmanteil am TNW-Erlös dadurch um etwa 0,05 Prozent pro Jahr verringert.

Im Vergleich mit anderen Tarifverbunden profitieren die Kunden von einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Tarifverbund Nordwestschweiz stellt seinen Kunden im Verhältnis zum Preis die grösste nutzbare Netzlänge zur Verfügung. Pro bezahlten Franken erhalten sie durchschnittlich 25 Netzkilometer Angebot im ganzen Tarifgebiet.

#### Preisvergleich Monatsabonnemente Verbunde

Abo / Typ	ZVV (Zürich)	libero (Bern)	unireso (Genf)	TNW (NW- Schweiz)	OSTWIND (Ost- schweiz)	Arcobaleno (Tessin)
Preis Monatsabo (Erwachsene)						
Gesamtverbund in CHF	240	295	160	76	342	199
Netzlänge in km	4 550	1 620	467	1 919	2 361	1 508
Nutzbare Netzkilometer pro CHF	19	5	3	25	7	8
Anzahl Haltestellen	2 749	1 945	1 631	1 009	2 697	1 637

Zweitwichtigste Position beim Betriebsertrag sind die Abgeltungen, die die öffentliche Hand der BVB vergütet, um betriebswirtschaftlich nicht selbsttragende, aber im Interesse der Bevölkerung sinnvolle Kurse und Linien zu betreiben. Für zusätzliche Kurse und Linien im Auftrag des Kantons wurde der Betriebsbeitrag 2014 in der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt um 1,2 Mio. CHF auf 53,8 Mio. CHF erhöht. Zu Buche schlugen vor allem die Verdichtung der Linie 33 bis Allschwil-Letten, das neue Buskonzept im Raum Riehen-Bettingen sowie die Verlängerung der Tramlinie 2 während der abendlichen Hauptverkehrszeit bis Riehen Dorf.

Bei den Dienstleistungen sind die Umsätze aus Werbeerlösen um 4,3 Prozent geringer ausgefallen. Die Erlöse aus Infrastruktur-Bauleistungen haben um 73,4 Prozent auf 15,3 Mio. CHF, die Eigenleistungen für eigene Aktiven und Lagerfertigung um 29 Prozent auf 18,8 Mio. CHF zugenommen.

#### Betriebsaufwand

Auf der Aufwandseite waren 2014 höhere Kosten für die Leistungserstellung sowie ein höherer Personalaufwand zu verzeichnen. Zudem führten höhere gesundheitsbedingte Personalausfälle sowie die systemischen Lohnstufenanstiege zu Mehraufwendungen beim Personal und entsprechend in der Bilanz zu höheren Rückstellungen aus Ferien- und/oder Überzeitguthaben der Mitarbeitenden.

Im Zuge der zuvor genannten Annäherung an Swiss GAAP FER wurde im Berichtsjahr darauf verzichtet, Rückstellungen für künftige ungedeckte Aufwendungen für das Rollmaterial (z.B. Hauptrevisionen und LCC) zu bilden. Im Vergleich zum Vorjahr sanken dadurch die Aufwendungen zur Leistungserstellung um 2 Mio. CHF.

#### Abschreibungen

Die höheren Abschreibungen ergeben sich einerseits aus den Neuinvestitionen der letzten Jahre (99 Mio. CHF im 2013 und 54 Mio. CHF im 2014) und andererseits aus dem hohen Bestand an bereits abgeschriebenen Assets.

#### Finanzergebnis

Im Finanzergebnis wirken die Zinsaufwendungen für die Darlehen für den Bau des Depots Wiesenplatz und die Trambeschaffung *FLEXITY* Basel. Diese Aufwendungen steigen in den nächsten Jahren mit Auslieferung der Gesamtflotte von 61 neuen Trams.

#### Ausserordentliches Ergebnis

Während im Vorjahr das hohe ausserordentliche Ergebnis (42,2 Mio. CHF) in der Rückführung der Rücklagen Kantonale Vorgaben und dem daraus entstanden Gewinn aus der Auflösung von Rückstellungen begründet war, führen im Berichtsjahr die im Anhang näher erläuterten Annäherungen an Swiss GAAP FER zu vergleichsweise moderaten

Ergebniseffekten (3,8 Mio. CHF). Diese realisierte Annäherung führt auch dazu, dass nur gesetzliche Rücklagen mit einem Ergebniseffekt von -0,9 Mio. CHF gebildet wurden.

#### BILANZ

In der Bilanz zeigt sich eine von 66,3 Prozent auf 69,8 Prozent verbesserte Eigenkapitalquote. Unter Berücksichtigung der geplanten Abführung der Rücklage nach kantonalen Vorgaben wird sich die Bilanzsumme um 35,7 Mio. CHF auf 581,2 Mio. CHF reduzieren. Die Eigenkapitalquote wird dadurch auf 67,9 Prozent sinken.

Die Bilanzsumme liegt bei 616,9 Mio. CHF. Insbesondere bei den Sachanlagen kam es aufgrund der grossen Investitionen in die Bahninfrastruktur zu einer deutlichen Zunahme gegenüber dem Vorjahr. 2015 erwartet die BVB aufgrund der Beschaffungsprojekte Rollmaterial Bus und Tram weitere Zugänge von etwa 100 Mio. CHF.

#### CASH FLOW

Per Jahresende liegt der Bestand an flüssigen Mitteln bei 75,6 Mio. CHF. Die aktuell geplanten und durchgeführten grossen Investitionen für Rollmaterial Tram und Bus und deren Finanzierung sind gesichert. Zukünftig werden die Basler Verkehrs-Betriebe vermehrt Fremdkapital aufnehmen müssen, um grosse Projekte zu finanzieren. Der Rückgang an flüssigen Mitteln ist im Wesentlichen darin begründet, dass planmässig die Investitionen in Sachanlagen in der Höhe von 54 Mio. CHF ohne die Aufnahme von Fremdmitteln realisiert wurden.

#### SPARTENERGEBNISSE

Künftig wird die BVB ihre Ergebnisse nach Sparten ausweisen. Dazu wird sie das Rechnungswesen weiter ausbauen und die Werteflüsse adäquat abbilden.

Die Transportdienstleistung und alle damit verbundenen Instandhaltungs- und Unterhaltsarbeiten sind das Kerngeschäft in der Sparte Öffentlicher Verkehr (öV).

Zudem erbringen die Basler Verkehrs-Betriebe Dienstleistungen für Dritte, insbesondere in Form von Bauprojekten. Das Auftragsvolumen in dieser Sparte ergibt sich derzeit aus

den Baumassnahmen unserer Partner in der Region. Mit der Eröffnung des neuen Werkgebäudes für die Infrastruktur im Dreispitz wird die Entwicklung weiterer Dienstleistungen möglich.

Die Sparte Werbung ist ein Zusatzgeschäft, das die BVB derzeit intensiv betrachtet und Konzepte zu dessen Weiterentwicklung erarbeitet. Denkbar ist die Kombination von traditionellem Werbegeschäft und der Vermietung von Werbeflächen auf und in den Fahrzeugen sowie den neuen vielfältigen Möglichkeiten der modernen Fahrgastinformationssysteme. Zugleich entwickelt die BVB Lösungen, die dem steigenden Informationsbedürfnis unserer Kunden während der Fahrt gerecht werden.

Im Kerngeschäft öV ergab sich der höhere Erlös im Jahr 2014 (222,7 Mio. CHF, + 3.2%) vorwiegend aus höheren Transporteinnahmen und der Anpassung der Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung an das erweiterte Angebot.

Die 2014 höheren Erlöse für Dienstleistungen (17,6 Mio. CHF, + 93%) waren durch die zweite Erneuerungsetappe der Tramlinie 14, die Baustelle Elsässerstrasse / Hünigerstrasse sowie die Arbeiten für die Tramlinie 8 auf deutscher Seite bestimmt.

Fehlende Ressourcen bei der Vermarktung in Kombination mit der Arbeit an den neuen Konzepten begründen, warum die Erlöse der Sparte Werbung (6,91 Mio. CHF, -4,7%) sich gegenüber dem Vorjahr etwas verringert haben.

## PERSONAL

Der Personalbestand ist im 2014 um rund fünf Stellen (FTE) auf 1089,7 Stellen (Vorjahr 1085,1) gewachsen. Der Aufbau ist im Wesentlichen für die Bewältigung der Abarbeitung der Defizite im Bereich Beschaffung erfolgt, dabei wurden vermehrt auch temporäre Verträge abgeschlossen.

In den nächsten fünf Jahren werden rund 10 Prozent der Mitarbeitenden pensioniert. Gleichzeitig steigen die technischen und wirtschaftlichen Anforderungen an das bestehende Personal. Die zusätzlichen Linien und Kurse erhöhen den Bedarf an operativem Personal. Zudem gilt es, die ungeplante Fluk-

tuation abzudecken. Bereits heute ist es schwieriger geworden, Fachkräfte mit Spezialausbildungen zu rekrutieren und bei den Anstellungsbedingungen gegenüber den besser zahlenden Branchen in der Region mitzuhalten. Neben der Einplanung einer längeren Rekrutierungsdauer ergreift die BVB interne Massnahmen wie die gezielte Nachfolgeplanung, länger vorausschauende Rekrutierungsplanung sowie die stärkere Berücksichtigung von ungeplanter Fluktuation.

## RISIKOMANAGEMENT

2014 hat die BVB begonnen, ihr Risikomanagementsystem grundlegend zu überarbeiten. Anhand eines institutionalisierten Risikomanagements werden die Risiken, die mit der unternehmerischen Tätigkeit verbunden sind, jährlich systematisch erfasst, analysiert, überwacht und gesteuert. Diese Risiken sind thematisch zu Gruppen zusammengefasst. Dabei handelt es sich um allgemeine externe Risiken, leistungswirtschaftliche Risiken, finanzwirtschaftliche Risiken, Risiken im Zusammenhang mit der Corporate Governance und um IT-Risiken. Operativ ist die Geschäftsleitung für das Risikomanagement verantwortlich. Die Steuerung wesentlicher Einzelrisiken erfolgt durch eigens dafür ernannte Prozessverantwortliche. Diese treffen konkrete Massnahmen und überwachen deren Umsetzung. Die Geschäftsleitung informiert den Verwaltungsratsausschuss Finance und Compliance jährlich im Risikobericht über die identifizierten Risiken und die im Rahmen des Risikomanagements getroffenen Massnahmen.

Die identifizierten Risiken und deren Beurteilung waren stark geprägt von den Erkenntnissen und den Folgen der Krise 2013, dementsprechend waren diverse Massnahmen zu deren Mitigation sehr operativ und kurzfristig geprägt. Andere wie der Aufbau von Richtlinien und Strukturen der Corporate Governance werden die BVB anhaltend weiter begleiten.

## AUSBLICK

Der Kanton hat der BVB 2014 mit der Eignerstrategie einen klaren Auftrag gegeben. Die BVB hat die Eignerstrategie nun ihrerseits in die Unternehmensstrategie eingearbeitet. Diese fokussiert auf die Handlungsfelder Qualitätsführerschaft, Produktivität und

Effizienz, aber auch auf die Erschliessung neuer Angebote im Bereich grenzenlose Mobilitätsdienstleistungen und die Generierung von Zusatzgeschäften zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades.

Beim neuen Rollmaterial haben 2014 die ersten beiden *FLEXITY* Basel den Anfang gemacht. Bis ins Jahr 2017 folgen ihnen 59 weitere Fahrzeuge. Die BVB erwartet als nächste Busgeneration bis April 2015 drei Vorserienfahrzeuge sowie 52 Gelenkbusse, die zwischen Sommer und Jahresende 2015 ihren Dienst aufnehmen.

Mit dem Eigner hat die BVB vereinbart, dass sich alle Fahrzeuge spätestens bis 2027 mit 100 Prozent erneuerbarer Energie fortbewegen und bezüglich Antrieb, Lärm und Emissionen jeweils die neusten Technologien aufweisen. Zu diesem Zweck werden in den kommenden Monaten Versuche mit neuen Fahrzeugkonzepten gestartet. Im Rahmen des Projektes «Bus der Zukunft» arbeitet die BVB bereits an der nächsten Fahrzeuggeneration.

Die Tramlinie 8 wurde per Mitte Dezember 2014 erstmals nach Weil am Rhein geführt. Bis 2017 folgt als nächstes Projekt die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis sowie – bei positivem Finanzierungsbeschluss des Kantons Basel-Landschaft – bis 2018 die Realisation der Verbindung Margarethenstich. Weitere Projekte sind bei den Kantonen in Planung.

Die Kombination aus den strategischen Zielen, den Effizienzzielen und den genannten Herausforderungen wird die Mitarbeitenden und das Management der BVB in den kommenden Jahren intensiver als bisher fordern.

# JAHRESRECHNUNG

## ERFOLGSRECHNUNG

2014 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2014	2013	Veränderung
Verkehrserlöse		124 308 595	123 798 105	510 490
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	2	30 299 742	24 056 150	6 243 592
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	3	68 658 342	65 782 133	2 876 209
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	3	3 052 048	3 073 853	-21 805
Aktiviert Eigenleistung und Lagerleistung	1, 2	18 779 272	14 560 058	4 219 214
<b>Betriebsertrag</b>	<b>1</b>	<b>245 097 999</b>	<b>231 270 299</b>	<b>13 827 700</b>
Aufwand zur Leistungserstellung	1, 4	-54 100 117	-42 318 527	-11 781 590
Personalaufwand	5	-127 627 990	-122 609 922	-5 018 068
Übriger betrieblicher Aufwand	6	-28 947 234	-30 456 730	1 509 496
<b>Betriebsaufwand</b>		<b>-210 675 341</b>	<b>-195 385 179</b>	<b>-15 290 162</b>
<b>Betriebsergebnis (EBITDA)</b>		<b>34 422 658</b>	<b>35 885 120</b>	<b>-1 462 462</b>
Abschreibungen	7	-31 252 501	-27 794 026	-3 458 475
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>3 170 157</b>	<b>8 091 094</b>	<b>-4 920 937</b>
Finanzertrag		274 467	298 031	-23 564
Finanzaufwand		-1 491 008	-1 069 681	-421 327
<b>Finanzergebnis</b>	<b>1, 8</b>	<b>-1 216 541</b>	<b>-771 650</b>	<b>-444 891</b>
Ausserordentlicher Ertrag	9	14 828 261	42 210 487	-27 382 226
Ausserordentlicher Aufwand	10	-11 046 970	-	-11 046 970
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>		<b>3 781 291</b>	<b>42 210 487</b>	<b>-38 429 196</b>
<b>Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen</b>		<b>5 734 907</b>	<b>49 529 931</b>	<b>-43 795 024</b>
Zuweisung Gesetzliche Rücklagen	11	-914 607	-1 275 759	361 152
Zuweisung Rücklagen Kantonale Vorgaben	12	-	-35 665 122	35 665 122
Zuweisung Freiwillige Rücklagen	13	-	-11 630 000	11 630 000
<b>Ergebniseffekt aus Rücklagen</b>		<b>-914 607</b>	<b>-48 570 881</b>	<b>47 295 122</b>
<b>Gewinn</b>		<b>4 820 300</b>	<b>959 050</b>	<b>3 861 250</b>

**BILANZ**

Per 31. Dezember 2014 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	2014	2013	Veränderung
Flüssige Mittel	14	13 439 656	89 251 166	-75 811 510
Flüssige Mittel beim Kanton Basel-Stadt	15	62 178 910	-	62 178 910
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16	17 949 830	9 255 620	8 694 210
Übrige kurzfristige Forderungen		3 810 381	5 621 245	-1 810 864
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen		13 522 288	12 055 209	1 467 079
Aktive Rechnungsabgrenzungen	17	6 421 377	10 649 060	-4 227 683
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>117 322 442</b>	<b>126 832 300</b>	<b>-9 509 858</b>
Finanzanlagen	18	1 257 194	6 908 867	-5 651 673
Sachanlagen	19	498 328 675	475 214 819	23 113 856
Immaterielle Werte	20	-	75 136	-75 136
<b>Anlagevermögen</b>		<b>499 585 869</b>	<b>482 198 822</b>	<b>17 387 047</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>616 908 311</b>	<b>609 031 122</b>	<b>7 877 189</b>
<b>Passiven</b>				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21	21 876 393	31 884 950	-10 008 557
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		371 804	2 141 507	-1 769 703
Kurzfristige Rückstellungen	22	11 334 307	10 066 432	1 267 875
Passive Rechnungsabgrenzungen	24	39 729 306	39 191 613	537 693
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>73 311 810</b>	<b>83 284 502</b>	<b>-9 972 692</b>
Darlehen gegenüber Nahestehenden		96 807 720	98 106 813	-1 299 093
Langfristige Rückstellungen	23	16 210 298	23 452 572	-7 242 274
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>113 018 018</b>	<b>121 559 385</b>	<b>-8 541 367</b>
<b>Fremdkapital</b>		<b>186 329 828</b>	<b>204 843 887</b>	<b>-18 514 059</b>
Dotationskapital	25	172 631 540	172 631 540	-
A-fonds-perdu Finanzierung Eigner gem. BVB-OG §16	26	182 195 138	161 538 797	20 656 341
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	27	5 177 096	4 262 489	914 607
Freiwillige Rücklagen	28	23 390 000	23 390 000	-
Rücklagen Kantonale Vorgaben	29	35 665 122	35 665 122	-
Gewinnvortrag		6 699 287	5 740 237	959 050
Jahresgewinn		4 820 300	959 050	3 861 250
<b>Eigenkapital</b>		<b>430 578 483</b>	<b>404 187 235</b>	<b>26 391 248</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>616 908 311</b>	<b>609 031 122</b>	<b>7 877 189</b>

**MITTELFLUSSRECHNUNG**

(Fonds flüssige Mittel) in CHF

	Note	2014	2013
Jahresgewinn		4 820 300	959 050
Abschreibungen auf Sachanlagen	19	31 177 365	27 055 867
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	20	75 136	738 159
Bildung / Auflösung von kurzfristigen Rückstellungen	22	1 267 875	-346 469
Bildung / Auflösung von langfristigen Rückstellungen	23	-7 242 274	-45 182 088
Veränderung gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	27	914 607	1 275 759
Veränderung freiwillige Rücklagen	28	0	11 630 000
Veränderung Rücklagen kantonale Vorgaben	29	0	35 665 122
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		-8 694 210	524 908
Veränderung der übrigen kurzfristigen Forderungen		1 810 864	-1 668 414
Veränderung der Vorräte und Angefangene Arbeiten		-1 467 079	3 969 043
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzung		4 227 683	-6 857 840
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		-10 008 557	12 989 077
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten		-1 769 703	1 881 407
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzung		537 692	4 479 102
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>		<b>15 649 699</b>	<b>47 112 683</b>
Investitionen in Sachanlagen	19	-54 382 032	-98 916 322
Desinvestitionen in Sachanlagen	19	90 812	2 700
Desinvestitionen in Finanzanlagen	18	5 651 673	1 014 335
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-48 639 547</b>	<b>-97 899 287</b>
Veränderung langfristige Finanzverbindlichkeiten		-1 299 093	54 500 906
Veränderung Einlage §16 durch Kanton Basel-Stadt	26	20 656 341	18 973 848
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>19 357 248</b>	<b>73 474 754</b>
<b>Veränderung des Fonds flüssige Mittel</b>		<b>-13 632 600</b>	<b>22 688 150</b>
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar 2014	14,15	89 251 166	66 563 016
Bestand flüssige Mittel am 31. Dezember 2014	14,15	75 618 566	89 251 166
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>-13 632 600</b>	<b>22 688 150</b>

---

# ANHANG

## ANGABEN ÜBER DIE IN DER JAHRESRECHNUNG ANGEWANDTEN GRUNDSÄTZE

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 961) sowie der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen erstellt.

Die Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsrechts erfolgt mit der vorliegenden Jahresrechnung. Die Gliederung der Vorjahreszahlen wurde angepasst. Die Vergleichbarkeit ist nicht wesentlich eingeschränkt.

Der Verwaltungsrat der BVB hat beschlossen, die Rechnungslegungsnorm für das Berichtsjahr 2015 auf Swiss GAAP FER umzustellen. Zudem wurde für das Berichtsjahr 2014 beschlossen, eine weitgehende Annäherung an die «True and Fair View»-Ansätze im Swiss GAAP FER vorzunehmen. Soweit sich im Vergleich zum Vorjahr daraus Änderungen in den Bewertungsansätzen ergeben haben, wird im Anhang darüber berichtet. Alle ergebniswirksamen Effekte aus Bewertungsanpassungen werden im Ausserordentlichen Ergebnis gezeigt.

Immer noch darstellungsrelevant, weil sich im Vorjahresvergleich grosse Differenzen zeigen, ist der Beschluss aus 2013 wonach die Plafonierung der Abgeltung über die «Rückstellung Kantonale Vorgaben» aufgehoben wurde und diese in die «Rücklagen Kantonale Vorgaben» überführt wurden. Die Auflösung der Rückstellungen und die Neubildungen der Rücklagen sind in der Erfolgsrechnung 2013 offen ausgewiesen.

### Währungsumrechnung

Die Buchführung und Rechnungslegung erfolgt in Schweizer Franken. Transaktionen in Fremdwährung werden zum Monatsmittelkurs der Eidgenössischen Finanzverwaltung (Abteilung Mehrwertsteuer) verbucht. Jahresendbestände werden zum Devisenkurs am Bilanzstichtag bewertet. Wichtigste Fremdwährung ist der Euro.

### Forderungen

Die Forderungen werden zu Nominalwerten bilanziert. Bestehende Risiken werden durch entsprechende Wertberichtigungen berücksichtigt. Für erkennbare Einzelrisiken werden individuelle Wertberichtigungen vorgenommen. Für das allgemeine Bonitätsrisiko wird eine stetig berechnete Wertberichtigung auf Basis des Debitorenbestandes gebildet. Forderungen aus der Deliktverfolgung älter als 91 Tagen werden auf Basis der bisherigen Einbringlichkeit zu 100% wertberichtigt.

Vor dem Berichtsjahr 2014 erfolgte die Bewertung aller Forderungen pauschal entsprechend ihrer Fälligkeit. Überfällige Forderungen wurden aus Vorsichtsgründen einheitlich wertberichtigt. Ab dem Berichtsjahr 2014 werden neue Forderungen aus der Deliktverfolgung auf Basis bisheriger Erfahrungswerte pauschalwertberichtigt und die übrigen Forderungen einzelwertberichtigt. Da nunmehr eine Einzelwertberichtigung durchgeführt wurde, werden diese Wertberichtigungen (1 342 757 CHF) nicht mehr als stille Reserven eingestuft.

### Vorräte

Die Vorräte sind zu ihren durchschnittlichen Anschaffungs- und Herstellkosten bewertet. Für die Risiken von Verlust und Obsoleszenz wird eine nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ermittelte Wertberichtigung vorgenommen, die einer strategisch begründeten längeren Lagerdauer für Rollmaterialersatzteile Rechnung trägt.

Die Bewertung der Warenlager wurde erstmals nach den Grundsätzen der Gängigkeit und Reichweite durchgeführt. Nach der neuen Berechnungsmethode wurde ein Wertberichtigungsbetrag in der Höhe von 12 212 186 CHF (Vorjahr Pauschalwertberichtigung 12 765 500 CHF) ermittelt.

Da vor dem Berichtsjahr 2014 aus systemischen Gründen eine Einzelbewertung der Vorräte nicht möglich war, wurde die Wertberichtigung in diesen Jahren als Stille Reserve ausgewiesen. Da nunmehr eine Einzelwertberichtigung durchgeführt wurde, werden diese Wertberichtigungen nicht mehr als stille Reserven eingestuft.

### Finanzanlagen

Die Finanzanlagen (Genossenschaftsanteile, Vorfinanzierung AN-Beträge PK-Sanierung) werden zum Anschaffungswert bilanziert. Über die Wertberichtigung ist in Note 18 berichtet.

### Sachanlagen

Sachanlagen werden aktiviert, sofern sie eindeutig identifizierbar, ihre Kosten zuverlässig bestimmbar und sie dem Unternehmen über mehr als ein Jahr einen messbaren Nutzen bringen. Die Erstbewertung erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellkosten sofern diese die Aktivierungslimite übersteigen.

Die Abschreibung der Sachanlagen erfolgt linear über die Jahre der branchenüblichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, wovon in begründeten Fällen abgewichen werden kann.

Wirtschaftliche Nutzungsdauer	in Jahren
Gebäude	50
Trassen und Geleise	25
Fahrleitungen	25
Schienenfahrzeuge (Motorwagen und Anhänger)	20–25
Autobusse und Dienstfahrzeuge	5–12
Maschinen, Werkzeuge und Geräte	5–10
Betriebseinrichtungen	5–25
Mobiliar	5–10
IT-Hardware	5

### Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen werden aktiviert, wenn sie klar identifizierbar sind, ihre Kosten zuverlässig bestimmt werden können und sie dem Unternehmen über mehrere Jahre einen Nutzen bringen. Die Bewertung der immateriellen Anlagen erfolgt zu ihren Anschaffungs- und Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlichen Abschreibungen. Die Abschreibungen werden linear über die betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer vorgenommen. EDV-Software wird über fünf Jahre abgeschrieben.

## WEITERE ANGABEN GEMÄSS ART. 959 OR

### Rechtsform, Sitz, Beschäftigte

Die Basler Verkehrs-Betriebe sind eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Kantons Basel-Stadt mit Sitz in Basel. Das Unternehmen gehört zur Kategorie der Unternehmen mit einer Bandbreite von über 250 Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt (effektiv 1087).

### Gesamtbetrag der Auflösung stiller Reserven

Die total Nettoauflösung stiller Reserven infolge der Anpassung von Bilanzierungsgrundsätzen (Verzicht auf pauschale Wertberichtigungen Forderungen und Verzicht auf vorsorgliche Rückstellungen anstehender Projekte) beträgt im Berichtsjahr 2,2 Mio. CHF. Im Vorjahr bestand keine Nettoauflösung.

### Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Eigenkapital sind zum 31.12.2014 Rücklagen Kantonale Vorgaben in der Höhe von 35 665 122 CHF abgebildet. Es ist vereinbart, dass diese Rücklagen im Laufe des Jahres 2015 an den Eigner ausbezahlt werden.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	Eigenkapital in CHF	Eigenkapitalquote
Eigenkapital vor Abgabe an den Kanton	430 578 483	69,8%
Abgabe «Rücklagen Kantonale Vorgaben» an den Kanton	35 665 122	– 1,9%
Eigenkapital nach Abgabe an den Kanton	394 913 361	67,9%

## WEITERE ANGABEN GEMÄSS ART. 961 OR

### Fälligkeit langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

Die Fälligkeit der Darlehen gegenüber Nahestehenden liegt über 5 Jahren, die aktuelle Verzinsung liegt bei 1,45%.

### Honorar der Revisionsstelle

Die Honorare für die ordentlichen Revisionsdienstleistungen betragen 112 000 CHF (Vorjahr 116 000 CHF). Daneben wurden 2014 Sonderleistungen von 294 000 CHF erbracht.

## SPEZIALGESETZLICHE ANGABEN

Angaben zu den Versicherungswerten nach Art. 35 PBG und Art. 3 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen.

in CHF	2014	2013
<b>Versicherungssummen der Haftpflichtversicherung</b>		
für Tram:		
Grundversicherung	5 000 000	5 000 000
Ergänzungsversicherung	15 000 000	15 000 000
für Bus:		
Grundversicherung	5 000 000	5 000 000
Ergänzungsversicherung 1	15 000 000	15 000 000
Ergänzungsversicherung 2	80 000 000	80 000 000
<b>Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>	<b>195 114 000</b>	<b>195 066 447</b>

Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen (Tram, Bus etc.) sind zusammen mit anderen Anlagen des Kantons versichert.

### Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Aufgrund von Art. 37 PBG und Art. 6 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen wurden die Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung 2014 vom Bundesamt für Verkehr, in Ergänzung zur Prüfung durch die Revisionsstelle, formell geprüft und mit Schreiben vom 15. April 2015 genehmigt.

## FREIWILLIGE OFFENLEGUNGEN

in CHF	2014	2013
<b>Vergütungen an Führungskräfte</b>		
Geschäftsleitungsmitglieder	1 836 065	1 522 424
Verwaltungsräte	375 177	209 164
<b>Total Vergütungen Führungskräfte</b>	<b>2 211 242</b>	<b>1 731 588</b>

Der Anstieg bei den Salären der Geschäftsleitungsmitglieder ergibt sich aus der neuen Zusammensetzung und der Erhöhung von sieben auf zehn Geschäftsleitungsmitglieder, wonach zum Bilanzstichtag die Leitungen der Geschäftsbereiche Kommunikation & Public Affairs sowie Legal & Compliance beratende Mitglieder der Geschäftsleitung sind und die Leitung des Geschäftsbereiches Human Resources volles Mitglied der Geschäftsleitung ist. Der ausserordentliche Anstieg der Verwaltungsrats honorare ist in den Massnahmen aus den personellen Veränderungen innerhalb der Geschäftsleitung im Jahre 2014 sowie der notwendigen Massnahmen zum Aufbau geeigneter Compliance-Strukturen begründet.

## ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER ERFOLGSRECHNUNG

in CHF

Note Details zu

### 1 Darstellung der Erfolgsrechnung im Berichtsjahr

Die Gliederung der Erfolgsrechnung wurde im Berichtsjahr geändert. Die Erfolgsrechnung folgt neu dem Grundschemata von Swiss GAAP FER. Die Vorjahrespositionen wurden entsprechend umgegliedert. Das Finanzergebnis wird neu nach dem betrieblichen Ergebnis separat ausgewiesen. Die aktivierten Eigenleistungen und die Bestandsveränderungen aus Lagerproduktion werden anstatt im übrigen Ertrag als separate Bilanzposition aufgeführt. Materialaufwand, Dienstleistungen und Energiekosten zur Leistungserstellung werden als gesonderte Position im Betriebsaufwand dargestellt.

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>2</b>	<b>Dienstleistungs- und übrige Erlöse</b>		
	Dienstleistungen Dritte	15 306 676	8 806 946
	Werbeerlöse und Extrafahrten	7 293 784	7 626 830
	Übrige Erlöse	7 717 418	7 537 815
	Ergebnis aus Anlagenabgängen	- 18 136	84 559
	<b>Dienstleistungs- und übrige Erlöse</b>	<b>30 299 742</b>	<b>24 056 150</b>

Änderung der Darstellung der Berichterstattung: Im Vorjahr wurde unter dieser Position auch die aktivierte Eigenleistung und die Lagerleistung gezeigt. Diese bilden im Berichtsjahr eine eigene Position der Erfolgsrechnung.

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>3</b>	<b>Erlöse aus Abgeltungen Kanton Basel-Stadt</b>		
	Betriebsbeitrag / Leistungsvereinbarung	53 767 163	52 592 465
	Beiträge für Bahninfrastruktur	11 263 077	9 522 848
	Übrige Abgeltungen	3 628 102	3 666 820
	<b>Erlöse aus Abgeltungen Kanton Basel-Stadt</b>	<b>68 658 342</b>	<b>65 782 133</b>

Unter den Abgeltungen zeigen wir den Kostenersatz von Bund, Kanton und Gemeinden, um im Kanton, grenzüberschreitende oder interkantonale, betriebswirtschaftliche sich nicht selbst tragende, aber im Interesse der Bevölkerung sinnvolle und vom Individualverkehr entlastende Linien aufrecht zu erhalten. Der obige Betriebsbeitrag ergibt sich aus der Differenz der Tarifeinnahmen zu den Betriebskosten der Linien und ist im Leistungsauftrag mit dem Kanton Basel-Stadt vereinbart. Die Beiträge für Bahninfrastruktur sind eine rechnerische Grösse zum Ausgleich der Abschreibungen für die vom Kanton bewilligten, nicht rückzahlbaren und zinslosen A-fonds-perdu-Finanzierungen, denen kein Zahlungsstrom unterliegt. Diese rechnerische Position hat eine entsprechende Gegenposition in den Abschreibungen für die Abschreibungen Sachanlagen nach §16 BVB-OG (vgl. Note 7).

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
	<b>Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt</b>		
	Abgeltung Bund	1 406 736	1 497 715
	Abgeltung Gemeinde Riehen	1 482 186	1 427 266
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	163 126	148 872
	<b>Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt</b>	<b>3 052 048</b>	<b>3 073 853</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>4</b>	<b>Aufwand zur Leistungserstellung</b>		
	Materialaufwand	14 905 318	9 231 997
	Energieaufwand	12 334 458	11 993 073
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	22 873 698	17 070 310
	Verwaltungskostenanteil TNW	2 948 869	2 972 627
	Fahrzeugaufwand	1 037 774	1 050 519
	<b>Aufwand zur Leistungserstellung</b>	<b>54 100 117</b>	<b>42 318 527</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>5</b>	<b>Personalaufwand</b>		
	Löhne	105 075 176	99 938 938
	Sozialversicherungsbeiträge	6 344 123	6 342 547
	Personalversicherungsbeiträge	13 114 960	12 730 706
	Übriger Personalaufwand	3 093 731	3 597 732
	<b>Personalaufwand</b>	<b>127 627 990</b>	<b>122 609 922</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>6</b>	<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>		
	Mehrwertsteuer	5 264 703	5 843 246
	Verwaltungsaufwand	9 101 531	10 376 814
	Informatikaufwand	5 893 215	5 543 091
	Kleininvestitionen	3 591 282	5 004 463
	Raumaufwand	2 790 553	1 209 899
	Sachversicherungen	945 096	829 980
	Übrige betriebliche Aufwendungen	1 360 854	1 649 238
	<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>	<b>28 947 234</b>	<b>30 456 730</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>7</b>	<b>Aufwand Abschreibungen</b>		
	Abschreibungen Sachanlagen	19 898 612	18 268 477
	Abschreibungen Sachanlagen nach § 16 BVB-OG	11 263 077	9 522 848
	Abschreibungen Anlagenabgänge	90 812	2 701
	<b>Aufwand Abschreibungen</b>	<b>31 252 501</b>	<b>27 794 026</b>

Die Abschreibungen Sachanlagen nach § 16 BVB-OG sind Abschreibungen für Investitionen nach § 16 BVB-OG die über A-fonds-perdu-Finanzierungen des Kantons getragen werden. Da die Investitionen vom Auftraggeber getragen sind sowie die Anlagen im Eigentum und somit als Anlagevermögen der BVB abgebildet sind, werden die Anlagen ordentlich abgeschrieben. Als Korrekturposition sind in den Abgeltungen die Beiträge für Bahninfrastruktur abgebildet (vgl. Note 3).

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>8</b>	<b>Finanzergebnis</b>		
	Zinserträge und Kursgewinne	274 467	298 031
	Zinsaufwand Darlehen Kanton	- 1 426 542	- 975 487
	Kursverluste und Übrige Finanzaufwendungen	- 64 466	- 94 194
	<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 1 216 541</b>	<b>- 771 650</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>9</b>	<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>		
	Auflösung Rückstellung Kantonale Vorgaben	–	32 084 198
	Auflösung Rückstellung Personalverpflichtungen	–	3 500 000
	Auflösung Rückstellung künftige, ungedeckte Aufwendungen (vgl. auch Note 23)	2 230 971	4 230 000
	Auflösung Rückstellungen LCC & Rollmaterial (vgl. auch Note 23)	11 254 515	–
	Auflösung der Rückstellungen für die Mehrwertsteuer	–	2 396 289
	Auflösung Wertberechtigungen auf Forderungen (vgl. auch Note 16)	1 342 775	–
	<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>14 828 261</b>	<b>42 210 487</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>10</b>	<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>		
	Bildung Rückstellung Personalverpflichtungen (vgl. auch Note 23)	– 6 085 000	–
	Bildung Rückstellung Haftungsfälle	– 361 970	–
	Wertberichtigung Finanzanlagen (vgl. auch Note 18)	– 4 600 000	–
	<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>– 11 046 970</b>	<b>–</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>11</b>	<b>Zuweisung gesetzliche Rücklagen</b>		
	Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	– 914 607	– 1 275 759
	Nach Personenbeförderungsgesetz bleibt derjenige Anteil eines Ertragsüberschusses, der aus abgeltungsberechtigten Sparten resultiert, für zukünftige Fehlbeträge reserviert.		
	<b>Zuweisungen gesetzliche Rücklagen</b>	<b>– 914 607</b>	<b>– 1 275 759</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>12</b>	<b>Zuweisung kantonale Rücklagen</b>		
	Freiwillige Rücklagen	–	– 35 665 122
	Die Vorjahreswerte zeigen mehrheitlich Sondereffekte, weil 2013 Rückstellungen in Rücklagen übertragen wurden.		
	<b>Zuweisungen kantonale Rücklagen</b>	<b>–</b>	<b>– 35 665 122</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>13</b>	<b>Zuweisung freiwillige Rücklagen</b>		
	Freiwillige Rücklagen	–	– 11 630 000
	Die Vorjahreswerte zeigen mehrheitlich Sondereffekte, weil 2013 Rückstellungen in Rücklagen übertragen wurden.		
	<b>Zuweisungen freiwillige Rücklagen</b>	<b>–</b>	<b>– 11 630 000</b>

## ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>14</b>	<b>Flüssige Mittel</b>		
	Kassen	1 145 341	1 177 867
	Postfinance und Banken	11 862 673	87 753 920
	Checks und Gutscheine	431 642	319 379
	<b>Flüssige Mittel</b>	<b>13 439 656</b>	<b>89 251 166</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>15</b>	<b>Flüssige Mittel beim Kanton Basel-Stadt</b>		
	Anlage Liquidität beim Kanton Basel-Stadt	62 178 910	–
	<b>Flüssige Mittel beim Kanton Basel-Stadt</b>	<b>62 178 910</b>	<b>–</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>16</b>	<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
	Forderungen gegenüber Dritten	13 287 325	11 272 647
	Forderungen gegenüber Nahestehenden	5 834 764	863 679
	Einzelwertberichtigungen	– 1 172 260	– 2 880 706
	<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>17 949 830</b>	<b>9 255 620</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>17</b>	<b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>		
	Verkehrsabrechnung SBB	4 690 622	5 514 076
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	1 730 755	5 134 984
	<b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>6 421 377</b>	<b>10 649 060</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>18</b>	<b>Finanzanlagen</b>		
	Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000
	Sanierungsbeiträge der Pensionskasse (Arbeitnehmer)	1 057 194	6 708 867
	<b>Finanzanlagen</b>	<b>1 257 194</b>	<b>6 908 867</b>

Der Deckungsgrad der Pensionskasse Basel-Stadt wurde im Rahmen einer Sanierung auf 100% angehoben. Dies erfolgte durch Einmalbeiträge des Kantons, der die anteiligen Sanierungsbeiträge im Jahr 2010 auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite vorfinanziert hat. Die Position zeigt den für die Arbeitnehmerseite vorfinanzierten Betrag, den die BVB vom Kanton übernommen hat und welcher über die nach der Sanierung folgenden Beitragsjahre durch höhere Beitragssätze bei den Arbeitnehmern getilgt wird.

Aufgrund des Beschlusses des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt vom 04. Juni 2014 über die Verabschiedung des Pensionskassengesetzes (PKG) und mit Eintreten der Rechtskraft nach unbenutzt abgelaufener Rekursfrist zum 24. Juli 2014 ergibt sich aus den Übergangsbestimmungen (§ 14) des PKG, dass die Sanierungsbeiträge der Arbeitnehmer ab dem 1. Januar 2016 nicht mehr getilgt werden, sondern direkt zur Stärkung des Deckungsgrades an die Pensionskasse fliesen. Die bestehenden Forderungen werden daher, auf die bis zum 31. Dezember 2015 einbringlichen Tilgungsbeiträge, um 4,6 Mio. CHF abgewertet.

Note	Details zu	Tram	Bus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
<b>19</b>	<b>Sachanlagen</b>						
	<b>Anschaffungswerte</b>						
	Bestand 1. Januar 2014	292 357 726	59 622 875	304 635 504	127 570 363	143 134 058	927 320 526
	Zugänge	1 910 108	131 172	29 863 827	1 254 585	21 222 340	54 382 032
	Abgänge <sup>1</sup>	-3 903 223	0	-520 997	-84 031	0	-4 508 251
	Umbuchungen	385 745	34 992	0	2 114 762	-2 535 499	0
	<b>Bestand am 31. Dez. 2014</b>	<b>290 750 356</b>	<b>59 789 039</b>	<b>333 978 334</b>	<b>130 855 679</b>	<b>161 820 899</b>	<b>977 194 307</b>
	<b>Abschreibungen kumuliert</b>						
	Bestand 1. Januar 2014	-231 981 279	-44 293 167	-132 703 566	-43 127 695	0	-452 105 708
	Abschreibungen	-10 644 456	-3 009 245	-13 650 973	-3 872 691	0	-31 177 365
	Abschreibungen Abgänge <sup>1</sup>	3 870 944	0	498 980	47 516	0	4 417 439
	Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
	<b>Bestand am 31. Dez. 2014</b>	<b>-238 754 791</b>	<b>-47 302 412</b>	<b>-145 855 559</b>	<b>-46 952 870</b>	<b>0</b>	<b>-478 865 633</b>
	<b>Bilanzwert</b>						
	1. Januar 2014	60 376 447	15 329 708	171 931 938	84 442 668	143 134 058	475 214 819
	<b>31. Dezember 2014</b>	<b>51 995 565</b>	<b>12 486 627</b>	<b>188 122 775</b>	<b>83 902 809</b>	<b>161 820 899</b>	<b>498 328 675</b>

<sup>1</sup> Abgegangen sind Betriebsleitsystem, Kommunikationgeräte, IBIS-Ausrüstungen bei Schienenfahrzeugen mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellkosten (AHK) von 2 663 772 CHF.  
Zudem zwei Scheinenfahrzeuge und ein Anhängerwagen mit AHK von 1 092 851 CHF und diverse kleine Anlagen mit AHK von 751 627 CHF.

Note	Details zu	Software
<b>20</b>	<b>Immaterielle Anlagen</b>	
	<b>Anschaffungswerte</b>	
	Bestand 1. Januar 2014	3 690 797
	Zugänge	0
	Abgänge	0
	Umbuchungen	0
	<b>Bestand am 31. Dez. 2014</b>	<b>3 690 797</b>
	<b>Abschreibungen kumuliert</b>	
	Bestand 1. Januar 2014	-3 615 661
	Abschreibungen	-75 136
	Abschreibungen Abgänge	0
	Umbuchungen	0
	<b>Bestand am 31. Dez. 2014</b>	<b>-3 690 797</b>
	<b>Bilanzwert</b>	
	1. Januar 2014	75 136
	<b>31. Dezember 2014</b>	<b>0</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>21</b>	<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	21 130 512	28 334 465
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	745 880	3 550 485
	<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>21 876 393</b>	<b>31 884 950</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>22</b>	<b>Kurzfristige Rückstellungen</b>		
	Ferien und Überzeitguthaben Personal	8 610 273	7 160 249
	Dienstjubiläen und Personalmassnahmen (kurzfristig) (vgl. auch Note 23)	1 056 744	343 752
	<b>Rückstellungen Personal kurzfristig</b>	<b>9 667 017</b>	<b>7 504 001</b>
	Die Ferien-/Überzeit-Rückstellung ist für Zeitguthaben der Mitarbeitenden für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit- oder Überstunden. Die Rückstellungen für Dienstjubiläen im kurzfristigen Bereich betreffen Ansprüche der Mitarbeitenden die spätestens im Folgejahr 2015 realisiert werden.		
	<b>Übrige</b>		
	Rückstellung für Garantie- und Haftungsfälle	827 290	261 500
	Mehrwertsteuer	–	600 000
	Rückstellung Rollmaterial & LCC (kurzfristig) (vgl. auch Note 23)	840 000	1 700 931
	<b>Übrige kurzfristige Rückstellungen</b>	<b>1 667 290</b>	<b>2 562 431</b>
	<b>Kurzfristige Rückstellungen</b>	<b>11 334 307</b>	<b>10 066 432</b>

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>23</b>	<b>Langfristige Rückstellungen</b>		
	Diverse Personalverpflichtungen	8 781 566	2 848 426
	Dienstjubiläen	1 902 382	2 806 833
	<b>Rückstellungen Personal langfristig</b>	<b>10 683 948</b>	<b>5 655 259</b>

Die Rückstellung für diverse Personalverpflichtungen beinhaltet Unterstützungsbeträge bei allfälligen Frühpensionierungen von verdienten langjährigen Mitarbeitenden, die aus gesundheitlichen Gründen den Beruf nicht mehr ausüben können, Restrukturierungs- und Reorganisationskosten sowie Unterstützung zur Weiterbeschäftigung und Umschulung von Personal, welches aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden kann (Detachierte).

Die Rückstellung für Dienstjubiläen ergibt sich aus der Verpflichtung gemäss kantonalen Personalgesetz, wonach Mitarbeitende in Abhängigkeit ihrer Dienstzugehörigkeit in Jubiläumsjahren einen Anspruch auf Sonderurlaub haben. Die Rückstellungen für Dienstjubiläen im langfristigen Bereich betreffen Ansprüche der Mitarbeitenden die frühestens im Jahr 2016 realisiert werden.

Die im langfristig oder kurzfristigen Bereich abgebildeten Beträge zeigen den Stand der Regelung zum 31.12.2014. Die Regierung des Kantons Basel-Stadt hat nach dem Bilanzstichtag eine Änderung beschlossen, wonach dieser Anspruch weniger häufig gewährt wird.

<b>Rollmaterial &amp; LCC (Life-Cycle-Cost) langfristig</b>	<b>5 526 350</b>	<b>16 780 865</b>
---	------------------	-------------------

Im Rahmen des Beschlusses des Verwaltungsrates, die Rechnungslegungsgrundsätze für das Berichtsjahr 2014 der Rechnungslegungsnorm Swiss GAAP FER anzunähern, wurde beschlossen, die zunehmend kritisch gewürdigten Rückstellungen für die Life-Cycle-Costs des Rollmaterials nicht mehr zu bilden und stattdessen den Empfehlungen des BAV zu folgen und künftig den Komponentenansatz bei der Bewertung des Rollmaterials zu wählen. Aus diesem Grund wurden die in der Vergangenheit nach OR unter Vorsichtsgrundsätzen gebildeten Rückstellungen zur Glättung der Kosten des Rollmaterials über dessen Life-Cycle aufgelöst. Lediglich die Rückstellungen für die ab 2015 anstehenden Hauptrevisionen für die Tramfahrzeuge «Combino» bleiben bestehen und werden dafür verwendet. Die Neubildung soll nicht mehr stattfinden. Die Neufahrzeuge der FLEXITY-Flotte werden nach dem Komponentenansatz aktiviert und kostenseitig ohne LCC-Glättung berücksichtigt.

Die Rückstellungen im kurzfristigen Bereich zeigen die Massnahmen, die im Folgejahr geplant sind. Die im langfristigen Bereich aufgeführten Rollmaterialrückstellungen betreffen geplante Massnahmen für die Jahre ab 2016.

<b>Übrige langfristige Rückstellungen</b>	<b>–</b>	<b>1 016 447</b>
---	----------	------------------

Bei den Übrigen Rückstellungen haben wir 150 000 CHF Rückstellungen für die Sonderrevision der Abo- und Verkaufssysteme, die auch als Stille Reserven geführt waren, aufgelöst. Nach den umgesetzten Massnahmen hat es sich gezeigt, dass die tatsächliche Belastung geringer war.

<b>Langfristige Rückstellungen</b>	<b>16 210 298</b>	<b>23 452 571</b>
------------------------------------	-------------------	-------------------

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>24</b>	<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>		
	U-Abo	20 871 903	18 040 401
	TNW-Abrechnung	2 600 616	2 415 115
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	6 183 194	5 989 935
	<b>Übrige passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>10 073 593</b>	<b>12 746 162</b>

Bei den übrigen passiven Rechnungsabgrenzungen haben wir 700 000 CHF für Mitbenutzungsentschädigungen, die auch als Stille Reserven geführt waren, aufgelöst. Nach den Verhandlungen hat es sich gezeigt, dass die tatsächliche Belastung geringer war.

<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>39 729 306</b>	<b>39 191 613</b>
--------------------------------------	-------------------	-------------------

Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>25</b>	<b>Dotationskapital</b>		
	<b>Dotationskapital</b>	<b>172 631 540</b>	<b>172 631 540</b>
Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>26</b>	<b>A-fonds-perdu-Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16</b>		
	Eröffnungsbestand A-fonds-perdu FK mit Eigenkapitalcharakter	161 538 797	142 564 949
	Zugang Finanzierung Investitionen nach § 16	31 919 418	28 496 696
	Abschreibung auf Investitionen nach § 16	- 11 263 077	- 9 522 848
	<b>A-fonds-perdu Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16</b>	<b>182 195 138</b>	<b>161 538 797</b>
Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>27</b>	<b>Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG</b>		
	Nach Personenbeförderungsgesetz bleibt derjenige Anteil eines Ertragsüberschusses, der aus abgeltungsberechtigten Sparten resultiert, für zukünftige Fehlbeträge reserviert.		
	Rücklagen am Jahresanfang	4 262 489	2 986 730
	Zuweisung des Geschäftsjahres	914 607	1 275 759
	<b>Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG</b>	<b>5 177 096</b>	<b>4 262 489</b>
Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>28</b>	<b>Freiwillige Rücklagen</b>		
	Durch Beschluss des Verwaltungsrates werden zweckgebundene Rücklagen gebildet.		
	Rücklagen am Jahresanfang	23 390 000	11 760 000
	Überführung aus Rückstellungen Personal	-	3 500 000
	Ungedeckte Aufwendungen	-	4 230 000
	Zuweisung des Geschäftsjahres	-	3 900 000
	<b>Freiwillige Rücklagen</b>	<b>23 390 000</b>	<b>23 390 000</b>
Note	Details zu	31.12.2014	31.12.2013
<b>29</b>	<b>Rücklagen Kantonale Vorgaben</b>		
	Überführung aus Rückstellungen Kantonale Vorgaben	25 463 328	22 699 946
	Zuweisung des Geschäftsjahres	-	2 763 382
	<b>Rücklage Abschreibungsplafonierung</b>	<b>25 463 328</b>	<b>25 463 328</b>
	Überführung aus Rückstellungen Kantonale Vorgaben	4 811 546	4 062 033
	Zuweisung des Geschäftsjahres	-	749 513
	<b>Rücklage Zinsplafonierung</b>	<b>4 811 546</b>	<b>4 811 546</b>
	Überführung aus Rückstellungen Kantonale Vorgaben	5 390 248	5 322 219
	Zuweisung des Geschäftsjahres	-	68 029
	<b>Rücklage Pensionskasse Deckungslücke</b>	<b>5 390 248</b>	<b>5 390 248</b>
	<b>Rücklagen Kantonale Vorgaben</b>	<b>35 665 122</b>	<b>35 665 122</b>



Ernst & Young AG  
Aeschengraben 9  
Postfach  
CH-4002 Basel

Telefon +41 58 286 86 86  
Fax +41 58 286 86 00  
www.ey.com/ch

An den Verwaltungsrat der

**Basler Verkehrs-Betriebe, Basel**

Basel, 22. April 2015

## **Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung**

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 40 bis 53 des Geschäftsberichtes) für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

### **Verantwortung des Verwaltungsrates**

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

### **Verantwortung der Revisionsstelle**

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

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

### **Prüfungsurteil**

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2014 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 Transportunternehmungen entsprechen.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung im Sinne des Eisenbahngesetzes formell geprüft und mit Schreiben vom 15. April 2015 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 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.

Bei unseren Prüfungshandlungen zur Beurteilungen der formellen Einhaltung der Geschäftsordnung anhand der bestehenden Rechtsgrundlagen und Protokollierungen haben wir im Geschäftsjahr 2014 keine Sachverhalte festgestellt, die nicht den Vorgaben des BVB-OG entsprechen. Massnahmen, die im Nachgang zum Bericht der kantonalen Finanzkontrolle vom 5. Dezember 2013 beschlossen wurden sind entweder umgesetzt oder wurden eingeleitet. Im Nachgang zum Bericht der kantonalen Finanzkontrolle hat die Staatsanwaltschaft Untersuchungen eingeleitet, deren Ergebnisse noch nicht vorliegen. Für die davon betroffenen Bereiche können wir die Geschäftsführung entsprechend nicht abschliessend beurteilen.

Ernst & Young AG

André Schaub  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Markus Kocher  
Zugelassener Revisionsexperte

# KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Ergebnis (in Mio. CHF)</b>					
Betriebsertrag	245,1	231,27	227,19	221,71	219,52
Betriebserfolg	3,17	8,09	10,23	10,32	10,83
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	4,82	0,96	0,94	0,89	0,90
<b>Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)</b>	291,30	289,80	286,27	284,66	276,97
<b>Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)</b>	131,79	132,80	131,57	130,69	128,72
<b>Linienlängen in m<sup>1</sup></b>	183 047	–	180 075	–	172 717
Tram	65 653		65 653		65 663
Bus	117 395		114 423		107 055
<b>Kurskilometer (in 1000)</b>	12 247	12 179	12 167	11 960	11 953
Tram	5 991	5 995	6 056	5 936	5 965
Bus	6 229	6 157	6 111	6 024	5 988
Nachnetzlinien	27	26	27	26	25
<b>Pünktlichkeit (in % der Fahrten)<sup>2</sup></b>	88	89	90	91	90
<b>Extrafahrten</b>	877	799	817	k. A.	k. A.
<b>Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)</b>					
Bus					
Diesel	18 119 000	17 649 000	18 246 000	16 395 000	16 532 000
Gas	16 031 000	17 129 000	17 371 000	17 955 000	16 516 000
Anteil Biogas (kWh)	6 252 000	6 166 000	6 253 000	7 541 000	6 771 000
Tram					
Strom <sup>3</sup>	33 758 000	35 133 000	35 365 000	34 600 000	36 480 000
Gesamt Energieverbrauch (kWh)	67 908 000	69 911 000	70 982 000	68 950 000	69 528 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	40 010 000	41 299 000	41 618 000	42 141 000	43 251 000
davon erneuerbare Energien (%)	58,9	59,1	58,6	61,1	62,2
<b>Mitarbeitende<sup>4</sup></b>					
Personalbestand					
Personen	1 206	1 183	1 114	1 072	1 025
FTE	1 089,7	1 085,1	1 032,2	1 005,5	960,2
Männer	1 012	1 004	958	941	896
Männer in %	83,9	84,9	86,0	87,8	87,4
Frauen	194	179	156	131	129
Frauen in %	16,1	15,1	14,0	12,2	12,6
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	12	15	17	21	20
Vertretene Nationalitäten	18	17	17	17	13
Durchschnittsalter	45,9	45,8	46,1	46,3	46,0
<b>Gesundheitsmanagement</b>					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	6,7	4,8	7,0	7,6	7,1
Krankheits- und unfallbedingte Aussetztage	17,8	14,0	15,2	15,7	12,9
<b>Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)</b>	–	77	–	77	–

1 Linienstatistik für das Fahrplanjahr 2014 (15.12.2013 bis 13.12.2014)

2 Als pünktlich gelten Haltestellenfahrten, die nicht mehr als 90 Sekunden zu früh oder 150 Sekunden zu spät sind.

3 Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz (Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln))

4 Stand 31. Dezember 2014

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Basler Verkehrs-Betriebe  
Kommunikation & Public Affairs  
Claragraben 55  
CH-4005 Basel

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

### Konzept / Text / Layout:

Klarkom AG, Bern, phorbis Communications AG, Basel

### Fotos:

Rahel Krabichler, Photography & Imagination, Köniz; Jan Räber; Nicolas H. Sieber;  
Bettina Matthiessen; Kostas Maros; Stefan Bohrer; diverse Quellen

### Druck:

Werner Druck & Medien AG, Basel



No. 01-15-481542 – [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)  
© myclimate – The Climate Protection Partnership

