

20 15

S. 8

DIE BVB ERNEUERT SICH

Neue Fahrzeuge, neue Gebäude,
neue Kleider: Die BVB fährt in
die Zukunft.

S. 14

GUT INFORMIERT

Immer auf dem Laufenden:
diverse Infokanäle für Fahrplan
und Störungsinformationen.

S. 17

FLEXIBLES ANGEBOT

Kundenorientiert: Die BVB passt
ihr Angebot laufend den Mobilitäts-
bedürfnissen an.

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)

303,56

2015

291,30

2014



BEFÖRDERTE PERSONEN

(in Mio. Einsteigern / Jahr)

133,49

2015

131,79

2014



LINIENLÄNGEN ¹

(in m)

68 282

Tram (9 Linien)

112 695

Bus (13 Linien)



KURSKILOMETER

(in Tsd. km)

6 180

Tram

6 383

Bus



PÜNKTLICHKEIT

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

88

2015

88

2014



MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

1 249

Personen

1 158,2

Vollzeitstellen (FTE)



UNTERNEHMENS-ERFOLG

(in CHF / Jahr)

173 052

2015

4 820 300

2014



ENERGIEVERBRAUCH

(in kWh)

67 825 000

Gesamtenergieverbrauch

40 196 000

(59,3%)

Erneuerbare Energien

¹ Fahrplanjahr 2015 (14.12.2014–12.12.2015)

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Die BVB blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Sie schliesst mit einem Plus von rund 173 000 Franken ab und steigert die Verkehrsleistung um 4,2 Prozent auf rund 303,6 Mio. Personenkilometer. Wie die Eigenerstrategie verlangt, konnte die Effizienz 2015 um 1 Mio. Franken verbessert und der Kanton im gleichen Ausmass entlastet werden. Zudem erstattet die BVB erstmals Abgeltungen von 2,6 Mio. Franken an den Kanton zurück. Insgesamt bewegten sich die Abgeltungen im gleichen Rahmen wie im Vorjahr, obwohl die BVB ihre Leistungen ausbaute.

Für ihre Kunden macht die BVB derzeit den grössten Modernisierungsschritt ihrer Geschichte: 55 neue Gelenkbusse sowie 14 von 61 neuen *FLEXITY*Basel-Trams kursierten Ende 2015 auf dem BVB-Netz. Das Fahrpersonal und Teile des Verwaltungspersonals sind neu eingekleidet. Die Tramlinie 8 fährt seit mehr als einem Jahr über die Grenze nach Weil am Rhein, diverse Abschnitte des Schienennetzes sind erneuert worden. Über App, Bildschirme und Stelen erhalten die Fahrgäste aktuelle Informationen zum Betrieb. Hintergrund dieser sichtbaren Modernisierung: Wir leben in Zeiten der Veränderungen, schnellen Entwicklungen, von neuen Gewohnheiten und Bedürfnissen. Da gilt es für ein Unternehmen mit einem öffentlichen Auftrag, fit zu bleiben.

Dazu gehört die laufende Verbesserung von Organisation und Prozessen: Am Dreispitz haben wir die neuen Werkgebäude für die Infrastruktur in Betrieb genommen. In der Beschaffung hat die BVB die neuen Vorgaben an die Linie übergeben. Sie hat zudem die Zusammenarbeit mit der BLT weiter entwickelt.

Künftig wird die BVB noch stärker den Spardruck des Kantons spüren. Deshalb haben wir uns zum Ziel gesetzt, bis 2020 um 20 Prozent effizienter zu werden. Mit der richtigen Kultur und kontinuierlichen Verbesserungen wird dies möglich sein. Sparen wollen wir aber nicht auf dem Buckel der Mitarbeitenden, sondern mit ihnen zusammen Verschwendungen aufspüren und vermeiden. Für ihre Motivation und ihr Engagement danken wir den Führungskräften und allen Mitarbeitenden herzlich.

Für die Zukunft rechnen wir mit weiteren Herausforderungen. Unser bestehendes Schienennetz werden wir weiter erneuern. Mit der Linie nach Saint-Louis bauen wir eine zweite grenzüberschreitende Linie und setzen das kantonale Projekt «Tramnetz 2020» um. Die Modernisierung geht weiter.



Paul Blumenthal
Präsident des Verwaltungsrats



Erich Lagler
Direktor

ÜBERBLICK

EDITORIAL 1

INTERVIEW 2

POLITISCHES UMFELD UND STRATEGIE 4

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

MODERNISIERUNG 8



NEUE GELENKBUSSE 10

*FLEXITY*Basel 12

FAHRGASTINFORMATION 14

NEUBAU INFRASTRUKTUR 15

ANGEBOTSENTWICKLUNG 17

KUNDENZUFRIEDENHEIT 18

BAUEN 20

LINIENSTATISTIK 22

MITARBEITENDE

UMWELT

CORPORATE GOVERNANCE

FINANZBERICHT

BERICHT DER REVISIONSSTELLE 54

KENNZAHLEN

Im Gespräch mit Verwaltungsratspräsident Paul Blumenthal und Direktor Erich Lagler

«UNSER FOKUS LIEGT DARAUFG, TAG FÜR TAG BESSER ZU WERDEN»

Die Basler Verkehrs-Betriebe haben sich im letzten Jahr sichtbar modernisiert: neue Trams und Busse, neue Dienstkleider für die Mitarbeitenden, neue Stelen an den Haltestellen, moderne Werkgebäude für die Infrastruktur. Um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, folgt nun die Modernisierung nach innen. Die BVB wird ihre Prozesse weiter verbessern und hat sich ein konkretes Effizienzziel gesetzt.

Welche Herausforderungen kommen auf die BVB zu?

PAUL BLUMENTHAL: Ich sehe da vor allem drei grosse Herausforderungen. Erstens: Der wirtschaftliche Druck auf die öffentliche Hand nimmt auch in Basel zu. Dadurch gerät die BVB zunehmend unter Kostendruck. Das erfordert unternehmerisches Denken und Handeln – entsprechend den Kompetenzen und der Verantwortung jedes Einzelnen. Zweitens: Technologisch fängt die Entwicklung einer nachhaltigen Umweltstrategie für Fahrzeuge mit erneuerbarer Energie und autonomem Fahren heute schon an. Und drittens müssen wir das Vertrauen der Politik, das in den letzten Jahren stark gelitten hat, weiter zurückgewinnen. Dies geht nicht mit Deklarationen, sondern nur mit Taten. Für uns ist das eine Daueraufgabe.

Was hat die BVB 2015 konkret getan, um das Vertrauen wieder zu erlangen?

ERICH LAGLER: Wir haben den Dialog auf allen Ebenen intensiviert, so beispielsweise mit dem Tiefbauamt, dem Amt für Mobilität oder den Gemeinden. Um Vertrauen zurückzugewinnen müssen wir kompetent, zuverlässig und verbindlich für unsere Partner sein. Ein gutes Beispiel dafür ist die Sanierung der Gleise in Allschwil: Auch wenn wir mit der Gesamtanierung inkl. neuem Gleisunterbau erst beginnen können, wenn der Kanton die Baslerstrasse erneuert, haben wir Notmassnahmen ergriffen, um den Betrieb sicherzustellen. Dafür haben wir auf zwei Abschnitten rund 200 Meter Schienen er-

setzt. Wir haben unsere Versprechungen dabei gehalten: Die Einreichung der Offerte, der termingerechte Beginn und Abschluss der Arbeiten sowie die Sicherstellung der Finanzierung durch den Kanton. Es gilt, auch in Zukunft und in allen Fragen für unsere Partner und Auftraggeber zuverlässig zu sein.

Was hat die BVB 2015 sonst noch getan, um den Herausforderungen zu begegnen?

PAUL BLUMENTHAL: 2015 war der Aufbruch ins neue Drämmli-Zeitalter. In drei bis vier Jahren wird die BVB die modernste Flotte der Branche haben.

ERICH LAGLER: Genau, wir haben die ersten 14 von 61 *FLEXITY* Basel-Trams in Betrieb genommen. Ausserdem haben wir dank der 55 neuen *CITARO*-Gelenkbusse moderne Fahrzeuge, die technisch auf dem neusten Stand sind und beispielsweise die strenge

Euro-VI-Abgasnorm einhalten. Durch die neuen Dienstkleider haben die Mitarbeitenden mit direktem Kundenkontakt ein ganz anderes, stilvolleres Auftreten. Die 28 Combinos erhalten mit den umfangreichen Revisionsarbeiten einen Modernisierungsschub und sind damit bereit für weitere 15 bis 20 Betriebsjahre. Im Projekt «Bus der Zukunft» befassen wir uns auch mit künftigen Bustechnologien, die von 100 Prozent erneuerbaren Energieträgern angetrieben werden. Zudem bereiten wir die Beschaffung von Elektrobussen für unsere Kleinbuslinien vor. Mit den hohen und von Weitem sichtbaren neuen Stelen an unseren Haltestellen wie auch der Verknüpfung der BVB- und BLT-App erhalten unsere Fahrgäste noch besser und schneller alle relevanten Informationen.

PAUL BLUMENTHAL: 2015 wurde viel und gut gearbeitet: Die Strategie für die weitere Ent-

«2015 war der Aufbruch ins neue Drämmli-Zeitalter. In drei bis vier Jahren wird die BVB die modernste Flotte der Branche haben.»

— Paul Blumenthal



«Die Fahrgäste werden den höheren Komfort der neuen Trams und Busse erleben und von mehr Informationen in den Fahrzeugen profitieren.»

— Erich Lagler



wicklung der BVB steht. Die entsprechenden Projekte sind aufgesetzt und priorisiert. Das Management ist personell neu aufgestellt und macht unter der Leitung von Erich Lagler einen hervorragenden Job. Es hat erkannt, dass die Beherrschung der Kosten zum wirtschaftlichen Erfolg führt, was sich am positiven Betriebsergebnis ablesen lässt.

Ist die BVB nun richtig aufgestellt?

PAUL BLUMENTHAL: Auf jeden Fall. Gemäss dem Grundsatz, dass die Struktur der Strategie folgen muss, hat die BVB die richtige Organisation. Was die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften betrifft, die sogenannte Compliance, haben wir extreme Fortschritte gemacht und erfüllen die Voraussetzungen, die an ein modernes Unternehmen gestellt werden, wie uns die Revisionsgesellschaft bestätigt hat.

Dann sind die Voraussetzungen gegeben, dass die BVB sich weiter entwickelt?

ERICH LAGLER: Wir werden sicher unsere Infrastruktur weiter verbessern müssen. Es wird auch 2016 Baustellen geben – vor allem im Bereich der Weichen auf den grossen Plätzen. Ansonsten wird die Modernisierung vor allem nach innen stattfinden. Wir werden in Zukunft alle unsere Prozesse verbessern und Verschwendung vermeiden. Ein Beispiel: Früher dauerte ein Beschaffungsprozess in der Regel 110 Tage, heute sind es noch 60. Bis 2020 wollen wir über alle Bereiche gesehen insgesamt 20 Prozent effizienter sein.

PAUL BLUMENTHAL: Dafür gibt es gute Gründe: Effizienz ist die Voraussetzung für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln. Die öffentlichen Gelder werden in Zukunft spärlicher fliessen und die kantonale Eignerstrategie gibt uns vor, unser Ergebnis jedes Jahr um eine Million Franken zu verbessern. Die Investitionen in neue Trams und Busse führen zu höheren Abschreibungen, welche im Ergebnis spürbar werden. Und nicht zuletzt die Erkenntnis des Managements: Ja, auch die BVB hat noch Effizienzsteigerungspotenziale, die wir nun systematisch ausloten und ausschöpfen werden – ohne Brecheisen, aber mit der nötigen Hartnäckigkeit.

Was bedeutet dieses Effizienzziel für die Mitarbeitenden?

ERICH LAGLER: Für uns heisst effizienter werden, dass wir mit den Mitarbeitenden zusammen Wege erarbeiten, durch die unsere Arbeitsprozesse einfacher werden oder Verschwendung, z.B. von Zeit, vermieden werden kann. Dazu haben wir das Programm «Avanti» gestartet, welches die Mitarbeitenden in den Bereichen dabei unterstützt, Optimierungspotenziale zu erkennen sowie Prozesse und Arbeitsabläufe zu verbessern. Dies soll nicht nur zu finanziellen Verbesserungen führen, sondern auch zu noch mehr Sicherheit und höherer Qualität.

PAUL BLUMENTHAL: Mehr Effizienz ist ein Mittelfristprogramm. Wir wollen nicht alles umstellen, sondern im Kleinen und kontinuierlich wirken. Wir wollen eine neue Unternehmenskultur etablieren. Unser Fokus liegt darauf, Tag für Tag besser zu werden. Jede Veränderung bringt Unsicherheit. Es wäre vermessen zu behaupten, dass alle Mitarbeitenden daran nur Freude haben. Wir haben aber auch Mitarbeitende, die solche Veränderungen erwarten.

Was haben die Fahrgäste 2016 von der BVB zu erwarten?

ERICH LAGLER: Sie werden den höheren Komfort der neuen Trams und Busse erleben und von mehr Informationen in den Fahrzeugen profitieren.

PAUL BLUMENTHAL: Sie können eine kundenorientierte, moderne Unternehmung erwarten, die wirtschaftlich erfolgreich und nach «State of the Art» geführt ist.

POLITISCHE EREIGNISSE IN KÜRZE

21. MAI 2015

Der Grosse Rat beschliesst auf Basis eines Berichts seiner kantonalen Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) mit 54 zu 24 Stimmen eine Änderung des öV-Gesetzes. Nun muss die BVB ihre Flotte ab 2027 zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien betreiben.

5. JUNI 2015

Der Bundesrat hat die Tramkonzession für die BVB auf den Abschnitt zwischen der Endhaltestelle der Tramlinie 3 (Burgfelden Grenze) und dem Zoll Burgfelden ausgedehnt. Die Verlängerung ist Teil der geplanten grenzüberschreitenden Tramverbindung von Basel zum Bahnhof Saint-Louis.

10. JULI 2015

Das Bau- und Verkehrsdepartement informiert die Medien über den Regierungsratsbeschluss zur Tramnetzentwicklung Basel und zu den priorisierten Projekten. Als Zeichen der Relevanz vor allem für die BVB findet die Medienkonferenz bei der BVB am Claragraben statt. Der Grosse Rat hat im Dezember 2015 die vom Regierungsrat im Juli beschlossenen Etappen bestätigt.

22. SEPTEMBER 2015

Der Regierungsrat beantragt beim Grossen Rat 1,4 Mio. Franken für die Erarbeitung von Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Mit den Ausgaben wird die Projektierung von Haltestellenumbauten in der Neuweilerstrasse, der Hardstrasse, der Güterstrasse und am Allschwilerplatz finanziert. Der Grosse Rat stimmt dem Bericht am 6. Januar 2016 zu.

23. OKTOBER 2015

Die fünf Trägerkantone des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) beschliessen, eine gemeinsame Strategie auszuarbeiten. Diese soll u.a. die Leitplanken für die Rolle der Kantone als Besteller der öV-Leistungen innerhalb des TNW definieren.

23. NOVEMBER 2015

Französische und schweizerische Vertreter aus Politik und Gesellschaft feiern am Zoll Burgfelden den offiziellen Spatenstich für die Verlängerung der Tramlinie 3 zum Bahnhof Saint-Louis.

9. DEZEMBER 2015

Der Grosse Rat befürwortet die Revision des BVB-Organisationsgesetzes mit 55 zu 33 Stimmen. Dagegen ist das Referendum zustande gekommen. Nun entscheidet das Basler Stimmvolk am 5. Juni 2016.

BVB-Organisationsgesetz

REVISION VERTAGT

Der Grosse Rat will das Organisationsgesetz der BVB (BVB-OG) stärker an der Public Corporate Governance des Kantons ausrichten. Nachdem das Referendum zustande gekommen ist, hat das Stimmvolk im Juni 2016 das letzte Wort.

Im Herbst 2014 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat den Ratschlag zur Revision der Aufsichts- und Führungsstruktur der Basler Verkehrs-Betriebe überwiesen. Ziel der Revision ist die Anpassung des aktuellen Organisationsgesetzes der BVB vom März 2004 an die Richtlinien der Public Corporate Governance des Regierungsrates. 2015 hat sich das Parlament intensiv mit der Vorlage befasst und die Gesetzesrevision in der Sitzung vom 9. Dezember 2015 mit 55:33 Stimmen beschlossen. Im Vorfeld wurde die BVB zu verschiedenen Vernehmlassungen eingeladen. Grundsätzlich begrüsst sie die Schaffung von mehr Klarheit und Transparenz in den Kompetenzen und Verantwortungen.

KEINE GROSSRÄTE MEHR IM BVB-VERWALTUNGSRAT

Der Verwaltungsrat (VR) soll neu sieben statt wie bisher acht Mitglieder haben. Fünf sollen durch den Regierungsrat gewählt werden, je ein Mitglied wie bisher durch das BVB-Personal bzw. den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft. Der Grosse Rat soll künftig hingegen keine Verwaltungsräte mehr wäh-

len und die durch den Regierungsrat gewählten Mitglieder auch nicht bestätigen. Neu soll die Mehrheit der VR-Mitglieder in Basel-Stadt wohnhaft sein. Im Sinne der BVB hat der Grosse Rat entschieden, dass diese Änderungen erst auf die nächste Amtsperiode des VR ab 2018 umgesetzt werden sollen.

ANGEPASSTE FINANZIERUNGS- MODALITÄTEN

Das BVB-OG regelt zudem die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu: Die A-fondsperdu-Kredite des Kantons entfallen, stattdessen soll die BVB künftig für ihre Investitionen verzinsliche und rückzahlbare Darlehen zu marktüblichen Konditionen beim Kanton aufnehmen. Eine Finanzierung aus Eigenmitteln ist nach wie vor möglich.

Gegen den Beschluss des Grossen Rats ist das Referendum ergriffen worden und zustande gekommen. Die Gegner der Vorlage wehren sich vor allem dagegen, dass das Parlament bei der Wahl der VR-Mitglieder keine Stimme mehr hat. Die Abstimmung findet am 5. Juni 2016 statt. 

BVB und BLT

ZUSAMMENARBEIT WEITERENTWICKELT

BVB und BLT pflegen seit Jahren eine enge Partnerschaft. Gemeinsam betreiben sie eine Leitstelle für den Tramverkehr. Tradition hat die Zusammenarbeit auch bei der Infrastruktur, wo die BVB für die BLT den Gleisunterhalt und die Haltestellenreinigung auf der Tramlinie 14 im Abschnitt St. Jakob-Pratteln sicherstellt. Die Zusammenarbeit wird nun noch intensiver. Erste sichtbare Zeichen sind die neuen Haltestellen-Informationstelen, die gemeinsam entwickelt wurden und innerhalb des TNW-Gebiets den Tram- und Bushaltestellen ein einheitliches Bild geben. Auch die Autobus AG Liestal ist mit dabei. Direkt verknüpft sind seit Mitte Dezember 2015 auch die Apps der beiden Unternehmen. So kann man seither aus der Fahrplan-App der BVB direkt Tickets mit der BLT-App lösen und aus der BLT-App eine Reiseplanung aus der BVB-App abrufen (siehe «Gut verknüpft», Seite 19).

Das jüngste Kind der Zusammenarbeit ist eine gemeinsame Werbeflächenvermarktung in und an Tram- und Busfahrzeugen in der Tochterunternehmung «Moving Media Basel AG». Für die Werbekunden ergeben sich ein einfacherer Zugang zu den Basler öV-Werbeflächen sowie eine grössere Reichweite für ihre Werbung. BVB und BLT versprechen sich von der neuen Organisation und der gemeinsamen Nutzung von Werbebuchungssystemen deutliche Synergien und damit signifikante Ertragssteigerungen. Die gemeinsame Werbevertriebsgesellschaft wird als Aktiengesellschaft mit einem Beteiligungsverhältnis von 66,6 Prozent (BVB) zu 33,4 Prozent (BLT) ausgestaltet. Der operative Start erfolgt im April 2016. Weitere Kooperationen und Projekte sind in Vorbereitung. 

Tramnetz 2020

DREI NEUE ERWEITERUNGSPROJEKTE

Das Tramnetz wird in den nächsten Jahren weiter ausgebaut. Der Regierungsrat und der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt haben drei Projekte für die nächsten Planungsschritte priorisiert. Die BVB ist in die Arbeiten eng einbezogen.



Die Wanderausstellung «Haltestelle Zukunft: Basel und sein Tram» startete im Lichthof des Bau- und Verkehrsdepartements.



Modellbild der Wanderausstellung zum Projekt Klybeck / Kleinhüningen.

In enger Zusammenarbeit mit dem Kanton plant die BVB den Ausbau des Schienennetzes auf drei Streckenabschnitten:

GRENZACHERSTRASSE/SCHWARZWALDSTRASSE

Dieses neue, 1,9 km lange Teilstück verbindet Kleinbasel und das Wettsteinquartier direkter mit dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB. Zudem erschliesst es das Roche-Areal optimal.

CLARAGRABEN

Der 0,6 km lange Gleisabschnitt durch den Claragraben schafft eine direkte Verbindung zwischen den beiden Knotenpunkten Claraplatz und Wettsteinplatz. Dies erlaubt eine flexiblere Nutzung der beiden Hauptverbindungen zwischen Gross- und Kleinbasel (Mittlere Brücke, Wettsteinbrücke).

KLYBECK/KLEINHÜNINGEN

Die 1,6 km lange Verbindung vom Klybeck und von Kleinhüningen über den Riehenring und die Hochbergerstrasse stärkt die geplante Arealentwicklung im Norden Basels.

VORSTUDIEN IN ARBEIT

Bis Mitte 2016 werden die Projekte in Vorstudien weiter konkretisiert, dann folgen die Vorprojektphase, die Ausarbeitung der Bauprojekte sowie die politischen Genehmigungsprozesse. Die Inbetriebnahme der Linien ist bis 2025 geplant. Für den Tramnetzausbau ist ein Rahmenkredit in der Höhe von 350 Mio. Franken bewilligt.

Übergeordnetes Ziel ist ein leistungsfähiges und wirtschaftliches Tramnetz als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel. Der Ausbau trägt massgeblich dazu bei, künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht zu erschliessen und Pendlern eine attraktive Alternative zum Auto zu bieten. 

Verkehrskonzept Innenstadt

FÜR TRAM UND BUS GILT TEMPO 30

Das neue Verkehrskonzept für die Innenstadt, das seit Anfang Januar 2015 in Kraft ist, macht das Zentrum Basels attraktiver und fussgängerfreundlicher. Verschiedene Massnahmen fördern die stadtgerechte Mobilität und schaffen Raum für neue Nutzungen und Gestaltungen. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten mehr Platz, im Gegenzug wird der Autoverkehr reduziert. Neue Velorouten in der Innenstadt erleichtern die Durchfahrt für den Langsamverkehr.

Unverändert Vorrang genießt der öffentliche Verkehr. Neu gilt jedoch im ganzen Innenstadtpereimeter («City-Ring») auch für Tram und Bus Tempo 30. Weitere Tempo-30-Zonen sind in der äusseren Innenstadt geplant. Die BVB prüft hier, wie allfällige Zeitverluste kompensiert werden könnten. 

AUF DEM WEG ZU EINER NEUEN UNTERNEHMENSKULTUR

Die BVB richtet ihr Handeln stärker nach unternehmerischen Zielen aus. Bis im Jahr 2020 soll das Unternehmen 20 Prozent effizienter werden. Strategie, Leitbild und das neu gestartete Programm «Avanti» sind wichtige Grundpfeiler dafür.

Nicht nur die BVB ist im Wandel, auch ihr Umfeld: Die Rahmenbedingungen werden sich in den nächsten Jahren stark verändern. Der Kostendruck seitens der öffentlichen Hand wird spürbarer werden, gleichzeitig muss sich die BVB gegen Mitbewerber im regionalen öV-Markt behaupten. Der politische Druck, Teile der Infrastruktur auszulagern und Bauaufträge vermehrt an Dritte zu vergeben, wird ebenfalls zunehmen.

INTERNE HERAUSFORDERUNGEN

Auch intern stehen grosse Herausforderungen an: Die BVB steuert in den nächsten Jahren auf eine Pensionierungswelle zu, die abgefedert werden muss, was einen besonderen Effort in der Planung, Rekrutierung und Schulung von Nachwuchskräften erfordert. Um sich für die kommenden Aufgaben zu rüsten, will die BVB bewusster und effizienter mit ihren Ressourcen umgehen und ihre Prozesse laufend optimieren. Es gilt, zusammen mit den Bereichen die Prozesse schlanker zu gestalten, unnötige Ausgaben zu er-

mitteln und zu vermeiden sowie die Reserven und Lagerbestände auf ein Minimum zu reduzieren.

VIER STRATEGISCHE STOSSRICHTUNGEN ALS WEGWEISER

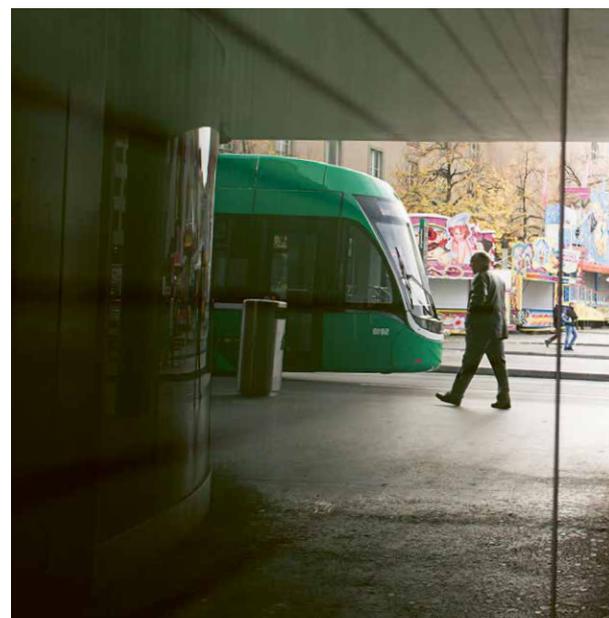
Die Ende 2014 verabschiedete Strategie basiert auf vier Stossrichtungen – Themen, in denen die BVB den Wandel zu mehr unternehmerischer Effizienz vorantreiben will. Sie sind für die Zukunft der BVB entscheidend: Qualitätsführerschaft, Produktivität, grenzenlose Mobilitätsdienstleistungen und Zusatzgeschäfte.

Die Vision «Mehr als Basel erfahren» ist auf dem Weg der kontinuierlichen Verbesserung und zur Qualitätsführerschaft bereits zur Leitidee geworden.

Die beiden wichtigsten strategischen Stossrichtungen – Qualitätsführerschaft und Pro-

duktivität – gehen Hand in Hand. Mit kontinuierlicher Optimierung der Prozesse und Arbeitsabläufe sowie mit einer konsequenten Standardisierung soll sich die Produktivität im gesamten Unternehmen verbessern – beispielsweise die Verfügbarkeiten oder Reaktionsgeschwindigkeiten. Eine höhere Produktivität wiederum ergibt unmittelbar auch eine bessere Qualität. Davon profitieren vor allem die Kundinnen und Kunden, Partner und Lieferanten, aber auch die Mitarbeitenden selbst.

Grenzenlose Mobilitätsdienstleistungen – diese strategische Stossrichtung zielt zum einen auf die wichtige Rolle der BVB als öV-Anbieterin im Dreiländereck; als grösste Partnerin im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) treibt die BVB einfache, grenzüberschreitende Tariflösungen voran. Zum anderen ist «grenzenlos» nicht nur im geografischen Sinne zu verstehen, sondern steht auch für den Anspruch der BVB, den Fahrgästen einen hindernisfreien Wechsel des Verkehrs-



mittels durch einfache Verknüpfungen des öV mit anderen Verkehrsträgern wie Car-sharing oder E-Bike zu ermöglichen.

Schliesslich will die BVB ihre Zusatzgeschäfte profitabler gestalten, um damit Mehrerträge zu erzielen. Dies ist die vierte strategische Stossrichtung. Ein erster konkreter Schritt hierfür ist die zusammen mit der BLT neu gegründete Werbevertriebsgesellschaft «Moving Media Basel AG».

LEITBILD ALS BASIS DER NEUEN KULTUR

Das Leitbild der BVB, bestehend aus Vision, Mission und Werten, dient als Basis für die tägliche Arbeit im Unternehmen. Die Unternehmensvision «Mehr als Basel erfahren» ist auf dem Weg der kontinuierlichen Verbesserung und zur Qualitätsführerschaft bereits zur Leitidee geworden. Beständig bleibt ungeachtet aller Veränderungen der Kernauftrag, der in der Mission «Wir bringen unsere Kundinnen und Kunden an ihr Ziel» festgeschrieben ist. Wichtige Elemente im Veränderungsprozess sind die vier Unternehmenswerte der BVB, die von den Mitarbeitenden im Alltag gelebt und von den Führungskräften vorgelebt werden sollen: engagiert, zuverlässig, unternehmerisch, fair. Symbolisch sind diese Werte in einem vierblättrigen Kleeblatt vereint und vielerorts in der BVB sichtbar.

Ergänzend hat sich die BVB im Jahr 2015 einen Verhaltenskodex gegeben, welcher die Zusammenarbeit sowie den Umgang untereinander, mit Partnern und Kunden basierend auf den vier Werten beschreibt. Sämtliche Mitarbeitenden sind zu diesem Thema geschult worden. Die BVB hat so das klare Zeichen gesetzt, den Kulturwandel wertebasiert zu gestalten. 🍀

VORWÄRTS MIT DEM PROGRAMM «AVANTI»

Um sich stetig zu verbessern, hat die BVB im November 2015 das Programm «Avanti» gestartet. In vielen kleinen und grösseren Schritten unterstützt das Programm die Bereiche, Optimierungspotenziale zu erkennen sowie Prozesse und Arbeitsabläufe zu verbessern. Zentral ist dabei der enge Einbezug der Mitarbeitenden: Sie erarbeiten die Prozessverbesserungen und Effizienzsteigerungen selber. Damit tragen sie dazu bei, innerhalb der BVB eine Verbesserungskultur aufzubauen. Positiver Nebeneffekt dieses Ansatzes: Damit steigert die BVB gleichzeitig die Sicherheit und Qualität sowie die Mitarbeitenden- und Kundenzufriedenheit. 🍀

Interne Reorganisation

MEHR FOKUS AUF RISIKO, SICHERHEIT, QUALITÄT UND UMWELT



Per 1. November 2015 hat die BVB den Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung in den neuen Stabsbereich Risikomanagement, Sicherheit, Qualität und Umwelt (RSQU) überführt. Mit dieser Neuorganisation unterstreicht die BVB die Wichtigkeit dieser Fachgebiete und schafft die strukturellen Voraussetzungen, um den stetig wachsenden regulatorischen und fachlichen Anforderungen begegnen zu können. Schwerpunkte des neuen Bereichs sind in einer ersten Phase die weitere Professionalisierung des Risiko- und Sicherheitsmanagements. 🍀



BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT

Neue Bedürfnisse der Fahrgäste, höhere Pendlerzahlen und eine zusammenrückende Trieregion: ein ständiger Wandel. Und die BVB entwickelt sich im Gleichschritt. Sie passt ihre Angebote flexibel an und modernisiert sich laufend. Damit sie mit Basel in die Zukunft fährt.

800 × stilvoll

Perfekter Look für kompetente und sympathische Ansprechpartner: Rund 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit direktem Kundenkontakt tragen die neue und stilvolle BVB-Bekleidung.

55 × sauber

Die neue Gelenkbusflotte der BVB mit 55 Fahrzeugen bietet Fahrgästen und Umwelt nur Gutes: rund 25 Prozent weniger Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss dank effizienter Technologien.

14 × modern

Sie prägen das Basler Stadtbild: Die ersten 14 der insgesamt 61 *FLEXITY*Basel sind unterwegs. Modern ausgestattet, zuverlässig und im neuen BVB-Grün. Ab Ende 2017 rollen alle neuen Trams auf dem Basler Netz.

100 × besser

Die ersten 100 von insgesamt 810 neuen Stelen an den Haltestellen der BVB- und BLT sind montiert. So erhalten die Fahrgäste kompakt und übersichtlich alle nützlichen Informationen.

4,3 × neu

4,3 Kilometer neue Gleise: Die BVB erneuert laufend ihr Gleisnetz für einen störungsarmen und sicheren Betrieb.





«Ich bin schon häufig auf den neuen CITARO angesprochen worden. Die Fahrgäste fühlen sich sehr sicher im hellen Bus und schätzen es, über die Bildschirme alle Infos zu erhalten.»

Nadira Mokhtari
Bus-Chauffeuse



Ein einheitliches Gesicht: Die Front der neuen Gelenkbusse ist an das Design der FLEXITY-Trams angelehnt.

Neue Gelenkbusse

MODERN, ÖKOLOGISCH UND KOMFORTABEL

Zwischen April und Dezember 2015 hat die BVB 55 Gelenkbusse des Typs CITARO 530 G EURO VI von Mercedes-Benz in den Linienverkehr integriert. Das Fahrzeug erfüllt die Euro-VI-Abgasnorm und ist somit auf dem aktuellen Stand der Technik.

Eine sanfte, rundliche Front, grosszügige Fensterflächen und das satte, neue BVB-Grün mit den charakteristischen weissen Streifen – gleich auf den ersten Blick gefällt der neue Gelenkbus durch sein freundliches, modernes Design, das an die Optik des neuen FLEXITY-Trams angelehnt ist.

Insgesamt 55 Gelenkbusse des Typs CITARO 530 G EURO VI der Marke Mercedes-Benz hatte die BVB im Jahr 2014 beim Lieferanten EvoBus (Schweiz) AG bestellt. Darunter acht Spezialausführungen für die Flughafenlinie, die mit mehr Stauraum und zusätzlichen Ge-

päckablagen ausgestattet sind. Diese jüngste Flottengeneration ersetzt die alten Mercedes-Benz O 405 von 1995 sowie die MAN A23 Euro-II-Busse aus dem Jahr 2000.

HELL, RUHIG, KOMFORTABEL

Bei 40 Sitzplätzen kann ein CITARO insgesamt 160 Fahrgäste aufnehmen. Für sie hält er einige gewinnbringende Neuheiten bereit: Der lichtdurchlässige Faltenbalg und LED-Lichtbänder ermöglichen im Fahrgastraum eine gleichmässig helle Ausleuchtung und sorgen so für ein hohes Sicherheitsgefühl sowie eine ruhige Atmosphäre. Zudem bieten

die formoptimierten Sitze mit Lederbezug einen verbesserten Sitzkomfort. Sie sind nicht nur rutschfester, sondern auch hygienischer. Die Kundeninformation wird durch die Doppelbildschirme in den Fahrzeugen ebenfalls deutlich verbessert: Die Fahrgäste finden wichtige Informationen zum Betrieb sowie Werbung, News, Wetter- und Kulturinformationen.

Der CITARO ist aber auch leiser und ökologischer unterwegs als die älteren Busse: Eine neuartige Isolationstechnik des Motorraums dämmt die Geräuschkulisse und Wärme-



Bus der Zukunft

TEST BESTANDEN



Ruhig und effizient: Elektrobusse der BVB.

In Riehn staunten die Menschen nicht schlecht, als sie den Kleinbus der BVB erblickten: Auf der Buslinie 35/45 verkehrte während Wochen ein kaum hörbares Fahrzeug. Die BVB testete zwischen April und Juni 2015 je einen Elektrokleinbus eines tschechischen und eines italienischen Herstellers. Die Auswertung der Testphase hat gezeigt: Die sauberen E-Busse sind linientauglich. Entscheidend ist jedoch ein cleveres Betriebs- und Nachladekonzept für die Batterien.

Im nächsten Schritt steht im Jahr 2016 die Genehmigung der Mehrkosten durch die politischen Behörden an, anschliessend kann der eigentliche Prozess für die Ersatzbeschaffung der heutigen Dieselkleinbusse eingeleitet werden. 

emissionen spürbar ein. Zudem befindet sich der Auspuff neu auf der Nichteinsteigerseite, was die Fahrgäste an der Haltestelle vor Abgasen schützt. Gleichzeitig ist der Schadstoffausstoss des Dieselfahrzeugs dank der strengen Euro-VI-Abgasnorm niedriger. Ebenso der Treibstoffverbrauch: Im Unterschied zum Vorgängermodell braucht der neue CITARO dank effizienter Technologie rund 25 Prozent weniger Treibstoff. Der CO₂-Ausstoss ist ebenfalls rund 25 Prozent tiefer. Kurz: Der CITARO 530 G EURO VI befindet sich in Sachen Energieeffizienz auf dem höchsten Stand der verfügbaren Technik.

Der CITARO ist leiser und ökologischer unterwegs: Eine neuartige Isolationstechnik des Motorraums dämmt die Geräuschkulisse und Wärmeemissionen spürbar ein.

REIBUNGSLOSE AUSLIEFERUNG

Die ersten drei Fahrzeuge trafen im März 2015 aus dem Produktionsstandort Mannheim in der Garage Rank ein. In den darauf folgenden Wochen wurden sie mit BVB-spezifischen technischen Systemen bestückt, beispielsweise für die Kommunikation des Fahrdienstpersonals mit der Leitstelle. Währenddessen hat die BVB den Fahrdienst auf den neuen Bussen intensiv geschult. Auch für ihn hält der CITARO Verbesserungen bereit, unter anderem mehr Beinfreiheit sowie den Weitwinkel-Aussenspiegel für eine bessere Sicht.

Nach der erfolgreichen Abnahme des Fahrzeugs durch das Bundesamt für Verkehr stehen die ersten Busse seit Ende April 2015 auf dem Liniennetz der BVB im Einsatz. Von Juli bis Dezember sind im Zuge der Serienauslieferung jede Woche weitere Fahrzeuge hinzugekommen. Somit konnte die BVB die Busbeschaffung termingerecht abschliessen. 

25 %

weniger Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss.

FLEXITYBasel

FÜR DIE STADT EINE AUFFÄLLIGE VISITENKARTE

Der *FLEXITY*Basel hat 2015 die definitive Betriebsbewilligung erhalten, am Jahresende standen 14 von 61 bestellten Trams für die BVB im Einsatz. Wenn Ende 2017 alle *FLEXITY* ausgeliefert sind, verfügt die BVB im Regelbetrieb ausschliesslich über niederflurige Trams.



Im neuen BVB-Grün: Immer mehr *FLEXITY*Basel rollen auf dem BVB-Netz. Ende 2017 sind alle 61 Trams in Betrieb.

Mehr als ein Jahr nach der ersten Fahrt des *FLEXITY*Basel ist klar: Das neue Tram löst sein Kundenversprechen in allen Belangen ein. Von aussen betrachtet wirkt er mit seiner durchgehend niederflurigen Bauweise und den runden Formen topmodern, und im Innern schaffen grosse Fenster sowie verglaste Türen ein helles, geräumiges und sicheres Ambiente. Dank der Doppelbildschirme in den neuen Trams werden die Fahrgäste besser und umfassender informiert.

Die ersten zwei Fahrzeuge fahren seit November 2014 auf dem Schienennetz der BVB. Seither integriert sich das Tram immer nachdrücklicher ins Basler Stadtbild: Auf 14 Stück ist die Flotte bis Ende 2015 angewachsen. Die Trams verkehren grösstenteils auf der Tramlinie 8. «Die Auslieferung ist bislang

problemlos verlaufen», sagt Marcel Kuttler, Leiter Technik bei der BVB. «Jeden Monat treffen zwei Exemplare aus der Bombardier-Produktionsstätte in Bautzen (D) bei uns ein, sodass bis Ende 2017 alle 61 bestellten *FLEXITY*Basel angeliefert und einsatzbereit sind.» Zusammen mit den 28 Combinos besteht dann die Tramflotte der BVB für den Regelbetrieb nur noch aus Niederflurtrams. Damit gehört die BVB zu einem der ersten Transportunternehmen in Europa mit diesem Standard.

Als eine der ersten Tramflotten Europas: ab Ende 2017 ausschliesslich Niederflurtrams.

Bevor die Serienauslieferung startete, prüften BVB-interne Experten ab Herbst 2014

zwei *FLEXITY*Basel auf Herz und Nieren. Das Team sammelte Erfahrungen im Betrieb sowie Rückmeldungen von den Fahrgästen. «Dies führte dazu, dass wir noch kleine Optimierungen vornehmen konnten, bevor die Serienauslieferung startete», erläutert Marcel Kuttler.

Die definitive Betriebsbewilligung durch das Bundesamt für Verkehr erfolgte im Juni 2015. Inzwischen gibt das neue Tram eine augenfällige und zudem ökologische Visitenkarte für die Stadt Basel ab – und für das nahe Ausland: mit der Tramlinie 8 in Deutschland und voraussichtlich ab Ende 2017 mit der Verlängerung der Linie 3 nach Saint-Louis zusätzlich in Frankreich. 🚊



DAMIT JEDER HANDGRIFF SITZT

Wer Fahrgäste mit den neuen BVB-Fahrzeugen sicher ans Ziel bringen will, braucht Wissen und Routine. Genau deshalb standen 2015 neben den regulären Aus- und Weiterbildungen Lehrgänge zum **FLEXITY**-Basel, zum **CITARO**-Gelenkbus und zu den getesteten Elektrokleinbussen im Fokus. «Allein für den **FLEXITY** haben wir rund 500 Mitarbeitende ausgebildet, beim **CITARO** waren es gut 370 und bei den beiden Elektrokleinbussen nochmal rund 70 Mitarbeitende», sagt André Zbinden, Leiter Betriebliche Ausbildung der BVB. Viele Mitarbeitende wurden zudem für grenzüberschreitende Fahrten auf der verlängerten Tramlinie 8 nach Weil am Rhein geschult.

ROLLMATERIAL 2015



191

Trams

115

Busse

20

Oldtimer

306

TOTAL
Fahrzeuge

ZWEITER FRÜHLING IN OSTEUROPA

Was geschieht mit alten Trams, die nach dem Kauf der modernen **FLEXITY** Basel ausgemustert werden? Ein Teil bleibt bei der BVB für Verstärkungskurse. Die restlichen Fahrzeuge erleben einen zweiten Frühling in Osteuropa. In Zusammenarbeit mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) sucht die BVB für möglichst viele Fahrzeuge einen Abnehmer. So fahren 16 Trams der Serie Be 4/6 «Düwag» sowie 10 Anhängerwagen ab 2016 in Belgrad und ergänzen die bereits früher gelieferten BVB-Trams in der serbischen Hauptstadt. 28 Exemplare der Serie Be 4/6S «Guggumere» sind ab 2017 in Sofia unterwegs. Noch ältere Fahrzeuge werden fachgerecht entsorgt.

QR-Code scannen
für die detaillierte
Rollmaterialbestandliste



Combino

FIT IN DIE ZUKUNFT



BVB-Trams im Einheitslook.

Fahrwerk, Bremsen, Türen und Wagenkasten warten, Bodenbelag und Verschleissteile ersetzen, Fugen erneuern: Wenn die BVB die Combinos modernisiert, tut sie dies umfassend. Bei der Hauptrevision werden die Sicherheitssteuerung und die Systeme zur Datenübertragung auf den neusten Stand der Technik gebracht. Hinzu kommen Massnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit. Elektronische Komponenten werden getauscht oder durch Weiterentwicklungen ersetzt und Doppelbildschirme für zusätzliche Informationen eingebaut. Die BVB baut in den Combinos zudem Hilfen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ein, z.B. akustische Türfindesignale. Die Combinos erhalten zudem einen Farbanstrich im neuen BVB-Grün.

Hauptrevisionen werden dann vorgenommen, wenn Fahrzeuge die vorgegebenen Fristen der Hersteller und des Bundesamtes für Verkehr erreichen. Die Combinos wurden zwischen 2000 und 2002 in Betrieb genommen. Einen Prototypen hat die BVB bereits überarbeitet und Ende 2015 dem Fahrgastbetrieb übergeben. Nach einer gut einjährigen Testphase gehen die restlichen 27 Combinos ab 2018 in Revision, damit sie weitere 15 bis 20 Jahre für die BVB-Fahrgäste im Einsatz stehen können. 🚊

BESSER SICHTBAR – BESSER INFORMIERT



Alle wichtigen Infos gebündelt: Die neuen Stelen der BVB werden laufend installiert.

275 Tonnen Beton, 6 480 Schrauben und über 2 600 Quadratmeter Aluminium: So die Materialbilanz, wenn 810 neue Informationsstelen installiert werden; 660 davon an BVB- und 150 an BLT-Haltestellen, die Auto-bus AG Liestal ist ebenfalls mit dabei. Die Stelen ersetzen die über 40 Jahre alten Haltestellentafeln. Auf ihnen finden Fahrgäste alle wichtigen Infos gebündelt: den Namen der Haltestelle, Fahrpläne mit Liniennetzplan sowie einen Stadtplanausschnitt bzw. einen Ortsplan.

Die Stelen sind auch Teil des neuen Fussgänger-Orientierungssystems, das vom Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt und Basel Tourismus entwickelt wurde. Dank der Höhe von 3,30 Metern sind die Stelen weit sichtbar und helfen, sich zu orientieren. Die

ersten Stelen wurden Ende 2015 aufgebaut. Bis Ende 2016 wird ein grosser Teil der Haltestellen auf beiden Kantonsgebieten laufend mit den Stelen bestückt.

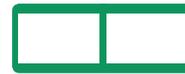
Die Stelen sind auch Teil des neuen Fussgänger-Orientierungssystems, das vom Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt und Basel Tourismus entwickelt wurde.

ÜBERALL UND IN ECHTZEIT

Neben den Stelen bilden die digitalen Kanäle zunehmend die wichtigste Informationsquelle für Fahrgäste: Fast 40 Millionen Mal wurde im Jahr 2015 auf der BVB-Website



54 000 Downloads
Fahrplan-App
(seit 2012 total 240 300)



200 neue
Doppelbildschirme



100 neue
Infostelen



1 042 neue
Follower



40 Mio. Fahrplan-
abfragen auf bvb.ch
(+ 17,5% gegenüber 2014)



650 000
gedruckte Fahrpläne

eine Fahrplanauskunft abgefragt. Auch die BVB-App ist nach wie vor beliebt und wurde 2015 fast 54 000 Mal heruntergeladen. Seit der Verknüpfung der BVB-Fahrplan- und der BLT-Ticket-App (weitere Infos Seite 19) hat sich auch der digitale Ticketkauf deutlich vereinfacht. Daneben steigt die Anzahl Twitter-Follower: Bis Ende 2015 waren es 1 566 und damit 1 042 Kundinnen und Kunden mehr als im Vorjahr. Sie nutzen den schnellen Kanal, um immer auf dem aktuellen Stand zu sein, was auf dem Netz der BVB läuft. Wichtige Informationen erhalten die Fahrgäste vermehrt auch an Bord: Auf den Doppelbildschirmen in den neuen Fahrzeugen erfahren sie Infos zur Fahrt in Echtzeit sowie News, Wetter und Kulturinformationen. 📱

Neubau Infrastruktur

AKTIVITÄTEN BÜNDELN

Was früher an mehreren Standorten und in einigen Provisorien untergebracht war, ist jetzt an einem Ort gebündelt: Die beiden Bereiche Infrastruktur und IT bezogen im Sommer 2015 die neuen Gebäude an der Münchensteinerstrasse 87.



Zusammenführen, was zusammengehört: Auf über 13 000 m² entstand der neue Infrastruktur- und IT-Komplex.



«Dass wir jetzt alle zusammen sind, erleichtert die Organisation. Vom Büro bis zum Magazin sind alle am gleichen Ort, das ist super. Auch, dass wir so viel Platz haben, finde ich gut.»

— Francesco Ruggieri
Mitarbeiter Infrastruktur

Bis zu 90 Jahre alte Gebäude, Arbeiten in Provisorien und teilweise ohne Witterungsschutz; ein veralteter Maschinen- und Anlagepark und enge Platzverhältnisse; umständliche und wenig effiziente Zusammenarbeit aufgrund der vielen Standorte: All das gehört seit vergangenem Sommer der Vergangenheit an.

Die Modernisierung der Infrastruktur sowie die Bündelung der Aktivitäten im Werkareal sind eine wichtige Voraussetzung, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern.

Auf einer Fläche von rund 13 400 Quadratmetern wurden auf dem ehemaligen Gelände der Frigosuisse AG während zwei Jahren zwei neue Gebäude errichtet. In und ums Betriebsgebäude sind neben modernen Büroräumlichkeiten sämtliche Lager der Infrastruktur untergebracht, dazu wurde genügend Platz geschaffen für Einstellhallen und

Werkstätten. Eine Entsorgungsstation sowie ein Waschplatz für Fahrzeuge ergänzen das Areal.

Die Gleisoberbaufertigung erfolgt neu in einer eigenen, speziell dafür eingerichteten Halle unter modernen Betriebsbedingungen, die die heutigen Ansprüche vollumfänglich erfüllen. So konnten die Grobbearbeitung der Schienen, das Rohschienenlager und das Fertigwarenlager an einem Standort zusammengefasst werden. Eine markante Steigerung der Effizienz.

Die Modernisierung der Infrastruktur sowie die Bündelung der Aktivitäten im Werkareal sind eine wichtige Voraussetzung, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern: Einerseits gilt es den Ausbau im Rahmen des Tramnetzes 2020 zu bewältigen, andererseits besteht auf dem ganzen Netz ein erheblicher Nachholbedarf an Gleiserneuerungsarbeiten, der mit der nun vorhandenen Infrastruktur professionell und effizient angegangen werden kann. 🚧

DIE INFRASTRUKTUR STELLT SICH NEU AUF

Der Bereich Infrastruktur will künftig stärker nach wirtschaftlichen und qualitativen Vorgaben und Prozessen arbeiten. Dies ist erforderlich, um die zahlreichen Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten auf dem BVB-Netz effizienter bewältigen zu können. Die neue Organisation richtet sich konsequent am «Geschäftsmodell Infrastruktur» (GMI) des Kantons Basel-Stadt aus, wodurch gemeinsame Projekte einfacher und effizienter abgewickelt werden können. Um die Immissionen beim Gleisunterhalt für die Fahrgäste und Anwohner so gering wie möglich zu halten, wird die BVB künftig vermehrt mit Kompaktbaumethoden arbeiten und damit sowohl Bauzeit als auch Kosten reduzieren. —> siehe hierzu S. 20/21.

Erdreich wurde im Rahmen des Neubaus bewegt; etwa 800 LKW-Ladungen.

9 800 m³

Tram 8

DAS GRENZÜBERSCHREITENDE TRAM ÜBERTRIFFT ALLE ERWARTUNGEN



Viel Betrieb: Das Tram 8 ist die bestfrequentierte Linie der BVB.

Seit vier Jahren reist Cordula fünf Mal die Woche von ihrem Zuhause in Weil am Rhein nach Basel zur Arbeit. Seit einem Jahr ist ihr Arbeitsweg nicht nur schneller, sondern auch komfortabler geworden. Dank der verlängerten Tramlinie 8 fährt sie ohne Umsteigen über die Grenze bis zu ihrem Büro am Barfüsserplatz. So wie Cordula geht es vielen: Das Tram 8 war von Beginn an ein gefragtes Verkehrsmittel und entsprechend hoch fallen die Fahrgastzahlen aus. 2,8 Millionen Personen haben im ersten Betriebsjahr mit dem Tram die Grenze überquert.

Das Tram 8 ist so beliebt, dass bereits kurz nach dem Start samstagnachmittags der 7,5-Minuten-Takt eingeführt wurde. Seit

dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verkehren die Trams nun auch werktags zwischen 15.30 und 19.30 Uhr im kurzen 7,5-Minuten-Takt, denn in dieser Zeit überlagern sich die verschiedenen Nutzungen. Rund die Hälfte der Fahrgäste fährt mit dem Tram zum Einkauf, die meisten davon nach Feierabend und am Samstag. Die andere Hälfte besteht aus Pendlern und Freizeitfahrgästen. Ebenfalls seit Dezember 2015 fährt abends ab 20.00 Uhr jedes Tram bis Weil am Rhein.

Ganz ohne Probleme verlief das erste Betriebsjahr nicht: Nach der Aufwertung des Frankens im Januar 2015 verursachte der automobile Einkaufsverkehr lange Staus, die auf dem gemeinsam genutzten Trasse auch beim Tram vor allem an Samstagen zu grossen Verspätungen führten. Dank eines längeren Eigentrassees und besseren Markierungen kommt das Tram in Kleinhüningen inzwischen wieder zügig voran. Auf der deutschen Seite hat die Stadt Weil am Rhein mit Markierungsmassnahmen, Beschilderungen und der Optimierung der Lichtsignalsteuerung den Verkehrsfluss verbessern können. Ein Parkleitsystem, das freie Kapazitäten im öffentlichen Parkhaus in der Schusterstrasse sowie im Parkhaus im Rheincenter anzeigt, wurde ebenfalls in Betrieb genommen. Geprüft wird als weitere Massnahme die Einführung eines Dosiersystems an den Lichtsignalanlagen, das bei hohem Verkehrsaufkommen den Individualverkehr in der Friedlinger Hauptstrasse regulieren soll. 🚦



«UNSERE REGION WÄCHST ZUSAMMEN»

Alain Groff, Leiter Mobilität des Kantons Basel-Stadt, über das erste Betriebsjahr der grenzüberschreitenden Tramlinie 8.

BVB: Herr Groff, wie lautet Ihr Fazit nach dem ersten Betriebsjahr?

ALAIN GROFF: Es fällt insgesamt sehr positiv aus, auch wenn es mir Sorgen bereitet, dass die Trams oft im Stau der Autos stecken bleiben. Das Tram 8 ist ein herausragendes Symbol für das Zusammenwachsen der Region und deckt offensichtlich ein grosses Bedürfnis in der Bevölkerung ab. Mich freut besonders, dass auch die neue Haltestelle Kleinhüningeranlage gut frequentiert ist.

BVB: Kritiker sagen, das Tram 8 begünstige den grenzüberschreitenden Einkaufsverkehr.

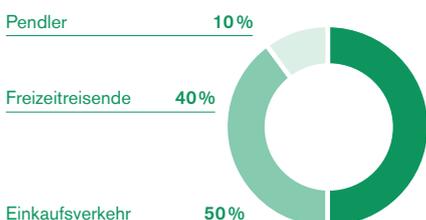
ALAIN GROFF: Die Menschen kaufen dort ein, wo es ihnen einen Vorteil bringt. Dass Basler derzeit in Deutschland einkaufen, liegt in erster Linie am Eurokurs und an der Rückerstattung der Mehrwertsteuer. Das Tram spielt eine wichtige Rolle in der Bewältigung dieses Verkehrs: Es sorgt für weniger Staus und Schadstoffe. Ohne Tram würden noch mehr Menschen mit dem Auto über die Grenze fahren und die Strassen wären noch stärker verstopft.

BVB: Wer profitiert vom Tram 8?

ALAIN GROFF: Die ganze Region mit all ihren Einwohnern profitiert, weil dank dem Tram zusammenwächst, was zusammengehört. Das Tram 8 stellt eine deutlich sichtbare Verbindung zweier Nachbargemeinden her. Ein attraktives öV-Netz macht Basel und seine Nachbargemeinden zudem lebenswerter und zieht Investoren an. Mit Gärtchen denken können wir im Dreiländereck nur verlieren: Die ganze Agglomeration Basel lebt von einem offenen Miteinander. 🚦

2,8 Mio.

Fahrgäste haben im ersten Betriebsjahr mit dem Tram 8 die Grenze überquert.



Angebotsentwicklung

IMMER IN BEWEGUNG

Die Bedürfnisse der Fahrgäste verändern sich und mit ihnen auch das Angebot der BVB. Fahrplanverdichtungen und Linienverlängerungen stärken den öffentlichen Verkehr nachhaltig.

Rasch raus aus dem Hotel, ein Sprint zum Bus und direkt vom Bahnhof zum EuroAirport: Das spanische Touristenpaar erwischt dank dem Flughafenbus seinen Flug gerade noch rechtzeitig. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bringt der Express-Bus auf der Buslinie 50 die Flugreisenden auch unter der Woche und frühmorgens bereits um 6.33 Uhr ohne Halt an den Flughafen.

Da die Nachfrage kontinuierlich ansteigt, wird das Angebot der BVB mit jedem Fahrplanwechsel dichter.

Mit diesem erweiterten Angebot bedient die BVB ein Kundenbedürfnis: Die Nonstop-Busse zum EuroAirport sind seit ihrer Einführung Ende 2014 stets stark ausgelastet. «Unsere Angebotsanpassungen sind immer Resultat einer tief gehenden Analyse», sagt Stefan Schaffner, Leiter Markt & Netz bei der BVB. «Wir beobachten die Auslastung der Fahrzeuge, befragen die Fahrgäste und nehmen die Anliegen der Quartierbevölkerung auf.» So kann die BVB, in Zusammenarbeit mit dem Kanton, die Fahrpläne auf veränderte Bedürfnisse anpassen.

Da die Nachfrage kontinuierlich ansteigt, wird das Angebot der BVB mit jedem Fahrplanwechsel dichter. In jüngerer Vergangenheit haben insbesondere folgende Linien markante Verbesserungen für die Fahrgäste gebracht:

- Tramlinie 8 nach Weil am Rhein: Halbierung des Takts von 15 auf 7,5 Minuten an Werktagen zwischen 15.30 und 19.30 Uhr bzw. von 30 auf 15 Minuten im Spätverkehr (vgl. Artikel Seite 16).
- Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen: Seit Dezember 2014 gilt hier von Montag bis Samstag zumeist der 15-Minuten-Takt (vgl. nebenstehenden Artikel).
- Buslinie 48 zum Bahnhof SBB: Seit Dezember 2014 von Montag bis Samstag durchgehend im 15-Minuten-Takt.
- Buslinie 50 zum EuroAirport: Mehr Busse in den frühen Morgenstunden und mehr Nonstop-Fahrten. In der Gegenrichtung werden immer alle Haltestellen bedient. 🚏



Beim EuroAirport wenden bis zu zehn BVB-Busse pro Stunde.

DER BOOMENDE BUS

Mit dieser rasanten Entwicklung konnte zu Beginn niemand rechnen: Seit die Buslinie 38 von Allschwil über die Schifflände hinaus ins baden-württembergische Grenzach-Wyhlen und zurück nach Basel fährt, erfreut sie sich wachsender Beliebtheit. Die deutsche Gemeinde Grenzach-Wyhlen hatte sich zuvor lange für eine öV-Anbindung an die Basler Innenstadt eingesetzt, und schliesslich starteten die BVB und der Südbadenbus (SBG) im Dezember 2008 mit dem gemeinsamen Betrieb der Linie: Die SBG setzt ein bis zwei Busse ein, die BVB übernimmt die restliche Leistung.

Schon bald erweiterte die BVB die Kapazität auf der Linie mit Gelenkbussen, um der grossen Nachfrage von Pendlerinnen und Pendlern vor 8.00 Uhr gerecht zu werden. Seither steigt die Anzahl der Fahrgäste kontinuierlich, im Jahr 2015 wurden rund 15 Prozent mehr Fahrgäste befördert als im Vorjahr. Mit der Eröffnung des Roche-Turms hat die Bedeutung der Buslinie 38 weiter zugenommen. Heute verbindet sie die Gemeinden dies- und jenseits der Grenze an Werktagen sowie samstags alle 15 Minuten mit einer umsteigefreien Fahrt. An Sonntagen fährt sie im Stundentakt. 🚏



Zahl der Fahrgäste wächst kontinuierlich.

Kundenzufriedenheit

BVB ERHÄLT ERNEUT GUTE NOTEN

Alle zwei Jahre erheben die Kantone Basel-Stadt, Baselland und Solothurn mit einer grossen Befragung die Kundenzufriedenheit bei den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs. Die BVB konnte mit 77 von 100 Punkten das hohe Niveau der letzten Befragung vom Jahr 2013 halten.

Die Fahrdienstmitarbeitenden punkteten mit einer angenehmen und sicheren Fahrweise, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft.

Markant verbessert hat sich die BVB beim Angebot, beim Fahrkomfort und der Netzqualität sowie bei der Sauberkeit der Fahr-

zeuge. Auch das Personal erhielt eine gute Bewertung: Die erstmalige Befragung zum Kontrollpersonal ergab 82 von 100 möglichen Punkten. Die Fahrdienstmitarbeitenden punkteten mit einer angenehmen und sicheren Fahrweise, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft sowie mit der gepflegten Erscheinung. Erfreulich fiel auch die Bewertung der ersten grenzüberschreitenden Tramlinie 8 aus, mit 78 von 100 möglichen Punkten. Leicht verschlechtert hat sich hingegen die Bewertung der Sauberkeit an Haltestellen und die Pünktlichkeit aufgrund der Baustellen. Die Fahrgastinformation über Baustellen und Verspätungen wird sehr geschätzt. Erfreulich sind das hohe Sicherheitsempfinden der Fahrgäste sowie die hohe Weiterempfehlungsrates der BVB-Dienstleistung. 🚊



80

von 100 möglichen Punkten ergab die Bewertung des Fahrpersonals.

78

von 100 Punkten bekam die erste grenzüberschreitende Tramlinie 8.

Pünktlichkeit und Anschlüsse

DER PÜNKTLICHKEIT AUF DER SPUR

Wo Trams ein eigenes Trasse oder Busse eine eigene Spur haben, sind Verspätungen selten. «Auf den meisten Linien teilen wir unseren Fahrweg jedoch mit den anderen Verkehrsteilnehmern», sagt Martin Häfliger, verantwortlich für die Angebotsplanung bei der BVB. Die Pünktlichkeit hängt also nicht alleine von der BVB ab.

Diese war im Jahr 2015 stabil und lag bei 88 Prozent (2014: 88 Prozent). Dass sie nicht besser geworden ist, erklärt Häfliger so: «Einerseits wächst der Individualverkehr. Gleichzeitig verursachen die vielen Baustellen und neu der Einkaufsverkehr von Weil am Rhein nach Kleinhüningen oft lange Staus.» Das neue Innenstadtverkehrsregime mit Tempo 30 hat hingegen nicht zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit geführt, Tram und Bus haben unverändert Vortritt.

Die Pünktlichkeit hängt nicht alleine von der BVB ab.

Wenn sich Verspätungen auf einem Streckenabschnitt häufen, sucht die BVB zusammen mit dem Amt für Mobilität nach Lösungen:

eine angepasste Ampelsteuerung, geänderte Markierungen oder gar eine Verlängerung der Tram- respektive Busspur. «Diese Zusammenarbeit funktioniert sehr gut», erklärt Häfliger, «manche Probleme lassen sich aber nicht sofort lösen.»

Der Grossteil der BVB-Linien verkehrt tagsüber in einem Takt von 7,5 Minuten oder kürzer. Umsteigen und schnell weiterfahren ist so kein Problem. Fahren die Trams und Busse auf einer Linie seltener, versucht die BVB, im normalen Betrieb Anschlüsse zu sichern, indem sie den Fahrplan entsprechend ausgestaltet. Kommt es zu einer Verspätung, fordert die Leitstelle mancherorts das Anschlussfahrzeug zum Warten auf. Das ist bewusst nur an wenigen Stellen vorgesehen. Der Grund liegt in den vielen Übergängen zwischen den Linien des dichten BVB- und BLT-Netzes: Wartet ein Tram ein verspätetes Fahrzeug ab, gefährdet es den Anschluss beim nächsten Knotenpunkt. Martin Häfliger nennt noch ein weiteres Argument gegen das Abwarten von Anschlüssen: «Wir zwingen dann alle Fahrgäste zum Mitwarten. Das wäre in vielen Fällen unverhältnismässig.» 🚊

Nostalgie

KLARES BEKENNTNIS ZU DEN OLDTIMERN



«Dante Schuggi» und die anderen Oldtimertrams sind nicht aus Basel wegzudenken. Sie geniessen in der Bevölkerung ein hohes Ansehen, stehen für Tradition und prägen das Image der BVB. Jedoch müssen auch Oldtimer die Anforderungen des Bundesamts für Verkehr erfüllen. Entsprechende Nachrüstungen und der Unterhalt der historischen Fahrzeuge verursachen Kosten, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind. Trotzdem haben sich Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der BVB entschieden, auch künftig mit vertretbarem Aufwand in die Oldtimer zu investieren. Bis zum 125-Jahre-Jubiläum im Jahr 2020 investiert die BVB darum insgesamt rund 1,88 Mio. Franken in die Ertüchtigung ihrer Oldtimerflotte. 🚊

Billettautomaten

ÜBERALL SICHER UND BARGELDLOS BEZAHLEN

Bargeldlos bezahlen ist praktisch und funktioniert nun auch auf deutscher Seite in Grenzach-Wyhlen und Weil am Rhein. Verschärfte Sicherheitsanforderungen von Kreditkartenfirmen haben die BVB dazu veranlasst, neue Kartenleser in die Billettautomaten einzubauen. Die Herausforderung lag darin, die unterschiedlichen Tarifsysteme des TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz) und des RVL (Regionalverbund Lörrach) aufeinander abzustimmen und das Abrechnen in Franken und Euro unter den Partnern zu automatisieren. 🚏

Fahrausweiserhebung

U-ABO, GA ODER MEHRFAHRTENKARTE?

Gut 130 Mitarbeitende der BVB waren im November und Dezember 2015 in den Trams und Bussen unterwegs und haben in knapp 1000 Stichproben über 40 000 Fahrausweise bei den Fahrgästen erhoben. Der TNW hat erstmals eine Erhebung in dieser Form durchgeführt. Sie dient in erster Linie zur Überprüfung der Einnahmenverteilung von jährlich rund 250 Mio. Franken unter den sieben Transportunternehmen. Für die Erarbeitung dieser Grundlagen hat jedes Transportunternehmen im eigenen Netz eine Fahrausweiserhebung durchgeführt. Dank der Erhebung erhält auch die BVB präzise Angaben zum Fahrausweismix auf ihrem Netz. Für viele BVB-Mitarbeitende aus der Verwaltung war die Befragung eine gute Gelegenheit, um direkten Kontakt mit den Fahrgästen zu haben. 🚏

Mehr Kundennutzen

GUT VERKNÜPFT



Gemeinsame Kampagne der BVB und der BLT zeigt Vorteile der verknüpften Apps auf einen Blick.

Zwei Apps, zwei Erfolgsgeschichten: Die BVB hat ihre Fahrplan-App «Basel & Regio» im Jahr 2012 lanciert. Inzwischen wurde sie über 240 000 Mal heruntergeladen. Ähnlich sieht die Bilanz bei der BLT-Ticket-App «TNW-Tickets» aus: Seit der Lancierung im August 2014 ist die Zahl der App-Downloads auf über 31 000 angestiegen.

BVB und BLT haben die Vorteile beider öV-Apps zusammenführt und die beiden verknüpft: Seit Mitte Dezember 2015 können die Fahrgäste in der BVB-App die gewünschte Verbindung auswählen und anschliessend das entsprechende Billett direkt kaufen. Umgekehrt kann via BLT-App ein Billett gelöst werden und im Anschluss können die Abfahrten der bereits eingegebenen Haltestelle oder eine Fahrplanauskunft abgerufen werden.

Die Fahrgäste können so einfach, schnell und papierlos das gültige Ticket für ihre gewählte Verbindung lösen. Angeboten werden Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und TNW-Tageskarten. In der App «Basel & Regio» können die Fahrpläne aller öffentlichen Verkehrsmittel der Region Basel abgerufen werden.

BVB und BLT arbeiten zusammen an der Weiterentwicklung ihrer beiden Apps. Damit sollen den Kundinnen und Kunden in der Region auch künftig moderne und komfortable Lösungen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs angeboten werden. 🚏



Baustellen

MEHRERE GLEISABSCHNITTE MODERNISIERT

Die BVB erneuert laufend Abschnitte ihres Schienennetzes. 2015 waren mehrere Strecken von Bauarbeiten betroffen. Die Totalsperre am Marktplatz stand während des Sommers im Fokus.

MARKTPLATZ

Die Gleise zwischen Hauptpost und Fischmarkt sowie an der Kreuzung Spiegelgasse/Blumenrain mussten ersetzt werden. Unter anderem aufgrund des Birsigtunnels, der unterhalb der Gleise am Marktplatz verläuft, konnten die Bauarbeiten nicht unter laufendem Betrieb vorgenommen werden. Der Trambetrieb wurde daher zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände während der letzten beiden Sommerferienwochen komplett gesperrt. Mit Ausnahme der Tramlinien 2, 3 und 10 mussten sämtliche Tramlinien umgeleitet werden.

ERSATZMASSNAHMEN IN ALLSCHWIL

In Allschwil wurden die stark abgefahrenen Gleise auf zwei Abschnitten erneuert. Aufgrund der Dringlichkeit der Gleissanierung sprach der Kanton Baselland dafür einen Notkredit von 0,4 Mio. Franken. Betroffen waren rund 70 Meter vor der Gemeinde-

verwaltung (in beiden Richtungen) sowie 57 Meter zwischen den Haltestellen Merkurstrasse und Kirche. Die Arbeiten begannen Anfang September und erfolgten in zwei Etappen während laufenden Betriebs.

NEUGESTALTUNG ZWISCHEN BASEL UND RIEHEN GRENZE

Auf der Strecke zwischen Basel und Riehen Grenze starteten die Arbeiten zur Umgestaltung des kompletten Strassenraums. Dabei wird die gesamte Infrastruktur zu grossen Teilen erneuert: Fahrbahnen, Gehwege, das Trasse der BVB, die Entwässerung wie auch die Werkleitungen. Im Bereich der Tramschleife Riehen Dorf wurden die Gleise bereits ersetzt. Zudem werden alle Haltestellen zwischen Basel und Riehen barrierefrei gestaltet. Die Erneuerungsarbeiten erfolgen in Etappen und dauern voraussichtlich bis Mitte 2020.

AUFWERTUNGSARBEITEN AN DER GRENZACHERSTRASSE

An der Grenzacherstrasse im Abschnitt Peter Rot-Strasse/Solitude-Park hat die BVB die Bushaltestellen angepasst und die alten Trolleybus-Fahrleitungsmasten abgebaut. Während der Sommerferien wurden deshalb die Buslinien 30E, 31, 38 und 42 umgeleitet.

ERNEUERUNGSARBEITEN AUF DER TRAMLINIE 14

Auf der Tramlinie 14 in Muttenz hat die BVB Erneuerungsarbeiten vorgenommen. Zwischen den Haltestellen Schützenstrasse und Muttenz-Dorf wurden die Fahrleitung sowie der Unter- und Oberbau der Gleise erneuert. Die BVB nahm diese Arbeiten als Totalunternehmerin für die BLT vor. Während der Bauzeit wurde das Tram teilweise im Einspurbetrieb mit provisorischen Haltestellen geführt. 🚍



Baustelle am Marktplatz: Dank Totalsperre waren die Bauarbeiten in kurzer Zeit abgeschlossen.

Tramlinie 3

SPATENSTICH FÜR DAS GRENZÜBERQUERENDE TRAM 3



Von links: Éric Straumann, Hans-Peter Wessels, Jean-Marie Belliard, Jean-Marie Zoellé, Monica Linder-Guarnaccia, Erich Lagler, Alain Girry

Mit dem Spatenstich am 23. November 2015 haben auf Schweizer Seite die Bauarbeiten für die Verlängerung der Tramlinie 3 ins französische Saint-Louis begonnen. Ganz nach dem Motto «Au-delà des frontières, ensemble – gemeinsam über Grenzen wachsen» haben namhafte Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft beider Länder am Zoll Basel-Burgfelden eine Erinnerungstafel enthüllt.

Mit der Verlängerung der Linie 3 erhalten die beiden Städte Basel und Saint-Louis eine direkte, qualitativ hochstehende und leistungsfähige öV-Verbindung. Dadurch wird der Bahnhof von Saint-Louis zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt für Tausende von Pendlern. Die Strassen beider Zentren werden spürbar entlastet.

Zwischen den beiden Städten erschliesst die künftige verlängerte Tramlinie 3 Areale, die heute gar nicht oder nur schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Auf Basler Boden sind das die Gebiete um das Bürgerspital, die Rehab und das Sportzentrum Pfaffenholz – in Frankreich insbesondere das neue Quartier «des Lys» sowie die westlichen Teile von Saint-Louis. Insgesamt belaufen sich die Projektkosten auf rund 98 Mio. Franken. In dem Betrag inbegriffen ist eine Park+Ride-Anlage mit über 700 Parkplätzen an der künftigen Endhaltestelle beim Bahnhof Saint-Louis. Beidseits der Grenze wird fieberhaft gearbeitet, damit die Gleise der 3,1 Kilometer langen Neubaustrecke Ende 2017 wie geplant für den Tramverkehr freigegeben werden können. 🚊

VERMEHRT UNTER TOTALSPERRE BAUEN

Die BVB optimiert ihre Baumethode und arbeitet künftig vermehrt unter Totalsperre und weniger während des Betriebs. Das bringt grosse Vorteile: So reduziert sie den Erhaltungstau bei der Gleiserneuerung auf dem BVB-Netz zeitnah und begrenzt die baubedingten Auswirkungen für Fahrgäste, Anwohner und Unternehmen. Diese intensive Bauweise ermöglicht qualitativ hochwertigeres und wirtschaftlicheres Bauen, die Baustellenbewirtschaftung wird effizienter. Zudem können grössere Abschnitte in der jeweiligen Bauetappe ersetzt werden. Gleichzeitig erhöht sich die Sicherheit für die Fussgänger, das Baupersonal sowie den Individualverkehr. Für die BVB bedeutet dies aber auch: Während Totalsperrungen muss sie für alternative Routen sorgen, um den Betrieb sicherzustellen.

Saubere Schienen

ZWEI IN EINEM

Ein Fahrzeug mit Zulassung als Strassen- wie auch als Schienenfahrzeug sorgt seit Mitte 2015 für staunende Blicke auf dem BVB-Netz: Als Lastwagen fährt es auf der Strasse zur gewünschten Stelle und gleist sich dort unter laufendem Betrieb problemlos in das Schienennetz der BVB ein und kann beispielsweise Schienenreinigungen vornehmen. Dazu wird ein Tramfahrwerk heruntergefahren, wodurch das Fahrzeug wie ein Schienenfahrzeug auf den Gleisen fährt. Der grosse Vorteil: Das sogenannte Zweiwegfahrzeug kann auch Hochgleise und Rasentrassées reinigen, was mit herkömmlichen Schienenreinigern nicht möglich ist. 🚊



Zulassung als Strassen- und Schienenfahrzeug.



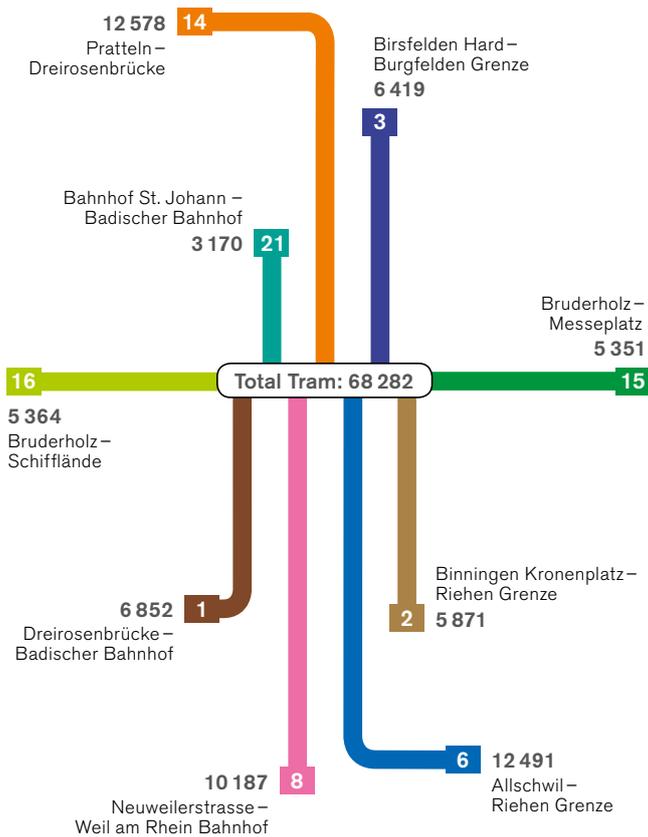
QR-Code scannen
für die detaillierte
Linienstatistik 2015

LINIENSTATISTIK 2015

Tram

LINIENLÄNGE

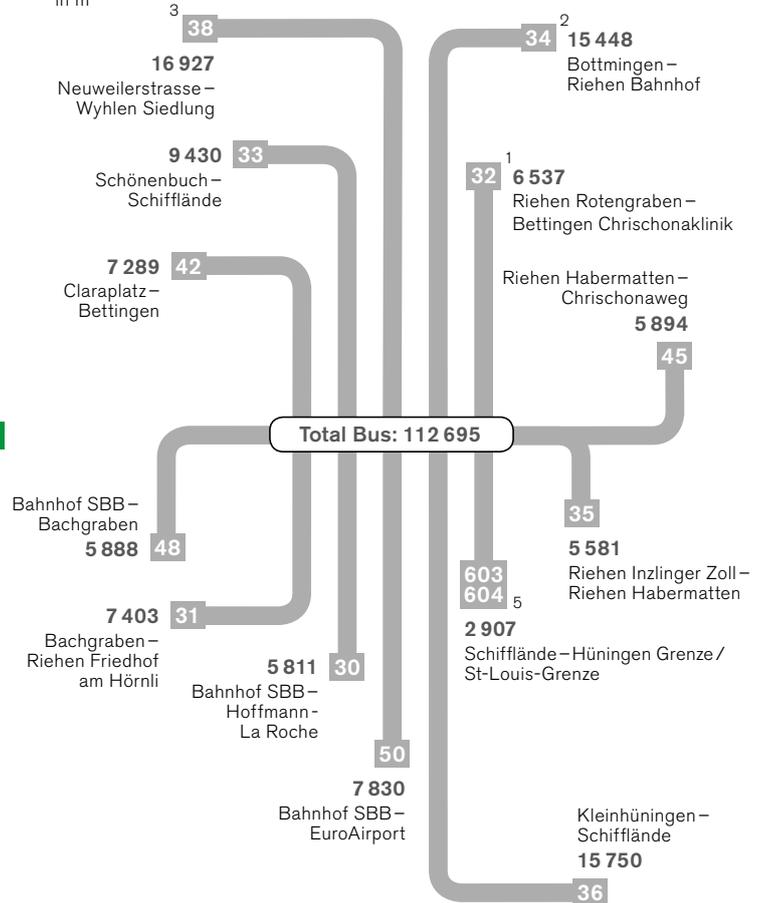
in m



Bus

LINIENLÄNGE

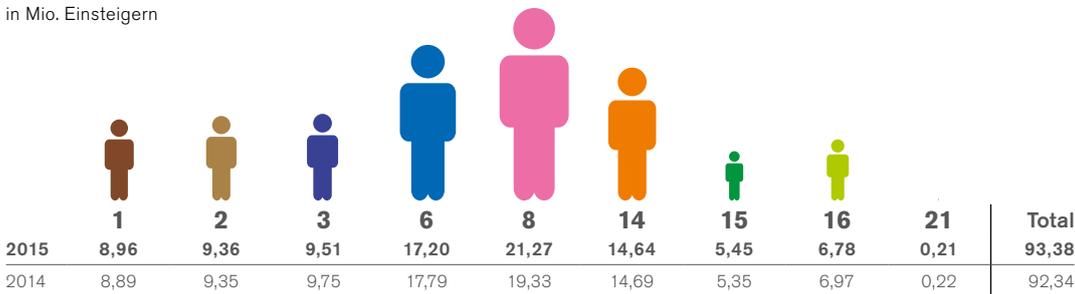
in m



Tram

BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM

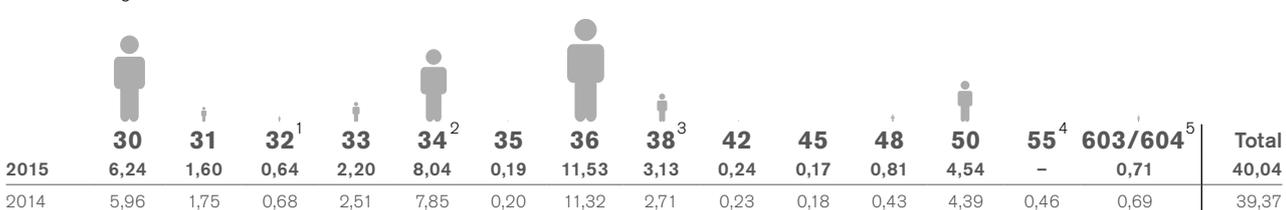
in Mio. Einsteigern



Bus

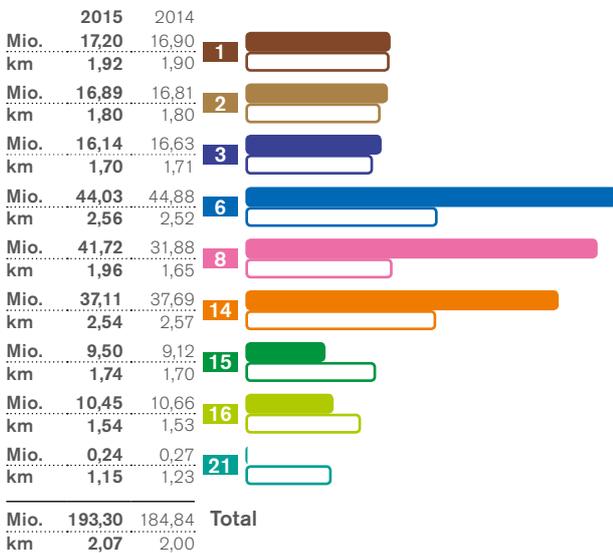
BEFÖRDERTE PERSONEN BUS

in Mio. Einsteigern



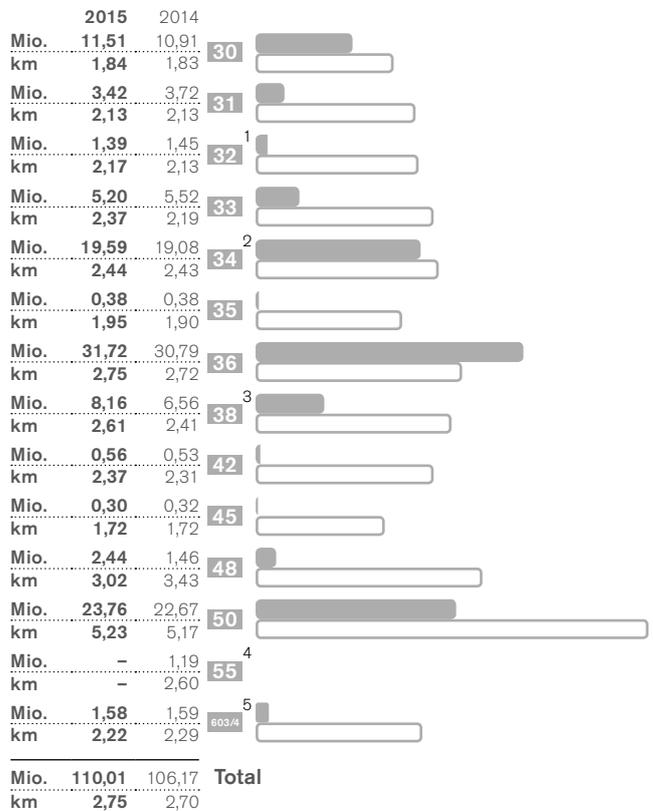
Tram

PERSONENKILOMETER in Mio.
DURCHSCHNITTL. REISEDISTANZ in km



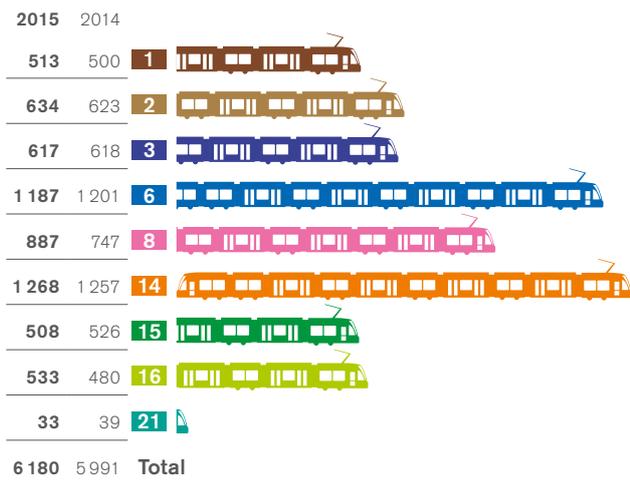
Bus

PERSONENKILOMETER in Mio.
DURCHSCHNITTL. REISEDISTANZ in km



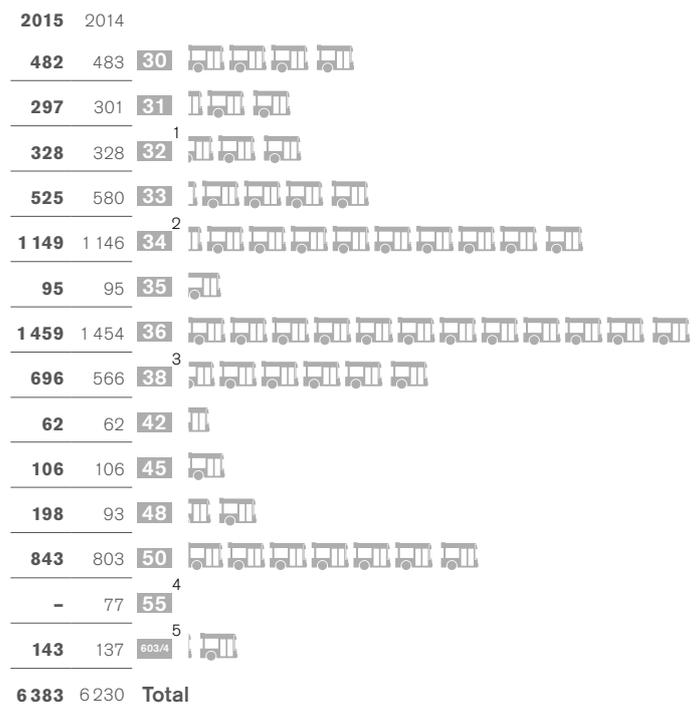
Tram

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.



Bus

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.



Anmerkungen

- 1 L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- 2 L34 beinhaltet die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- 3 L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH(SBG) geführt.
- 4 L55 wird seit 2015 vollständig durch die Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) betrieben.
- 5 L603 und L604 werden im Auftrag der BVB durch Métro-Cars S.A. betrieben. Es sind nur die Einsteiger und Personenkilometer auf Schweizer Gebiet berücksichtigt.



PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1 249**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1 158,2**

NATIONALITÄTEN **19**

DURCHSCHNITTSALTER **46 Jahre**

DURCHSCHNITTliche
BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT **13,8 Jahre**

FRAUENANTEIL INSGESAMT **15,3%**

IM VERWALTUNGSRAT **37,5%**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **22,2%**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **15%**

Neues HR

FÜR EIN ATTRAKTIVES UND MODERNES UNTERNEHMEN

Die BVB will die Anforderungen der Zukunft im Geschäftsbereich Human Resources (HR) besser erfüllen. Sie stärkt sich damit für die künftigen Herausforderungen und Veränderungen im Markt. Deshalb richtet die BVB ihren HR-Bereich strategischer aus.

Die demografische Entwicklung macht auch vor der BVB nicht Halt. Damit ist nur eine der vielen Herausforderungen genannt, denen sich der Bereich HR in Zukunft stellen muss. Um dafür gewappnet zu sein, hat der Verwaltungsrat fünf strategische Stossrichtungen beschlossen, die innerhalb der HR-Strategie umgesetzt werden. Diese Stossrichtungen orientieren sich an den strategischen Zielen des Unternehmens.

Die BVB will ihre Arbeitgeberattraktivität steigern und sowohl intern als auch extern als dynamisches und modernes Unternehmen wahrgenommen werden. Bereits heute herrscht auf dem Arbeitsmarkt ein grosser Wettbewerb um gut qualifizierte Mitarbeitende, dieser wird sich in Zukunft noch verstärken.

Als weiteren Baustein wird die BVB die Personal- und Organisationsentwicklung weiter ausbauen. Sie will eine offene und wertschätzende Führungs- und Kommunikationskultur vorleben. Vorgesetzte sollen nach einem gemeinsamen Verständnis führen, Mitarbeitende bedarfsgerecht fördern und Talente identifizieren.

Um die Unternehmensziele erreichen zu können, wird eine Leistungs- und Erfolgsorientierung entwickelt. Dafür erhalten Mitarbeitende klare und messbare Ziele, die in regelmässigen und standardisierten Gesprächen durch die Vorgesetzten überprüft werden.

Zudem wird das Gesundheitsmanagement verstärkt: Zu diesem Zweck wird die BVB dieses weiterentwickeln und beispielsweise einen klar definierten Absenzmanagementprozess einführen. Damit soll erreicht werden, dass die Mitarbeitenden gesund und leistungsfähig sind und bleiben.

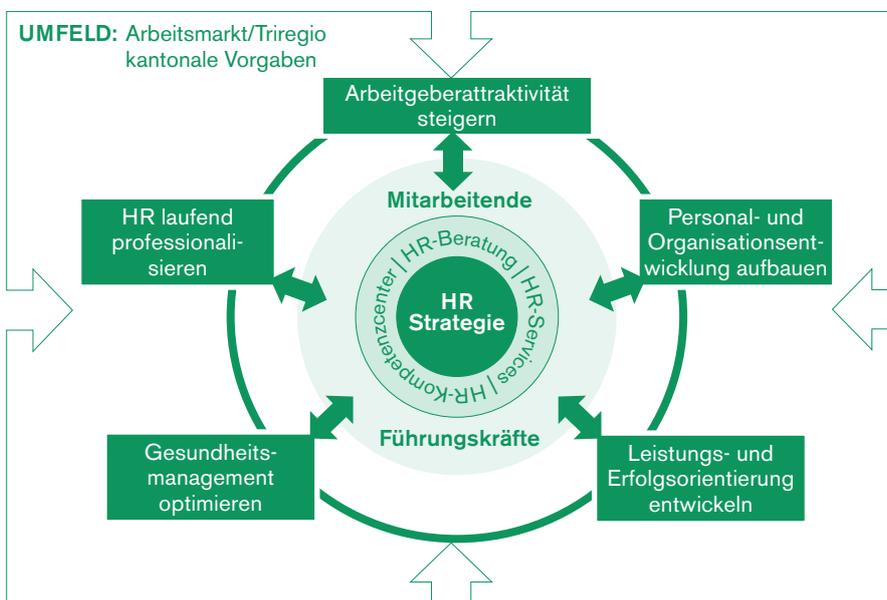
Um die vorgegebenen Stossrichtungen optimal unterstützen zu können, wird der HR-Bereich laufend professionalisiert. Die Mitarbeitenden sollen vermehrt proaktiv mitarbeiten und planen, Themen vernetzen und die Führungskräfte bei sämtlichen Fragen rund um ihre Teams unterstützen können. Deshalb gliedert sich das HR ab 1. Juli 2016 neu in die drei Bereiche HR-Services, HR-Beratung und HR-Kompetenzcenter.

Dank den im Laufe des Jahres vorgenommenen Anpassungen wird der HR-Bereich künftig seine Dienstleistungen zugunsten des Personals qualitativ besser und effizienter erbringen können. Dies ermöglicht es, näher an den Bedürfnissen der Linie zu sein und in den Bereichsleitungsmeetings aktiv mitarbeiten zu können. Prozesse sollen optimiert und Verantwortungen durch die Bereiche hindurch geklärt werden.

Mit dieser neuen strategischeren Ausrichtung des HR-Bereichs will die BVB die eingangs erwähnte Arbeitgeberattraktivität erreichen und damit ihre Position auf dem Markt festigen. 🏠

DAS NEUE HR

Die Abteilung Human Resources wird ab 1. Juli 2016 in drei Bereichen arbeiten: HR-Services ist verantwortlich für Aufgaben wie Personaladministration, Lohnadministration und Zeitwirtschaft sowie für den Empfang am Standort Claragrab. Der Bereich HR-Beratung nimmt die Aufgabe als Sparringpartner der Geschäftsbereichsleitungen wahr und unterstützt in dieser Funktion die Bereiche und deren Führungskräfte bei Weiterentwicklungs- und HR-Themen. Im HR-Kompetenzcenter sind u.a. die Aufgaben der Personal- und Organisationsentwicklung, das HR-Marketing, das Gesundheitsmanagement, Honorierungsthemen, aber auch die Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern zusammengefasst. Mit dieser strategischen Neuausrichtung ist die BVB gerüstet für die kommenden Herausforderungen im Personalbereich.



STILVOLL UNTERWEGS



Früher sportlich-leger, heute klassisch-elegant: Die BVB-Mitarbeitenden präsentieren sich kundennah und professionell.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVB mit direktem Kundenkontakt sind seit Ende 2015 klassisch-elegant unterwegs: Die frühere blaue sportlich-legere Bekleidung des Fahrdienstpersonals ist einem klaren Design in Anthrazit mit dezenten grünen Elementen gewichen. Diese Bekleidung strahlt aus, wofür die BVB heute steht: Ein modernes Dienstleistungsunternehmen mit kompetenten und professionellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Neben dem Fahrdienstpersonal tragen neu alle Mitarbeitenden mit direktem Kundenkontakt die neue Beklei-

dung, so beispielsweise im Kundenzentrum am Barfüsserplatz.

Das Projekt Neue Dienstkleidung unter dem Motto «stilvoll unterwegs» startete im Jahr 2012. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden dabei von Anfang an miteinbezogen: Mitarbeitervertreter bestimmten die Anforderungen an die neue Bekleidung und hatten Mitbestimmungsrecht bei der Wahl des Designs. Den Designwettbewerb gewann die Basler Modedesignerin Tanja Klein. 

TRAGETEST

Während gut vier Wochen haben rund 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus unterschiedlichen Funktionen am offiziellen Tragetest der neuen Bekleidung teilgenommen. Sie haben dabei geprüft, wie sich Schnitt und Material im täglichen Arbeitseinsatz bewähren. Dabei ging es sowohl um die Qualität des Materials als auch um das persönliche Empfinden beim Tragen. Die Erkenntnisse der Mitarbeitenden aus dem Tragetest sind in die Produktion der neuen Dienstbekleidung eingeflossen.



«Die neue Arbeitskleidung wertet unser Erscheinungsbild klar auf. Das sehen auch die Fahrgäste so: Vor Kurzem sagte jemand, wir seien chic unterwegs.»

— Pascal Moren
Wagenführer

Neuer Turnus

GLEICHE VERHÄLTNISSE FÜR ALLE

Wochenenddienst, Frühschicht, Fahren bis spät in die Nacht; dazwischen ein Familienfest oder ins Kino: Das Fahrdienstpersonal im öffentlichen Verkehr kann Beruf und Privatleben nur mit guter Planung vereinbaren. Dafür ist bei der BVB das Team der sogenannten Diensterteilung zuständig. Es plant die Arbeitseinsätze unter Berücksichtigung von Personal- und Flottenbestand oder Abwesenheiten aufgrund von Krankheit oder Weiterbildung.

Um die längerfristige Planung zu vereinfachen, wurde zusammen mit Mitarbeitenden ein neuer Turnus entwickelt und eingeführt. Er basiert auf dem Prinzip der Solidarität: Alle Mitarbeitenden fahren neu alle Dienste und alle Fahrzeuge der jeweiligen Flotte (Bus oder Tram). Nach erfolgrei-

chem Pilotbetrieb im Busbereich wurde der neue Turnus im Sommer 2015 auch beim Trampersonal eingeführt. Rund 120 Mitarbeitende, die früher ohne festen Turnus eingesetzt wurden, sowie über 80 neue Mitarbeitende profitieren heute von den gleichen Vorzügen des planbaren Turnus wie ihre Kolleginnen und Kollegen. Ein weiterer positiver Effekt des neuen Turnus: Beliebte Dienste mit kurzen Pausen bis zu zwei Stunden konnten beim Buspersonal auf 70 Prozent aller Dienste (+ 10 Prozent) und beim Trampersonal auf 75 Prozent (+ 5 Prozent) erhöht werden. Die Arbeit ist damit nicht getan: Die Dienstplanung und -erteilung wird laufend weiterentwickelt und verbessert. 🚍

Pensionskasse

PRIMATWECHSEL

Seit dem 1. Januar 2016 ist das neue Pensionskassengesetz des Kantons Basel-Stadt in Kraft. Auch für die BVB hat dies einen Primatwechsel zur Folge: Die Pensionskasse Basel-Stadt (PKBS) stellte zum Jahreswechsel vom Leistungs- auf das Beitragsprimat um. Mit dem Primatwechsel ändern Definition und Berechnungsgrundlage von Pensionskassenleistungen. Die BVB stellt ihre Pensionskasse damit langfristig auf sichere Beine: Weil die Leistungen besser planbar sind, sinkt das unternehmerische Risiko. Mitarbeitenden, die per 1. Januar 2016 bereits 58 Jahre oder älter sind und deren hochgerechnete Rente nach dem Primatwechsel tiefer ausfällt, wurde einmalig eine sogenannte Besitzstandseinlage auf ihr Sparkapital gutgeschrieben. Auf Wunsch haben die Mitarbeitenden ausserdem die Möglichkeit, ihre Sparbeiträge flexibel anzupassen, um plus bzw. minus 3 Prozent des vorgegebenen Satzes. 🚍

Personalkommission

ENGERE ZUSAMMENARBEIT

Die BVB-Unternehmensleitung intensiviert die Zusammenarbeit und den Austausch mit der Personalkommission (PEKO). Neben der gemeinsamen Umsetzung der Wegzeitverhandlung, der Aufwertung der Aufenthaltsräume für das Fahrpersonal sowie der Einführung neuer Dienstkleider hielten die Geschäftsleitung und die PEKO im November einen ersten ganztägigen Workshop ab. Im Zentrum stand die Ausgestaltung der wichtigen Rolle der PEKO im Programm «Avanti» und in der BVB-Verbesserungskultur (siehe Seite 7). Um den Dialog mit der PEKO zu verstärken, wird sie in künftigen Projekten stärker eingebunden.

Seit 1. November 2015 amtiert der ehemalige Vizepräsident Richard Lütolf, Technischer Assistent Netzservice, als Präsident der PEKO. Er folgt auf Josua Studer, der zurückgetreten ist. Neuer Vizepräsident ist Wagenführer Marc Weiss. 🚍

Neue Dienststellen

ERHOLEN UND AUSTAUSCHEN

Der Wagenführer Franz Tschamper liegt entspannt auf dem Relax-Stuhl in der neuen Dienststelle am Claragraben. Für ihn ist das Erholung pur vor der Nachmittags- und Abendschicht. «Ich habe mich schon lange auf die neuen Dienststellen gefreut, insbesondere auf die Ruheräume», sagt Tschamper. Neben dem Ruheraum verfügt jede der vier umgebauten Dienststellen am Aeschelplatz, Claragraben, Depot Allschwilerstrasse und Depot Dreispitz über eine Begegnungszone mit Sofas und einer Verpflegungsecke mit Mikrowelle, Tisch und Stühlen.

Die neuen Ruheräume dienen besonders den Fahrdienstmitarbeitenden: Hier tanken sie Energie für den anspruchsvollen Arbeitsalltag. Gleichzeitig treffen sich in den Begegnungszonen im Claragraben sowie im Depot Allschwilerstrasse Mitarbeitende verschiedener Bereiche. Ein Austausch, der die Unternehmenskultur der BVB zusätzlich fördert. 🚍



Gemeinsam essen oder die Ruhe geniessen: Die neuen Dienststellen bieten für alle Bedürfnisse etwas.

UMWELTFREUNDLICHE BUSFLOTTE

25 Prozent weniger CO₂-Ausstoss und 16 Liter weniger Verbrauch auf 100 Kilometer: Die neuen Gelenkbusse des Typs CITARO 530 G EURO VI der BVB erfüllen ihre Versprechen, wie ausführliche Tests im Fahrbetrieb ergaben. Zusammen sparen alle 55 Busse jährlich 531 000 Liter Diesel ein. In Emissionen ausgedrückt heisst das: Sie stossen pro Jahr 1400 Tonnen weniger CO₂ aus. Die Busse erfüllen zudem die Abgasnorm EURO VI, was den Schadstoffausstoss zusätzlich reduziert. «Natürlich beziehen sich unsere Messwerte nur auf wenige Monate. Trotzdem sind wir sehr zuversichtlich, was die langfristigen Messungen angeht: Bisher decken sich unsere Resultate nämlich mit jenen des Herstellers», sagt Marcel Kuttler, Leiter Technik BVB.

Die CITARO-Busse ersetzen die sechs alten Mercedes-Benz O 405 aus dem Jahr 1995 sowie die 38 MAN-Gelenkbusse und die acht MAN-Normalbusse Euro-II-Modelle aus dem Jahr 2000.

Weiteres Energieeinsparpotenzial wird sich aus der noch anstehenden Serieneinführung eines elektronischen Fahrertrainers ergeben, der derzeit getestet wird. Dieser unterstützt die Fahrdienstmitarbeitenden darin, die Fahrqualität und die Sicherheit für die Fahr-

gäste durch angenehmes und gleichmässiges Fahren zu optimieren. Gleichzeitig wird so auch das treibstoffsparende Fahren nachhaltig trainiert und gefördert.

2015 testete die BVB ausserdem erfolgreich zwei Elektrokleinbusmodelle. Diese fuhren während je eines Monats auf der Buslinie 35/45 rund 2 000 bzw. 3 000 Kilometer. Dank des effizienten Elektroantriebs und den hohen Rekuperationswerten (dabei wird Bremsenergie in den Akku gespeist) lieferten die Busse eine gute Energiebilanz. Damit zeigten die Busse, dass sie – nebst den praktischen Tauglichkeitstests – den Vorstellungen der BVB entsprechen. Im nächsten Schritt steht im 2016 die Genehmigung der Mehrkosten durch die politischen Behörden an, anschliessend kann der eigentliche Prozess für die Ersatzbeschaffung der heutigen Diesele Kleinbusse eingeleitet werden.

Um die Busflotte noch umweltfreundlicher zu machen, befasst sich die BVB im Projekt «Bus der Zukunft» auch mit künftigen Bustechnologien, die von 100 Prozent erneuerbaren Energieträgern angetrieben werden. Im Projekt «Bus der Zukunft» arbeitet die BVB eng mit neun städtischen Verkehrsunternehmen zusammen, die ähnliche Ziele verfolgen. 

531 Tausend Liter

Die 55 neuen CITARO-Busse sind äusserst sparsam: Sie verbrauchen jährlich rund eine halbe Mio. Liter weniger Diesel als die Vorgängermodelle.

30 Prozent

Elektrobusse sparen dank Rekuperation viel gespeicherte Energie und sind für die BVB eine spannende Alternative.

IMMER LEISER, IMMER SCHONENDER

Vibrationen und Geräusche gehören zu fahrenden Trams – und sind bei der BVB ein Dauerthema, wenn es um deren Verminderung geht. Ganz lassen sich Lärm und Erschütterungen bei einem Fahrzeug mit bis zu 73 Tonnen nicht verhindern. Der Anspruch der BVB ist es aber, die spürbaren Auswirkungen des fahrenden Trams für Anwohner und Fahrgäste möglichst zu reduzieren. Und dafür tut die BVB einiges: Bereits heute sorgen 120 Gleisschmieranlagen an neuralgischen Punkten dafür, dass Trams möglichst leise über die Gleise rollen; 7 neue Anlagen kamen 2015 dazu. Gleichzeitig reduzieren Spurkranz-Schmieranlagen an den Fahrzeugen den sogenannten Kreislärm der Räder in engen Kurven. Diese werden in Zukunft so modifiziert, dass sie besonders an den Stellen schmieren, wo vermehrtes Kurvenkreischen auftritt.

Die BVB führt zudem regelmässig präventiv Schleifarbeiten an den Gleisen durch, um die Lauffläche zu glätten. So wird der Materialverschleiss reduziert, der entsteht, wenn die Räder über Unebenheiten rollen. Und zugleich nehmen die Erschütterungen und der damit verbundene Lärm ab. Ähnliches gilt für die Räder: Diese müssen regelmässig geschliffen werden, da bei der Fahrt sogenannte Flachstellen entstehen. Diese Flachstellen beanspruchen das Material und führen zu einem unruhigen Fahrgefühl für die Fahrgäste.

Eine weitere Massnahme ist der Ausbau des Bestandes an Tiefrippenweichen auf dem BVB-Netz: Bei ihnen rollt das Rad vollständig auf dem breiten Radreifen; das schont das Material und reduziert den Lärm. Diese Weichen werden kontinuierlich ins Netz eingeführt.

Zwei Komponenten wurden ausserdem ausgeschrieben: In Zukunft sollen noch effizientere Schallabsorber an den Rädern und überarbeitete Klimaanlage für Combinos die Tramgeräusche weiter mindern. 🚊



CORPORATE GOVERNANCE

Die BVB befolgt in ihrer Struktur und in ihrem Handeln die Grundsätze der Corporate Governance. Die im Jahr 2014 erlassenen Governance- und Compliance-Regeln haben sich bewährt. Sie wurden erweitert und wo nötig ergänzt, namentlich mit dem Verhaltenskodex. Damit ist das Manko der nach der Auslagerung 2006 nur rudimentär an die neue Rechtsform einer selbstständigen öffentlich-rechtlichen Unternehmung angepassten Governance behoben. Bis das Regelwerk im gesamten Unternehmen Wirkung zeigt, braucht es weitere Anstrengungen.

DIE BVB

Die BVB ist ein selbstständiges öffentlich-rechtliches Unternehmen mit eigener juristischer Persönlichkeit. Alleiniger 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.

BVB-ORGANISATIONSGESETZ

Am 9. Dezember 2015 hat der basel-städtische Grosse Rat eine Revision des BVB-Organisationsgesetzes verabschiedet. Mit der Revision wird das BVB-Organisationsgesetz von 2004 an die Public-Corporate-Governance-Richtlinien des Kantons angepasst. Damit verbunden sind u.a. Änderungen bei Zusammensetzung und Wahl des Verwaltungsrates. Die Kompetenzen des Regierungsrates

als Eignervertretung sind konkreter gefasst. Gegen den Grossratsbeschluss wurde das Referendum ergriffen. Die Abstimmung findet 2016 statt.

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 Grosse Rat, drei vom Regierungsrat Basel-Stadt, ein Mitglied vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft und ein Mitglied vom Personal gewählt. Das Präsidium 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 bildet aus seiner Mitte drei ständige Ausschüsse. Die Ausschüsse bestehen in der Regel aus je drei VR-Mitgliedern. Sie beraten die ihnen zugewiesenen Vorlagen und geben Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats ab. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungskompetenz.

Ausschuss Finance & Controlling

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

Ausschuss Personal & Vergütung

Prof. Dr. Daniela Thurnherr (Präsidentin),
Urs Meienhofer, Hanspeter Ryser,
Dr. Kurt Altermatt (nur für Rekrutierungen
von GL-Mitgliedern)

Ausschuss Strategie & Politik

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

Der Nominationsausschuss konnte seine Aufgaben abschliessen und wurde per 15. September 2015 wieder aufgehoben. Neubesetzungen von Geschäftsleitungsstellen bereitet seither der Ausschuss Personal & Vergütung vor.

Die Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung besteht per 31. Dezember 2015 aus dem Direktor sowie sechs weiteren Mitgliedern. Zusätzlich nehmen zwei Mitglieder der erweiterten Geschäftsleitung ohne Stimmrecht im Gremium Einsitz. Aufgabe der Geschäftsleitung ist die Festlegung und Umsetzung 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 kam es zu verschiedenen Veränderungen in der Geschäftsleitung. Per 1. September 2015 wählte der Verwaltungsrat Ruth Perracini-Liechti zur Leiterin Hu-

man Resources. Sie folgt auf Sabine Denner, die den Bereich interimistisch geleitet hat. Per 1. November 2015 wählte der Verwaltungsrat Pascal Lippmann zum Leiter Infrastruktur ad interim. Der bisherige Leiter und Vizedirektor Michael Bont hat das Unternehmen per Ende 2015 verlassen und eine neue berufliche Herausforderung in der Privatwirtschaft angenommen. Nach dem Ausscheiden von Michael Bont bleibt die Funktion des Vizedirektors vorübergehend vakant. Sie wird 2016 wieder ordentlich besetzt. Nicht mehr auf Stufe Geschäftsleitung vertreten ist der Bereich Unternehmensentwicklung. Er wurde per 1. November 2015 in die Stabsfunktion Risikomanagement, Sicherheit, Qualität und Umwelt (RSQU) überführt und direkt der Direktion unterstellt. Der bisherige Leiter Unternehmensentwicklung, René Messmer, hat sich im Rahmen der Neuregelung entschlossen, von der Möglichkeit der vorzeitigen Pensionierung Gebrauch zu machen.

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 (1 000 Franken pro Halbtage) sowie Spesen nach effektivem Aufwand und gemäss den massgeblichen Bestimmungen des Kantons

Basel-Stadt vergütet. Der Rückgang bei den Verwaltungsrats honoraren ist darauf zurückzuführen, dass sich die Sitzungskadenz nach dem ausserordentlichen Jahr 2014 wieder auf einem normalen Mass eingependelt hat.

GESCHÄFTSLEITUNG

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

VERGÜTUNGEN VERWALTUNGSRAT

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen und Spesen

	2015
Paul Blumenthal	86 400
Paul Rüst	31 000
Kurt Altermatt	30 000
Mirjam Ballmer	28 000
Nadine Gautschi	32 000
Urs Meienhofer	20 100
Hanspeter Ryser	30 000
Daniela Thurnherr	20 000
Total	277 500

VERGÜTUNGEN AN GESCHÄFTSLEITUNGSMITGLIEDER

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen

	2015
Gesamtvergütung GL (9 Personen)	2 031 378
Davon höchste Einzelvergütung (Erich Lagler, Direktor)	259 220

COMPLIANCE

Der Verwaltungsrat legt die Grundzüge der Compliance-Organisation fest und gewährt die hierfür notwendigen personellen Ressourcen. Die Geschäftsleitung stellt die Einhaltung der Gesetze im Unternehmensalltag und die dazu adäquaten Ressourcen sicher. Ziel ist, ein strikt gesetzeskonformes Verhalten der BVB sicherzustellen, sowohl als Unternehmen als auch jedes einzelnen Mitarbeitenden. Im Berichtsjahr wurde die im Jahr 2014 begonnene Aufbauarbeit fortgesetzt. Als wichtiger Meilenstein ist die Verabschiedung und Inkraftsetzung des BVB-Verhaltenskodex im September 2015 hervorzuheben. Der Verhaltenskodex enthält alle wichtigen Grundsätze und Verhaltensregeln, die für die Mitarbeitenden der BVB und die im Namen der BVB handelnden Personen gelten, und er unterstützt



die Mitarbeitenden, die Regeln und Unternehmenswerte im Alltag zu leben. Mit Schulungen wird sichergestellt, dass er bei den Mitarbeitenden fest verankert ist. Die Compliance-Aufbauarbeit wird 2016 mit der Erarbeitung und dem Beginn der Implementierung eines Compliance-Management-Systems abgeschlossen.

Das 2014 gestartete Projekt «Compliance in der Beschaffung» konnte Mitte 2015 abgeschlossen und die Verantwortung für Beschaffungen zurück in die Linie gegeben werden. Die Einkaufsorganisation wurde reorganisiert und gestärkt, ein Submissionscontrolling aufgebaut und in der Organisation etabliert. Damit wird die Linie nicht nur in der Compliance, sondern auch beim effizienten Abwickeln sämtlicher Beschaffungen unterstützt. Im Berichtsjahr hat die BVB 77 Submissionen (Vorjahr 50) über den gesetzlichen Grenzwerten von 100 000 Franken (Warenlieferungen) bzw. 150 000 Franken (Dienstleistungen) abgewickelt und nach der beschaffungsrechtlichen Gesetzgebung des Kantons Basel-Stadt im Einladungs- bzw. offenen Submissionsverfahren ausgeschrieben. Damit sind Beschaffungen von Gütern und Dienstleistungen in der Höhe von 93,32 Mio. Franken für die kommenden Jahre sichergestellt.

INTERNES KONTROLLSYSTEM (IKS)

Das IKS der BVB wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt. Grundlage bildet die vom Verwaltungsrat am 8. Dezember 2015 verabschiedete IKS-Policy. Das IKS umfasst konkret das Management der Risiken der finanziellen Berichterstattung. Es sind Kontrollen eingerichtet,

die wesentliche Falschaussagen im Reporting der BVB mit angemessener Sicherheit verhindern bzw. aufdecken, und das IKS orientiert sich am COSO-Rahmenwerk. Die Existenz des IKS der BVB ist von der Revisionsstelle im Sinne der Vorgaben 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. 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 Revisionen 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. Das Mandat der Revisionsstelle wurde im Berichtsjahr öffentlich ausgeschrieben und neu an die KPMG AG vergeben.

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. 2015 hat die BVB in rund 25 Medienmitteilungen, teilweise zusammen mit Partnerunternehmen, aktiv über wichtige Entwicklungen und Ereignisse des Unternehmens informiert.

BVB-VERWALTUNGSRAT



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

Präsident

PAUL BLUMENTHAL

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

Vertreter des Regierungsrates
Basel-Stadt

selbstständig, Blumenthal-Consulting,
Unternehmensberater

Weitere Mandate

Mandat als VRP: Nahverkehr
Vevey-Montreux (VMCV) AG
Mandate als Vizepräsident des VR:
Thurbo AG, SBB GmbH Deutschland;
Vizepräsident des Gesellschafterrates
Verwaltungsratsmandate:
elvetino AG, Molinari Rail AG, OeBB
Holding AG, OeBB Personenverkehrs
AG, OeBB Rail-Cargo-Austria AG,
RailAway AG, Railtour AG, RegionAlps,
Reka, RhB AG, TransN, Zentralbahn AG

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

KURT ALTERMATT

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

Vertreter des
Regierungsrates Basel-Stadt

selbstständig

Weitere Mandate

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

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

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

Mitglied

NADINE GAUTSCHI

Ökonomin, 1972
VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates
Basel-Stadt

Theater Basel, Abteilung Ballett,
Assistentin Direktion

Mitglied

URS MEIENHOFER

Wagenführer, 1966
VR-Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Personals BVB

Weitere Mandate

Beisitzer Personalkommission BVB,
Vorstand Arbeitnehmervertretung
«Angestellte Schweiz»

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965
VR-Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

Weitere Mandate

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

Mitglied

DANIELA THURNHERR

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

Vertreterin des Regierungsrates
Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität
Basel, Professorin

Weitere Mandate

Ersatzrichterin am Appellationsgericht
des Kantons Basel-Stadt, Stiftung-
ratsmitglied der Stiftung für die Weiter-
bildung schweizerischer Richterinnen
und Richter, Bern

BVB-GESCHÄFTSLEITUNG



Von links: Stefan Popp, Pascal Lippmann, Stefan Schaffner, Aline Marro, Erich Lagler, Stephan Appenzeller, Ruth Perracini-Liechti, Reto Meister, Marcel Kuttler

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB,
Dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961

GL-Mitglied seit 01.11.2014

Leiter Technik

MARCEL KUTTNER

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

GL-Mitglied seit 01.08.1998

Leiter Infrastruktur a.i.

PASCAL LIPPMANN

Betriebswirtschafter lic. oec. publ., 1970

GL-Mitglied seit 01.11.2015

Leiter Betrieb

RETO MEISTER

Dipl. Betriebsingenieur FH, 1964

GL-Mitglied seit 01.11.2014

Leiterin Human Resources

RUTH PERRACINI-LIECHTI

Betriebswirtschafterin lic. und mag. rer.
pol., MAS HRM, 1968

GL-Mitglied seit 01.09.2015

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

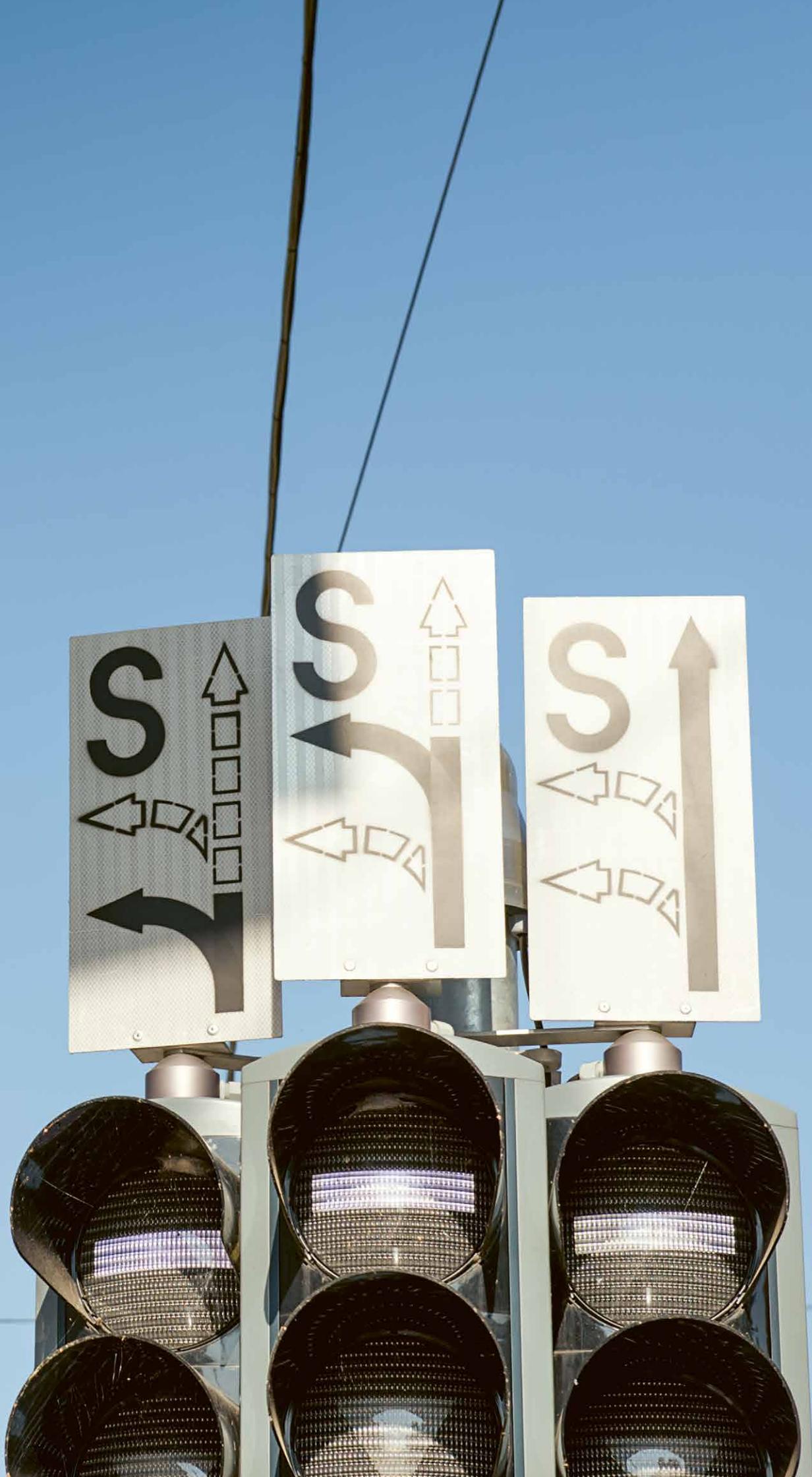
Leiterin Legal & Compliance

ALINE MARRO

lic. iur., 1976

Mitglied erweiterte GL seit 09.02.2015





POSITIVES GESCHÄFTSJAHR TROTZ GERINGEREM ERGEBNIS

Der Geschäftsverlauf der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) zeigt, dass die geplanten Massnahmen aus der Konsolidierung richtig und notwendig waren, um die BVB zu stabilisieren. Die BVB blickt trotz eines erheblich geringeren Jahresergebnisses im Vergleich zum Vorjahr auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück.

BESONDERE EREIGNISSE

Die BVB hat im Berichtsjahr wie angekündigt ihre Rechnungslegung auf Swiss GAAP FER umgestellt. Im Anhang zur Jahresrechnung sind die besonderen Vorgänge dieser Umstellung erläutert. Zusammenfassend beurteilt die BVB diesen Schritt als wegweisend, weil damit die Grundlage für finanzielle Transparenz geschaffen sowie die Rechnungslegung auf einen adäquaten Standard angehoben wurde.

GESCHÄFTSVERLAUF

Der Jahresgewinn ist von 4,8 Mio. CHF auf knapp 0,2 Mio. CHF gesunken. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass im Vorjahr Sondereffekte das Ergebnis mit 3,8 Mio. CHF positiv beeinflusst haben und die BVB im Berichtsjahr Effizienzziele in Höhe von 1 Mio. CHF realisiert und damit die Bezuschussung des Kantons reduziert hat. Auf den 1. Januar 2016 hat die BVB ihr Abrechnungsmodell bei der Mehrwertsteuer von der pauschalen Methode auf die effektive Methode umgestellt und deshalb Wertberichtigungen bei den Vorräten in Höhe von 0,8 Mio. CHF vorgenommen. Da im Berichtsjahr zudem aus dem Deckungsdifferenzenmodell zur Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt erstmals Abgeltungen in Höhe von 2,6 Mio. CHF an den Kanton zurückerstattet werden, blickt die BVB auf ein erfolgreiches Jahr zurück.

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Betriebsertrag

Dank wesentlicher Zuwachsraten bei den Fahrgästen, massgeblich auf den Tram- und Buslinien 8, 38 und 50, um 1,29 Prozent auf 133,49 Mio. (2014: 131,79 Mio.) und bei den Personenkilometern um 4,21 Prozent auf 303,56 Mio. (2014: 291,3 Mio.) konnte die BVB ihre Verkehrserlöse von 124,3 Mio. CHF auf 127,5 Mio. CHF (+ 2,54%) steigern.

Der Umsatzanteil aus dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) hat sich im Berichtsjahr verschlechtert. Der Einnahmenanteil der BVB am Gesamtverbund berechnet sich aus der Kombination der Fahrgastzahlen zu den Einsteigern und den Personenkilometern. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Umsatzanteil im TNW trotz der oben genannten Zunahme bei den Personenkilometern und den Einsteigern um 0,1 Prozentpunkte auf 48,36 Prozent zurückgegangen. Dies massgeblich, weil andere Verbundteilnehmer im Vergleich zu früheren Jahren höhere Fahrgastzahlen deklarieren konnten.

Die Abgeltungen, welche die öffentliche Hand der BVB vergütet, um betriebswirtschaftlich nicht selbsttragende, aber im Interesse der Bevölkerung sinnvolle Kurse und Linien zu betreiben, sind trotz der begonnenen Auslieferung des neuen Rollmaterials und des erweiterten Angebots insbesondere auf den Linien 8 und 50 mit einer Zunahme von 0,9 Prozent weitgehend stabil geblieben.

Bei den Dienstleistungen sind die Werbeerlöse aufgrund forcierter Vertriebsaktivitäten um 4,7 Prozent gestiegen. Das Werbegeschäft wird im Jahr 2016 in eine eigenständige, zusammen mit der BLT gegründete Tochtergesellschaft ausgelagert und konzentriert.

Die weiteren Dienstleistungen und übrigen Erlöse sind insbesondere wegen der geringeren Infrastrukturbauaufträge des Kantons und Dritter an die BVB um 24 Prozent auf 17,4 Mio. CHF zurückgegangen, was in etwa dem Niveau der Jahre vor 2014 entspricht.

Ebenfalls zurückgegangen sind die aktivierten Eigenleistungen für eigene Infrastruktur sowie die Lagerproduktion. Hier hat fehlendes Fachpersonal zu einer weiteren Zunahme des Erneuerungsrückstandes bei der Bahn-

infrastruktur geführt. Für die kommenden Jahre wird der Abbau dieses Erneuerungsrückstandes ein zentrales Thema des Managements sein.

Die überproportionale Zunahme der gewährten Nutzungsrechte aus Investitionen um 4,6 Mio. CHF ist im Wesentlichen in der Umstellung der Rechnungslegung auf Swiss GAAP FER begründet. Aus der Darstellung der Nutzungsrechte, die damals unter der Aktivierungslimite lagen, ist in der Ergebnisrechnung nach dem Bruttoprinzip in den Abschreibungen eine Gegenposition in gleicher Höhe enthalten.

Betriebsaufwand

Die zuvor genannten geringeren Bauleistungen, aber auch Betriebskosteneinsparungen sind die massgeblichen Gründe für die um 9,1 Mio. CHF geringeren Aufwendungen für die Leistungserstellung.

Der Personalaufwand hat, vor allem begründet in der Zunahme der Kurskilometer von 12 221 000 Kilometer auf 12 563 000 Kilometer (+ 2,8%) und dem zusätzlichen Personalbedarf aus der Anpassung der Wegzeitenregelung nach dem Arbeitszeitgesetz (AZG), zugenommen. Zum Jahresende zusätzliche 68,5 Vollzeitstellen führen zu einer Erhöhung der Personalkosten um 2,47 Prozent.

Der um 6,6 Mio. CHF geringere übrige betriebliche Aufwand ist massgeblich in der Umstellung der Rechnungslegung und der darin definierten neuen Aktivierungslimite begründet. Neu werden Investitionsprojekte ab 10 000 CHF (bisher ab 300 000 CHF) aktiviert. Daraus haben die Kleininvestitionen im Vergleich zum Vorjahr um 3,6 Mio. CHF abgenommen.

Die Abschreibungen sind aus dem im Betriebsertrag geschilderten Sachverhalt zur Rechnungslegungsumstellung und planmässig aufgrund der Investitionen in neues Rollmaterial Tram und Bus sowie die im Berichtsjahr neu bezogenen Gebäude an der Münchensteinerstrasse 85 und 87 gestiegen.

Betriebliches Ergebnis

Das betriebliche Ergebnis (EBIT) liegt mit 1,3 Mio. CHF erheblich (– 1,9 Mio. CHF), aber geplant unter dem des Vorjahres.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis war aufgrund geringer Zinsen und trotz der in den letzten Jahren hohen und zum Teil fremdfinanzierten Investitionen geringfügig besser als im Vorjahr.

CASHFLOW

In der Geldflussrechnung ist das Vorjahr nach der Swiss-GAAP-FER-Umstellung aufgrund der Umstellungsveränderungen in den Bilanzpositionen entsprechend angepasst.

Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit ist mit 32,4 Mio. CHF positiv und um ein Vielfaches höher gegenüber dem Vorjahr (4,2 Mio. CHF), in dem die Umstellung der Rechnungslegung zusätzliche Veränderungen bei Aktiven und Passiven aus Auflösungen von Rückstellungen und Rücklagen prägend waren.

Der Geldfluss aus Investitionstätigkeit zeigt einen Nettoabfluss von 98,3 Mio. CHF (Vorjahr 46 Mio. CHF). Dies ist durch deutlich höhere Investitionen in das Rollmaterial (Bus und Tram) begründet.

Der Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit zeigt gegenüber dem Vorjahr einen um 10 Mio. CHF höheren Nettozufluss. Wesentliche Sonderposition war die Rückführung von Rücklagen an den Kanton Basel-Stadt in Höhe von 31,7 Mio. CHF. Zudem wurden planmässig Mittel zur Finanzierung des Rollmaterials aufgenommen.

PERSONAL

Der Personalbestand lag per Ende Jahr bei 1 158,2 Vollzeitstellen (FTE) und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 68,5 FTE gewachsen (Vorjahr 1 089,7). Damit beschäftigte die BVB 1 249 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Vorjahr 1 206).

Die BVB hat weiterhin grosse Schwierigkeiten, offene Stellen – insbesondere in Führungs- und Engineering-Funktionen – mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Während das zusätzlich notwendige Personal für den Betrieb (+ 38 FTE) mit erheblichen Anstrengungen besetzt werden konnte, sind im Aufgabenbereich Infrastruktur-Engineering per Jahresende 14 Stellen nicht besetzt. Trotz der Frankenstärke und der daraus resultierenden Bewegung am Arbeitsmarkt ist es für die BVB nach wie vor schwierig, Fachkräften mit Spezialausbildungen attraktive Saläre und leistungsorientierte Anstellungsbedingungen anzubieten, da die Möglichkeiten im kantonalen Personalgesetz eingeschränkt sind.

AUSBLICK

Die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis (geplant bis Ende 2017) sowie die Realisation der Verbindung Margarethenstich sind anstehende Meilensteine in der Tramnetzentwicklung. Mit Auslieferung der 61 *FLEXITY*-Trams sowie der Hauptrevision der Combino-Flotte wird Basel die modernste Fahrzeugflotte der Schweiz anbieten.

Im revidierten ÖV-Gesetz gibt der Eigner der BVB vor, dass das Rollmaterial bis spätestens 2027 mit 100 Prozent erneuerbarer Energie fährt und die Fahrzeuge bezüglich Antrieb, Lärm und Emissionen jeweils den neusten Technologien entsprechen.

Die Veränderungen in diesem Bereich sind rasant. Speicherkapazitäten für Fahrzeuge – und damit die Reichweite der Fahrzeuge mit Batterie und Elektroantrieb – sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen und weitere Steigerungen mit niedrigeren Preisen bereits angekündigt. Ähnliches gilt für die Ladetechnologie, wo es vor allem gilt, zum richtigen Zeitpunkt auf die richtige neue Technologie zu wechseln.

Die künftige Flottenstrategie wird auch zum Thema autonomes Fahren eine Antwort finden müssen. Die BVB will sich hier aktiv in Entwicklungen einbringen, denn diese Innovationen und Entwicklungen werden die gesamte Branche nachhaltig verändern.

Das Management der BVB hat im Berichtsjahr verschiedene Grundsteine gelegt, um einerseits die Ziele aus der Eignerstrategie als auch die Produktivitäts- und Qualitäts-

ziele der Unternehmensstrategie umzusetzen. Massnahmen zur finanziellen Führung und besseren Beurteilung der Investitionsentscheide auf allen Ebenen der Unternehmung sind eingeleitet und im gesamten Kader geschult. Dasselbe gilt für die compliance-konforme Beschaffung und Ausschreibungspraxis, die im Jahr 2015 nachhaltig verbessert werden konnte und von der Revisionsstelle entsprechend geprüft und qualifiziert wurde.

Die Mitarbeitenden aller Unternehmensbereiche werden bei der Planung und Umsetzung der Produktivitätsziele durch das Programm «Avanti» unterstützt, welches auf den Methoden des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (KVP) aufbaut.

Zur Verfolgung der Umsetzung von Strategiezielen aus der Mittelfristplanung hat die BVB eine Balanced Scorecard (BSC) eingeführt, mit der sie die Erreichung der strategischen Ziele in den Kategorien Kunden, Mitarbeitende, Prozesse und Innovationen, Finanzen sowie Umwelt und Nachhaltigkeit misst und steuert.

Einen weiteren Fokus legt die BVB in Zukunft auf die Themen Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Hier will das Unternehmen mittelfristig EFQM-Standards etablieren.

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2015 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2015	2014	Veränderung
Verkehrserlöse		127 462 353	124 308 595	3 153 758
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	25 021 509	30 299 742	- 5 278 232
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	57 753 003	57 395 265	357 738
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	3 227 357	3 052 048	175 309
Gewährte Nutzungsrechte Investition	3	15 887 856	11 263 077	4 624 779
Aktivierete Eigenleistung und Lagerleistung		9 749 466	18 779 272	- 9 029 806
Betriebsertrag		239 101 544	245 097 999	- 5 996 454
Aufwand zur Leistungserstellung	4	- 44 967 326	- 54 100 117	9 132 791
Personalaufwand	5	- 130 475 381	- 127 332 921	- 3 142 460
Übriger betrieblicher Aufwand	6	- 22 595 696	- 29 242 303	6 646 607
Betriebsaufwand		- 198 038 403	- 210 675 341	12 636 938
Betriebsergebnis (EBITDA)		41 063 141	34 422 659	6 640 484
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	- 39 324 497	- 31 252 501	- 8 071 996
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	- 441 786	-	- 441 786
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		1 296 858	3 170 157	- 1 873 298
Finanzergebnis	7	- 1 115 871	- 1 216 541	100 670
Ordentliches Ergebnis		180 987	1 953 616	- 1 772 629
Ausserordentliches Ergebnis		-	3 781 291	- 3 781 291
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		180 987	5 734 907	- 5 553 919
Zuweisung Gesetzliche Rücklagen		- 7 935	- 914 607	906 672
Ergebniseffekt aus Rücklagen		- 7 935	- 914 607	906 672
Gewinn		173 052	4 820 300	- 4 647 247

BILANZ

Per 31. Dezember 2015 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	2015	2014 ¹	Veränderung
Flüssige Mittel	8	50 310 907	75 618 566	- 25 307 659
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	11 523 875	17 949 830	- 6 425 955
Sonstige kurzfristige Forderungen		6 056 986	3 810 381	2 246 605
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	13 311 226	13 906 332	- 595 106
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	18 238 563	10 879 730	7 358 833
Umlaufvermögen		99 441 557	122 164 839	- 22 723 282
Sachanlagen	13	599 864 515	540 232 035	59 632 480
Finanzanlagen	12	200 000	1 257 194	- 1 057 194
Immaterielle Anlagen	14	1 584 471	1 598 633	- 14 162
Anlagevermögen		601 648 986	543 087 862	58 561 124
Total Aktiven		701 090 543	665 252 701	35 837 842
Passiven				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	24 082 804	21 876 393	2 206 411
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		538 117	371 803	166 314
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	1 299 093	1 299 093	-
Kurzfristige Rückstellungen	17	16 674 807	14 701 014	1 973 793
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	45 005 722	38 715 828	6 289 894
Kurzfristiges Fremdkapital		87 600 543	76 964 131	10 636 412
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	149 209 534	95 508 627	53 700 907
Langfristige Rückstellungen	17	8 424 400	10 683 948	- 2 259 548
Andere langfristige Verbindlichkeiten	19	2 577 398	-	2 577 398
Investitionszuschüsse	20	230 509 752	227 858 066	2 651 686
Langfristiges Fremdkapital		390 721 084	334 050 641	56 670 443
Fremdkapital		478 321 627	411 014 772	67 306 855
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540	-
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		5 185 031	5 177 096	7 935
Freiwillige Rücklagen		29 244 584	29 244 584	-
Rücklagen Kantonale Vorgaben		4 015 122	35 665 122	- 31 650 000
Gewinnvortrag		11 519 587	6 699 287	4 820 300
Jahresgewinn		173 052	4 820 300	- 4 647 248
Eigenkapital		222 768 916	254 237 929	- 31 469 013
Total Passiven		701 090 543	665 252 701	35 837 842

¹ Angepasst

GELDFLUSSRECHNUNG

2015 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2015	2014 ¹
Jahresgewinn		173 052	4 820 300
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	38 888 403	31 252 501
Abschreibung auf immaterielle Anlagen	14	441 786	0
Wertbeeinträchtigungen auf Sachanlagen	13	436 094	0
Gewährte Nutzungsrechte Investition	3, 20	- 15 887 856	- 11 263 077
Zunahme / Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	17	1 973 793	14 701 014
Zunahme / Abnahme von langfristigen Rückstellungen	17	- 2 259 549	- 22 835 055
Veränderung gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		7 935	914 607
Veränderung freiwillige Rücklagen		0	5 854 584
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		6 425 955	- 8 694 210
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen		- 2 246 605	1 810 864
Veränderung der Vorräte und Angefangene Arbeiten		595 107	- 1 851 124
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzung		- 8 033 999	1 335 247
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2 206 411	- 10 008 557
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten		166 315	162 249
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzung		6 965 059	- 2 041 702
Veränderung andere langfristige Verbindlichkeiten		2 577 398	0
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		32 429 300	4 157 641
Investitionen in Sachanlagen	13	- 99 748 026	- 52 783 399
Desinvestitionen in Sachanlagen	13	791 050	2 251 746
Investitionen in immaterielle Anlagen	14	- 427 623	- 1 598 633
Desinvestitionen in Finanzanlagen	12	1 057 194	5 651 673
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 98 327 406	- 46 478 613
Aufnahmen / Rückzahlungen Finanzverbindlichkeiten	16	53 700 907	- 1 299 093
Einzahlungen aus Investitionszuschüsse	20	18 539 540	31 919 419
Rückzahlung Rücklagen kantonale Vorgaben		- 31 650 000	0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		40 590 447	30 620 326
Veränderung des Fonds flüssige Mittel		- 25 307 659	- 11 700 646
Bestand flüssige Mittel am 01.01.		75 618 566	87 319 212
Bestand flüssige Mittel am 31.12.		50 310 907	75 618 566
Veränderung flüssige Mittel		- 25 307 659	- 11 700 646

1 Angepasst

EIGENKAPITALNACHWEIS PER 31. DEZEMBER 2015

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen	Neubewertungsreserven ³	Gewinnreserven	Total Gewinnreserven	Total
Bestand						
31.12.2014 berichtet	354 826 678	5 177 096	0	70 574 709	70 574 709	430 578 483
Anpassungen SGF ¹	- 182 195 138	0	5 854 584	0	5 854 584	- 176 340 554
Bestand 1. Januar 2015 angepasst	172 631 540	5 177 096	5 854 584	70 574 709	76 429 293	254 237 929
Jahresgewinn/-verlust	0	0	0	173 052	173 052	173 052
Erhöhung Dotationskapital	0	0	0	0	0	0
Zuwendung an Reserven	0	7 935	0	0	0	7 935
Verwendung von Reserven ²	0	0	0	-31 650 000	-31 650 000	-31 650 000
Bestand am 31. Dez. 2015	172 631 540	5 185 031	5 854 584	39 097 761	44 952 345	222 768 916
Im Zuge der Erstanwendung der SGF wurden zusätzlich folgende Effekte direkt im Eigenkapital (Neubewertungsreserven) erfasst:						
Anpassung der Bewertung der strategischen Ersatzteile (im Rahmen der Umgliederung ins Vorratsvermögen)						- 1 776 891
Auflösung verbliebene Rückstellungen für Kontrollmaterial						6 366 350
Anpassung Rückstellungen Umsatzanteil BVB (Anpassung einer Rückstellung an erwarteten Nutzenabfluss)						1 858 353
Anpassung Passive Abgrenzungen (Auflösung einer nicht mehr notwendigen Verpflichtung aus einer Schadensvergütung)						1 013 479
Erfassung Rückbauverpflichtung Areal Dreispitz (netto nach Umzugsvergütung)						- 1 606 707
Anpassung SGF Neubewertungsreserven						5 854 584

1 Die kumulierten Investitionszuschüsse nach § 16 BVB-OG in Höhe von 182 195 138 CHF wurden im Rahmen der Erstanwendung der SGF ins Fremdkapital umgegliedert. Diese Zuschüsse werden über die Dauer der wirtschaftlichen Nutzungsdauer der bezuschussten Investitionen erfolgswirksam aufgelöst (vgl. Note 3).

2 Im Berichtsjahr wurden vereinbarungsgemäss 31 650 000 CHF der Rücklagen aus kantonalen Vorgaben an den Kanton Basel-Stadt ausbezahlt.

3 In der Bilanzposition «Freiwillige Rücklagen» enthalten

ANHANG

GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Allgemeines

Die vorliegende Jahresrechnung wurde erstmals vollständig in Übereinstimmung mit den Richtlinien der Fachempfehlung zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) erstellt. Es wird das gesamte Regelwerk der Swiss GAAP FER (SGF) angewendet. Zusätzlich sind die Bestimmungen der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) eingehalten. Die vorliegende Jahresrechnung vermittelt somit ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage (True and Fair View) der BVB.

Die Effekte aus der Erstanwendung der SGF wurden direkt im Eigenkapital erfasst. Die Vorjahresbilanz ist in Übereinstimmung mit den SGF dargestellt.

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

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.

	Erfolgsrechnung Jahresdurchschnittskurs		Bilanz Stichtagskurs	
	2015	2014	2015	2014
1 EUR	1,0922	1,2294	1,0916	1,2146

GRUNDSÄTZE DER BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Postcheck- und Bankguthaben mit einer Restlaufzeit von bis zu 90 Tagen. Zusätzlich enthalten ist das Kontokorrent mit dem Kanton Basel-Stadt, über das kurzfristig Mittel bezogen werden können. Die Bewertung erfolgt zu Nominalwerten.

Der Fonds Flüssige Mittel bildet die Grundlage für den Ausweis der Geldflussrechnung. Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) wird nach der indirekten Methode ermittelt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen werden zu Nominalwerten bewertet. Die bestehenden Risiken werden durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Für erkennbare Einzelrisiken werden individuelle Wertberichtigungen vorgenommen. Für das allgemeine Ausfallrisiko auf dem verbleibenden Bestand wird eine stetig ermittelte pauschale Wertberichtigung gebildet (Fälligkeiten grösser 100 Tage werden zu 100 Prozent wertberichtigt). Die Forderungen aus der Deliktverfolgung werden auf Basis der bisherigen Einbringlichkeit wertberichtigt (Forderungen älter als 90 Tage werden zu 100 Prozent wertberichtigt).

Vorräte und angefangene Arbeiten

Die Vorräte, welche grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden grundsätzlich zu ihren durchschnittlichen Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Die Herstellungskosten werden anhand der Material- und Fertigungskosten berechnet. Die erhaltenen Skonti werden im Warenaufwand erfasst.

Die selbst aufbereiteten Ersatzteile werden zu 60 Prozent ihrer Wiederbeschaffungswerte bewertet. Für die Risiken aus der langen Lagerdauer oder einer reduzierten Verwertbarkeit (Gängigkeit und Reichweite) wird eine nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ermittelte Wertberichtigung vorgenommen, die insbesondere die Umschlagshäufigkeit einzelner Warengruppen berücksichtigt.

Die angefangenen Arbeiten werden nach der Percentage-of-Completion (PoC)-Methode zu ihren anteiligen Erlöswerten bilanziert. Geleistete Anzahlungen für Vermögensgegenstände des Vorratsvermögens sind in den Vorräten ausgewiesen.

Sachanlagen

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

Die Abschreibung der Sachanlagen erfolgt planmässig linear über die Jahre der branchenüblichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer, begründete Abweichungen sind möglich. Die Nutzungsdauer und das Vorliegen von Hinweisen auf eine Wertbeeinträchtigung (Impairment) werden jährlich überprüft.

Wirtschaftliche Nutzungsdauer	in Jahren
Gebäude	50
Trassen und Gleise	25 – 40
Fahrleitungen	25
Elektrische Schienentriebfahrzeuge (Wagenkasten)	40
Elektrik für Traktion und Sicherheit (Antrieb und Bremsen)	20
Komforteinrichtung	17
Fahrgastinformation / Klimageräte	10
Verschleissteile Drehgestell / Gelenke	8
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, sofern sie eindeutig identifizierbar sind, dem Unternehmen über mehr als ein Jahr einen messbaren Nutzen bringen und ihre Kosten zuverlässig bestimmt werden können. Die Bewertung der immateriellen Anlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibung. Die Abschreibungen werden linear über die betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer vorgenommen. IT-Software wird über 5 Jahre abgeschrieben.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzanlagen (Genossenschaftsanteile, Vorfinanzierung Arbeitnehmerbeträge für Sanierung der Pensionskasse) werden zum Anschaffungswert bilanziert.

Die Finanzverbindlichkeiten sind zu Nominalwerten bewertet.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert eingesetzt. Für faktische oder rechtliche Verpflichtungen aus vergangenen Ereignissen sowie für drohende Risiken aus bestehenden Vereinbarungen werden Rückstellungen gebildet. Die Höhe der Rückstellungen basiert auf der Einschätzung der zukünftigen wirtschaftlichen Mittelabflüsse durch die Unternehmensleitung. Die Überprüfung der Rückstellungen erfolgt periodisch.

Personalvorsorge

Die Mitarbeitenden der BVB sind der Pensionskasse Basel-Stadt (PKBS) angeschlossen. Die Vorsorgepläne werden durch Beiträge der Arbeitgeber und Arbeitnehmer finanziert. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Vorsorgepläne werden am Bilanzstichtag beurteilt. Die Aktivierung eines wirtschaftlichen Nutzens aus einer Überdeckung erfolgt dann, wenn es zulässig und beabsichtigt ist, diesen zur Senkung des künftigen Vorsorgeaufwandes zu verwenden. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen für die Bildung einer Rückstellung erfüllt sind.

Nahestehende Personen

Als nahestehende Personen gelten der Kanton Basel-Stadt, einschliesslich der PKBS, der übrigen Kantonsbetriebe und der

im Kanton Basel-Stadt vollkonsolidierten Gesellschaften sowie die Mitglieder der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates.

Ausserbilanzgeschäfte

Unter den Eventualverpflichtungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter verstanden. Diese werden zum Nominalwert ausgewiesen. Eventualforderungen werden ausgewiesen, wenn die Möglichkeit eines wirtschaftlichen Nutzenzuflusses besteht.

Steuern

Die BVB sind laut Art. 21 BVB-OG im Kanton Basel-Stadt von allen kommunalen und kantonalen Steuern befreit.

ANGABEN IM SINNE VON ART. 37 ABS. 3 PBG

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Aufgrund von Art. 37 PBG und Art. 6 der Verordnung der UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen wurden die Positionen der Bilanz und der Ergebnisrechnung 2015 vom Bundesamt für Verkehr, in Ergänzung zur Prüfung durch die Revisionsstelle, formell geprüft und mit dem Schreiben vom 18. März 2016 genehmigt.

ANGABEN IM SINNE VON ART. 35 PBG UND ART. 3 ABS. 2 RKV

in CHF	2015	2014
Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen		
für Tram	100 000 000	20 000 000
für Autobus	100 000 000	100 000 000
Brandversicherungswert der Gebäude	241 139 000	244 119 000

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

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER ERFOLGSRECHNUNG

in CHF

Note	Details zu	2015	2014
1	Dienstleistungs- und übrige Erlöse		
	Dienstleistungen Dritte	17 294 555	21 120 556
	Werbeerlöse und Extrafahrten	7 638 808	7 293 784
	Übrige Erlöse	2 163 378	3 122 777
	Ergebnis aus Anlagenabgängen	- 410 325	- 18 136
	Ertragsminderungen	- 1 664 907	- 1 219 239
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	25 021 509	30 299 742

Note	Details zu	2015	2014
2	Erlöse aus Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	54 063 073	53 767 163
	Übrige Abgeltungen	3 689 930	3 628 102
	Erlöse aus Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	57 753 003	57 395 265
	Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden		
	Abgeltung Bund	1 507 155	1 406 736
	Abgeltung Gemeinde Riehen	1 556 563	1 482 186
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	163 639	163 126
	Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt	3 227 357	3 052 048

Unter den Abgeltungen zeigen wir den Kostenersatz von Bund, Kanton und Gemeinden zur Aufrechterhaltung kantonaler, interkantonaler oder grenzüberschreitender Linien, die sich wirtschaftlich nicht selbst tragen, aber im Interesse der Bürger sinnvoll sind und vom Individualverkehr entlasten. Die Abgeltungen Leistungsvereinbarung ergeben sich aus der Differenz der Tarifeinnahmen und Betriebskosten der Linien und sind im Leistungsauftrag mit dem Kanton Basel-Stadt vereinbart.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2015 wurde mit dem Kanton Basel-Stadt ein Deckungsdifferenzenmodell vereinbart. Abweichungen zwischen den abgegoltenen und den effektiv eingetretenen Kosten für spezifische Positionen werden im Jahresabschluss ermittelt, in den anderen langfristigen Verbindlichkeiten bilanziert (vgl. Note 19) und in zukünftige Leistungsvereinbarungen integriert.

Note	Details zu	2015	2014
3	Gewährte Nutzungsrechte Investition		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	12 632 141	11 263 077
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	3 055 515	-
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Tramverlängerung	200 200	-
	Gewährte Nutzungsrechte Investition	15 887 856	11 263 077

Die gewährten Nutzungsrechte entsprechen den buchhalterisch realisierten anteiligen Investitionszuschüssen (nicht rückzahlbare und zinslose A-fonds-perdu-Finanzierungen), denen im Berichtsjahr kein Zahlungsstrom unterliegt. Diese Position kompensiert die entsprechende Gegenposition in den Abschreibungen der bezuschussten Anlagen. In der Vergangenheit waren diese Beträge als Beiträge für Bahninfrastruktur in den Abgeltungen des Kantons ausgewiesen.

Note	Details zu	2015	2014
4	Aufwand zur Leistungserstellung		
	Materialaufwand	12 339 239	16 912 954
	Energieaufwand	11 512 362	12 334 458
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	16 112 260	22 873 698
	Verwaltungskostenanteil TNW	3 331 000	2 948 869
	Fahrzeugaufwand	1 259 035	- 969 862
	Aufwand für Verkehrsmittelwerbung	413 430	-
	Aufwand zur Leistungserstellung	44 967 326	54 100 117
Note	Details zu	2015	2014
5	Personalaufwand		
	Löhne	96 027 544	95 033 606
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	8 122 735	7 524 216
	Personalversicherungsbeiträge	22 682 730	21 976 437
	Übriger Personalaufwand	3 642 372	2 798 662
	Personalaufwand	130 475 381	127 332 921
Note	Details zu	2015	2014
6	Übriger betrieblicher Aufwand		
	Mehrwertsteuer	5 458 676	5 264 703
	Entsorgungsaufwand	251 648	239 011
	Informatikaufwand	5 192 401	5 893 215
	Kleininvestitionen	-	3 591 282
	Raumaufwand	1 389 265	2 790 553
	Steuern und Abgaben	114 965	36 491
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	1 460 286	1 085 353
	Sachversicherungen	750 365	945 096
	Übrige betriebliche Aufwendungen	7 978 090	9 396 599
	Übriger betrieblicher Aufwand	22 595 696	29 242 303
Note	Details zu	2015	2014
7	Finanzergebnis		
	Zinserträge und Kursgewinne	311 097	274 466
	Zinsaufwand Darlehen Kanton	- 987 666	- 1 426 542
	Kursverluste und Übrige Finanzaufwendungen	- 439 302	- 64 465
	Finanzergebnis	- 1 115 871	- 1 216 541

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

in CHF (Vorjahresbilanz angepasst)

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
8	Flüssige Mittel		
	Kassen	848 622	1 145 341
	Postfinance und Banken	24 658 536	11 862 673
	Checks und Gutscheine	687 566	431 642
	Flüssige Mittel beim Kanton Basel-Stadt	24 116 183	62 178 910
	Flüssige Mittel	50 310 907	75 618 566

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
9	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	Forderungen gegenüber Dritten	10 444 061	13 287 326
	Forderungen gegenüber Nahestehenden	3 243 028	5 834 764
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	- 72 310	- 35 720
	Wertberichtigung (Pauschal auf Taxzuschläge)	- 2 090 904	- 1 136 540
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11 523 875	17 949 830

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
10	Vorräte und angefangene Arbeiten		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	1 277 413	1 372 495
	Rohstoffe	1 452 836	822 523
	Ersatzteile	12 738 907	13 601 906
	Halb- & Fertigfabrikate	4 805 661	5 219 082
	Sonstige Vorräte	533 390	317 215
	Anzahlungen an Vorräte	1 565 383	314 256
	Angefangene Arbeiten	3 383 728	4 483 261
	Wertberichtigungen	- 12 446 092	- 12 224 406
	Vorräte und angefangene Arbeiten	13 311 226	13 906 332

Aufgrund des Wechsels zur effektiven Abrechnungsmethode per 1. Januar 2016 wurden die in den Einstandspreisen der Vorräte enthaltenen Mehrwertsteuerbeträge im Abschluss 2015 eliminiert.

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
11	Aktive Rechnungsabgrenzungen		
	Verkehrsabrechnung SBB	12 540 505	6 548 975
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	5 698 058	4 330 755
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	18 238 563	10 879 730

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
12	Finanzanlagen		
	Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000
	Sanierungsbeiträge der Pensionskasse (Arbeitnehmer)	-	1 057 194
	Finanzanlagen	200 000	1 257 194

Note	Details zu	Tram	Bus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
13	Sachanlagen						
	Anschaffungswerte						
	Bestand 1. Januar 2015	290 750 356	59 789 038	418 879 086	130 855 679	166 825 900	1 067 100 060
	Zugänge	23 598 867	36 452 511	17 773 358	13 179 555	8 743 735	99 748 026
	Abgänge ¹	-7 188 344	-21 230 717	-3743 066	-302 880	0	-32 465 007
	Umbuchungen	32 164 888	14 898	10 978 693	22 713 119	-65 871 598	0
	Bestand am 31. Dez. 2015	339 325 767	75 025 731	443 888 071	166 445 473	109 698 036	1 134 383 079
	Abschreibungen kumuliert						
	Bestand 1. Januar 2015	-240 915 726	-47 302 412	-191 697 017	-46 952 870	0	-526 868 025
	Abschreibungen	-10 124 452	-3 939 345	-19 860 091	-4 964 514	0	-38 888 403
	Wertbeeinträchtigungen/ Impairment ²			-436 094			-436 094
	Abschreibung Abgänge ¹	6 985 124	21 112 878	3 275 659	300 297	0	31 673 958
	Umbuchungen					0	0
	Bestand am 31. Dez. 2015	-244 055 054	-30 128 879	-208 717 544	-51 617 087	0	-534 518 564
	Nettobuchwert						
	1. Januar 2015	49 834 630	12 486 626	227 182 069	83 902 810	166 825 900	540 232 035
	31. Dezember 2015	95 270 713	44 896 852	235 170 527	114 828 386	109 698 036	599 864 515

1 Abgegangen sind 38 Autobusse mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von 21 096 289 CHF, 4 Trams, 3 Anhänger und 1 Dienstwagen mit Kommunikationsgeräten, IBIS-Ausrüstungen bei Schienenfahrzeugen mit ursprünglichen AHK von 4 175 154 CHF, Strategische Ersatzteile mit ursprünglichen AHK von 2 671 411 CHF und Fahrleitungen für Trolleybusse von CHF 1 675 328. Zudem diverse kleine Anlagen mit AHK von 2 749 649 CHF.

2 50 Prozent Wertbeeinträchtigung (Impairment) einer Fräsmaschine inkl. der damit verbundenen Spezialwerkzeuge. Investitionen nach § 16 BVB-OG werden über A-fonds-perdu-Finanzierungen durch den Kanton Basel-Stadt getragen. Diese Investitionen sind Eigentum der BVB und somit im Anlagenvermögen abgebildet und planmässig abgeschrieben. Die gewährten Nutzungsrechte aus den Investitionszuschüssen einer Berichtsperiode kompensieren die Abschreibungen dieser Anlagen (vgl. Note 3).

Note	Details zu	Software
14	Immaterielle Anlagen	
	Anschaffungswerte	
	Bestand 1. Januar 2015	3 996 575
	Zugänge	427 623
	Abgänge	0
	Umbuchungen	0
	Bestand am 31. Dez. 2015	4 424 198
	Abschreibungen kumuliert	
	Bestand 1. Januar 2015	-2 397 941
	Abschreibungen	-441 786
	Abschreibungen Abgänge	0
	Umbuchungen	0
	Bestand am 31. Dez. 2015	-2 839 727
	Nettobuchwert	
	1. Januar 2015	1 598 633
	31. Dezember 2015	1 584 471

In den immateriellen Vermögenswerten sind neben den erworbenen Vermögenswerten auch Werte bilanziert, die im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme selbst erstellt wurden.

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
15	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	23 245 082	21 130 513
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	837 722	745 880
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24 082 804	21 876 393

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
16	Finanzverbindlichkeiten		
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Depot Wiesenplatz ¹	1 299 093	1 299 093
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	1 299 093	1 299 093
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Depot Wiesenplatz ¹	38 409 534	39 708 627
	Darlehen für Trambeschaffung ²	110 800 000	55 800 000
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	149 209 534	95 508 627
	Davon Restlaufzeit 2 bis 5 Jahre	21 816 372	16 276 372
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	127 393 162	79 232 255
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,95 %	1,45 %

1 Rückzahlung des Darlehens für die betrieblichen Anlagen in 15 Jahren, für Gebäude in 50 Jahren.

2 Rückzahlung des Darlehens ab 31.12.2018 in 20 Jahrestranchen.

Note	Details zu	Bestand 1.1.2015	Umbuchung	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.2015	davon kurzfristig
17	Rückstellungen							
	Garantie- und Haftungsfälle	827 290		1 074 000	-27 559	-173 720	1 700 011	1 700 011
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	8 610 273		157 655	0	0	8 767 928	8 767 928
	Dienstjubiläen	2 959 126		0	0	-219 242	2 739 884	935 877
	Diverse Personalverpflichtungen	8 781 566		0	-977 174	0	7 804 392	1 184 000
	Rückbauverpflichtungen	4 206 707		0	-119 715	0	4 086 992	4 086 992
	Total	25 384 962	0	1 231 655	-1 124 448	-392 962	25 099 207	16 674 807

Garantie- und Haftungsfälle

Zum Bilanzstichtag bestehen Garantieverpflichtungen aus Bauleistungen zugunsten Dritter im Umfang von 991 600 CHF (Vorjahr 465 320 CHF) und aus übrigen Haftungsfällen von 708 411 CHF (Vorjahr 361 970 CHF).

Ferien- und Überzeitguthaben Personal

Die Ferien-/Überzeitrückstellung entspricht den bewerteten Zeitguthaben der Mitarbeitenden für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit- oder Überstunden.

Dienstjubiläen

Die Rückstellung für Dienstjubiläen ergibt sich aus der Verpflichtung gemäss kantonalem Personalgesetz, wonach Mitarbeitende in Abhängigkeit ihrer Dienstzugehörigkeit in Jubiläumsjahren einen Anspruch auf Sonderurlaub haben. Die Rückstellung für Dienstjubiläum im kurzfristigen Bereich betrifft Ansprüche der Mitarbeitenden, die spätestens im Folgejahr realisiert werden. Die langfristige Rückstellung für Dienstjubiläum betrifft Ansprüche, die in den Jahren ab 2017 realisiert werden.

Diverse Personalverpflichtungen

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 und Kosten der Weiterbeschäftigung und Umschulung von Personal, welches aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden kann (Detachierte).

Rückbauverpflichtungen

Die Rückbauverpflichtungen entsprechen den erwarteten Kosten für die Rückbaumassnahmen auf dem Areal Dreispitz, die vollumfänglich im Jahr 2016 vorgesehen sind.

Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
18	Passive Rechnungsabgrenzungen		
	U-Abo	18 543 182	20 871 903
	TNW-Abrechnung	9 617 692	2 600 616
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	6 383 194	6 183 194
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	10 461 654	9 060 115
	Passive Rechnungsabgrenzungen	45 005 722	38 715 828
Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
19	Andere langfristige Verbindlichkeiten		
	Deckungsdifferenzen aus der Leistungsvereinbarung Kanton	2 577 398	–
	Andere langfristige Verbindlichkeiten	2 577 398	–
Note	Details zu	31.12.2015	31.12.2014
20	Investitionszuschüsse		
	Eröffnungsbestand	182 195 138	161 538 797
	Zugang Finanzierung Investitionen nach § 16 im Berichtsjahr	18 539 541	31 919 418
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 12 632 141	– 11 263 077
	A-fonds-perdu-Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16	188 102 538	182 195 138
	Eröffnungsbestand	40 657 928	–
	Zugang Kleininvestitionen im Berichtsjahr	–	40 657 928
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 3 055 514	–
	Investitionszuschüsse Kleininvestitionen	37 602 414	40 657 928
	Eröffnungsbestand	5 005 000	–
	Zugang Finanzierung durch Bund im Berichtsjahr	–	5 005 000
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 200 200	–
	Investitionszuschüsse Eidg. Departement UVEK für Tramverlängerung nach Weil am Rhein	4 804 800	5 005 000
	Summe Investitionszuschüsse	230 509 752	227 858 066

Note	Wirtschaftlicher Nutzen/ wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand in CHF 1 000	Über/ Unterdeckung gemäss 31.12.15	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation 31.12.15	31.12.14	Veränderungen zum Vorjahr (2014) bzw. erfolgswirksam im Geschäfts- jahr (2015)	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge 2015	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand 31.12.15	31.12.14
21	Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0	0	0	0	13 696 337	13 696 337	13 114 960
	Total	0	0	0	0	13 696 337	13 696 337	13 114 960

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes der BVB Basler Verkehrs-Betriebe beträgt per 31.12.2015 gemäss der provisorischen Ermittlung durch die Pensionskasse Basel-Stadt (PKBS) 102,8% (Vorjahr 105,4%). Aus dem beschlossenen Wechsel der PKBS ins Beitragsprimat per 1.1.2016 entstehen keine Auswirkungen auf den Abschluss der BVB per 31.12.2015 (weder wirtschaftlicher Nutzen noch wirtschaftliche Verpflichtung). Auch nach der Umstellung per 1.1.2016 ist nicht von einer wesentlichen Unterdeckung auszugehen.

Zur zusätzlichen Stärkung des Deckungsgrades bringen die BVB per 1.1.2016 eine bestehende Arbeitgeberbeitragsreserve mit Verwendungsverzicht in Höhe von 10 437 000 CHF in das Vorsorgewerk der BVB ein.

Note	Details zu	2015	2014
22	Vergütungen an Führungskräfte		
	Geschäftsleitungsmitglieder	2 031 378	1 836 065
	Verwaltungsräte	277 500	375 177
	Total Vergütungen Führungskräfte	2 308 878	2 211 242

Der Anstieg bei den Salären der Geschäftsleitungsmitglieder ergibt sich aus der 2015 im gesamten Geschäftsjahr voll besetzten Geschäftsleitung. Im Vorjahr waren Geschäftsleitungsmitglieder nicht das ganze Jahr nominiert. Die Verringerung bei den Verwaltungsratsvergütungen ist in der Stabilisierung der Geschäftsleitung durch das neue Management begründet. Im Vorjahr waren besondere Massnahmen zum Aufbau der Geschäftsleitung und der Compliance-Strukturen notwendig.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Genehmigung der Jahresrechnung

Gemäss Art. 37 BVB-OG obliegt die Genehmigung der Jahresrechnung dem Verwaltungsrat der BVB. Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung in seiner Sitzung vom 7. März 2016 genehmigt.

Der Verwaltungsrat hat die Genehmigung der Positionen der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr vom 18. März 2016 im Rahmen der Behandlung des BVB-Geschäftsberichtes 2015 in seiner Sitzung vom 11. April 2016 zur Kenntnis genommen.



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
Viaduktstrasse 42
CH-4002 Basel

Postfach 3456
CH-4002 Basel

Telefon +41 58 249 91 91
Telefax +41 58 249 91 23
Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Basler Verkehrs-Betriebe, Basel

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 40 bis 53 des Geschäftsberichtes), für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und 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 vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und dem schweizerischen Gesetz.



*Basler Verkehrs-Betriebe
Bericht der Revisionsstelle
zur Jahresrechnung
an den Verwaltungsrat*

Sonstiger Sachverhalt

Die Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 22. April 2015 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu diesem Abschluss abgegeben hat.

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 18. März 2016 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 2015 keine Sachverhalte festgestellt, die nicht den Vorgaben des BVB-OG entsprechen.

KPMG AG

Stefan Inderbinen
*Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor*

Patrik Lüthi
Zugelassener Revisionsexperte

Basel, 11. April 2016

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2015	2014	2013	2012	2011
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	239,10	245,10	231,27	227,19	221,71
Betriebliches Ergebnis	1,30	3,17	8,09	10,23	10,32
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	0,17	4,82	0,96	0,94	0,89
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)					
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)	133,49	131,79	132,80	131,57	130,69
Linienlängen in m¹					
Tram	68 282	65 653		65 653	
Bus	112 695	117 395		114 423	
Kurskilometer (in 1 000)					
Tram	6 180	5 991	5 995	6 056	5 936
Bus	6 383	6 229	6 157	6 111	6 024
Nachnetzlinien	26	27	26	27	26
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)²					
Extrafahrten	762	877	799	817	k.A.
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	18 137 000	18 119 000	17 649 000	18 246 000	16 395 000
Gas	15 691 000	16 031 000	17 129 000	17 371 000	17 955 000
Anteil Biogas (kWh)	6 199 000	6 252 000	6 166 000	6 253 000	7 541 000
Tram					
Strom ³	33 997 000	33 758 000	35 133 000	35 365 000	34 600 000
Gesamt Energieverbrauch Rollmaterial (kWh)	67 825 000	67 908 000	69 911 000	70 982 000	68 950 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	40 196 000	40 010 000	41 299 000	41 618 000	42 141 000
davon erneuerbare Energien (%)	59,3	58,9	59,1	58,6	61,1
Mitarbeitende⁴					
Personalbestand					
Personen	1 249	1 206	1 183	1 114	1 072
FTE	1 158,2	1 089,7	1 085,1	1 032,2	1 005,5
Männer	1 056	1 012	1 004	958	941
Männer in %	84,7	83,9	84,9	86,0	87,8
Frauen	191	194	179	156	131
Frauen in %	15,3	16,1	15,1	14,0	12,2
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	15	12	15	17	21
Mitarbeitende pro Organisationseinheit					
Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	23	16	8	5	4
Betrieb	662	625	629	608	605
Infrastruktur	118	106	101	93	87
Technik	209	216	210	206	205
Markt & Netz	157	162	152	136	116
Finanzen	54	44	72	59	55
Human Resources	26	24	–	–	–
Unternehmensentwicklung ⁵	–	13	11	7	–
Fluktuation insgesamt in %	6,2	5,3	6,2	5,5	5,6
Austritte	4,1	3,3	3,9	3,1	3,1
Pensionierungen	2,1	1,9	2,3	2,4	2,5
Vertretene Nationalitäten	19	18	17	17	17
Durchschnittsalter	46,1	45,9	45,8	46,1	46,3
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	5,5	6,7	4,8	7,0	7,6
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen)	17,9	17,8	14,0	15,2	15,7
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)					
	77	–	77	–	77

1 Linienstatistik für das Fahrplanjahr 2015 (14.12.2014 bis 12.12.2015)

2 Als pünktlich gelten Haltestellenabfahrten, 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 2015

5 Der Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung wurde aufgelöst. Ein Teil der Aufgaben wird im neuen Stabsbereich RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt) weitergeführt.

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;
Bettina Matthiessen, matthiessen fotografie, Weil am Rhein;
Claudia Link; Tom Heinzer; diverse Quellen

Druck:

Stuedler Press AG, Basel

