GESCHÄFTSBERICHT BASLER VERKEHRS-BETRIEBE

20

S. 10

TRINATIONALER VERKEHR

Ohne Umsteigen nach Deutschland und Frankreich, und das mit nur einem Ticket: Das ist die Vision von TNW und BVB.

S. 12

PLANEN STATT REAGIEREN

Die BVB erneuert die Infrastruktur proaktiv und nach klarer Planung.

S. 18

EFFIZIENZ IM FOKUS

Prozesse hinterfragen, Verschwendungen erkennen: Die Mitarbeitenden packen mit an und machen die BVB effizienter.



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-

(in Mio. Personenkilometern/Jahr)

298,69

2016

302,13

2015



BEFÖRDERTE PERSONEN

132,01

2016

133,40

2015



LINIENLÄNGEN 1

68282

Tram (9 Linien)

112695



KURSKILOMETER (in Tsd. km)

6179

Tram

6488

Rus



PÜNKTLICHKEIT

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

89

2016

88



MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

1241

Personer

1116,7

Vollzeitstellen (FTE)



UNTERNEHMENS-ERFOLG

(in CHF/Jahr

313 396

2016

173 052

2015



ENERGIEVERBRAUCH ROLLMATERIAL

(in kWh)

63769000

Gesamtenergieverbrauch

39 537 000 (62 %)

Erneuerbare Energien

Mitarbeitende

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Der BVB ist es gelungen, ein anspruchsvolles Geschäftsjahr mit einem Gewinn von 313 396 Franken positiv abzuschliessen. 2016 konnte die BVB ihr Angebot weiter ausbauen und die Betriebsleistung (gemessen in Kurskilometern) um 1 Prozent steigern. Demgegenüber war die Nachfrage nach unseren Verkehrsleistungen mit –1 Prozent leicht rückläufig. Hauptgründe dafür liegen bei den Bauarbeiten mit Streckensperrungen, namentlich in der Innenstadt, sowie der ungenügenden Pünktlichkeit auf der Linie 8. Die deshalb geringeren Anteile am TNW-Verteilschlüssel führten 2016 zu niedrigeren Verkehrserlösen. Mit Effizienzsteigerungsmassnahmen haben wir dies jedoch kompensiert. Gleichzeitig haben wir die Vorgabe des Eigners erreicht, die Abgeltung um eine weitere Million Franken zu reduzieren.

Für unsere insgesamt 132 Millionen Fahrgäste haben wir einige Verbesserungen erzielt. Die neuen Trams und Busse kommen bei ihnen sehr gut an – sie sind zudem immer zuverlässiger. So haben wir die Jahrespünktlichkeit auf gut 89 Prozent gesteigert und die Situation auf der Linie 8 durch ein Massnahmenpaket nachhaltig entspannt. Im September haben wir zusammen mit unserer Partnerunternehmung BLT die U-Abo-App lanciert. BLT und BVB gelang damit erneut eine Premiere im öffentlichen Verkehr der Schweiz. Bis Ende 2016 wurden 28 824 digitale U-Abos heruntergeladen.

Die Vereinfachung der Tariflandschaft im Dreiländereck und bei den grenzquerenden Linien bleibt eine Herausforderung: Gemeinsam mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), dem Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) und auch den Partnern in Frankreich sind wir daran, Lösungen zu entwickeln. Ein Beispiel für eine gute Zusammenarbeit ist das Tram 3. Dieses wird ab Dezember 2017 nach Saint-Louis weitergeführt und die Strassen spürbar entlasten. Die BVB entwickelt sich damit zur trinationalen Unternehmung.

Wir wollen bis 2020 die Effizienz des Unternehmens um 20 Prozent steigern, und zwar bei anhaltend hoher Qualität und ohne Kompromisse bei der Sicherheit. Dazu involvieren wir die Mitarbeitenden eng in den Verbesserungsprozess. Ihrem Engagement und ihren guten Ideen verdanken wir es, dass wir viel erreichen. So kann unter anderem die Hauptrevision der Combino-Trams um ein Drittel bzw. elf Arbeitstage gekürzt werden.

2017 steht im Zeichen der Erneuerung: Mit einem rekordhohen Bauvolumen werden wir die im letzten Jahr geplanten umfangreichen Gleiserneuerungen starten. Sie werden entscheidend dazu beitragen, die Zuverlässigkeit und Qualität unserer Infrastruktur weiter zu steigern. Damit wir auch in Zukunft zufriedene Kundinnen und Kunden haben.

Noch ein Wort zum vorliegenden Geschäftsbericht: Die Druckversion haben wir verschlankt. Den vollständigen Finanzbericht (mit ergänzenden Informationen zur Governance und mit weiterführenden Statistiken) finden Sie im Internet unter www.bvb.ch/unternehmen-bvb/geschäftsbericht.



Paul Blumenthal Präsident des Verwaltungsrats



Erich Lagler
Direktor

ÜBERBLICK	1
EDITORIAL	1
INTERVIEW	2
UMFELD UND POLITIK	4
GESCHÄFTSENTWICKLUNG	6









<i>FLEXITY</i> BASEL	6
PÜNKTLICHKEIT, TRAM 8	8
DIGITALISIERUNG	9
TARIFE DREILÄNDERECK	10
DIALOG	11
NETZSANIERUNG	12
TRAM 3	13
MITARBEITENDE	14
UMWELT	18
CORPORATE GOVERNANCE	20
FINANZBERICHT	24
LAGEBERICHT	24
	26
ERFOLGSRECHNUNG/BILANZ	20

WIR WERDEN GEMEINSAM MIT UNSEREN MITARBEITENDEN IMMER EFFIZIENTER

Die Basler Verkehrs-Betriebe wollen ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern und ihre Effizienz bis 2020 um 20 Prozent steigern. Dafür untersucht und optimiert die BVB unter engem Einbezug der Mitarbeitenden ihre Prozesse. Grosse Investitionen gelten dem bestehenden Netz: Die BVB erneuert unter anderem 4,5 Kilometer Doppelspurgleise und verkleinert damit den Nachholbedarf bei der Infrastruktur.

Herr Blumenthal, wo steht die BVB heute?

PAUL BLUMENTHAL: Ich bin stolz darauf, wie die neuen Busse und Trams das Basler Stadtbild prägen. Ich bin andererseits erstaunt, dass der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung nach drei harten Jahren auch im vierten Jahr noch Aufräumarbeiten aus der Vergangenheit bewältigen müssen.

Woran denken Sie konkret?

PAUL BLUMENTHAL: Beispielsweise an den Zustand des Netzes: Was jahrelang an Unterhalt vernachlässigt wurde, müssen wir in den nächsten Jahren aufholen. Jede Baustelle war in der Vergangenheit unerwünscht. Es wurde nicht investiert, wie es nötig gewesen wäre.

ERICH LAGLER: Der Netzzustandsbericht zeigte, dass wir nicht gut aufgestellt waren, um die Qualität des Netzes im gewünschten Mass zu gewährleisten. Nach der Reorganisation des Geschäftsbereichs Infrastruktur können wir nun die nötigen Arbeiten in der gewünschten Qualität ausführen.



Mitarbeitende

ERICH LAGLER: Die umfangreiche Bautätigkeit erfordert ein intensives und effizientes Bauen mit der jeweils richtigen Methode. Durch Vollsperrungen können wir in einer kürzeren Zeit sicherer und kostengünstiger arbeiten. Unsere Erfahrungen zeigen, dass wir bei einer Vollsperrung sehr gut informieren müssen und dass der Ersatzbetrieb die Gewohnheiten der Fahrgäste möglichst weitgehend berücksichtigt. Nicht überall sind Vollsperrungen möglich – dann bauen wir unter Betrieb oder im Einspurbetrieb.

Bis 2020 will die BVB ihre Effizienz um 20 Prozent steigern. Wieso ist das nötig?

PAUL BLUMENTHAL: Der Spardruck auf die öffentliche Hand wird an der BVB nicht vorbeigehen. Bereits heute müssen wir gemäss den Vorgaben des Kantons jährlich eine Million Franken sparen – und zwar jedes Jahr kumulativ eine mehr. Wir handeln lieber vorausschauend als unter Zwang. Die 20 Prozent beziehen sich übrigens nur auf die direkt beeinflussbaren Kosten. Die Löhne beispielsweise stehen nicht im Fokus, hier sind wir an das Lohngesetz des Kantons gebunden.

Das Programm Avanti ist für den Verbesserungsprozess zentral. Wie wird es umgesetzt?

ERICH LAGLER: Zusammen mit der Belegschaft gehen wir Schritt für Schritt vor. Die Mitarbeitenden an der Basis untersuchen ihre Prozesse auf Ergonomie, Qualität und Sicherheit. 2016 haben wir im Bereich Technik angefangen. Pro Monat finden im Schnitt zwei Workshops statt. Unsere Erfahrungen sind positiv: Früher veranschlagten wir für die Hauptuntersuchung eines Combino-Trams 3800 Arbeitsstunden, heute - und das ist ein Zwischenstand - sind wir bei 2300 Stunden angelangt. Wir suchen nach unproduktiven Arbeitsschritten und «schlaueren» Abläufen. Die Mitarbeitenden müssen dabei nicht schneller arbeiten, aber wir werden in Zukunft weniger Mitarbeitende brauchen. Deshalb wollen wir vermehrt für Dritte arbeiten. Bereits heute überholen wir Klimageräte für die BLT.

Wie kommt Avanti bei den Mitarbeitenden an?

ERICH LAGLER: Bei den direkt Beteiligten gut, die übrigen haben Vorbehalte. Zum Teil sind sie sehr kritisch, bis sie eigene Erfahrungen gemacht haben. Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist mehr oder weniger stabil. Menschen haben Veränderung grundsätzlich nicht gern. Deshalb versuchen wir, möglichst viele in das Avanti-Programm zu integrieren: 2016 fanden 26 Workshops mit je rund 20 Mitarbeitenden statt. Zusätzlich stärken wir die Führungskompetenz bei den Kadermitarbeitenden.

Wie sieht es mit der Sicherheit aus?

ERICH LAGLER: Sicherheit steht bei uns an erster Stelle. Bei der Betriebssicherheit akzeptieren wir kein Risiko. Im Bereich Arbeitsplatzsicherheit haben die Mitarbeitenden im letzten Jahr Deeskalationskurse besucht, um in brenzligen Situationen mit Fahrgästen richtig zu reagieren. Und für Kundensicherheit sorgen beispielsweise unsere modernen, hellen und übersichtlichen Fahrzeuge, die alle mit Video ausgerüstet sind.

Effizienter werden ist das eine – mehr Umsatz machen das andere. Wie ist die Werbetochter Moving Media Basel (MMB) gestartet, die gemeinsam mit der BLT die Werbeflächen auf den Fahrzeugen vermarktet?

ERICH LAGLER: Nach gutem Start ist die MMB auf Kurs und hat 2016 die Ziele des Businessplans erreicht. Gleichzeitig konnten dank den Synergien mit der BLT die Kosten insgesamt reduziert werden.

Ein weiteres Thema war 2016 die Pünktlichkeit, vor allem auf der Linie 8.

ERICH LAGLER: 2016 sind wir mit der Linie 8 sehr schlecht gestartet. Deshalb haben wir eine Task Force gebildet, die daran gearbeitet hat. Ende 2016 waren wir wieder auf dem ursprünglichen Niveau. Die Pünktlichkeit aufrechtzuerhalten, ist eine anspruchsvolle Aufgabe, denn alle Bereiche der BVB müssen dafür eng aufeinander abgestimmt zusammenwirken. Sie ist zudem von äusseren Bedingungen wie der Gestaltung des Verkehrsraums und der Verkehrsdichte abhängig. Diese können wir nur sehr langfristig und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den deutschen Partnern beeinflussen.

Auch wegen der Weiterführung der Linie 3 nach Saint-Louis stand die BVB in der Kritik

PAUL BLUMENTHAL: Der Bau der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis kommt gut voran. Insgesamt neun Körperschaften aus Frankreich, der Schweiz und der EU beteiligen sich an den Kosten dieser grenzüberschreitenden Tramlinie. Das sind die Fakten, die zählen. Anstatt sich über die 37 Millionen Franken des Bundes für den Ausbau der Linie zu freuen, gibt es politische Kreise, die sich über 1 Million Euro beabsichtigter Mitfinanzierung durch die BVB ärgern.

ERICH LAGLER: Bei den Arbeiten sind wir auf Kurs. Wir werden termingerecht fertig sein. Zu tun gibt es aber noch einiges. Unsere Trams müssen von Frankreich zugelassen werden und unsere Wagenführer müssen lernen, ihre Durchsagen auf Französisch zu machen. Mit der verlängerten Linie 3 wird die BVB zum trinationalen Unternehmen!

«2017 müssen wir zeigen, dass die neuen Prozesse und die enge Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons funktionieren »

— Paul Blumenthal

Was steht im nächsten Jahr an?

PAUL BLUMENTHAL: Ich hoffe, dass die Aufräumarbeiten langsam zu einem Ende gelangen. 2017 steht hier noch das Thema «Arbeitszeitmodell im Fahrdienst» an. 2016 haben wir erkannt, dass die seit Jahrzehnten gelebte Praxis nicht in allen Punkten rechtskonform ist. Hier arbeiten wir zusammen mit den Sozialpartnern an einer zukunftsfähigen Lösung. Eine Lösung, die ohne Unterstützung der Politik nicht gefunden werden wird und auch nicht dazu führen darf, dass das ohnehin stark geforderte Personal bestraft wird.

ERICH LAGLER: Wir wollen zufriedene Kundinnen und Kunden. Die Bewältigung des rekordhohen Erneuerungsprogramms für die Infrastruktur mit einem Bauvolumen von 43 Millionen Franken bei gleichzeitig nochmals verbesserter Pünktlichkeit ist deshalb eine grosse Herausforderung.

Umfeld und Politik

POLITISCHE EREIGNISSE IN KÜRZE

Die Basler Verkehrs-Betriebe stehen in engem Austausch mit der Politik. Verschiedene Geschäfte des Grossen Rats sind für die Weiterentwicklung des Unternehmens von grosser Bedeutung. Die wichtigsten hier im Überblick.

9. MÄRZ 2016

Der Grosse Rat lehnt einen Anzug von Christian Egeler ab, in dem dieser die Prüfung einer weitgehenden Auslagerung von Bau- und Unterhaltsarbeiten an der Traminfrastruktur aus der BVB und die Vergabe an Dritte verlangte.

5. JUNI 2016

Das revidierte BVB-Organisationsgesetz wird in der Volksabstimmung mit 59 Prozent Jastimmen deutlich angenommen. Mit der Revision wird das BVB-Gesetz an die Public Corporate Governance des Kantons angepasst. Der Verwaltungsrat wird von acht auf sieben Mitglieder verkleinert, die Rechte und Pflichten des Regierungsrats als Aufsichtsorgan ins Gesetz aufgenommen. Erstmals nach neuem Modus gewählt wird der Verwaltungsrat für die Amtsperiode 2018 – 2021. Die BVB begrüsste die Revision, weil sie mehr Klarheit und Transparenz in den Kompetenzen und Verantwortungen schafft.

18. OKTOBER 2016

Der Regierungsrat Basel-Stadt überweist den 2. Ratschlag zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tramund Busnetz des Kantons Basel-Stadt. Für Planung, Haltestellen- und Fahrzeuganpassungen wird ein Kredit von rund 37,8 Millionen Franken beantragt. Die Beratung im Grossen Rat findet 2017 statt.

15. NOVEMBER 2016

Die Regierungsräte Basel-Stadt und Basel-Landschaft verabschieden zeitgleich nach einer breiten Vernehmlassung das öV-Programm 2018 – 2021 bzw. den 8. Generellen Leistungsauftrag 2018 – 2021 zuhanden der kantonalen Parlamente. Mit den beiden Vorlagen legen die Parlamente die Eckpfeiler für die mittelfristige Weiterentwicklung des öV-Angebots in den beiden Kantonen fest. Die BVB war bei der Erarbeitung auf Fachstufe mit einbezogen. Die Verabschiedung durch den Grossen Rat bzw. den Landrat erfolgt 2018.

16. NOVEMBER 2016

Der Bundesrat verabschiedet die Botschaft zur Organisation der Bahninfrastruktur. Mit der Gesetzesvorlage sollen auch die Rechte der Fahrgäste gestärkt und die Informationspflichten der Transportunternehmungen im Störungsfall gesetzlich verankert werden.





GEMEINSAME VERMARKTUNGS-GESELLSCHAFT VON BVB UND BLT

Ein Werbeansprechpartner für täglich über 510 000 Kontakte in der Region: Diese Maxime steht hinter der Gründung der Moving Media Basel AG (MMB), des ersten gemeinsamen Tochterunternehmens von BVB und BLT. Seit April 2016 ist die MMB erfolgreich auf dem Markt tätig.

Werbung in und auf Trams und Bussen ist für Werbekunden höchst attraktiv. Um den Zugang zu diesen Flächen für Interessierte zu vereinfachen und Synergien zu nutzen, gründeten die Basler Verkehrs-Betriebe und die Baselland Transport AG (BLT) per 1. April 2016 die Moving Media Basel AG. Die gemeinsam betriebene Werbevermarktungsgesellschaft ist als Aktiengesellschaft mit einem Beteiligungsverhältnis von 66,6 Prozent (BVB) und 33,4 Prozent (BLT) ausgestaltet und beschäftigt fünf Mitarbeitende. Geleitet wird die MMB vom 38-jährigen Betriebsökonom und Fachmann für Business Development Hans-Georg Bell.

Geschäftsentwicklung

Seit August 2016 kann in den Fahrzeugen auch politische Werbung gebucht werden.

«Der Start ist uns gelungen», sagt Hans-Georg Bell. «Die MMB findet dank ihrer einfachen und klaren Organisation grossen Anklang bei Werbekunden aus der Region, aber auch bei nationalen und teilweise sogar internationalen Werbeauftraggebern.»

Mehreinnahmen aus der Vermarktung der Fahrzeuge von BVB und BLT leisten einen wichtigen Teil zur finanziellen Entlastung der öffentlichen Hand. Bisher erzielten die beiden Unternehmen gemeinsam einen Umsatz von knapp 7 Millionen Franken pro Jahr. Von der neuen Organisation und den harmonisierten und teilweise neuen Werbeformaten versprechen sich die Mutterunternehmen der MMB eine signifikante Ertragssteigerung. «Die Zahlen des Geschäftsjahres 2016 zeigen klar eine entsprechende Tendenz», sagt Hans-Georg Bell.

Weiterhin gültig ist das in Basel bereits seit längerer Zeit verankerte Selbstbeschränkungskonzept. Dieses besagt, dass maximal 10 Prozent der Fahrzeugflotte mit Vollwerbung ausgestattet sein darf. Ausserdem darf die Fensterfläche von Fahrzeugen höchstens zu 20 Prozent beklebt werden. Auch bei der Sendezeit für Werbung auf den Bildschirmen in den Trams und Bussen hält sich die MMB an selbst auferlegte Vorgaben: So enthält maximal 25 Prozent der Sendezeit Werbung. Diese Beschränkungen basieren auf Freiwilligkeit und garantieren ein optimales Angebot für beide Seiten, Fahrgast und Werbekunde.

Seit August 2016 kann in den Fahrzeugen der BVB und BLT auch Werbung mit politischem Inhalt gebucht werden, in einem nächsten Schritt wird ab Frühling 2017 politische Werbung auch bei den Aussenformaten (Plakat-Aussenwerbung an Trams und Bussen, jedoch keine Vollwerbung) möglich sein. Mit der Lockerung ihrer Werbebestimmungen entspricht die MMB einerseits einem steigenden Bedürfnis der Werbekunden, andererseits wird so ein Trend in der öV-Branche aufgenommen und die jüngste Praxis des Bundesgerichts zur politischen Werbung im öffentlichen Verkehr berücksichtigt. Mehrere Parteien nutzten die Möglichkeit der Innenwerbung im Vorfeld der Grossratswahlen im Herbst 2016.





Das sole uno Rheinfelden verwandelt das Tram optisch in eine Sauna: dank Moving Media Basel

63%

Mit MMB-Werbung kann innerhalb einer Woche bis zu 63 % der Basler Bevölkerung erreicht werden.



Die Inbetriebnahme der jüngsten Tramgeneration *FLEXITY*Basel verläuft planmässig: Kleine Verbesserungen bei den längeren Modellen sorgen für mehr Komfort und Bedienungsfreundlichkeit für die Fahrgäste. Und neu steht auf der Linie 3 ein erster *FLEXITY*-Basel in kurzer Ausführung im Einsatz.

Im November 2016 hat der 31. FLEXITYBasel den Fahrgastbetrieb aufgenommen. Mit diesem topmodernen, niederflurigen Tram ist mehr als die Hälfte der Flexity-Flotte auf dem Schienennetz der BVB unterwegs. Wenn die Beschaffung im Frühling 2018 abgeschlossen ist, werden es 61 Fahrzeuge sein. Ab 2018 wird die BVB mit den FLEXITYBasel und den Combinos für den Regelbetrieb nur noch

Niederflurtrams einsetzen. Älteres Rollmaterial kommt dann lediglich für Verstärkungsfahrten in den Spitzenstunden sowie bei Grossanlässen zum Einsatz.

Das 31. Fahrzeug, das den Bestand halb voll gemacht hat, ist der erste *FLEXITY*Basel in kurzer Ausführung: Es ist mit 31,6 Metern rund zehn Meter kürzer als sein grosser Bru-

der, der exakt 42,9 Meter misst. Zudem besteht das Tram aus fünf (statt sieben) Modulen, hat sechs (statt acht) Türen und kann 180 (statt 255) Fahrgäste aufnehmen. Der «Kleine» ist darum ideal geeignet für Linien mit geringerer Auslastung und Haltestellen, die für das lange Modell zu kurz sind. Eingehende Belastungs-, Brems- und Beschleunigungstests hat der neue Fahrzeugtyp im

Linien 15 und 16.

Geschäftsentwicklung

Modernisieruna

Herbst 2016 auf dem Schienennetz der BVB

erfolgreich bestanden. Eingesetzt wird der

Erstling zur Erprobung vorübergehend auf

der Linie 3, ab Frühling 2017 dann auf den

Ab 2018 wird die BVB mit den

für den Regelbetrieb nur noch Niederflurtrams einsetzen.

FLEXITYBasel und den Combinos

Bevor weitere 16 Trams des kurzen Typs

angeschafft werden, haben erst einmal die

der langen Serie Vorrang: 44 werden es ins-

gesamt sein. Auf der Basis von Rückmeldun-

gen und Vorschlägen des internen Flexity-

Expertenteams, der Rollmaterialkommission

und von Fahrgästen wurden gemeinsam mit

dem Lieferanten Bombardier Transportation

in der Produktion noch einige Anpassungen

vorgenommen. Diese Verbesserungen werden

seit dem 19. Fahrzeug direkt im Herstellungs-

werk umgesetzt. «Die 18 zuvor eingetroffenen

Busbeschaffung

NEUE DIESELKLEINBUSSE FÜR RIEHEN

FLEXITYBasel haben wir in unserem Instandhaltungszentrum selbst nach- beziehungsweise umgerüstet», erklärt Michel Baudraz, Projektleiter FLEXITYBasel. So sei sichergestellt, dass innerhalb der Flexity-Flotte überall das Erscheinungsbild einheitlich sei und gleichzeitig internes Know-how zum Umgang mit der neuen Fahrzeugtechnik aufgebaut werde.

Umwelt

Die Optimierungen betreffen vor allem den Innenraum: Eine zusätzliche, dritte Sondernutzungsfläche bietet mehr Platz für Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Rollatoren. Um den Weg zu den Stehplätzen bei den Fahrzeuggelenken zu verbreitern, entfallen in den Eingangsbereichen mehrere Windfangscheiben mitsamt Haltestangen. Im Führerstand hat die BVB mit verschiedenen Massnahmen die Bedienungsfreundlichkeit einiger Cockpitfunktionen und der Überwachungsmonitore verbessert. Zudem wurden Blendschutz und Sichtverhältnisse optimiert.



Riehen: Elektrokleinbusse vorerst kein Thema mehr

Die Kleinbusse auf den Riehener Linien 35 und 45 haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen bis 2018 ersetzt werden. Nach den im Jahr 2015 durchgeführten Tests mit Elektrokleinbussen hat die Gemeinde Riehen entschieden, auf eine frühzeitige Umstellung auf Elektrokleinbusse zu verzichten, dies vor allem aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des Fahrkomforts. Deswegen beschaffen BVB. Gemeinde Riehen und Kanton Basel-Stadt nun Dieselkleinbusse mit der Abgasnorm Euro VI. 🚋

Park & Ride

PARKIFREN UND FLANIFREN

Rein in die Stadt, das Auto im Parkhaus zurücklassen und die City mit Tram und Bus durchmessen: Das ist seit Dezember 2016 mit nur einmal Bezahlen möglich. Wer sein Fahrzeug in einem der fünf staatlichen Parkhäuser der Stadt Basel abstellt (City, Storchen, Elisabethen, Steinen und St. Jakob), kann von einer kombinierten Lösung von Parkschein und öV-Ticket (auch für mehrere Personen) für die TNW-Tarifzone 10 profitieren. Der öV-Tarif und die Parkzeit werden bei der Rückkehr ins Parkhaus nach Stunden abgerechnet. Das Parkieren ist dabei während der ersten Stunde gratis.

Das Angebot (ein Kooperationsprojekt zwischen Immobilien Basel-Stadt, Pro Innerstadt Basel, dem TNW und der BVB) verbindet bestehende Verkehrsträger auf einfache und günstige Weise. Das macht es für autogewohnte Besucherinnen und Besucher attraktiv, Tram und Bus in der Stadt Basel und darüber hinaus in den angrenzenden Gemeinden der Zone 10 zu nutzen. Denn nach Verlassen des Parkhauses braucht sich niemand mehr um das richtige öV-Ticket zu kümmern – man hat es bereits in der Hand. 立



Kombinierte Lösung für Parkschein und öV-Ticket.

ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2016

Trams

Busse

Oldtimer

TOTAL Fahrzeuge



QR-Code scannen für die detaillierte Rollmaterialbestandliste (Seite 28)

Tram 8

«DER BETRIEB IST NUN STABILER»

Die Tramlinie 8 gab 2016 viel zu reden. Mit diversen Massnahmen hat es die BVB in Zusammenarbeit mit dem Amt für Mobilität und der Stadt Weil am Rhein geschafft, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Tramlinie 8 zu steigern.





Dank Zusatzkurs und weiterer Massnahmen fährt das Tram 8 wieder stabil und meistens pünktlich

Die Pünktlichkeit auf der Linie 8 ist seit der Eröffnung der Linie und besonders seit der Aufhebung des Euromindestkurses und dem Einkaufstourismus immer wieder ein grosses Thema gewesen. Die gemeinsame Spur mit dem Individualverkehr in der Friedlinger Hauptstrasse, Staus an der Grenze, Engpässe im Stadtzentrum Basel sowie die Baustelle an der Klybeckstrasse sorgten im vergangenen Jahr immer wieder für einen unregelmässigen Betrieb.

Ein Zusatzkurs und die Entflechtung der Gleisbenutzung am Bahnhof SBB verbessern die Situation der Tramlinie 8.

Eine Task Force der BVB hat diverse Massnahmen erarbeitet, welche die Situation seit dem Fahrplanwechsel im Dezember nachhaltig entspannen. Zentral ist dabei ein zusätzlicher Kurs: Durch diesen gewinnen die Trams Zeit an der Endhaltestelle – ein wichtiger Puffer, um Verspätungen aufzuholen und den Wagenführerinnen und Wagenführern eine Pause zu ermöglichen. «Die ersten Wochen haben gezeigt, dass es funktioniert», sagt Stefan Schaffner, Leiter Markt & Netz. «Kombiniert mit einer planmässigen Verlängerung der Fahrzeit dürfte die Pünktlichkeit nun auf hohem Niveau stabil bleiben.»

Eine weitere Massnahme betrifft die Haltestelle Bahnhof SBB: Die Tramlinie 8 teilte bisher das Gleis E mit den Linien 10 und 11, was ebenfalls zu Verzögerungen führen konnte. Neu fährt das Tram 8 nebenan auf dem weniger ausgelasteten Gleis F. Mit diesen Massnahmen steigerte die BVB die Pünktlichkeit der 8er-Linie von 74 auf 89 Prozent – womit sie gleichauf mit dem Durchschnittswert des BVB-Netzes liegt. «Aber auch wenn wir viel zur Pünktlichkeit der Linie 8 beisteuern konnten, muss man

bedenken, dass gerade im Stadtzentrum viele andere Einflussfaktoren wie Fussgänger, Velofahrer oder Lieferwagen die Fahrten verzögern können», ergänzt Schaffner.

«Gerade im Stadtzentrum gibt es viele Einflussfaktoren, welche die Fahrten verzögern können.»

Nach wie vor unbefriedigend ist die Situation auf dem Ast Kleinhüningen-Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum, vor allem an Samstagen. Um die Situation an Spitzentagen in der Vorweihnachtszeit zu entschärfen, teilte die BVB die Linie 8 in zwei Teillinien auf und bediente den deutschen Abschnitt mit separaten Kursen. Um die Situation nachhaltig zu verbessern, stehen die BVB und das Amt für Mobilität in engem Austausch mit der Stadt Weil am Rhein.

Bahnhof SBB

Bedürfnis klar erkannt

PREMIERE: U-ABO AUF DEM HANDY

Ein Ticket auf dem Smartphone zu lösen, ist für viele öV-Benutzer längst Alltag. Doch ein digitales Verbundsabo gibt es schweizweit nur im TNW-Gebiet. Mit der Lancierung der U-Abo-App gelang BVB und BLT eine Premiere im schweizerischen öffentlichen Verkehr. Und das U-Abo fürs Smartphone ist ein Riesenerfolg, wie Bernd Winter, Projektleiter seitens BVB bestätigt: «Seit der Einführung Anfang September bis Ende 2016 wurden knapp 29000 Abos über die U-Abo-App bezogen. Das zeigt: Wir haben das Bedürfnis klar erkannt.»

Einfachheit und Kundenfreundlichkeit sind das Markenzeichen des U-Abos. Ausgesprochen einfach ist auch der Zugang zum U-Abo auf dem Handy. Intuitiv und selbsterklärend sind sowohl Kauf und Transfer als auch die Erneuerung des Abos: Wer ein altes U-Abo (also einen Einzahlungsschein als Abo) besitzt, kann dieses mit nur wenigen Klicks in die App integrieren – und ist dann schon digital unterwegs.



Riesenerfolg: das digitale U-Abo.

digitale U-Abos wurden von Anfang September bis Ende 2016 bezogen.

28824

89%

Mit diversen Massnahmen hat die BVB die Pünktlichkeit auf der Tramlinie 8 um 15 Prozent verbessert.

Die Erfahrungen der Task Force will die BVB in andere Netzabschnitte einfliessen lassen. Beispielsweise nimmt sie den gesamten öV-Innenstadtverkehr genauer unter die Lupe, um Eigenbehinderungen, Staus und Verzögerungen so weit als möglich zu verhindern. «Für den Erfolg ist dabei natürlich eine gute Zusammenarbeit entscheidend: Die Taktfolge unserer Linien muss immer in Abstimmung mit jenen der BLT geschehen», sagt Schaffner. Nur so kann der Verkehrsfluss im Zentrum harmonisiert werden.

Angebot und Nachfrage

DER BUS AUF DER AUTOBAHN

Um Staus von Trams und Bussen zu verhindern, Wartezeiten zu optimieren und Linien besser aufeinander abzustimmen, auch auf jene der BLT, führt die BVB Jahr für Jahr diverse Anpassungen auf verschiedenen Linien durch. Dies häufig motiviert durch Rückmeldungen der Fahrgäste.

Ein konkretes Beispiel für eine solche Anpassung ist die Buslinie 42: Zu Pendlerzeiten verbindet der Bus neu Bettingen via Schwarzwaldstrasse und Autobahn mit dem Bahnhof SBB. Das bringt diverse Vorteile: Die Gemeinden Bettingen und Riehen erhalten eine direkte Verbindung zum Bahnhof SBB. Gleiches gilt für die vielen Pendlerinnen und Pendler des Pharmakonzerns Hoffmann-La Roche. Durch den Wegfall des 42ers werden

die viel befahrene Grenzacherstrasse und der Wettsteinplatz entlastet. Und Anwohnerinnen und Anwohner der beiden Gebiete erreichen mit dem 31er- und dem 38er-Bus nach wie vor alle Stationen, die zuvor der Bus 42 abgedeckt hat.

WEITERE VERBESSERUNGEN

Buslinie 38: neue Nachtangebote von Südbadenbus (SBG) von Claraplatz via Badischer Bahnhof nach Grenzach-Wyhlen in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag.



QR-Code scannen für die detaillierte Linienstatistik 2016 (Seite 26–27) Tarife im Dreiländereck

DAS ZIEL HEISST TICKETS OHNE GRENZEN

Das Reisen mit Tram und Bus im Dreiländereck soll einfacher werden. Der TNW arbeitet mit seinen ausländischen Partnern an Tariflösungen für Einzelfahrten und Abonnemente.

Die Tarifregionen im Dreiländereck haben für Vielreisende längst zusammengefunden: Mit dem Distripass können sie auf den Linien des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) und mit dem Distribus in Saint-Louis und Umgebung uneingeschränkt hin- und herreisen. Ebenso mit der RegioCardPlus auf sämtlichen Linien des TNW und des Regio Verkehrsverbunds Lörrach (RVL).

Bei grenzüberschreitenden Einzelfahrten indes ist die Sache komplizierter: Wer aus der Stadt Basel (Zone 10) ins RVL-Gebiet fährt, kann ein Zonenticket des TNW lösen. Reisende von ausserhalb der Zone 10 benötigen für eine grenzüberschreitende Fahrt jedoch je ein Ticket der beiden Verbunde. Dabei sind das U-Abo, das GA und das Halbtax-Abo grundsätzlich nur bis zur Grenze gültig. Mit einer Ausnahme: Auf der Tramlinie 8 ist das U-Abo für die gesamte Strecke bis zur Endstation in Weil am Rhein anerkannt. Während einer zweijährigen Versuchsphase bis Dezember 2016 galt diese Ausnahme auch für das GA und das Halbtax-Abo.

Gemeinsame Arbeitsgruppen des TNW und des RVL sind daran, Lösungen für eine vereinfachte Tariflandschaft zu entwickeln. Für jede Einzelfahrt innerhalb der beiden Verbundgebiete soll künftig ein Ticket genügen – und dabei beispielsweise die Vergünstigung von Halbtax-Abos auf Schweizer Boden berücksichtigen.

Politisch gewünscht wird zudem, dass weitere Fahrausweise auf den grenzüberschreitenden BVB-Linien Gültigkeit haben. Hierzu führt eine Arbeitsgruppe beim TNW eine Standortbestimmung durch und überprüft mögliche Lösungsansätze, die sowohl den Kundenbedürfnissen als auch der Finanzierbarkeit Rechnung tragen.



AUSNAHMEN SIND VERHANDLUNGSSACHE

Drei Fragen zur Tarifierung an Adrian Brodbeck, Geschäftsführer TNW.

Billette für Einzelfahrten nach Frankreich gibt es nur aus der TNW-Zone 10. Wird sich daran mit der neuen Tramverbindung nach Saint-Louis etwas ändern?

ADRIAN BRODBECK: Das Angebot bleibt bestehen. Zusätzlich wird es für Fahrgäste, die nur die Linie 3 zwischen Basler Innenstadt und Saint-Louis benutzen, spezielle vergünstigte Einzelbillette geben. Unser Ziel ist es, dass das U-Abo bis nach Saint-Louis gültig ist. Daran arbeiten wir.

Worin liegt die Schwierigkeit, das U-Abo auf BVB-Linien, die ins Ausland führen, bis an die Endstation anzuerkennen?

Jenseits der Grenze hat der ausländische Verbund Anrecht auf Einnahmen für die Beförderung von Fahrgästen. Jede Ausnahme muss einzeln ausgehandelt werden und für beide Seiten stimmen. Bei der Anerkennung des GA bis nach Weil hat die Vereinbarung nicht für alle Parteien funktioniert.

Halten Sie am Fernziel eines trinationalen Tarifverbunds in der Region Basel fest?

Ein einheitlicheres, weniger komplexes Tarifsystem ist wünschenswert. Mit dem RVL arbeiten wir bereits darauf hin und beabsichtigen, die grenzüberschreitenden Produkte gemeinsam zu vermarkten. Ich bin optimistisch, dass unsere französischen Partner auf den fahrenden Zug aufspringen werden und den Verbund ausbauen helfen.



Mit dem U-Abo sind Fahrten bis nach Weil am Rhein möglich.

WISSEN, WO DER SCHUH DRÜCKT

Geschäftsentwicklung

Angebote & Kommunikation



Lehrreiche Stunden: Am Erlebnistag «Kinder & ÖV» steht die BVB im Dialog mit ihren jüngsten Fahrgästen.



54000 Downloads der Fahrplan-App (seit 2012 total 240 300)



879 neue Follower



1781 Follower



47 Mio. Fahrplanabfragen auf bvb.ch (+17% gegenüber 2015)



28824 digitale U-Abos wurden heruntergeladen



350 Kinder haben den Erlebnistag «Kinder & ÖV» besucht 1. Januar 2017: Die BVB wünscht den Fahrgästen via Facebook ein gutes neues Jahr. «Das wünschen wir Fahrgäste auch Ihnen!», antwortet eine Kundin. In einem anderen Kommentar heisst es, die BVB würde zu viel Geld für Unnötiges ausgeben. Die BVB nutzt die Gelegenheit, rasch etwas klarzustellen, der Kunde antwortet mit «Daumen hoch» und ist zufrieden.

Social Media sind ideal für zeitnahe Kommunikation mit Mehrwert für beide Seiten.

Facebook und Twitter sind für die BVB ideale Kanäle, um zeitnah mit ihren Fahrgästen zu kommunizieren. Sie schaffen für beide Seiten Mehrwert: «Auf den Social-Media-Plattformen zeigen uns die Kundinnen und Kunden, wo der Schuh drückt. So können wir Klarheit schaffen - und uns weiter verbessern», sagt Stephan Appenzeller, Leiter Kommunikation & Public Affairs.

Neben bewährten Dialogplattformen wie der Mobilitätswoche, dem Erlebnistag «Kinder & ÖV» oder den Anwohnerveranstaltungen in den Quartieren hat die BVB auch neue Dialogmöglichkeiten geschaffen, um den Austausch mit ihren Anspruchsgruppen zu fördern. So wurde im letzten Jahr das «BVB-Forum» ins Leben gerufen: Dabei erhalten einmal jährlich Vertreterinnen und Vertreter aus Quartieren, politischen Organisationen und Interessenverbänden Einblick in die BVB und diskutieren mit der Geschäftsleitung über aktuelle Themen des Basler öV. 🖮

Schwarzfahrerkampagne

FAIR FAHREN



Kampagne spricht Schwarzfahrer direkt an

«Prüfen Sie vor der Schwarzfahrt, ob Ihre Kleidung und Ihre Haare sitzen. Denn wenn Sie erwischt werden, stehen Sie im Rampenlicht.» Wer im November 2016 im BVB-Gebiet ohne Ticket unterwegs war, durfte sich von der Schwarzfahrerkampagne angesprochen fühlen. Ziel war es, auf witzige und direkte Art die Schwarzfahrer auf ihr unfaires Verhalten hinzuweisen - und die Einnahmen durch den Ticketverkauf zu sichern. 掉

19540 Schwarzfahrer

2016 wurden rund 745 000 Fahrgäste kontrolliert, 19540 verfügten über keinen gültigen Fahrausweis.

Kundenzufriedenheit

QUALITÄT VERBESSERN

Alle zwei Jahre bitten die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn die Bevölkerung um ihre Meinung zum öV. Die Umfrageergebnisse waren 2015 durchaus positiv: Die BVB konnte mit 77 von 100 Punkten das gute Resultat von 2013 halten. Auf die Verbesserungsanregungen rund um die Sauberkeit der Haltestellen hat die BVB prompt reagiert: Seit Mai 2016 setzt sie für die tägliche Reinigung mehr Personal ein und hat gleichzeitig die Anzahl der Intensivreinigungen der Haltestellen verdoppelt. Hinzu kommt eine standardisierte Qualitätskontrolle der Reinigungsarbeiten. «Mit diesen Massnahmen werden wir den Ansprüchen unserer Kundinnen und Kunden nach sauberen Haltestellen sicher noch besser gerecht», sagt Patrick Meury, Leiter Services. Neu führt die BVB auch regelmässig das sogenannte Mistery Shopping durch: Zivil gekleidete Personen testen dabei Personal und Dienstleistungen der BVB. 📩



Life-Cycle-Management: vorausschauend die Infrastruktur instand halten.

Netzerneuerung

BEREIT FÜR DIE GROSSEN HERAUSFORDERUNGEN

Bis 2020 wird ein grosser Teil des BVB-Netzes saniert. Erneuert werden neben Gleisanlagen auch elektrische Anlagen und Teile der Haltestelleninfrastruktur. Der Geschäftsbereich Infrastruktur ist fit für die anstehenden Aufgaben.

Mit einem geplanten Erneuerungsvolumen von 43 Millionen Franken im Jahr 2017 erhöht die BVB ihre Anstrengungen im Bereich Infrastruktur massiv (2016: 16 Millionen Franken). Dank der engen Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Kantons und einer Neuausrichtung des Bereichs ist die Infrastruktur gerüstet für diese Herausforderung. «Bisher war dieser Geschäftsbereich reaktiv unterwegs - nun wechseln wir in einen proaktiven Modus», umschreibt Bruno Stehrenberger, Leiter Infrastruktur, seine Strategie. Dank dem Aufbau eines strategischen Anlagemanagements betreibt der Bereich Infrastruktur künftig ein aktives Life-Cycle-Management. Das heisst: Sanierungsbedürftige Abschnitte auf dem Netz der BVB werden rechtzeitig erkannt, damit Massnahmen eingeleitet werden können.

Als Basis für dieses Management dient eine vollständige Datenbank mit sämtlichen Informationen zu jeder Anlage. Alle relevanten Daten werden dafür mit den Daten der baulichen Partner (Kanton, IWB, Private) abgeglichen und dokumentieren jederzeit den Zustand der entsprechenden Infrastruktur. «Der strategische Nutzen dieser Anlagemanagementdatenbank ermöglicht uns eine vorausschauende Planung sowie einen sicheren Betrieb», sagt Bruno Stehrenberger. Das Life-Cycle-Management erhöht zudem die Lebensdauer der Anlagen. «Mit vorausschauender Instandhaltung verbessern wir die operative Leistungsfähigkeit unserer Anlagen und reduzieren die Ausfallraten, was wiederum die betriebliche Effizienz gewährleistet», so der Infrastrukturleiter der BVB.

Bereits im vergangenen Jahr erneuerte die BVB mehrere Abschnitte ihres Schienennetzes. So wurde in den Sommerferien während vier Wochen der zweite Teil des am stärksten befahrenen Innenstadtbereichs (Falknerstrasse zwischen Postkurve und Barfüsserplatz) mit neuen Gleisen versehen. Ebenso wurden von August bis Ende Oktober die Gleise in der Klybeckstrasse ersetzt. Auf beiden Baustellen war während der Bauarbeiten kein Tramverkehr möglich (Vollsperrung). Das erhöht im Gegensatz zum Bauen unter Betrieb die Sicherheit aller Beteiligten. Ausserdem werden so die Bauzeit massiv verkürzt (drei statt neun Monate) und die Kosten gesenkt (ca. 2,2 statt ca. 2,9 Millionen Franken). Dazu kamen (unter Betrieb) Erneuerungen der stark befahrenen Weichen

MEHR ALS EINE NEUE TRAMLINIE

Geschäftsentwicklung

Infrastruktur



Mehr als 80 Prozent der Gleise sind gebaut.

Täglich kommen aus dem Elsass rund 30 000 Pendlerinnen und Pendler in die Nordwestschweiz. Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 schaffen Saint-Louis Agglomération (SLA), der Kanton Basel-Stadt und die BVB eine direkte und leistungsfähige Verbindung von Saint-Louis zum Stadtzentrum von Basel. Die neue Tramlinie wird die Strassen in Basel und Saint-Louis spürbar entlasten und so zu einer höheren Lebensqualität in beiden Städten beitragen.

Die Arbeiten an der neuen Tramlinie gingen 2016 zügig voran: Nur ein Jahr nach dem Spatenstich vom 23. November 2015 sind bereits über 80 Prozent der Gleise der 3,4 Kilometer langen Strecke gebaut. Weit fortgeschritten ist auch die Ausarbeitung der für die Betriebsbewilligung und den operativen Betrieb notwendigen Dokumente. Ein wichtiger Meilenstein war dabei die im September 2016 abgeschlossene Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt, der BVB und SLA. Sie regelt wichtige Fragen zu Finanzierung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Tarifierung.

Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 wird die BVB zu einem zweisprachigen Unternehmen mit Linien in drei Ländern. Viele Mitarbeitende lernen bereits fleissig Französisch – denn die BVB will ihren Kunden auch in Frankreich die gewohnten Hilfestellungen und Informationen bieten. Auch international findet die neue grenzüberschreitende Verbindung viel Beachtung: Am 19. September 2016 überreichte der österreichische Bundesminister für Landwirtschaft und Umwelt

den Projektverantwortlichen den bedeutendsten Preis Österreichs für nachhaltige Mobilität: den VCÖ-Mobilitätspreis in der Kategorie «Öffentlicher Verkehr in Stadt und Land – international». 2017 steht im Zeichen des Endspurts: Ab August 2017 ist der Probebetrieb geplant. Am 9. Dezember 2017 findet die feierliche Eröffnung statt.

«BEIDE SEITEN PROFITIEREN»



Drei Fragen an Alain Girny, Präsident SLA.

Wie ist das Projekt Tram 3 unterwegs?

ALAIN GIRNY: Sehr gut. Wir sind im Zeitplan. 80 Prozent der Bauarbeiten sind vollendet. Im August 2017 beginnt der Probebetrieb. Der Inbetriebnahme am 9. Dezember 2017 sehen wir zuversichtlich entgegen.

Wer profitiert am meisten vom neuen Tram?

Beide Seiten profitieren: Basel profitiert von der direkten Verbindung nach Saint-Louis und von der verkehrsentlastenden Wirkung der neuen öV-Verbindung. Die Elsässer Grenzgänger profitieren von einer direkten Verbindung zu ihren Arbeitsplätzen. Wir gehen von über 2500 täglichen Fahrten aus, auch dank dem P+ R-Parking. Die Schüler aus dem südlichen Elsass profitieren von der direkten Anbindung des Lycée Jean Mermoz, des grössten Lycée südlich von Strasbourg.

Wo steht das Entwicklungsprojekt Technoport, an dem die Linie 3 vorbeiführt?

Derzeit arbeiten wir am Masterplan. Wir wollen eine hohe Durchmischung von Dienstleistungen, Hotellerie, Freizeitangeboten und Wohnen. Die Tramlinie 3 wollen wir in dieses Areal und bis zum EuroAirport verlängern. Die ersten Gleismeter mit den Verbindungsweichen sind bereits gebaut.

ALLES UNTER EINEM DACH

am Aeschenplatz und beim Bahnhof SBB sowie fortlaufende Gleiserneuerungsarbeiten in Allschwil und Riehen.

«Diese Aufgaben konnten allesamt ohne Unfälle oder Zeitverzögerungen ausgeführt

«Diese Aufgaben konnten allesamt ohne Unfälle oder Zeitverzögerungen ausgeführt werden», zeigt sich Bruno Stehrenberger erfreut. «Das beweist, dass wir mit unserer neuen Organisation bestens gerüstet sind, sei es bei Baustellen unter Vollsperrung oder beim Bau unter Betrieb.» 2017 werden unter anderem die Gleise auf der Mittleren Brücke und in der Greifengasse ersetzt. Die Arbeit wird Bruno Stehrenberger und seinem Team also auch in Zukunft mit Sicherheit nicht ausgehen.

Um für die vielschichtigen und speziellen Herausforderungen der Zukunft gerüstet zu sein, ist der Bereich Immobilien seit Herbst 2016 neu in drei Abteilungen gegliedert: Portfolio-Management, Bau-Management und Facility-Management. Diese Abteilungen decken die unterschiedlichen Dienstleistungen des Bereichs ab von der Entwicklung der Immobilienstrategie und der strategischen Flächenplanung bis zur Realisierung von Um-, Neu- und Rückbauten sowie zur Ausführung von Hausdienstleistungen. Das Gebäudeportfolio des Bereichs Immobilien ist breit gefächert: Die BVB betreut neben sechs Betriebsgebäuden, drei Service-Zentren (Tram), zwei Instandhaltungszentren (Tram/Bus), vier Wohnhäuser und insgesamt 18 Kioske.



Überblick Geschäftsentwicklung Mitarbeitende Umwelt Corporate Governance Finanzbericht Kennzahlen

Sicherheitskultur

SICHER UNTERWEGS – UNTERWEGS SICHER

Das Thema Sicherheit geniesst bei der BVB oberste Priorität. Sei es für Mitarbeitende, Fahrgäste oder weitere Personen, die mit der BVB in Kontakt treten. Im vergangenen Geschäftsjahr wurden mehrere Prozesse entsprechend angepasst und verbessert.

Die BVB arbeitet intensiv an einer neuen Sicherheitskultur. Damit will sie das Bewusstsein der Mitarbeitenden für Risiken stärken. «Unsere Unfallzahlen sind im Moment zu hoch. Mit diversen Standards und einem starken Sicherheitsbewusstsein können wir hier Gegensteuer geben», sagt Peter Meier, Leiter Sicherheit. Für diesen Prozess orientiert sich die BVB an einem 5-Jahres-Plan mit diversen Massnahmen. Erste Massnahmen betreffen die Themen Elektrosicherheit, Schutzausrüstung, Baustellensicherheit und viele mehr.

«Wir wollen mit Standards und starkem Sicherheitsbewusstsein Unfälle vermeiden.» Ein Beispiel ist der neu geregelte Umgang mit Warnkleidung. Grundsätzlich gilt seit Herbst 2016 auf sämtlichen BVB-Arealen die Pflicht, Warnkleidung zu tragen. Dadurch sind Mitarbeitende besser sichtbar, was das Unfallrisiko reduziert.

Die Mitarbeitenden werden in den Workshops auf Gefahren im Arbeitsalltag sensibilisiert und lernen, wie sie sich gegenseitig unterstützen können.

Eine weitere Massnahme betrifft ungesicherte Arbeitsgruben: In den BVB-Servicezentren Allschwilerstrasse, Wiesenplatz und Dreispitz gab es offene und ungesicherte Arbeitsgruben und damit ein Sicherheitsrisiko. Seit November 2016 sind sämtliche Gruben fachmännisch abgedeckt, womit eine wesentliche Gefahr in den Servicezentren gebannt ist.

Die BVB analysiert alle Unfallereignisse und kritischen Situationen. Daraus werden seit 2016 konkrete Massnahmen formuliert, welche die Risiken minimieren. Gleichzeitig schult die BVB das Personal. Die Mitarbeitenden werden dabei auf Gefahren im Arbeitsalltag sensibilisiert und lernen, wie sie sich gegenseitig unterstützen können. «Auf diese Weise schaffen wir es, in der BVB eine nachhaltige Sicherheitskultur zu schaffen und letztendlich die Unfallzahlen nachhaltig zu senken», sagt Peter Meier.

Aus- und Weiterbildung

TRAM- UND BUSFAHREN WILL GELERNT SEIN



Deeskalationskurs: kritische Situationen üben und lösen.

Die Aus- und Weiterbildung des Fahrdienstpersonals liegt der BVB besonders am Herzen. Im letzten Jahr durchliefen 24 Mitarbeitende die Ausbildung zum Wagenführer. Sieben davon sind bereits als Bus-Chauffeur oder-Chauffeurin bei der BVB angestellt und gelten fortan als sogenannte polyvalente Mitarbeitende, die sowohl Trams als auch Busse der BVB fahren können. Auch neue Bus-Chauffeure wurden bei der BVB ausgebildet: 22 Mitarbeitende durchliefen 2016 die Ausbildung Kategorie D, 17 davon sind neu polyvalent einsetzbar.

Im abgeschlossenen Geschäftsjahr bot die BVB ihrem Fahrpersonal verschiedene Weiterbildungskurse an, die rege besucht wurden. So erweiterten über 800 Teilnehmende ihr Wissen in Kursen zu den Themen Nothilfe, ökonomisches Fahren, Tarifierung oder Deeskalation. Der Deeskalationskurs ist für die BVB zentral und wird deshalb auch 2017 und 2018 durchgeführt.

Neben der fachlichen Weiterbildung beschäftigte sich das Fahrpersonal im Rahmen von Teamworkshops eingehend mit dem Leitbild und dem Verhaltenskodex der BVB.

«Als Chauffeure sind wir grundsätzlich allein unterwegs. Umso wertvoller ist es, sich an Teamanlässen mit Kolleginnen und Kollegen auszutauschen.»

> Daniel Bösch, polyvalenter Mitarbeiter

Verbesserungsprozess

EFFIZIENT FIT MACHEN FÜR EIN ZWEITES LEBEN

26 Combinos kommen ab 2018 in die Hauptrevision, die ihre weitere Einsatzfähigkeit sicherstellt. Die benötigten Arbeitstage für einen Revisionsdurchlauf konnte das Projektteam gemeinsam mit den Mitarbeitenden um über einen Drittel reduzieren.

Die Combinos der BVB haben 2018 die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht: Zeit für die reguläre Revision. Dabei werden Fahrzeugteile ausgetauscht oder umfassend erneuert. Seit der ersten Revision eines Combinos Ende 2015 hat das Projektteam zusammen mit den Mitarbeitenden den Revisionsablauf umfassend überprüft. In Workshops (im Rahmen des Verbesserungsprogramms Avanti) überdachten sie gemeinsam sämtliche Arbeitsschritte.

In Workshops überdachten die Mitarbeitenden sämtliche Arbeitsschritte des Revisionsablaufs.

Mit der konsequenten Umstellung auf die Taktfertigung wurde es möglich, die Revi-

sionszeit der Combinos um elf Arbeitstage oder 34 Prozent und damit auch die Produktionsstunden erheblich zu reduzieren. Um die prognostizierte Effizienzsteigerung noch genauer einschätzen zu können, revidiert die BVB 2017 ein weiteres Vorläuferfahrzeug mittels Taktfertigung.

Mit der Umstellung auf die Taktfertigung hat die BVB die Revisionszeit um 34 Prozent reduziert.

Eine weitere Ursache für Zeiteinsparungen sind verschiedene Anpassungen im Ablauf der Taktfertigung und bei der Aufgabenteilung zwischen Technik und Logistik. Unter anderem wurde ein spezieller Rollwagen entwickelt, der das Trennen und Verschieben der insgesamt sieben Combino-Module beschleunigt und vereinfacht. Die Dauer der Fahrwerksrevision konnten die Mitarbeitenden ebenfalls verkürzen. Dies dank intelligenten, einfachen und ergonomischen Hilfsmitteln.

Um die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umzusetzen, nimmt die BVB während der Revision auch weitere Anpassungen an den Fahrzeugen vor: Es werden Signale eingebaut, die es erleichtern, die Türen zu finden, die Kontraste am Türblatt werden verstärkt und eine Fahrzielanzeige auf Augenhöhe platziert. Die Fahrgasträume wurden zusätzlich bereits mit Doppelbildschirmen ausgerüstet. Darüber hinaus erscheinen die Combinos nach der Revision alle im neuen BVB-Grün.









Überblick Geschäftsentwicklung Mitarbeitende Umwelt Corporate Governance Finanzbericht Kennzahlen

Mitarbeitendenumfrage

HOHES ENGAGEMENT, TIEFE ZUFRIEDENHEIT



Die Zufriedenheit des Fahrpersonals stieg gegenüber der Umfrage vor zwei Jahren.

Wie gut gefällt es den Mitarbeitenden bei der BVB? – Diese Frage stellt sich das Unternehmen regelmässig und führt deshalb im Zweijahresrhythmus eine Mitarbeitendenbefragung durch. Die Befragung durch ein unabhängiges Institut erfolgte zwischen 1. Juni und 4. Juli 2016. 704 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben die Gelegenheit genutzt, den Fragebogen ausgefüllt und eingereicht. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 62 Prozent.

Die Ergebnisse zeigen mit 71 (von 100 möglichen) Punkten ein anhaltend hohes Engagement der Mitarbeitenden sowie ein starkes Zugehörigkeitsgefühl zur BVB (77 Punkte). Mit 77 Punkten sehr positiv bewertet wurde die Kenntnis der BVB-Ziele und -Werte. Auch die Beurteilung der direkten Vorgesetzten war mit 72 Punkten hoch. Die Gesamtzufriedenheit wird von den Mitarbeitenden mit 51 Punkten eher tief bewertet. Während die

Zufriedenheit im Geschäftsbereich Betrieb im Vergleich zur Umfrage 2014 um acht Punkte stieg, sank sie bei allen anderen Geschäftsbereichen, namentlich in den Bereichen Infrastruktur und Human Resources.

Gemeinsam mit den Mitarbeitenden werden konkrete Ziele und Massnahmen erarbeitet, um die Zufriedenheit nachhaltig zu verbessern.

Die Geschäftsleitung der BVB nimmt die Ergebnisse sehr ernst. Gemeinsam mit den Mitarbeitenden werden in den Geschäftsbereichen konkrete Ziele und Massnahmen erarbeitet, um die Zufriedenheit der Mitarbeitenden nachhaltig zu verbessern.

77 Punkte

Ein starkes Zugehörigkeitsgefühl zeichnet die Mitarbeitenden der BVB aus.

Personalkommission

ENGE ZUSAMMENARBEIT

Die Ende 2015 in einem Workshop von Geschäftsleitung und Personalkommission (PEKO) definierte Zusammenarbeitskultur prägte das Jahr 2016. Unter anderem brachten PEKO-Mitglieder an sieben Workshops zum Verbesserungsprozess (Avanti) die Stimme des Personals ein und beteiligten sich aktiv an der Erarbeitung von Verbesserungen. Weitere Schwerpunkte waren die Betriebsvereinbarung, die Anpassung verschiedener Reglemente sowie die Verabschiedung eines Kommunikationskonzepts für die PEKO. Neu in Angriff genommen haben Geschäftsleitung, PEKO und Sozialpartner das Thema «Arbeitszeitreglement für den Fahrdienst». Dies, weil die seit Jahrzehnten gelebte Praxis bei der Vergütung von Mehrleistung nicht in allen Punkten den kantonalen Bestimmungen entspricht. Eine neue rechtskonforme Lösung soll 2017 in Kraft treten.

Unter anderem brachten PEKO-Mitglieder an sieben Workshops die Stimme des Personals ein und beteiligten sich aktiv an der Erarbeitung von Verbesserungen.

Weitere Themen, mit denen sich die PEKO befasste, waren unter anderem Sauberkeit in den Dienststellen, Parkplätze für Fahrdienstmitarbeitende sowie Massnahmen zur Verbesserung der Mitarbeitendenzufriedenheit.

DIE BVB IST IMMER ENERGIEEFFIZIENTER UNTERWEGS

Die BVB hat das Ziel, bis 2020 ihren Energieverbrauch stetig zu reduzieren. Ab 2027 soll zudem das gesamte Rollmaterial ausschliesslich mit erneuerbaren Energien unterwegs sein.



Als Transportunternehmen betreibt die BVB ein energieintensives Geschäft: Die Trams und Busse, die für die BVB unterwegs sind, verbrauchten 2016 etwa 90 Prozent des Gesamtbedarfs. Der Energiebedarf betrug 63 Gigawattstunden (GWh) - wobei Diesel und Gas hier als kWh-Äquivalente eingerechnet sind. Die BVB-Werkstätten, Büros und weitere Betriebsgebäude bezogen nur etwa 10 Prozent der Energie.

Geschäftsentwicklung

Beim Transport macht der vollständig aus erneuerbaren Quellen stammende Traktionsstrom mit 51 Prozent den grössten Teil des Energiebedarfs aus, Diesel 28 Prozent, Erdgas 10 Prozent, Biogas 10 Prozent. Die BVB konnte ihren Energiebedarf senken: Wurden 2015 pro gefahrenen Kilometer 5,6 kWh verbraucht, waren es 2016 noch 5,3 kWh. Der Anteil des CO2-neutralen Biogases am Gasverbrauch wurde gemäss Gaslieferant IWB von 39 Prozent auf 50 Prozent erhöht. Der CO₂-Ausstoss der Busse betrug 6061 Tonnen: Dies bedeutet im Vergleich zu 2015 innerhalb nur eines Jahres eine Reduktion von über 10 Prozent.

Die BVB hat sich als strategisches Ziel gesetzt, den Energieverbrauch der Trams und Busse weiter zu senken. Zu den Einsparungen sollen die neuen Fahrzeugflotten beitragen: Denn diese sind trotz zusätzlicher energieverbrauchender Komponenten wie Klimaanlagen oder Infotainmentsysteme im Schnitt sparsamer als die ersetzten Modelle. Bei den neuen Trams trägt die sogenannte Rekuperation zu mehr Energieeffizienz bei: Sie speisen im Gegensatz zu den älteren Fahrzeugen kinetische Energie beim Bremsen als elektrische Energie ins Netz zurück. Die neuen, nach Euro-VI-Norm beschafften Mercedes-Busse Citaro sind mit einem Fahrertrainer ausgestattet, der die Chauffeuse oder den Chauffeur dabei unterstützt, besonders ökonomisch und damit auch ökologisch zu fahren.

Die BVB bezieht bereits heute 100 Prozent Ökostrom bei IWB. Ab 2027 werden gemäss der BVB-Eignerstrategie für die Transportmittel ausschliesslich erneuerbare Energieträger verwendet. Dazu laufen bereits heute beim Projekt Bus der Zukunft die Vorarbeiten: Unter anderem soll bis Ende 2017 eine Studie das für Basel beste Gesamtsystem identifizieren. 蔬

WENN DER CHAUFFEUR ZU STARK AUFS GAS DRÜCKT

Der 36er-Bus fährt Richtung Schifflände. Um den Kreisverkehr Luzernerring zu verlassen, beschleunigt er. Da ertönt im Chauffeurbereich ein leiser Summton; ein Warnlicht leuchtet auf. Der Chauffeur hat zu stark aufs Gas gedrückt. Die Warnhinweise stammen vom Fahrertrainer: einem neuen Tool in den Bussen, das Rückmeldung auf den Fahrstil gibt. Er warnt, wenn zu hochtourig gefahren, zu stark gebremst oder beschleunigt wird – und auch wenn die erlaubte Geschwindigkeit überschritten wird. Am Ende jeder Woche erhalten die Chauffeusen und Chauffeure eine Auswertung zu ihrem Fahrverhalten.

Dank dem Tool spart die BVB gemäss Berechnungen bis zu 4 Prozent Verbrauch. Zudem fördert die BVB damit die entspannte Fahrweise ihres Personals: sie will Fahrkomfort und Sicherheit für die Fahrgäste steigern und die Betriebsund Materialkosten senken.

Massnahmen gegen Lärm

-10% Diesel

Die BVB reduzierte 2016 den CO₂-Ausstoss der BVB-Busse um über 10 Prozent auf 6061 t.

Pro gefahrenen Kilometer verbrauchten die Trams der BVB 2016 5,3 kWh über 5 Prozent weniger als 2015.

LEISERE KLIMAANLAGEN

Die Trams der BVB sind immer leiser und schonender unterwegs: Stets sauber geschliffene Schienen, gut geschmierte Spurkränze und korrekt profilierte Räder sorgen dafür, dass die Trams, obwohl viele Tonnen schwer, so sanft wie möglich über die Fahrbahn rollen. Regelmässig nimmt die BVB Verbesserungen vor, um die Geräuschkulisse der Trams für Anwohner und Fahrgäste zu reduzieren.

Manchmal können aber sogar Komfortansprüche zur eigentlichen Ursache von Lärmbelastung werden: Ein Beispiel sind die Klimaanlagen, die im Hochsommer dafür sorgen, dass sich das Wageninnere nicht zu stark erhitzt. Über das Surren ihrer Lüftungssysteme auf dem Fahrzeugdach haben sich Anwohner bei Endhaltestellen, wo sich die Trams länger aufhalten, beklagt. Deshalb hat die BVB eine



Endhaltestelle Neuweilerstrasse: bald weniger Lärm.

Vielzahl von technischen Massnahmen getestet wie neue Lüfter, Verdichter, Schalldämmungen oder -abschirmungen - und wird die Klimaanlagen der Combinos bei der Hauptrevision entsprechend ausrüsten. 誌

CORPORATE GOVERNANCE

Die BVB befolgt in ihrer Struktur und in ihrem Handeln die Grundsätze der Corporate Governance. Die im Jahr 2014 erlassenen Regeln für Governance und Compliance haben sich bewährt. In Angriff genommen hat die BVB 2016 den Aufbau eines umfassenden Compliance-Management-Systems. Damit will die BVB sicherstellen, dass die geltenden Regelwerke jederzeit eingehalten werden.



BVB

Die BVB ist ein selbstständiges öffentlichrechtliches Unternehmen mit eigener juristischer Persönlichkeit. Alleiniger Eigentümer 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 Regierungsrats. 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 6. Juni 2016 ist das revidierte BVB-Organisationsgesetz in Kraft getreten. Vorangegangen ist eine Referendumsabstimmung, bei der die Stimmberechtigten mit 59 Prozent Ja zu 41 Prozent Nein der Gesetzesrevision deutlich zugestimmt haben. 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 der Zusammensetzung und der Wahl des Verwaltungsrats. Die Kompetenzen des Regierungsrats als Eignervertretung sind konkreter gefasst. Das revidierte Organisationsgesetz regelt ausserdem die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu. Die A-fonds-perdu-Kredite des Kantons für Infrastrukturinvestitionen entfallen, stattdessen nimmt die BVB für alle ihre Investitionen verzinsliche und rückzahlbare Darlehen zu marktüblichen Konditionen auf, in der Regel beim Kanton. Eine Finanzierung aus Eigenmitteln ist nach wie vor möglich. Der von acht auf sieben Mitglieder verkleinerte Verwaltungsrat wird erstmals per Amtsperiode 2018 - 2021 gemäss den neuen Bestimmungen gewählt, alle anderen Änderungen traten per sofort in Kraft.

DER VERWALTUNGSRAT

Der Verwaltungsrat ist das oberste Führungsorgan der BVB. Er trägt die unternehmerische Verantwortung, insbesondere für die Erfüllung der kantonalen Leistungsaufträge. Der Verwaltungsrat besteht aus acht Mitgliedern. Drei der Mitglieder werden vom Grossen Rat, drei vom Regierungsrat Basel-Stadt, ein Mitglied vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft und ein Mitglied vom Personal gewählt. Der Präsident wird vom Regierungsrat Basel-Stadt gewählt. Die Amtsdauer beträgt vier Jahre, eine Wiederwahl ist möglich.

ROLLE UND ARBEITSWEISE DES VERWALTUNGSRATS

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

AUSSCHÜSSE

Der Verwaltungsrat 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

DIE GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung besteht per 31. Dezember 2016 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-, Finanzund Personalpolitik, des Unternehmensleitbilds und der Unternehmensziele zuhanden des Verwaltungsrats, die Genehmigung der Investitionen und Ausgaben im Rahmen ihrer Kompetenzen. Die Mitglieder der Geschäftsleitung unterstützen den Direktor bei der Führung des Unternehmens.

Im Berichtsjahr kam es zu einer Veränderung in der Geschäftsleitung: Per 1. September 2016 wählte der Verwaltungsrat Bruno Stehrenberger zum Leiter Infrastruktur. Er folgt auf Pascal Lippmann, der den Geschäftsbereich seit 1. November 2015 interimistisch geleitet hat.



VERWALTUNGSRAT



Von links nach rechts: Urs Meienhofer, Hanspeter Ryser, Nadine Gautschi, Paul Blumenthal, Paul Rüst, Kurt Altermatt, Daniela Thurnherr (nicht auf dem Bild: Mirjam Ballmer).

PAUL BLUMENTHAL

Präsident

lic. rer. pol., 1955 Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Regierungsrates Basel-Stadt

selbstständig, Blumenthal-Consulting, Unternehmensberater

Weitere Mandate

Mandat als VRP: Nahverkehr Vevey-Montreux (VMCV) AG

Mandat als Vizepräsident des VR: Thurbo AG

Verwaltungsratsmandate: Molinari Rail AG, RailAway AG, Railtour AG, RhB AG, Aufsichtsrat des ÖBB-Konzerns, RegionAlps SA, TransN SA, Zentralbahn AG

Mitglied

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951 Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrates Basel-Stadt

selbstständig

VRA Finance & Controlling: Mitglied

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, Pro Senectute Kanton Solothurn

Vizepräsident

PAUL RÜST

Dr. iur., 1946 Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Grossen Rates Basel-Stadt

selbstständig, SwissLegal Dürr und Partner, Advokat und Notar

VRA Finance & Controlling: Vizepräsident VRA Strategie & Politik: Mitglied

Weitere Mandate

Mandate als VRP: ImmoVita AG, Santini Beteiligungen AG

Verwaltungsratsmandat: Sowag AG für sozialen Wohnungsbau

Andere: Präsident der Milli und Hans Zehntner-Stiftung

Mitglied

MIRJAM BALLMER

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

Vertreterin des Grossen Rates Basel-Stadt

Pro Natura, Projektleiterin für Naturschutzpolitik

VRA Strategie & Politik: Präsidentin

Weitere Mandate

Verwaltungsratsmandate: SINEF AG, Freiburger Wasser AG

Andere: Stiftungsratsmitglied Theres und Gerhard Krauss-Vogl Stiftung

Mitglied

NADINE GAUTSCHI

Ökonomin, 1972 Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates Basel-Stadt

Theater Basel, Geschäftsstelle Ballettschule Theater Basel

VRA Finance & Controlling: Präsidentin

Mitglied

URS MEIENHOFER

BVB-Wagenführer, 1966 Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Personals BVB

VRA Personal & Vergütung: Vizepräsident

Weitere Mandate

Beisitzer Personalkommission BVB, Vorstand Arbeitnehmervertretung «Angestellte Schweiz»

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965 Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

VRA Personal & Vergütung: Mitglied VRA Strategie & Politik: Vizepräsident

Weitere Mandate

Gemeindepräsident Oberwil und Bürgergemeindepräsident Oberwil, Präsident Wasserwerk Reinach und Umgebung, Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972 Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrates Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität Basel, Professorin

VRA Personal & Vergütung Präsidentin

Weitere Mandate

Nebenamtliche Richterin am Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt, Stiftungsratsmitglied der Stiftung für die Weiterbildung schweizerischer Richterinnen und Richter, Stiftungsratspräsidentin der Ernst und Anna Landsberg-Erinnerungsstiftung Überblick Geschäftsentwicklung Mitarbeitende Umwelt Corporate Governance Finanzbericht Kennzahlen

GESCHÄFTSLEITUNG



Von links nach rechts: Erich Lagler, Stefan Popp, Aline Marro, Stefan Schaffner, Ruth Perracini-Liechti, Bruno Stehrenberger, Marcel Kuttler, Stephan Appenzeller, Reto Meister.

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB, Dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961 Direktor seit 01.11. 2014

Leiter Kommunikation & Public Affairs

STEPHAN APPENZELLER

lic. phil. I, eidg. dipl. PR-Berater, 1960 Mitglied erweiterte GL seit 17.03.2014

Leiter Technik

MARCEL KUTTLER

Dipl. Automobilingenieur FH, Dipl. Betriebswirtschafter NDS / FH, 1961 Mitqlied seit 01.08.1998

Leiterin Legal & Compliance

ALINE MARRO

lic. iur., 1976

Mitglied erweiterte GL seit 09.02.2015

Leiter Betrieb

RETO MEISTER

Dipl. Betriebsingenieur FH, 1964 Mitglied seit 01.11. 2014

Leiterin Human Resources

RUTH PERRACINI-LIECHTI

Betriebswirtschafterin lic. und mag. rer. pol., MAS HRM, 1968 Mitglied seit 01.09.2015

Leiter Finanzen

STEFAN POPP

Dipl. Betriebswirt, 1967

Mitglied seit 01.08.2014

Leiter Markt & Netz

STEFAN SCHAFFNER

Dipl. Maschinen-Ing. FH, eMBA,1970

Mitglied seit 01.01.2013

Leiter Infrastruktur

BRUNO STEHRENBERGER

Kaufmann KFS, 1966 Mitglied seit 01.09.2016

SCHWIERIGES GESCHÄFTSJAHR POSITIV ABGESCHLOSSEN

Der veränderte Verteilschlüssel im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und geringere Einsteigerzahlen insbesondere wegen vermehrter Baustellen und der ungenügenden Pünktlichkeit auf der Tramlinie 8 führten zu geringeren Umsätzen. Diese konnten durch Effizienzmassnahmen kompensiert und so das Ergebnis auf Vorjahresniveau gehalten werden.

BESONDERE EREIGNISSE

Die Umstellung auf die Rechnungslegung nach Swiss GAAP FER hat sich als Grundlage der finanziellen Transparenz bewährt.

Auf den 1. Januar 2016 hat die BVB ihr Abrechnungsmodell bei der Mehrwertsteuer von der pauschalen auf die effektive Methode umgestellt. Die Verkehrs- und Dienstleistungserlöse sowie die Positionen des Aufwands zur Leistungserstellung und des übrigen betrieblichen Aufwands sind in der Jahresrechnung 2016 ohne Mehrwertsteuer ausgewiesen und daher mit den Vorjahreszahlen (inklusive Mehrwertsteuer) nur eingeschränkt vergleichbar.

Mit dem Inkrafttreten des neuen BVB-Organisationsgesetzes per 6. Juni 2016 werden die Bahninfrastrukturanlagen nicht mehr gemäss § 16 über A-fonds-perdu-Beiträge finanziert, sondern gemäss § 17 über verzinsliche und rückzahlbare Darlehen des Kantons. Im Berichtsjahr wurden keine solchen Darlehen aufgenommen.

Anfang September wurde die gemeinsam mit der BLT entwickelte mobile U-Abo-App lanciert. Bis Ende 2016 haben die Kundinnen und Kunden die App 28824 Mal heruntergeladen. Damit wurden die Erwartungen von BVB und BLT erfüllt.

GESCHÄFTSVERLAUF

Der Jahresgewinn der BVB liegt mit 313 396 Franken leicht über dem Vorjahresergebnis. Dabei wurde bei einer um rund 1 Prozent höheren Betriebsleistung das Effizienzziel des Eigners von 1 Million Franken erneut realisiert. Die Abgeltung des Kantons an die BVB wurde in diesem Umfang gemindert.

Der Umsatzrückgang aufgrund veränderter Verteilschlüssel im TNW (mehrwertsteuerbereinigt 1,7 Millionen Franken) und verringerten Fahrgastaufkommens konnte durch Effizienzmassnahmen ebenso kompensiert werden wie Mehrkosten zugunsten der Stärkung des Deckungsbeitrags der Pensionskasse in Höhe von 3,4 Millionen Franken.

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Betriebsertrag

Die BVB hat im Berichtsjahr 132,01 Millionen Fahrgäste befördert und 298,69 Millionen Personenkilometer geleistet (gegenüber 2015: –1,05 Prozent Einsteiger und –1,14 Prozent Personenkilometer). Im Durchschnitt waren über 359 000 Personen mit 827 000 Personenkilometern täglich mit der BVB unterwegs.

Die Fahrgastzahlen auf den Tramlinien waren gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig, dies vor allem aufgrund der baustellenbedingten Beeinträchtigung der Linie 8 auf Schweizer Seite und weiterer Behinderungen in Weil am Rhein sowie in der Innenstadt. Die Fahrgastzahlen der Buslinien konnten im gleichen Zeitraum um 1,7 Prozent gesteigert werden, dies teilweise als Verschiebungseffekt aus den Tramlinien, aber auch aufgrund der grösseren Akzeptanz der Linien 42 und 48.

Gesteigert hat die BVB die Fahrgastzahlen auf dem deutschen Abschnitt in Weil am Rhein. Dort nahm die Zahl der Einsteiger um 10,6 Prozent auf 1,354 Millionen zu.

Die Transporterlöse der BVB aus dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) sanken mehrwertsteuerbereinigt von 119,9 Millionen Franken im Jahr 2015 auf 118,2 Millionen Franken (–1,7 Prozent) im Berichtsjahr.

Der BVB-Anteil an den gesamten Transporterlösen des TNW errechnet sich als Kombination aus Einsteigern und Personenkilometern. Er sank um 0,95 Prozent auf 47,41 Prozent. Dies begründet sich mit dem Rückgang der eigenen Einsteiger und Personenkilometer bei gleichzeitigen Zuwächsen der anderen Unternehmen im TNW; zudem wurde ein Korrekturfaktor aufgehoben. Dieser wurde der SBB vor Jahren auferlegt, als eine Änderung des Messverfahrens ohne die notwendige Parallelmessung vorgenommen wurde.

Die Abgeltung des Kantons an die BVB ist in den letzten zwei Jahren insgesamt um 7,6 Millionen Franken angestiegen. Gleichzeitig sind die Abschreibungen aufgrund der Investitionen in Rollmaterial (205 Millionen Franken Tram *FLEXITYBasel*) und in neue Gebäude für den Bereich Infrastruktur (29 Millionen Franken) um 13,4 Millionen Franken gestiegen.

Die Bewirtschaftung der Werbeflächen Tram und Bus wurde in die per 1. April 2016 gemeinsam mit der BLT gegründete Tochtergesellschaft Moving Media Basel AG (MMB) ausgelagert. Die bestehenden Werbeverträge wurden schrittweise und reibungslos durch die MMB abgelöst. Im ersten Jahr hat die MMB die Vorgaben des Businessplans erreicht. Die Ergebnisrechnung der MMB ist nicht in jener der BVB konsolidiert.

Das für den Vertrieb der Werbeflächen und Werbezeiten notwendige Personal und die entsprechenden Assets wurden in die MMB ausgegliedert. Bei der BVB verbleiben 2016 Erlöse von 6,025 Millionen Franken für die vermieteten Werbeflächen. Mehrwertsteuerbereinigt sind dies rund 700000 Franken tiefere Werbeumsätze (–10,4 Prozent), bei gleichzeitig geringeren Kosten in etwa derselben Höhe für Personal und Material im ersten Geschäftsjahr der MMB.

Die weiteren Dienstleistungen und übrigen Erlöse sind (mehrwertsteuerbereinigt) insbesondere aufgrund von Projektverschiebungen bei Infrastrukturaufträgen um 6,4 Prozent zurückgegangen.

Die aktivierten Eigenleistungen und die Lagerproduktion lagen insbesondere wegen Verschiebungen von Projekten der Fahrzeugtechnik unter dem Vorjahresergebnis.

Im kommenden Jahr bildet der Abbau des Erneuerungsrückstands im Bereich der Bahninfrastruktur das zentrale Thema des Managements. Dazu sind Ersatzinvestitionen in die Bahninfrastruktur in Höhe von 43 Millionen Franken für das Jahr 2017 budgetiert und terminiert und weitere erhebliche Ersatzinvestitionen in den Folgejahren vorgesehen.

Betriebsaufwand

Massgeblich aufgrund der geringeren Bauleistungen sanken die Aufwendungen zur Leistungserstellung mehrwertsteuerbereinigt um 3,7 Millionen Franken.

Der Personalaufwand blieb bei leicht steigender Betriebsleistung (1 Prozent mehr Kurskilometer) im Vergleich zum Vorjahr annähernd konstant. Die Mehrkosten aus dem Beitrag zur Stärkung des Deckungsbeitrags des BVB-Vorsorgewerks (3,4 Millionen Franken) wurden vor allem durch den Abbau von Zeitguthaben bzw. weniger Überstunden (2 Millionen Franken) und geringeren Aufwand für Dienstkleider (0,9 Millionen Franken) kompensiert.

Der um 5,8 Millionen Franken tiefere übrige betriebliche Aufwand ist massgeblich der Umstellung der Abrechnungsmethode zur Mehrwertsteuer und der damit einhergehenden Nettodarstellung der Aufwandspositionen im Berichtsjahr geschuldet.

Die Abschreibungen stiegen aufgrund der fortgesetzten Investitionen in neues Rollmaterial Tram weiter an. Die Abschreibung auf den im Vorjahr bezogenen Gebäuden an der Münchensteinerstrasse 85 und 87 wirken zusätzlich erstmals über volle 12 Monate.

Die Abschreibungen steigen bis zur Auslieferung aller neuen Tramfahrzeuge wie geplant.

Betriebliches Ergebnis

Das betriebliche Ergebnis (EBIT) liegt bei 2,3 Millionen Franken und ist somit erheblich (+ 76 Prozent) über dem des Vorjahres (1,3 Millionen Franken).

Finanzergebnis

Im Finanzergebnis wird insbesondere die Finanzierung der Investitionen in die neuen Gebäude und die Erneuerung des Rollmaterials über verzinsliche Darlehen sichtbar. Diese Kosten steigen geplant und werden wegen der Neudefinition der Finanzierung im BVB-Organisationsgesetz weiter steigen.

PERSONAL

Der Personalbestand lag Ende Jahr mit 1116,7 Vollzeitstellen (FTE) um 41,5 FTE tiefer als im Vorjahr (1158,2 FTE). Per Ende Jahr beschäftigte die BVB 1241 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr 1249).

Die BVB hat wegen der eingeschränkten Möglichkeiten im kantonalen Personalgesetz unverändert grosse Schwierigkeiten, Fachkräften mit Spezialausbildungen attraktive Saläre und leistungsorientierte Anstellungsbedingungen anzubieten.

Per Jahresende waren rund 36 geplante FTE nicht besetzt.

AUSBLICK

Ende 2017 wird die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis in Betrieb genommen.

Die Erneuerung der Tramflotte durch die *FLEXITY*Basel-Trams wird 2017 weitgehend abgeschlossen. Mit der Hauptrevision der Combino-Trams wird 2017 begonnen.

Die Unternehmensstrategie wird 2017 einer Review unterzogen und daraus die zukünftige Ausrichtung der Geschäftsbereiche definiert.

Die Führungsausbildung wird auf der Basis eines einheitlichen Führungssystems neu ausgerichtet.

Die kontinuierliche Verbesserung der internen Prozesse wird im bereits implementierten Programm Avanti weitergeführt. Die Ausrichtung an Best-Practice-Ansätzen soll im Rahmen eines Assessments nach EFQM aufgenommen werden.

Die finanzielle Transparenz wird weiter gestärkt: Durch die Weiterentwicklung der Spartenrechnung wird der Erfolg der Tramund Buslinien sowie der Produkte der BVB einzeln sichtbar.

Mit der 2015 eingeführten Balanced Scorecard (BSC) sind im strategischen Zielsetzungsprozess konsequent die Perspektiven aller Anspruchsgruppen berücksichtigt.

Der Fokus auf die Themen Qualitäts- und Sicherheitsmanagement bleibt bestehen.

Die Erkenntnisse, die im Rahmen der Analysen zur Pünktlichkeit auf der Linie 8 gewonnen wurden, werden 2017 auf allen Linien genutzt.

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	2016*	2015**
Verkehrserlöse	118 935 434	127 462 353
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	21 438 860	25 021 509
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	65 005 097	57753003
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	3059521	3 227 357
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	16650123	15 887 856
Aktivierte Eigenleistung und Lagerleistung	8812463	9749466
Betriebsertrag	233 901 498	239 101 544
Aufwand zur Leistungserstellung	-39900220	- 44 967 326
Personalaufwand	-130602020	-130475381
Übriger betrieblicher Aufwand	-16766643	-22595696
Betriebsaufwand	-187 268 883	-198 038 403
Betriebsergebnis (EBITDA)	46 632 615	41 063 141
Abschreibungen auf Sachanlagen	-43819044	-39324497
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	-531871	-441786
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	2 281 700	1 296 858
Finanzertrag	164664	311 097
Finanzaufwand	-1713520	-1 426 968
Finanzergebnis	-1548856	-1115871
Ordentliches Ergebnis	732 844	180 987
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen	732 844	180 987
Zuweisung gesetzliche Rücklagen	-419448	-7935
Ergebniseffekt aus Rücklagen	-419448	-7935
Gewinn	313 396	173 052

^{*} Effektive MWST-Abrechnungsmethode, Beträge exkl. MWST
** Pauschale MWST-Abrechnungsmethode, Beträge inkl. MWST

BILANZ

Per 31. Dezember 2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Geschäftsentwicklung

Aktiven	31.12.2016	31.12.2015
Flüssige Mittel	52 706 479	50310907
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9836010	11523875
Sonstige kurzfristige Forderungen	3 931 359	6056986
Vorräte und angefangene Arbeiten	10 903 854	13311226
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18 148 830	18 238 563
Umlaufvermögen	95 526 532	99 441 557
Sachanlagen	629 245 564	599864515
Finanzanlagen	299 900	200 000
Immaterielle Anlagen	1 053 158	1 584 471
Anlagevermögen	630 598 622	601 648 986
Total Aktiven	726 125 154	701 090 543
Passiven Variable black and the formula and the internal	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21 158 861	24082804
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	309307	538117
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1299093	1299093
Kurzfristige Rückstellungen	13 143 226 35 065 423	16 67 4 8 0 7 4 5 0 0 5 7 2 2
Passive Rechnungsabgrenzungen Kurzfristiges Fremdkapital	70975910	87 600 543
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	202 910 440	149 209 534
Langfristige Rückstellungen	6144910	8 4 2 4 4 0 0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	1812153	2577398
Investitionszuschüsse	220779981	230509752
Langfristiges Fremdkapital	431 647 484	390721084
Fremdkapital	502 623 394	478 321 627
Dotationskapital	172631540	172631540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	5 604 479	5 185 031
Freiwillige Rücklagen	29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben	4015122	4015122
Gewinnvortrag	11 692 639	11519587
Jahresgewinn	313 396	173 052
Eigenkapital	223 501 760	222 768 916
Total Passiven	726 125 154	701 090 543



KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2016	2015	2014	2013	2012
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	233,90	239,10	245,10	231,27	227,19
Betriebliches Ergebnis	2,28	1,30	3,17	8,09	10,23
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	0,31	0,17	4,82	0,96	0,94
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)	298,69	302,13	291,30	289,80	286,27
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)	132,01	133,49	131,79	132,80	131,57
Linienlängen in m ¹	180 977	180 977	183 047	180075	180075
Tram	68 282	68 282	65 653	65653	65 653
Bus	112695	112695	117 395	114423	114 423
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)	12667	12589	12 247	12179	12167
Tram	6179	6180	5 991	5 9 9 5	6056
Bus	6 488	6383	6 2 2 9	6157	6111
Nachtnetzlinien	26	26	27	26	27
Pünktlichkeit (in % der Fahrten) ²	89	88	88	89	90
Extrafahrten	680	762		799	817
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					017
Bus			······································		
Diesel	17609612	18137000	18119000	17649000	18246000
Gas Anteil Biogas (kWh)	13 423 500 6 711 750	15 691 000 6 199 000	16 0 3 1 0 0 0 6 2 5 2 0 0 0	17 129 000 6 166 000	17 371 000 6 253 000
Tram	0711730	0177000	0232000	0 100 000	0233000
Strom ³	32735616	33 997 000	33758000	35 133 000	35 365 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial (kWh)	63 768 728	67 825 000	67 908 000	69911000	70 982 000
davon erneuerbare Energien (kWh) davon erneuerbare Energien (%)	39 537 000 62,0	40 196 000 59,3	40 010 000 58,9	41 299 000 59,1	41 618 000 58,6
Mitarbeitende ⁴					
Personalbestand					
Personen FTE	1 2 4 1 1 1 1 6,7	1 249 1 158,2	1 206 1 089,7	1 183 1 085,1	1 1 1 4 1 0 3 2, 2
Männer	1 053	1056	1012	1004	958
Männer in %	84,9	84,7	83,9	84,9	86,0
Frauen	187	191	194	179	156
Frauen in %		15,3	16,1	15,1	
	15,1 17		12	15,1	14,0
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	17	15	12	15	17
Mitarbeitende pro Organisationseinheit Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	21	19	16	8	5
Betrieb	660	662	625	629	608
Infrastruktur	117	114	106	101	93
Technik Markt & Netz	194 159	209 157	216 162	210 152	206 136
Finanzen	68	52	44	72	59
Human Resources	22	26	24	_	-
Unternehmensentwicklung⁵		10	13	11	7
Fluktuation insgesamt in % Austritte	6,5 5,7	6,2 4,1	5,3 3,3	6,2 3,9	5,5 3,1
Pensionierungen	0,7	2,1	1,9	2,3	2,4
Vertretene Nationalitäten	19	19	18	17	17
Durchschnittsalter	46,5	46,1	45,9	45,8	46,1
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	7,4	5,5	6,7	4,8	7,0
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen)	18,5	17,2	17,8	14,0	15,2
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	_	77	_	77	_
					

Linienstatistik für das Fahrplanjahr 2016 (13.12.2015 – 11.12.2016)
 Als pünktlich gelten Haltestellenabfahrten, die nicht mehr als 90 Sekunden zu früh oder 150 Sekunden zu spät sind.
 Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln])
 Stand jeweils per 31. Dezember
 Der Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung wurde 2015 aufgelöst. Ein Teil der Aufgaben wird im neuen Stabsbereich RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt) weitergeführt.

IMPRESSUM

Herausgeberin

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 facebook.com/baslerverkehrsbetriebe twitter.com/bvb_leitstelle

Konzept und Gestaltung

Klarkom AG, Wabern bei Bern phorbis Communications AG, Basel

Text

Kommunikation & Public Affairs BVB, Basel Klarkom AG, Wabern bei Bern

Fotos

Rahel Krabichler, Photography & Imagination, Köniz Bettina Matthiessen, matthiessen fotografie, Weil am Rhein Ingenieurbüro A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG diverse Quellen

Druck

Steudler Press AG, Basel

