

20 17

S. 6

BVB: BEWEGEN, VERBINDEN, BEGEISTERN

Die BVB hat ihre Strategie überarbeitet und weiterentwickelt.

S. 10

IM TRAM NACH FRANKREICH

Das Tram 3 nach Saint-Louis entlastet Basel vom grenzüberschreitenden Pendlerverkehr.

S. 14

MEILENSTEIN IN DER NETZ- SANIERUNG

Gleisanlagen, Fahrleitungen, Haltestellen: 2017 hat die BVB 16 grössere Bauprojekte realisiert und fast 9000 Gleismeter erneuert.

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)

296,24

2017

298,69

2016



BEFÖRDERTE PERSONEN
(in Mio. Einsteigern/Jahr)

130,66

2017

132,01

2016



LINIENLÄNGEN¹
(in m)

69 599

Tram (9 Linien)

112 290

Bus (15 Linien)



KURSKILOMETER
(in Tsd. km)

6227

Tram

6275

Bus



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

89,4

2017

89

2016



**MITARBEITERINNEN
UND MITARBEITER**

1255

Personen

1137,9

Vollzeitstellen (FTE)



**UNTERNEHMENS-
ERFOLG**
(in CHF/Jahr)

270 607

2017

313 396

2016



**ENERGIEVERBRAUCH
ROLLMATERIAL**
(in kWh)

63 379 377

Gesamtenergieverbrauch

37 296 510

(59%)

Erneuerbare Energien

EDITORIAL



Yvonne Hunkeler
Verwaltungsratspräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Basel kann stolz auf seine BVB sein. Als einzige Unternehmung weltweit fährt die BVB seit Dezember mit ihren grünen Trams in drei verschiedene Länder, verbindet so drei Nationen. Das ist nicht nur eine Verkehrsleistung, das ist auch ein kulturfördernder Beitrag im sogenannten Dreiland. Doch sich auf diesen Lorbeeren auszuruhen, wäre falsch. Die Mobilität steht vor einem Wandel und damit auch der öffentliche Verkehr. Die BVB muss sich fit machen für zunehmende Innovations- und Digitalisierungsansprüche. Die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden werden sich verändern. Eine ständige Steigerung von Fahrgastzahlen ist schon längst keine Selbstverständlichkeit mehr, das zeigen die Zahlen 2017. Andere Mobilitätsformen wie das E-Bike nehmen Fahrt auf und sind oft schneller unterwegs als Tram und Bus.

Die BVB – und davon habe ich mich bereits überzeugt – erbringt für ihre Fahrgäste eine sehr gute Leistung. Jeden Tag, 365 Tage im Jahr. Dafür gebührt allen 1255 Mitarbeitenden ein ausgesprochen Dank. Dieser tägliche Effort bildet die wichtige Basis, doch wir müssen uns strategisch intern wie extern auf noch stabilere Beine stellen. Die neue Vision und die daraus abgeleitete Strategie zeigen: Die BVB will in den nächsten vier Jahren begeistern. Eine hervorragende Qualität in der Kernleistung, dem Transport von A nach B, soll das Ziel sein. Darüber hinaus wird der Teppich für innovative Ansätze vor allem in der Flottentechnologie gelegt. Eine moderne, intakte Infrastruktur gehört ebenfalls zu den gesteckten Zielen. Mit 16 grossen Erhaltungsmassnahmen im letzten Jahr haben wir einen bedeutenden Sprung in Richtung Erneuerung gemacht, weitere intensive Baustellenjahre werden folgen.

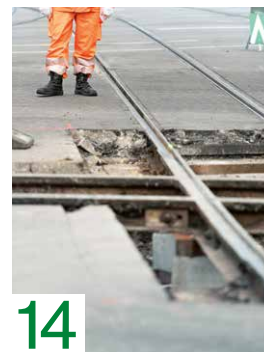
Doch am wichtigsten sind für uns: eine starke Stabilität in der Führung und eine hohe Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden. Wir haben 2017 an verschiedenen Stellen in diesen Bereichen Hausaufgaben erhalten, diese nehmen wir sehr ernst. Das neue Team im Verwaltungsrat setzt sich gemeinsam mit der Geschäftsleitung zielgerichtet und engagiert für die Weiterentwicklung der BVB ein. Denn nur wenn wir selbst begeistert sind von unserem Produkt, unserer Leistung und unserer täglichen Arbeit, wird es uns gelingen, auch nach aussen zu begeistern.

Yvonne Hunkeler
Verwaltungsratspräsidentin



Die Tramlinie 3 fährt neu über die Landesgrenze hinaus bis nach Saint-Louis.

10



Die BVB hat 2017 auf ihrem Streckennetz verschiedene Bauprojekte realisiert.

14



Die Personalkommission setzt sich für das BVB-Personal ein.

19

EDITORIAL	1
IM GESPRÄCH MIT ERICH LAGLER UND SUSANNE BOLLIGER	2
STRATEGIE	6
STRATEGIEUMSETZUNG	8
TRAMLINIE 3	10
INFRASTRUKTUR	14
MITARBEITENDE	18
LINIENSTATISTIK	20
VERWALTUNGSRAT UND GESCHÄFTSLEITUNG	22
FINANZBERICHT	24
ERFOLGSRECHNUNG / BILANZ	28
KENNZAHLEN	30

AUF STABILER BASIS DEN BLICK RICHTUNG ZUKUNFT

Im Interview mit BVB-Direktor Erich Lagler und HR-Leiterin Susanne Bolliger blicken wir zurück auf das abgeschlossene Geschäftsjahr 2017. Ein Jahr, welches mit der Eröffnung der verlängerten Tramlinie 3 nach Saint-Louis im Dezember seinen Höhepunkt fand. Ein Gespräch über Zahlen, Fakten und Emotionen.



Erich Lagler,
Direktor seit 01.11.2014

Erich Lagler, Sie haben nun das dritte Jahr als BVB-Direktor absolviert. Wie beurteilen Sie das vergangene Jahr?

ERICH LAGLER: Als äusserst anspruchsvolles Jahr mit einer hohen Arbeitslast für alle Mitarbeitenden. Es galt in diversen Bereichen die Rechtskonformität herzustellen und diese konsequent einzuhalten.

Prägend war mit Sicherheit die Eröffnung der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis.

ERICH LAGLER: Es erfüllt mich mit Stolz, dass wir die neue Strecke mit einem gelungenen Anlass pünktlich in Betrieb nehmen konnten. Damit haben wir auch vielen Mitarbeitenden sowie zukünftigen Kundinnen und Kunden grosse Freude bereitet. Die Vorarbeiten waren recht intensiv, wenn ich zum Beispiel an all die verschiedenen Verträge denke, die im

Vorfeld ausgearbeitet und mit unseren französischen Partnern abgeschlossen wurden. Gleichzeitig haben mich die Untersuchungen rund um unsere finanzielle Beteiligung an der Neubaustrecke, die sogenannte BVB-Million, emotional sehr belastet, was nicht zuletzt auch mein Umfeld und meine Familie zu spüren bekamen.

Und genau in dieser Phase der Unruhe entschieden Sie sich, Susanne Bolliger, für die BVB als neue Arbeitgeberin ...

SUSANNE BOLLIGER: ... weil ich Herausforderungen schätze, die mir ein Unternehmen bietet. Je grösser die Herausforderungen, desto grösser auch die Möglichkeiten, etwas zum Positiven zu verändern. Die Tram- und Busverbindungen sind in Basel enorm wichtig, dessen müssen wir uns auch in der Unternehmensleitung stets bewusst sein. Ich

nehme die BVB aber nach wie vor als teilweise träges Unternehmen wahr, das in einem Korsett von Rahmenbedingungen gefangen ist.

ERICH LAGLER: Diese Einschätzung teile ich. In ganz vielen wichtigen Dingen sind wir aktuell viel zu langsam. Gleichzeitig sehe ich viel Potenzial, welches bei der BVB vorhanden ist, damit wir in Zukunft agiler unterwegs sein können.

«Ich sehe bei der BVB viel Potenzial, damit wir in Zukunft agiler unterwegs sein können.»

— Erich Lagler

Dabei ist die BVB zu 100 Prozent ausgelagert ...

ERICH LAGLER: ... was wir in der Realität aber nicht sind. Und genau deshalb können wir teilweise nicht so schnell und unternehmerisch agieren wie ein Unternehmen, das zu 100 Prozent verselbstständigt ist.

SUSANNE BOLLIGER: Das bedeutet auch, dass wir uns nicht nach den Bedürfnissen des Unternehmens, unserer Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden ausrichten können, sondern uns primär an die kantonalen Rahmenbedingungen halten müssen. Das ist ein zentraler Punkt, der uns immer wieder vor Herausforderungen stellt.

ERICH LAGLER: Insbesondere bei Zukunftsthemen wie der Digitalisierung hat das einschneidende Auswirkungen: Dafür brauchen wir qualifizierte Fachkräfte. Das restriktive Personalgesetz erschwert uns in manchen Branchen die Suche nach neuen Mitarbeitenden, welche mithelfen, unser Unternehmen schnell und gut weiterzuentwickeln. Beispielsweise im Fachbereich der Ingenieure zeigt sich diese Problematik.

2017 war auch das Jahr des vielbeachteten GPK-Berichts. Erich Lagler, was hat dieser Bericht bei Ihnen ausgelöst?

ERICH LAGLER: Sowohl die Geschäftsleitung als auch der Verwaltungsrat der BVB haben sich intensiv mit dem GPK-Bericht beschäftigt und ihn Punkt für Punkt analysiert. Mit dem Bericht bin ich inhaltlich nach wie vor einverstanden. Er bildet die Entwicklung und den Zustand des Unternehmens ab. Und er überrascht mich nicht: In Anbetracht der Dinge, die wir in den letzten Jahren umsetzen mussten, ist es alles andere als erstaunlich, dass die Mitarbeitendenzufriedenheit nicht spürbar gestiegen ist. Ich finde es sogar bemerkenswert, dass die Bewertung einiger-massen stabil blieb und nicht stärker zurückging. Schade war, dass die politische und mediale Diskussion des GPK-Berichts im Vorfeld unserer VR- und PEKO-Wahlen die BVB-Mitarbeitenden enorm verunsichert hat. Das bedaure ich sehr.

Der Bericht hatte auch zur Folge, dass die Verwaltungsratsspitze zurücktrat.

ERICH LAGLER: Persönlich habe ich diesen Rücktritt bedauert. Ich bin aber auch dankbar, haben wir nun einen neuen Verwaltungsrat, mit dem wir die BVB weiter gestalten.

Welche Schritte hat die BVB denn seit Erscheinen des GPK-Berichts umgesetzt?

ERICH LAGLER: Der Bericht diente uns als wertvolle Aussensicht, auch wenn im Vergleich zu 2014 dieses Mal keine expliziten Empfehlungen an die BVB gerichtet waren. Wir haben alle Aussagen sehr ernst genommen, diskutiert und die entsprechenden Entwicklungsmassnahmen in die Wege geleitet. Zentral ist dabei mit Sicherheit das Thema Mitarbeitendenzufriedenheit, auf welches wir uns stärker fokussieren werden. In der Vergangenheit wurde es oftmals versäumt, unseren Mitarbeitenden den Sinn und das Warum eingeleiteter Massnahmen zu erklären. Daran arbeiten wir kontinuierlich. Das Thema Führungskompetenz wurde im Bericht ebenfalls erwähnt – die entsprechenden Massnahmen dazu haben wir mit der Einführung einer Führungsweiterbildung bereits vor Erscheinen des Berichts eingeleitet.

Was muss aus Ihrer Sicht eine gute Führungspersönlichkeit mitbringen?

SUSANNE BOLLIGER: Zentral ist für mich, dass man Menschen mag. Ohne dies fällt es schwer, Menschen zu führen. Führung ist aber nicht nur eine Pflicht, sondern bedeutet eine zeitliche Investition zugunsten der Entwicklung der Mitarbeitenden und damit im Endeffekt des ganzen Unternehmens. Und schliesslich gehört es für eine Führungskraft gerade in Veränderungsprozessen auch zwingend dazu, Entscheide zu fällen und dazu zu stehen. Auch wenn dabei Fehler passieren.

ERICH LAGLER: Ich durfte viele Jahre lang erfolgreich Unternehmungen und Geschäftsbereiche führen, es hat mir immer Spass gemacht. Eine gute Führungspersönlichkeit muss Ziele emotional positiv erklären und die Zielerreichung über verständliche Zahlen, Daten und Fakten messen können.

«Wir müssen uns primär an die kantonalen Rahmenbedingungen halten. Das stellt uns immer wieder vor Herausforderungen.»

— Susanne Bolliger



— Susanne Bolliger,
Leiterin HR seit 01.09.2017

«Es ist unsere Aufgabe, die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich unsere Mitarbeitenden wohlfühlen.»

— Susanne Bolliger

Das ist auch für die BVB ein wichtiger Punkt: Wenn wir unsere Mitarbeitenden emotional positiv erreichen, lassen sie sich noch stärker für das Unternehmen begeistern. Eine der wichtigsten und zugleich schönsten Aufgaben ist die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden. Dazu kommt die Vorbildfunktion, die wir als Führungspersonen haben: Was wir von unseren Mitarbeitenden fordern, müssen wir auch selber vorleben, sonst funktioniert das nicht.

Beim Thema Mitarbeitendenzufriedenheit kommt schnell auch die HR-Leiterin wieder ins Spiel. Wie gerne kommen Sie zur Arbeit?

SUSANNE BOLLIGER: Auf einer Skala von 1 bis 10 würde ich sagen durchschnittlich mit einer 9.

ERICH LAGLER: (lacht) Mit einer 15. Nein, ganz ehrlich: Es ist nach wie vor eine 10. Klar gab es gerade im letzten Sommer Tage, an welchen ich mich gefragt habe, wieso ich das alles überhaupt tue. Dann hole ich mir meine Motivation aus dem Antrieb, ein Unternehmen mit über 1200 Mitarbeitenden in eine tolle Zukunft zu führen.

Ist es ein Teil Ihrer Arbeit, die Mitarbeitenden zufriedenzustellen?

SUSANNE BOLLIGER: Natürlich sehe ich zusammen mit dem gesamten HR-Team der BVB im Kontext unserer Tätigkeiten auch immer die Mitarbeitendenzufriedenheit, insbesondere vor dem Hintergrund der vergangenen Monate. Es ist unsere Aufgabe, mit der

Geschäftsleitung und den Sozialpartnern die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich die Mitarbeitenden (wieder) wohlfühlen an ihrem Arbeitsplatz. Ein Beispiel dafür sind die Verhandlungen rund um das neue Fahrdienstleistungszeitreglement, ein anderes Beispiel ist die Einführung des sogenannten Gesundheitszirkels, welcher die Gesundheit eines jeden Mitarbeitenden ins Zentrum rückt. Aber auch die bereits eingeleitete Führungsweiterbildung wird sich mittelfristig positiv auf die Mitarbeitendenzufriedenheit auswirken, davon bin ich überzeugt.

ERICH LAGLER: Wir müssen unseren Mitarbeitenden gute Rahmenbedingungen bieten. Das heisst aber nicht, jeden Wunsch zu erfüllen. Unser Ziel ist es, ein erfolgreiches Unternehmen zu sein – dann feiern wir Erfolge und sind weiterhin stolz, für dieses Unternehmen zu arbeiten.

Wir haben bisher sehr viel über die BVB selber und ihre Mitarbeitenden gesprochen. Die BVB ist aber ein Dienstleistungsunternehmen, bei welchem der Fahrgast im Zentrum stehen muss.

ERICH LAGLER: Wir waren in letzter Zeit wirklich sehr stark mit uns selbst und mit internen Prozessen beschäftigt, weshalb wir den Fahrgast teilweise etwas aus dem Fokus verloren haben. Das müssen wir zwingend korrigieren – auch, weil uns die Themen der Zukunft stark beschäftigen werden, gerade wenn ich an die Digitalisierung denke.

Wo spürt der Fahrgast diese fortschreitende Digitalisierung konkret?

ERICH LAGLER: Einerseits geht es darum, Prozesse zu digitalisieren und so die Qualität unserer Dienstleistungen für den Fahrgast zu verbessern. Aber auch das Thema des autonomen Fahrens wird uns verstärkt beschäftigen: Was bedeutet das für eine Stadt wie Basel? Für die BVB? Da sind wir stark gefordert, insbesondere auch in der Geschäftsleitung.

Werfen wir zum Schluss einen Blick in die Zukunft: Welche Schlagzeile wünschen Sie sich für das BVB-Jahr 2018?

SUSANNE BOLLIGER: Die BVB benötigt nun Stabilität und Ruhe, um in den verschiedenen Bereichen einen weiteren Schritt nach vorne tun zu können. Entsprechend wünsche ich mir einen erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen mit unseren Sozialpartnern, welche wir aktuell intensiv führen.

ERICH LAGLER: Mich würde die folgende Schlagzeile freuen: Stabile BVB erfolgreich unterwegs in Richtung Zukunft. Bis dahin haben wir aber gemeinsam noch ganz viel vor und darauf freuen wir uns. 🚆

«Unser Ziel ist es, ein erfolgreiches Unternehmen zu sein.»

— Erich Lagler



DIE BVB WILL BEWEGEN, VERBINDEN UND BEGEISTERN

Begeisterte Fahrgäste. Eine Basler Bevölkerung, die voll und ganz hinter ihrer BVB steht. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die gerne bei der BVB arbeiten und stolz auf ihre Leistungen sind. Da wollen wir hin. Das ist unsere Vision. Und darauf baut unsere Strategie bis ins Jahr 2021.

Mit einer intensiven Strategieüberarbeitung haben wir den inhaltlichen Fokus für die Jahre 2018 bis 2021 gesetzt. Dafür wurde die BVB-Unternehmensstrategie aus dem Jahr 2014 gründlich unter die Lupe genommen und weiterentwickelt. Dies geschah u.a. auf Basis der Eignerstrategie, welche ebenfalls für die Periode 2018–2021 vom Eigner revidiert wird. Neu will die BVB bewegen, verbinden und begeistern. Wieso diese Vision?

Wir stellen die Menschen und ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt.

Die Bedürfnisse und Anforderungen unserer Kundinnen und Kunden wachsen permanent. In unserer schnelllebigen Zeit sinkt das Ver-

ständnis für Wartezeiten, die Digitalisierung verlangt überall nach immer innovativeren Zusatzleistungen, das Kostenbewusstsein nimmt sowohl bei unserem Besteller, dem Kanton, als auch bei unseren Kundinnen und Kunden zu. Dem tragen wir Rechnung.

Wir sind ein traditionsreiches Unternehmen. Basel war und ist stolz auf uns. Das soll so bleiben. Nur wenn wir es schaffen, uns und andere uneingeschränkt zu begeistern, werden wir diese Tradition weiterführen können.

Die neue Vision «Bewegen – Verbinden – Begeistern», welche sich in ihrer Kurzform auf das Firmenakronym reduzieren lässt, verpflichtet uns einerseits zu einer Topleistung in unserem Kerngeschäft, Menschen von A nach B zu transportieren. Sie fordert

aber andererseits auch die Unternehmensentwicklung, mit den Modernisierungen und Innovationen im Bereich des öffentlichen Verkehrs Schritt zu halten.

Die BVB setzt deshalb auch künftig auf die starken Grundpfeiler ihrer Strategie: Qualität und Produktivität.

Aus ihnen leiten sich die konkreten Ziele und Massnahmen ab. Stehen für die Wirkung nach aussen vor allem Pünktlichkeit und die Generierung von Mehrwert für die Fahrgäste im Mittelpunkt, so wirken nach innen vor allem Massnahmen für eine steigende Mitarbeitendenzufriedenheit sowie eine Professionalisierung der Führungskräfte und der damit verbundenen Führungskultur.

UNSERE ZIELE: BEWEGEN. VERBINDEN. BEGEISTERN.





Die verschiedenen strategischen Ziele aus der BVB-Unternehmensstrategie werden durch sieben Zielnennungen mit entsprechenden Piktogrammen verdeutlicht. Sie stiften einerseits Identität und unterstützen die begleitenden Kommunikationsmassnahmen. Andererseits bilden sie die Grundlage für einen strukturierten Zielauflösungsprozess im Unternehmen.

Unverändert hält die BVB in den nächsten Jahren an ihren vier Werten – engagiert, zuverlässig, unternehmerisch, fair – fest. Neu formuliert werden erstmals spezifische Strategien für jeden Geschäftsbereich. Diese schaffen vor allem Transparenz und Verbindlichkeit für eine erfolgreiche Strategieumsetzung in den acht Geschäftsbereichen der BVB. 🚊

EIGNERSTRATEGIE

Unser Eigner, der Kanton Basel-Stadt, hat für die BVB erstmals im Jahr 2014 eine sogenannte Eignerstrategie definiert, welche die strategischen Ziele und Vorgaben aus Sicht des Eigners festlegt. Dazu gehören unter anderem Vorgaben im Bereich Finanzen, Personal und strategische Weiterentwicklung. Die erste Eignerstrategie umfasste die Periode von 2014 bis 2017. Für die Folgeperiode von 2018 bis 2021 wurde die bestehende Eignerstrategie nun ebenfalls aktualisiert. Sie bestätigt den bereits eingeschlagenen Kurs. So soll die BVB auch in den nächsten Jahren das Kundenbedürfnis ins Zentrum ihrer Aktivitäten stellen und sich mit modernen, innovativen Ansätzen den Herausforderungen der Zukunft stellen. Sie soll wirkungsvoll, kostenbewusst und ökologisch handeln und sich zusammen mit ihren Partnern im Tarifverbund Nordwestschweiz vor allem grenzüberschreitend für ein einfaches Tarifsysteem einsetzen. Insbesondere soll die BVB ihre Verantwortung gegenüber ihrem Personal in jeder Hinsicht wahrnehmen und eine attraktive Arbeitgeberin sein.

ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2017



140 Trams

114 Busse

26 Oldtimer

280 TOTAL Fahrzeuge

Mitarbeitende

GEMEINSAM IM EINSATZ FÜR UNSERE STADT

Jedes Unternehmen ist nur so stark wie seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies gilt insbesondere für die BVB, die über 1200 Frauen und Männer aus 20 Nationen in über 220 unterschiedlichen Berufen beschäftigt. Hier erklären sieben Mitarbeitende, welchen Teil sie zu einer erfolgreichen BVB beitragen.



«Ich setze mich für moderne, professionelle Projektstandards ein.»

Ilona Senn
Controllerin



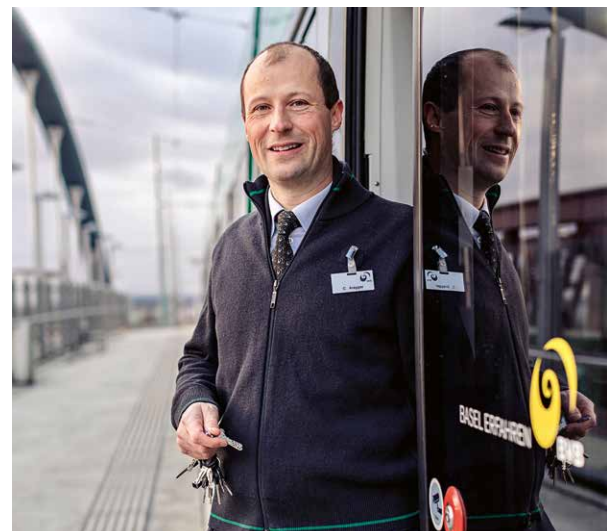
«Ich arbeite daran, dass unsere Busse möglichst leise unterwegs sind.»

Tobias Wöhrle
Autoelektriker



«Ich setze mich dafür ein, dass unsere Kunden jederzeit gut informiert sind.»

Reto Koller
Projektleiter betriebliche Systeme





«Ich trage täglich dazu bei,
dass unser Netz sicher und gut
erhalten ist.»

—— Christian Känel
Schlosser



«Ich setze mich täglich für einen
hohen Service ein, um unsere
Fahrgäste zu begeistern.»

—— Sandra Adam
Bus-Chauffeuse

«Ich bringe unsere Kundinnen
und Kunden zuverlässig, sicher
und pünktlich an ihr Ziel.»

—— Christian Aregger
Wagenführer



«Ich unterstütze die
Vorgesetzten in der Führung
ihrer Mitarbeitenden.»

—— Martin Kissling
HR-Geschäftspartner



Die Tramlinie 3 führt von Birsfelden zum Burgfelderhof und von da im verlängerten Abschnitt weiter bis zum Gare de Saint-Louis.

Grenzüberschreitend

IM TRAM ÜBER DIE GRENZE BIS NACH SAINT-LOUIS

Die BVB verkehrt nach einem Unterbruch von 60 Jahren wieder nach Saint-Louis – und bringt damit Baslerinnen und Basler bis ins Grenzstädtchen mit dem schmucken Wochenmarkt. Zudem ist Basel nun weltweit die einzige Stadt, die mit Tramlinien in drei verschiedenen Ländern unterwegs ist.

Jeden Samstag strömen 5000 Menschen auf den Europaplatz in Saint-Louis. Der gemütliche Wochenmarkt mit vielen lokalen Produkten lädt zum Bummeln und Verweilen ein. Seit Dezember 2017 können Baslerinnen und Basler direkt im «Drämmlli» bis zum Markt mitten im französischen Grenzstädtchen fahren: Die BVB verkehrt erstmals seit 60 Jahren wieder bis nach Saint-Louis.

Mit dem Ausbau der Tramlinie 3 über die Landesgrenze hinaus wird Basel weltweit zur einzigen Stadt, die mit Tramlinien in drei verschiedenen Ländern unterwegs ist. Die Tramlinie 8 war bereits vor drei Jahren bis nach Weil am Rhein (D) verlängert worden. «Die BVB bringt die Menschen im Dreiländereck

näher zusammen, was für die Wirtschaft und die Lebensqualität in unserer trinationalen Agglomeration zentral ist», sagt Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt. «Damit ist die BVB zukunftsgerichtet unterwegs und zeigt, dass wir Kantons- und Landesgrenzen unter Nachbarn so handhaben können, dass sie im Alltag nicht trennend sind.»

Basel ist die einzige Stadt der Welt, die Tramlinien in drei verschiedene Länder führt.

In erster Linie wurde die Tramverlängerung aber für die rund 30 000 Pendlerinnen und

Pendler aus dem Elsass geplant, die täglich mit dem Auto in die Region Basel zur Arbeit fahren. Das Tram und das neu gebaute Parkhaus gleich neben der Endstation beim Bahnhof Saint-Louis sollen ihnen nun einen attraktiven Anreiz bieten, damit sie vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Das würde die Strassen und die Wohnquartiere in Basel vom grenzüberschreitenden motorisierten Individualverkehr entlasten. Davon profitieren alle, nicht zuletzt die Anwohnerschaft.

Das Tram nach Saint-Louis entlastet Basel vom motorisierten Pendlerverkehr.



Eröffnungsfeier im Dezember 2017.

Länderspezifische Anforderungen

PARLEZ-VOUS FRANÇAIS?

Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 ins Elsass ist die BVB in verschiedenen Bereichen zu einem zweisprachigen Unternehmen geworden. Vor der Eröffnung mussten unter anderem alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Tram-Fahrdienst ihre Französischkenntnisse auffrischen. Die Französischlektionen wurden mit einem Besuch im Elsass verbunden.

Wer auf der BVB-Leitstelle arbeitet, muss auf Französisch mit den Sicherheitskräften in Saint-Louis kommunizieren und gut verständliche Ansagen über die Lautsprecher im Tram machen können. Auch die Wagenführerinnen und Wagenführer verständigen sich mit den französischen Fahrgästen – und im Notfall auch mit der Feuerwehr und der Polizei.

Wer bei der BVB-Leitstelle arbeitet, muss auf Französisch gut verständliche Ansagen über die Lautsprecher im Tram machen können.

Im Verkehr gelten jenseits der Landesgrenze ebenfalls andere Regeln: Im Gegensatz zur Schweiz hat das Tram in Frankreich nicht immer und in jedem Fall Vortritt.

Die länderspezifischen Anforderungen wurden bereits bei der Beschaffung der Trams berücksichtigt.

Durch den Betrieb der Tramlinie nach Weil am Rhein (D) hat die BVB bereits Erfahrungen mit grenzüberschreitenden Projekten. Doch Baden-Württemberg ist nicht das Elsass. Die Kultur ist eine ganz andere. Ebenso die Anforderungen an die Fahrzeuge: Für den Betrieb nach Deutschland zum Beispiel mussten an den Trams Bremslichter angebracht werden. In Frankreich braucht es im Fahrgastraum eine Notfallgegensprechanlage für die Kommunikation des Fahrgastes mit dem Fahrpersonal. Neben vielen anderen Anforderungen mussten auch diese beiden Punkte bereits bei der Tramausschreibung im Jahr 2011 berücksichtigt werden.

Die Tramlinie 3 führt von Birsfelden via Birsfelderplatz zur Universität und zum Birsfelderhof und von da im verlängerten Abschnitt weiter bis zum Gare de Saint-Louis. Mit der neuen Haltestelle Birsfelderhof auf Schweizer Seite erhalten das REHAB Basel, das Bürgerhospital Basel, das Alterszentrum Birsfelderhof und das Sportzentrum Pfaffenholz über einen Lift und den Treppenturm Anschluss an das Tram nach Basel oder Richtung Saint-Louis, wohin jeder zweite Kurs der Tramlinie 3 weitergeführt wird. 🚏

FLEXITY SIND FÜR DREI LÄNDER ZUGELASSEN

Die BVB hat bei der Beschaffung neuer Trams von Anfang an bestimmt, dass diese Fahrzeuge neben der schweizerischen auch eine Zulassung für Deutschland und Frankreich erhalten müssen. Das gibt es bei keinem anderen städtischen öV-Unternehmen der Welt. Neben der Sprache war eine der Herausforderungen: In Frankreich erhalten die Trams nur im Rahmen einer Gesamtsystemzulassung eine entsprechende Betriebsbewilligung. Die Anwendung der Methodik GAME (globalement au moins equivalent), d.h. Vergleich mit einem bestehenden Referenzsystem in Frankreich (z.B. Marseille), scheiterte u.a. an vielen länderspezifischen Unterschieden. Hinzu kommt, dass die Flexity spezifiziert, bestellt und hergestellt wurden, lange bevor die Schienen ins Elsass gebaut waren. Deshalb standen die Verantwortlichen immer wieder vor neuen Herausforderungen. Dank weitestgehender Planung hat es mit der Zulassung letztlich geklappt. Das Flexity ist bei der BVB das einzige Tram, welches im Fahrgastbetrieb nach Frankreich gefahren werden darf und alle spezifischen Anforderungen erfüllt.

VERANTWORTLICH AUF DER GANZEN LINIE

Die BVB hat bei der Verlängerung der Tramlinie 3 eine zentrale Rolle: Sie stellt den Betrieb und die Instandhaltung auch auf französischer Seite sicher – und hat sich an den Baukosten beteiligt.

Wenn das Tram 3 die Landesgrenze nach Frankreich überquert, bleibt die Wagenführerin sitzen. Denn die BVB ist auch auf französischer Seite für den Betrieb zuständig. Basis hierfür ist ein Vertrag der BVB mit dem französischen Aufgabenträger Saint-Louis Agglomération. Das Transportunternehmen bedient im Elsass vier neue Tramhaltestellen, es wartet Billettautomaten sowie die dynamische Fahrgastinformation und hält auf dem 2600 Meter langen neuen Streckenabschnitt auch die Fahrleitungen und Gleise instand.

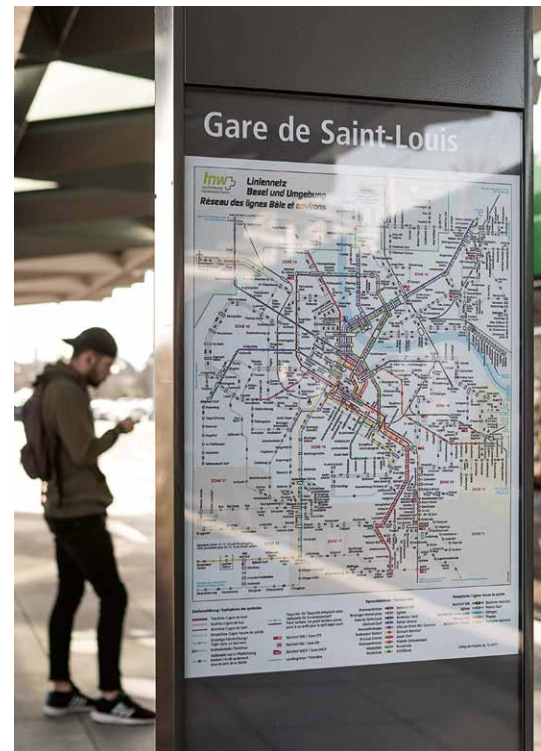
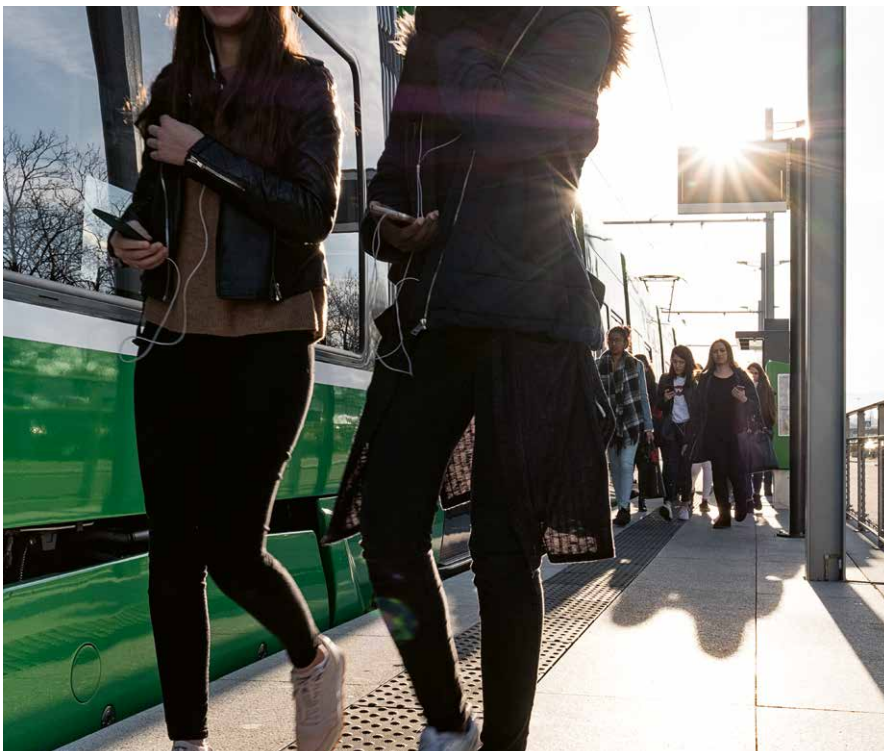
Alle neuen Tramhaltestellen in Frankreich erfüllen die Anforderungen des schweizeri-

schen Behindertengleichstellungsgesetzes: Sie sind mit einer 27 Zentimeter hohen Haltekante ausgestattet, damit Menschen im Rollstuhl, Eltern mit Kinderwagen oder ältere Fahrgäste niveaugleich ein- und aussteigen können.

Die BVB unterhält im Elsass vier neue Tramhaltestellen, wartet Billettautomaten und hält die Fahrleitungen und Gleise instand.

Bis zur Eröffnung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis fuhr während 60 Jahren keine Strassenbahn von Basel ins Elsass. Die Einwoh-

nerinnen und Einwohner mussten deshalb für den Umgang mit dem neuen Tram vor ihrer Haustür, egal ob als Fahrgast oder als Verkehrsteilnehmer, sensibilisiert werden. Die BVB hat sie dabei unterstützt. Etwa, indem sie an den neuen Haltestellen in Frankreich die Fahrgäste informierte, dass sie ihr Ticket vor dem Einsteigen am Automaten lösen müssen – und nicht erst nach dem Einsteigen im Tram. Auf Info-Flyern, die an Schulen und an Veranstaltungen verteilt wurden, hat die Bevölkerung zudem erfahren, dass ein Tram nicht ausweichen kann und einen längeren Bremsweg als Autos oder Busse hat.



Die Französisinnen und Franzosen mussten für den Umgang mit dem neuen Tram vor ihrer Haustür sensibilisiert werden.

Verlängerung bis zum EuroAirport

WARUM NICHT GLEICH BIS ZUM FLUGHAFEN?

Das Tram 3 ist Teil des Mobilitätskonzeptes, das die ganze trinationale Agglomeration erfasst. Aus diesem Grund hat sich die BVB an der Tramfinanzierung auf französischer Seite mit einer Million Euro beteiligt: Das Bauprojekt (mit Park+Ride in Saint-Louis) kostet knapp 92 Millionen Franken – rund 34 Millionen Franken für den Abschnitt in der Schweiz und rund 58 Millionen für die Arbeiten in Frankreich. Gut ein Drittel der Gesamtkosten konnten aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr der Schweizer Eidgenossenschaft finanziert werden. Für den Restbetrag auf Schweizer Seite kamen der Kanton Basel-Stadt und die BVB auf. 🇨🇭



Heute führt ein Bus die Reisenden vom Bahnhof SBB zum Flughafen.

Mit dem Bau der Tramlinie nach Saint-Louis ist eine alte Frage wieder in den Fokus gerückt: Wann bekommt der EuroAirport den erhofften Bahn- oder Tramanschluss? Denn jeden Tag verkehren rund 25 000 Personen mit Bus oder Auto zum Flughafen und zurück. Ein Tram mit einem eigenen Trassee könnte den Verkehrsstau zu Stosszeiten umfahren und hätte eine hohe Transportkapazität.

Viele öV-Nutzer wünschen sich denn auch die Verlängerung der Tramlinie 3 bis zum EuroAirport. Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis rückt der EuroAirport nun nochmals ein Stück näher an den Bahnhof SBB. So wurden die ersten Schienmeter in Richtung Flughafen im Rahmen des Projekts der Verlängerung durch die französischen Partner bereits gelegt. Auf französischer Seite laufen nämlich bereits Planungen, die Strecke entsprechend zu verlängern. Gut möglich also, dass die jetzige Endhaltestelle Gare de Saint-Louis in ein paar Jahren eine Zwischenstation vor einer neuen Endhaltestelle Basel EuroAirport sein wird.

Übrigens: Um das Verkehrsvolumen zum Flughafen besser aufzufangen, hat die BVB mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 die Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem EuroAirport weiter verstärkt – am Sonntagabend wird die Buslinie 50 zwischen 22.00 und 23.20 Uhr im 6-Minuten-Takt befahren. Zudem verkehren am späten Sonntagnachmittag zusätzliche Nonstop-Fahrten zwischen Bahnhof SBB und EuroAirport. Weitere Angebotsverdichtungen sollen folgen. 🇨🇭

ZAHLEN UND FAKTEN

9,5 km lang ist die Tramlinie 3. Sie startet in Birsfelden und endet in Saint-Louis.

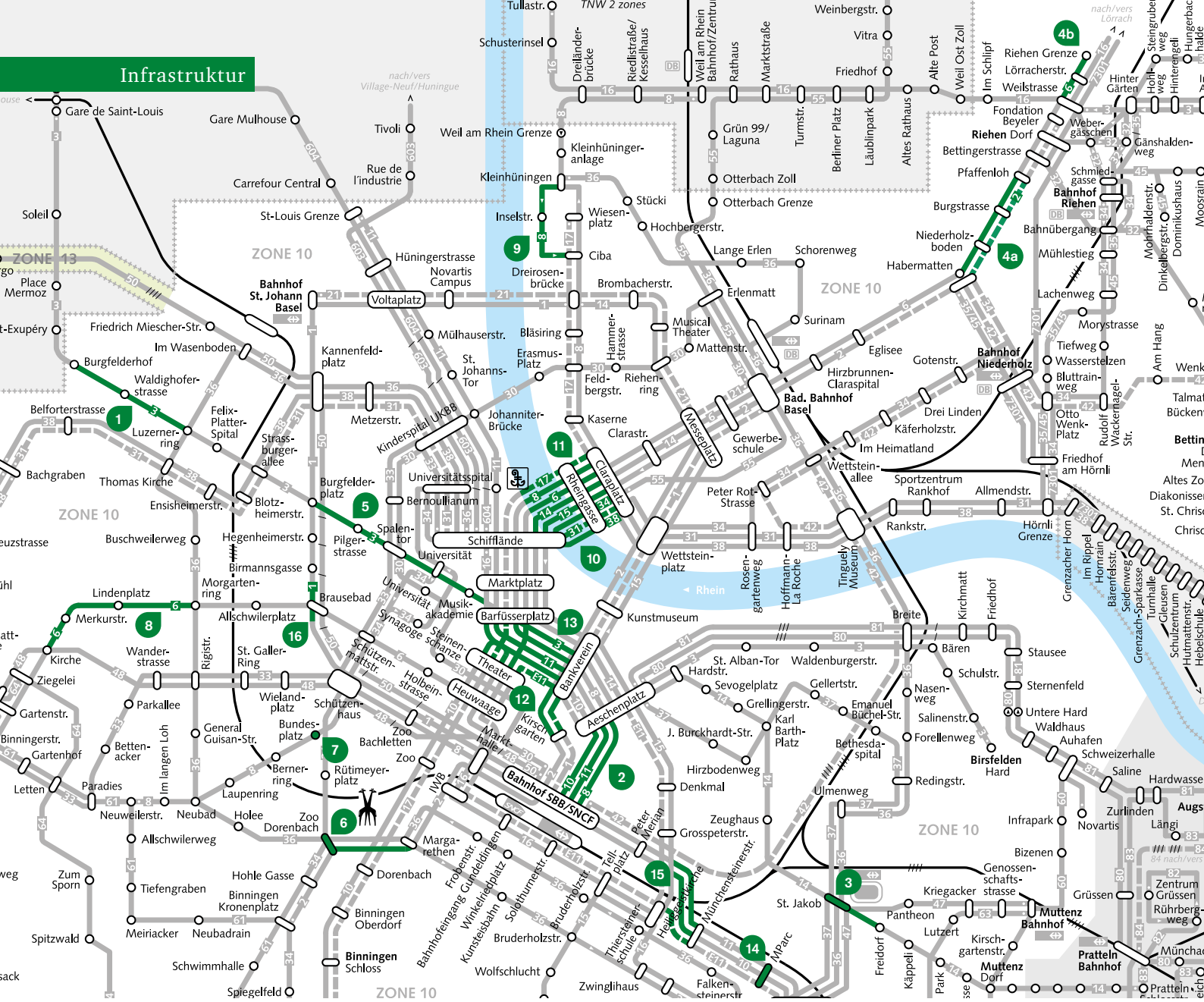
25 Haltestellen befinden sich an der Strecke. Frankreich baute 4 neue Haltestellen, die Schweiz 2.

3250 m neue Geleise wurden gebaut. 2600 m in Frankreich inkl. einer neuen Endschleife und 650 m in der Schweiz.

2 Länder und 2 Kantone durchfährt das Tram auf seiner ganzen Strecke.



Das Flexity-Tram ist für drei Länder zugelassen.



Baustellen

AUF DEM WEG ZUR NACHHALTIGEN NETZSANIERUNG

Gleisanlagen, Fahrleitungen, Haltestelleninfrastruktur: Der Geschäftsbereich Infrastruktur hat im vergangenen Jahr auf dem Schienennetz der BVB 16 grössere Bauprojekte realisiert. Bis 2020 soll ein grosser Teil des BVB-Netzes saniert sein.

2017 investierte die BVB 35 Millionen Franken, realisierte damit in der ganzen Stadt verteilt 16 grössere Bauprojekte und erneuerte fast 9000 Gleismeter. Das ist fast dreimal so viel wie im Vorjahr. Manche Bauvorhaben verhinderten den Tramverkehr: Die Methode der Vollsperrung verkürzt die Bauzeit und erhöht die Sicherheit aller Beteiligten, sie verlangt aber vor allem auch von den Fahrgästen Flexibilität und Verständnis.

VORAUSSCHAUENDE PLANUNG UND EIN SICHERER BETRIEB

Um sanierungsbedürftige Abschnitte auf dem BVB-Netz rechtzeitig erkennen und entsprechende Massnahmen einleiten zu können, betreibt die BVB für ihre Anlagen neu ein aktives Life-Cycle-Management. Als Basis dient eine Datenbank mit umfassenden Informationen zu jeder Anlage. Jede infrastrukturelle Anlage, ob Gleis oder Wartehalle, ist dokumentiert und allfällige Erhaltungs- und Baumassnahmen können so frühzeitig

erkannt werden. Die Planung von notwendigen Erhaltungsmaßnahmen erfolgt zusammen mit den Partnern im Bereich Infrastruktur (Kanton, IWB, Private). Diese Anlagendatenbank ermöglicht es der BVB, vorausschauend zu planen, um jederzeit einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und sämtliche Anlagen in einem guten Zustand zu halten. Der Zustand aller Anlagen wurde erstmals 2017 in einem Netzstatusbericht dargelegt. Dieser Bericht erscheint fortan jährlich. 🚆

BVB-BAUSTELLEN IM JAHR 2017

Die folgenden Bauarbeiten hat die BVB im vergangenen Jahr ausgeführt:

1 Burgfelderstrasse Tramlinie 3 St-Louis

Bauarbeiten unter Vollsperrung und mit Tramersatz an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (Waldighoferstrasse, Burgfelderhof / Zoll)
- Zusammenschluss im Bereich der bestehenden Wendeschlaufe

Dauer: Januar bis Februar / Juli

2 Aeschengraben

Bauarbeiten unter Vollsperrung an

- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen

Dauer: Januar bis Februar / Juli

3 Tramlinie 14, 2. Etappe, Fahrleitungsbau

Bauarbeiten unter Betrieb an

- den elektrischen Anlagen
- der Fahrleitung in der Wendeschlaufe Schänzli

Dauer: Januar bis Juni

4a Äussere Baselstrasse Riehen

Bauarbeiten mit 1-Spur-Betrieb an

- den Gleisanlagen mit Rückbau bis Niederholboden / Paradiesstrasse
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (Burgstrasse, Niederholboden, Pfaffenloh)

Dauer: Januar bis Dezember

4b Lörracherstrasse, Schlaufe Riehen Grenze

Bauarbeiten unter Vollsperrung und mit Tramersatz an

- den Fahrleitungen (teilweise unter Betrieb)
- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (Foundation Beyeler, Weilstrasse, Lörracherstrasse, Riehen Grenze)

Dauer: Januar bis Dezember

5 Tramlinie 3, Barfüsserplatz – Burgfelderplatz

Bauarbeiten unter Betrieb an

- den elektrischen Anlagen (Fahrleitungserneuerung)

Dauer: März bis Juli

6 Betonkreisel Dorenbach

Bauarbeiten unter Vollsperrung und mit Tramersatz an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (Zoo Dorenbach)

Dauer: März bis Juni

7 Bundesplatz

Bauarbeiten unter Betrieb an

- den elektrischen Anlagen und den Fahrleitungen
- Mastersatz

Dauer: April bis Mai

8 Tramlinie 6, Morgartenring bis Kirche

Bauarbeiten unter Betrieb an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen

Dauer: April bis Juli

9 Kleinhüningerstrasse

Bauarbeiten unter Betrieb an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (Inselstrasse)

Dauer: April bis Juni / August bis September

10 Mittlere Rheinbrücke

Bauarbeiten unter Vollsperrung an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen

Dauer: Juni bis August

11 Greifengasse

Bauarbeiten unter Vollsperrung an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (Rheingasse)

Dauer: Juni bis August

12 Elisabethenstrasse (2. Etappe)

Bauarbeiten unter Vollsperrung an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (Bankverein)

Dauer: September bis Oktober

13 Kreuzung Theaterstrasse / Steinberg bis Barfüsserplatz

Bauarbeiten unter Vollsperrung und mit Tramersatz an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen

Dauer: September

14 Münchensteinerstrasse

Bauarbeiten unter Betrieb an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen
- der Haltestellen-Infrastruktur BehiG (M-Parc)

Dauer: September bis Dezember

15 Münchensteinerbrücke

Bauarbeiten unter Vollsperrung und mit Tramersatz an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen

Dauer: September bis November

16 Tramlinie 1, Brausebad

Bauarbeiten unter Betrieb an

- den Gleisanlagen
- den elektrischen Anlagen und Fahrleitungen

Dauer: Oktober



Bruno Stehrenberger,
Leiter Infrastruktur und
Mitglied der Geschäftsleitung


Sie haben Basel im letzten Jahr viel zugemutet. Was ist Ihr Fazit nach diesem intensiven Baustellenjahr?

Es ist und bleibt eine Gratwanderung. Einerseits muss das Tramnetz an vielen Stellen saniert werden, andererseits kann eine solche Sanierung, vor allem unter Vollsperrung, nicht ohne negative Auswirkungen für Fahrgäste, Anwohnende und Gewerbetreibende realisiert werden. Wir haben im letzten Jahr sehr viel erreicht; und das ohne Unfälle, Verzögerungen oder Kostenüberschreitungen. Für das entgegengebrachte Verständnis der Betroffenen danke ich ebenso wie allen Beteiligten, die einen hervorragenden Job gemacht haben.

Wird die BVB in den nächsten Jahren immer so viel bauen?

Mindestens in den nächsten drei Jahren, ja! Wir haben noch einiges zu tun. Vor allem stark befahrene Knoten mit ihren besonderen Gleisstücken und Weichen müssen in den nächsten Jahren erneuert werden. Wir hoffen, bis 2020 den grössten Teil des Nachholbedarfs abgearbeitet zu haben.

Was kommt hinsichtlich BehiG-Umbauten auf uns zu?

Grundsätzlich werden die Haltestellen im Zuge der Erhaltungsplanung immer behindertengerecht umgebaut. An einigen Stellen sind dazu grosse Eingriffe in die Gleisanlagen nötig. Je nach Situation müssen Haltestellen verschoben, die Gleislagen verändert oder Gleise verlegt werden. 2017 haben wir 16 Haltestellen BehiG-konform umgebaut. 

EIN JAHR SO BUNT WIE DIE BVB

Die Eröffnung der verlängerten Tramlinie 3 und grosse Investitionen in die Infrastruktur haben das vergangene BVB-Jahr geprägt. Diese beiden Schwerpunkte bilden aber nur einen Teil dessen ab, was in unserem Unternehmen 2017 alles passiert ist. Hier blicken wir zurück auf ausgewählte Ereignisse, die uns genauso beschäftigt haben.

Sicherheit

SICHER UNTERWEGS



Höchstes Ziel der BVB ist die Sicherheit. Wussten Sie, dass die meisten Berufs- und Nichtberufsunfälle auf Stolper- und Rutschunfälle zurückzuführen sind? Um diese zu vermeiden, hat die BVB sämtliche Mitarbeitenden mittels einem Stolperparcours entsprechend sensibilisiert. Genauso wichtig wie die Sicherheit der Mitarbeitenden ist uns natürlich die Sicherheit unserer Fahrgäste. Einen schweren Unfall musste die BVB am 19. Oktober auf der Rennbahnkreuzung in Muttenz verzeichnen, als ein Lastwagen in ein Tram der Linie 14 fuhr. Dabei wurden insgesamt 16 Personen verletzt. Das Tram wurde stark beschädigt; ob es wieder rollen wird, ist noch ungewiss. 🚧

Combino

ZWEI STERNE – ZWEI DRÄMMLI!



In diesem Jahr startete die serienmässige Hauptuntersuchung der Combino-Flotte. Diese Trams sind seit dem Jahr 2001 auf dem BVB-Netz unterwegs und haben über eine Million Kilometer hinter sich. Im Rahmen eines Pilotprojekts wurde diese Hauptuntersuchung im Mai und Juni am zweiten der total 28 Fahrzeuge in Taktfertigung durchgeführt. Das heisst, dass die insgesamt sieben Fahrzeugmodule voneinander getrennt und mobil nacheinander durch die nötigen Arbeitsschritte geführt wurden. Neben der Wartung diverser Fahrzeugkomponenten, dem Austausch elektronischer Systeme und einer Auffrischung des Innenraums erhielt das Tram mit der Nummer 306 auch einen neuen Anstrich: zu Ehren des 20. Meistertitels des FC Basel 1893 rotblau! 🚧

Betriebsstabilität

PÜNKTLICH UNTERWEGS



Mit einem durchschnittlichen Wert von 89,4 Prozent sind die Fahrzeuge der BVB mehrheitlich pünktlich unterwegs. Am höchsten war die Pünktlichkeit im Juli (91,9 Prozent), am tiefsten im November (86,8 Prozent). Zumindest in Sachen Stromversorgung war der vergangene Dezember sehr besonders: Während das BVB-Stromnetz mit über 99 Prozent Verfügbarkeit im jährlichen Durchschnitt sehr stabil war, fiel der Strom in den ersten zehn Dezembertagen 22-mal aus. Obwohl in praktisch allen Fällen so rasch wie möglich Ersatzbusse aufgeboden wurden, kam es teilweise zu grösseren Verzögerungen. Dafür entschuldigte sich die BVB bei allen betroffenen Fahrgästen. Die Stromunterbrüche hatten verschiedene Ursachen und keinen strukturellen Zusammenhang. 🚧

BAV-Audit

SICHERHEITSMANAGEMENT AUF DEM PRÜFSTAND



Im Oktober wurde die BVB vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auditiert. Im Fokus der Überwachung standen u.a. die Leitungsverantwortung, die Instandhaltung und die Zustandsüberwachung der Fahrzeuge sowie die Führung der Leitstelle und des Betriebes. Das Audit ergab ohne Auflagen, dass die BVB die Sicherheit kontinuierlich weiterentwickelt und einen dauerhaft sicheren Betrieb gewährleistet. Mit den wertvollen Hinweisen der Auditoren wird die Sicherheit weiter verbessert. 🚏

Digitalisierung

EINE NEUE WEBSITE FÜR DIE BVB



Ende November, rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel, erhielt die BVB einen neuen Web-Auftritt. Viele Bilder und eine stark vereinfachte Besucherführung verleihen der Website einen modernen Anstrich. Viele Kundenreaktionen führten bereits zu diversen kleineren Verbesserungen. Aber auch BVB-intern gab es eine grosse Neuerung im Bereich der Digitalisierung: Dank der Einführung der Mitarbeitenden-App myBVB sind wir Mitarbeitenden nun auch untereinander noch besser vernetzt. 🚏

ÖV-Knigge

REGELN, DIE EIGENTLICH JEDES KIND KENNT ...



Mit einem Augenzwinkern erinnert die BVB ihre Fahrgäste an Regeln, die eigentlich jeder kennt und die Fahrt in ihren Fahrzeugen für alle noch angenehmer machen. Unterstützt wurde die BVB bei der Aufnahme dieser Videoclips mit dem Titel ÖV-Knigge von Kindern des Basler Kindertheaters und unterschiedlichen prominenten Persönlichkeiten aus der Region Basel. Die Filme laufen regelmässig in unseren Fahrzeugen und erfreuen sich grosser Beliebtheit. D'BVB danggt! 🚏

Weihnachts-Drämmli

FIRST CHRISTMAS



Leuchtende Kinderaugen im Weihnachts-trubel: Dafür hat die BVB auch im letzten Dezember wieder gesorgt. Dank der Zusammenarbeit mit Pro Innerstadt Basel und weiteren Partnern erschien das 90-jährige Weihnachts-Drämmli in komplett neuem Gewand. Um dem grossen Ansturm besser gerecht werden zu können, gab es zum ersten Mal Gratis-Tickets, die im Vorfeld abgeholt werden konnten. Über 300 Kinder im Alter zwischen 4 und 10 Jahren genossen die Drämmli-Fahrt der ganz besonderen Art. 🚏

Medien

BELIEBT BEI ALT UND JUNG



Die BVB ist beliebt – nicht nur bei den Fahrgästen, sondern auch in der regionalen Medienlandschaft. Unsere Medienstelle hat 2017 481 Medienanfragen beantwortet, 34 Medienmitteilungen verschickt und die Journalistinnen und Journalisten zu acht Anlässen eingeladen. Dazu wurden zehn Drehgenehmigungen für Aufnahmen in unseren Fahrzeugen erteilt. Übrigens: Ein Sommerloch kennt die BVB-Medienstelle nicht – auch im Juli waren die Auskünfte der BVB stark gefragt (48 Medienanfragen). 🚏

Ausblick

UND 2018?



Auch das laufende Jahr bietet einige Herausforderungen, sowohl intern wie extern: Zum einen steht im Herbst die nächste Mitarbeitendenbefragung an – ein Thema mit besonderer Sensibilität (siehe auch Seite 2 bis 4). Zum anderen ist ab Herbst 2018 der erste E-Bus der BVB-Geschichte auf dem Netz unterwegs. Ein wichtiger Schritt auf dem Weg in eine Buszukunft ohne Verbrennungsmotoren. Zudem bewegt, verbindet und begeistert die BVB auch im Jahr 2018! 🚏

PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1255**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1137,9**

NATIONALITÄTEN **20**

DURCHSCHNITTSALTER **47,3 Jahre**

DURCHSCHNITTLICHE DAUER DER
BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT **14,4 Jahre**

FRAUENANTEIL INSGESAMT **15,1 %**

IM VERWALTUNGSRAT **42,9 %**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **33,3 %**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **13,4 %**

IM EINSATZ FÜR DAS BVB-PERSONAL

Per 1. Januar 2018 wurde die Personalkommission (PEKO) neu gewählt. Das siebenköpfige Gremium vertritt die Anliegen aller Mitarbeitenden. Ein Gespräch mit dem ehemaligen Vizepräsidenten und dem aktuellen PEKO-Präsidenten über grosse Erfolge und falsche Erwartungen.

Kilian Wattenhofer, wieso braucht die BVB eine PEKO?

KILIAN WATTENHOFER: Ich sehe die PEKO als Bindeglied zwischen Geschäftsleitung und Mitarbeitenden. Wir nehmen Anträge auf und schauen, wo der Schuh drückt. Unsere Aufgabe ist es, die Stimmung und die Bedürfnisse des Personals abzuholen und diese so zu untermauern, dass sie von den Entscheidungsträgern verstanden werden. Nur so kann die Situation, wo nötig, verbessert werden. Nicht nur im Fahrdienst.

MARC WEISS: Was man dabei beachten muss: Die PEKO ist lediglich beratend im Einsatz und hat kaum Entscheidungskompetenz – im Gegensatz zu sogenannten Betriebsräten, die es in Deutschland oft gibt.

Was hat die PEKO in der letzten Legislatur aus Ihrer Sicht erreicht?

KILIAN WATTENHOFER: Die Einführung einer Wegzeitschädigung für den Fahrdienst ist ein grosser Erfolg, für den sich die PEKO in den letzten Jahren erfolgreich eingesetzt hat.

MARC WEISS: Auch bei der Dienstbekleidung hat die PEKO massgeblich zum heutigen Ergebnis beigetragen. Ursprünglich war sogar eine Krawattenpflicht für das Fahrpersonal angedacht. Wir von der PEKO haben uns erfolgreich dagegen gewehrt und uns auch für die bequemen Softshelljacken und Polo-shirts eingesetzt.



Marc Weiss,
PEKO-Vizepräsident 2015–2017,
Wagenführer BVB seit 2001,
Koch, Jahrgang 1967



Kilian Wattenhofer,
PEKO-Präsident seit 2018
(1999–2002 PEKO-Mitglied),
Wagenführer BVB seit 1991,
Kunststoff-Apparatebauer, Jahrgang 1957

KILIAN WATTENHOFER: Auf der negativen Seite muss ich das neue Fahrdienstleistungsmodell erwähnen, auch wenn dessen Einführung im vergangenen Sommer nicht alleine die Schuld der PEKO war. Aber die PEKO hätte sich dort vehementer dagegen wehren müssen. So ist ein individueller Dienstabtausch untereinander nicht mehr möglich, was die Mitarbeitenden sehr verärgert hat.

MARC WEISS: Das Reglement selber ist gar nicht so übel, aber die Ausführung davon ist es. Im Nachhinein würden wir wohl anders reagieren und das Reglement erst dann unterschreiben, wenn dieser Dienstabtausch zum Wohl des Fahrdiensts geregelt ist.

Über die PEKO sind teilweise auch die Gewerkschaften und Sozialpartner vertreten. In der alten PEKO waren fast alle Mitglieder einem Verband angeschlossen, in der neuen PEKO sind es vier von sieben Mitgliedern.

MARC WEISS: Ich finde es eigentlich gut, gibt es heute mehr «parteilose» Mitglieder in der PEKO. Diese bringen eine andere Sichtweise rein und sind nicht dem Druck eines Verbands ausgesetzt. Als FEME-Mitglied hatte ich oft Mühe, diese beiden Hüte zu tragen, als Verbands- und PEKO-Mitglied zugleich.

KILIAN WATTENHOFER: Ich bin VPOD-Mitglied. Wenn ich in der PEKO sitze, betrachte ich mich aber grundsätzlich als verbandslos, da ich ja das Personal verrete und nicht den Verband. Gleichzeitig ist es ein Vorteil, Verbandsmitglied zu sein, da du von dort wichtige Hintergrund-Infos bekommst, die parteilose Mitglieder nicht unbedingt haben.

Ein Vorwurf, welcher der PEKO immer wieder gemacht wird: Sie sei nur für den Fahrdienst da.

MARC WEISS: Das liegt daran, dass der Fahrdienst der Bereich ist, welcher die PEKO aktiv über Missstände informiert bzw. Unterstützung bei der PEKO anfordert. Aus anderen Bereichen hören wir da viel weniger.

KILIAN WATTENHOFER: Der Betrieb hat sicher die meisten Herausforderungen zu meistern. Die Mitarbeitenden aus den anderen Bereichen getrauen sich vielleicht auch weniger, auf Missstände hinzuweisen. Entsprechend sind der PEKO teilweise auch die Hände gebunden. Klar ist: Die PEKO vertritt das ganze BVB-Personal.

Letzte Frage: Was wünscht ihr euch für die PEKO-Zukunft?

KILIAN WATTENHOFER: Optimales Verhandlungsgeschick, damit wir alles durchbringen, was sich unsere Mitarbeitenden wünschen.

MARC WEISS: Eine höhere Wertschätzung der Mitarbeitenden für die Arbeit der PEKO.

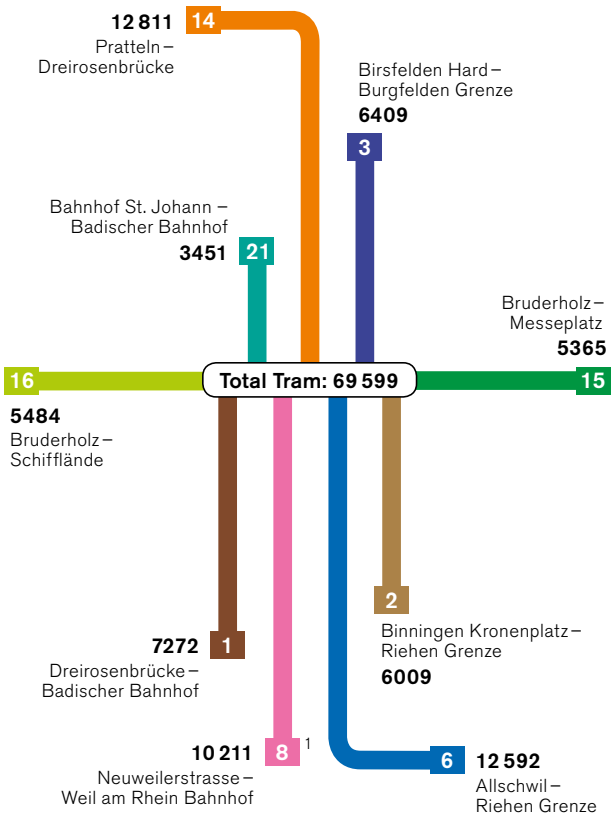
KILIAN WATTENHOFER: Wenn mein Wunsch erfüllt wird, erfüllt sich dein Wunsch von selber ... 🚗

LINIENSTATISTIK 2017

Tram

LINIENLÄNGE

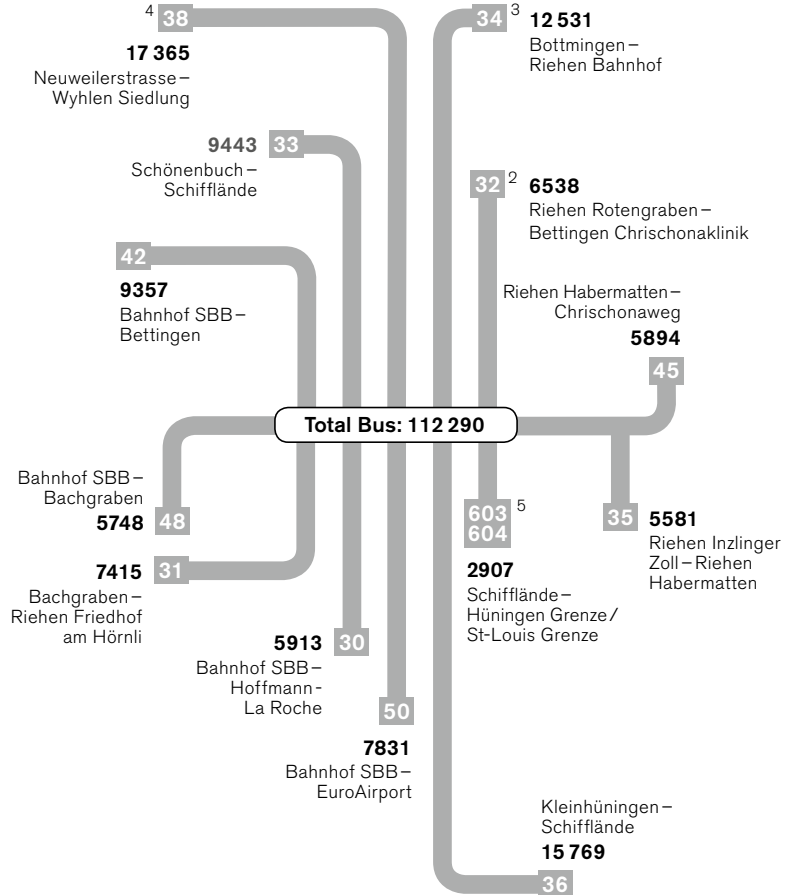
in m



Bus

LINIENLÄNGE

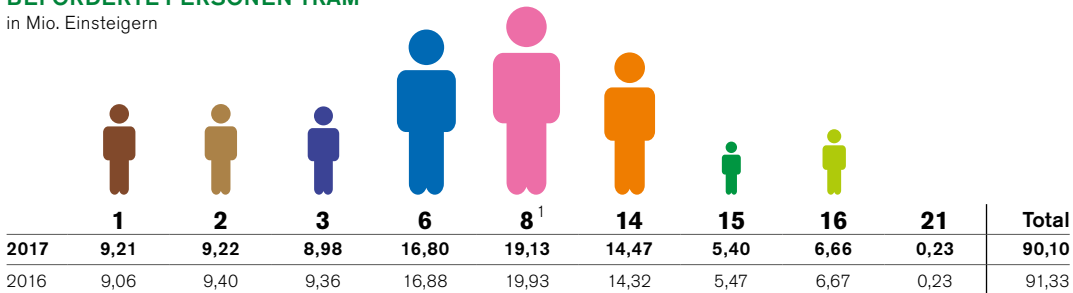
in m



Tram

BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM

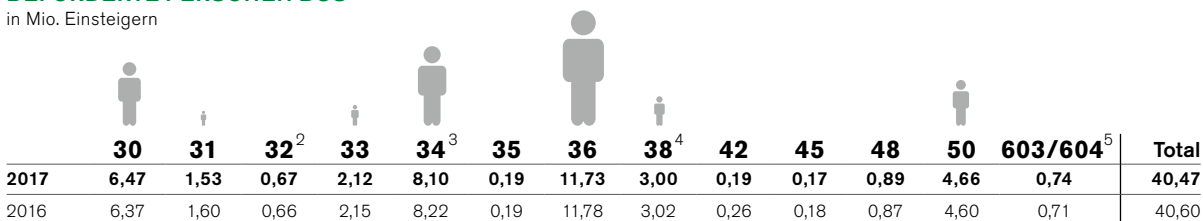
in Mio. Einsteigern



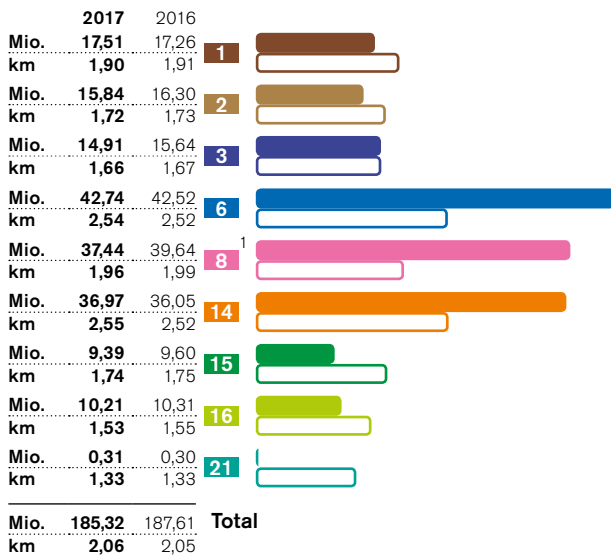
Bus

BEFÖRDERTE PERSONEN BUS

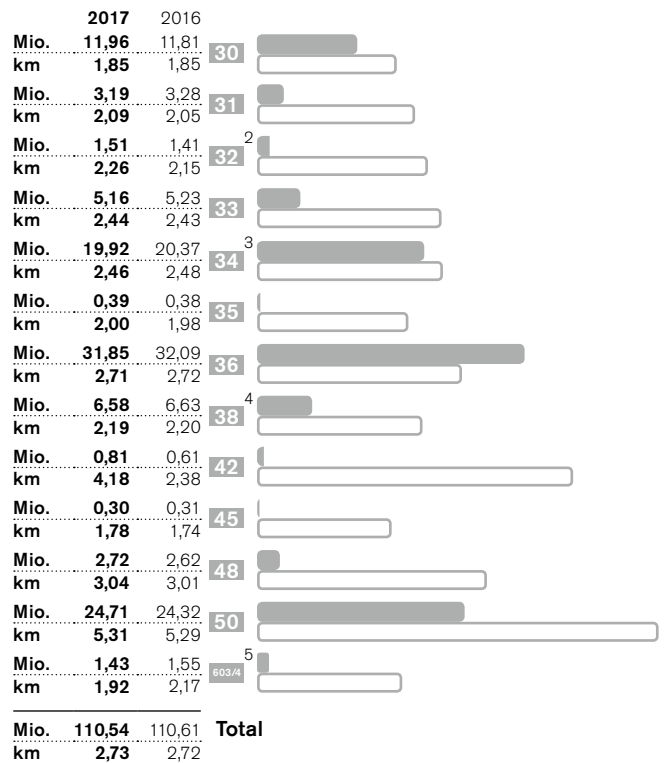
in Mio. Einsteigern



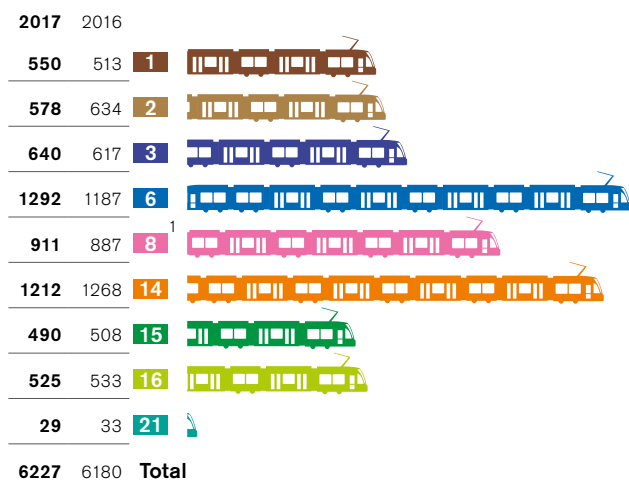
Tram

PERSONENKILOMETER in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km


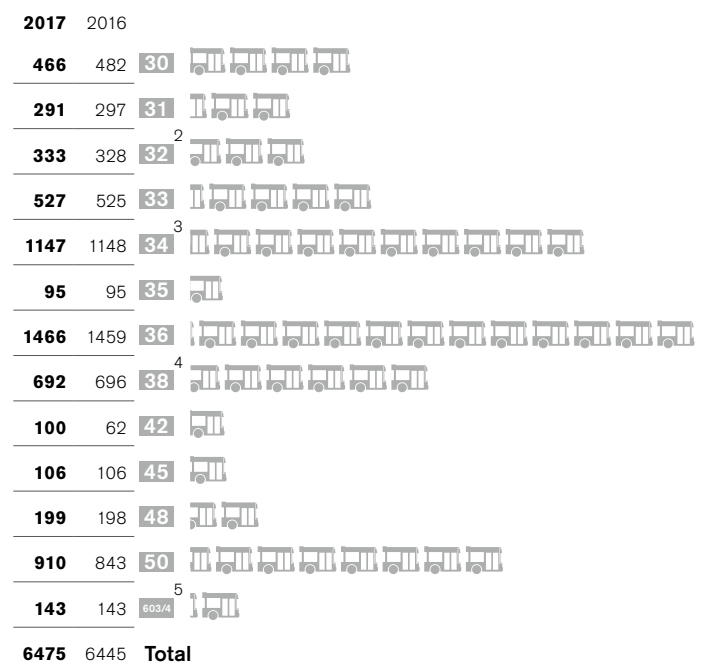
Bus

PERSONENKILOMETER in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km


Tram

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Bus

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Anmerkungen

- 1 L8 beinhaltet die Fahrgäste inklusive des deutschen Abschnitts in Weil am Rhein.
- 2 L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- 3 L34 beinhaltet die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- 4 L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Es werden seit 2016 nur die Einsteiger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.
- 5 L603 und L604 werden durch Métro-Cars SA. betrieben.

VERWALTUNGSRAT



Von links, hinten: Manfred Gloor, Yvonne Hunkeler, Sibylle Oser, Hanspeter Ryser

Vorne: Daniela Thurnherr, Kurt Altermatt, Widar von Arx

Präsidentin

YVONNE HUNKELER

dipl. Wirtschaftsprüferin / Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrates Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Verkehrsbetriebe Luzern AG

Mandate als Mitglied:

Berner Oberland-Bahnen AG, Gemeinde Risch Immobilien AG, St. Anna Stiftung; Kantonsrätin CVP Kanton Luzern (Präsidentin der Aufsichts- und Kontrollkommission, Mitglied der Planungs- und Finanzkommission)

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons Basel-Landschaft

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Gemeindepräsident Oberwil und Bürger-gemeindepräsident Oberwil, Wasserwerk Reinach und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Vizepräsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014
(Präsident a.i. 04.07.2017 bis 31.12.2017)

Vertreter des Regierungsrates Basel-Stadt

selbstständig

VRA Finance & Controlling: Präsident
VRA Personal & Compliance: Vizepräsident

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

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 & Compliance: Präsidentin
VRA Strategie & Politik: Vizepräsidentin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Ernst und Anna Landsberg-Erinnerungsstiftung

Mandate als Mitglied:

Stiftung für die Weiterbildung schweizerischer Richterinnen und Richter
Nebenamtliche Richter:
Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt

Mitglied

MANFRED GLOOR

Wagenführer, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Personals BVB BVB-Angestellter

VRA Personal & Compliance

Weitere Mandate

Vorstandsmitglied VGV des VPOD Basel

Mitglied

WIDAR VON ARX

Dr. oec. HSG, 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrates Basel-Stadt

Hochschule Luzern (Fachhochschule), Professor
VRA Finance & Controlling
VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Lorempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra

Mitglied

SIBYLLE OSER

lic. iur. Advokatin, 1966
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrates Basel-Stadt
Managing Director des Forum Train Europe

VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mitglied der Verwaltung der Genossenschaft Migros Basel

Bisherige Mitglieder

Präsident

Paul Blumenthal

Mitglied vom 01.01.2010

bis 29.06.2017

Vertreter des Regierungsrates Basel-Stadt

Vizepräsident

Paul Rüst

Mitglied vom 01.01.2010

bis 29.06.2017

Vertreter des Grossen Rates Basel-Stadt

Mitglied

Mirjam Ballmer

Mitglied vom 01.01.2014 bis 31.12.2017

Vizepräsidentin (ab 26.06.2017)

Vertreterin des Grossen Rates Basel-Stadt

Mitglied

Nadine Gautschi

Mitglied vom 01.01.2014

bis 31.12.2017

Vertreterin des Grossen Rates Basel-Stadt

Mitglied

Urs Meienhofer

Mitglied vom 01.01.2014

bis 31.12.2017

Vertreter des Personals BVB

GESCHÄFTSLEITUNG



Von links, hinten:

Susanne Bolliger Crocoll,
Marcel Kuttler, Reto Meister,
Aline Marro, Bruno Stehrenberger

Vorne: Stefan Schaffner, Erich Lagler,
Stefan Popp, Claudia Demel

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB,
Dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961

Direktor seit 01.11.2014

Leiterin Kommunikation & Public Affairs

CLAUDIA DEMEL

Dipl. Verkehrsökonomin, 1977

Mitglied a.i. erweiterte GL
seit 14.11.2017

Leiter Betrieb

RETO MEISTER

Dipl. Betriebsingenieur FH, 1964

Mitglied seit 01.11.2014

Vizedirektor / Leiter Finanzen

STEFAN POPP

Dipl. Betriebswirt, 1967

Mitglied seit 01.08.2014
Vizedirektor seit 04.04.2017

Leiter Technik

MARCEL KUTTLER

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

Mitglied seit 01.08.1998

Leiter Markt & Netz

STEFAN SCHAFFNER

Dipl. Maschinen-Ing. FH, eMBA, 1970

Mitglied seit 01.01.2013

Leiterin Human Resources

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL

Dipl. Kauffrau, Dipl. Personalfachfrau,
Master HRM, 1963

Mitglied seit 01.09.2017

Leiterin Legal & Compliance

ALINE MARRO

lic. iur., 1976

Mitglied erweiterte GL seit 09.02.2015

Leiter Infrastruktur

BRUNO STEHRENBARGER

Kaufmann KFS, 1966

Mitglied seit 01.09.2016

Bisherige Mitglieder

Leiterin Human Resources
Ruth Perracini-Liechi
Mitglied vom 01.09.2015 bis 31.05.2017

Leiter Kommunikation & Public Affairs
Stephan Appenzeller
Mitglied vom 01.09.2013 bis 14.11.2017

GESCHÄFTSJAHR BEI RÜCKLÄUFIGEM ÖV POSITIV ABGESCHLOSSEN

Im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) rückläufige Verkaufszahlen und rückläufige Beförderungszahlen für Einsteiger (TNW: –0,81 Prozent, BVB: –1,05 Prozent) und Personenkilometer (TNW: –0,61 Prozent, BVB: –0,74 Prozent) führten trotz der Tarifierhöhung für das Geschäftsjahr zu 1,6 Millionen Franken geringeren Verkehrserlösen in allen Tarifgebieten bei der BVB. Unter Berücksichtigung der Sondereffekte, unter anderem, dass voll aufwandswirksam der Investitionsbeitrag für die Tramlinie 3 nach Frankreich fällig wurde, kann man auch bei einem geringen operativen Ergebnis von 270 607 Franken von einem positiven Geschäftsjahr berichten.

BESONDERE EREIGNISSE

Am 29. Juni 2017 veröffentlichte die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt (GPK) ihren Spezialbericht über die BVB. Dabei mass sie den Themen «Strategische Vorgaben des Eigners», «Zahlungsversprechen an die CA3F (jetzt Saint-Louis Agglomeration [SLA])» und «Führungs- und Kommunikationskultur» besondere Relevanz bei. Nachdem die GPK in ihrem Bericht empfohlen hatte, dass der Regierungsrat den damaligen Präsidenten und den damaligen Vizepräsidenten des Verwaltungsrats aufgrund der Vorkommnisse in ihrer bisherigen Amtszeit nicht wiederwählen soll, sind diese beiden noch am selben Tag von ihren Aufgaben zurückgetreten.

Im Zusammenhang mit dem zuvor genannten Zahlungsversprechen hat die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt ein polizeiliches Ermittlungsverfahren eröffnet, um allfällige strafbare Handlungen zu eruieren. Die umfangreichen Abklärungen der Abteilung Wirtschaftsdelikte mit mehreren Einvernahmen von verantwortlichen Personen und dem Erheben von Dokumenten ergaben eindeutig keine Anhaltspunkte, dass es zu strafrechtlich relevanten Handlungen gekommen ist. Es wurde weder ein Vermögensschaden verursacht, noch konnte bei den verantwortlichen Personen ein strafrechtlich sanktioniertes pflichtwidriges Verhalten festgestellt werden. Aus diesen Gründen wurde am 10. August 2017 die Nichtannahmeverfügung erlassen und die Ermittlungen wurden eingestellt.

Entsprechend dem revidierten BVB-Organisationsgesetz vom 6. Juni 2016 werden die Bahninfrastrukturanlagen nicht mehr über À-fonds-perdu-Beiträge finanziert, sondern durch die BVB selbst. Dazu wurden im Berichtsjahr Investitionen in die Bahninfrastruktur in Höhe von 38,8 Millionen Franken, davon 34,7 Millionen Franken für Erhaltungsmassnahmen, getätigt, die zu höheren Abschreibungen von 0,7 Millionen Franken führten und dadurch die Abgeltungen um 0,7 Millionen Franken erhöht haben.

Im Rahmen dieser sehr intensiven Erneuerungsarbeiten wurden Anlagen mit einem Restwert von 5,3 Millionen Franken ausgetauscht. Zudem wurde für Bahninfrastrukturanlagen, deren Austausch für die Jahre 2018 bis 2020 geplant ist, die Restnutzungsdauer entsprechend gekürzt, was zu weiteren Wertberichtigungen in Höhe von 1,5 Millionen Franken geführt hat.

Beide Massnahmen bleiben ohne Ergebniseffekt, da diese Anlagen ursprünglich À-fonds-perdu finanziert waren und dementsprechend ein Nutzungsrecht zugunsten der Besteller in Höhe des Anlagenwertes passiviert war. Das Nutzungsrecht wurde mit gleichlautenden Beträgen entsprechend dem Anlagevermögen wertberichtigt.

Im Dezember wurde der im Vorjahresbericht unter den Eventualverbindlichkeiten ausgewiesene Investitionskostenbeitrag aus dem Zahlungsversprechen an die CA3F (heute SLA) von 1 Million Euro an die Tramstrecke nach Saint-Louis an die SLA überwiesen.

Im Berichtsjahr hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Sicherheitsaudit bei der BVB durchgeführt. Der Auditbericht zeigt ein gutes Ergebnis ohne Auflagen für die BVB.

GESCHÄFTSVERLAUF

Der Jahresgewinn der BVB liegt mit 270 607 Franken in etwa auf dem Vorjahresniveau. Dabei wurde bei einer stabilen Betriebsleistung das Effizienzziel des Eigners von 1 Million Franken erneut realisiert. Die Abgeltung des Kantons wurde in diesem Umfang gemindert.

Der Umsatzrückgang bei den Transporterlösen (2,2 Millionen Franken), ein Umsatzrückgang bei den Werbeerlösen (1,8 Millionen Franken), Mehrkosten beim Personal (2,9 Millionen Franken) aufgrund des kantonalen Stufenanstiegs sowie für zusätzliches Personal zur Stärkung der Personaldecke, insbesondere im Fahrdienst (+ 13 FTE zum Stichtag), konnten durch einen geringeren übrigen betrieblichen Aufwand und durch höhere übrige Erlöse kompensiert werden.

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Betriebsertrag

Die BVB hat im Berichtsjahr 130,7 Millionen Einsteiger mit 296,2 Millionen Personenkilometern im Tarifgebiet TNW, RVL und SLA befördert (gegenüber 2016: –1,02 Prozent Einsteiger und –0,82 Prozent Personenkilometer). Im Durchschnitt waren über 355 000 Personen mit 803 000 Personenkilometern täglich mit der BVB unterwegs.

Die Fahrgastzahlen waren auf den Buslinien und insbesondere auf den Tramlinien gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Dies entspricht im Grundsatz dem Verlauf im TNW, jedoch mit der Besonderheit, dass aufgrund der hohen, aber dringend notwendigen Bautätigkeiten an der Bahninfrastruktur und den daraus entstandenen Baustellen die Zahlen im Bereich der Tramlinien bei der BVB stärker rückläufig sind.

Die Transporterlöse der BVB aus dem TNW sanken im Berichtsjahr von 118 Millionen Franken im Jahr 2016 auf 115,8 Millionen Franken (–1,9 Prozent). Davon wären 1,2 Millionen Franken wegen eines wegfallenden Korrekturschlüssels bei der Einnahmeverteilung geplant gewesen.

Der BVB-Anteil an den gesamten Transporterlösen des TNW errechnet sich als Kombination aus Einsteigern und Personenkilometern. Er nahm um 0,1 Prozentpunkte auf 47,31 Prozent ab. Während im TNW gesamt ein Rückgang bei den Einsteigern (–0,81 Prozent) und bei den Personenkilometern (–0,61 Prozent) zu verzeichnen ist, sind die Rückgänge bei der BVB – wie oben beschrieben – höher, daher sinkt der BVB-Anteil.

Die Abgeltung des Kantons ist 2017 um 6,5 Millionen Franken angestiegen. Dies ist begründet in 3,6 Millionen Franken höheren Abschreibungen, massgeblich fürs Rollmaterial aus den Flexity-Fahrzeugen, höheren Abschreibungen von 0,9 Millionen Franken und baustellenbedingten Trainersatzleistungen von 1,8 Millionen Franken aufgrund der Neubehandlung der Bahninfrastruktur sowie

1,2 Millionen Franken Mindereinnahmen im TNW wegen des Wegfalls des bereits erwähnten Korrekturschlüssels. Wie in den Vorjahren hat sich die Abgeltung zudem um 1 Million Franken entsprechend den Effizienzzielen des Eigners reduziert.

Im Werbebusiness war 2017 ein Übergang auf die neuen Werbeformate wegen der neuen Fahrzeuge notwendig. Diverse Kunden haben bei dieser Gelegenheit die Verträge nicht verlängert, wodurch es zu einem Erlösrückgang von ca. 30 Prozent gekommen ist.

Die weiteren Dienstleistungen und übrigen Erlöse sind insbesondere aufgrund der Projektverschiebungen bei Infrastrukturaufträgen zurückgegangen.

Die aktivierten Eigenleistungen, die Lagerproduktion und die Dienstleistungserlöse sind in Summe mit den ihnen gegenläufigen Aufwendungen zur Leistungserstellung auf Vorjahresniveau stabil.

Sehr erfolgreich war im Berichtsjahr der Abbau des Erneuerungsrückstandes im Bereich der Bahninfrastruktur. Alle 16 grossen Projekte konnten wie geplant umgesetzt werden. Im Ergebnis wurde im Berichtsjahr das Dreifache des Bauvolumens der Vorjahre mit sehr gutem Resultat bewältigt. Auch in den kommenden Jahren ist der Abbau des Erneuerungsrückstandes ein zentrales Thema des Managements. Dazu sind Ersatzinvestitionen in Bahninfrastruktur in Höhe von 30 Millionen Franken für das Jahr 2018 budgetiert und terminiert und weitere erhebliche Ersatzinvestitionen in den Folgejahren vorgesehen.

Betriebsaufwand

Der Personalaufwand stieg trotz annähernd gleichbleibender Betriebsleistung im Vergleich zum Vorjahr um 2,9 Millionen Franken. Einerseits wirkt der kantonale Stufenanstieg bei den Salären, andererseits hat die BVB das Personal, insbesondere im Bereich Fahrdienst, verstärkt, um den im Vergleich zu den Vorjahren zunehmenden Absenzen entgegenzuwirken.

Der gegenüber Vorjahr um 2,5 Millionen Franken geringere übrige betriebliche Aufwand ist massgeblich in geringeren externen Dienstleistungen in den Bereichen Beratung und IT begründet, wobei hier diverse Leistungen insourced wurden und jetzt vom eigenen Personal erbracht werden können.

Wie bei den besonderen Ereignissen bereits berichtet, wurden im Rahmen der Erneuerungsarbeiten bei der Bahninfrastruktur auch Anlagen mit einem Restbuchwert ausgetauscht. Dies hat zu Sonderabschreibungen in Höhe von 6,8 Millionen Franken geführt. In gleicher Höhe kam es auch zu einem Abgang an passivierten Nutzungsrechten, sodass diese Aktivitäten summarisch ergebnisneutral waren.

Die übrigen Abschreibungen stiegen im Wesentlichen aufgrund der fortgesetzten Investitionen in neues Rollmaterial Tram (+ 3,6 Millionen Franken) und Software (+ 0,6 Millionen Franken) weiter an.

Die Abschreibungen der neuen Tramfahrzeuge werden noch bis 2019 ansteigen. Die Auslieferung wird bis Mitte 2018 abgeschlossen sein. Dementsprechend tritt die volle Kostenwirksamkeit für das 255-Millionen-Franken-Beschaffungsprojekt Tram Flexity erstmals 2019 ein.

Betriebliches Ergebnis

Das betriebliche Ergebnis (EBIT) liegt mit 1,7 Millionen Franken ca. 24 Prozent unter dem des Vorjahres. In Anbetracht der zuvor genannten verschiedenen Sondereffekte kann man von einem guten operativen Geschäftsverlauf berichten.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis ist insgesamt um 134 000 Franken tiefer als im Vorjahr. In Anbetracht der zunehmenden Darlehensaufnahme für die Investitionen entsprach die Entwicklung den Erwartungen.

PERSONAL

Der Personalbestand lag Ende Jahr bei 1137,9 Vollzeitstellen (FTE) um 21,2 FTE höher als im Vorjahr (1116,7 FTE). In Anzahl Personen beschäftigte die BVB per Jahresende 1255 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr 1241).

Operativ relevant war die Einführung des Fahrdienstleistungszeitreglements Mitte des Jahres. Damit wurden weitere Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr und zum Arbeitsgesetz umgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden die Mitglieder der Personalkommission sowie der Personalvertreter im Verwaltungsrat neu gewählt.

Grosse Sorge bereitet der BVB die Entwicklung der Absenzen, welche insbesondere ab Mitte des Jahres stark angestiegen waren und die positive Entwicklung der letzten zwei Jahre unterbrochen haben. Zur Verbesserung der Mitarbeitendenzufriedenheit wurde mit der Personalkommission eine Arbeitsgruppe Pro Fahrdienst gebildet, die die Zufriedenheit der Fahrdienstmitarbeitenden und die operativen Abläufe in diesem Bereich 2018 verbessern soll.

Die BVB will zusammen mit den Personalverbänden 2018 die bestehenden ergänzenden Personalreglemente weiterentwickeln und hat dazu auch Verhandlungsdelegationen gebildet.

Insbesondere setzt die BVB zur Stärkung der Mitarbeitendenzufriedenheit auf eine bessere Führungs- und Kommunikationskultur.

AUSBLICK

Ende 2017 hat die BVB die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis in Betrieb genommen. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen war bislang wie erwartet moderat. Eine wesentliche Steigerung ist auf diesem Streckenabschnitt erst zu erwarten, wenn die geplante Wohnbebauung in den Quartieren entlang der Strecke umgesetzt ist und das geplante Parkhaus nahe der Endhaltestelle eröffnet wird.

Die Erneuerung der Tramflotte durch die Flexity-Trams wird bis Mitte 2018 abgeschlossen sein. Für 2018 ist geplant, dass 7 Fahrzeuge der Combino-Flotte im Rahmen der Hauptrevision erneuert werden. Hierzu hat die BVB 2017 die Produktion auf eine Taktfertigung umgestellt und die Durchlaufzeiten erheblich verkürzt, sodass in geringerer Zeit mehr Fahrzeuge zu geringeren Kosten revidiert werden können. In den folgenden drei Jahren sollen dann die verbleibenden 19 Fahrzeuge revidiert werden.

2018 erwartet die BVB eine überarbeitete, jedoch in den Grundsätzen stabile Eignerstrategie für den Zeitraum bis 2021.


Die Erkenntnisse, die im Rahmen der Analysen zur Pünktlichkeit auf der Tramlinie 8 gewonnen wurden, wurden 2017 weiter verfolgt. Mit dem Fahrplanwechsel wurde der Innstadtdurchlauf optimiert und dadurch die Eigenbehinderung auf den Strecken reduziert. Die BVB erwartet dadurch zusätzliche Verbesserungen bei der Pünktlichkeit.

Der Produktlebenszyklus der aktuellen Billettautomaten nähert sich dem Ende. Zusammen mit der BLT arbeitet die BVB an einer Lösung zum «refit» der Automaten.

Für die nächste Fahrzeuggeneration im Busbereich arbeitet die BVB weiter am Konzept «Bus der Zukunft». Es zeigt sich, dass insbesondere die Entwicklung der Batterie- und Ladetechnik einen wesentlichen Einfluss auf den Systementscheid haben wird und sich diese Themen einerseits rasant entwickeln und andererseits die technische Umsetzung in Fahrzeugen noch nicht auf breiter Basis verfügbar ist. Um die weiteren Schritte auf dem richtigen Weg einzuleiten, arbeitet die BVB derzeit, zusammen mit dem Amt für Mobilität und anderen Partnern, an einer tiefergehenden Studie zum «Bus der Zukunft». 2018 will die BVB dazu von den politischen Gremien die entsprechenden Entscheide und Aufträge abholen.

Die Führungsausbildung im Rahmen eines einheitlichen Führungssystems wird 2018 auf der mittleren und unteren Kaderstufe weitergeführt. Zudem hat die BVB diverse Weiterentwicklungsprogramme für die Mitarbeitenden gestartet, die auch 2018 fortgesetzt werden.

Der Fokus um das Thema «Qualitäts- und Sicherheitsmanagement» bleibt bestehen, das Team wurde in diesem Aufgabengebiet verstärkt. Das Risikomanagement wird nach dem Ausbau 2017 in der Unternehmung weiter vertieft.

Die BVB feiert 2020 ihr 125-Jahr-Jubiläum. Dazu ist unter anderem geplant, zusammen mit dem Tram Club Basel ein Trammuseum zu eröffnen. 

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2017 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2017	2016
Verkehrserlöse		117 329 266	118 935 434
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	20 637 764	21 438 860
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	71 660 715	65 005 097
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	3 103 364	3 059 521
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	23 340 683	16 650 123
Aktivierete Eigenleistung und Lagerleistung		13 186 819	8 812 463
Betriebsertrag		249 258 611	233 901 498
Aufwand zur Leistungserstellung	4	-44 901 875	-39 900 220
Personalaufwand	5	-133 504 306	-130 602 020
Übriger betrieblicher Aufwand	6	-14 225 516	-16 766 643
Betriebsaufwand		-192 631 697	-187 268 883
Betriebsergebnis (EBITDA)		56 626 914	46 632 615
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	-53 742 647	-43 819 044
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	-1 147 716	-531 871
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		1 736 551	2 281 700
Finanzertrag	7	180 391	164 664
Finanzaufwand	7	-1 863 050	-1 713 520
Finanzergebnis	7	-1 682 659	-1 548 856
Ordentliches Ergebnis		53 892	732 844
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		53 892	732 844
Zuweisung gesetzliche Rücklagen		216 715	-419 448
Ergebniseffekt aus Rücklagen		216 715	-419 448
Gewinn		270 607	313 396

BILANZ

Per 31. Dezember 2017 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2017	31.12.2016
Flüssige Mittel	8	43 014 205	52 706 479
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	14 450 299	9 836 010
Sonstige kurzfristige Forderungen		2 131 072	3 931 359
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	14 889 686	10 903 854
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	17 116 536	18 148 830
Umlaufvermögen		91 601 798	95 526 532
Sachanlagen	13	648 768 757	629 245 564
Finanzanlagen	12	299 900	299 900
Immaterielle Anlagen	14	35 197 04	1 053 158
Anlagevermögen		652 588 361	630 598 622
Total Aktiven		744 190 159	726 125 154
Passiven	Note	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	8 679 290	21 158 861
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		5 021 426	3 09 307
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	12 049 093	1 299 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	12 555 472	13 143 226
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	37 666 492	35 065 423
Kurzfristiges Fremdkapital		75 971 773	70 975 910
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	240 061 347	202 910 440
Langfristige Rückstellungen	17	6 347 709	6 144 910
Andere langfristige Verbindlichkeiten	19	–	1 812 153
Investitionszuschüsse	20	198 253 678	220 779 981
Langfristiges Fremdkapital		444 662 734	431 647 484
Fremdkapital		520 634 507	502 623 394
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		5 387 764	5 604 479
Freiwillige Rücklagen		29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben		4 015 122	4 015 122
Gewinnvortrag		12 006 035	11 692 639
Jahresgewinn		270 607	313 396
Eigenkapital		223 555 652	223 501 760
Total Passiven		744 190 159	726 125 154

Den vollständigen Finanzbericht (Corporate Governance, Lagebericht und Jahresrechnung) finden Sie unter: www.bvb.ch/de/unternehmen/geschaeftsbericht

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2017	2016	2015	2014	2013
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	243,94	233,90	239,10	245,10	231,27
Betriebliches Ergebnis	1,73	2,28	1,30	3,17	8,09
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	0,27	0,31	0,17	4,82	0,96
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)	296,24	298,69	302,13	291,30	289,80
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)	130,66	132,01	133,49	131,79	132,80
Linienlängen in m¹	181 889	180 977	180 977	183 047	180 075
Tram	69 599	68 282	68 282	65 653	65 653
Bus	112 290	112 695	112 695	117 395	114 423
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)	12 702	12 667	12 589	12 247	12 179
Tram	6 227	6 179	6 180	5 991	5 995
Bus ²	6 475	6 488	6 383	6 229	6 157
Nachnetzlinien	26	26	26	27	26
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)³	89,4	89	88	88	89
Extrafahrten	308	680	762	877	799
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	18 868 316	17 609 612	18 137 000	18 119 000	17 649 000
Gas	13 413 301	13 423 500	15 691 000	16 031 000	17 129 000
Anteil Biogas (kWh)	6 198 750	6 198 750	6 199 000	6 252 000	6 166 000
Tram					
Strom ⁴	31 097 760	32 735 616	33 997 000	33 758 000	35 133 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial (kWh)	63 379 377	63 768 728	67 825 000	67 908 000	69 911 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	37 296 510	38 934 366	40 196 000	40 010 000	41 299 000
davon erneuerbare Energien (%)	59,0	61,0	59,3	58,9	59,1
Mitarbeitende⁵					
Personalbestand					
Personen	1 255	1 241	1 249	1 206	1 183
FTE	1 137,9	1 116,7	1 158,2	1 089,7	1 085,1
Männer	1 065	1 053	1 056	1 012	1 004
Männer in %	84,9	84,9	84,7	83,9	84,9
Frauen	190	188	191	194	179
Frauen in %	15,1	15,1	15,3	16,1	15,1
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	16	17	15	12	15
Mitarbeitende pro Organisationseinheit					
Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	20	21	19	16	8
Betrieb	685	660	662	625	629
Infrastruktur	124	117	114	106	101
Technik	185	194	209	216	210
Markt & Netz	150	159	157	162	152
Finanzen	70	68	52	44	72
Human Resources	21	22	26	24	–
Unternehmensentwicklung ⁶	–	–	10	13	11
Fluktuation insgesamt in %	7,4	6,5	6,2	5,3	6,2
Austritte	6,1	5,7	4,1	3,3	3,9
Pensionierungen	1,3	0,7	2,1	1,9	2,3
Vertretene Nationalitäten	20	19	19	18	17
Durchschnittsalter	47,3	46,5	46,1	45,9	45,8
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	5,4	7,4	5,5	6,7	4,8
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	20,4	16,8 ⁷	17,2	17,8	14,0
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	–	–	77	–	77

1 Liniestatistik für das Fahrplanjahr 2017 (11.12.2016 bis 09.12.2017).

2 Leistung BVB, inkl. SWEG, SBG und MAB.

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

4 Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln]) sowie exkl. BVB-Linien in Deutschland und Frankreich. Bei der Berechnung des Traktionsstroms wird ab dem Jahr 2017 der Verlustabzug von 2% nicht wie in den vorangegangenen Jahren auf den Energiebezug verrechnet, sondern auf die Kosten umgewälzt. Aus diesem Grund liegt der verrechnete Energiebezug +2% über der Betrachtung in den vorherigen Jahren.

5 Stand jeweils per 31. Dezember.

6 Der Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung wurde 2015 aufgelöst. Ein Teil der Aufgaben wird im neuen Stabsbereich RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt) weitergeführt.

7 Rückwirkende Anpassung Datenimport in SAP führt zur Korrektur von 2016.

IMPRESSUM

Herausgeberin

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

T: +41 61 685 12 12

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

Tom Heinzer, brenneisen theiss communications, Basel

Kommunikation & Public Affairs BVB, Basel

Druck

Job Factory Basel AG, Basel

Gedruckt auf Refutura Blauer Engel, 100% Altpapier

