

# Basler Verkehrs-Betriebe Geschäftsbericht 2022



## 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.



**Beförderungsleistung**  
(in Mio. Personenkilometern)

**246,76**

2022

**201,29**

2021



**Beförderte Personen**  
(in Mio. Einsteiger\*innen)

**106,19**

2022

**88,28**

2021



**Kurskilometer**  
(in Mio. km)

**13,01**

2022

**12,99**

2021



**Pünktlichkeit**  
(in Prozent der Abfahrten)

**82,3**

2022

**84,4**

2021



**Mitarbeiter\*innen**  
(Stand: 31.12.2022)

**1 352**

Personen

**1 226,4**

Vollzeitstellen (FTE)



**Unternehmenserfolg**  
(in CHF)

**20 493 543**

2022

**- 23 857 817**

2021



**Energieverbrauch  
Rollmaterial**  
(in kWh, 2022)

**61 809 000**

Gesamtenergieverbrauch

**33 204 000**

**(53,7%)**

Erneuerbare Energien



**CO<sub>2</sub>-Fussabdruck**  
(CO<sub>2</sub>-Äquivalent, 2022)

**15 500**

Gesamt in Tonnen

**63**

in Gramm pro  
Personenkilometer

## Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Geschäftsjahr 2022 stand ganz im Zeichen der Rückkehr zur Normalität nach der Coronapandemie. Nachdem der Jahresanfang noch stark von der Pandemie geprägt war, folgte per April die Aufhebung aller Coronaschutzmassnahmen. Damit hatten wir das erste Mal seit zwei Jahren wieder einen normalen Betrieb. Als Folge davon kamen die Fahrgäste erfreulicherweise allmählich wieder zurück in unsere Fahrzeuge. Im Namen der BVB danke ich allen Fahrgästen für ihr Vertrauen auch nach zwei Jahren Pandemie. Allen BVB-Mitarbeitenden danke ich herzlich für ihren grossen Einsatz während der Coronazeit, in der Vieles anders war als sonst.

Die Pandemie ist zwar vorbei, ihre Auswirkungen spüren wir aber weiterhin: Die Fahrgastzahlen sind im Vergleich zu 2021 deutlich angestiegen, haben aber das Vor-Corona-Niveau noch nicht erreicht. Damit fehlen uns – wie auch den meisten anderen öV-Unternehmen – bereits im dritten Jahr in Folge wichtige Einnahmen aus dem Billett- und Aboverkauf. Gleichzeitig sind unsere Fixkosten geblieben, da wir unsere Infrastruktur und Fahrzeuge wie gewohnt instandgehalten und das Angebot in Absprache mit unserem Eigner nicht reduziert haben. Die fehlenden Einnahmen 2021 wurden mit einer Defizitdeckung des Kantons Basel-Stadt und des Bundes ausgeglichen. Auch die Gemeinde Riehen hat sich an der Defizitdeckung beteiligt. Der Grosse Rat hat der Defizitdeckung mit nur einer Gegenstimme zugestimmt. Dafür sind wir sehr dankbar. Wir nehmen dieses eindeutige Resultat als Zeichen dafür, dass Basel auch in Zukunft einen attraktiven und modernen öV möchte.

Daran haben wir auch im Geschäftsjahr 2022 intensiv gearbeitet. Wir haben einen Teil unserer Gleisinfrastruktur erfolgreich erneuert und die Prozesse für die Fahr- und Dienstplanung digitalisiert. Insbesondere haben wir einen ganz wichtigen Meilenstein für den zukünftigen Basler öV erreicht: Im November durften wir die ersten neuen E-Busse in Empfang nehmen, die kurz vor Weihnachten in den Fahrgastbetrieb gegangen sind. Die dafür nötige (Lade-)Infrastruktur konnte termingerecht bereitgestellt werden. Nach einer langen Planungsphase ist dies der erste sichtbare Schritt in Richtung einer Busflotte, die bis 2027 mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betrieben werden wird. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, zu dem sich die baselstädtische Stimmbürger\*innen am 27. November 2022 mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Klimagerechtigkeitsinitiative erneut bekannt hat. Vor diesem Hintergrund bin ich überzeugt, dass sich unsere Fahrgastzahlen mittelfristig vollständig erholen und schaue entsprechend optimistisch in die Zukunft.

Yvonne Hunkeler  
Verwaltungsratspräsidentin BVB

Editorial	1
Interview mit Yvonne Hunkeler und Bruno Stehrenberger	2
Bussystem 2027	6
Tramnetzentwicklung	12
Coronapandemie	16
MOBILISK	17
Nachhaltigkeit	18
Jahresrückblick	20
Mitarbeiter*innen	24
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung	26
Rollmaterialbestand 2022	28
Linienstatistik	30
Finanzen	32
Corporate Governance	36
Jahresrechnung	38
Kennzahlen im Fünfjahresvergleich	60

**Herausgeberin**  
Basler Verkehrs-Betriebe  
Unternehmenskommunikation  
Claragraben 55  
CH-4005 Basel  
T: +41 61 685 12 12  
info@bvb.ch

**Konzept und Gestaltung**  
eyeloveyou GmbH, Basel

**Text**  
Unternehmenskommunikation  
BVB, Basel

**Fotografie**  
Bettina Matthiessen, matthiessen  
fotografie, Weil am Rhein;  
Unternehmenskommunikation,  
BVB, Basel; Claudia Link,  
Claudia Link Photodesign, Oberwil BL;  
Jan Räber, artx-media, Basel;  
Matthias Willi, Basel

## Noch keine Normalität, aber neue Meilensteine

Verwaltungsratspräsidentin Yvonne Hunkeler und Direktor Bruno Stehrenberger blicken zurück auf ein anspruchsvolles Jahr – und mit Zuversicht in die Zukunft. Nach Aufhebung der Corona-Schutzmassnahmen im Jahr 2022 warteten neue Herausforderungen auf die BVB. Es wurden aber auch neue Meilensteine erreicht.

### Was bleibt Ihnen vom Geschäftsjahr 2022 besonders in Erinnerung?

Yvonne Hunkeler: Sicherlich die Taufe und Inbetriebnahme der E-Normalbusse *eCitaro* und die Taufe des E-Doppelgelenkbusses. Hier sind wir auch gleich bei meinem Highlight des Jahres. Die Inbetriebnahme der neuen E-Busse war und ist sehr positiv für alle Basler\*innen und für die ganze Region. Ausserdem habe ich mich sehr über das gute Ergebnis der Mitarbeiter\*innen-Befragung im Frühling gefreut. Nun gilt es, diese Zufriedenheit im ganzen Betrieb zu erhalten.

Bruno Stehrenberger: Mir wird in Erinnerung bleiben, dass wir im Jahr 2022 nach zwei Jahren Pandemie kurz davor waren, wieder in einen Normalzustand zurückkehren zu können. Doch dann wurden wir mit dem Kriegsbeginn in der Ukraine von einer völlig veränderten geopolitischen Lage überrascht. Das haben wir auch betrieblich gespürt. Unter diesen schwierigen Bedingungen kann man deshalb von einem guten Geschäftsjahr 2022 sprechen. Die wichtigen Meilensteine wurden – wie von Yvonne Hunkeler bereits erwähnt – erreicht. Wir dürfen auch wieder mehr Fahrgäste zählen, was mich sehr freut. Insgesamt war es aber ein sehr anspruchsvolles Jahr.

**Wir erinnern uns: Im April 2022 wurden die letzten Corona-Schutzmassnahmen im öV – wie die Maskenpflicht oder die Sperrung der ersten Tür und der ersten Sitzreihe in den Bussen – aufgehoben.**



### Dennoch sind die Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorjahr nur wenig gestiegen.

Yvonne Hunkeler: Dass die Fahrgastzahlen eingebrochen sind, beschäftigt uns zwar noch immer. Dennoch finde ich: Wir sind auf Kurs. Und der Trend stimmt mich zuversichtlich. Gegen Ende 2022 näherten wir uns wieder den Einsteiger\*innenzahlen von 2019. Ich schätze, dass wir bezüglich Fahrgastzahlen in den nächsten zwei Jahren wieder an das Niveau von vor Corona kommen können. Immer vorausgesetzt, dass wir nicht von neuen Krisen überrascht werden.

**Nach Aufhebung der Corona-Schutzmassnahmen sah sich die BVB mit einem hohen**



### Stand von Krankheitsfällen konfrontiert – insbesondere beim Fahrdienstpersonal. Wie schwierig war und ist diese Situation?

Yvonne Hunkeler: Wir haben das so gut wie möglich gemeistert. Der hohe Krankheitsstand war zweitweise eine grosse Belastung für alle – auch die anderen Verkehrsbetriebe in der Schweiz und im Ausland litten unter der veränderten Situation. Aber glücklicherweise spürten unsere Fahrgäste dies nur selten.

Bruno Stehrenberger: Für die betroffenen Fahrgäste ist es natürlich ärgerlich, wenn ein Kurs ausfällt – das gab es bei uns leider auch. Wir mussten jedoch nie eine ganze Linie einstellen wie andere Verkehrsbetriebe.

**Auch in finanzieller Hinsicht ging das Jahr 2022 trotz aller Schwierigkeiten positiv zu Ende: Dank der rückwirkenden Unterstützungsmassnahme des Kantons Basel-Stadt, der Gemeinde Riehen und des Bundes für das Jahr 2021 in Höhe von 22,9 Mio. CHF sowie der Auflösung der bestehenden gesetzlichen RPV-Rücklage von 1,0 Mio. CHF schloss die BVB das Geschäftsjahr 2022 mit einem Gewinn von 20,5 Mio. CHF ab. Ansonsten würde unter dem Strich ein struktureller Verlust von rund 3,4 Mio. CHF bleiben. Inwiefern beunruhigt Sie das?**

Yvonne Hunkeler: Man muss festhalten: Der Verlust ist deutlich tiefer als im Vorjahr. Wie bei den Fahrgastzahlen stellen wir hier also auch einen posi-

tiven Trend fest. Natürlich ist es nicht schön, wenn ein Unternehmen rote Zahlen schreibt. Es stellt sich dann jeweils die Frage, wer für den Verlust aufkommt. Dank der Kostendeckung aus dem Jahr 2021 konnten wir das Geschäftsjahr 2022 besser abschliessen. Hier bin ich dem Kanton Basel-Stadt, dem Bund und der Gemeinde Riehen sehr dankbar für die finanzielle Unterstützung, die wir in diesen schwierigen Jahren erhalten. Wenn wir diesen Weg nun so weitergehen können, sehen wir eine ähnliche Entwicklung wie bei den Einsteigerzahlen. So könnten wir in den nächsten ein bis zwei Jahren wieder eine schwarze Null erreichen.

### Würden Sie sich noch mehr Unterstützung von politischer Seite wünschen?

Yvonne Hunkeler: Das Bekenntnis zum öV ist in der Basler Politik ungebrochen stark. Das merkt man zum Beispiel an der Bereitschaft, das finanzielle Defizit der letzten Jahre zu übernehmen. Ausserdem wollte man das Leistungsangebot der BVB nie reduzieren. Diese Unterstützung von politischer Seite spüren und schätzen wir sehr. Die Politik sprach sich ja auch mit grosser Mehrheit dafür aus, die Umstellung auf das Bussystem 2027 zu finanzieren.

Bruno Stehrenberger: Natürlich wird die langfristige Finanzierung des öV die Allgemeinheit noch lange beschäftigen. Wir sind derzeit mitten in verschiedenen Erneuerungszyklen. Wir werden rund 360 Mio. CHF in die Elektromobilität investieren, inklusive der dazu notwendigen Ladeinfrastruktur. Ausserdem dürfen wir neue Trams beschaffen. Beides bedingt auch massive Folgekosten, welche finanziert werden müssen. Gleichzeitig steigt dank diesen Massnahmen die Attraktivität des öV in der Region weiter.

### Die BVB muss auch die Infrastruktur stets pflegen, um den Betrieb aufrecht erhalten zu können. Wie zufrieden sind Sie mit den Entwicklungen in diesem Bereich?

Bruno Stehrenberger: Wir konnten im Jahr 2022 alle entsprechenden Bauvorhaben zeitgerecht, qualitativ und im finanziellen Rahmen abschliessen. Es wurden letztes Jahr 3,4 km Gleise, 20 Kreuzungen, 24 Weichen und rund 500 Meter Fahrleitung erneuert. Dies alles ist notwendig, um die Qualität der Infrastruktur kontinuierlich zu erhalten. Es darf keinen Rückstau an Instandhaltungs-



projekten geben. Das hätte sonst qualitative und auch finanzielle Auswirkungen. Dass die Infrastruktur in einem guten Zustand ist, weisen wir auch jedes Jahr in unserem Netzzustandsbericht aus.

**Im Jahr 2022 haben die drei Städte Basel, Bern und Zürich gemeinsam mit der BVB, BERNMOBIL und VBZ vereinbart, den Aufbau einer gemeinsamen App für die Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen zu prüfen. Damit soll die Reiseplanung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Velo, E-Trottinett, Tram, Bus etc.) und deren kombinierte Benützung vereinfacht werden. Inwiefern sind solche Projekte wichtig?**

Bruno Stehrenberger: Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen verändern sich. Der Zugang zum öV ist meiner Ansicht nach aber immer noch nicht einfach genug. Mit diesem Projekt soll sich das ändern. Ganz einfach gesagt: Wenn ich ein Auto besitze, kann ich zu Hause einsteigen und einfach losfahren. Wenn ich aber mit dem öV reisen will, muss ich mir heute über verschiedene Apps eine Verbindung suchen, muss jedes Mal die Kreditkarte und teilweise sogar noch den Führerausweis hinterlegen. Das ist sehr kompliziert. Eine gemeinsame App könnte hier helfen, den öV attraktiver zu machen, indem der Zugang vereinfacht wird.

Yvonne Hunkeler: Unser oberstes Ziel ist, dass möglichst viele Menschen den öV nutzen. Dieser sollte letztlich das Kernstück solcher Angebote sein – auch wenn es noch andere Angebote wie Car-Sharing oder E-Bikes zum Mieten gibt. Die BVB kann hier als Vermittlerin zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen fungieren. Noch besser ist es, wenn wir dies – wie in diesem Fall – gemeinsam mit anderen Verkehrsbetrieben und anderen Städten erreichen können. Zusammen haben wir ein grösseres Potential.

**Die BVB plant die Umstellung der gesamten Busflotte auf batterieelektrische Busse bis 2027. Wie zufrieden sind Sie mit dem aktuellen Stand?**

Bruno Stehrenberger: Wir sind sehr zufrieden. Im Vorfeld haben wir bewusst versucht, die Erwartungshaltungen etwas zu dämpfen. Die Inbetriebnahme der ersten E-Busse verlief aber grundsätzlich ohne Schwierigkeiten. Natürlich gab es zu Beginn noch an verschiedenen Stellen

Probleme – zum Beispiel beim Ladevorgang. Aber das sind normale Kinderkrankheiten, die es bei solchen Umstellungen immer gibt. Auch das Feedback der Fahrgäste ist sehr positiv. Diese Entwicklung freut uns alle bei der BVB sehr.

Yvonne Hunkeler: Der Start lief wirklich hervorragend. Dies freut mich auch, da die Umstellung zum Bussystem 2027 der grösste Beitrag ist, den die BVB leisten kann, damit der Kanton Basel-Stadt seine Klimaziele erreicht. Wir sind auf Kurs, die gesetzliche Vorgabe zu erfüllen, dass bis zum Jahr 2027 der gesamte öV mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betrieben wird.

**Sie beide schwärmen vom Bussystem 2027. Da könnten die Trams vielleicht ein wenig in den Hintergrund geraten. Wie schwierig ist es, hier die Balance zu halten?**

Yvonne Hunkeler: Man darf die beiden Systeme Bus und Tram nicht gegeneinander ausspielen. Beide haben unterschiedliche Funktionen. Das Tram hat immer noch die grösste Flächeneffizienz. Es werden mehr Fahrgäste pro Stunde befördert. Das Bussystem kann hingegen die Peripherie gut bedienen, indem es wichtige Verbindungslinien abdeckt. Beide Systeme müssen aber strategisch klug eingesetzt werden.

**Zum Schluss: Welche der beiden Systeme bevorzugen Sie persönlich?**

Yvonne Hunkeler: Für mich ist das öV-Gefühl beim Tramfahren irgendwie grösser als beim Busfahren. Obwohl das Fahrgefühl in einem E-Bus wirklich sehr angenehm ist.

Bruno Stehrenberger: Ich nutze immer jenes öffentliche Verkehrsmittel, das sich am besten eignet, um an mein Ziel zu kommen. Deshalb finde ich es schwierig, einen Favoriten zu nennen. Die hohe Kunst ist es, ein gut funktionierendes Netz zu haben. Und das haben wir hier in der Region Basel – auch dank der BVB!

## Erfolgreiche Inbetriebnahme der ersten E-Busse

Im November 2022 wurden die ersten von 65 E-Bussen angeliefert und in Betrieb genommen. Damit wurde ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg hin zur Umstellung der gesamten Busflotte auf E-Busse erreicht. Ab dem kommenden Winter wird die Hälfte der Busflotte mit Elektroantrieb fahren.



Ein E-Normalbus des Typs eCitaro auf der Linie 33.

Bis 2027 muss der gesamte öV im Kanton Basel-Stadt mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betrieben werden. Diesen gesetzlichen Auftrag setzt die BVB mit der Umstellung der gesamten Busflotte auf E-Busse um. Im Berichtsjahr wurden mehrere Meilensteine auf dem Weg hin zur vollständigen Elektrifizierung der Busflotte erreicht: Im November wurden die ersten von insgesamt 65 E-Bussen, die im Rahmen einer ersten Beschaffungsetappe beschafft werden, in Empfang

genommen. Einerseits wurden 19 E-Normalbusse des Typs eCitaro des Daimler-Tochterunternehmens EvoBus (Schweiz) AG angeliefert. Diese E-Busse mit einer Länge von 12 Metern verkehren seit Dezember hauptsächlich auf den Linien 33, 42 und 46.

### E-Doppelgelenkbusse für die Linie 50

Ebenfalls im November kamen andererseits die ersten von acht E-Doppelgelenkbusen des Solothurner Herstellers Carrosserie HESS AG in Basel an. Diese E-Busse sind mit einer Länge von rund 25 Metern eine absolute Neuheit für die Region Basel. Sie werden ausschliesslich auf der Linie 50 zwischen dem Bahnhof SBB und dem EuroAirport eingesetzt und bieten mehr Platz für Fahrgäste und Gepäck. Aufgrund der neuen Fahrzeuggrösse wurden für die Fahrdienstmitarbeitenden ab Dezember spezielle Schulungen durchgeführt.

Der erste E-Doppelgelenkbus und der erste E-Normalbus wurden im Rahmen einer Einweihungsfeier von Regierungsrätin Esther Keller Mitte November getauft und offiziell in die Flotte aufgenommen.

### Lieferverzögerung bei den E-Gelenkbusen

Noch nicht in die Flotte aufgenommen wurden im Berichtsjahr die 38 E-Gelenkbusse (18 Meter Länge) des Typs eCitaro G, welche wie die E-Normalbusse ebenfalls von der EvoBus (Schweiz) AG geliefert werden. Sie werden frühestens ab dem dritten Quartal 2023 nach Basel überführt und in Betrieb genommen. Voraussichtlich im Winter 2023/2024 wird damit die Hälfte der Busflotte mit Elektroantrieb unterwegs sein. Ursprünglich war die Lieferung der E-Gelenkbusse im zweiten Quartal 2023 geplant. EvoBus (Schweiz) AG hat die BVB im Dezember 2022 jedoch darüber informiert, dass sich die Lieferung aufgrund globaler Lieferengpässe verzögern und frühestens ab dem dritten Quartal 2023 erfolgen wird.

Die 65 neuen E-Busse lösen 58 Gas- und Dieselsebusse ab, die teilweise seit über 20 Jahren im Einsatz sind. Diese werden bis im ersten Quartal 2024 ausser Betrieb genommen und an einen spezialisierten Händler verkauft.



Zwei E-Doppelgelenkbusse laden während dem Endaufenthalt an den Gelegenheitsladestationen bei der Haltestelle EuroAirport Verwaltung Energie nach.

2027 werden im Rahmen einer zweiten Beschaffungsetappe weitere 61 E-Busse gekauft, welche dann die letzten Dieselsebusse der BVB ersetzen werden.

### Neues Design der Busse, komfortableres Fahrerlebnis

Die neuen E-Busse verfügen über ein modernes Innendesign mit dunkelgrünen Kunstledersitzen mit gelben Nähten und einem Boden in Parkettoptik. Das Aussendesign lehnt sich an die bestehenden Citaro-Dieselsebusse an. Alle E-Busse haben aber eine stärkere Türkontrastierung, um die Orientierung von Fahrgästen mit Sehbehinderung zu erleichtern. Damit bieten die neuen E-Busse ein noch komfortableres Reiseerlebnis. Sie sind zudem innen und aussen deutlich leiser als die bisherigen Gas- und Dieselsebusse. Davon profitieren nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Bevölkerung in Basel und Umgebung, die an Buslinien wohnt.

### Anpassungen an der Infrastruktur

Wegen der längeren E-Doppelgelenkbusse waren auf der Linie 50 Anpassungen an der Infrastruktur nötig: Einige Haltekanten und Bodenmarkierungen

mussten verlängert werden, damit auf der gesamten Fahrzeuglänge ein sicheres Ein- und Aussteigen möglich ist. Zudem wurde mit der Inbetriebnahme des Regelbetriebs im Januar 2023 am Bahnhof SBB die Haltekante der Linie 30 aus Platzgründen verschoben, damit die E-Doppelgelenkbusse dort besser wenden können. Abgesehen von diesen kleineren Infrastrukturanpassungen wurde ebenso ein grösseres Bauprojekt abgeschlossen: Bei der Haltestelle EuroAirport Verwaltung wurde neben der Haltekantenverlängerung auch eine Gelegenheitsladestation gebaut, an der zwei E-Doppelgelenkbusse während dem Endaufenthalt gleichzeitig Energie nachladen können.

Per Ende 2022 noch nicht abgeschlossen waren hingegen die Bauarbeiten für eine weitere Gelegenheitsladestation an der Haltestelle Kleinhüningen. Dort werden zukünftig die E-Busse der Linie 36 während dem Endaufenthalt Energie nachladen. Die Gelegenheitsladestation wird in Betrieb genommen, sobald die 38 E-Gelenkbusse in den Linienbetrieb gehen. Verantwortlich für die Bereitstellung beider Gelegenheitsladestationen ist die Basler Energieversorgerin IWB. 2025 wird geprüft, ob drei weitere geplante Gelegenheits-

ladestationen per 2027 umgesetzt werden sollen oder nicht. Dies ist abhängig von der Entwicklung der Batteriereichweiten.

### Fertigstellung der Provisorien Klybeck und Messehalle 3

Ein weiterer wichtiger Meilenstein wurde im Berichtsjahr auch bei den beiden Provisorien Klybeck (ehemaliges Swisslife-Areal) und Messehalle 3 erreicht. Beide Areale wurden weitestgehend fertiggestellt und für den Betrieb mit E-Bussen bereitgemacht. Sie werden benötigt, weil die Garage Rank wegen der Umstellung auf E-Busse vollständig neu gebaut und mit der nötigen Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden muss. Diese Bauarbeiten sollen im Jahr 2023 beginnen und 2027 abgeschlossen sein. In diesem Zeitraum müssen alle Busse auf den beiden Provisorien abgestellt werden, da das Areal der Garage Rank während den Bauarbeiten nicht als Abstellfläche genutzt werden kann.

Auf dem Provisorium Klybeck werden neben den acht E-Doppelgelenkbussen und den 19 E-Normalbussen auch die noch verbleibenden 60 Dieselbusse abgestellt. Deshalb wurde auf dem Areal auch eine Dieseltankstelle gebaut. Daneben wurden eine Waschanlage sowie eine Dienststelle errichtet. In der Messehalle 3 werden im Regel-

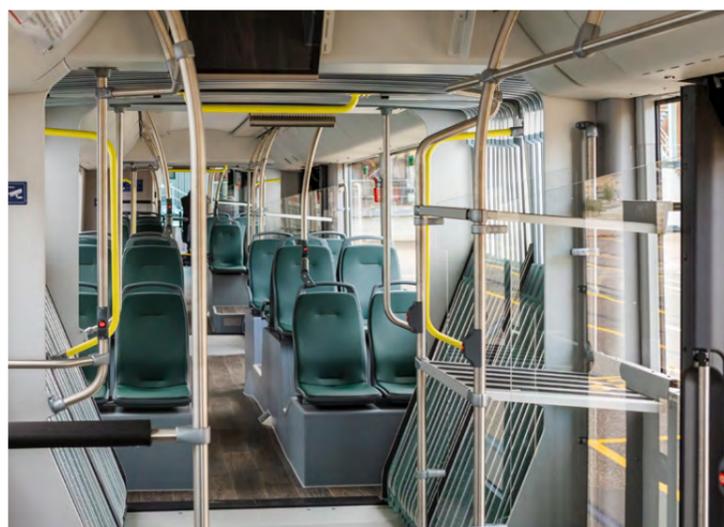


eCitaros beim Energienachladen auf dem Provisorium Klybeck.

betrieb ausschliesslich die 38 E-Gelenkbusse sowie der schon bestehende E-Gelenkbus des Herstellers VDL abgestellt. Wie bei den Gelegenheitsladestationen stellt IWB auch in den Provisorien die benötigte Ladeinfrastruktur bereit. Sie soll nach dem Ende der Nutzungszeit der Provisorien so weit wie möglich im Neubau der Garage Rank weiterverwendet werden.

### Anpassung von Prozessen und IT-Systemen

Die Inbetriebnahme der Provisorien und die Inbetriebnahme der E-Busse bedingte die Anpassung zahlreicher Planungs- und Betriebsprozesse. Gleichzeitig wurden respektive werden verschiedene IT-Systeme auf die Anforderungen der E-Busse angepasst. Beispielsweise wurde eine Lademanagementsoftware eingeführt, die sicherstellt, dass jeder E-Bus zur richtigen Zeit die richtige Menge Energie geladen hat und dass Ladespitzen geglättet werden können. Auch das Betriebshofmanagement wird auf E-Busse angepasst. Per Ende 2022 waren noch nicht alle IT-Systeme vollständig umgestellt. Dies wird im Verlauf des Jahres 2023 geschehen, um einen optimalen Betrieb mit der neuen E-Busflotte zu gewährleisten.



Blick in das geräumige Innere des HESS-Doppelgelenkbusses mit dem speziellen Boden in Parkettoptik.

Für weitere Informationen  
besuchen Sie unsere Website:  
[www.bvb.ch/bussystem2027](http://www.bvb.ch/bussystem2027)





K 25



1 Dreirosenbrücke

5005



SBB CFF FFS

## Ein Tramnetz für die Zukunft

Damit das Tram auch in Zukunft seine Vorteile als komfortables und flächen-effizientes Verkehrsmittel voll ausspielen kann, muss das Tramnetz mit der dynamischen Entwicklung der Region Schritt halten. Hierfür ist eine über-kantonale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit wichtig, um die Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausbauen zu können.

Die Weiterentwicklung des Tramnetzes verfolgt zwei Ziele: die Verbesserung der Zuverlässigkeit und Stabilität des Tramnetzes sowie die Erschließung neuer Entwicklungsgebiete. Zum Beispiel fahren heute in Basel bis zu sieben Tramlinien zwischen der Schiffflände und dem Barfüsserplatz. Dieser Flaschenhals hat Auswirkungen auf das gesamte Netz, insbesondere bei Störungen. Deshalb muss dieser Teil der Innenstadt entlastet werden. Neu sollen ab 2030 nur noch fünf Linien über diese zentrale Achse verkehren. Ein anderes Ziel ist das Zusammenwachsen der Region auch im öffentlichen Verkehr: Mit dem Tramnetz 2030 werden neue Entwicklungsgebiete in der Stadt und der Region erschlossen sowie die S-Bahn noch besser angebunden. Aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Tramlinien muss bei der Weiterentwicklung des Tramnetzes immer das gesamte System berücksichtigt werden.

### Entlasten und erschliessen

Bereits der Bericht zur Tramnetzentwicklung der Basler Regierung von Anfang 2019 hat gezeigt, dass verschiedene Infrastrukturbauwerke vordringlich sind: Es braucht neue Streckenabschnitte ins Klybeck, durch den Claragraben und durch den Petersgraben. Das grösste Entwicklungsgebiet in Basel-Stadt, das ehemalige Werkareal Klybeck, wird sich in den kommenden Jahren zu einem lebendigen, durchmischten Stadtquartier mit Wohnungen für rund 10 000 Menschen und rund

5 000 Arbeitsplätzen transformieren. Das Tram Klybeck dient hier als wichtiger Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Eine neue Tramstrecke durch den Claragraben ermöglicht einerseits eine deutlich schnellere Verbindung vom Klybeck zum Bahnhof SBB und bietet andererseits eine Ausweichmöglichkeit bei Störungen auf der Innenstadt-Achse. Die neue Tramstrecke im Petersgraben dient ebenfalls der Entlastung der Achse Barfüsserplatz – Marktplatz – Mittlere Brücke und schliesst andererseits die Gebiete um Universität und Unispital besser ans Tramnetz an.

### Flexibler und schneller

Neue Streckenabschnitte im Tramnetz erlauben es also, die neuen Wohn- und Arbeitsgebiete mit dem Stadtzentrum und den Bahnhöfen zu verbinden. Mit einer neuen Tramstrecke über den Margarethenstich (Margarethenverbindung) soll zum Beispiel das Leimental direkter mit dem Bahnhof SBB und dem Arbeitsplatzgebiet rund um die Roche und den Badischen Bahnhof angebunden werden. Durch eine veränderte Linienführung wird zusätzlich der Marktplatz entlastet. Grundsätzlich ermöglicht der Tramnetzausbau schnellere Verbindungen von den Quartieren und umliegenden Gemeinden ins Basler Stadtzentrum. Der Ausbau sorgt für mehr Flexibilität im Netz und entlastet die Innenstadt (Achse Barfüsserplatz – Marktplatz – Mittlere Brücke) vom Tramverkehr. Die Trams werden schneller und zuverlässiger, die Fahrgäste profitieren von einem attraktiven öV-Netz mit mehr Direktverbindungen, kürzeren Reisezeiten und somit höherem Reisekomfort. Zudem ermöglicht der Ausbau des Tramnetzes eine umwelt- und stadtgerechte Mobilität. Pendler erhalten attraktive Alternativen zum Auto, was die Strassen entlastet.

### Enge Zusammenarbeit ist das A und O

Da zahlreiche Tramlinien Kantons- und Landesgrenzen überschreiten, arbeitet die BVB bei der Liniennetzplanung eng zusammen mit der Baselland Transport AG (BLT), den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den umliegenden Gebietskörperschaften in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich. Zudem werden diese Planungen mit der Bahnplanung abgestimmt. Der Ausbau der Traminfrastruktur fällt in die Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften – hier gilt das Territorialprinzip. Die Vorbereitungen und Abklärungen laufen auf Hochtouren.

## Einschätzungen der Regierungsrätin Esther Keller, Vorsteherin Basler Bau- und Verkehrsdepartement:



Regierungsrätin Esther Keller im Interview

### Esther Keller, warum ist das Tramnetz 2030 so wichtig?

Esther Keller: Unsere Region wächst: Immer mehr Menschen wohnen und arbeiten hier. Damit dieses Wachstum nicht zu einem Verkehrschaos führt, braucht es einen starken öffentlichen Verkehr. Wir müssen neue Wohn- und Arbeitsgebiete wie das Klybeck erschliessen, das Netz flexibler gestalten und dafür sorgen, dass man mit den Drämli schneller vorwärtskommt. Durch das Nadelöhr Innenstadt fahren heute sieben Linien, was zu viel ist.

### Welches ist die wichtigste Massnahme?

Esther Keller: Um die Innenstadt zumindest mal um eine Tramlinie zu entlasten, braucht es nur wenige Meter Schiene: Mit der Margarethenverbindung würde der 17er statt durch die Innenstadt über den Bahnhof fahren, so das Leimental besser mit dem Bahnhof verbinden und das Gundeldingerquartier vom Verkehr entlasten. Die volle Wirkung entfaltet das Tramnetz 2030 jedoch mit zwei weiteren, zentralen Strecken: Mit dem «Uni-Tram» Petersgraben und der Tramstrecke durch den Claragraben, der das Klybeck besser anbindet.

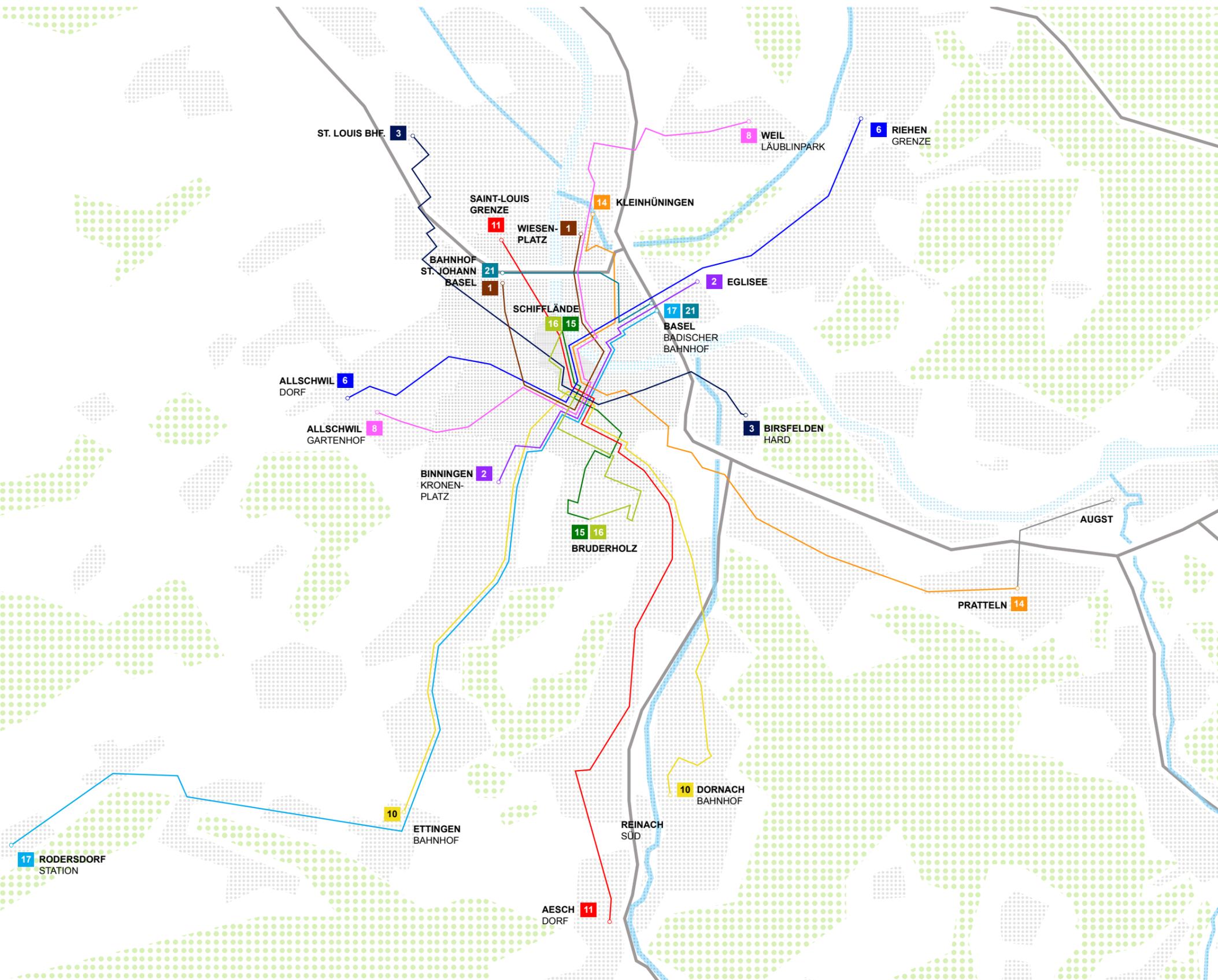
### Wie zufrieden sind Sie mit der aktuellen Entwicklung?

Esther Keller: Ich bin sehr dankbar, dass Basel-Stadt, Baselland und die Transportunternehmen BVB und BLT an einem Strang ziehen. Die Tramnetzentwicklung kann nur gelingen, wenn wir sie als Region vorantreiben. Denn jeder Infrastrukturbau bedeutet für die Menschen eine Veränderung ihres gewohnten Umfelds. Und Veränderungen rufen Widerstand hervor. Deshalb müssen wir die Projekte sehr sorgfältig planen, damit sie beispielsweise nicht nur einen Gewinn für den öffentlichen Verkehr, sondern auch mehr Grün bringen. Es gibt zudem Stimmen, die sagen, dass wir künftig nicht mehr auf Schienen unterwegs sein werden. Ich bin jedoch überzeugt, dass Schienen auch in Zukunft eine wichtige Funktion haben, nämlich dort, wo in kurzer Zeit sehr viele Menschen transportiert werden müssen. Da sind das Tram und die S-Bahn unschlagbar.

### Wie gerne sind Sie selbst mit dem Tram unterwegs?

Esther Keller: Innerhalb der Stadt bin ich meistens mit dem Velo unterwegs. Wenn ich Termine ausserhalb der Stadt habe oder unterwegs noch etwas lesen muss, nehme ich gerne das Tram oder den Bus. Wir haben in der Region ein sehr gut ausgebautes Netz. Das wird mir jeweils dann besonders bewusst, wenn ich im Ausland weile. Zu diesem Standortvorteil müssen wir Sorge tragen und vorausschauend investieren.

# Das Tramnetz 2030 sieht folgende Verbindungen vor:



- 1** Verkehr neu ganztägig über die Wettsteinbrücke und stellt via Claragraben eine schnelle Verbindung vom Klybeck an den Bahnhof SBB sicher.
- 8** Wird nach Allschwil ins Gewerbegebiet Letten verlängert und in Weil am Rhein bis zum Läublinpark. Die Linienführung durch die Innenstadt bleibt unverändert.
- 14** Verkehr ab Riehenring neu direkt ins Klybeck und nach Kleinhüningen. Stellt so die optimale Erschliessung des Entwicklungsgebietes klybeckplus sicher und verbessert die Anbindung an die Erlentmat.
- 15** Fährt neu in beide Richtungen via Barfüsserplatz zur Schiffflände und nicht mehr zur Messe.
- 16** Verkehr ab Barfüsserplatz neu via Petersgraben zur Schiffflände, entlastet so den Marktplatz und bindet die Universität und das Unispital besser in das Tramnetz ein.
- 17** Verkehr neu via Margarethenverbindung und die Wettsteinbrücke an den Badischen Bahnhof. Entlastet so den Marktplatz und bindet das Leimental als Expressstram schneller an den Bahnhof Basel SBB und die Arbeitsplatzschwerpunkte im oberen Kleinbasel an.
- E11** Bindet das Birseck via Gundeli – Barfüsserplatz – Petersgraben direkt an Universität und Spitaler an und schafft eine direkte Verbindung vom Bahnhof St. Johann zur Innenstadt.
- 21** Verbindet den Badischen Bahnhof neu ganztags mit dem Bahnhof St. Johann.



## Mit der Nachhaltigkeitsstrategie Verantwortung übernehmen

Die BVB setzt alles daran, Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität für die trinationale Region zu sein. Entsprechend setzt sie sich für Nachhaltigkeit und nachhaltige Projekte ein. Das Fundament dafür bildet die Nachhaltigkeitsstrategie, die im August 2022 erstmals intern veröffentlicht wurde.



Als grösste öV-Dienstleisterin der trinationalen Region trägt die BVB eine grosse Verantwortung für ihre Umwelt und Gesellschaft. Die BVB ermöglicht umweltfreundliche, sichere, attraktive und qualitativ hochstehende Mobilität. Sie leistet damit einen grossen Beitrag an die hohe Lebensqualität in Basel. Darüber hinaus ist sie bestrebt, wesentliche Themen in Bezug auf Umwelt, Gesellschaft und Mitarbeiter\*innen noch weiter zu verbessern und ihr Angebot noch nachhaltiger zu gestalten. Diesem Aspekt trägt sie in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie Rechnung.

Nachhaltigkeit ist eine der strategischen Stossrichtungen der BVB-Unternehmensstrategie. Darum hat die BVB im Berichtsjahr eine Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet und intern veröffentlicht. Sie ist der Unternehmensstrategie untergeordnet, gilt für das gesamte Unternehmen

und dient als Leitlinie für sämtliche Entscheidungen und Handlungen. Die Nachhaltigkeitsstrategie beschreibt, wie die BVB zu wesentlichen, sie betreffenden Themen, einen Beitrag leistet. Sie beinhaltet die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: Soziales, Ökologie und Wirtschaft.

Entstanden ist die Nachhaltigkeitsstrategie aus einer intensiven Auseinandersetzung mit der Agenda 2030 der Vereinten Nationen mit den 17 Zielen für eine nachhaltige Entwicklung beziehungsweise mit deren Auslegung durch den Verband deutscher Verkehrsunternehmen. Zudem wurden bei der Erarbeitung auch die Kantonsverfassung Basel-Stadt, in der Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil der «Leitlinien staatlichen Handelns» beschrieben ist, sowie die Eignerstrategie, welche den Fokus auf bestimmte Nachhaltigkeitsthemen vorgibt und Ziele setzt, einbezogen.

Bei der Erarbeitung wurden Vertreter\*innen der verschiedenen Geschäftsbereiche der BVB eingebunden, damit die Strategie möglichst alle Gebiete und Fachbereiche abdeckt. Daraus entstanden sind acht Handlungsfelder mit grossem Einfluss auf die Nachhaltigkeit. Nach diesen richtet die BVB fortan ihre Entscheidungen und Handlungen aus.

Eines der Handlungsfelder ist beispielsweise der Klimaschutz. Die Umstellung auf E-Busse leistet hier den grössten Beitrag

und reduziert den CO<sub>2</sub>-Fussabdruck der BVB massgeblich. Ausserdem wird als weiteres Beispiel im Handlungsfeld «Mitarbeiter\*innen» das Projekt «Kompetenzmanagement» umgesetzt. Hierbei werden Wissen und Kompetenzen der Einzelnen zu überdauernden Know-how- und Fähigkeitsstrukturen von allen umgewandelt und gefördert. Dies geschieht mit dem Ziel, die Einzelnen zu schonen und als Gemeinschaft zu lernen.

Die BVB leistet einen grossen Beitrag, indem sie sich für umweltfreundliche Mobilität einsetzt und den Umweltvorteil stetig verbessert. Damit möglichst viele Fahrgäste den öV nutzen, arbeitet die BVB an einer noch besseren Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und einer noch einfacheren Nutzung für ihre Fahrgäste. Denn nur wenn möglichst viele Menschen in den öV einsteigen, ist seine Wirkung maximal.

«Wir haben nur eine Welt und dieser müssen wir Sorge tragen! Deshalb engagiert sich die BVB mit vollen Kräften unter anderem auch für nachhaltige Mobilitätslösungen. Mit der Elektrifizierung der Busflotte kann der Ausstoss von jährlich über 10 000 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden werden. Dies ist ein erster grosser Schritt – weitere werden folgen.»

Bruno Stehrenberger, BVB-Direktor



## Jahresrückblick

Ein grosses Jubiläumfest, ein kleines Gleisstück und zwei eindrückliche Zahlen: Was sonst noch so passierte im BVB-Geschäftsjahr 2022.



### Gleisverbindung Centralbahnplatz

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember quert die Linie 8 den Centralbahnplatz nicht mehr direkt vor dem Bahnhofsgebäude. Möglich macht dies eine neue Gleisverbindung auf der Nordseite des Platzes vor dem Hotel Euler. Die neuen Gleise wurden im Herbst mehrheitlich unter Betrieb eingebaut. Der Einbau des sogenannten «Euler-Gleises» basiert auf einem einstimmigen Entscheid des Grossen Rats vom Januar 2020. Somit quert ausserhalb der Hauptverkehrszeiten einzig noch die Linie 1 den Centralbahnplatz direkt vor dem Bahnhofsgebäude.



### Fasnachts-Fahrplan – oder doch nicht?

Die Fasnacht gehört zu Basel wie der FCB – oder die BVB. Dass dem so ist, zeigte sich im Berichtsjahr einmal mehr. Vor dem Hintergrund der Coronapandemie entschied die Basler Regierung ursprünglich, dass die BVB auf die üblicherweise sehr gut ausgelasteten Frühfahrten an den Morgestraich verzichten sollte. Nicht zuletzt aufgrund des wachsenden Unmuts in der Bevölkerung wurde dieser Entscheid rund zwei Wochen vor Beginn der Fasnacht revidiert.



### Eindrückliche Zahlen in den sozialen Medien

Seit über sieben Jahren ist die BVB auch auf Facebook präsent. Im vergangenen Jahr wurde dabei die Schallmauer von 10 000 Follower\*innen durchbrochen und mit den BVB-Inhalten über vier Millionen Menschen erreicht – so viele wie noch nie! Besonders beliebt war ein Kurzvideo des Schweizer Influencers Zeki, welches mehr als 20 000 Reaktionen auslöste und über 1 700 mal geteilt wurde. Auch auf Twitter, Instagram, LinkedIn und Youtube ist die BVB präsent.



### 175 Jahre Schweizer Bahnen

Im vergangenen Jahr feierte die Schweiz «175 Jahre Schweizer Bahnen». Auch die BVB nahm an diesen Festivitäten teil. Am Samstag, 21. Mai besuchten mehrere tausend Personen die BVB-Standorte an der Münchensteinerstrasse, das Industriezentrum Klybeck sowie das Service-Zentrum Wiesenplatz. Am Sonntag, 22. Mai gab es eine grosse historische Fahrzeugparade über die Wettsteinbrücke – vom Rössli-Tram bis zum ersten Elektrobus der BVB. Ein unvergessliches Wochenende!



### «Zämme ans ESAF» nach Pratteln

Ende August fand in Pratteln das Eidgenössische Schwing- und Äplerfest (ESAF) statt. Das grösste Volksfest des Jahres lockte hunderttausende Besucher\*innen ins Baselbiet. Um den grossen Ansturm bewältigen zu können, verstärkte die BVB ihr Angebot auf dem ganzen Netz und insbesondere auf der Linie 14 am Morgen, am Abend und in der Nacht massiv. Dazu verkehrte während dem ganzen Jahr ein von der Basellandschaftlichen Kantonalbank (BLKB) gesponserter Tram mit dem Namen Schwingerkönig, welches auf das ESAF aufmerksam machte.



### Entgleisungen am Bankverein

Am 15. und 22. November entgleisten zwei Dreiwagenzüge zur fast identischen Zeit am identischen Ort – beim Bankverein. Die BVB hat daraufhin intensive Untersuchungen eingeleitet. Als Sofortmassnahme verkehrten auf dem betroffenen Streckenabschnitt bis auf Weiteres keine Dreiwagenzüge mehr. Das Wichtigste dabei: Bei beiden Entgleisungen kamen keine Menschen zu Schaden.



### Weihnachtsstimmung mit der BVB

Eine besondere Überraschung gab es am 1. Advent: Der Verein «Basler Weihnacht» schmückte je 30 Trams und Busse der BVB mit besonderen Kränzen. Damit waren unsere Fahrzeuge sichtbarer Teil der Basler Weihnacht. Natürlich drehte auch das Wiehnachts-Drämmli wieder seine Runden durch das vorweihnachtliche Basel. Die rund 500 Gratis-Tickets waren innert knapp drei Stunden vergriffen. Auch die öffentlichen Fahrten am 6., 23. und 24. Dezember erfreuten sich grosser Beliebtheit.



36 Kleinhüningen

7038

BS-99338

coop



# Mitarbeiter\*innen

## Personalbestand

Stand: 31.12.2022



<b>Personen</b>	<b>1 352</b>
<b>FTE</b>	<b>1 226,4</b>
<b>Männer</b>	<b>1 148</b>
<b>Männer in %</b>	<b>84,9</b>
<b>Frauen</b>	<b>204</b>
<b>Frauen in %</b>	<b>15,1</b>
<b>Frauenanteil im Verwaltungsrat</b>	<b>28,6</b>
<b>Frauenanteil in der Geschäftsleitung</b>	<b>14,3</b>
<b>Frauenanteil Führungs- und Fachkader</b>	<b>21,1</b>
<b>Lernende, Praktikant*innen</b>	<b>27</b>
<b>Fluktuation insgesamt in %</b>	<b>6,5</b>
<b>Austritte</b>	<b>4,4</b>
<b>Pensionierungen</b>	<b>2,1</b>
<b>Durchschnittsalter</b>	<b>48,3</b>



## Verwaltungsrat

Von links:  
Manfred Gloor,  
Hanspeter Ryser,  
Thomas Schneider,  
Yvonne Hunkeler,  
Flavio Casanova,  
Widar von Arx,  
Daniela Thurnherr



### Präsidentin

#### Yvonne Hunkeler

Dipl. Wirtschaftsprüferin,  
Betriebsökonomin HWV, 1967

Mitglied seit 01.01.2018  
Vertreterin des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmens-  
beraterin

### Weitere Mandate

Mandate als Mitglied:  
Bergbahnen Sörenberg AG,  
St. Anna Stiftung,  
Kantonsrätin Die Mitte Kanton Luzern  
(Präsidentin der Kommission  
für Wirtschaft und Abgaben)

### Vize-Präsident

#### Thomas Schneider

Eidg. dipl. Wirtschaftsprüfer,  
Master of Science in Business  
Administration, 1964  
Mitglied seit 01.01.2022

Vertreter des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Unabhängiger Verwaltungsrat

VRA Finance & Controlling:  
Präsident

### Weitere Mandate

Mandate als Präsident:  
Basellandschaftliche Kantonalbank,  
Liestal

Mandate als Mitglied:  
GAM Investments, Zürich

### Mitglied

#### Flavio Casanova

MSc ETH Bau-Ing., 1960  
Mitglied seit 01.01.2022

Vertreter des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Inhaber F. Casanova GmbH,  
Consulting + Management

VRA Finance & Controlling  
VRA Personal & Compliance:  
Vize-Präsident

### Weitere Mandate

Mandate als Präsident:  
Aarvia Bau AG, Aarvia Logistik AG  
und Aarvia Baustoffe AG

Verwaltungsratsmitglied:  
Kantonsspital Baselland, Holinger AG

Verbandstätigkeit:  
Schweizerischer Ingenieur und  
Architekten Verein (SIA),  
Kommissionen 103 und 112

### Mitglied

#### Manfred Gloor

Wagenführer, 1967  
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Personals BVB  
Beisitzer Personalkommission BVB  
(ohne Stimmrecht)  
BVB-Angestellter

VRA Personal & Compliance

### Weitere Mandate

Vorstandsmitglied VGV  
des VPOD Basel

### Mitglied

#### Hanspeter Ryser

Selbstständiger Landwirt, 1965  
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons  
Basel-Landschaft

VRA Strategie & Politik:  
Vize-Präsident

### Weitere Mandate

Mandate als Präsident:  
Gemeindepräsident Oberwil BL,  
Bürgergemeindepräsident  
Oberwil BL,  
Wasserwerk Reinach BL  
und Umgebung,  
Region Leimental plus

Mandate als Mitglied:  
Vize-Präsident Verband Baselland-  
schaftlicher Gemeinden (VBLG)

### Mitglied

#### Daniela Thurnherr

Prof. Dr. iur., 1972  
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität  
Basel, Professorin

VRA Personal & Compliance:  
Präsidentin  
VRA Strategie & Politik

### Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:  
Ernst und Anna Landsberg-  
Erinnerungsstiftung

Richterliche Tätigkeit:  
Appellationsgericht des Kantons  
Basel-Stadt (ordentliche Richterin),  
Justizgericht des Kantons Aargau  
(Ersatzrichterin)

### Mitglied

#### Widar von Arx

Prof. Dr. oec., 1977  
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Hochschule Luzern  
(Fachhochschule), Professor  
Leiter Competence Center Mobilität  
an der Hochschule Luzern

VRA Finance & Controlling:  
Vize-Präsident  
VRA Strategie & Politik: Präsident

### Weitere Mandate

Mandate als Präsident:  
Lorempira GmbH

Mandate als Mitglied:  
Mitglied der Jury «Prix Litra»,  
Akademisches Mitglied Forschungs-  
beirat SBB Forschungsfonds

## Geschäftsleitung

Von links:  
Daniel Mangani,  
Susanne Bolliger Crocoll,  
Alexander Klett,  
Milan Sedlacek,  
Bruno Stehrenberger,  
Matthias Hofmann,  
Ramon Oppikofer



### Direktor

#### Bruno Stehrenberger

Kaufmann KFS, 1966  
Direktor seit 12.07.2019  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 01.09.2016

### Vize-Direktor/Leiter Infrastruktur

#### Ramon Oppikofer

Dipl. Bauingenieur HTL/  
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 01.10.2018

### Leiterin Personal

#### Susanne Bolliger Crocoll

Dipl. Kauffrau, dipl. Personal-  
fachfrau, Master HRM, 1963  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 01.09.2017

### Leiter Verkehr

#### Matthias Hofmann

Dipl. Ing. ETH  
Executive MBA HSG, 1977  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 01.04.2020

### Leiter Technik

#### Alexander Klett

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 01.10.2019

### Leiter Finanzen

#### Daniel Mangani

Eidg. Fachmann Finanz- und  
Rechnungswesen,  
Controller SIB, 1969  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 03.09.2019

### Leiter Unternehmensstab

#### Milan Sedlacek

Dipl. Techniker HF, Betriebstechnik  
Excellence in General Management  
DAS HSG, 1983  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 01.05.2018

# Rollmaterial

## Tram und Bus

Stand: 31.12.2022

<b>Flexitys lang</b>		<b>44</b>
<b>Flexitys kurz</b>		<b>17</b>
<b>Combinos</b>		<b>28</b>
<b>Cornichons</b>		<b>26</b>
<b>Anhängerwagen</b>		<b>20</b>
<b>Kleinbusse</b>	Diesel	8
	Total	<b>8</b>
<b>Normalbusse</b>	Diesel	3
	Gas	10
	Elektro	16
	Total	<b>29</b>
<b>Gelenkbusse</b>	Diesel	66
	Gas	28
	Elektro	1
	Total	<b>95</b>
<b>Doppelgelenkbusse</b>	Elektro	7
	Total	<b>7</b>
<b>Oldtimertrams</b>		<b>20</b>
<b>Oldtimerbusse</b>		<b>1</b>
<b>Fahrzeuge</b>	<b>Total</b>	<b>295</b>



# Linienstatistik

Linie	Fahrweg	Linienlänge <sup>3</sup> in km		Kurskilometer in Mio. km	
		2021	2022	2021	2022
<b>TRAM</b>					
1	Dreirosenbrücke – Badischer Bahnhof	7,31	7,31	0,52	0,50
2	Binningen Kronenplatz – Fondation Beyeler	9,26	9,26	0,60	0,62
3	Birsfelden Hard – Gare de Saint-Louis	9,58	9,58	0,78	0,79
6	Allschwil Dorf – Riehen Grenze	12,58	12,58	1,20	1,20
8	Neuweilerstrasse – Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum	10,23	10,23	0,91	0,92
14	Pratteln Schloßstrasse – Dreirosenbrücke	12,81	12,81	1,24	1,25
15	Bruderholz – Messeplatz	5,39	5,39	0,68	0,56
16	Bruderholz – Schiffflände	5,48	5,48	0,60	0,58
21	Bahnhof St. Johann – Badischer Bahnhof	3,50	3,50	0,04	0,03
N6	Barfässerplatz – Riehen Grenze	6,80	6,80	0,00	0,01
N14	Pratteln Schloßstrasse – Barfässerplatz	10,66	10,66	0,00	0,01
<b>Total</b>		<b>93,60</b>	<b>93,60</b>	<b>6,57</b>	<b>6,47</b>

Linie	Einsteiger*innen in Mio.	Personenkilometer in Mio. km		
	2021	2022	2021	2022
<b>TRAM</b>				
1	6,56	7,31	12,54	14,20
2	5,30	7,51	9,73	13,56
3	6,88	8,25	12,50	14,93
6	11,14	13,07	27,75	33,04
8	12,90	15,73	24,91	31,62
14	9,88	11,81	26,15	31,82
15	3,72	4,28	6,11	7,56
16	3,84	4,87	5,17	6,66
21	0,15	0,15	0,19	0,20
N6	0,01	0,02	0,02	0,05
N14	0,01	0,02	0,03	0,08
<b>Total</b>	<b>60,39</b>	<b>73,02</b>	<b>125,12</b>	<b>153,71</b>

Linie	Fahrweg	Linienlänge <sup>3</sup> in km		Kurskilometer in Mio. km	
		2021	2022	2021	2022
<b>BUS</b>					
30	Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof	4,48	4,48	0,49	0,49
31	Bachgraben – Friedhof am Hörnli	7,59	7,59	0,30	0,30
32	Rotengraben – Chrischonaklinik	6,52	6,52	0,33	0,33
33	Schönenbuch Dorf – Schiffflände	9,45	9,45	0,53	0,52
34	Bottmingen Schloss – Riehen Bahnhof	12,51	12,51	1,15	1,15
35	Inzlingen Zoll – Habermatten	5,62	5,62	0,10	0,10
36	Kleinhüningen – Schiffflände	15,44	15,78	1,45	1,52
38 <sup>1</sup>	Bachgraben – Wyhlen Siedlung	13,52	13,52	0,56	0,56
39 <sup>2</sup>	Brombacherstrasse – Drei Linden	3,55	-	0,00	-
42	Bahnhof SBB – Bettingen Dorf	9,86	9,86	0,13	0,10
45	Chrischonaweg – Habermatten	5,94	5,94	0,11	0,11
46 <sup>1</sup>	Kleinhüningen – Muttenz Bahnhof	3,29	8,00	0,18	0,22
48	Bahnhof SBB – Bachgraben	5,77	5,77	0,21	0,20
50	Bahnhof SBB – EuroAirport	8,48	8,48	0,89	0,92
N20	Theater – Studio Basel	6,73	6,73	0,00	0,00
N21	Theater – Rheinhafen	9,45	9,45	0,00	0,01
N22	Theater – Bettingen Dorf	9,39	9,39	0,00	0,01
<b>Total</b>		<b>137,58</b>	<b>139,09</b>	<b>6,42</b>	<b>6,54</b>

Linie	Einsteiger*innen in Mio.	Personenkilometer in Mio. km		
	2021	2022	2021	2022
<b>BUS</b>				
30	4,41	5,39	8,36	10,13
31	1,10	1,30	2,46	2,69
32	0,50	0,55	1,20	1,19
33	1,56	1,67	4,12	4,20
34	5,60	6,34	14,42	16,46
35	0,14	0,14	0,29	0,27
36	8,57	9,53	23,83	25,63
38 <sup>1</sup>	2,06	2,57	5,45	6,84
39 <sup>2</sup>	0,00	-	0,01	-
42	0,22	0,22	0,85	0,88
45	0,12	0,13	0,24	0,23
46 <sup>1</sup>	0,29	0,53	0,44	1,26
48	0,77	0,98	2,51	3,19
50	2,55	3,81	11,97	19,99
N20	0,00	0,00	0,00	0,01
N21	0,00	0,01	0,02	0,04
N22	0,00	0,00	0,01	0,02
<b>Total</b>	<b>27,89</b>	<b>33,17</b>	<b>76,17</b>	<b>93,05</b>

<b>GESAMT</b>	<b>Total</b>	<b>231,18</b>	<b>232,69</b>	<b>12,99</b>	<b>13,01</b>
---------------	--------------	---------------	---------------	--------------	--------------

<b>GESAMT</b>	<b>Total</b>	<b>88,28</b>	<b>106,19</b>	<b>201,29</b>	<b>246,76</b>
---------------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

1 Die Linie 38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Der Beitrag der SBG ist in der Statistik enthalten.

2 Die Linie 39 wurde am 2.7.2021 eingestellt.

3 Die angegebenen Linienlängen stellen eine typische Länge der Linie dar. Hierbei werden nicht alle möglichen Varianten berücksichtigt.

4 Bis 2021 wurde die Linie 46 von Kleinhüningen bis zum Badischen Bahnhof geführt. Ab 2022 wurde sie bis Muttenz Bahnhof verlängert.

## Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Die BVB schliesst das Geschäftsjahr mit einem Gewinn von 20,5 Mio. CHF ab. Dies dank der rückwirkenden Unterstützungsmassnahme des Kantons Basel-Stadt, der Gemeinde Riehen und des Bundes für das Jahr 2021 für den Orts- und Regionalverkehr in Höhe von 22,9 Mio. CHF.

Im Berichtsjahr stiegen die Zahlen der Einsteiger\*innen und Personenkilometer gegenüber dem Vorjahr an, allerdings entsprachen sie noch nicht dem Vor-Corona-Niveau. Die Entwicklung der Jahres- und Monatsabos im TNW hinkte der Entwicklung der Bartarife hinterher, was die gesamten TNW-Erlöse belastete.

Im TNW erholten sich die BVB-Einsteiger\*innenzahlen (104,5 Mio./+20,3 Prozent) sowie die BVB-Personenkilometer (240,7 Mio./+22,7 Prozent) gegenüber dem Vorjahr stark. Im Vergleich zum «Referenzjahr 2019» lagen die BVB-Einsteiger\*innenzahlen (-21,8 Mio./-17,2 Prozent) und BVB-Personenkilometer (-47,7 Mio./-16,5 Prozent) aber weiterhin weit darunter.

Die Monats- und Jahresabozahlen haben sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Sie lagen aber weiterhin unter dem «Referenzjahr 2019». Gegenüber dem Vorjahr betrug der Effekt +8,3 Mio. CHF, was einem Plus von 6,2 Prozent entspricht. Es zeigte sich, dass sich ehemalige Abokund\*innen vermehrt mit Einzelbilletten bedienten, weshalb die Bartarife stärker zugelegt haben als die Abos. Zu Beginn des Jahres bestand noch eine Homeoffice- und Zertifikatspflicht und die erhoffte schnellere Erholung bei den Jahresabos blieb aus.

Der Verkauf des TNW-Sortiments lag im Berichtsjahr bei insgesamt 213,5 Mio. CHF und damit 12,4 Prozent über dem

Vorjahr. Gegenüber dem «Referenzjahr 2019» entspricht dies einem Minus von 31,7 Mio. CHF bzw. 12,9 Prozent.

Die Einnahmen aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA), die seit 2018 direkt den Transportunternehmungen zugewiesen und nicht mehr über den TNW verteilt werden, haben sich deutlich besser erholt. Die Zunahme (netto) von 20,5 Prozent auf 10,2 Mio. CHF spiegelt die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Aufgrund der gestiegenen Gesamteinnahmen des TNW ergaben sich für die BVB im Vergleich zum Vorjahr mit 94,1 Mio. CHF um 10,5 Mio. CHF höhere Einnahmen aus dem TNW. Die gesamten Verkehrserlöse erreichten 105,8 Mio. CHF und waren gegenüber dem Vorjahr um 11,8 Mio. CHF höher.

Die Dienstleistungs- und übrigen Erlöse waren um 2,1 Mio. CHF tiefer als im Vorjahr. Wesentlicher Grund dafür waren die reduzierten Erlöse aus Versicherungsleistungen (-2,0 Mio. CHF betreffend Schadentrans) sowie eine reduzierte Forderung gegenüber einem Fahrzeughersteller (-0,4 Mio. CHF Life-Cycle-Costing).

Die Abgeltungen – ohne Defizitdeckung – haben um 26,3 Mio. CHF zugenommen. Die Zunahme ist auf die höhere Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt zurückzuführen, die sich aufgrund der Mehrleistungen sowie

der Investitionen in das Bussystem 2022 und in die Bahninfrastruktur ergeben hat. Zusätzlich erhöhte sich die COVID-bedingte Defizitdeckung um 14,4 Mio. CHF auf gesamthaft 22,9 Mio. CHF. Diese Erhöhung wurde durch den Kanton Basel-Stadt, die Gemeinde Riehen und den Bund erbracht.

Die gewährten Nutzungsrechte lagen bei 14,4 Mio. CHF und waren um 0,7 Mio. CHF tiefer als im Vorjahr.

Die aktivierten Eigen- und Lagerleistungen waren 2,8 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Der Abbau von Ware in Arbeit im Jahr 2021 lag aufgrund von Versicherungsfällen bei 2,7 Mio. CHF.

Der Aufwand zur Leistungserstellung stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,4 Mio. CHF auf 50,7 Mio. CHF. Grund hierfür waren die erhöhten Energiepreise (Erhöhung um 1,9 Mio. CHF) sowie der Effekt aus Bestandsveränderungen gegenüber dem Jahr 2021 (Erhöhung um 2,0 Mio. CHF).

Der niedrigere Bestand an Personal im Jahr 2022 wurde aufgrund der Teuerung nahezu eliminiert (0,4 Mio. CHF). Gleichzeitig konnten die Zeitsalden nicht im gleichen Masse wie im Vorjahr reduziert werden. Der daraus resultierende Effekt betrug -1,7 Mio. CHF. Um die krankheitsbedingten Absenzen zu kompensieren, fielen Mehrkosten in der Höhe von -0,6 Mio. CHF für Stundenlöhner\*innen an.

Der übrige betriebliche Aufwand fiel um 2,3 Mio. CHF höher aus als im Vorjahr. Der Informatikaufwand stieg, wie budgetiert, um weitere 1,1 Mio. CHF. Zusätzlich kam es zu einer Erhöhung des Raumaufwandes aufgrund der Mieten der Provisorien für das Bussystem 2022 (Erhöhung um 0,5 Mio. CHF) sowie der Beratungskosten (Erhöhung um 0,5 Mio. CHF).

Die Abschreibungen stiegen im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr leicht an.



Die Forderung aus dem Defizit der Linien des RPV sind in der Jahresrechnung nicht berücksichtigt.

Die Finanzierungslage der BVB war im Berichtsjahr besser als im Vorjahr. Das Eigenkapital betrug 192,6 Mio. CHF (Vorjahr: 173,1 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 26,0 Prozent (Vorjahr: 25,2 Prozent). Die Gewinnreserven konnten aufgrund der Defizitdeckung 2021 wieder aufgebaut werden.

Der Cashflow aus der Betriebstätigkeit betrug 58,3 Mio. CHF. Die Veränderung zum Vorjahr (19,5 Mio. CHF) resultierte hauptsächlich aus den Jahreserfolgen der beiden Jahre.

Aus dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von 73,4 Mio. CHF (Vorjahr: 69,5 Mio. CHF). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte unter anderem aus dem Programm Bussystem 2027.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 28,6 Mio. CHF (Vorjahr: 53,1 Mio. CHF). Der Haupttreiber war die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten im Rahmen des Programms Bussystem 2027. Gesamthaft ergaben die obigen Veränderungen einen Zuwachs an flüssigen Mitteln von 13,6 Mio. CHF (Vorjahr: 3,1 Mio. CHF).

#### Mitarbeiter\*innen

Die Mitarbeiter\*innen der BVB zeichnen sich durch eine sehr hohe Identifikation mit dem Unternehmen aus. Sie leisten mit ihrem Engagement einen entscheidenden Beitrag zum guten Funktionieren der BVB. Der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat ist es ein grosses Anliegen, den Mitarbeiter\*innen für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Die BVB hat im Berichtsjahr das individuelle Potenzial ihrer Mitarbeiter\*innen durch Personalentwicklungsmassnahmen und

Weiterbildungen gefördert. So möchte die BVB vorhandenes Know-how an das Unternehmen binden und weiterentwickeln. Der im Geschäftsjahr 2021 neu gestaltete Personalentwicklungsprozess wurde im Jahr 2022 erfolgreich durchgeführt. Eine stetige Weiterentwicklung des bestehenden Prozesses findet jeweils im Dezember des Kalenderjahres statt. So können neu Erkenntnisse aus der MD-Konferenz (Konferenz für Führungs- und Personalentwicklung) direkt in den angrenzenden Teilschritt mit einfließen und während der Mitarbeiter\*innengespräche besprochen werden.

Ende 2022 beschäftigte die BVB 1352 Mitarbeiter\*innen (Vorjahr: 1362 Mitarbeiter\*innen). Das bedeutet eine Abnahme von 10 Personen (rund 0,73 Prozent). Am 31. Dezember 2022 waren 1226,4 Vollzeitstellen besetzt (Vorjahr: 1241,3 Vollzeitstellen). Die krankheits- und unfallbedingten Absenzen waren im Jahr 2022 insbesondere nach Beendigung der ausserordentlichen Lage durch den Bund ab April 2022 stark ansteigend und betragen 25,1 Tage pro FTE (Vorjahr: 19,5 Tage). Da die ausserordentliche Lage aufgehoben wurde, werden die Coronafälle nicht mehr separat erfasst.

Seit Januar 2021 gibt es ein internes Case Management bei der BVB. Insgesamt haben sich im Berichtsjahr 2022 274 Mitarbeiter\*innen beim internen Case Management angemeldet was zum Vorjahr einer Zunahme von 63 Fällen oder rund 30 Prozent entspricht. 167 Fälle konnten abgeschlossen und 209 Mitarbeiter\*innen erfolgreich reintegriert werden, davon sind 76 Betreuungsfälle aus dem Vorjahr. Die Wiedereingliederungsquote konnte von 54,9 Prozent im Vorjahr auf 76,3 Prozent gesteigert werden.

Ende 2022 hat die BVB 27 Ausbildungsplätze für Lernende und Praktikantinnen und Praktikanten angeboten (Vorjahr: 28). Im Jahr 2022 konnten zwei neue Trainees ihr Programm bei der BVB starten. Das im

Jahr 2020 ins Leben gerufene Programm ist sehr erfolgreich gestartet und seither konnten bereits zwei Trainees in eine Festanstellung übernommen werden.

Im Januar und Februar 2022 wurde wie schon 2018 eine Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. 900 Mitarbeiter\*innen (67 Prozent, 2018: 68 Prozent) haben daran teilgenommen. Die Umfrage zeigt, dass die BVB bei der Identifikation der Mitarbeiter\*innen mit dem Betrieb leicht über dem Branchendurchschnitt öV liegt (84 von 100 möglichen Punkten). Die Zufriedenheit ist mit 73 von 100 möglichen Punkten deutlich gestiegen gegenüber der Umfrage von 2018 (+12 Punkte). Die BVB liegt damit nur noch leicht unter dem Branchendurchschnitt öV. Klar zugelegt hat mit 71 Punkten die Beurteilung der BVB als attraktive Arbeitgeberin (+25 Punkte). Insgesamt zeigt die Umfrage eine sehr erfreuliche und deutliche Verbesserung gegenüber 2018. Sie zeigt aber auch weiteres Optimierungspotenzial auf. Die Geschäftsleitung hat das Thema Gesundheit und Arbeitsschutz zusammen mit den Themenbereichen Zusammenarbeit sowie Abläufe und Prozesse als Handlungsfelder identifiziert, in denen Massnahmen umgesetzt werden.

Auch das Geschäftsjahr 2022 war bis zur Aufhebung der Coronaschutzmassnahmen Mitte Februar 2022 respektive in den Fahrzeugen per 1. April noch geprägt durch die Coronapandemie. Wie schon im Vorjahr hat die BVB dabei ein wirksames Coronaschutzkonzept angewendet. Homeoffice wurde allen Mitarbeiter\*innen erlaubt, sofern es von der Funktion her und betrieblich möglich war. Mitarbeiter\*innen aus Risikogruppen wurden mit zusätzlichen Schutzmassnahmen (FFP2-Masken etc.) speziell geschützt. Am bereits bewährten Vorgehen und an Konzepten wurde festgehalten. Trotz coronabedingten Absenzen (Krankheitsfälle, Zugehörigkeit zu Risikogruppen, Quarantäne, Betreuungspflichten etc.) konnten während der «besonderen Lage» alle be-

stellten Fahrleistungen erbracht werden. Auch die Instandhaltung der Fahrzeuge war jederzeit normal gewährleistet.

#### Besondere Ereignisse während des Geschäftsjahrs

Per 1. April 2022 wurden alle Coronaschutzmassnahmen wie die Maskentragpflicht oder die Sperrung der ersten Türe und der ersten Sitzreihe in den Bussen aufgehoben. Erstmals seit rund zwei Jahren gab es damit keine Einschränkungen mehr im Fahrgastbetrieb.

Ende April 2022 wurde der Ridepooling-Testbetrieb MOBILISK für vorerst sechs Monate lanciert. Er ist gut angelaufen und hat technisch und organisatorisch gut funktioniert. Im Oktober 2022 wurde er um weitere sechs Monate bis Ende April 2023 verlängert.

Im Frühjahr 2022 wurde eine neue Software für die Dienst- und Fahrplanung eingeführt, die verschiedene Systeme abgelöst hat. Erstmals erfolgen damit alle Verkehrsplanungsprozesse ausschliesslich aus einer einzigen Softwarelösung.

Im Juni 2022 hat der Regierungsrat den Ratschlag zur Finanzierung der Beschaffung von 23 zusätzlichen Flexity-Tramzügen verabschiedet und an den Grossen Rat überwiesen. Im Berichtsjahr wurde dazu noch kein Entscheid des Grossen Rats gefällt.

Im November 2022 wurden die ersten von 65 E-Bussen angeliefert, die bis im Winter 2023/2024 in Betrieb gehen werden. Am 19. Dezember 2022 gingen die ersten E-Normalbusse in den Fahrgastbetrieb. Gleichzeitig wurde das Provisorium Klybeck, auf dem die E-Normalbusse abgestellt und geladen werden, als neuer Standort in Betrieb genommen. Kurz zuvor wurde die BVB darüber informiert, dass die Lieferung von 38 E-Gelenkbussen des Herstellers EvoBus (Schweiz) AG, die für das zweite Quartal 2023 vorgesehen war, aufgrund globaler Lieferengpässe frühes-

tens ab dem dritten Quartal 2023 erfolgen wird.

#### Weitere Ereignisse im Berichtsjahr

Am 21. Mai 2022 fand im Rahmen des Jubiläums «175 Jahre Schweizer Bahnen» ein Tag der offenen Türen statt. An drei Standorten konnte die Öffentlichkeit einen Blick hinter die Kulissen der BVB werfen. Zahlreiche Interessierte machten von diesem Angebot Gebrauch. Am 22. Mai 2022 fand auf der Wettsteinbrücke eine Tramparade mit fast allen historischen und modernen Trams sowie dem Oldtimerbus und dem ersten E-Gelenkbus der BVB statt.

In der zweiten Jahreshälfte – und damit nach Beendigung der «besonderen Lage» durch den Bundesrat – ist es aufgrund eines erhöhten Abwesenheitsstands im Fahrdienst teilweise zu Kursausfällen gekommen. Die BVB hat verschiedene Massnahmen dagegen ergriffen, beispielsweise wurden vermehrt Mitarbeiter\*innen mit Fahrberechtigung aus der Einnahmensicherung oder Verwaltungstätigkeiten im Fahrdienst eingesetzt. Eine Fahrplanausdünnung wurde zwar vorbereitet, musste aber nicht umgesetzt werden.

Im Dezember 2022 haben die Städte Basel, Bern und Zürich sowie deren Verkehrsbetriebe mittels einer Absichtserklärung vereinbart, den Aufbau einer sogenannten Mobility as a service (MaaS)-Plattform zur Vermittlung, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen zu prüfen. Die drei Städte möchten mit dieser Städtepartnerschaft einen Beitrag zur Umsetzung ihrer verkehrspolitischen Strategien leisten.

#### Ausblick

Die BVB geht davon aus, dass die Fahrgastzahlen – trotz stetig steigenden Zahlen in den beiden letzten Jahren – auch im Jahr 2023 die Zahlen von 2019 nicht erreichen werden und sich dies somit auf das Geschäftsergebnis bzw. die Abgel-

tung auswirken wird. Auch die geopolitische Lage und die damit gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise werden einen grossen Einfluss auf die Abgeltung des Kantons, der Gemeinden und des Bundes haben, damit die BVB ein ausgeglichenes Ergebnis erreichen kann.

# Corporate Governance

Die BVB handelt nach den Grundsätzen der Corporate Governance. Die Vorgaben und Regeln für Governance und Compliance werden im Unternehmen gelebt.

## Die BVB

Die Basler Verkehrs-Betriebe, nachfolgend BVB genannt, sind seit 2006 eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener juristischer Persönlichkeit und Sitz in Basel. Der Kanton Basel-Stadt ist Alleineigner. Die BVB ist gemäss § 1 Abs. 2 des Organisationsgesetzes der Basler Verkehrs-Betriebe, nachfolgend BVB-OG genannt, ein marktorientiertes Unternehmen und wird so weit wie möglich nach unternehmerischen Grundsätzen geführt. In ihrem unternehmerischen Handeln und in der Berichterstattung orientiert sich die BVB an den Rahmenbedingungen des BVB-OG sowie an der BVB-Eignerstrategie des Regierungsrats.

## Corporate Governance

Seit 2018 liegen das grundlegend überarbeitete Corporate Governance-Reglement sowie das Geschäfts- und Organisationsreglement vor. 2019 hat die BVB das Kompetenzreglement und das Unterschriftenreglement überarbeitet.

## BVB-Eignerstrategie

Der Eigner definiert in seiner Strategie die Ziele für das Unternehmen. Grundlage für diese Zielsetzungen bilden das vom Regierungsrat 2015 erlassene verkehrspolitische Leitbild und das jeweils auf vier Jahre angelegte öV-Programm. Die Eignerstrategie für die BVB wurde erstmals 2014 mit Gültigkeit bis 2017 formuliert, für die Periode 2018–2021 auf dieser Basis aktualisiert und im Berichtsjahr für den Zeitraum 2022–2025 überarbeitet und vom Regierungsrat verabschiedet.

## Der Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat ist das oberste Führungsorgan der BVB und trägt die oberste unternehmerische Verantwortung. Er besteht aus sieben Mitgliedern. Von diesen werden fünf durch den Regierungsrat, eines durch die Mitarbeiter\*innen der BVB und eines durch den Kanton Basel-Landschaft gewählt. Die Mehrheit der durch den Regierungsrat gewählten Mitglieder muss im Kanton Basel-Stadt wohnhaft sein. Der Verwaltungsrat ist für die Jahre 2022 bis 2025 gewählt. Präsiert wird er von Yvonne Hunkeler, Vize-Präsident ist Thomas Schneider. Weitere Vertreter\*innen des Kantons Basel-Stadt sind Flavio Casanova, Daniela Thurnherr und Widar von Arx. Manfred Gloor ist Vertreter des Personals der BVB und Hanspeter Ryser vertritt den Kanton Basel-Landschaft.

## Rolle und Arbeitsweise des Verwaltungsrats

Der Verwaltungsrat überwacht die Tätigkeit der Geschäftsleitung und wählt deren Mitglieder. Er erlässt das Organisationsreglement unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat, legt die strategischen Unternehmensziele fest und trägt die Verantwortung für die Errichtung und Aufrechterhaltung eines Risikomanagements und eines internen Kontrollsystems. Der Verwaltungsrat genehmigt das Budget und ist für die Antragstellung an den Regierungsrat betreffend Genehmigung der Jahresrechnung verantwortlich.

## Ausschüsse

Der Verwaltungsrat bildet aus seiner Mitte drei ständige Ausschüsse (VRA).

- Ausschuss Finance & Controlling
- Ausschuss Personal & Compliance
- Ausschuss Strategie & Politik

Die Ausschüsse bestehen aus je drei Verwaltungsratsmitgliedern. Ihnen können die Vorbereitung und die Überwachung der Durchführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats sowie weitere Aufgaben zugewiesen werden. Sie geben Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats ab. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungskompetenz. Für das Selektionsverfahren für den Direktor oder die Direktorin und die Geschäftsleitungsmitglieder ist der VRA Personal & Compliance zuständig. Die Vertretung des BVB-Personals tritt in Ausstand. Der VRA Personal & Compliance wird dann mit dem Verwaltungsratspräsidium oder dem Vize-Verwaltungsratspräsidium ergänzt.

## Die Geschäftsleitung

Der Geschäftsleitung obliegt die operative Leitung des Unternehmens. Aufgaben sind dabei die Festlegung und Umsetzung der Unternehmens-, Finanz- und Personalpolitik, des Unternehmensleitbilds und der Unternehmensziele, die Genehmigung der Investitionen und Ausgaben im Rahmen ihrer Kompetenzen sowie die gemeinsame Führung des Unternehmens unter der Leitung des Direktors oder der Direktorin. Die Geschäftsleitung besteht aus dem Direktor, dem Vize-Direktor sowie fünf weiteren Mitgliedern. Ende 2022 bestand die Geschäftsleitung aus folgenden Mitgliedern: Bruno Stehrenberger (Direktor), Ramon Oppikofer (Vize-Direktor und Leiter Infrastruktur), Susanne Bolliger Crocoll (Leiterin Personal), Matthias Hofmann (Leiter Verkehr), Alexander Klett (Leiter Technik), Daniel Mangani (Leiter Finanzen) und Milan Sedlacek (Leiter Unternehmensstab).

## Entschädigungen Verwaltungsrat

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidiums legt der Regierungsrat fest. 2022 betrug die Vergütung für die Verwaltungsratspräsidentin 80 000 CHF. Die Verwaltungsratsmitglieder (ohne Präsidentin) erhalten eine Jahrespauschale von 12 000 CHF sowie zusätzlich pro halbtägige Sitzung 600 CHF bzw. pro ganztägige Sitzung 1 200 CHF Sitzungsgeld (inkl. Vor- und Nachbereitung). Spesen werden nach effektivem Aufwand und gemäss den massgeblichen Bestimmungen des Kantons Basel-Stadt vergütet.

## Vergütungen Verwaltungsrat Geschäftsleitung

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen und Spesen 2022

Hunkeler Yvonne	81 157
Schneider Thomas	26 400
Casanova Flavio	27 000
Gloor Manfred	24 000
Ryser Hanspeter	24 000
Thurnherr Daniela	25 200
Von Arx Widar	28 200
<b>Gesamtvergütung Verwaltungsrat</b> (total 7 Personen)	<b>235 957</b>

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird aufgrund der Bestimmungen des baselstädtischen Lohngesetzes festgelegt und enthält eine variable Vergütung bis maximal 3 000 CHF in Form einer Anerkennungsprämie. Die Spesenvergütung erfolgt gemäss dem BVB-Spesenreglement, das sich an der basel-städtischen Spesenverordnung orientiert und gemäss § 13 des BVB-OG im Einvernehmen mit der Personalkommission erlassen wurde.

## Vergütungen an Geschäftsleitungsmitglieder

in CHF, Bruttogehalt inkl. Familien- und Unterhaltszulagen 2022

<b>Höchste Einzelvergütung</b> Bruno Stehrenberger	264 547
<b>Gesamtvergütung Geschäftsleitung</b> (total 7 Personen)	<b>1 473 844</b>

## Compliance

Der Verwaltungsrat legt die Grundzüge der Compliance-Organisation fest und gewährt die entsprechenden personellen Ressourcen. Die Geschäftsleitung stellt die Einhaltung der Gesetze im Unternehmensalltag sicher und die dazu notwendigen Ressourcen zur Verfügung. 2022 hat die BVB 43 Submissionen (Vorjahr: 54) über den gesetzlichen Grenzwerten von 100 000 CHF (Warenlieferungen) bzw. 150 000 CHF (Dienstleistungen) abgewickelt und nach der beschaffungsrechtlichen Gesetzgebung des Kantons Basel-Stadt ausgeschrieben. Damit sind Beschaffungen von Gütern und Dienstleistungen in der Höhe von 228,39 Mio. CHF für die kommenden Jahre sichergestellt.

## Internes Kontrollsystem (IKS)/ Risikomanagement

Das interne Kontrollsystem (IKS) umfasst die Gesamtheit aller Strukturen und Prozesse, die einen ordnungsgemässen Ablauf des betrieblichen Geschehens in der BVB sicherstellen und zur Erreichung der geschäftspolitischen Ziele beitragen. Das IKS umfasst das Management der Risiken der finanziellen Berichterstattung nach Art. 728a OR. Das IKS wurde bei der BVB 2015 ausgebaut und 2016 gemäss den Spezifikationen der IKS-Policy unternehmensweit eingeführt. Der IKS-Zyklus im Geschäftsjahr 2022 fand überwiegend im zweiten Halbjahr statt.

Ein professionelles Risikomanagement ist nicht nur gesetzlich gefordert, sondern es

ist auch von entscheidender Bedeutung für die frühzeitige Identifikation von wesentlichen Unternehmensrisiken. So können Gefahren für das Unternehmen aktiv abgewendet oder minimiert werden. Das Risikomanagement besteht aus der Analyse, der Steuerung und der Überwachung von potenziellen Risiken. Es trägt dazu bei, eine sichere und risikofreie Leistungserbringung in der geforderten Qualität zu garantieren. Zusätzlich ermöglicht es, Chancen für das Unternehmen zu erkennen. Die BVB hat 2016 ein Risikomanagementsystem auf Basis der COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) eingeführt. Mit diesem System werden regelmässig interne und externe Faktoren, die den Markt oder das Unternehmensumfeld betreffen, analysiert, allfällige Risiken überwacht, Massnahmen zur Risikomitigation getroffen und deren Umsetzung überwacht.

## Revisionsstelle

Damit der Verwaltungsrat seine Aufsicht ausüben kann, führt die Revisionsstelle jährlich Revisionen durch und erstattet darüber dem Verwaltungsrat Bericht. Die Revisionsstelle wird vom Verwaltungsrat jeweils für ein Jahr gewählt. Eine Wiederwahl ist für maximal sechs weitere Jahre möglich. Die Revisionsstelle prüft die Jahresrechnung und die Bilanz und beurteilt die ordentliche Geschäftsführung. Sie erstattet dem Verwaltungsrat sowie der Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt Bericht über das Ergebnis ihrer Prüfung. Seit dem Geschäftsjahr 2022 ist die PwC AG die Revisionsstelle der BVB.

# Jahresrechnung

## Erfolgsrechnung

2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2022	2021
Verkehrserlöse		105 849 001	94 057 056
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	15 139 785	17 288 121
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	131 989 793	97 666 658
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	14 890 222	8 488 090
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	14 378 979	15 095 368
Aktivierete Eigenleistung und Lagerleistung		21 750 844	18 906 999
<b>Betriebsertrag</b>		<b>303 998 624</b>	<b>251 502 292</b>
Aufwand zur Leistungserstellung	4	-50 738 718	-46 346 422
Personalaufwand	5	-152 364 749	-150 484 613
Übriger betrieblicher Aufwand	6	-22 014 957	-19 695 469
<b>Betriebsaufwand</b>		<b>-225 118 424</b>	<b>-216 526 504</b>
<b>Betriebsergebnis (EBITDA)</b>		<b>78 880 200</b>	<b>34 975 788</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	-55 504 397	-56 210 576
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	-3 762 673	-2 662 380
<b>Abschreibungen</b>		<b>-59 267 070</b>	<b>-58 872 956</b>
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>19 613 130</b>	<b>-23 897 168</b>
Finanzertrag	7	373 809	1 164 861
Finanzaufwand	7	-486 810	-1 125 510
<b>Finanzergebnis</b>	7	<b>-113 001</b>	<b>39 351</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>19 500 129</b>	<b>-23 857 817</b>
<b>Unternehmererfolg vor Rücklagen</b>		<b>19 500 129</b>	<b>-23 857 817</b>
Verwendung gesetzliche Rücklagen	20	993 414	—
<b>Ergebniseffekt aus Rücklagen</b>		<b>993 414</b>	<b>—</b>
<b>Gewinn/ Verlust (-)</b>		<b>20 493 543</b>	<b>-23 857 817</b>

## Bilanz

Per 31. Dezember 2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2022	31.12.2021
Flüssige Mittel	8	23 832 319	10 205 326
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	24 021 357	12 492 193
Sonstige kurzfristige Forderungen		1 888 206	4 472 468
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	19 410 857	20 438 824
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	19 609 278	8 977 345
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>88 762 017</b>	<b>56 586 156</b>
Sachanlagen	13	632 695 692	610 935 402
Finanzanlagen	12	695 000	499 900
Immaterielle Anlagen	14	18 766 102	18 797 502
<b>Anlagevermögen</b>		<b>652 156 794</b>	<b>630 232 804</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>740 918 811</b>	<b>686 818 960</b>
<b>Passiven</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	15	53 610 202	64 486 433
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16	17 438 040	8 780 220
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		1 026 041	1 276 453
Kurzfristige Rückstellungen	17	6 897 035	7 578 862
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	47 797 111	34 730 739
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>126 768 429</b>	<b>116 852 707</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	15	284 625 706	247 860 573
Langfristige Rückstellungen	17	1 486 656	1 947 424
Investitionszuschüsse	19	135 408 394	147 028 759
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>421 520 756</b>	<b>396 836 756</b>
<b>Fremdkapital</b>		<b>548 289 185</b>	<b>513 689 463</b>
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Gewinnreserven	20	-25 914 656	-7 560 340
Gewinnreserven			
Gewinnvortrag		25 419 199	31 916 114
Jahreserfolg		20 493 543	-23 857 817
<b>Eigenkapital</b>		<b>192 629 626</b>	<b>173 129 497</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>740 918 811</b>	<b>686 818 960</b>

**Geldflussrechnung**

2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	2022	2021
Jahreserfolg	20 493 543	-23 857 817
Abschreibungen auf Sachanlagen	55 504 397	56 210 576
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	3 762 673	2 662 380
Gewinn (-)/Verlust aus Abgängen des Anlagevermögens (+)	1 395 503	1 415 872
Gewährte Nutzungsrechte Investition	-14 378 979	-15 095 369
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	-681 827	-2 847 336
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	-460 768	-853 635
Veränderung gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	-993 414	—
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-11 529 164	939 807
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen	2 584 262	-1 390 410
Veränderung der Vorräte und angefangene Arbeiten	1 027 967	6 700 945
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzung	-10 631 933	6 874 387
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-176 800	5 219 600
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten	-250 412	1 261 741
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzung	12 671 272	-17 703 228
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>58 336 320</b>	<b>19 537 513</b>
Investitionen in Sachanlagen	-69 824 372	-61 051 330
Desinvestitionen in Sachanlagen	297	4 843
Investitionen in immaterielle Anlagen	-3 732 768	-8 476 960
Desinvestitionen in Finanzanlagen	200 000	—
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-73 356 843</b>	<b>-69 523 447</b>
Aufnahme Finanzverbindlichkeiten <sup>1</sup>	50 673 000	55 712 839
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten <sup>1</sup>	-24 784 098	-12 389 254
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	2 758 614	9 749 640
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>28 647 516</b>	<b>53 073 225</b>
<b>Veränderung des Fonds flüssige Mittel</b>	<b>13 626 993</b>	<b>3 087 291</b>
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	10 205 326	7 118 035
Bestand flüssige Mittel am 31. Dezember	23 832 319	10 205 326
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>13 626 993</b>	<b>3 087 291</b>

<sup>1</sup> Die Aufnahmen und Rückzahlungen der Finanzverbindlichkeiten werden neu brutto dargestellt. Die Vorjahreswerte wurden zur Vergleichbarkeit angepasst.

**Eigenkapitalnachweis**

Per 31. Dezember 2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Gewinnreserven	Gewinnreserven	Total
<b>Bestand am 1. Januar 2022</b>	<b>172 631 540</b>	<b>-7 560 340</b>	<b>8 058 297</b>	<b>173 129 497</b>
Umbuchung von Rücklagen <sup>1</sup>	—	7 852 722	-7 852 722	—
Verwendung Rücklagen zur Defizitdeckung	—	-993 414	—	-993 414
Ergebnisverwendung 2021	—	-25 213 624	25 213 624	—
Jahreserfolg	—	—	20 493 543	20 493 543
<b>Bestand am 31. Dezember 2022</b>	<b>172 631 540</b>	<b>-25 914 656</b>	<b>45 912 742</b>	<b>192 629 626</b>

<sup>1</sup> In Absprache mit dem Amt für Mobilität wurde der Ertrag aus einem Nebengeschäft aus den Jahren 2018–2020 in der Höhe von CHF 7 852 722 von den Gewinnreserven in die gesetzlichen Gewinnreserven aus Ortsverkehr-Rücklagen umgegliedert.

**Eigenkapitalnachweis**

Per 31. Dezember 2021 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Gewinnreserven	Gewinnreserven	Total
<b>Bestand am 1. Januar 2021</b>	<b>172 631 540</b>	<b>—</b>	<b>24 355 774</b>	<b>196 987 314</b>
Umgliederung Anteil gesetzliche Gewinnreserven <sup>1</sup>	—	13 664 109	-13 664 109	—
Umbuchung von Rücklagen <sup>2</sup>	—	993 414	-993 414	—
Ergebnisverwendung 2020	—	-22 217 863	22 217 863	—
Jahreserfolg	—	—	-23 857 817	-23 857 817
<b>Bestand am 31. Dezember 2021</b>	<b>172 631 540</b>	<b>-7 560 340</b>	<b>8 058 297</b>	<b>173 129 497</b>

<sup>1</sup> Zur transparenten Darstellung der verschiedenen Reserven je Sparte wurden die Spezialreserven aus der Sparte Ortsverkehr und Infrastruktur neu in die gesetzlichen Gewinnreserven umgegliedert.

<sup>2</sup> In Absprache mit dem BAV und dem Amt für Mobilität wurde der Ertrag aus einem Nebengeschäft aus den Jahren 2018–2020 in der Höhe von CHF 993 414 von den Gewinnreserven in die gesetzlichen Gewinnreserven aus RPV-Rücklagen umgegliedert.

**Verwendung des Bilanzgewinnes**

	2022	2021
Vortrag aus Vorjahr	25 419 199	31 916 114
Jahreserfolg	20 493 543	-23 857 817
<b>Total zur Verwendung</b>	<b>45 912 742</b>	<b>8 058 297</b>
Einlage/Entnahme Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	-4 834 853	3 464 789
Einlage/Entnahme Spezialreserven Ortsverkehr (Art. 36 PBG)	-16 164 764	20 003 065
Einlage/Entnahme Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	-1 406 566	1 745 770
Entnahme Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	121 146	—
Zuweisung Gewinnanteil Regionaler Personenverkehr zu Gewinnreserven (Art. 36 PBG)	301 990	—
Umbuchung Ertrag aus Nebengeschäft 2018–2020 in gesetzliche Gewinnreserven	—	-7 852 722
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>23 929 695</b>	<b>25 419 199</b>

# Anhang

## Grundsätze der Rechnungslegung

### Allgemeines

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

### Währungsumrechnung

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

### Angewendete Umrechnungskurse mit Vorjahresvergleich in CHF

	Erfolgsrechnung Jahresdurchschnittskurs		Bilanz Stichtagskurs	
	2022	2021	2022	2021
1 EUR	1,0210	1,0968	0,9875	1,0362

## Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

### Flüssige Mittel

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

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

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

### Vorräte und angefangene Arbeiten

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

Die selbst aufbereiteten Ersatzteile werden zu Herstellkosten bewertet. Für die Risiken aus Verlust aufgrund einer langen Lagerdauer oder einer reduzierten Verwertbarkeit (Gängigkeit) wird eine nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ermittelte Wertberichtigung vorgenommen.

Die angefangenen Arbeiten werden zu Herstellkosten unter Abzug allfälliger Einzelwertberichtigungen (Schadentrams) bewertet.

### Sachanlagen

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

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

### Wirtschaftliche Nutzungsdauer

Wirtschaftliche Nutzungsdauer	in Jahren
Gebäude	50
Fahrbahn (nach Zonenlogik)	7 – 40
Dienstgleise	bis zu max. 55
Fahrleitungen	30
Elektrische Schienentriebfahrzeuge (ESTF) – Wagenkasten	40
ESTF – Elektrik für Traktion und Sicherheit (Antrieb und Bremsen)	20
ESTF – Komforteinrichtung	17
ESTF – Fahrgastinformation/Klimageräte	10
ESTF – Bauteile – Drehgestelle/Gelenke	8
Autobusse und Dienstfahrzeuge	8 – 12
Maschinen, Werkzeuge und Geräte	5 – 10
Betriebseinrichtungen	5 – 25
Mobiliar	5
IT-Hardware/IT-Software	5

### Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen werden aktiviert, sofern sie eindeutig identifizierbar sind, dem Unternehmen über mehr als einem Jahr einen messbaren Nutzen bringen und ihre Kosten zuverlässig bestimmt werden können. Die Bewertung der immateriellen Anlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibung. Die Abschreibungen werden linear über die betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer vorgenommen.

### Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten

Das finanzielle Anlagevermögen enthält Genossenschaftsanteile und Beteiligungen. Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Abzug allfälliger Wertbeeinträchtigungen bewertet. Die Finanzverbindlichkeiten bestehen aus dem Kontokorrent sowie den Darlehen mit dem Kanton Basel-Stadt.

### Verbindlichkeiten und Rückstellungen

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

### Personalvorsorge

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

Eine Rückstellung wird gebildet, wenn der Deckungsgrad unter 80 Prozent liegt, bei einem Deckungsgrad zwischen 80 Prozent und 100 Prozent wird eine Eventualverbindlichkeit in der Höhe der Differenz zwischen dem aktuellen Deckungsgrad und 100 Prozent als Maximalbetrag ausgewiesen.

### Nahestehende Personen

Als nahestehende Personen gelten der Kanton Basel-Stadt, einschliesslich der PKBS, übrige Kantonsbetriebe und die im Kanton Basel-Stadt konsolidierten Gesellschaften sowie die Mitglieder der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates.

### Ausserbilanzgeschäfte

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

### Steuern

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

Die Mehrwertsteuer (MWST) wird seit 01.01.2016 nach der effektiven Methode abgerechnet.

## Angaben im Sinne von Art. 37, Abs. 3 PBG

### Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf die Genehmigung der Jahresrechnungen, lässt aber die genehmigte Jahresrechnung prüfen.

## Angaben im Sinne von Art. 35 PBG und Art. 3, Abs. 2 RKV

in CHF	2022	2021
<b>Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen</b>		
für Tram	100 000 000	100 000 000
für Autobus	100 000 000	100 000 000
<b>Brandversicherungswert der Gebäude</b>	227 872 000	227 872 000

Im ausgewiesenen Brandversicherungswert sind die Liegenschaften enthalten. Die restlichen Sachanlagen (Trams, Autobusse, etc.) sind zusammen mit anderen Anlagen des Kanton Basel-Stadt versichert.

**Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Erfolgsrechnung**

Anhang per 31. Dezember 2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	2022	2021
<b>1</b>	<b>Dienstleistungs- und übrige Erlöse</b>		
	Dienstleistungen	9 972 498	13 032 040
	Werbeerlöse und Extradfahrten	2 879 185	2 270 895
	Übrige Erlöse	2 456 221	2 161 236
	Ertragsminderungen	- 168 119	- 176 050
	<b>Dienstleistungs- und übrige Erlöse</b>	<b>15 139 785</b>	<b>17 288 121</b>

Note	Details zu	2022	2021
<b>2</b>	<b>Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt</b>		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	99 947 756	82 897 990
	Abgeltungen RPV	16 764 789	9 032 412
	Verlustdeckung 2021 bzw. 2020 (Ortsverkehr) seitens Kanton	13 223 437	5 241 266
	Verlustdeckung 2021 bzw. 2020 (RPV) seitens Kanton	2 053 811	494 990
	<b>Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt</b>	<b>131 989 793</b>	<b>97 666 658</b>

**Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden**

	Abgeltung Bund RPV	4 920 777	3 820 017
	Abgeltung Gemeinde Riehen	2 135 520	1 694 176
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	163 462	156 399
	Verlustdeckung 2021 bzw. 2020 (Ortsverkehr) seitens Bund	6 670 747	2 620 633
	Verlustdeckung 2021 bzw. 2020 (RPV) seitens Bund	881 658	196 865
	Verlustdeckung 2021 bzw. 2020 (Ortsverkehr) Gemeinde Riehen	118 058	—

<b>Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt</b>	<b>14 890 222</b>	<b>8 488 090</b>
---	-------------------	------------------

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

Note	Details zu	2022	2021
<b>3</b>	<b>Gewährte Nutzungsrechte Investition</b>		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	11 443 741	12 003 229
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	2 454 338	2 725 999
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Infrastrukturinvestitionen	480 900	366 140
	<b>Gewährte Nutzungsrechte Investition</b>	<b>14 378 979</b>	<b>15 095 368</b>

Die gewährten Nutzungsrechte entsprechen den buchhalterisch realisierten anteiligen Investitionszuschüssen (nicht rückzahlbare und zinslose à-fonds-perdu-Finanzierungen), denen im Berichtsjahr kein Zahlungsstrom unterliegt. Diese Position kompensiert die entsprechende Gegenposition in den Abschreibungen der subventionierten Anlagen.

Note	Details zu	2022	2021
<b>4</b>	<b>Aufwand zur Leistungserstellung</b>		
	Materialaufwand <sup>1</sup>	14 667 179	16 043 757
	Bestandsveränderungen Vorräte	774 638	- 1 223 079
	Energieaufwand	11 714 383	9 819 754
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	17 279 717	15 600 213
	Verwaltungskosten und Kostenanteil TNW	3 873 324	3 476 869
	Fahrzeugaufwand	1 033 677	1 208 192
	Übriger Aufwand zur Leistungserstellung	1 395 800	1 420 716
	<b>Aufwand zur Leistungserstellung</b>	<b>50 738 718</b>	<b>46 346 422</b>

<sup>1</sup> Im Materialaufwand sind die Aufwendungen der Entsorgung von Ersatzteilen für übrige obsoleete Lagerteile mit Anschaffungs- und Herstellkosten von CHF 267 695 im Berichtsjahr enthalten (Vorjahr: CHF 958 852).

Note	Details zu	2022	2021
<b>5</b>	<b>Personalaufwand</b>		
	Löhne	109 175 946	107 142 382
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	8 338 714	8 611 394
	Personalversicherungsbeiträge	31 713 224	31 877 982
	Übriger Personalaufwand	3 136 865	2 852 855
	<b>Personalaufwand</b>	<b>152 364 749</b>	<b>150 484 613</b>

Note	Details zu	2022	2021
<b>6</b>	<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>		
	Mehrwertsteuer	75 972	856 201
	Energie- und Entsorgungsaufwand	1 922 666	1 700 454
	Informatikaufwand	9 501 733	8 389 314
	Raumaufwand	2 912 929	2 426 193
	Gebühren und Abgaben	155 627	129 914
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	1 237 188	1 320 154
	Sachversicherungen	637 334	611 859
	Temporäres Personal	1 667 667	1 382 513
	Übrige betriebliche Aufwendungen	3 903 841	2 878 867
	<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>	<b>22 014 957</b>	<b>19 695 469</b>

Note	Details zu	2022	2021
<b>7</b>	<b>Finanzergebnis</b>		
	Zinserträge und Kursgewinne	373 809	1 164 861
	Kursverluste und übrige Zins- und Finanzaufwendungen	- 486 810	- 1 125 510
	<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 113 001</b>	<b>39 351</b>

**Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz**

Anhang per 31. Dezember 2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>8</b>	<b>Flüssige Mittel</b>		
	Kassen	1 004 863	1 085 809
	Postfinance und Banken	22 774 020	9 084 010
	Checks und Gutscheine	53 436	35 507
	<b>Flüssige Mittel</b>	<b>23 832 319</b>	<b>10 205 326</b>
Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>9</b>	<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
	Forderungen gegenüber Dritten	15 410 839	6 135 003
	Forderungen gegenüber Nahestehenden	9 166 809	7 517 652
	Forderungen gegenüber Assoziierten	409 296	42 534
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	- 32 534	- 52 213
	Wertberichtigung (pauschal auf Taxzuschläge)	- 933 053	- 1 150 783
	<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>24 021 357</b>	<b>12 492 193</b>
Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>10</b>	<b>Vorräte und angefangene Arbeiten</b>		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	880 397	860 145
	Rohstoffe	1 796 178	1 148 362
	Ersatzteile	13 951 732	14 392 877
	Halb- und Fertigfabrikate	6 266 996	6 820 828
	Sonstige Vorräte	636 242	873 398
	Angefangene Arbeiten	859 321	1 108 464
	Wertberichtigungen	- 4 980 009	- 4 765 250
	<b>Vorräte und angefangene Arbeiten</b>	<b>19 410 857</b>	<b>20 438 824</b>

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>11</b>	<b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>		
	Verkehrsabrechnung TNW	344 946	1 283 062
	Zeitguthaben gegenüber Mitarbeiter*innen	447 247	1 041 439
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen <sup>1</sup>	18 817 085	6 652 844
	<b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>19 609 278</b>	<b>8 977 345</b>
	<small>1 Die Veränderung in den übrigen aktiven Rechnungsabgrenzungen ist auf die Abgrenzung des finalen Guthabens aus der Leistungsvereinbarung Ortsverkehr 2022 zurückzuführen.</small>		
Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>12</b>	<b>Finanzanlagen</b>		
	Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel <sup>1</sup>	—	200 000
	Darlehen an Moving Media Basel AG, Basel, mit Rangrücktrittklärung	200 000	200 000
	Beteiligung an Moving Media Basel AG, Basel, 2/3 Beteiligungsanteil	99 900	99 900
	Übrige langfristige Finanzanlagen <sup>2</sup>	395 100	—
	<b>Finanzanlagen</b>	<b>695 000</b>	<b>499 900</b>

1 Die Beteiligung wurde 2022 beendet, wobei die Investition zum Nominalwert an die BVB rückbezahlt wurde.2 2022 wurde ein langjähriger Mietvertrag für einen Personal- und Traforaum am EuroAirport Basel abgeschlossen. Bei der Vertragsunterzeichnung musste ein Teil der Mietzinsen vorausbezahlt werden. Die Auflösung der Vorauszahlung erfolgt linear über die Mietperiode.

**Anlagenspiegel Sachanlagen**

Anhang per 31. Dezember 2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
<b>13</b>	<b>Sachanlagen 2022</b>						
	<b>Anschaffungswerte</b>						
	Bestand am 1. Januar 2022	452 011 104	75 984 819	682 870 191	178 366 430	41 425 433	1 430 657 976
	Zugänge <sup>1</sup>	2 974 938	20 870 834	21 870 281	10 166 270	22 776 669	78 658 992
	Abgänge	-1 756 747	-1 354 924	-32 263 033	-1 139 920	—	-36 514 624
	Umbuchungen <sup>2</sup>	1 830 860	4 886 353	14 920 482	2 455 703	-24 122 291	-28 893
	<b>Bestand am 31.12.2022</b>	<b>455 060 155</b>	<b>100 387 082</b>	<b>687 397 921</b>	<b>189 848 483</b>	<b>40 079 811</b>	<b>1 472 773 451</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
	Bestand am 1. Januar 2022	-232 006 690	-54 329 224	-438 108 343	-95 278 317	—	-819 722 574
	Abschreibungen <sup>3</sup>	-17 726 487	-4 075 653	-25 297 957	-8 404 300	—	-55 504 397
	Abschreibung Abgänge	1 755 062	1 354 665	31 215 873	823 612	—	35 149 212
	<b>Bestand am 31.12.2022</b>	<b>-247 978 115</b>	<b>-57 050 212</b>	<b>-432 190 427</b>	<b>-102 859 005</b>	<b>—</b>	<b>-840 077 759</b>
	<b>Nettobuchwert</b>						
	1. Januar 2022	220 004 414	21 655 594	244 761 848	83 088 113	41 425 433	610 935 402
	<b>31. Dezember 2022</b>	<b>207 082 040</b>	<b>43 336 869</b>	<b>255 207 494</b>	<b>86 989 478</b>	<b>40 079 811</b>	<b>632 695 692</b>

1 In den Zugängen der Anlagen im Bau sind Anzahlungen an Lieferanten in der Höhe von CHF 1 613 756 (Vorjahr: CHF 5 398 732) enthalten.

2 Umbuchungen sind Anlagen im Bau, die im Berichtsjahr abgeschlossen und von den Anlagen in Bau auf die fertigen Anlagen umgebucht wurden.

3 In den Abschreibungen Tram sind CHF 827 505 enthalten für Anlagenabgänge der Trambeschaffung Optionslos Flexity. Zudem musste der Restwert der Oldtimer Trams über CHF 1 053 434 abgeschrieben werden.

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
<b>13</b>	<b>Sachanlagen 2021</b>						
	<b>Anschaffungswerte</b>						
	Bestand am 1. Januar 2021	437 427 471	74 357 752	678 133 495	177 190 702	22 780 337	1 389 889 757
	Zugänge	12 705 022	155 387	15 646 204	1 344 082	31 200 636	61 051 330
	Abgänge <sup>1</sup>	—	—	-16 950 445	-229 593	—	-17 180 038
	Umbuchungen <sup>2</sup>	1 878 611	1 471 680	7 370 069	61 239	-12 555 540	-1 773 941
	Umgliederungen <sup>3</sup>	—	—	-1 329 132	—	—	-1 329 132
	<b>Bestand am 31.12.2021</b>	<b>452 011 104</b>	<b>75 984 819</b>	<b>682 870 191</b>	<b>178 366 430</b>	<b>41 425 433</b>	<b>1 430 657 976</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
	Bestand am 1. Januar 2021	-214 152 527	-50 708 011	-428 494 019	-87 125 966	—	-780 480 522
	Abschreibungen	-17 854 164	-3 621 213	-26 385 042	-8 350 157	—	-56 210 576
	Abschreibung Abgänge <sup>2</sup>	—	—	15 561 516	197 806	—	15 759 322
	Abschreibungen Umgliederungen <sup>3</sup>	—	—	1 209 202	—	—	1 209 202
	<b>Bestand am 31.12.2021</b>	<b>-232 006 690</b>	<b>-54 329 224</b>	<b>-438 108 343</b>	<b>-95 278 317</b>	<b>—</b>	<b>-819 722 574</b>
	<b>Nettobuchwert</b>						
	1. Januar 2021	223 274 944	23 649 740	249 639 477	90 064 737	22 780 337	609 409 235
	<b>31. Dezember 2021</b>	<b>220 004 414</b>	<b>21 655 594</b>	<b>244 761 848</b>	<b>83 088 113</b>	<b>41 425 433</b>	<b>610 935 402</b>

1 In den Zugängen der Anlagen im Bau sind Anzahlungen an Lieferanten in der Höhe von CHF 5 398 732 (Vorjahr: CHF 324 215) enthalten.

2 Abgegangen sind Gleisinfrastrukturanlagen mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten von CHF 16 950 445 und Gebäude mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten von CHF 229 593.

3 In den Umgliederungen Infrastruktur enthalten sind Software-Anlagen mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten von CHF 1 329 132 mit einem Restwert von CHF 1 199 931, die bis 2020 unter Sachanlagen gezeigt wurden und nun neu unter den immateriellen Werten ausgewiesen werden.

**Anlagenspiegel Immaterielle Anlagen**

Anhang per 31. Dezember 2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Software	Anlagen im Bau	31.12.2022
<b>14</b>	<b>Immaterielle Anlagen 2022</b>			
	<b>Anschaffungswerte</b>			
	Bestand am 1. Januar 2022	23 597 548	6 512 208	30 109 756
	Zugänge	2 629 862	1 102 906	3 732 768
	Abgänge	- 1 314 864	—	- 1 314 864
	Umbuchungen <sup>1</sup>	6 116 033	- 6 087 140	28 893
	<b>Bestand am 31. Dezember 2022</b>	<b>31 028 579</b>	<b>1 527 974</b>	<b>32 556 553</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>			
	Bestand am 1. Januar 2022	- 11 312 254	—	- 11 312 254
	Abschreibungen	- 3 762 673	—	- 3 762 673
	Abschreibungen Abgänge	1 284 476	—	1 284 476
	<b>Bestand am 31. Dezember 2022</b>	<b>- 13 790 451</b>	<b>—</b>	<b>- 13 790 451</b>
	<b>Nettobuchwert</b>			
	1. Januar 2022	12 285 294	6 512 208	18 797 502
	<b>31. Dezember 2022</b>	<b>17 238 128</b>	<b>1 527 974</b>	<b>18 766 102</b>

<sup>1</sup> Umbuchungen sind Anlagen im Bau, die im Berichtsjahr abgeschlossen und von den Anlagen im Bau auf die fertigen Anlagen umgebucht wurden.

Note	Details zu	Software	Anlagen im Bau	31.12.2021
<b>14</b>	<b>Immaterielle Anlagen 2021</b>			
	<b>Anschaffungswerte</b>			
	Bestand am 1. Januar 2021	12 958 655	5 664 536	18 623 191
	Zugänge	2 383 802	6 093 158	8 476 960
	Abgänge	- 93 469	—	- 93 469
	Umbuchungen <sup>1</sup>	7 019 427	- 5 245 486	1 773 941
	Umgliederungen <sup>2</sup>	1 329 132	—	1 329 132
	<b>Bestand am 31. Dezember 2021</b>	<b>23 597 548</b>	<b>6 512 208</b>	<b>30 109 756</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>			
	Bestand am 1. Januar 2021	- 7 534 141	—	- 7 534 141
	Abschreibungen	- 2 662 380	—	- 2 662 380
	Abschreibungen Abgänge	93 469	—	93 469
	Abschreibungen Umgliederungen <sup>2</sup>	- 1 209 202	—	- 1 209 202
	<b>Bestand am 31. Dezember 2021</b>	<b>- 11 312 254</b>	<b>—</b>	<b>- 11 312 254</b>
	<b>Nettobuchwert</b>			
	1. Januar 2021	5 424 514	5 664 536	11 089 050
	<b>31. Dezember 2021</b>	<b>12 285 294</b>	<b>6 512 208</b>	<b>18 797 502</b>

<sup>1</sup> Umbuchungen sind Anlagen im Bau, die im Berichtsjahr abgeschlossen und von den Anlagen im Bau auf die fertigen Anlagen umgebucht wurden.

<sup>2</sup> In den Umgliederungen immaterielle Anlagen enthalten sind Software-Anlagen mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten von CHF 1 329 132 mit einem Restwert von CHF 119 931, die bis 2020 unter Sachanlagen gezeigt wurden und nun neu unter den immateriellen Werten ausgewiesen werden.

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>15</b>	<b>Finanzverbindlichkeiten</b>		
	<b>Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>		
	Darlehensverbindlichkeiten fällig im Jahr 2023 <sup>1,2</sup>	13 907 867	12 555 453
	Kontokorrent Kanton Basel-Stadt	39 702 335	51 930 980
	<b>Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>	<b>53 610 202</b>	<b>64 486 433</b>
	<b>Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>		
	Darlehen für Gebäude <sup>1,3</sup>	50 173 880	30 614 973
	Darlehen für Fahrzeuge <sup>1,4</sup>	141 521 786	144 000 000
	Darlehen für Bahninfrastruktur <sup>1</sup>	92 930 040	73 245 600
	<b>Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>	<b>284 625 706</b>	<b>247 860 573</b>
	Davon Restlaufzeit > 1 bis 5 Jahre	55 585 787	50 221 813
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	229 039 919	197 638 760
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,00 %	0,00 %

1 Die Rückzahlung der Darlehen erfolgt üblicherweise innerhalb von 20–25 Jahren für Bahninfrastruktur, innerhalb von 50 Jahren für Gebäude, innerhalb von 25 Jahren für Trams und 14 Jahre für Elektrobusse.

2 Die kurzfristigen Darlehensverbindlichkeiten beinhalten Rückzahlungsbeträge von Darlehen im Folgejahr.

3 Die Erhöhung der Darlehen Gebäude beziehen sich auf den Aufbau der Provisorien sowie den Neubau der Garage Rank.

4 In den Darlehen der Fahrzeuge ist eine Neuaufnahme von CHF 5 085 000 enthalten für beschaffte Elektrobusse im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie 2027.

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>16</b>	<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	16 179 980	8 011 992
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	1 258 060	768 228
	<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>17 438 040</b>	<b>8 780 220</b>

### Kurzfristige und langfristige Rückstellungen

Anhang per 31. Dezember 2022 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Bestand 01.01.	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.	davon kurzfristig
<b>17</b>	<b>Rückstellungen 2022</b>						
	Garantie- und Haftungsfälle	90 570	—	—	– 4 350	86 220	86 220
	Diverse Rückstellungen	132 530	9 763	—	—	142 293	142 293
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	5 383 843	—	– 367 897	– 441 982	4 573 964	4 573 964
	Dienstaltersgeschenke	1 819 290	277 766	– 323 984	—	1 773 072	399 416
	Diverse Personalverpflichtungen	2 100 053	857 326	– 1 149 237	—	1 808 142	1 695 142
	<b>Total</b>	<b>9 526 286</b>	<b>1 144 855</b>	<b>– 1 841 118</b>	<b>– 446 332</b>	<b>8 383 691</b>	<b>6 897 035</b>

### Rückstellungen 2021

Garantie- und Haftungsfälle	262 410	—	—	– 171 840	90 570	90 570
Kulanzregelung Aboverlängerung Corona	939 600	—	—	– 939 600	—	—
Diverse Rückstellungen	—	132 530	—	—	132 530	132 530
Ferien- und Überzeitguthaben Personal	6 635 517	—	– 1 251 674	—	5 383 843	5 383 843
Dienstaltersgeschenke	2 217 152	—	—	– 397 862	1 819 290	609 393
Diverse Personalverpflichtungen	3 172 578	272 251	– 1 344 776	—	2 100 053	1 362 526
<b>Total</b>	<b>13 227 257</b>	<b>404 781</b>	<b>– 2 596 450</b>	<b>– 1 509 302</b>	<b>9 526 286</b>	<b>7 578 862</b>

### Garantie- und Haftungsfälle

Bestehende Garantieverpflichtungen aus Bauleistungen zugunsten Dritter.

### Diverse Rückstellungen

Diverse Rückstellungen, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden können.

### Ferien- und Überzeitguthaben Personal

Die Ferien- und Überzeit-Rückstellung entspricht den bewerteten Zeitguthaben den Mitarbeitenden für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit, Schichtzulagen sowie Überstunden. Die Zeitguthaben der BVB gegenüber den Mitarbeitenden werden unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen gezeigt.

### Dienstaltersgeschenke

Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke ergibt sich aus der Verpflichtung gemäss dem kantonalen Personalgesetz, wonach Mitarbeitende in Abhängigkeit ihrer Dienstzugehörigkeit in Jubiläumsjahren einen Anspruch auf Sonderurlaub haben. Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke im kurzfristigen Bereich betrifft Ansprüche der Mitarbeitenden, die spätestens im Folgejahr realisiert werden. Die langfristige Rückstellung für Dienstaltersgeschenke betrifft Ansprüche, die in den Jahren nach 2023 realisiert werden.

### Diverse Personalverpflichtungen

Die Rückstellung für diverse Personalverpflichtungen beinhaltet Unterstützungsbeträge bei allfälligen Frühpensionierungen von verdienten langjährigen Mitarbeitenden, die aus gesundheitlichen Gründen den Beruf nicht mehr ausüben können. Weiter sind Restrukturierungs- und Reorganisationskosten, künftige Mehrkosten für die Krankentaggeldversicherung aufgrund der Krankheitsverläufe in den Jahren bis 2023 sowie Kosten der Weiterbeschäftigung und Umschulung von Personal, das aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden kann (Detachierte) enthalten.

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>18</b>	<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>		
	TNW-Abrechnung	19 616 620	15 454 237
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 984 931	5 688 656
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen <sup>1</sup>	22 195 560	13 587 846
	<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>47 797 111</b>	<b>34 730 739</b>

<sup>1</sup> Die Veränderung in den übrigen passiven Rechnungsabgrenzungen ist hauptsächlich auf Verbindlichkeiten gegenüber dem Kanton und dem Bund für ausstehende Rückzahlungen zurückzuführen.

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>19</b>	<b>Investitionszuschüsse/Passivierte Nutzungsrechte</b>		
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Kanton <sup>1</sup>	120 932 054	123 256 943
	Zugang Finanzierung Investitionen nach § 16 im Berichtsjahr	1 227 476	9 678 340
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	- 11 443 741	- 12 003 229
	<b>A-fonds-perdu Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16</b>	<b>110 715 789</b>	<b>120 932 054</b>
	Eröffnungsbestand Kleininvestitionen Kanton <sup>2</sup>	17 771 908	20 497 908
	Zugang Kleininvestitionen im Berichtsjahr	—	—
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	- 2 454 338	- 2 726 000
	<b>Passivierte Nutzungsrechte Kleininvestitionen</b>	<b>15 317 570</b>	<b>17 771 908</b>
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Bund	8 324 797	8 619 637
	Zugang Finanzierung durch Bund im Berichtsjahr	1 531 138	71 300
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	- 480 900	- 366 140
	<b>Investitionszuschüsse Bund für Tramverlängerung</b>	<b>9 375 035</b>	<b>8 324 797</b>
	<b>Summe Investitionszuschüsse</b>	<b>135 408 394</b>	<b>147 028 759</b>

<sup>1</sup> Investitionen nach § 16 BVB-OG wurden bis zum 31.05.2016 über A-fonds-perdu-Finanzierungen durch den Kanton Basel-Stadt getragen. Im Zusammenhang mit der Revision des BVB-OG ist der bisherige § 16 zum 06.06.2016 weggefallen. Seit dem 01.06.2016 werden auch die Anlagen der Bahninfrastruktur durch marktübliche Darlehen des Kantons Basel-Stadt finanziert. Die hier gezeigten passivierten Nutzungsrechte ergeben sich aus den Investitionszuschüssen des Kantons für Bahninfrastruktur bis zum 31.05.2016. In diesem Gegenwert sind unter den Sachanlagen die mit diesen Mitteln finanzierten Anlagen ausgewiesen und beschrieben. Da diese Bahninfrastrukturanlagen bereits durch den Kanton finanziert wurden, dürfen sie keine Auswirkung auf die Abgeltung haben. Deswegen wurden für diese Bahninfrastrukturanlagen Nutzungsrechte zugunsten des Kantons passiviert, die betraglich gleichlautend – aber ergebnistechnisch entgegenwirkend – wie die entsprechenden Anlagen im Anlagevermögen beschrieben werden.

<sup>2</sup> Im Rahmen der Umstellung auf Swiss GAAP FER hat die BVB die Aktivierungslimite von 300 000 CHF auf 10 000 CHF herabgesetzt. Anlagen, die bis dahin als Kleininvestitionen sofort beschrieben wurden und zum Umstellungszeitpunkt nach neuen Regeln noch nicht beschrieben gewesen wären, wurden neu bewertet und aktiviert. Da diese Anlagen bereits in früheren Geschäftsjahren Auswirkungen auf die Abgeltung hatten, wurden für diese neu bewerteten Kleinanlagen Nutzungsrechte zugunsten des Kantons passiviert, die betraglich gleichlautend – aber ergebnistechnisch entgegenwirkend – wie die entsprechenden Anlagen im Anlagevermögen beschrieben werden.

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>20</b>	<b>Gesetzliche Gewinnreserven</b>		
	Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG) <sup>1</sup>	-4 156 644	301 559
	Spezialreserven Ortsverkehr (Art. 36 PBG) <sup>2</sup>	-20 012 242	-7 861 899
	Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt <sup>3</sup>	-1 745 770	—
	Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen <sup>4</sup>	—	—
	<b>Gesetzliche Gewinnreserven</b>	<b>-25 914 656</b>	<b>-7 560 340</b>
	<b>Gesetzliche Gewinnreserven nach Verwendung Bilanzgewinn</b>		
	Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	376 219	-4 156 644
	Spezialreserven Ortsverkehr (Art. 36 PBG)	-3 847 478	-20 012 242
	Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	-339 204	-1 745 770
	Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	-121 146	—
	<b>Gesetzliche Gewinnreserven</b>	<b>-3 931 609</b>	<b>-25 914 656</b>

<sup>1</sup> Die Spezialreserven aus dem Regionalen Personenverkehr werden neu als Teil der Gesamtmenge der gesetzlichen Gewinnreserven ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst. Zur Deckung des Vorjahresverlustes wurden im Berichtsjahr die bestehenden Reserven aufgelöst. Im Gewinn des laufenden Jahres sind Zahlungen von Bund und Kanton über CHF 2 935 469 zur Unterstützung des ÖV in der Covid-19 Krise enthalten.

<sup>2</sup> Die Entwicklung der Spezialreserven aus der Sparte Ortsverkehr werden neu als Teil der gesetzlichen Gewinnreserven ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst. Im Gewinn des laufenden Jahres sind Zahlungen von Bund, Kanton und der Gemeinde Riehen über CHF 20 012 242 zur Unterstützung des ÖV in der Covid-19 Krise enthalten.

<sup>3</sup> Die Entwicklung der Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt werden neu als Teil der gesetzlichen Gewinnreserven ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

<sup>4</sup> Die Entwicklung der Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen werden neu als Teil der gesetzlichen Gewinnreserven ausgewiesen.

**Angaben und Erläuterungen zu weiteren Positionen**  
in CHF

Note	Details zu	Über-/Unterdeckung gemäss dem wirtschaftlichen Anteil der Organisation 31.12.2022 <sup>1</sup>	Über-/Unterdeckung gemäss dem wirtschaftlichen Anteil der Organisation 31.12.2021	Veränderung zum Vorjahr bzw. erfolgswirksam im Geschäftsjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand 2022	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand 2021
<b>21</b>	<b>Personalvorsorge BVB</b>						
	Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	- 9 767 782	61 010 165	—	20 205 766	20 205 766	20 066 263
	<b>Total</b>	<b>- 9 767 782</b>	<b>61 010 165</b>	<b>—</b>	<b>20 205 766</b>	<b>20 205 766</b>	<b>20 066 263</b>

<sup>1</sup> Unterdeckung gemäss provisorischer Einnahmen- und Ausgabenrechnung 2022 des Vorsorgewerks BVB.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes der BVB beträgt gemäss provisorischer Jahresrechnung per 31.12.2022 98.6 Prozent (Vorjahr: 108.6 Prozent). Zur Stärkung des Deckungsgrades wurde im Jahr 2022 ein zusätzlicher Betrag von CHF 3 989 537 (Vorjahr: CHF 3 938 424) in die Pensionkasse geleistet.

Auf der Basis des Pensionskassengesetzes (PKG), Stand 01.01.2016, für die Vorsorgewerke des Bereichs Staat und gemäss Regierungsratsbeschluss vom 29.09.2015 führt die Pensionskasse Basel-Stadt (PKBS) das System der Teilkapitalisierung. Der Kanton Basel-Stadt gewährt den Vorsorgewerken eine Staatsgarantie. Folgende Leistungen, soweit der jeweilige Deckungsgrad nicht unter 80 Prozent liegt, werden garantiert:

- Alters-, Risiko- und Austrittsleistungen,
- Austrittsleistungen eines in Teilliquidation austretenden Versichertenbestandes sowie
- versicherungstechnische Fehlbeträge, die als Folge einer Teilliquidation beim verbleibenden Versichertenbestand entstehen.

Für denjenigen Teil der Leistungen, für die der jeweilige Deckungsgrad unter 80 Prozent liegt, besteht keine Staatsgarantie. Aus der Sicht des Kantons Basel-Stadt kommt die Staatsgarantie nur subsidiär zum Tragen, primär müssen die Betriebe allfällige Mittel für die Erhöhung des Deckungsgrades aufbringen.

Note	Details zu	2022	2021
<b>22</b>	<b>Vergütungen an Führungskräfte</b>		
	Geschäftsleitungsmitglieder	1 473 844	1 453 188
	Verwaltungsräte	235 957	245 495
	<b>Total Vergütungen an Führungskräfte</b>	<b>1 709 801</b>	<b>1 698 683</b>

Note	Details zu
<b>23</b>	<b>Ausserbilanzgeschäfte/Eventualverbindlichkeiten</b>

Zum Bilanzstichtag bestehen weitere, nicht zu bilanzierende Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter im Umfang von CHF 1 287 777 485 (Vorjahr: CHF 87 350 761). Die Zunahme begründet sich vor allem durch den neuen 10-Jahresvertrag für die Fahrleistung Midibusse.

Es bestehen keine Eventualverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag (Vorjahr: CHF 0).

Note	Details zu	31.12.2022	31.12.2021
<b>24</b>	<b>Verpflichtungen aus Mietverträgen</b>		
	Fälligkeit innerhalb 1 Jahr	1 318 560	1 280 104
	Fälligkeit > 1 bis 5 Jahre	3 477 193	4 353 471
	Fälligkeit länger als 5 Jahre	336 490	250 002
	<b>Total der ausstehenden Mietverpflichtungen</b>	<b>5 132 243</b>	<b>5 883 577</b>

Die Verpflichtungen aus Mietverträgen ist bedingt durch die beiden Provisorien für Elektrobusse im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie 2027. Im Weiteren wurde ein längerfristiger Mietvertrag für Personal- und Traforaum an der Haltestelle EuroAirport abgeschlossen.

Note	Details zu	Kanton Basel-Stadt Konsolidierte Einheiten <sup>1</sup>	Assoziierte Gesellschaften <sup>2</sup>
<b>25</b>	<b>Transaktionen mit nahestehenden Personen 2022</b>		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	863 657	2 743 405
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	131 989 793	—
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	11 443 741	—
	<b>Betriebsertrag</b>	<b>144 297 191</b>	<b>2 743 405</b>
	Aufwand zur Leistungserstellung	12 215 761	—
	Personalaufwand	3 945 157	—
	Übriger betrieblicher Aufwand	4 001 085	3 170
	Finanzergebnis	33 151	—
	<b>Aufwendungen</b>	<b>20 195 154</b>	<b>3 170</b>
	<b>Transaktionen mit nahestehenden Personen 2021</b>		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	881 924	2 236 267
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	97 666 658	—
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	12 003 229	—
	<b>Betriebsertrag</b>	<b>110 551 811</b>	<b>2 236 267</b>
	Aufwand zur Leistungserstellung	9 382 791	—
	Personalaufwand	4 591 005	—
	Übriger betrieblicher Aufwand	3 571 927	4 500
	Finanzergebnis	—	—
	<b>Aufwendungen</b>	<b>17 545 723</b>	<b>4 500</b>

<sup>1</sup> Stammhaus (Departemente und Dienststellen), Industrielle Werke Basel, Felix Platter Spital, Universitätsspital Basel, Universitäre Psych. Kliniken, EuroAirport Basel-Mulhouse, MCH Group AG, Fachhochschule Nordwestschweiz.

<sup>2</sup> Moving Media Basel AG, Basel.

Note	Details zu
<b>26</b>	<b>Ergebnisse nach dem Bilanzstichtag</b>

Die Leistungsvereinbarung 2022 wurde am 31. Januar 2023 durch den Regierungsrat unterzeichnet.

**Genehmigung der Jahresrechnung**

Gemäss Art. 12b BVB-OG obliegt die Genehmigung der Jahresrechnung dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 28. März 2023 behandelt und zur Genehmigung durch den Regierungsrat beantragt.

# Bericht der Revisionsstelle

## an den Verwaltungsrat und an die Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stad zur Jahresrechnung 2022 der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

### Basel

#### Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

##### Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) (die Gesellschaft), bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das am 31. Dezember 2022 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung (Seiten 38-57) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie deren Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen.

##### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

##### Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

##### Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

PricewaterhouseCoopers AG, St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, 4002 Basel  
Telefon: +41 58 792 51 00, Telefax: +41 58 792 51 10, [www.pwc.ch](http://www.pwc.ch)

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

##### Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTSuisse: <http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

##### Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Die Verantwortung für Festlegung der Organisation sowie Erlass der Geschäftsordnung obliegt nach Art. 10 BVBOG dem Verwaltungsrat, deren Umsetzung der Geschäftsleitung. Nach Art. 12 BVB-OG hat die Revisionsstelle eine Beurteilung der ordentlichen Geschäftsführung vorzunehmen und an den Verwaltungsrat und an die Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt Bericht zu erstatten. Aufgrund unserer Prüfungshandlungen zur Beurteilung der formellen Einhaltung der Geschäftsordnung anhand der bestehenden Rechtsgrundlagen und Protokollierungen haben wir im Geschäftsjahr 2022 keine Sachverhalte festgestellt, die nicht den Vorgaben des BVB-OG entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG

Dr. Hans Martin Meuli  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Andreas Kägi  
Revisionsexperte

Basel, 28. März 2023

# Kennzahlen im Fünfjahresvergleich

	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Ergebnis</b> (Mio. CHF)					
Betriebsertrag	304,00	251,50	253,76 <sup>1</sup>	256,54	250,76
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	19,61	−23,90	−25,69	1,61	−0,25
Unternehmenserfolg	20,49	−23,86	−20,77	0,36	−0,77
<b>Kurskilometer</b> (Mio. km)					
Gesamt	13,01	12,99	12,38	12,93	12,77
Tram <sup>2</sup>	6,47	6,57	6,07	6,39	6,39
Bus <sup>2,3,4</sup>	6,54	6,42	6,30	6,54	6,38
<b>Einsteiger*innen</b> <sup>5</sup> (Mio.)					
Gesamt <sup>6</sup>	106,19	88,28	85,78	126,63	127,74
Tram	73,02	60,39	58,59	86,78	88,00
Bus <sup>3,4,7</sup>	33,17	27,89	27,19	39,84	39,73
<b>Personenkilometer</b> <sup>5</sup> (Mio. km)					
Gesamt <sup>9</sup>	264,76	201,29	195,55	290,60	292,55
Tram	153,71	125,12	121,95	179,17	182,00
Bus <sup>3,4,7</sup>	93,05	76,17	73,58	111,32	110,45
<b>Pünktlichkeit</b> <sup>8</sup> (% der Abfahrten)					
Gesamt	82,3	84,4	84,2	81,1	82,4
Tram <sup>9</sup>	83,8	86,1	85,3	81,8	82,5
Bus <sup>3,9</sup>	80,6	82,7	83,1	80,4	82,3
<b>Extrafahrten</b>	192	51	77	341	337
<b>Energieverbrauch</b> (kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	19 094 000	19 308 000	18 540 000	19 255 000	18 528 691
Gas	14 302 000	13 985 000	11 585 000	13 523 000	13 935 469
davon Biogas	4 791 000	4 685 000	5 273 000	6 199 000	6 198 750
Strom	44 000	86 000	70 000	77 000	–
Tram					
Strom <sup>10</sup>	28 369 000	28 914 000	26 591 000	29 367 000	31 513 797
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial	61 809 000	62 293 000	56 786 000	62 222 000	63 977 957
davon erneuerbare Energien	33 204 000	33 685 000	31 934 000	35 643 000	37 712 547
davon erneuerbare Energien (%)	53,7	54,0	56,2	57,0	59,0
<b>CO2-Fussabdruck</b>					
Gesamt (in Tonnen)	15 500	13 000	–	–	–
Pro Personenkilometer (in Gramm)	63	64	–	–	–
<b>Mitarbeiter*innen</b>					
Personalbestand					
Personen <sup>11</sup>	1 352	1 362	1 376	1 336	1 243
FTE per Stichtag 31.12. <sup>11</sup>	1 226,4	1 241,3	1 242,2	1 192,8	1 130,7
Männer (Anteil Männer in %)	1 148 (84,9 <span> </span> %)	1 158 (85,0 <span> </span> %)	1 173 (85,2 <span> </span> %)	1 139 (85,2 <span> </span> %)	1 057 (85,0 <span> </span> %)
Frauen (Anteil Frauen in %)	204 (15,1 <span> </span> %)	204 (15,0 <span> </span> %)	203 (14,8 <span> </span> %)	197 (14,8 <span> </span> %)	186 (15,0 <span> </span> %)
Lernende, Praktikantinnen und Praktikanten	27	28	28	18	14
Fluktuation insgesamt in %	6,5	5,4	6,4	8,3	8,8
Austritte	4,4	3,9	4,5	6,9	5,3
Pensionierungen	2,1	1,5	1,9	1,4	3,5 <sup>12</sup>
Durchschnittsalter	48,3	48,2	47,3	47,5	47,5
<b>Gesundheitsmanagement</b>					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	5,1	5,0	4,3	5,6	6,5
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	25,1	19,5	19,7	21,4	22,2
<b>Kundenzufriedenheit</b> (Punkte auf 100er-Skala)	–	80	–	76	–

1 Wurde in der Jahresrechnung 2021 nachträglich angepasst.

2 Bis zum Geschäftsbericht 2020 wurde bei den Kurskilometern das Nachtnetz separat von Tram und Bus aufgeführt. Seit dem Geschäftsbericht 2021 ist das Tram-Nachtnetz hingegen Teil von «Tram» und das Bus-Nachtnetz Teil von «Bus».

3 Inklusive Beitrag der SüdbadenBus GmbH (SBG) auf der Linie 38.

4 2018 inklusive der Distribus-Linien 603 und 604, ab 2019 ohne.

5 Die Angaben der Einsteiger\*innen und Personenkilometer beziehen sich bis 2020 auf das jeweilige Fahrplanjahr, ab 2021 auf das Kalenderjahr.

6 Bis 2020 inkl. Beitrag der Extrafahrten, ab 2021 ohne. Dieser hier nicht gezeigte Beitrag kann zu einer kleinen Differenz zwischen «Gesamt» und der Summe aus «Tram» und «Bus» führen.

7 Bis 2020 ohne ausländischen Abschnitt der Linie 38, ab 2021 inklusive.

8 Als pünktlich gelten Abfahrten, die nicht mehr als 60 Sek. zu früh oder 120 Sek. zu spät erfolgen.

9 Bei der Pünktlichkeit bezieht sich «Tram» und «Bus» auf das Verkehrsmittel, Trammersatzverkehr durch Busse wird dem «Bus» zugeordnet. Bei Einsteiger\*innen, Personenkilometern und

Kurskilometern zählt der Ersatzverkehr hingegen zu «Tram».

10 Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 und 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln] sowie exkl. BVB-Linien in Deutschland und Frankreich), ab 2022 inkl. BL / Allschwil, bis 2021 ohne BL / Allschwil. In den Vorjahresangaben war der Streckenabschnitt BL / Allschwil nicht enthalten - geschärft Datengrundlage ab Daten 2021.

11 Ohne Lernende, Praktikantinnen und Praktikanten. Diese werden ab dem Geschäftsjahr 2020 separat ausgewiesen.

12 Erhöhte Zahl von Frühpensionierungen aufgrund der Reduktion des Umwandlungssatzes per 01.01.2019.

# Wir, die BVB

Stand: 24. Januar 2023

Abbott Angus • Ackermann Michael • Adam Sandra • Aeschlimann Markus • Aeschlimann Sascha • Agovic Muhamed • Ahmeti Avdi • Ahmeti Besart • Akbayir Hasan • Alig Andreas Aljimi Artan • Allegra Luca • Alt Bernhard • Anders Dirk • Andolfatto Yannis • Andris Martin • Antener Sybille • Archut Roger • Arifi Shefik • Arnold Arthus • Arnold Vinzenz • Asche Wolfgang • Asllanaj Afrim • Atac Nurullah • Aufranc Roger • Aydin Murat • Azibou Achraf • Bächle Sylvia • Bächlin Thomas • Bajraktari Nazif • Balcin Sinan • Bammerlin Rainer Banholzer Ralf • Banz Maja • Bariskan Mehmet • Barth Günther • Barth Nicole • Bashir Ahsan Kurt • Bauer Roland • Baumann Thomas • Baumeister Helmut • Bausch Leo • Beer Katharina Christina • Beha Michael • Belhouani Thomas • Bellina Mario • Beltrani Mario • Benner Hans-Peter • Berger Erwin • Berger Nathalie • Berk Andreas • Bernasoni Renato Bertschmann Jakob • Berwick Marcel • Beslic-Dezic Mateja • Bethge Michael • Bichsel Markus • Biedert Paul • Biemann Daniel • Biljali Naim • Bill Bruno • Bir Jakob • Bittner Michael Blind Daniel • Blonk Livia • Boetsch Jeannot • Bohrer Yves • Bojanic Aleksa • Bolliger Crocoli Susanne • Born Ronny • Born Sascha • Bösch Daniel • Boschert Gilles • Bozdaraj Shcipe Tatjana • Braune Markus • Braunschweig Jean • Brechbühl Andreas • Brestler Nicole • Brian Vijayaratnam Biravin • Bruder Daniel • Brugger André • Brugier Susanne • Brun Sandra Brüning Antje • Brutenic Michaela • Bryner Thomas • Bubendorff Philippe • Bucher Patrick • Buchmüller Marc • Buchwieser Dominik • Budzin Franziska • Buliqi Fatmir • Bumann Fionn • Bunjaku Burim • Bürgi Jürg • Bürgin Daniel • Bürgin Tobias • Bürgisser Urs • Buri Astrid • Burkhard Jessica • Bürkle Christian • Buser Daniel • Buser Roman • Buso Giuseppe Bussmann Franz • Buttazzo Mario • Büyüç Adem • Bytom Heinrich • Calderan Mathieu • Camenzind Markus • Canta Calogero • Caprak Özcan • Caputo Francesco • Cardone Pietro Cardone Raffaele • Caruso Francesca • Casanova, Flavio • Catalano Domenico • Ceccone Christine • Cecere Christian • Cerar Peter • Ceric Nedžad • Ceylan Hüseyin • Chrétien Marc • Christen Thomas • Cipriano Regina • Clementz Patrice • Cogu Ugur • Coray Valentin • Corrigan Konrad • Costanzo Pasquale • Cotting Daniel • Crimi Fabio • Cristea Marcel Cucciniello Carmine • Cuellar Balmaseda Yusimi • Dagkiran Önder • Damiani Stefano • Danielzik Remo • De Faveri Claudio • de Maat Christian • De Stefanis Emanuele • De Vasconcelos Soares Tiago Filipe • Degen Franziska • Degen Janina • Degen Reto • Degen Roland • Delaquis Pierre-Alain • Demiri Serafedin • Denny Christopher • Denzler Urs Derungs Marc • Di Franco De La Plaza Fina • Di Giacomo Cristian • Di Milia-Minelli Elena • Di Salvo Salvatore • Diaconu Dan • Diaz Rodriguez Samuel • Diesslin Angelino • Dieter Cyrill • Dietschy Stéphane • Disch Björn • Dischner Patrick • Distel Roland • Ditmar Arno • Djakow Anatoli • Domin Arkadiusz Edward • Doser Ralf • Dreier Nicola • Dubbe Peter Dufner Dirk Volker • Dugonics Victor-Iosif • Dürr Cyrille • Dürrenberger Stefan • Dursun Bülent • Duspára Lidia • Dyba Detlef • Ebner Heinz • Eckert Michael • Eckert Regina • Eggimann Lukas • Ehler Bianca • Ehmann Matthias • Eiche Mike • Eichenberger Etienne • Eigenmann Guido • Eisele Annegret • Elber Stephan • Eiff Frederik • Enderli Samuel • Engel Thaja Engelhardt Alois • Engelmann Volker • Erbsland Joël • Erbsland Martin • Erdem Ahmet Namik • Erdmann Sergey • Erismann André • Erismann René • Ernst Alexander • Ernst Theodor Escribano Fabian • Eskin Cagdas • Esser Björn • Falkenberg Martin • Fässler Martin • Federico Michele • Feldmann Peter Ernst • Fercher Valet Regula • Ferner Oliver • Ferraioli Luigi Ferisliyen Ömer • Feuerstein Richard • Fidale Vincenzo • Findik Murat • Firkal Juraj • Fivian Daniel • Flach Artur • Flach Harly • Flück Thomas • Flückiger Yves • Flückiger Pascal Francke Stephan • Frédéric Sébastien Alexandre • Frei Barbara • Frei Cornelia • Frei Ivan • Freinatis Yvonne • Frøy Andrea • Frey Christina • Friederich Brogli Roger • Friedli Hans-Rudolf • Friesen Eduard • Fritz Caroline • Frömcke Rolf • Fuchs Denise • Fuchs Michael • Furer Marcel • Furrer Edith • Gaebelein Sabine • Ganzoni Alina • Gashi Basri • Gass Andreas Gass Andreas • Gasser Thomas • Gatto Silvio • Gautschi Thomas • Gebele Christian • Geismann Otto • Gemeinhardt Marco • Gepfert Alexander • Gierach Patric • Gil Jaime • Givel Ronald • Gloor Manfred • Glumm Sarah • Gnos Vincent • Golovanov Vladimir • Golpon Sascha • Gonzalez Oliver • Götz Sandra • Grabowski Michael • Graf Martin • Graff Patrick Gräni Anna • Grimm Ralf • Gross-Schmid Gudrun Marion • Grotte Dimitri • Grüter Remo • Grywna Christina • Guinea Andrea • Gul Matthias • Güntert Hans-Peter • Günther Volkmarr Gürtler Michel • Gut Daniel • Haag Martin • Habegger Markus • Hadzic Merih • Häfliger Martin • Hafner Christian • Hagnauer Georg • Hajdari Nazmi • Hajdari Selami • Hajdini Betim Halbeisen Sandrine • Hammel Vincent • Hamon Manuela • Handloser Andreas • Häner Roland • Hänni Thomas • Harder Timothe • Hartmann Désirée • Hartmann Jörg • Hartmann Markus • Häsler Reto • Hatstatt Jean-Pierre • Haufler Andreas • Heer Daniel • Hefti Regula • Hehn Erich • Heid Markus • Heitmann Oliver • Held Stephan • Helfer Serdar • Hempel Matthias • Henry Christopher • Heusser Stefan • Hiestand Markus • Hinkelbein Katja • Hirschfeld Andrey • Hirt Andreas • Hischer German • Höchst Albert • Höfer Jürgen Klaus Hoffmann Andreas • Hoffmann Stefanie • Hofmann Matthias • Hogendorp Donovan Dorian • Homfeldt Tom • Horvath Jenő • Hostettler Peter • Hostettler Susanne • Huber Anton Huber Oliver • Hueter Patrik • Hügel Martin • Hülsmann Julian • Hunkeler Yvonne • Hunzinger Eva • Huonder Stephan • Hüribi Max • Hurmi René • Hürzeler Urs • Ibrahim Ekrem • Imhof André • Imhof Jean • Inäbñit Daniel • Infantino Marco • Isik Hakan • Isik Kemal • Ismajli Naim • Itin Björn • Jäkle Kilian • Jashari Besnik • Jayasuriya Dona • Jermann Michael • Jermann Michel • Jermann Sabrina • Jordi Stephan • Jordi Thomas • Jud Jean-Luc • Julier André • Jundi Susan • Jurkschat Arturas • Jurkschat Darius • Jusaj Fatjon • Kägi Beat • Kälin Thomas Kallenrieder Heinz • Känel Christian • Kaplan Serdal • Karaaslan Sabit • Karakus Aga Ergin • Karten Matteo • Kaspar Patrick • Kastrati Ismet • Kazianis Georgios • Kehri Hansjörg Keller Astrid • Kesser Ugur • Kessler Florian Gabriel • Kessler Judith • Kessler Paul • Khader Zohair Elias • Kiefer Dominik • Kindler Thomas • Kirchnerhof Renè • Kissling Martin • Kizildere Yusuf • Kizilhan Ismail • Klett Alexander • Knöpfel Cornelia Christina • Knospe Christian • Koca Ramadan • Koenen Markus • Kohler Claude • Kohler Marcus • Köhli Edgar • Koller Reto Kölliker Daniel • Konrad Jacqueline • Konus Mustafa • Köpfli Manuel • Kopp Laura • Korff Katharina • Kotaich Ali • Kovacevic Toni • Kramer Yannick • Krasniqi Luigji • Kräuliger René Kraus Alexander • Kreuzwegger Michael • Krummenacher Sabine • Kübler Martin • Küçükodabasi Ümmet • Kühnert Jonas • Künzler Heinz • Künzli Urs • Kupfer Jörg • Kürty Thomas • Kurz Daniel • Kurz Sarah • Lack Dominik • Lado Bertoa Manuel • Lang Andreas • Lang Uwe • Larbes Said • Lässer Silvia • Lauber Nadine • Lauper Regina • Lavantsiotis Georgios • Lehmann Urs • Lehner Cornelia • Lemke Claudia • Leuthardt Beat • Limberger Wolfgang • Litterst Philippe • Ljutfijj Erkan • Lochiger Marco • Loewel Lutz • Löffler Klémens • Löffler Ronald Loosli Andreas • Loosli Stefan • Loparco Francesco • Lopez Francisco Javier • Lorinji Florian • Lovrekovic Dragan • Lüönd René • Luong Afrim • Lutaj Arton • Lüthi Olivier • Lütolf Richard Lutaz Claude • Lützeltschwab Daniel • Maglio Alfonso • Mahmudi Jusuf • Maiorano Fabio • Mangani Daniel • Mangold Manuela • Marchand Marcel • Marchand Nicole • Marcotrigiano Gaetano • Marjanovic Branko • Martin Sandra • Martinez Asier • Masumy Mirvais • Matti Andreas • Matzenauer Daniel • Maurer Jean-François • Maurer Viktor • Mayer Ingo • Mayer Marion • Mayer René • Mayer Viktor • Mayritsch Marco • McCall Bruce • Medina Bernardo • Mehollí Arton • Mehollí Samson • Meier Beat • Meier Benjamin • Meier Christian Hanspeter Meier Daniel • Meier Paul • Meissburger Christof • Mejinolli Lundrim • Mesmer Michel • Messerschmidt Sebastian • Mettauer Maya • Meury Alessandro • Meyer Daniel • Meyer Guido Meyer Ralf • Meyer Raphael • Meyer-Mahjoubi Ilham • Michel Brigitte • Miftari Mentor • Mijalovic Petar • Milosevic Milos • Minder Daniel • Minder Dominik • Mittelbrun Ralf-Sören Mlynarczyk Grzegorz • Möller Lukas • Möller Stephan • Morais Fabian • Morat Beatrice • Morat Niklaus • Moren Pascal • Mosbrugger Jens-Peter • Moschall Tony • Moser Nurten • Moser Peter • Motschi-Lapeta Pirmin • Mrkonjic Marijo • Mühlethaler Nikolas • Mulabdic Omar • Muller Denis • Muller Marek • Schönmann Rahel • Schrag Peter • Schrail Remon • Schreiweis Marc Müller Urs • Munishi Enver • Neff Ruedi • Nehdi Shafik • Neidek Yvonne • Neskoda Steffen • Neubert Yvonne • Neyerlin-Iten Brigitte • Nikolic Vlada • Nkele Dieud • Nuñez Segura David Nuredini Aslan • Nuredini Muhamed • Oberli Judith • Oehler Mike • Oggier Marc • Ok Doruk • Öner Ahmet • Oppikofer Ramon • Oser Felix • Oser Roland • Ott François • Özkan Baris Özkan Coskun • Öztürk Musa • Öztürk Ümit • Pajazitovic Edvig • Palumbo Sandro • Pamuk Asli • Pamuk Erkan • Patean Raul Adrian • Paun Alexandru • Pekez Matej • Pernet Patrik Pernter Andreas • Pfaffhauser Roger • Picon Dina • Picon Olivier • Pietrass Matthias • Pietzak Tom • Piluso Philipp • Pittelkow Marcus • Pitz Ronald • Pllana Agron • Plüss Urs • Pol Daniel • Polgar Philipp • Portmann Beat • Portmann Beat • Probst Heinz • Probst Philipp • Prokop Frantisek • Pugliese Harmonie • Pulfer Francis • Racine Reto • Radisavljevic Dragan Raisigli Michael • Raoul Egeli • Rauschenbach Thomas • Rauser Serge • Rayayappu Simson • Rebmann Jean-Pierre • Rebmann Nicole • Reinau Philipp • Reinhard Dagmar • Reithmeyer Jan-Holger • Reilstab Roger • Rencky Denise • Rendelmann Sebastian • Renner Tobias • Rentsch Pascal • Rhyner Andri • Richterich Hecht Peter • Rickenbacher Alain • Riedel Andreas Rink Micha • Rink Sigrid • Ritter Kai Arne • Rocca Luigi • Rodrigues-Manso Fernanda • Roggensinger Simon • Roschi Daniel • Rosenblatt Amir • Rottgardt Stephanie • Rouag Marjam Ruch Christian • Rudin Bruno • Rüdin Daniel • Rudin Sabrina • Rüfenacht Heinz • Ruggieri Francesco • Russo Irene • Rütter Candid • Rütli Johann • Rütli Marco • Ryf Hans-Rudolf Rymanowski Peter • Ryser Hanspeter • Ryter Christian • Sabanovic Armin • Sacchetti Nicola • Sacher Ronny • Sadulu Samuel • Sakar Oktay • Saladin Daniel • Saladin Urs • Salathe Claudia E. • Salathe Silvia • Saliu Valmir • Salja Turkijan • Salvi Renato • Salvia Michele • Salvisberg Patrick • Sambasivam Vijekanth • Sanchez Emilio • Sandmeier Bruno • Sarti Beat Martin • Savoca Daniele • Scaini Ivan • Scattono Pino Michael Cianpiero • Schär David • Schär Michelle • Scharbert André • Scharpf Lucio • Schäuble Nihad • Schäublin Peter Scheidegger Patrick • Schellhorn Stefanie • Schenk Ulrike • Schenker Roger • Scherer Philip • Scherrer Josef • Schewior Michael Josef • Schiess-Küffer Barbara • Schliro Vincenzo Schindler Patrick • Schlatter Daniel • Schmid Benjamin • Schmid Fritz • Schmidt Stephan • Schmitt Harald • Schmitt Jean-Marie • Schmitt Volker • Schneeberger Philipp Alain Xaver Schneider Daniel • Schneider Thomas • Schneider Urs • Schoch Marcus • Schoch Nicole • Scholz Marek • Schönmann Rahel • Schrag Peter • Schrail Remon • Schreiweis Marc Schuhmann Daniel • Schüler Sven • Schuller Dieter Walter • Schultheiss Karin • Schulz Andreas • Schulz Daniel • Schürch Markus • Schütz Daniel • Schwarz Matthias • Schwarz Tanja Schwarz Tobias • Schweizer Michel • Schwenn Mario • Schwob Norbert • Schwob Yanick • Sciarra Adamo • Sedlacek Milan • Seferi Bujar • Segesdi Laurent • Seidler Séverin Pascal Selmani Asman • Senn Ilona • Sgrò Paolo • Shech Shandel • Sherifi Haki • Siegenthaler Reto • Siegfried Robin • Siljak Munir • Simsek Gökhan • Siposs Christian • Sirin Ersan • Sklenak Mike • Skorupan Adnan • Soeder Robert • Soland Remo • Somogyvari Mario • Soto Morales Vicente de los Santos • Spies Jahn • Spitz Patrick • Springensfeld Thierry • Stächele Jürgen Stahel Martin • Stähli Ruth • Stahr Christian • Stamm Hugo • Stankevic Vitali • Stehlin Richard • Stehnerberger Bruno • Steiger Matthias • Steinbrecher Beatrice • Steiner Franziska Steinke Robert • Stich Christian • Stiegeler Christian • Stiarli Philipp • Stoecklin Barbara • Stohler Stéphanie • Stohler Steven • Stoos Olaf • Storp Roman • Strada Davide • Strähl Rolf • Straub Silvana • Strittmatter Mike • Strittmatter Werner • Studer Josua • Studer Monika • Studer Raymond • Studer Susanne • Suhm Harald • Suljic Adnan • Sura Frank Reiner Surkujevic Branislav • Suter Joy Raoul • Suter Sandro • Suter Sibylle • Sutter Patrick • Tadzic Amir • Tadzic Saud • Taiea Lahcen • Tanner Andreas • Tarchini Romano • Tas Medat Taschner Raymond • Tekdemir Müjdat • Testa Dominik • Theiler Andreas • Thomann Elvira • Thomann Raymond • Thommen Dominique • Thommen Patrick • Thürkaut Steve • Thurnherr Daniela • Tinney Cassandra • Tischhauser Cornelia • Torno Anastasia • Toth Daniel • Treptow Bjoern • Truong Boi Bang • Tschaegele Nadine • Tschopp Rosmarie • Turkanovic Amela Uçar Ömer • Ugazio Silvio • Uhl Dieter • Ullmann Daniel • Ungefug Viktor • Unterfinger Manuel • Urben Matthias • Utzinger Regula • van Goor Loek • Vassallo Rosario • Visceglie Romina Vitale Giovanni • Vogel Markus • Vögelin Patric • Vogt Markus • Vögtli Janine • Voired André • Volle Mario • Vollmer Heinrich • Voltolini Stefano • von Allmen Pascal • von Arx Widar Von Rohr Patrick • Vrenezi Anila • Vural Halli • Wäckerle Christian • Wagner Sascha • Wahl Martin • Wahl Patrick • Walthier Monika • Wanderer Jacqueline • Waschkarin Swetlana Weber Anton • Weber Claudia • Weber Dmitry • Weber Fadri • Weber Oliver • Weber Ruedi • Wedemeyer Borislav • Wehrii Annemarie • Weider Martin • Weiner Reto • Weiss Marc Weiss Yannick • Weissenberger Mario • Weisskopf Hariette • Weller Regula • Wenger Andreas • Wenger Lars • Wenz Thomas • Wenzin Roger • Werner Mike • Wernli Benjamin Wetter Rebekka • Weymuth Pascal • Wilde Eddie • Wilhelm Markus • Willener Andreas • Willers Patrick • Wilms Slobodan • Wintenerberger Barbara • Winter Bernd • Winter Kathleen Wirth Roger • Wisler Urs • Wittlin Rolf • Wittmer Eric • Wöhrlé Tobias • Wolf Jürgen • Wolf Richard • Wring David • Wullschleger Thomas • Wyrsch Swen • Wyss Karin • Yagci Baris Yarayan Ümüt • Yaver Gulcan • Yildirim Faruk • Yilmaz Muhammet • Zachariadis Ilias • Zbinden André • Zbinden Nathanael • Zeier Christoph • Zeller Jolanda • Zemp Peter • Zemp Peter • Zemp Thomas • Zenger Attila Robert • Zenuni Rinor • Zigun Silvia • Zihlmann Hefel Irène • Zimmer Markus • Zimmermann Patrick • Zimmermann Peter • Zogaj Arben • Zotter Patrick • Zumsteg Emanuel • Zumsteg Pascal und 483 weitere Mitarbeiter\*innen



BASEL ERFAHREN



BVB