

# Basler Verkehrs-Betriebe Geschäftsbericht 2024





# 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)

**268,10**

2024

**266,06**

2023



## Beförderte Personen

(in Mio. Einsteiger\*innen)

**116,00**

2024

**114,96**

2023



## Kurskilometer

(in Mio. km)

**13,37**

2024

**13,22**

2023



## Pünktlichkeit

(in Prozent der Abfahrten)

**79,4**

2024

**80,3**

2023



## Mitarbeiter\*innen

(Stand: 31.12.2024)

**1 373**

Personen

**1 251,5**

Vollzeitstellen (FTE)



## Unternehmenserfolg

(in CHF)

**-1 295 312**

2024

**3 203 807**

2023



## Energieverbrauch Rollmaterial

(in kWh, 2024)

**47 266 000**

Gesamtenergieverbrauch

**34 163 000**

**(72,3 %)**

Erneuerbare Energien



## CO<sub>2</sub>-Fussabdruck

(CO<sub>2</sub>-Äquivalente, 2024)

**7 000**

Gesamt in Tonnen

**26**

in Gramm pro  
Personenkilometer

# Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir blicken zurück auf ein abwechslungsreiches Geschäftsjahr 2024. Es war ein Jahr, an dem wir wiederum intensiv an der Zukunft des öV in Basel und Umgebung gebaut haben – sprichwörtlich und im übertragenen Sinn. So haben wir an verschiedenen Stellen im Netz unsere Infrastruktur erneuert, um auch künftig einen sicheren und zuverlässigen Linienbetrieb anbieten zu können. Trotz der dadurch ausgelösten Einschränkungen sind die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr erfreulicherweise leicht gestiegen. Insgesamt durften wir 2024 116 Millionen Fahrgäste in unseren Trams und Bussen willkommen heissen. Die Fahrgastzahlen der Zeit vor der Coronapandemie haben wir aber nach wie vor nicht erreicht. Umso mehr gilt mein Dank allen Fahrgästen, die auch im letzten Jahr mit uns gefahren sind.

Bei grösseren Baumassnahmen können Tram- und Buslinien umgeleitet werden, bei extremen Wetterereignissen wie am 21. November 2024 war dies aber nicht mehr möglich. Im Nachgang dieser ausserordentlichen Schneefälle haben wir verschiedene Massnahmen getroffen, um künftig besser auf solche Wetterextreme reagieren zu können.

Intensiv gearbeitet haben wir auch am öV ab 2027, den wir ab dann auch bei den Bussen mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betreiben werden. Bei der Umsetzung dieses politischen Auftrags sind wir auf Kurs. 2024 war das erste volle Jahr, in dem die Hälfte der Busflotte bereits mit Elektroantrieb gefahren ist – diese Umstellung hat reibungslos geklappt. Damit die gesamte Busflotte künftig elektrisch unterwegs sein kann, müssen wir die Garage Rank vollständig neu bauen. Die ehemalige Garage Rank wurde 2024 komplett rückgebaut und damit Platz geschaffen für den Neubau Garage Rank, der nun gebaut wird. Mit der Umstellung auf unserer Busflotte auf E-Busse leisten wir auch einen wichtigen Beitrag an das von der Basler Stimmbevölkerung im November 2022 beschlossene Netto-Null-Ziel bis 2037.

Auch in der näheren und weiteren Zukunft werden wir bauen, um den öV noch attraktiver zu machen: Die Erneuerung der Infrastruktur ist eine Daueraufgabe, die wir so schnell, effizient und kundenfreundlich wie möglich umsetzen. Gerade bei Baustellen und anderen geplanten oder ungeplanten Behinderungen im Innenstadtbereich wäre ein flexibleres Tramnetz mit einer Entlastung der Innenstadt wichtig. Da versuchen wir, zusammen mit den Kantonen gute Lösungen zu finden. Die Vorlage zur Finanzierung der Margarethenverbindung, die noch in diesem Jahr in den politischen Prozess gehen soll, ist ein erster wichtiger Schritt dazu. Wir arbeiten ausserdem an neuen Kundenschnittstellen, etwa im Bereich Fahrgastinformation und Feedbackmöglichkeiten, damit wir unseren Service public weiter verbessern können.

Das wäre nicht möglich ohne alle Mitarbeiter\*innen, die täglich für einen reibungslosen Betrieb sorgen und die BVB vorantreiben. Ihnen gilt mein besonderer Dank.

Ich bin überzeugt, dass der öV in Zukunft noch attraktiver wird und freue mich, weiterhin an einem qualitativ hochstehenden öV in Basel und Umgebung mitzubauen.



Thomas Schneider  
Verwaltungsratspräsident BVB

Editorial	1
Interview mit Thomas Schneider und Bruno Stehrenberger	2
Jahresrückblick	6
Verwaltungsrat	8
Geschäftsleitung	9
Mitarbeiter*innen	10
Rollmaterialbestand	11
Linienstatistik	12
Finanzen	16
Corporate Governance	19
Jahresrechnung	22
Kennzahlen im Fünfjahresvergleich	48

#### 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

Andy Gutmann, Grenzach;  
Bettina Matthiessen, matthiessen  
fotografie, Weil am Rhein;  
Unternehmenskommunikation,  
BVB, Basel; Matthias Willi, Basel;  
Yohan Zerdoun, Freiburg im Breisgau

# Optimieren und Erneuern ist eine Daueraufgabe

Von der Erneuerung der Gleisanlage am Steinenberg bis zum Rückbau der Garage Rank – auch im Jahr 2024 konnte die BVB viele Herausforderungen meistern. Nach einem abwechslungsreichen Geschäftsjahr blicken Verwaltungsratspräsident Thomas Schneider und Direktor Bruno Stehrenberger mit Zuversicht in die Zukunft.

## **Wann habt ihr euch zuletzt besonders über den öV in der Region gefreut?**

Thomas Schneider: Unsere Trams und Busse bereiten mir eigentlich jeden Tag grosse Freude. Es ist schön, dass wir es praktisch immer schaffen, unsere Fahrgäste zuverlässig von A nach B zu bringen. Die Zuverlässigkeit ist wichtig für die Attraktivität des öV – das ist unsere Motivation.

Bruno Stehrenberger: Ich bin praktisch jeden Tag mit unseren Trams und Bussen unterwegs. Zudem erlebe ich in meiner Funktion als Direktor hautnah, wenn Kleinigkeiten zu Problemen oder Störungen führen. Im Grossen und Ganzen bin ich aber zufrieden, wie alles funktioniert. Nichtsdestotrotz müssen wir weiter hart daran arbeiten, dass es so bleibt.

## **Ärgert ihr euch manchmal auch wie ein normaler Fahrgast über den öV?**

Thomas Schneider: Auch mich ärgert es, wenn ich im Tram sitze und sehe, wie mein Anschlussstram davonfährt. Das ist aber leider nicht immer zu vermeiden bei dieser hohen Taktfrequenz. Es ist leider so: Je höher der Takt, desto anfälliger die Anschlüsse.

Bruno Stehrenberger: Deshalb sind gute Fahrgastinformationen so wichtig. Darin können wir noch besser werden. Es kann ja vorkommen, dass im öV etwas nicht wie gewünscht funktioniert – aber dann möchte ich als Fahrgast gut informiert sein.



Thomas Schneider, Verwaltungsratspräsident

**In diesem Zusammenhang gab es Ende des vergangenen Geschäftsjahres ein Extremereignis, das die ganze BVB gefordert hat: Wegen ausserordentlicher Schneefälle musste am 21. November 2024 abends der Betrieb eingestellt werden. Wie war das für dich, Bruno?**

Bruno Stehrenberger: An dieser Stelle möchte ich mich nochmals bei allen bedanken, die tatkräftig mitgeholfen haben, dieses ausserordentliche Ereignis zu bewältigen! Die Einstellung des Betriebs gegen 21 Uhr war an diesem Tag alternativlos, insbesondere weil die Strassen durch





Bruno Stehrenberger, Direktor

teilweise nicht wintertaugliche Autos blockiert waren und Äste die Fahrleitungen beschädigt haben. Ich stehe nach wie vor zu 100 Prozent hinter dieser Entscheidung. Nur so konnten wir die Sicherheit von Fahrpersonal und Fahrgästen gewährleisten und alle Fahrzeuge wieder sicher in die Service-Zentren zurückfahren.

Thomas Schneider: Dass die Situation ausserordentlich war, zeigt ja auch ein Blick nach Bern oder Zürich: Auch dort stand der Verkehr – öV und Individualverkehr – über mehrere Stunden still, teilweise noch länger als bei uns. Und auch die SBB kämpfte mit massiven Problemen. Aber natürlich lief bei uns das eine oder andere nicht optimal.

Bruno Stehrenberger: Daraus haben wir aber unsere Lehren gezogen und diverse Massnahmen intern definiert. Auch die Absprache mit dem Basler Tiefbauamt wurde nochmals intensiviert.

**Optimierungen stehen bei einem öV-Betrieb auf der Tagesordnung. Um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleisten zu können, muss die BVB auch ihre Infrastruktur regelmässig sanieren und erneuern. Wie habt ihr die entsprechenden Projekte im Geschäftsjahr 2024 erlebt?**

Bruno Stehrenberger: Dieses Optimieren und Erneuern ist eine Daueraufgabe. Schliesslich ist es aus Gründen der Sicherheit enorm wichtig, dass die Infrastruktur in einem guten Zustand bleibt. In diesem Bereich haben wir im Jahr 2024 bedeutende Projekte umgesetzt. Es war zum Beispiel

eine notwendige Mammutaufgabe, am Steinenberg die komplette Gleisanlage innerhalb von vier Wochen zu ersetzen. Hier wurde hervorragende Arbeit geleistet.

Thomas Schneider: Das möchte ich unterstreichen. Nicht nur das Betreiben von Tram- und Buslinien gehört zu unserer Kernkompetenz, sondern eben auch die Erhaltung der Infrastruktur. Es geht darum, so viel wie nötig zu erneuern und dabei so wenig Einschränkungen wie möglich zu generieren. Gerade in einer solch dicht besiedelten Region wie Basel ist hierfür ein gutes Zusammenspiel mit anderen Playern, die für Strassenbau, Ausbau der Fernwärme, usw. zuständig sind, wichtig.

**Wie gut funktioniert diese Zusammenarbeit?**

Bruno Stehrenberger: Im Kanton Basel-Stadt verläuft das koordinierte Bauen auf einem sehr hohen Niveau. So wird beispielsweise verhindert, dass Strassen mehrere Jahre hintereinander immer wieder aufgerissen werden müssen. Diese Koordination wird jedoch immer anspruchsvoller, weil viele Projekte gleichzeitig laufen – neben Gleissanierungen eben auch die Strassenerneuerung oder der Fernwärmeausbau.

Thomas Schneider: Durch diese genaue Koordination braucht es lange Vorlaufzeiten, bis Bauprojekte umgesetzt werden können. Aber summa summarum funktioniert es wirklich gut. Das ist wichtig für uns als öV-Betreiber.

**Um die Attraktivität des öV zu steigern, wollten die Städte Basel, Bern und Zürich eine gemeinsame Mobilitätsplattform lancieren. Dies wurde jedoch im Frühling letztes Jahr aus Kostengründen verworfen.**

Thomas Schneider: Aus Sicht als öV-Nutzer\*innen bedauere ich das sehr. So bin ich bei der Planung einer grösseren Reise weiterhin gezwungen, viele verschiedene Apps nutzen zu müssen – zumindest, wenn ich neben dem öV-Angebot auch andere Verkehrsmittel wie mietbare E-Bikes oder E-Trottinette in verschiedenen Städten nutzen möchte. Da kann man schon mal den Überblick verlieren. Aber man muss auch realistisch sein: Jede Region hat ihre eigenen Prioritäten und da ist eine solche Kooperation schwierig – nicht nur im Bereich öV.

**Bruno Stehrenberger:** Auch ich finde den Projektabbruch schade. Es wäre eine Riesenchance gewesen, wenn die drei grossen Deutschschweizer Städte diese Mobilitätsplattform miteinander lanciert hätten. Das hätte vieles vereinfacht. Gleichwohl habe ich aus unternehmerischer Sicht auch Verständnis dafür, dass das Projekt auf Eis gelegt wurde. Und ich bin überzeugt, dass dieses Thema in der Zukunft wieder aufgegriffen wird – im Idealfall erneut mittels Kooperation. Denn es wäre suboptimal, wenn jedes Transportunternehmen eine eigene App kreiert und die Kundschaft deswegen in jeder Stadt eine andere App benötigt. Die Menschen steigen nicht auf den öV um, wenn es zu kompliziert ist.

### **Wird denn bei uns genug unternommen, damit der öV attraktiv ist und es auch bleibt?**

**Thomas Schneider:** Beim Grundangebot sind wir auf einem sehr hohen Level – insbesondere im internationalen Vergleich mit anderen Städten. Ich bin international viel mit öV unterwegs und kann dies aus eigener Erfahrung sagen. Da sehe ich keine grösseren Lücken. Hier können wir zufrieden sein, aber natürlich gibt es immer Optimierungspotential.

**Bruno Stehrenberger:** Insbesondere der Zugang zur Mobilität muss aus meiner Sicht noch einfacher werden. Manche Autobesitzer\*innen nutzen den öV nicht, weil es ihnen zu kompliziert ist, bis sie alle Billette gekauft und eine Reise organisiert haben. Aber wenn man die Tarife anschaut, haben wir mit dem U-Abo in der Region eine sehr gute und günstige Lösung. Das ist quasi eine Flatrate für die gesamte Nordwestschweiz. Und mit dem U-Abo Jugend können seit letztem Jahr die Basler Jugendlichen sogar für nur einen Franken pro Tag den öV nutzen. Das ist ein tolles Angebot, das von vielen genutzt wird.

### **Solche Angebote sind aber auch kostenintensiv. Wie sehr beschäftigt euch die langfristige Finanzierung des öV?**

**Bruno Stehrenberger:** Die Unterstützung der Politik ist da. Denn man muss sich bewusst sein, dass ein gut funktionierendes öV-System systemrelevant ist. Wenn der öV nicht richtig funktioniert, geht nichts mehr in der Region. Das politische Verständnis hierfür ist spürbar. Und man muss auch bedenken, dass der öV ein Teil des Service

public ist. Diese Erwartung sieht man immer wieder bei Umfragen: Ein gut funktionierendes öV-System ist den Menschen enorm wichtig. Nur so kann ich mobil sein, auch wenn ich beispielsweise kein eigenes Auto oder Velo besitze. Hier leistet die BVB einen wichtigen Beitrag.

**Thomas Schneider:** Es ist essentiell, dass das öV-Angebot gut gepflegt wird und auf einem hohen Level bleibt. Das trägt auch zur Standortattraktivität bei. Diese Investitionen in den öV zahlen sich letztlich aus – beispielsweise in Form von gesicherten Steuereinnahmen und Arbeitsplätzen. Deshalb sind unsere Anstrengungen für unser Tram- und Bussystem unabdingbar. Denn es bleibt die zentrale Aufgabe des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung der BVB, eine langfristige und angemessene Finanzierung für ein gutes öV-System sicherzustellen.

### **Gibt es diesbezüglich Bedenken?**

**Bruno Stehrenberger:** Natürlich bereitet uns die Entwicklung der Kosten auch Sorgen, schliesslich sind wir mitten in einem Erneuerungszyklus. Ich denke hier beispielsweise an die Bereitstellung der Infrastruktur und damit auch an die kontinuierlichen Sanierungen und Erneuerungen auf dem Netz. Wir sind zudem mitten in der vollständigen Elektrifizierung unserer Busflotte bis 2027. Und wir dürfen neue Trams beschaffen. Das alles führt dazu, dass sich die Kosten hauptsächlich in eine Richtung entwickeln – sie steigen. Deshalb ist eine langfristige Finanzierung für uns so wichtig. Denn wenn das öV-System einmal aus dem Gleichgewicht geraten würde, wäre es schwierig, dies wieder zu korrigieren.

### **Du hast unter anderem die Trambeschaffung angesprochen. Wie laufen die entsprechenden Vorbereitungen?**

**Bruno Stehrenberger:** Es geht voran. Wir konnten die Ausschreibung letztes Jahr planmässig durchführen und die Evaluationsphase starten. Solche Prozesse benötigen Zeit. Schliesslich kann man ein neues Tram nicht einfach wie ein Auto im Laden kaufen. Die Trams sind aufgrund der örtlichen Situation mit unterschiedlichen Kurvenradien und Steigungen in jeder Stadt verschieden. Wir hoffen, die Beschaffung neuer Trams noch im Jahr 2025 auslösen zu können. Darauf freue ich mich. So können wir in ein paar Jahren die alten Cornichon-Trams ersetzen. Diese sind zwar technisch noch



einwandfrei, entsprechen aber definitiv nicht mehr dem Bedürfnis unserer Fahrgäste.

**Ein weiteres grosses Projekt steht auch in Bezug auf die Umstellung unserer Flotte auf batterieelektrische Busse an. Im vergangenen Geschäftsjahr wurde die Garage Rank rückgebaut und im Geschäftsjahr 2025 beginnen die Bauarbeiten für den Neubau. Was löst das in euch aus?**

Thomas Schneider: Ich freue mich sehr darauf. Dieser Neubau ist essentiell für den Betrieb unserer E-Busflotte. Denn die Elektrifizierung der Busflotte funktioniert nicht ohne Neuerungen bei der Infrastruktur. Bisher hat die Implementierung von neuen E-Bussen reibungslos funktioniert. Dass es diesbezüglich keine grösseren Pannen gab, zeigt, wie viel die BVB kann. Da darf ich allen Mitarbeiter\*innen ein grosses Kompliment machen!

Bruno Stehrenberger: Dem kann ich mich nur anschliessen. Auch von den Fahrgästen und dem Fahrpersonal haben wir viele positive Reaktionen auf die neuen E-Busse erhalten – und auch Anwohner\*innen geben uns positives Feedback. Dass nun die Hälfte unserer Busflotte elektrisch unterwegs ist, bedeutet nämlich nicht nur eine geringere CO<sub>2</sub>-Belastung, es verbessert auch die Lebensqualität in der Stadt. Es wird in den Quartieren sehr geschätzt, dass unsere E-Busse leiser sind. Das alles ist auch dem grossen Mut der Politik in Basel zu verdanken, die das überhaupt erst ermöglicht hat.

**Für dich, Thomas, war 2024 dein erstes Jahr als VR-Präsident. Wie hast du das erlebt?**

Thomas Schneider: Es war grundsätzlich ein gutes Geschäftsjahr. Mich beeindruckt immer wieder, wie alle bei der BVB ihr Bestes geben, um unsere Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihr Ziel zu bringen. Dafür sind einerseits unbeliebte Infrastrukturvorhaben wie die Gleiserneuerungen am Steinenberg nötig, andererseits aber auch erfreuliche Projekte wie die Einführung neuer E-Busse.

**Für dich, Bruno, war es das fünfte Jahr als BVB-Direktor. Wie bewertest du das vergangene Geschäftsjahr?**

Bruno Stehrenberger: Auch aus meiner Sicht war es ein gutes Jahr. Es gab Höhen und Tiefen,

die aber nicht besonders ausgeschlagen haben. Dies zeigt sich, wenn man 2024 mit vorangegangenen Jahren vergleicht, in denen Ereignisse wie die Coronapandemie, die Inbetriebnahme neuer E-Busse oder die Sperrung der Margarethenbrücke einen massiven Einfluss auf unser Wirken hatten. Aber egal wie viel passiert – die BVB wird von der Bevölkerung wahrgenommen und vor allem wird sie gebraucht. Man spürt, wie unsere Trams und Busse in der Region emotional positiv verankert sind. Das ist sehr schön!

**Wie geht es euch, wenn ihr in die Zukunft der BVB blickt?**

Bruno Stehrenberger: Eine langfristige Planung ist für jeden öV-Betrieb wichtig. Diesbezüglich freue mich vor allem darauf, die verschiedenen grossen Projekte bald zu Ende zu führen. Ich denke hier an die Elektrifizierung unseres Bussystems bis 2027 mit der neuen Garage Rank – ein in Europa einmaliges Projekt. Ich denke aber auch an neue Trams, die wir auf unsere Schienen bringen werden – wir erwarten die nächste Tramgeneration.

Thomas Schneider: Auch ich freue mich, dass in den nächsten Jahren viele wichtige Projekte abgeschlossen werden können. Es gibt aber auch noch ein Thema, das mich und viele Menschen beschäftigt: die grosse Dichte an Tramlinien in der Innenstadt. Hier hoffe ich, dass wir in naher Zukunft mehr Alternativen für eine Entflechtung aufzeigen können und die Tramnetzentwicklung Fahrt aufnimmt. Es geht darum, dass nicht gleich alles stillsteht, wenn eine Linie oder ein Fahrzeug in der Innenstadt blockiert ist. Hier leisten unsere Fachleute bereits jetzt beste Arbeit, damit die Fahrgäste bei solchen Ereignissen möglichst zuverlässig von A nach B kommen.

# Jahresrückblick

Das Geschäftsjahr 2024 war von verschiedenen Ereignissen geprägt: Von der Gleiserneuerung an der Kreuzung Steinenberg über den Rückbau der Garage Rank und der Inbetriebnahme einer provisorischen Buswerkstatt bis hin zu ausserordentlichen Schneefällen war alles dabei.



## Neues U-Abo für die Basler Jugend

Im Frühling 2024 haben der Kanton Basel-Stadt, die BVB und der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) gemeinsam ein neues U-Abo für Basler Jugendliche lanciert: Seit April 2024 erhalten Jugendliche bis zum vollendeten 25. Lebensjahr mit Steuerdomizil im Kanton Basel-Stadt das U-Abo als Jahresabonnement bereits für 365 Franken (statt 542 Franken). Für nur einen Franken pro Tag können junge Menschen in Basel das ganze Netz des U-Abos nutzen.



## Gleiserneuerung am Steinenberg

Auch 2024 hat die BVB die Infrastruktur erneuert, um weiterhin einen sicheren und zuverlässigen öV-Betrieb sicherzustellen. Neben vielen anderen Bau-massnahmen wurden im April drei Kreuzungen, acht Weichen, vier Weichensteuerungen und 400 Meter Gleise am Steinenberg erneuert. Diese hatten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die entsprechenden Bauarbeiten dauerten rund vier Wochen und erforderten ein umfangreiches Umleitungskonzept für fast alle Tramlinien. Zur gleichen Zeit fanden weitere Gleisbauarbeiten an der Postkurve und im Bereich Schifflande/Marktplatz statt.



## BVB Karma Rider: Mit Sicherheit punkten

Die Sicherheit der Fahrgäste hat für die BVB oberste Priorität. Deshalb werden mit der Präventionskampagne BVB Karma Rider die Fahrgäste spielerisch und mit einem Augenzwinkern auf sicherheitsrelevante Themen sensibilisiert. Sitz- und Bodenkleber in verschiedenen Trams und Bussen weisen die Fahrgäste seit Juni 2024 darauf hin, welche einfachen Handlungen für eine sichere Fahrt nötig sind. Ausserdem erinnert die BVB mit ihrem Karma Rider an das faire und freundliche Miteinander von allen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.





### Provisorische Buswerkstatt

Im Zuge der Bauarbeiten für den Neubau Garage Rank wird die Busflotte seit 2022 auf zwei Provisorien ausgelagert. Auch die Werkstatt für die Instandhaltung der Busse muss ausgelagert werden. Nach sechsmonatiger Bauzeit konnte im Juni 2024 die provisorische Werkstatt auf dem Provisorium Klybeck bezogen werden. In dieser rund acht Meter hohen Holzkonstruktion werden bis 2027 die Instandhaltungsarbeiten für die Busflotte durchgeführt. Danach wird die Instandhaltung im Neubau Garage Rank erfolgen.



### Ausserordentliche Schneefälle

Wegen ausserordentlich starken Schneefällen musste die BVB am 21. November 2024 den Betrieb ab 21 Uhr vollständig einstellen. Grund dafür waren insbesondere Blockierungen des öV durch teilweise nicht winteraugliche Autos sowie Äste, welche die Fahrleitungen beschädigt haben. Am 22. November konnte das Busnetz (mit Ausnahme der Kleinbuslinien 35 und 45) wieder aufgenommen werden. Die Tramlinien gingen schrittweise wieder in Betrieb. Die BVB hat im Nachgang verschiedene Massnahmen getroffen, um künftig besser auf solche Wetterextreme reagieren zu können.



### Rückbau der Garage Rank

Bis 2027 stellt die BVB die gesamte Busflotte auf batterieelektrische Busse um. Sie setzt so die gesetzliche Vorgabe um, dass im Kanton Basel-Stadt ab diesem Zeitpunkt der gesamte öV mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betrieben werden muss. Ab Juni 2024 wurde hierfür die Garage Rank rückgebaut, um Platz zu machen für einen Neubau der Garage. Dabei wurde grosser Wert auf eine möglichst nachhaltige und umweltschonende Bauweise gelegt. Entsprechend wurde der Rückbau so ausgeführt, dass möglichst viele Bauteile im Neubau und in Bauprojekten des Kantons Basel-Stadt weiterverwendet werden können.



### 10 Jahre Tramlinie 8 nach Weil am Rhein

47 Jahre dauerte es, bis wieder Basler Trams die Grenze überqueren und die Schweiz mit Deutschland verbinden konnten: Schliesslich wurde die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein am 12. Dezember 2014 Tatsache und der Erfolg unaufhaltsam. Unterdessen ist sie die meistgenutzte Tramlinie der BVB – im Geschäftsjahr 2024 wurden auf der Linie 8 17,85 Mio. Einsteiger\*innen gezählt. Gemeinsam mit der Stadt Weil am Rhein hat die BVB im Dezember 2024 an das 10-jährige Bestehen der Tramlinie erinnert und an der Haltestelle Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum eine süsse Überraschung verteilt.

# Verwaltungsrat

Von links:  
Thomas Mahrer,  
Astrid Schnidrig,  
Flavio Casanova,  
Thomas Schneider,  
Manfred Gloor,  
Daniela Thurnherr,  
Widar von Arx



## 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

## Weitere Mandate

Mandate als Präsident:  
Basellandschaftliche Kantonalbank,  
Liestal

## Vize-Präsident

### **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

## Weitere Mandate

Mandate als Mitglied:  
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  
(verbands- und parteilos)

BVB-Angestellter seit 01.09.1990

VRA Strategie & Politik

## Mitglied

### **Thomas Mahrer**

Forstingenieur ETH, 1960  
Mitglied seit 13.08.2024

Vertreter des Kantons  
Basel-Landschaft

Geschäftsführer Public Affairs  
GmbH, Verkehr, Energie und Umwelt

VRA Personal & Compliance:  
Vize-Präsident

## Weitere Mandate

Mandat im Auftragsverhältnis:  
Förderverein H2 Mobilität Schweiz

## Mitglied

### **Astrid Schnidrig**

1968  
Mitglied seit 01.01.2024

Vertreterin des Regierungsrats  
Basel-Stadt

CFO der BLS AG

VRA Finance & Controlling:  
Präsidentin

VRA Personal & Compliance

## Weitere Mandate:

BLS Immobilien AG

## 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), Staatsgerichtshof  
des Fürstentums Liechtenstein  
(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

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



# Geschäftsleitung

Von links:  
Marco Fuster,  
Alexander Klett,  
Ramon Oppikofer,  
Bruno Stehrenberger  
Svenja Staiger,  
Daniel Mangani,  
Milan Sedlacek



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

## **Svenja Staiger**

Dipl. Betriebswirtin (BA)  
EMBA, 1981  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 01.03.2024

Leiter Unternehmensstab

## **Marco Fuster**

Volkswirt (lic. rer. pol.)  
SKU Executive Management  
Programm (CAS-HSG), 1975  
Mitglied der Geschäftsleitung  
seit 23.10.2023

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 Verkehr

## **Milan Sedlacek**

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

# Mitarbeiter\*innen

## Personalbestand

Stand: 31.12.2024

<b>Personen</b>	<b>1 373</b>
<b>Vollzeitstellen FTE</b>	<b>1 251,5</b>
<b>Männer</b>	<b>1 161</b>
<b>Männer in %</b>	<b>84,6</b>
<b>Frauen</b>	<b>212</b>
<b>Frauen in %</b>	<b>15,4</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>23,5</b>
<b>Lernende, Praktikant*innen</b>	<b>23</b>
<b>Fluktuation insgesamt in %</b>	<b>7,8</b>
<b>Austritte</b>	<b>4,7</b>
<b>Pensionierungen</b>	<b>3,1</b>
<b>Durchschnittsalter</b>	<b>48,0</b>
<b>Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)</b>	<b>4,4</b>
<b>Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)</b>	<b>20,9</b>





# Rollmaterial

## Tram und Bus

Stand: 31.12.2024

<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>22</b>
<b>Kleinbusse</b>	Diesel	8
	<b>Total</b>	<b>8</b>
<b>Normalbusse</b>	Elektro	19
	<b>Total</b>	<b>19</b>
<b>Gelenkbusse</b>	Diesel	55
	Elektro	39
	<b>Total</b>	<b>94</b>
<b>Doppelgelenkbusse</b>	Elektro	8
	<b>Total</b>	<b>8</b>
<b>Oldtimertrams</b>		<b>20</b>
<b>Oldtimerbusse</b>		<b>1</b>
<b>Fahrzeuge</b>	<b>Total</b>	<b>287</b>



# Linienstatistik

Linie	Fahrweg	Linienlänge <sup>1</sup>		Kurskilometer	
		in km		in Mio. km	
		2023	2024	2023	2024
<b>TRAM</b>					
1	Dreirosenbrücke – Badischer Bahnhof	7,20	7,20	0,61	0,56
2	Binningen Kronenplatz – Fondation Beyeler	9,27	9,27	0,61	0,67
3	Birsfelden Hard – Gare de Saint-Louis	9,58	9,58	0,79	0,83
6	Allschwil Dorf – Riehen Grenze	12,52	12,52	1,27	1,30
8	Neuweilerstrasse – Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum	10,09	10,09	0,95	0,96
14	Pratteln Schlosstrasse – Dreirosenbrücke	12,61	12,61	1,36	1,45
15	Bruderholz – Messeplatz	5,38	5,39	0,50	0,45
16	Bruderholz – Schiffflände	5,35	5,35	0,53	0,52
21	Bahnhof St. Johann – Badischer Bahnhof	3,41	3,41	0,03	0,03
N6 <sup>2</sup>	Barfusserplatz – Riehen Grenze	6,80	–	0,00	–
N14 <sup>2</sup>	Pratteln Schlosstrasse – Barfusserplatz	10,47	–	0,01	–
<b>Total</b>		<b>92,68</b>	<b>75,42</b>	<b>6,68</b>	<b>6,77</b>
<b>BUS</b>					
30	Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof	4,48	4,50	0,52	0,53
31	Bachgraben – Otto Wenk-Platz	7,90	7,90	0,34	0,29
32	Rotengraben – Chrischonaklinik	6,54	6,54	0,32	0,33
33	Schönenbuch Dorf – Schiffflände	9,39	9,39	0,54	0,54
34	Bottmingen Schloss – Riehen Bahnhof	12,52	12,52	1,15	1,19
35	Inzlingen Zoll – Habermatten	5,62	5,62	0,10	0,10
36	Kleinhüningen – Schiffflände	15,78	15,70	1,56	1,55
38 <sup>3</sup>	Bachgraben – Wyhlen Siedlung	13,25	13,25	0,56	0,59
42	Bahnhof SBB – Bettingen Dorf	9,82	9,82	0,11	0,12
45	Chrischonaweg – Habermatten	5,94	5,94	0,11	0,11
46	Kleinhüningen – Muttentz Bahnhof	7,96	8,02	0,22	0,21
48	Bahnhof SBB – Bachgraben	5,81	5,81	0,21	0,24
50	Bahnhof SBB – EuroAirport	8,44	8,44	0,81	0,81
N20 <sup>2</sup>	Theater – Studio Basel	6,71	–	0,00	–
N21 <sup>2</sup>	Theater – Dreiländereck	9,45	–	0,01	–
N22 <sup>2</sup>	Theater – Bettingen Dorf	9,37	–	0,00	–
<b>Total</b>		<b>138,95</b>	<b>113,42</b>	<b>6,55</b>	<b>6,60</b>
<b>GESAMT</b>		<b>231,63</b>	<b>188,84</b>	<b>13,22</b>	<b>13,37</b>

1 Die angegebenen Linienlängen stellen eine typische Länge der Linie dar – basierend auf den aktuellen, tatsächlichen Entfernungen.

Hierbei werden nicht alle möglichen Varianten berücksichtigt.

2 Seit dem Jahresfahrplan 2024 gibt es keine eigenständigen Nachtnetzl原因en mehr. Diese sind neu in das Angebot der Taglinien integriert.

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



Linie

Einsteiger\*innen

in Mio.

Personenkilometer

in Mio. km

TRAM

	2023	2024		2023	2024	
1	9,60	8,72		18,26	16,80	
2	7,15	8,42		12,02	14,39	
3	8,93	8,94		16,28	16,13	
6	13,73	13,74		34,39	34,77	
8	17,80	17,85		35,66	35,54	
14	12,13	11,29		31,96	28,29	
15	4,30	3,63		7,39	6,11	
16	4,76	4,90		7,37	7,48	
21	0,20	0,16		0,26	0,23	
N6 <sup>2</sup>	0,02	—		0,05	—	
N14 <sup>2</sup>	0,02	—		0,08	—	
<b>Total</b>	<b>78,64</b>	<b>77,65</b>		<b>163,73</b>	<b>159,73</b>	

BUS

30	6,15	6,60		11,58	12,50	
31	1,31	1,35		2,56	2,53	
32	0,59	0,59		1,23	1,24	
33	1,71	1,82		4,13	4,52	
34	7,16	7,30		18,96	19,62	
35	0,14	0,14		0,25	0,26	
36	10,42	10,91		28,59	30,54	
38 <sup>3</sup>	2,73	3,04		7,55	8,01	
42	0,24	0,31		0,97	1,20	
45	0,12	0,12		0,21	0,24	
46	0,65	0,68		1,67	1,76	
48	1,12	1,26		3,50	3,99	
50	3,98	4,22		21,08	21,95	
N20 <sup>2</sup>	0,00	—		0,01	—	
N21 <sup>2</sup>	0,01	—		0,05	—	
N22 <sup>2</sup>	0,00	—		0,02	—	
<b>Total</b>	<b>36,32</b>	<b>38,35</b>		<b>102,33</b>	<b>108,37</b>	

GESAMT

Total **114,96** **116,00**

Total **266,06** **268,10**









Bahnhof SBB  
via Euro Airport

50  
Bahnhof SBB  
via Euro Airport

ATTENTION  
ANGLES MORTS

9107

BS-99807

HESSE



# Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Die Entwicklung der Einsteiger- und Personen-kilometerzahlen bleibt im Geschäftsjahr 2024 unter den Erwartungen der BVB. Ebenfalls entwickelten sich die Werbeerlöse nicht so wie geplant. Gleichzeitig sind die Unterhaltskosten der Fahrzeugflotte stärker angestiegen als geplant. Die BVB hat das Geschäftsjahr 2024 mit einem Verlust von 1,295 Mio. CHF abgeschlossen.

Der Verkauf des TNW-Sortiments lag im Berichtsjahr bei insgesamt 240,9 Mio. CHF und damit 6,0 Prozent über dem Vorjahr.

Die Erlösentwicklung des Monats- und Jahresabos Jobticket sowie des Jugend-Jahresabos entwickelte sich, auch dank den Tarifmassnahmen, sehr gut. Dank dem im April 2024 eingeführten «U-Abo Jugend Basel» konnte eine Verlagerung vom Monatsabo Jugend hin zum Jahresabo Jugend festgestellt werden. Im Gegenzug nahm die Anzahl verkaufter Monatsabos für Erwachsene, Seniorinnen und Senioren sowie Einzelbillette ab. Die Abnahme lag im erwarteten Bereich der Tarifmassnahme.

Im TNW erholten sich die BVB-Einsteiger\*innenzahlen (115,5 Mio./+1,8 Prozent) sowie die BVB-Personenkilometer (265,3 Mio./+1,9 Prozent) zwar gegenüber dem Vorjahr, aber diese blieben weit unter den Planzahlen (-3,2 Prozent). Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass im 2024 auf Angebotsausbauten verzichtet wurde und dass andererseits die doch grosse Anzahl an Baustellen im Kanton Basel-Stadt die Attraktivität des öV gesenkt hat.

Die Einnahmen aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA) sind um 1,0 Mio. CHF bzw. 8,4 Prozent gestiegen.

Aufgrund der gestiegenen Gesamteinnahmen des TNW ergaben sich für die BVB im Vergleich zum Vorjahr mit 104,7 Mio. CHF um 4,0 Mio. CHF höhere Einnahmen aus dem TNW. Die gesamten Verkehrserlöse erreichten 119,4 Mio. CHF und waren gegenüber dem Vorjahr um 5,2 Mio. CHF höher.

Die Dienstleistungs- und übrigen Erlöse waren um 5,1 Mio. CHF niedriger als im Vorjahr. Wesentliche Gründe dafür waren die niedrigere Verrechnung von Kosten an die SBB aufgrund der Sperrung Margarethenbrücke (-1,4 Mio. CHF), der niedrigere Erlös aus der Mitbenützungsschädigung mit der Baselland Transport AG (BLT) (-1,8 Mio. CHF) sowie die rückläufigen Erlöse aus dem externen Baugeschäft (-1,0 Mio. CHF). Die Erlöse aus Werbung (-0,4 Mio. CHF) waren ebenfalls rückläufig.

Die Abgeltungen haben um 5,1 Mio. CHF abgenommen. Die Abnahme ist hauptsächlich auf die niedrigere Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt zurückzuführen. Hauptgrund dafür ist der Rückgang der Energiekosten Fahrstrom.

Die aktivierten Eigen- und Lagerleistungen waren 2,5 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Diese wurden hauptsächlich aufgrund des Ertrags aus Lagerleistung für

die Produktion von Gleisen und Weichen sowie der Aufbereitung von Lagermaterial erreicht.

Der Aufwand zur Leistungserstellung fiel gegenüber dem Vorjahr um 9,9 Mio. CHF auf 64,0 Mio. CHF. Grund hierfür waren die niedrigeren Energiepreise Strom (Senkung um 8,8 Mio. CHF) sowie die teilweise Umstellung der Busflotte von Diesel auf Elektrobusse, welche zu weiteren Einsparungen bei den Energiekosten führte (Abnahme um 1,0 Mio. CHF).

Aufgrund des Anstiegs des durchschnittlichen Personalbestands gegenüber 2023, der vom Kanton Basel-Stadt gewährten Teuerung sowie der erhöhten Personalversicherungsbeiträge fiel der Personalaufwand um 3,3 Mio. CHF höher aus.

Der übrige betriebliche Aufwand war 3,7 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Haupttreiber waren der aufgrund Unterbestand und erhöhtem Baustellenersatzverkehr höhere Bedarf an externem Personal (Erhöhung um 2,9 Mio. CHF) sowie der gesteigerte Bedarf an Beratungsleistungen (Erhöhung um 1,3 Mio. CHF). Der Rückgang der Energiekosten für Gebäude (Abnahme um 1,3 Mio. CHF) wird durch die Teuerung für Informatik-, Verwaltungsaufwände sowie höheren Aufwand für Gebäudeinstandhaltung nahezu vollständig kompensiert.

Die Abschreibungen stiegen im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Mio. CHF an. Dies ist durch die neue Elektrobusflotte sowie durch die Inbetriebnahme der provisorischen Standorte begründet.

Die Finanzierungslage der BVB ist weiterhin stabil. Das Eigenkapital beträgt 194,5 Mio. CHF (Vorjahr: 195,8 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 25,0 Prozent (Vorjahr: 24,9 Prozent).

Der Cashflow aus der Betriebstätigkeit betrug 79,1 Mio. CHF. Die Veränderung



zum Vorjahr (27,3 Mio. CHF) resultierte hauptsächlich aus der Reduktion der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen über 31,9 Mio. CHF (Vorjahr: Erhöhung um 21,6 Mio. CHF).

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergab einen Mittelabfluss von 76,7 Mio. CHF (Vorjahr: 97,0 Mio. CHF). Die Investitionen betrafen mehrheitlich Bauleistungen in die Gleisinfrastruktur. Die Anlagenzugänge aus dem Programm Bussystem 2027 beliefen sich auf 14,3 Mio. CHF (Vorjahr: 51,0 Mio. CHF).

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 11,9 Mio. CHF (Vorjahr: 67,0 Mio. CHF). Es wurden langfristige Darlehen des Kantons Basel-Stadt für das Programm Bussystem 2027 über 22,4 Mio. CHF, sowie für bauliche Massnahmen in die Bahninfrastruktur über 32,7 Mio. CHF gewährt. Für die Amortisation bestehender Finanzverbindlichkeiten wurden 43,3 Mio. CHF aufgewendet. Gesamthaft ergaben die obigen Veränderungen eine Zunahme an flüssigen Mitteln von 14,3 Mio. CHF (Vorjahr: Abnahme von 2,7 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 legt grossen Wert auf die gezielte Entwicklung und Qualifizierung ihrer Mitarbeiter\*innen. So konnten im Jahr 2024 insgesamt 30 Prozent der Stellen (exklusive Fahrdienst) mit internen Kandidatinnen und Kandidaten besetzt werden, was die Wirksamkeit der strategischen Personalentwicklung unterstreicht. Dies stärkt die langfristige Mitarbeiter\*innen-

bindung und fördert interne Karrierewege. Der Personalentwicklungsprozess wird kontinuierlich weiterentwickelt, wobei Erkenntnisse aus der MD-Konferenz für Führungs- und Personalentwicklung direkt in die strategische Planung einfließen. Ende 2024 beschäftigte die BVB 1 373 Mitarbeiter\*innen (Vorjahr: 1 348 Mitarbeiter\*innen). Am 31. Dezember 2024 waren 1 251,5 Vollzeitstellen besetzt (Vorjahr: 1 231,2 Vollzeitstellen). Der Anstieg der Vollzeitstellen ist darauf zurückzuführen, dass frühzeitig Mitarbeiter\*innen für den Fahrdienst rekrutiert wurden, um sie rechtzeitig auszubilden und den Bedarf im Jahr 2025 planungssicher abzudecken. Die krankheits- und unfallbedingten Absenzen haben im Vergleich zum Vorjahr leicht abgenommen und lagen bei 20,9 Tage pro FTE (Vorjahr: 23,0 Tage).

Im Jahr 2024 konnte das Angebot des betrieblichen Gesundheitsmanagements erfolgreich ausgeweitet und etabliert werden. Etwa drei Viertel der rund 680 Fahrdienstmitarbeiter\*innen haben eine Resilienzschulung gemacht, um ihre Widerstandsfähigkeit im immer anspruchsvoller werdenden Arbeitsalltag auf dem Netz entgegenzutreten. Weiterhin wurde ein für alle Mitarbeiter\*innen kostenloses Angebot der betrieblichen Physiotherapie lanciert und etabliert. Das Angebot wird an drei Tagen in der Woche an drei Standorten angeboten und soll den Mitarbeiter\*innen präventiv bei körperlichen Belastungen helfen.

Seit Januar 2021 gibt es ein internes Case Management bei der BVB. Insgesamt haben sich im Berichtsjahr 2024 275 Mitarbeiter\*innen beim internen Case Management angemeldet, was rund 20 Prozent der Belegschaft der BVB ausmacht und im selben Verhältnis steht wie im Vorjahr. Ende 2024 hat die BVB 25 Ausbildungsplätze für Lernende sowie Praktikantinnen und Praktikanten angeboten (Vorjahr: 26), wovon 23 besetzt werden konnten. Im Jahr 2024 konnten zwei neue Trainees ihr Programm bei der BVB star-

ten. Das im Jahr 2020 ins Leben gerufene Programm wurde sehr erfolgreich eingeführt und seither konnten alle Trainees, die das Programm abgeschlossen haben, auch in eine Festanstellung übernommen werden.

### Besondere Ereignisse während des Geschäftsjahrs

Im Februar 2024 wurde die öffentliche Submission zur Beschaffung von 23 Trams veröffentlicht. Das Submissionsverfahren lief noch über das Berichtsjahr hinaus.

Im März 2024 haben der Tramclub Basel und die BVB die Stiftung BVB-Oldtimer gegründet. Alle BVB-Oldtimerfahrzeuge werden im Geschäftsjahr 2025 an die Stiftung übergeben.

Im April 2024 haben der Kanton Basel-Stadt, der TNW und die BVB das U-Abo Jugend BS lanciert. Jugendliche mit Steuerdomizil im Kanton Basel-Stadt können dieses Abonnement bis zum vollendeten 25. Lebensjahr für 365 Franken (statt wie vorher 542 Franken) erwerben.

Im Mai 2024 haben die drei Städte Basel, Bern und Zürich beschlossen, die geplante Mobilitätsplattform «Mobility as a Service» nicht mehr weiterzuverfolgen. Die Plattform hätte es Nutzer\*innen ermöglichen sollen, nahtlos Reisen zu suchen, zu buchen und zu bezahlen. Neben einer App wären auch Mobilitätshubs vorgesehen gewesen. Das Projekt wurde aufgrund des zu grossen Kostenrisikos abgebrochen.

Ende Mai 2024 wurde die provisorische Werkstatt für die Instandhaltung der Busflotte auf dem Provisorium Klybeck fertiggestellt. Anfang Juni 2024 fand der Umzug der Werkstatt von der Garage Rank an den provisorischen Standort statt. Das Provisorium wird bis zur Inbetriebnahme des Neubaus Garage Rank im Jahr 2027 in Betrieb bleiben.

Von Juni bis Oktober 2024 wurde die alte Garage Rank rückgebaut, um Platz zu machen für den Neubau Garage Rank. Der Rückbau wurde so durchgeführt, dass Stahlträger und andere Bauteile im Neubau Garage Rank sowie in Bauprojekten von Immobilien Basel-Stadt weiterverwendet werden können.

Am 21. November 2024 musste die BVB aufgrund der ausserordentlich starken Schneefälle den Betrieb gegen 21 Uhr vollständig einstellen. Grund dafür waren insbesondere Blockierungen des öV durch teilweise nicht winteraugliche Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs sowie Äste, welche die Fahrleitungen beschädigt haben. Am 22. November 2024 konnte das Busnetz mit Ausnahme der Kleinbuslinien 35 und 45 wieder in Betrieb genommen werden. Die Tramlinien nahmen im Verlauf des Tages schrittweise wieder in den Betrieb auf, nachdem – neben der Schneeräumung – insbesondere die Fahrleitungs-ertüchtigung abgeschlossen war. Im Nachgang zu diesem Ereignis hat die BVB ein umfassendes Debriefing durchgeführt und verschiedene Massnahmen (z. B. Anpassungen Notfallkonzept, Optimierung der Weichenheizungen, schnellere Aktualisierung der Fahrplaninformationen im Ereignisfall, etc.) definiert und umgesetzt, um auf solche Extremereignisse künftig besser reagieren zu können.

### **Ausblick**

Die BVB geht davon aus, dass die Fahrgastzahlen – trotz stetig steigenden Zahlen in den letzten drei Jahren – auch im Jahr 2025 nicht signifikant steigen werden. Der langjährige Trend der sinkenden Einsteiger\*innenzahlen scheint stärker zu sein als der Erholungseffekt von der Coronapandemie. Die geplanten Sparvorgaben des Bundes werden voraussichtlich auch Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr haben. Somit wird auch die BVB den Kostendruck spüren. Ausserdem stellt die Finanzierbarkeit

des öV-Angebots zunehmend eine Herausforderung dar.



# Corporate Governance

Die BVB orientiert sich bei den Grundsätzen der Corporate Governance am Swiss Code of Best Practice for 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. Das Kompetenzreglement wurde 2023 und das Unterschriftenreglement zuletzt im Jahr 2019 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 und für die Periode 2018–2021 auf dieser Basis aktualisiert. Im Jahr 2022 wurde die Eignerstrategie 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 wurde er im Berichtsjahr von Thomas Schneider, Vize-Präsident war Flavio Casanova. Weitere Vertreter\*innen des Kantons Basel-Stadt sind Astrid Schnidrig, Daniela Thurnherr und Widar von Arx. Manfred Gloor ist Vertreter des Personals der BVB und Thomas Mahrer vertrat den Kanton Basel-Landschaft seit 13. August 2024. Der Baselbieter Regierungsrat hat Thomas Mahrer für den Rest der Amtsperiode 2022–2025 als Vertreter des Kantons Basel-Landschaft in den Verwaltungsrat der BVB delegiert, nachdem Hanspeter Ryser den Verwaltungsrat per Ende Juni 2024 auf eigenen Wunsch verlassen hatte.

## 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 Kontroll-

systems. 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 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 2024 bestand die Geschäftsleitung aus folgenden Mitgliedern: Bruno Stehrenberger (Direktor), Ramon Oppikofer (Vize-Direktor und Leiter Infrastruktur), Marco Fuster (Leiter Unternehmensstab), Alexander Klett (Leiter Technik), Daniel Mangani (Leiter Finanzen), Milan Sedlacek (Leiter Verkehr) und Svenja Staiger (Leiterin Personal).

## Entschädigungen Verwaltungsrat

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidiums legt der Regierungsrat fest. 2024 betrug die Vergütung für den Verwaltungsratspräsidenten 80 000 CHF. Die Verwaltungsratsmitglieder (ohne Präsident) 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

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen und Spesen 2024

Schneider Thomas	80 000
Casanova Flavio	24 000
Gloor Manfred	24 000
Mahrer Thomas <sup>1</sup>	11 400
Ryser Hanspeter <sup>2</sup>	11 400
Schnidrig Astrid	24 000
Thurnherr Daniela	26 400
Von Arx Widar	26 400
<b>Gesamtvergütung Verwaltungsrat</b>	<b>227 600</b>

<sup>1</sup> Thomas Mahrer ist Nachfolger von Hanspeter Ryser und Mitglied im BVB-Verwaltungsrat seit 13. August 2024. Der Baslerbieter Regierungsrat hat Thomas Mahrer für den Rest der Amtsperiode 2022–2025 als Vertreter des Kantons Basel-Landschaft in den Verwaltungsrat der BVB delegiert.

<sup>2</sup> Hanspeter Ryser hat den BVB-Verwaltungsrat per 30. Juni 2024 auf eigenen Wunsch verlassen.

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 baselstädtischen 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 2024

<b>Höchste Einzelvergütung</b>	
Bruno Stehrenberger	277 218
<b>Gesamtvergütung Geschäftsleitung</b> (total per Stichtag 31.12.2024: 7 Personen)	<b>1 577 595</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.

2024 hat die BVB 67 Submissionen (Vorjahr: 68) über dem Grenzwert von 150 000 CHF (Warenlieferungen und Dienstleistungen) abgewickelt und nach der beschaffungsrechtlichen Gesetzgebung des Kantons Basel-Stadt sowie der ab Februar 2024 in Kraft getretenen interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB 2019) ausgeschrieben.

Damit sind Beschaffungen von Gütern und Dienstleistungen in der Höhe von 784,6 Mio. 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 2024 fand über das ganze Jahr verteilt statt. In der ersten Jahreshälfte lag der Fokus auf der Selbstbeurteilung der Prozesse. In der zweiten Jahreshälfte wurde das Testing der Schlüsselkontrollen durchgeführt.

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.





Dreitosenbrücke

10

Busbildung

CITARO

BS 99615 N

Augenmerk  
BUS

A



# Jahresrechnung

## Erfolgsrechnung

2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2024	2023
Verkehrserlöse	1	119 393 983	114 221 893
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	2	14 193 475	19 365 688
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	3	139 093 300	143 737 742
Abgeltungen Bund und Gemeinden	3	7 347 910	7 845 497
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	4	12 462 738	12 391 258
Aktivierte Eigenleistung und Lagerleistung		27 512 956	24 932 680
<b>Betriebsertrag</b>		<b>320 004 362</b>	<b>322 494 758</b>
Aufwand zur Leistungserstellung	5	-64 020 835	-73 944 432
Personalaufwand	6	-161 080 494	-157 745 872
Übriger betrieblicher Aufwand	7	-29 807 122	-25 964 856
<b>Betriebsaufwand</b>		<b>-254 908 451</b>	<b>-257 655 160</b>
<b>Betriebsergebnis (EBITDA)</b>		<b>65 095 911</b>	<b>64 839 598</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen	14	-60 943 047	-56 805 295
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	15	-3 127 947	-3 713 288
<b>Abschreibungen</b>		<b>-64 070 994</b>	<b>-60 518 583</b>
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>1 024 917</b>	<b>4 321 015</b>
Finanzertrag	8	168 275	196 225
Finanzaufwand	8	-2 488 504	-1 313 433
<b>Finanzergebnis</b>	8	<b>-2 320 229</b>	<b>-1 117 208</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>-1 295 312</b>	<b>3 203 807</b>
Ausserordentliches Ergebnis		—	—
<b>Gewinn/Verlust (-)</b>		<b>-1 295 312</b>	<b>3 203 807</b>



## Bilanz

Per 31. Dezember 2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

<b>Aktiven</b>	<b>Note</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Flüssige Mittel	9	35 447 732	21 139 094
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	13 744 952	45 621 468
Sonstige kurzfristige Forderungen		6 708 767	5 670 168
Vorräte und angefangene Arbeiten	11	25 014 520	25 661 128
Aktive Rechnungsabgrenzungen	12	5 807 557	4 999 310
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>86 723 528</b>	<b>103 091 168</b>
Sachanlagen	14	673 569 044	665 856 417
Finanzanlagen	13	440 092	469 048
Immaterielle Anlagen	15	18 050 487	17 446 052
<b>Anlagevermögen</b>		<b>692 059 623</b>	<b>683 771 517</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>778 783 151</b>	<b>786 862 685</b>
<b>Passiven</b>	<b>Note</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	23 233 529	37 705 668
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17	4 352 318	17 473 342
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		1 967 213	1 455 544
Kurzfristige Rückstellungen	18	7 006 133	6 913 755
Passive Rechnungsabgrenzungen	19	41 950 845	35 559 453
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>78 510 038</b>	<b>99 107 762</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	393 866 464	367 526 367
Langfristige Rückstellungen	18	1 302 131	1 365 988
Investitionszuschüsse	20	110 566 397	123 029 135
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>505 734 992</b>	<b>491 921 490</b>
<b>Fremdkapital</b>		<b>584 245 030</b>	<b>591 029 252</b>
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Gewinnreserven	21	-2 129 300	-3 931 609
Gewinnreserven			
Gewinnvortrag		25 331 193	23 929 695
Jahreserfolg		-1 295 312	3 203 807
<b>Eigenkapital</b>		<b>194 538 121</b>	<b>195 833 433</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>778 783 151</b>	<b>786 862 685</b>

**Geldflussrechnung**

2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	2024	2023
Jahreserfolg	-1 295 312	3 203 807
Abschreibungen auf Sachanlagen	60 943 047	56 805 295
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	3 127 947	3 713 288
Amortisation übrige Finanzanlagen	28 956	36 190
Gewinn (-) / Verluste aus Abgängen des Anlagevermögens (+)	4 291 341	3 174 755
Gewährte Nutzungsrechte Investition	-12 462 738	-12 391 258
Veränderung der kurzfristigen Rückstellungen	92 378	16 720
Veränderung der langfristigen Rückstellungen	-63 857	-120 668
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen & Leistungen	31 876 516	-21 600 111
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen	-1 038 599	-3 781 962
Veränderung der Vorräte und angefangene Arbeiten	646 608	-6 250 271
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzungen	-808 247	14 609 968
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen & Leistungen	-13 121 024	1 264 084
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	511 669	429 503
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzungen	6 391 392	-11 842 558
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>79 120 077</b>	<b>27 266 782</b>
Investitionen in Sachanlagen	-74 269 195	-94 918 295
Desinvestitionen in Sachanlagen	85 226	174 910
Investitionen in immaterielle Anlagen	-2 495 427	-2 019 412
Investitionen in Finanzanlagen	-	-405 338
Desinvestitionen in Finanzanlagen	-	200 000
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	-	12 000
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-76 679 397</b>	<b>-96 956 135</b>
Aufnahme Finanzverbindlichkeiten	55 116 000	109 557 000
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten	-43 248 042	-42 560 872
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>11 867 958</b>	<b>66 996 128</b>
<b>Veränderung des Fonds Flüssige Mittel</b>	<b>14 308 638</b>	<b>-2 693 225</b>
Bestand Flüssige Mittel am 1. Januar	21 139 094	23 832 319
Bestand Flüssige Mittel am 31. Dezember	35 447 732	21 139 094
<b>Veränderung Flüssige Mittel</b>	<b>14 308 638</b>	<b>-2 693 225</b>



### Eigenkapitalnachweis

Per 31. Dezember 2024 in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Gewinnreserven	Gewinnreserven	Total
<b>Bestand am 1. Januar 2024</b>	<b>172 631 540</b>	<b>-3 931 609</b>	<b>27 133 502</b>	<b>195 833 433</b>
Ergebnisverwendung 2023	—	1 802 309	-1 802 309	—
Jahreserfolg	—	—	-1 295 312	-1 295 312
<b>Bestand am 31. Dezember 2024</b>	<b>172 631 540</b>	<b>-2 129 300</b>	<b>24 035 881</b>	<b>194 538 121</b>

### Eigenkapitalnachweis

Per 31. Dezember 2023 in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Gewinnreserven	Gewinnreserven	Total
<b>Bestand am 1. Januar 2023</b>	<b>172 631 540</b>	<b>-25 914 656</b>	<b>45 912 742</b>	<b>192 629 626</b>
Ergebnisverwendung 2022	—	21 983 047	-21 983 047	—
Jahreserfolg	—	—	3 203 807	3 203 807
<b>Bestand am 31. Dezember 2023</b>	<b>172 631 540</b>	<b>-3 931 609</b>	<b>27 133 502</b>	<b>195 833 433</b>

### Verwendung des Bilanzgewinnes

in CHF

	2024	2023
Vortrag aus Vorjahr	25 331 193	23 929 695
Jahreserfolg	-1 295 312	3 203 807
<b>Total zur Verwendung</b>	<b>24 035 881</b>	<b>27 133 502</b>
Entnahme Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	1 031 807	2 321 265
Entnahme / Einlage Spezialreserven Ortsverkehr	3 589 912	-7 376 665
Einlage / Entnahme Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	-3 231 604	1 950 530
Entnahme Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	6 449	126 165
Zuweisung Gewinnanteil Ortsverkehr zu Gewinnreserven	—	1 176 396
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>25 432 445</b>	<b>25 331 193</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 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	
	2024	2023	2024	2023
1 EUR	0,9638	0,9857	0,9385	0,9297

## 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 kurzfristige 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 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.

Vermögensbezogene Zuwendungen in Form von Investitionszuschüssen werden brutto dargestellt.

### 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	8–14
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.

### Investitionszuschüsse / Passivierte Nutzungsrechte

Investitionen nach § 16 BVB-OG wurden bis zum 31.05.2016 über à-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 passivierten Nutzungsrechte ergeben sich aus den Investitionszuschüssen des Kantons für Bahninfrastruktur. In diesem Gegenwert sind unter den Sachanlagen die mit diesen Mitteln finanzierten Anlagen ausgewiesen und abgeschrieben. 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 Anlagenvermögen abgeschrieben werden.

Neben den Zuschüssen des Kantons Basel-Stadt bestehen Investitionszuschüsse vom Bund für Infrastrukturprojekte, die identisch abgewickelt werden.

### Personalvorsorge

Die Mitarbeiter\*innen 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 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.

Die geschäftlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften basieren auf den handelsüblichen Vertragsformen und Konditionen.

### 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.

Die Investitionsverpflichtungen betreffen Verpflichtungen aus abgeschlossenen Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen.

### Umsatzerfassung und Erlösquellen

Erlöse werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen wahrscheinlich zufließen wird. Die wichtigsten Erlösquellen der BVB sind die Verkehrserträge aus Ticket- und Abonnementverkäufen, Erträge aus der Infrastrukturbenützung sowie Abgeltungen der öffentlichen Hand. Die Einnahmen aus verkauften Einzelbilletten und Abonnements basieren auf Zählungen und Erhebungen des TNW. Dabei werden die erhobene Fahrpreisstruktur, die gezählten Fahrgäste und die zurückgelegten Streckenkilometer für die Aufteilung der Erlöse auf die einzelnen Transportunternehmen herangezogen. Die Erträge der Infrastrukturbenützung sind Trassenerträge, welche insbesondere die BLT entrichten muss, um auf dem Infrastrukturnetz der BVB zu fahren. Die Abgeltungen der öffentlichen Hand umfassen Leistungen des Kantons Basel-Stadt, des Bundes sowie der Gemeinden Riehen und Bettingen für den öffentlichen und regionalen Personenverkehr (basierend auf dem Personenbeförderungsgesetz) sowie die Bahninfrastruktur (basierend auf dem Eisenbahngesetz) im Umfang der entsprechenden Leistungsvereinbarungen.

### Steuern

Die BVB ist gemäss § 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. 3, Abs. 2 RKV

in CHF	2024	2023
<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>	<b>256 523 000</b>	<b>243 773 000</b>

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

**Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Erfolgsrechnung**

Anhang per 31. Dezember 2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	2024	2023
<b>1</b>	<b>Verkehrserlöse</b>		
	Verkehrserlös Ticket- und Abonnementverkäufe	98 649 842	93 811 952
	Beiträge öffentliche Hand an TNW-Abonnementverkäufe	19 554 480	19 334 920
	Taxzuschläge Reisende ohne gültigen Fahrausweis (RogF)	1 189 661	1 075 021
	<b>Verkehrserlöse</b>	<b>119 393 983</b>	<b>114 221 893</b>

Note	Details zu	2024	2023
<b>2</b>	<b>Dienstleistungs- und übrige Erlöse</b>		
	Dienstleistungen	8 632 472	11 148 453
	Werbeerlöse und Extrafahrten	3 074 250	3 481 925
	Übrige Erlöse <sup>1</sup>	2 644 986	4 863 465
	Ertragsminderungen	-1 58 233	-1 28 155
	<b>Dienstleistungs- und übrige Erlöse</b>	<b>14 193 475</b>	<b>19 365 688</b>

<sup>1</sup> Im 2023 ist eine Weiterverrechnung von angefallenen Kosten aufgrund der Sperrung der Margarethenbrücke im Umfang von CHF 1 880 260 enthalten.

Note	Details zu	2024	2023
<b>3</b>	<b>Abgeltungen Kanton Basel-Stadt</b>		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	120 908 851	126 082 335
	Abgeltungen RPV	18 184 449	17 655 407
	<b>Abgeltungen Kanton Basel-Stadt</b>	<b>139 093 300</b>	<b>143 737 742</b>
	<b>Abgeltungen Bund und Gemeinden</b>		
	Abgeltung Bund RPV	5 212 410	5 501 362
	Abgeltung Gemeinde Riehen	2 079 000	2 185 707
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	56 500	158 428
	<b>Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt</b>	<b>7 347 910</b>	<b>7 845 497</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	2024	2023
<b>4</b>	<b>Gewährte Nutzungsrechte Investition</b>		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	10 680 967	10 499 145
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	1 313 389	1 423 539
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Infrastrukturinvestitionen	468 382	468 574
	<b>Gewährte Nutzungsrechte Investition</b>	<b>12 462 738</b>	<b>12 391 258</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	2024	2023
<b>5</b>	<b>Aufwand zur Leistungserstellung</b>		
	Materialaufwand	20 179 236	19 525 353
	Bestandsveränderungen Vorräte	784 497	575 924
	Energieaufwand <sup>1</sup>	17 761 174	27 645 655
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	16 404 769	18 889 173
	Verwaltungskosten und Kostenanteil TNW	3 537 292	2 845 224
	Fahrzeugaufwand	977 301	1 113 748
	Übriger Aufwand zur Leistungserstellung	4 376 566	3 349 355
	<b>Aufwand zur Leistungserstellung</b>	<b>64 020 835</b>	<b>73 944 432</b>

<sup>1</sup> Die Reduktion der Energiekosten Tram um CHF 8 831 660 ist im deutlichen Rückgang der Strompreise begründet. Beim Energieaufwand für die Busserien kommt es durch die teilweise Umstellung auf Elektrobusse zu einem zusätzlichen Rückgang von CHF 970 758.

Note	Details zu	2024	2023
<b>6</b>	<b>Personalaufwand</b>		
	Löhne	114 445 966	112 489 311
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	9 217 559	8 846 269
	Personalversicherungsbeiträge	33 529 226	32 583 463
	Übriger Personalaufwand	3 887 743	3 826 829
	<b>Personalaufwand</b>	<b>161 080 494</b>	<b>157 745 872</b>

Note	Details zu	2024	2023
<b>7</b>	<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>		
	Mehrwertsteuer	66 802	-494 033
	Energie- und Entsorgungsaufwand	2 270 579	3 616 710
	Informatikaufwand	10 463 922	10 267 597
	Raumaufwand	3 616 355	3 410 970
	Gebühren und Abgaben	294 114	265 653
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	1 040 493	1 203 316
	Versicherungsaufwand	631 401	676 252
	Temporäres Personal	6 033 132	3 122 169
	Übrige betriebliche Aufwendungen	5 390 324	3 896 222
	<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>	<b>29 807 122</b>	<b>25 964 856</b>

Note	Details zu	2024	2023
<b>8</b>	<b>Finanzergebnis</b>		
	Zinserträge und Kursgewinne	168 275	196 225
	Zins-, Finanzaufwendungen und Kursverluste <sup>1</sup>	-2 488 504	-1 313 433
	<b>Finanzergebnis</b>	<b>-2 320 229</b>	<b>-1 117 208</b>

<sup>1</sup> Im laufenden Jahr sind Zinskosten auf den Darlehen und dem Kontokorrent beim Kanton Basel-Stadt über CHF 2 396 987 angefallen (Vorjahr: CHF 1 193 140). Die Erhöhung ist auf den Anstieg der Zinssätze sowie der langfristigen Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

**Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz**

Anhang per 31. Dezember 2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>9</b>	<b>Flüssige Mittel</b>		
	Kassen	1 102 080	963 282
	Postfinance und Banken	34 287 262	20 106 826
	Checks und Gutscheine	58 390	68 986
	<b>Flüssige Mittel</b>	<b>35 447 732</b>	<b>21 139 094</b>

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>10</b>	<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
	Forderungen gegenüber Dritten	3 574 331	7 387 467
	Forderungen gegenüber Nahestehenden <sup>1</sup>	10 745 921	38 340 548
	Forderungen gegenüber Assoziierten	321 894	676 060
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	-58 162	-15 702
	Wertberichtigung (pauschal auf Taxzuschläge)	-839 032	-766 905
	<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>13 744 952</b>	<b>45 621 468</b>

<sup>1</sup> Die Abnahme der Forderungen gegenüber Nahestehenden ist auf die zeitnahe Fakturierung und Begleichung der finalen Guthaben aus der Leistungsvereinbarung 2024 zurückzuführen.

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>11</b>	<b>Vorräte und angefangene Arbeiten</b>		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	889 259	871 174
	Rohstoffe	1 215 666	1 856 431
	Ersatzteile	18 198 191	18 269 175
	Halb- und Fertigfabrikate	8 944 287	9 038 236
	Sonstige Vorräte	456 108	515 049
	Angefangene Arbeiten	1 150 639	809 377
	Wertberichtigungen	-5 839 630	-5 698 314
	<b>Vorräte und angefangene Arbeiten</b>	<b>25 014 520</b>	<b>25 661 128</b>



Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>12</b>	<b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>		
	Verkehrsabrechnung TNW	1 096 334	620 104
	Zeitguthaben gegenüber Mitarbeiter*innen	206 033	241 459
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	4 505 190	4 137 747
	<b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>5 807 557</b>	<b>4 999 310</b>

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>13</b>	<b>Finanzanlagen</b>		
	Beteiligung an Moving Media Basel AG, Basel, 2/3 Beteiligungsanteil	99 900	99 900
	Übrige langfristige Finanzanlagen <sup>1</sup>	340 192	369 148
	<b>Finanzanlagen</b>	<b>440 092</b>	<b>469 048</b>

<sup>1</sup> Im 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 2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
<b>14</b>	<b>Sachanlagen 2024</b>						
	<b>Anschaffungswerte</b>						
	Bestand am 1. Januar 2024	461 926 585	114 224 717	698 462 848	199 757 861	35 626 228	1 509 998 239
	Zugänge <sup>1</sup>	9 726 077	-1 730 434	37 688 818	10 368 346	19 072 994	75 125 801
	Abgänge	-35 443 326	-15 577	-43 346 778	-17 957 383	—	-96 763 064
	Umbuchungen <sup>2</sup>	2 895 047	920 047	3 990 566	2 755 917	-11 798 532	-1 236 955
	<b>Bestand am 31.12.2024</b>	<b>439 104 383</b>	<b>113 398 753</b>	<b>696 795 454</b>	<b>194 924 741</b>	<b>42 900 690</b>	<b>1 487 124 021</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
	Bestand am 1. Januar 2024	-263 337 502	-32 785 053	-437 107 647	-1 109 116 220	—	-844 141 822
	Abschreibungen	-16 343 887	-10 069 326	-25 225 825	-9 304 009	—	-60 943 047
	Abschreibung Abgänge	35 230 683	15 577	38 376 185	17 907 447	—	91 529 892
	Abschreibungen Umgliederungen	—	—	-5 360	5 360	—	—
	<b>Bestand am 31.12.2024</b>	<b>-244 450 706</b>	<b>-42 838 802</b>	<b>-423 962 647</b>	<b>-102 302 822</b>	<b>—</b>	<b>-813 554 977</b>
	<b>Nettobuchwert</b>						
	1. Januar 2024	198 589 083	81 439 664	261 355 201	88 846 242	35 626 228	665 856 417
	<b>31. Dezember 2024</b>	<b>194 653 677</b>	<b>70 559 951</b>	<b>272 832 807</b>	<b>92 621 919</b>	<b>42 900 690</b>	<b>673 569 044</b>

1 Aufgrund von der verspäteten Auslieferung der E-Gelenkbusse wurde der BVB eine Pönale im Umfang von CHF 1 836 335 vergütet.

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



Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
<b>14</b>	<b>Sachanlagen 2023</b>						
	<b>Anschaffungswerte</b>						
	Bestand am 1. Januar 2023	455 060 155	100 387 082	687 397 921	189 848 483	40 079 811	1 472 773 452
	Zugänge <sup>1</sup>	3 072 529	41 637 577	27 523 817	5 782 606	15 672 984	93 689 513
	Abgänge	-1 375 532	-31 578 848	-22 754 416	-382 104	—	-56 090 900
	Umbuchungen <sup>2</sup>	5 169 433	3 778 906	6 295 526	4 508 876	-20 126 567	-373 826
	<b>Bestand am 31.12.2023</b>	<b>461 926 585</b>	<b>114 224 717</b>	<b>698 462 848</b>	<b>199 757 861</b>	<b>35 626 228</b>	<b>1 509 998 239</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>						
	Bestand am 1. Januar 2023	-247 978 115	-57 050 212	-432 190 427	-102 859 005	—	-840 077 759
	Abschreibungen	-16 663 441	-7 451 458	-24 540 019	-8 150 377	—	-56 805 295
	Abschreibung Abgänge	1 304 054	31 716 617	19 622 799	97 762	—	52 741 232
	Abschreibungen Umgliederungen	—	—	—	—	—	—
	<b>Bestand am 31.12.2023</b>	<b>-263 337 502</b>	<b>-32 785 053</b>	<b>-437 107 647</b>	<b>-110 911 620</b>	<b>—</b>	<b>-844 141 822</b>
	<b>Nettobuchwert</b>						
	1. Januar 2023	207 082 040	43 336 870	255 207 494	86 989 478	40 079 811	632 695 692
	<b>31. Dezember 2023</b>	<b>198 589 083</b>	<b>81 439 664</b>	<b>261 355 201</b>	<b>88 846 241</b>	<b>35 626 228</b>	<b>665 856 417</b>

1 In den Zugängen Autobus sind Neuanschaffungen Elektrobusse über CHF 41 637 577 enthalten (Vorjahr: CHF 20 854 495).

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

**Anlagenspiegel Immaterielle Anlagen**

Anhang per 31. Dezember 2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Software	Anlagen im Bau	31.12.2024
<b>15</b>	<b>Immaterielle Anlagen 2024</b>			
	<b>Anschaffungswerte</b>			
	Bestand am 1. Januar 2024	29 935 413	2 942 891	32 878 304
	Zugänge	-349 779	2 845 206	2 495 427
	Abgänge	-1 518 042	—	-1 518 042
	Umbuchungen <sup>1</sup>	3 831 526	-2 594 571	1 236 955
	<b>Bestand am 31. Dezember 2024</b>	<b>31 899 118</b>	<b>3 193 526</b>	<b>35 092 644</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>			
	Bestand am 1. Januar 2024	-15 432 252	—	-15 432 252
	Abschreibungen	-3 127 947	—	-3 127 947
	Abschreibungen Abgänge	1 518 042	—	1 518 042
	<b>Bestand am 31. Dezember 2024</b>	<b>-17 042 157</b>	<b>—</b>	<b>-17 042 157</b>
	<b>Nettobuchwert</b>			
	1. Januar 2024	14 503 161	2 942 891	17 446 052
	<b>31. Dezember 2024</b>	<b>14 856 961</b>	<b>3 193 526</b>	<b>18 050 487</b>

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



Note	Details zu	Software	Anlagen im Bau	31.12.2023
<b>15</b>	<b>Immaterielle Anlagen 2023</b>			
	<b>Anschaffungswerte</b>			
	Bestand am 1. Januar 2023	31 028 579	1 527 974	32 556 553
	Zugänge	422 605	1 596 807	2 019 412
	Abgänge	-2 071 487	—	-2 071 487
	Umbuchungen <sup>1</sup>	555 716	-181 890	373 826
	<b>Bestand am 31. Dezember 2023</b>	<b>29 935 413</b>	<b>2 942 891</b>	<b>32 878 304</b>
	<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>			
	Bestand am 1. Januar 2023	-13 790 451	—	-13 790 451
	Abschreibungen	-3 713 288	—	-3 713 288
	Abschreibungen Abgänge	2 071 487	—	2 071 487
	<b>Bestand am 31. Dezember 2023</b>	<b>-15 432 252</b>	<b>—</b>	<b>-15 432 252</b>
	<b>Nettobuchwert</b>			
	1. Januar 2023	17 238 128	1 527 974	18 766 102
	<b>31. Dezember 2023</b>	<b>14 503 161</b>	<b>2 942 891</b>	<b>17 446 052</b>

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

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>16</b>	<b>Finanzverbindlichkeiten</b>		
	<b>Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>		
	Darlehensverbindlichkeiten fällig im Folgejahr <sup>1</sup>	22 986 503	21 612 103
	Kontokorrent Kanton Basel-Stadt	247 026	16 093 565
	<b>Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>	<b>23 233 529</b>	<b>37 705 668</b>
	<b>Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>		
	Darlehen für Gebäude <sup>1, 2</sup>	64 553 694	48 874 787
	Darlehen für Fahrzeuge <sup>1</sup>	174 865 000	188 044 000
	Darlehen für Bahninfrastruktur <sup>1</sup>	154 447 770	130 607 580
	<b>Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)</b>	<b>393 866 464</b>	<b>367 526 367</b>
	Davon Restlaufzeit > 1 bis 5 Jahre	93 082 313	86 357 047
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	300 784 151	281 169 320
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,60 %	0,35 %

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 innerhalb von 14 Jahren für Elektrobusse.

2 Im Berichtsjahr wurden Darlehen über CHF 22 365 000 (Vorjahr: CHF 0) für den Neubau der Garage Rank abgeschlossen. Die Bestandesabnahme bezieht sich auf die Amortisation des Darlehens für das Service-Zentrum Wiesenplatz sowie der Provisorien während der Bauphase.

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>17</b>	<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten <sup>1</sup>	4 061 920	15 806 699
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	290 398	1 666 643
	<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>4 352 318</b>	<b>17 473 342</b>

1 Per Ende 2023 waren Lieferantenrechnungen über CHF 7 816 478 für die Beschaffung der Elektrobusse in den Verbindlichkeiten enthalten.

## Kurzfristige und langfristige Rückstellungen

Anhang per 31. Dezember 2024 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Bestand 01.01.	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.	davon kurzfristig
<b>18</b>	<b>Rückstellungen 2024</b>						
	Garantie- und Haftungsfälle	111 210	—	—	-40 310	70 900	70 900
	Diverse Rückstellungen	148 910	128 266	-75 000	—	202 176	202 176
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	4 768 175	789 802	-277 689	—	5 280 288	5 280 288
	Dienstaltersgeschenke	1 964 449	185 265	-194 122	—	1 955 592	729 182
	Diverse Personalverpflichtungen	1 287 000	418 764	-905 956	-500	799 308	723 587
	<b>Total</b>	<b>8 279 744</b>	<b>1 522 097</b>	<b>-1 452 767</b>	<b>-40 810</b>	<b>8 308 264</b>	<b>7 006 133</b>
	<b>Rückstellungen 2023</b>						
	Garantie- und Haftungsfälle	86 220	24 990	—	—	111 210	111 210
	Diverse Rückstellungen	142 293	75 000	—	-68 383	148 910	148 910
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	4 573 964	537 644	-343 433	—	4 768 175	4 768 175
	Dienstaltersgeschenke	1 773 072	344 504	-153 127	—	1 964 449	598 460
	Diverse Personalverpflichtungen	1 808 142	718 868	-1 190 010	-50 000	1 287 000	1 287 000
	<b>Total</b>	<b>8 383 691</b>	<b>1 701 006</b>	<b>-1 686 570</b>	<b>-118 383</b>	<b>8 279 744</b>	<b>6 913 755</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 der Mitarbeiter\*innen für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit, Schichtzulagen sowie Überstunden. Die Zeitguthaben der BVB gegenüber den Mitarbeiter\*innen werden unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen gezeigt.

### Dienstaltersgeschenke

Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke ergibt sich aus der Verpflichtung gemäss dem kantonalen Personalgesetz, wonach Mitarbeiter\*innen in Abhängigkeit ihrer Dienstzugehörigkeit in Jubiläumjahren einen Anspruch auf Sonderurlaub haben. Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke im kurzfristigen Bereich betrifft Ansprüche der Mitarbeiter\*innen, die spätestens im Folgejahr realisiert werden. Die langfristige Rückstellung für Dienstaltersgeschenke betrifft Ansprüche, die in den Jahren nach 2025 realisiert werden.

### Diverse Personalverpflichtungen

Die Rückstellung für diverse Personalverpflichtungen beinhaltet Unterstützungsbeträge bei allfälligen Frühpensionierungen von verdienten langjährigen Mitarbeiter\*innen, die aus gesundheitlichen Gründen den Beruf nicht mehr ausüben können. Weiter sind Restrukturierungs- und Reorganisationskosten sowie Kosten der Weiterbeschäftigung und Umschulung von Personal, welches aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden kann (Detachierte), enthalten.



Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>19</b>	<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>		
	TNW-Abrechnung	20 729 944	14 961 071
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	6 489 690	6 491 103
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	14 731 211	14 107 279
	<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>41 950 845</b>	<b>35 559 453</b>

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>20</b>	<b>Investitionszuschüsse/Passivierte Nutzungsrechte</b>		
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Kanton	100 217 648	110 715 789
	Zugang Finanzierung Investitionen nach § 16 im Berichtsjahr	—	12 000
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	-10 680 968	-10 499 145
	Umbuchungen	—	-10 996
	<b>A-fonds-perdu-Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16</b>	<b>89 536 680</b>	<b>100 217 648</b>
	Eröffnungsbestand Kleininvestitionen Kanton <sup>1</sup>	13 893 027	15 317 570
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	-1 313 388	-1 423 539
	Umbuchungen	—	-1 004
	<b>Passivierte Nutzungsrechte Kleininvestitionen</b>	<b>12 579 639</b>	<b>13 893 027</b>
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Bund	8 918 460	9 375 035
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	-468 382	-468 575
	Umbuchungen	—	12 000
	<b>Investitionszuschüsse Bund für Tramverlängerung</b>	<b>8 450 078</b>	<b>8 918 460</b>
	<b>Summe Investitionszuschüsse</b>	<b>110 566 397</b>	<b>123 029 135</b>

<sup>1</sup> Im Rahmen der Umstellung auf Swiss-GAAP-FER hat die BVB die Aktivierungslimite von CHF 300 000 auf CHF 10 000 herabgesetzt. Anlagen, die bis dahin als Kleininvestitionen sofort abgeschrieben wurden und zum Umstellungszeitpunkt nach neuen Regeln noch nicht abgeschrieben gewesen wären, wurden Neubewertet und aktiviert. Da diese Anlagen bereits in früheren Geschäftsjahren Auswirkung auf die Abgeltung hatten, wurde für diese Neubewerteten Kleinanlagen Nutzungsrechte zugunsten des Kantons passiviert, die betraglich gleichlautend – aber ergebnistechnisch entgegenwirkend – wie die entsprechenden Anlagen im Anlagenvermögen abgeschrieben werden.

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>21</b>	<b>Gesetzliche Gewinnreserven</b>		
	Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	-1 945 046	376 219
	Spezialreserven Ortsverkehr	2 352 791	-3 847 478
	Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	-2 289 734	-339 204
	Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	-247 311	-121 146
	<b>Gesetzliche Gewinnreserven</b>	<b>-2 129 300</b>	<b>-3 931 609</b>
	<b>Gesetzliche Gewinnreserven nach Verwendung Bilanzgewinn</b>		
	Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	-2 976 853	-1 945 046
	Spezialreserven Ortsverkehr	-1 237 121	2 352 791
	Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	941 870	-2 289 734
	Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	-253 760	-247 311
	<b>Gesetzliche Gewinnreserven</b>	<b>-3 525 864</b>	<b>-2 129 300</b>

**Angaben und Erläuterungen zu weiteren Positionen**

in CHF

Note	Details zu	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaft- lichen Anteil der Organisation 31.12.2024 <sup>1</sup>	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaft- lichen Anteil der Organisation 31.12.2023	Veränderung zum Vorjahr bzw. erfolgswirksam im Geschäftsjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2024	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2023
<b>22</b>	<b>Personalvorsorge BVB</b>						
	Vorsorgepläne mit Überdeckung	72 490 099	24 373 287	—	21 275 411	21 275 411	20 592 570
	<b>Total</b>	<b>72 490 099</b>	<b>24 373 287</b>	<b>—</b>	<b>21 275 411</b>	<b>21 275 411</b>	<b>20 592 570</b>

<sup>1</sup> Überdeckung gemäss provisorische Einnahmen- und Ausgabenrechnung 2024 des Vorsorgewerkes BVB.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes der BVB beträgt gemäss provisorischer Jahresrechnung per 31.12.2024 110,0 Prozent (Vorjahr: 103,4 Prozent). Zur Stärkung des Deckungsgrades wurde im Jahr 2024 ein zusätzlicher Betrag von CHF 4 199 306 (Vorjahr: CHF 4 070 953) in die Pensionskasse 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	2024	2023
<b>23</b>	<b>Vergütungen an Führungskräfte</b>		
	Geschäftsleitungsmitglieder	1 577 595	1 553 795
	Verwaltungsratsmitglieder	227 600	242 005
	<b>Total Vergütungen an Führungskräfte</b>	<b>1 805 195</b>	<b>1 795 800</b>



Note	Details zu	Kanton Basel-Stadt Konsolidierte Einheiten <sup>1</sup>	Assoziierte Gesellschaften <sup>2</sup>
<b>24</b>	<b>Transaktionen mit nahestehenden Personen</b>		
	<b>Transaktionen im 2024 in CHF</b>		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	595 886	2 879 232
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	139 093 300	—
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	11 994 357	—
	<b>Betriebsertrag</b>	<b>151 683 543</b>	<b>2 879 232</b>
	Aufwand zur Leistungserstellung <sup>3</sup>	20 281 049	—
	Personalaufwand	4 047 816	—
	Übriger betrieblicher Aufwand	4 736 876	—
	Finanzergebnis	2 396 987	—
	<b>Aufwendungen</b>	<b>31 462 728</b>	<b>—</b>
	<b>Transaktionen im 2023 in CHF</b>		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1 165 060	3 324 169
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	143 737 742	—
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	10 499 145	—
	<b>Betriebsertrag</b>	<b>155 401 947</b>	<b>3 324 169</b>
	Aufwand zur Leistungserstellung <sup>3</sup>	28 737 202	—
	Personalaufwand	3 857 902	—
	Übriger betrieblicher Aufwand	5 136 831	—
	Finanzergebnis	1 144 636	—
	<b>Aufwendungen</b>	<b>38 876 571</b>	<b>—</b>

1 Stammhaus (Departemente und Dienststellen), Industrielle Werke Basel (IWB), Felix Platter-Spital, Universitätsspital Basel, Universitäre Psychiatrische Kliniken Basel, EuroAirport Basel-Mulhouse, MCH Group AG, Fachhochschule Nordwestschweiz

2 Moving Media Basel AG

3 Im Aufwand zur Leistungserstellung ist ein Entgelt für die Zurverfügungstellung der Traktionsstromversorgung der Elektrobusse durch die IWB über CHF 3 235 211 (Vorjahr: CHF 2 421 346) enthalten. Im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie 2027 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt am 09.12.2020 die Ausgabenbewilligung für die Beschaffung von Elektrobussen durch die BVB sowie die Investitionen der IWB zur Erstellung der dazugehörigen Ladeinfrastruktur bewilligt. Der mehrjährige Kooperationsvertrag sieht vor, dass die Ladeinfrastruktur durch die IWB betrieben wird, welche die entstehenden Aufwendungen an die BVB als Entgelt belastet. Im Falle einer vorzeitigen Vertragsauflösung wäre die BVB verpflichtet, die Betriebsanlagen von der IWB zum aktuellen Buchwert zu erwerben. Der Restbuchwert der von der IWB eingesetzten Betriebsmittel beläuft sich zum Stichtag auf CHF 18 252 029 (Vorjahr: CHF 18 433 983).

Note	Details zu	31.12.2024	31.12.2023
<b>25</b>	<b>Verpflichtungen aus Mietverträgen</b>		
	Fälligkeit innerhalb 1 Jahr	1 312 930	1 318 560
	Fälligkeit > 1 bis 5 Jahre	1 091 790	2 197 089
	Fälligkeit länger als 5 Jahre	308 009	298 034
	<b>Total der ausstehenden Mietverpflichtungen</b>	<b>2 712 729</b>	<b>3 813 683</b>

Die Verpflichtungen aus Mietverträgen betrifft mehrheitlich die beiden Provisorien für Elektrobusse im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie 2027. Im Weiteren besteht ein längerfristiger Mietvertrag für Personal- und Traforaum an der Haltestelle EuroAirport.

Note	Details zu
<b>26</b>	<b>Nicht-monetäre Zuwendungen der öffentlichen Hand</b>

Für den Betrieb der Industrie- und Bürogebäude stellt der Kanton Basel-Stadt an neun Standorten Grund und Boden über Total 101 977 m<sup>2</sup> im Baurecht zur Verfügung. Gemäss § 22 Abs. 2 BVB-OG wird das Baurecht kostenlos gewährt.

Note	Details zu
<b>27</b>	<b>Ausserbilanzgeschäfte / Eventualverbindlichkeiten</b>

Zum Bilanzstichtag bestehen weitere, nicht zu bilanzierende Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter im Umfang von CHF 67 217 684 (Vorjahr: CHF 66 206 455).

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

Note	Details zu
<b>28</b>	<b>Ereignisse nach dem Bilanzstichtag</b>

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der Jahresrechnung 2024 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

#### **Genehmigung der Jahresrechnung**

Gemäss § 12b BVB-OG obliegt die Genehmigung der Jahresrechnung dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.

Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 10. April 2025 behandelt und zur Genehmigung durch den Regierungsrat beantragt.





# Bericht der Revisionsstelle

an den Verwaltungsrat und an die Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt zur Jahresrechnung 2024 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 2024 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die beigefügte Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 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 2024 keine Sachverhalte festgestellt, die nicht den Vorgaben des BVB-OG entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG



Arsim Arslani  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Andreas Kägi  
Revisionsexperte

Basel, 10. April 2025

Beilage:

- Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis, Anhang)

# Kennzahlen im Fünfjahresvergleich

	2024	2023	2022	2021	2020
<b>Ergebnis</b> (Mio. CHF)					
Betriebsertrag	320,00	322,49	304,00	251,50	253,76 <sup>1</sup>
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	1,02	4,32	19,61	-23,90	-25,69
Unternehmenserfolg	-1,30	3,20	20,49	-23,86	-20,77
<b>Kurskilometer</b> (Mio. km)					
Gesamt	13,37	13,22	13,01	12,99	12,38
Tram <sup>2,3</sup>	6,77	6,68	6,47	6,57	6,07
Bus <sup>2,3,4</sup>	6,60	6,55	6,54	6,42	6,30
<b>Einsteiger*innen</b> <sup>5</sup> (Mio.)					
Gesamt <sup>6</sup>	116,00	114,96	106,19	88,28	85,78
Tram <sup>3</sup>	77,65	78,64	73,02	60,39	58,59
Bus <sup>3,4,7</sup>	38,35	36,32	33,17	27,89	27,19
<b>Personenkilometer</b> <sup>5</sup> (Mio. km)					
Gesamt <sup>6</sup>	268,10	266,06	264,76	201,29	195,55
Tram <sup>3</sup>	159,73	163,73	153,71	125,12	121,95
Bus <sup>3,4,7</sup>	108,37	102,33	93,05	76,17	73,58
<b>Pünktlichkeit</b> <sup>8</sup> (% der Abfahrten)					
Gesamt	79,4	80,3	82,3	84,4	84,2
Tram <sup>9</sup>	80,0	80,5	83,8	86,1	85,3
Bus <sup>4,9</sup>	78,9	80,0	80,6	82,7	83,1
<b>Extrafahrten</b>	254	247	192	51	77
<b>Energieverbrauch</b> (kWh bzw. kWh-Äquivalente)					
Bus					
Diesel	13 104 000	14 347 000	19 094 000	19 308 000	18 540 000
Gas	0	8 936 000	14 302 000	13 985 000	11 585 000
davon Biogas	0	2 993 000	4 791 000	4 685 000	5 273 000
Strom	7 148 000	3 263 000	44 000	86 000	70 000
Tram					
Strom <sup>10</sup>	27 014 000	27 739 000	28 369 000	28 914 000	26 591 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial	47 266 000	54 285 000	61 809 000	62 293 000	56 786 000
davon erneuerbare Energien	34 163 000	33 995 000	33 204 000	33 685 000	31 934 000
davon erneuerbare Energien (%)	72,3	62,6	53,7	54,0	56,2
<b>CO<sub>2</sub>-Fussabdruck</b> <sup>11</sup>					
Gesamt (in Tonnen)	7 000	14 500	15 500	13 000	—
Pro Personenkilometer (in Gramm)	26	55	63	64	—
<b>Mitarbeiter*innen</b>					
Personalbestand					
Personen <sup>12</sup>	1 373	1 348	1 352	1 362	1 376
FTE per Stichtag 31.12. <sup>12</sup>	1 251,5	1 231,2	1 226,4	1 241,3	1 242,2
Männer (Anteil Männer in %)	1 161 (84,6%)	1 142 (84,7%)	1 148 (84,9%)	1 158 (85,0%)	1 173 (85,2%)
Frauen (Anteil Frauen in %)	212 (15,4%)	206 (15,3%)	204 (15,1%)	204 (15,0%)	203 (14,8%)
Lernende, Praktikantinnen und Praktikanten	23	26	27	28	28
Fluktuation insgesamt in %	7,8	7,4	6,5	5,4	6,4
Austritte	4,7	5,3	4,4	3,9	4,5
Pensionierungen	3,1	2,1	2,1	1,5	1,9
Durchschnittsalter	48,0	48,1	48,3	48,2	47,3
<b>Gesundheitsmanagement</b>					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	4,4	4,6	5,1	5,0	4,3
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	20,9	23,0	25,1	19,5	19,7
<b>Kundenzufriedenheit</b> (Punkte auf 100er-Skala)	—	78	—	80	—

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 Bei Kurskilometern, Einsteiger\*innen, und Personenkilometern wird der Trammersatzverkehr durch Busse dem «Tram» zugeordnet.

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

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, und Trammersatzverkehr durch Busse wird dem «Bus» zugeordnet.

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

11 Beinhaltet direkte und indirekte Emissionen (Scopes 1–3)

12 Ohne Lernende, Praktikantinnen und Praktikanten. Diese werden seit dem Geschäftsjahr 2020 separat ausgewiesen.



# Wir, die BVB

Stand: 14. Februar 2025

Abbott Angus • Ackermann Michael • Aduouani Jamel • Aeschlimann Markus • Aeschlimann Sascha • Agovic Muhamed • Ahmeti Besart • Alig Andreas • Aljimi Artan • Allan Baco • Allegra Luca • Alt Bernhard • Altermatt Andreas • Anders Dirk • Andolfatto Yannis • Andris Martin • Antener Sybille • Arifi Blerta • Arifi Shefik • Arnold Arthur • Arnold Vinzenz • Arslani Sedat • Arumugam Arangan • Asche Wolfgang • Aslanaj Afrim • Atac Nurullah • Auer Eduard • Aufranc Roger • Avci Talip • Aydin Murat • Aytas Tanju • Azibou Achraf • Bächle Sylvia • Bächlin Thomas • Baeriswyl Sarah • Balasubramaniam Thilaxsan • Balcin Sinan • Balling Andreas • Bammerlin Rainer • Banholzer Ralf • Banz Maja • Bariskan Mehmet • Barth Günther • Barth Nicole • Barut Eser • Bashir Ahsan Kurt • Bassem Zaid • Bauer Roland • Bausch Leo • Beer Katharina Christina • Beha Michael • Bellina Mario • Bencs Mate • Benitez Garcia Elisa • Benkler-Gsell Urs Christoph • Benner Hans-Peter • Berger Christian • Berger Nathalie • Berk Andreas • Bernasconi Renato • Bertschmann Jakob • Beslic-Dezic Mateja • Bethge Michael • Bichsel Markus • Biemann Daniel • Biljali Naim • Bill Bruno • Bir Jakob • Bittner Michael • Bleuler Patrizia • Boetsch Jeannot • Bohrer Yves • Bojanic Christian • De Stefanis Emanuele • De Tomasi Lukas Sebastian • De Vasconcelos Soares Tiago Filipe • Debik Martin • Degen Franziska • Degen Janina • Delaquis Pierre-Alain • Demir Levent • Demir Serkan • Demiri Serafedin • Denzler Urs • Derungs Marc • Di Bella Marco • Di Giacomo Cristian • Diaconu Dan • Diaz Rodriguez Samuel • Dietschy Stéphane • Disch Björn • Distel Roland • Djordjevic Sasa • Dogan Ali Kemal • Dogan Mehmet • Dogan Oktay • Domin Arkadiusz Edward • Döner Erkan • Doser Ralf • Dragaj Valdet • Dreier Nicola • Dressler Helene • Drihmi Hiba • Dubbe Peter • Dufner Dirk Volker • Dugonics Victor-Iosif • Dürr Cyrille • Dürrenberger Stefan • Duspara Lidia • Dyba Detlef • Eckert Michael • Eckert Regina • Eggimann Lukas • Ehler Bianca • Ehmman Matthias • Eiche Mike • Eichenberger Etienne • Eigenmann Guido • Eisele Annegret • Elber Stephan • Elf Frederik • Enderli Samuel • Endres Lukas • Engel Tanja • Engelmann Volker • Erbsland Joël • Erbsland Martin • Erdem Ahmet Namik • Erdmann Sergey • Erismann André • Erismann René • Ernst Theodor • Eskin Cagdas • Esser Björn • Etterlin Reto • Faé Simone • Fässler Martin • Fast Sergej • Federico Michele • Fehlmann Stéphane • Feisst Keefe Roger • Feldmann Peter Ernst • Fercher Valet Regula • Ferner Oliver • Ferraioli Luigi • Fesliyen Ömer • Feuerstein Richard • Feulner Timo • Fidale Vincenzo • Findik Murat • Firkal Juraj • Flück Thomas • Flückiger Yves • Flückiger Pascal Christian • Fontana Gérard • Forgiione Assunta • Fournier Thomas • Francke Stephan • Frédéric Sébastien Alexandre • Frei Barbara • Frei Ivan • Freinatis Yvonne • Frey Andrea • Frey Severin • Friederich Broglio Roger • Friedli Hans-Rudolf • Friedli Mirco Yves • Fringeli Daniel • Frischknecht Jeannette • Fritz Caroline • Frömcke Rolf • Fuchs Denise • Fuchs Michael • Furer Marcel • Furrer Edith • Fuster Marco • Gädicke Michael • Gallina Antonino • Gannon Alina • Gärtner Kerstin • Gashi Bashkim • Gass Andreas • Gass Andreas • Gasser Thomas • Gautschi Thomas • Gebele Christian • Geissmann Otto • Geitlinger Martin • Gemeinhardt Marco • Gerster-Henz Bruno Harold • Gierach Patric • Gimmler Jonathan Ernest Auguste • Glardon Michel • Gloor Manfred • Glumm Sarah • Gnos Vincent • Godel Raphaël • Gölgele Edibe • Golovanov Vladimir • Golpon Sascha • Gonzalez Oliver • Grabowski Michael • Graff Patrick • Gräni Anna • Greuter Ulrich • Grimm Ralf • Gross-Schmid Gudrun Marion • Grünwald-Henschki Matthias Jan • Grütter Remo • Grywna Christian • Gugger Christoph • Guinea Andrea • Gülcemal Ahmet • Gull Matthias • Güngör Talip • Günter Hans-Peter • Günther Volkmar • Gürtler Michel • Gut Daniel • Habegger Markus • Hadzic Nedžad • Hafner Christian • Hagnauer Georg • Hajdari Nazmi • Hajdini Betim • Halbeisen Sandrine • Hammel Vincent • Hammer Beat • Hamon Manuela • Handloser Andreas • Häner Roland • Hänni Thomas • Harder Timothe • Hartmann Désirée • Hartmann Markus • Häslar Reto • Hatstatt Jean-Pierre • Haufler Andreas • Heer Daniel • Hefti Regula • Hehn Erich • Heid Markus • Held Stephan • Helfenstein Urs • Helfer Serdar • Helfert Matthias • Henschock Cornelia • Heyer Andrea • Hiestand Markus • Himpe Caroline • Himpel Markus Florencio • Hirschier German • Hoch Dominik Adrian • Höchst Albert • Hoffmann Stefan • Hofmann Janine • Hofmeier Olivier • Hogendorp Donovan Dorian • Homfeldt Tom • Hooge Grigorij • Horvath Jenő • Hostettler Peter • Hrnjak Anton • Huber Oliver • Hueter Patrik • Hülsmann Julian • Hunzinger Eva • Huonder Stephan • Hurni René • Ibrahim Ekrem • Imhof Jean • Inäbnit Daniel • Isik Hakan • Ismajli Naim • Itin Björn • Jäckel Silvan • Jäkle Kilian • Jakob Anselme • Janocha Janina • Jashari Besnik • Jehle Lukas • Jehle Juli • Jenny Simon • Jerliu Burim • Jermann Michael • Jermann Michel • Jermann Sabrina • Jordi Stephan • Jordi Thomas • Jovanovic Sara • Jucker Stephan • Jud Jean-Luc • Julier André • Jundi Susan • Jurkschat Arturas • Kälin Thomas • Kaltenbach Nils • Kaltenrieder Heinz • Kandil Eren • Känel Christian • Kaplan Serdal • Käppeli Lars • Karaaslan Sabit • Karakus Aga Ergin • Karten Matteo • Kaspar Patrick • Kast Martin • Kastrati Ismet • Kazianis Georgios • Kehrl Hansjörg • Keller Astrid • Kessler Judith • Kessler Paul • Kestenholz Marcel • Khader Zohair Elias • Khalid Jahanzab • Kiefer Dominik • Kindler Thomas • Kindsvater Erich • Kirchhoffer René • Kissling Martin • Kissouras Georgios • Kizilhan Ismail • Klett Alexander • Knöpfel Cornelia Christina • Knosp Christian • Koc Cevdet • Koca Ramadan • Koenen Markus • Kohler Claude • Kohler Marcus • Koller Reto • Kölliker Daniel • Komarcevic Branislav • Konrad Jacqueline • Konus Mustafa • Köpfl Manuel • Kordalski Sylwester Kamil • Korff Katharina • Kotsch Ali • Krasniqi Luigi • Kraus Alexander • Krummenacher Sabine • Kryeziu Nazmi • Kugelmeier Martin • Kuhn Dominik • Kühnert Jonas • Kungler Claude • Kunz Daniel • Kunz Dean • Künzli Urs • Kupfer Jörg • Küry Thomas • Kurz Daniel • Kurz Sarah • Kurtgan Hasan • Lang Andreas • Lang Patrick • Lang Uwe • Lanz Gian Siro • Lässer Silvia • Lauber Nadine • Lauper Regina • Lehmann Florian Michael • Lehmann Urs • Lehner Cornelia • Lemke Claudia • Lenhard Anastasia • Leuthardt Beat • Limberger Wolfgang • Lira Christian • Litterst Philippe • Ljutifi Erkan • Lochiger Marco • Löffler Klemens • Loosli Andreas • Loosli Stefan • Lorini Florian • Lovrekovic Dragant • Lütolf Richard • Lutz Claude • Lützel Schwab Daniel • Maglio Alfonso • Mahrer Thomas • Maiorano Fabio • Mangani Daniel • Mangold Manuela • Mannana Stefano Pasquale Antonino • Marchand Marcel • Martin Claude • Martin Sandra • Mascia Giovanni • Matti Andreas • Maurer Viktor • Mayer Ingo • Mayer Marion • Mayritsch Marco • Mayr Ali Ekrem • McCall Bruce • Mehmod Zafir • Mehollu Arton • Meier Benjamin • Meier Daniel • Meier Michael • Mezinolli Lundrim • Merz Stefan • Messerschmidt Sebastian • Mettauer Maya • Meury Alessandro • Meyer Daniel • Meyer Guido • Meyer Ralf • Meyer Raphael • Michalek Sebastian • Miftari Mentor • Milosevic Milos • Minder Daniel • Minder Serge • Mittelbrun Ralf-Sören • Mlynarczyk Grzegorz • Moll David Peter • Möller Lukas • Morais Fabian • Morat Beatrice • Morat Niklaus • Moren Pascal • Morina Enver • Mosbrugger Jens-Peter • Moser Nurten • Moser Peter • Motschi-Lapeta Pirmin • Mrkonjic Marjjo • Mühlethaler Nikolas • Müller Dominique • Müller Florian Benjamin • Müller Lars • Müller Marcus • Müller Olivia • Müller Patrick • Müller Reto • Müller-Homberger Ursula • Munishi Enver • Mustafaic Daniel • Mut Alexander • Neff Ruedi • Nehdi Shafik • Neidek Yvonne • Nemeth Attila • Neszkoda Steffen • Neubert Yvonne • Neyang Tashi • Nguyen Van Kiet Martin • Nikolic Vlada • Nkele Dieu • Nour Abdullah • Nowak Monika Christine • Nuñez Segura David • Nuredini Aslan • Oakeley David Alexander • Oberli Judith • Oehler Mike • Oggier Marc • Ok Doruk • Önal Üryan • Öner Ahmet • Oppikofer Ramon • Oser Roland • Özcelik Federica • 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 • Philippe Cyril • Picon Dina • Picon Olivier • Piecha Adam • Pieren Kay • Pietrass Matthias • Pletzka Stefan • Piluso Philipp • Pittelkow Marcus • Pitz Ronald • Pllana Agron • Politz Volker • Portmann Beat • Poslowski Stefanie • Preuss Alexander • Prinz Roland • Probst Heinz • Probst Philipp • Prokopczyk Artur • Puglisi Donato • Puffer David • Quaranta Luca • Ramesh Kevin • Rauschenbach Thomas • Rayappu Simson • Rebmann Jean-Pierre • Rebmann Nicole • Reinhard Dagmar • Reithmeyer Jan-Holger • Rellstab Roger • Renner Tobias • Rexhepaj Bajram • Reymond Pascal • Ribl Walter • Richterich Hecht Peter • Rickenbacher Alain • Rink Micha • Rink Sigrid • Risch Dominik Paul • Ritter Kai Arne • Rodrigues-Manso Fernanda • Roggensinger Simon • Rohal Robert • Roschi Daniel • Rossi Sandra Sonja • Röthlisberger Thomas • Rottgardt Stephanie • Rudin Bruno • Rudin Sabrina • Rudolf von Rohr Felicia • Rütter Candid • Rymanowski Peter • Rymanowski Robert • Rytter Christian • Sabanovic Armin • Sacchetti Nicola • Sacher Ronny • Sahin Atay • Sakar Oktay • Saladin Daniel • Salathe Claudia E • Salathe Silvia • Salja Turkjan • Salvia Michele • Salvisberg Patrick • Sambasivam Vijekanth • Sarti Beat Martin • Scaini Ivan • Schär David • Schär Michèle • Schär Rafael • Scharbert André • Scharpf Lucio • Schäuble Nihad • Schellhorn Stefanie • Schenker Roger • Scherrer Josef • Schiess-Küffer Barbara • Schiliro Vincenzo • Schindler Patrick • Schlatter Daniel • Schlotthauer Kai David • Schlumpf Christian • Schlüter Jacqueline • Schmid Benjamin • Schmid Martin Josef • Schmidt Robert • Schmidt Stephan • Schmitt Harald • Schmitt Volker • Schneider Thomas • Schneitter Simon • Schnidrig Astrid • Schoch Marcus • Schoch Nicole • Scholz Marek • Schönmann Rahel • Schörlin Albin • Schroll Remon • Schudel Christian • Schudel Cornelia • Schüller Sven • Schuller Dieter Walter • Schulz Daniel • Schütz Daniel • Schwarz Matthias • Schwarz Tobias • Schweizer Nicole Maria Klara • Schwenn Mario • Schwertzig Fabien • Schwob Yanick • Sciarra Adamo • Sedlacek Milan • Seferi Bujar • Seidler Séverin Pascal • Seiler Markus • Selmani Asman • Semper Benitez Miguel Angel • Sgrò Paolo • Shech Shandel • Sherifi Haki • Siarska Svetlana • Siegenthaler Reto • Siegfried Robin • Simsek Gökhan • Siposs Christian • Sirin Ersan • Skorupan Adnan • Somogyvari Mario • Soto Morales Vicente de los Santos • Söylemez Ahmet • Soyut Murat • Spitz Patrick • Stächele Jürgen • Stahel Martin • Stähli Ruth • Stahr Christian • Staiger Svenja • Stamm Hugo • Stankevici Vitali • Stehlin Michel • Stehlin Richard • Stehnerberger Bruno • Steiger Matthias • Steinbrecher Beatrice • Steiner Franziska • Steiner Michael • Steinke Robert • Stich Christian • Stiegeler Christian • Stierli Philipp • Stohler Stephanie • Stohler Steven • Stojkaj Zenun • Stoos Olaf • Storp Roman • Strada Davide • Strada Michele • Straub Silvana • Strittmatter Mike • Strittmatter Werner • Studer Josua • Studer Monika • Studer Raymond • Studer Susanne • Suhm Harald • Suhm Jannik • Sura Frank Reiner • Surkuljevic Branislav • Sütcü Serdar • Suter Meo • Suter Rolf • Suter Sandro • Suter Sibylle • Sutter Patrick • Svegar Ana • Tadzic Amir • Tadzic Saud • Taiea Lahcen • Tarchini Romano • Tas Abdullah Enes • Tas Sedat • Taschner Raymond • Teichmüller Thomas • Tekdemir Müjdat • Thomann Elvira • Thomann Raymond • Thommen Dominique • Thommen Patrick • Thüring Carlo • Thürkuf Steve • Thurnherr Daniela • Tinney Cassandra • Tischhauser Cornelia • Tokmak Sinan • Topic Djordje • Toppi Gabriele • Toth Daniel • Trif David • Troitskiy Michael • Truong Boi Bang • Tschaege Nadine • Tschopp Rosmarie • Izimas Konstantinos • Uçar Ömer • Ulke Lars • Ullmann Daniel • Ulrich Thomas Eugen • Unterfinger Manuel • Urben Matthias • Utzinger Daniel • Utzinger Regula • van Goor Loek • Vassallo Rosario • Vázquez Fernández Marcia • Veseli Luan • Visceglie Romina • Vogel François • Vogel Markus • Vögelin Patric • Vogt Karin • Voirol André • Volle Mario • Vollmer Heinrich • Voltolini Stefano • von Arx Widar • von Boehn-Buchholz Robert • Von Rohr Patrick • Wächter Harald • Wächter Karin • Wackerle Christian • Wahl Martin • Wahl Patrick • Walter David • Weber Anton • Weber Claudia • Weber Dmitry • Weber Fadri • Weber Luca Benjamin • Weber Oliver • Weber Ruedi • Wedemeyer Anke • Wehrli Annemarie • Weider Martin • Weiner Reto • Weiss Fabian • Weiss Marc • Weiss Yannick • Weissenberger Mario • Weisskopf Harlette • Weller Regula • Welter Lucas Joachim • Wenger Andreas • Wenger Lars • Wenk Matthias Lukas • Wenzin Roger • Werner Mike • Werner Sebastian • Wernli Benjamin • Weymuth Pascal • Widmer Beat • Wiesner Janick • Willener Andreas • Wilms Slobodan • Winter Bernd • Winter Kathleen • Witschi Florian • Wittlin Rolf • Wittmer Eric • Wittstock Andrea • Wohlschlegel Roland • Wöhrle Tobias • Woitynek Thomas • Wolf Denise • Wolf Richard • Wring David • Wyss Karin • Yagci Baris • Yarayan Ümüt • Yaver Gülcan • Yesilyayla Gökhan • Zachariadis Ilias • Zbinden André • Zbinden Nathanael • Zeier Christoph • Zeiter Matthias • Zeller Jolanda • Zeller Tobias • Zemp Thomas • Zenger Atila Robert • Zigon Silvia • Zihlmann Hefel Irène • Zimmer Markus • Zimmermann Patrick • Zogaj Arben • Zotter Patrick • Zumsteg Emanuel • Zumsteg Pascal und 525 weitere Mitarbeiter\*innen





BASEL ERFAHREN



BVB