

Basler Verkehrs-Betriebe Netzzustandsbericht 2025



Inhalt

| | | | |
|---|----|---|----|
| Management Statement | 3 | 4. Bahnstromanlagen | 30 |
| 1. Einleitung | 4 | 4.1 Fahrleitungsanlagen | 31 |
| 1.1 Portfolio | 5 | 4.2 Gleichrichterstationen | 32 |
| 1.2 Grundlagen | 5 | 5. Sicherungsanlagen | 33 |
| 1.3 Wiederbeschaffungswert | 5 | 5.1 Bahnübergangsanlagen | 34 |
| Eigentumsverhältnisse der durch die BVB betriebenen Infrastruktur | 6 | 5.2 Betriebshofsteuerung | 34 |
| Anlagengattungen | 8 | 5.3 Weichensteuerungen | 35 |
| 1.4 Zustand | 10 | 5.4 Bahnsicherungsanlagen | 35 |
| 1.4.1 Zustandsklassen | 10 | 6. Niederspannungs- und Telekomanlagen | 36 |
| 1.4.2 Herleitung der Zustandsklasse | 11 | 6.1 Gleisschmieranlagensteuerungen | 36 |
| 1.4.3 Zustandsbewertung | 12 | 6.2 Belagsheizungen | 37 |
| 1.4.4 Sollzustand | 12 | 6.3 S-POS-Vertriebssystem | 38 |
| 1.4.5 Istzustand | 13 | 6.3.1 Billettautomaten | 38 |
| 1.4.6 Zustandsmittelwert | 14 | 6.3.2 Backend | 38 |
| 1.4.7 Zustandsentwicklung | 15 | 6.4 Digitale Fahrgastinformationsanzeigen (DFI)/ Akustische Fahrgastinformation (AFI) | 39 |
| 1.5 Unterhaltsmassnahmen und -bedarf | 16 | 6.4.1 Digitale Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) | 39 |
| 1.5.1 Unterhaltsmassnahmen | 16 | 6.4.2 Akustische Fahrgastinformation (AFI) | 40 |
| 1.5.2 Unterhaltsbedarf | 16 | 7. Publikumsanlagen | 41 |
| 1.6 Erhaltung Bahn- und Businfrastruktur | 17 | 7.1 Wartehallen | 42 |
| 1.6.1 Massnahmen zur Erhaltung der Bahn- und Businfrastruktur | 17 | 7.1.1 Wartehalle «Parapluie» | 43 |
| 1.6.1.1 Ausgeführte Erhaltungsmassnahmen | 17 | 7.1.2 Wartehalle «Furrer» | 44 |
| 1.6.1.2 Geplante Erhaltungsmassnahmen | 18 | 7.1.3 Wartehalle «Schuhschachtel» | 45 |
| Jahresbauprogramm 2026 | 18 | 7.1.4 Spezialwartehallen | 46 |
| 1.6.2 Investitionsbedarf Erhaltung | 20 | 7.2 Haltekanten ohne Wartehalle | 47 |
| 1.6.3 Finanzierung des Erhaltungsbedarfs | 20 | 7.3 Fahrgastinformationsstelen (Stelen) | 47 |
| 1.6.4 Investitionsplanung des Erhaltungsbedarfs | 20 | 8. Weitere Projekte | 48 |
| 1.6.5 Abweichung zum Zielzustand | 22 | 8.1 Projekt ZUPRO – Digitalisierung im Erhaltungsmanagement | 48 |
| 2. Kunstbauten | 24 | 8.2 PoC Informationsvisualisierung | 48 |
| 2.1 Birsbrücke St. Jakob | 24 | 8.3 Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse Streckengebäude | 49 |
| 3. Fahrbahn | 25 | 9. Ausblick | 50 |
| 3.1 Strecke | 26 | | |
| 3.1.1 Weichen | 26 | | |
| 3.1.2 Kreuzungen | 27 | | |
| 3.1.3 Gleisschmierstellen | 27 | | |
| 3.2 Service-Zentren und Industriezentrum Tram | 28 | | |
| 3.2.1 Weichen | 28 | | |
| 3.2.2 Kreuzungen | 29 | | |

Management Statement

Sehr geehrte Leser*innen

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) erstellen jährlich einen Netzzustandsbericht, der das Mengengerüst, das Alter und den Zustand der Infrastrukturanlagen dokumentiert und deren Entwicklung aufzeigt.

Die BVB betreibt Bahn- und Businfrastrukturanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 685 Mio. CHF, wovon circa drei Viertel auf die Fahrbahnanlagen entfallen. Das Infrastrukturportfolio umfasst 123,9 km Gleisanlagen mit 329 Weichen und 150 Kreuzungen, 130,6 km Fahrleitungsanlagen, 685 Halteanlagen mit 312 Wartehallen sowie eine Brücke. Mit einem Zustandsmittelwert von 3,0 per 31.12.2025 kann der Gesamtzustand der ausgewerteten Anlagen als «gut bis ausreichend» bezeichnet werden.

Die BVB arbeitet täglich daran, ihren Fahrgästen und Partner*innen eine bedarfsorientierte und zuverlässige Bahn- und Businfrastruktur bereitzustellen. Dazu gehört die kontinuierliche Überwachung und Optimierung des Lebenszyklus der Anlagen sowie das frühzeitige Erkennen von Erhaltungs- und Erneuerungsbedarf. Erneuerungen erfolgen – wenn immer möglich – koordiniert mit der städtischen Erhaltungsplanung im Rahmen von Umgestaltungsprojekten.

Im Jahr 2025 investierte die BVB im Kanton Basel-Stadt 17,1 Mio. CHF und konnte insgesamt 2 680 Gleismeter, zwei Kreuzungen, drei Weichen und 2 260 Meter Fahrleitung erneuern sowie fünf Überbrückungsmassnahmen, eine Instandhaltungsmassnahme und eine Sofortmassnahme umsetzen. Aufgrund von Rekursen mit aufschiebender Wirkung gegen Baubewilligungen bzw. Plangenehmigungen mussten zentrale Projekte – wie die Umgestaltung der Austrasse und der Clarastrasse sowie die Erneuerung der Bahninfrastruktur auf dem Bruderholz – verschoben werden. Die Jahresbilanz fällt daher vergleichsweise tief aus. Dank der Arbeiten am Bankverein, in der Burgfelderstrasse, im Bereich Zeughaus und am Neuweilerplatz konnte die Netzsanierung dennoch weitergeführt werden. Überbrückungsmassnahmen sind reduzierte 1:1-Ersatzmassnahmen, die den sicheren und zuverlässigen Betrieb bis zur Realisierung geplanter Umgestaltungsprojekte gewährleisten.

Die Sicherstellung des nachhaltigen Erhalts und der Verfügbarkeit der Infrastrukturanlagen ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Rund 140 Mitarbeiter*innen des Geschäftsbereichs Infrastruktur stehen dafür teilweise rund um die Uhr im Einsatz – unterstützt durch externe Partner*innen und Auftragnehmer*innen. Ihnen gilt unser herzlicher Dank für ihren grossen und wertvollen Beitrag.



Ramon Oppikofer
Leiter Infrastruktur BVB



Katharina Korff
Leiterin Erhaltungsmanagement BVB

1. Einleitung

Der vorliegende Fachbericht gibt einen Überblick über den aktuellen Zustand der verschiedenen Anlagengattungen der Bahn- und Businfrastrukturanlagen¹ der BVB per Stichtag 31.12.2025 wie auch deren Entwicklung über die letzten Jahre.

Die BVB erhebt seit 2016 systematisch den Zustand ihrer Bahn- und Businfrastruktur nach den Vorgaben Regelwerk Technik Eisenbahn (RTE) 29900. Für den vorliegenden Bericht wird die Entwicklung jeweils über einen Zeitraum von acht Jahren dargestellt, um eine optimale Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

Die Gliederung der Bahn- und Businfrastruktur richtet sich nach der RTE 29900. Im vorliegenden Bericht wird auf sechs² von neun Anlagengattungen eingegangen:

- Kunstbauten
- Fahrbahn
- Bahnstromanlagen
- Sicherungsanlagen
- Niederspannungs- und Telekomanlagen
- Publikumsanlagen

Gemäss Abbildung 2 werden die Anlagengattungen in Hauptanlagentypen und Anlagentypen unterteilt. Pro Anlagentyp werden der Umfang der Anlagen, das Durchschnittsalter, die erwartete Nutzungsdauer, der Wiederbeschaffungswert und die aktuelle Zustandsverteilung beschrieben. Die Zustandsnoten werden nach den Vorgaben des RTE 29900 berechnet.

1 Die Bahninfrastruktur umfasst alle sechs Anlagengattungen, die Businfrastruktur umfasst die «Niederspannungs- und Telekomanlagen» sowie die «Publikumsanlagen».

2 Die Anlagengattungen «Gebäude und Grundstücke», «Fahrzeuge Infrastruktur» sowie «Betriebsmittel und Diverses» werden im vorliegenden Bericht nicht dargestellt.

1.1 Portfolio

Die Bahn- und Businfrastruktur in den Kantonen Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) sowie in Weil am Rhein (Deutschland) und Saint-Louis (Frankreich) wird durch die BVB bzw. die Basel-Land Transport AG (BLT) betrieben. Das Grund- und Anlageneigentum liegt je nach Lage beim Kanton Basel-Stadt, beim Kanton Basel-Landschaft, bei den Gemeinden, bei der BVB oder bei der BLT. Die Bahninfrastruktur in Weil am Rhein (Deutschland) ist im Eigentum der Stadtwerke Weil am Rhein und in Saint-Louis (Frankreich) im Eigentum von Saint-Louis Agglomération.

Das Netz der BVB wird über insgesamt 25 Gleichrichterstationen mit Strom versorgt, vier davon werden von der BVB betrieben. Diese vier Stationen gehören den Stadtwerken Weil am Rhein (zwei), Saint-Louis Agglomération (eine) und der BVB (eine). Die übrigen 21 Gleichrichterstationen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt befinden sich im Eigentum der Industriellen Werke Basel (IWB), welche diese auch betreiben.

Die BVB betreibt als Infrastrukturbetreiberin (ISB) grundsätzlich die Bahn- und Businfrastruktur auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt³, die Bahninfrastruktur der Linien 2, 3 und 6 sowie die Businfrastruktur der Linien 33, 34 und 48 auf dem Kantonsgebiet Basel-Landschaft, die Bahninfrastruktur der Linie 8 in Weil am Rhein (Deutschland), die Bahninfrastruktur der Linie 3 in Saint-Louis (Frankreich) sowie die Businfrastruktur der Linie 50 zum EuroAirport (Frankreich).

In diesem Bericht werden die von der BVB betriebenen Bahn- und Businfrastrukturanlagen behandelt (nachfolgend als «Netz BVB» bezeichnet). Das Netz BVB umfasst 123,9 km Gleisanlagen, 329 Weichen und 150 Kreuzungen, 130,6 km Fahrleitungsanlagen⁴, 685 Haltekannten mit 312 Wartehallen sowie eine Brücke. In den folgenden Kapiteln werden die Bahn- und Businfrastrukturanlagen auf der Strecke und auf den Betriebsgeländen (Service-Zentren und Industriezentrum Tram) differenziert betrachtet.

Im Jahr 2025 erfolgte die Eigentumsübertragung des Streckenabschnitts von der Münchensteinerbrücke bis zum Centralbahnplatz von der BLT an die BVB. Da die BVB die Bahninfrastruktur bereits seit Inbetriebnahme betreibt, ergaben sich dadurch keine Mengen- bzw. Wertänderungen in dem vorliegenden Bericht.

3 Eine Ausnahme bildet der Abschnitt Heuwaage bis Kantonsgrenze, welcher von der BLT betrieben wird.

4 Die unterschiedlichen Längen von Gleisanlagen und Fahrleitungsanlagen resultieren aus dem Umstand, dass die Fahrleitung nicht vollständig parallel zur Gleisachse verläuft.

1.2 Grundlagen

Die Anlagedaten der Bahn- und Businfrastruktur der BVB werden vom Bereich Erhaltungsmanagement in der Software SAP und im Geografischen Informationssystem (GIS, MassTransit) dokumentiert und gepflegt. Die in diesem Bericht dargestellten Auswertungen werden aus der GIS-Datenbank mittels der Software FME (Feature Manipulation Engine) automatisiert generiert und anschliessend in ein Excel-Datenmodell importiert, das sämtliche hier rapportierten Informationen und Grafiken in einer Datei zusammenführt.

1.3 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert entspricht dem finanziellen Aufwand für den gleichwertigen Ersatz einer Infrastrukturanlage unter Berücksichtigung der aktuellen Marktpreise und Standards, wie etwa dem Stand der Technik sowie geltender Gesetze und Normen. Über die Jahre kann der Wiederbeschaffungswert um bis zu 30 Prozent variieren.

Die Ermittlung der Wiederbeschaffungswerte der Infrastrukturanlagen erfolgt anlagenspezifisch. Bei den «einheitlichen» Anlagentypen (z. B. Kreuzungen, Weichen, Wartehallen) wird der Wiederbeschaffungswert anhand der mittleren Einheitskosten⁵ und der Menge der jeweiligen Grundeinheit (Laufmeter, Quadratmeter, Stückzahl) berechnet. Bei «heterogenen» Anlagentypen (z. B. Fahrleitungsanlagen, Sicherungsanlagen) werden die Wiederbeschaffungskosten der einzelnen Anlagen individuell bestimmt und zum Wiederbeschaffungswert des Anlagentyps summiert. Die Berechnung der mittleren Einheitskosten basiert auf Nachkalkulationen ausgeführter Bauprojekte.

Der Wiederbeschaffungswert der in diesem Bericht dargestellten, von der BVB betriebenen Anlagengattungen beträgt 685,5 Mio. CHF. Davon entfallen über drei Viertel (78,5 Prozent) auf die Anlagen der Fahrbahn (Kap. 3).

| Gesamt | Wiederbeschaffungswert in Mio. CHF | | | |
|--------|------------------------------------|------|------|------|
| | BS | BL | D | F |
| 685,5 | 585,2 | 52,4 | 18,4 | 29,5 |

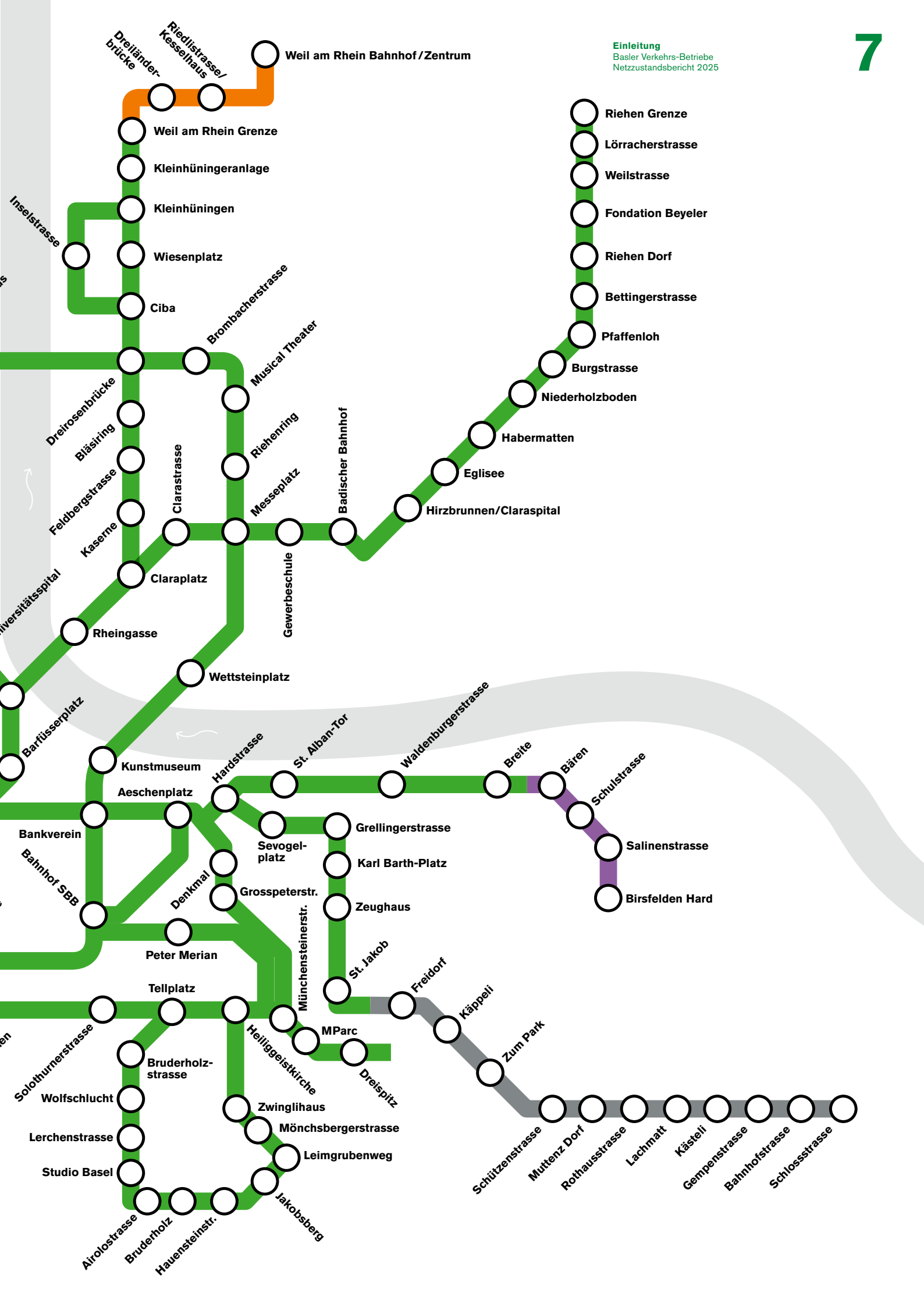
Tabelle 1: Wiederbeschaffungswerte Bahn- und Businfrastruktur nach Region

Eigentumsverhältnisse der durch die BVB betriebenen Bahninfrastruktur

- Eigentümer*in
- █ Basler Verkehrs-Betriebe
 - █ Kanton Basel-Landschaft
 - █ Saint-Louis Agglomération
 - █ Stadtwerke Weil am Rhein
 - █ BLT (Eigentum und Betrieb)



Abbildung 1: Eigentumsverhältnisse der durch die BVB betriebenen Infrastruktur



Anlagengattungen

Kunstabauten



Fahrbahn



Bahnstromanlagen



Hauptanlagentypen

Brücken

Gleise⁶

Weichen und Kreuzungen

Fahrleitungsanlagen

Gleichrichter

WBW* Mio. CHF

2,0

464,6

73,5

73,1

2,9

% des gesamten WBW*

0,3

67,8

10,7

10,7

0,4

Menge

1 Stk.

113,9 km

479 Stk. / 10,0 km

130,6 km

4 Stk.

Ausgewertete Anlagentypen

– Brücken

– Gleise
– Weichen
– Kreuzungen
– Gleisschmierstellen
– Schienenauszugsvorrichtungen

– Fahrleitungsanlagen
– Gleichrichter

*Wiederbeschaffungswert

6 inkl. Gleisschmierstellen und Auszugsvorrichtungen

Sicherungsanlagen



**Niederspannungs-
und Telekomanlagen**



Publikumsanlagen



Sicherungsanlagen

10,6

1,5

77 Stk.

Niederspannungsverbraucher

36,3

5,3

851 Stk.

Halteanlagen

22,5

3,3

971 Stk.

- Bahnübergangsanlagen
- Betriebshofsteuerung
- Weichensteuerungen
- Bahnsicherungsanlagen

- Gleisschmieranlagen-
steuerungen
- Belagsheizungen
- Billettautomaten
- Digitale Fahrgastinformation
(DFI)
- Akustische Fahrgastinformation
(AFI)

- Wartehallen
- Stelen

RTE 29900

NZB BVB

Abbildung 2: Gesamtsicht der durch die BVB betriebenen Infrastrukturanlagen nach RTE 29900

1.4 Zustand

Um die Qualität ihres Infrastrukturportfolios überwachen und steuern zu können, bewertet die BVB jährlich den Zustand ihrer Bahn- und Businfrastrukturanlagen.

Aufgrund der grossen Anzahl an Anlagen, ihrer unterschiedlichen Charakteristika sowie teilweise unvollständiger Historien waren Trendaussagen zur Zustandsentwicklung in der Vergangenheit nur eingeschränkt möglich. In den letzten zehn Jahren konnten Aussagekraft und Genauigkeit dieser Trends jedoch deutlich verbessert werden – insbesondere durch gewachsene Fachkompetenz, intensivere Überwachung sowie eine zunehmend umfassende und konsistente Datenbasis. Durch die angestrebten Digitalisierungsvorhaben besteht darüber hinaus weiteres Potenzial, die Datenqualität, Automatisierung und analytische Tiefe weiter zu erhöhen und damit die Zuverlässigkeit und Präzision zukünftiger Trendaussagen nochmals nachhaltig zu verbessern.

1.4.1 Zustandsklassen

Bei der Zustandsbewertung wird die Substanz einer Anlage per Stichtag beurteilt, wobei sämtliche Sicherheitsbestimmungen in allen Zustandsklassen erfüllt sein müssen. Eine Anlage durchläuft während ihres optimalen Lebenszyklus die Zustandsklassen 1 bis 5. Mit dem Ziel eines verfügbaren und wirtschaftlichen Netzstatus sind Anlagen in Zustandsklasse 5 nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Zustandsklassen nach RTE 29900 sind wie folgt definiert:

| Zustandsklasse (ZK) | Beschreibung | Erneuerungs-massnahmen | Klassenübergänge |
|-----------------------------|--|---|--|
| ZK 1 neuwertig | Neue oder neuwertige Anlage, welche keine oder unbedeutende, substanzbasierte Abweichungen aufweist (verschleissgetriebener Schaden/Abnutzung). | keine | < 1.74 neuwertig |
| ZK 2 gut | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche in absehbarer Zeit keine Beeinträchtigung für den Betrieb darstellen. | keine | 1.75–2.24 neuwertig bis gut 2.25–2.74 gut |
| ZK 3 ausreichend | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb potenziell beeinträchtigen können und/oder bei Nichtbeheben Folgekosten verursachen werden. | keine | 2.75–3.24 gut bis ausreichend 3.25–3.74 ausreichend |
| ZK 4 schlecht | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb beeinträchtigen können und/oder bei Nichtbeheben hohe Folgekosten verursachen werden. | Planung und Ausführung von ordentlichen Erneuerungsarbeiten | 3.75–4.24 ausreichend bis schlecht 4.25–4.74 schlecht |
| ZK 5 ungenügend | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, die den Betrieb unmittelbar beeinflussen können und Massnahmen zur Folge haben, um den uneingeschränkten Betrieb zu gewährleisten. | Terminierte Massnahmen oder ggf. Sofortmassnahmen | 4.75–4.99 schlecht bis ungenügend 5.00 ungenügend |

Tabelle 2: Definition der Zustandsklassen gemäss RTE 29900

1.4.2 Herleitung der Zustandsklasse

Die ISB legt ihre Methode zur sachgemässen Herleitung bzw. Feststellung der Zustandsklasse einer Anlage selbst fest. Die Zustandsklassen von Anlagen können grundsätzlich zustands- und/oder lebensdauerorientiert ermittelt werden.

Bei der Anlagengattung «Fahrbahn» erfolgt die Ermittlung der Zustandsklasse unter Berücksichtigung der folgenden Parameter:

- Theoretische Restnutzungsdauer – ein auf der Altersstruktur basierender Erfahrungswert (lebensdauerorientiert)
- Inspektionsnoten auf Basis punktueller elektronischer Messdaten und visueller Beurteilung (zustandsorientiert)
- Instandhaltungshistorie (zustandsorientiert)
- Verschleisstoleranzen (z. B. Restrillentiefe) aus der Gleisvermessung (zustandsorientiert)

Der Parameter mit der schlechtesten Bewertung ist letztlich massgebend für die Festlegung der Zustandsklasse einer Anlage.

Bei den Anlagengattungen «Kunstbauten», «Bahnstromanlagen», «Sicherungsanlagen», «Niederspannungs- und Telekomanlagen» sowie «Publikumsanlagen» wird die Zustandsklasse lebensdauerorientiert, d. h. anhand des Alters und der erwarteten theoretischen Lebensdauer bestimmt.

Nachfolgend ist die schematische Darstellung der Verfallskurve und der Zustandsklassen ersichtlich:

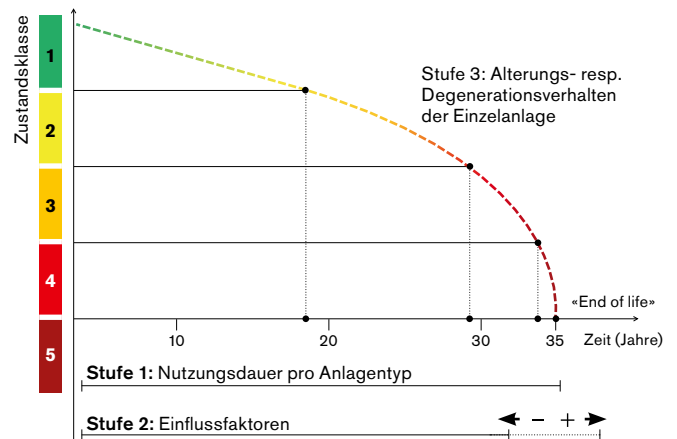


Abbildung 3: Herleitung der Zustandsklassen (Beispielkurve, Prinzipdarstellung)

Jede Anlage wird mittels Zuordnung zu einer der fünf Zustandsklassen bewertet. In den folgenden Kapiteln wird der Zustand jeweils in Form der prozentualen Verteilung der Anzahl Anlagen pro Zustandsklasse dargestellt.

1.4.3 Zustandsbewertung

Jeder Anlagentyp weist aufgrund seiner spezifischen Charakteristika eine individuelle Verfallskurve auf, die je nach Lage im Netz und Beanspruchung variiert.

Anlagen in der Zustandsklasse 5 weisen Schäden auf, sind sanierungsbedürftig, können die vorgesehenen Betriebsanforderungen nicht mehr erfüllen, können technisch inkompatibel sein oder sind wirtschaftlich überaltert. Dies führt dazu, dass betriebliche Massnahmen (z. B. Langsamfahrstellen) oder bauliche Überbrückungsmassnahmen erforderlich werden sowie eine intensivere Zustandsüberwachung und höhere Instandsetzungsaufwendungen notwendig werden. Anlagen in dieser Klasse sind daher prioritär zu ersetzen.

Die BVB plant den Anlagenersatz grundsätzlich beim Übergang von Zustandsklasse 4 zu Zustandsklasse 5. Damit soll sichergestellt werden, dass die Betriebssicherheit bis zur Umsetzung der Erhaltungsmassnahme gewährleistet bleibt und die Anlagenverfügbarkeit hoch ist. Dennoch besteht das Risiko, dass Anlagen trotz geplanter Erneuerung aufgrund von Projektverzögerungen – etwa durch Einsparungen – nicht rechtzeitig erneuert werden können und ein Weiterbetrieb in Zustandsklasse 5 notwendig wird.

Aufgrund des anteilmässig hohen Anlagenvolumens in der Anlagengattung «Fahrbahn» und der bei Störungen tendenziell grossen Auswirkungen auf Betrieb und Fahrgäste werden diese Anlagen in der Erhaltungsplanung priorisiert. Aktuell sind alle Anlagen der Strecke mit Zustandsklassen 4 und 5 für den Ersatz vorgesehen und terminiert.

Die Anlagen im Industriezentrum und in den Service-Zentren weisen aufgrund geringer Umwelteinflüsse und niedriger Belastung eine lange Liegedauer auf und werden daher separat betrachtet.

Die Anlagengattungen, die lebensdauerorientiert bewertet werden (Kap. 1.4.2), haben aus technischer Sicht ein geringeres Ausfallrisiko und werden daher in der Zustandsklasse 5 geduldet. Die Sicherheit dieser Anlagen bleibt durch entsprechende Unterhaltsmassnahmen auch bei einer Klassierung in Zustandsklasse 5 jederzeit gewährleistet.

Entwicklung der Zustandsklassen im Lebenszyklus einer Anlage:



Abbildung 4: Zustandsklassen im Lebenszyklus einer Anlage

1.4.4 Sollzustand

Der Sollzustand des BVB-Netzes wird durch eine angestrebte prozentuale Verteilung der Anlagen je Zustandsklasse definiert. Seit dem Netzstatusbericht 2021 übernimmt die BVB den Zielwert aus der Leistungsvereinbarung des Bundesamts für Verkehr (BAV) als Vorgabe für den Sollzustand. Das BAV gab in der Leistungsvereinbarung 2025 über alle ISB der Schweiz einen Zustandsmittelwert von 2,7 als Sollwert vor.

Daraus abgeleitet definiert die BVB die angestrebte prozentuale Verteilung der Zustandsklassen⁷ für das BVB-Netz wie folgt:

Diese prozentuale Sollverteilung dient als Indikator für einen guten und wirtschaftlichen Netzzustand mit hoher Anlagenverfügbarkeit. Ob diese Verteilung erreicht wird, hängt von verschiedenen prozessualen und externen Einflussfaktoren ab – beispielsweise vom termingerechten Ersatz der Anlagen.

| ZK 1 | ZK 2 | ZK 3 | ZK 4 | ZK 5 |
|------|------|------|------|------|
| 20% | 50% | 20% | 10% | 0% |

Tabelle 3: Angestrebte prozentuale Sollverteilung der Zustandsklassen

⁷ Anteil der Anzahl Anlagen in einer Zustandsklasse

1.4.5 Istzustand

Der Istzustand der Anlagen des BVB-Netzes und die effektive prozentuale Verteilung je Zustandsklasse hängen vom Umfang der durchgeführten Erhaltungsmassnahmen und vom effektiven Verfall der Infrastruktur ab.

Per 31.12.2025 weisen die Anlagen des BVB-Netzes folgende prozentuale Verteilung über die Zustandsklassen auf:

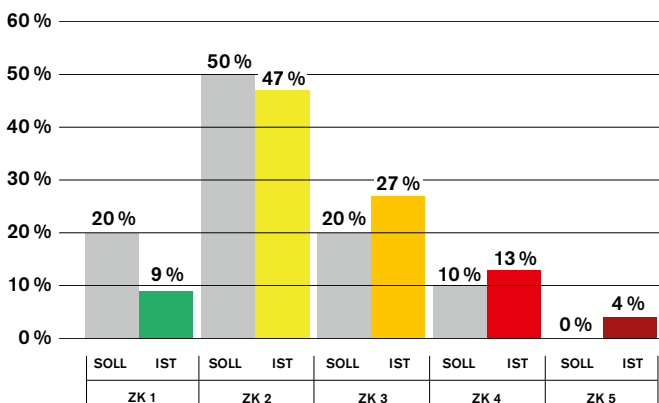


Abbildung 5: Netz BVB Istzustand 2025 – prozentuale Verteilung der Zustandsklassen. Die grauen Balken entsprechen den Sollwerten.

Abbildung 6 zeigt die Entwicklung des Istzustandes der Bahn- und Businfrastruktur der BVB für den Zeitraum 2018 bis 2025.

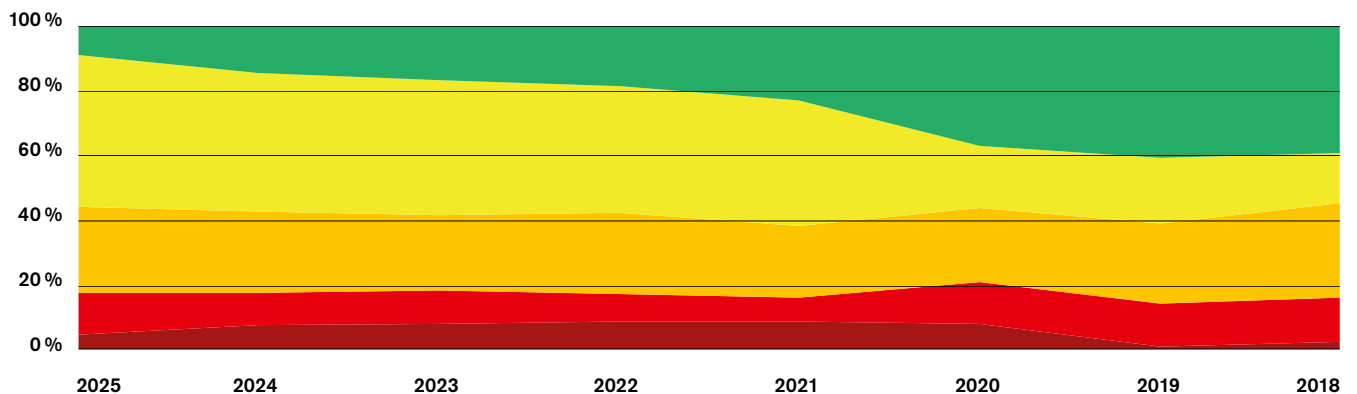


Abbildung 6: Netz BVB – Entwicklung Istzustand

In den Zustandsklassen 4 und 5 befinden sich aktuell 17 Prozent aller Anlagen – und damit ein Prozent mehr als im Jahr 2018.

Die Verteilung der Anlagen über die Zustandsklassen 1 bis 4 konnte über die vergangenen Jahre an die Sollverteilung angenähert werden. Die Reduktion des Anteils der Anlagen in Zustandsklasse 1 ist auf das vergleichsweise geringe Ersatzvolumen im Jahr 2025 zurückzuführen. Mit insgesamt 74 Prozent befinden sich rund zwei Drittel des Anlagenbestandes in den Zustandsklassen 2 und 3.

Die untenstehende Grafik zeigt den Istzustand des BVB-Netzes per 31.12.2025, dargestellt nach Anlagengattungen und prozentualer Verteilung der Anlagen je Zustandsklassen:

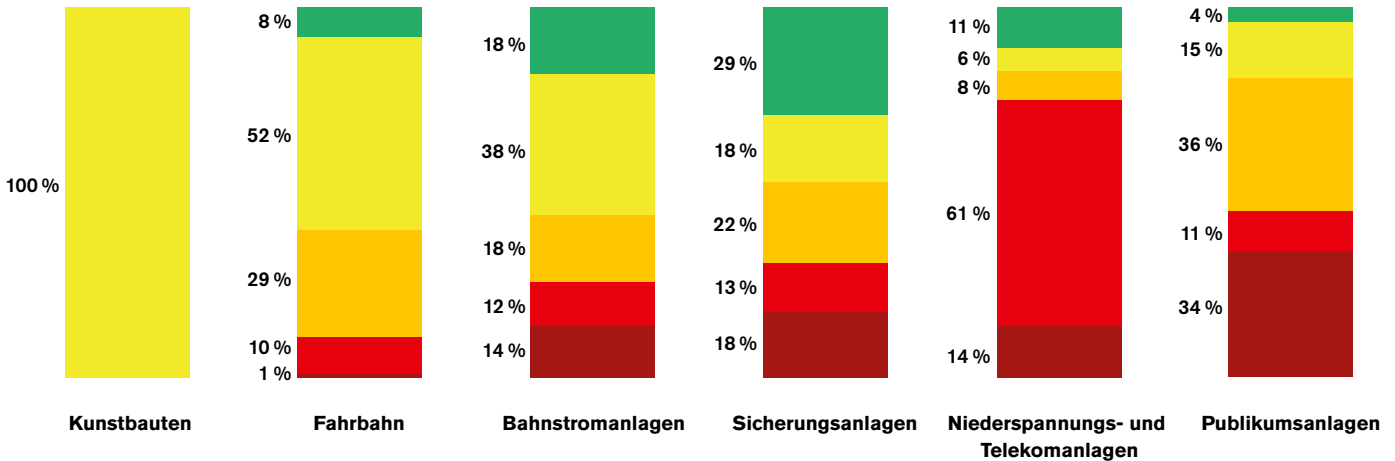


Abbildung 7: Prozentuale Verteilung der Zustandsklassen je Anlagengattung per 31.12.2025

Abbildung 7 zeigt bei den Anlagengattungen «Bahnstromanlagen», «Sicherungsanlagen», «Niederspannungs- und Telekomanlagen» sowie «Publikumsanlagen» einen hohen Anteil an Anlagen in Zustandsklasse 5. Die Duldung dieser Anlagen in Zustandsklasse 5 (Kap. 1.4.3) führt dazu, dass vier Prozentpunkte mehr Anlagen als angestrebt (Sollwert: 0 Prozent) dieser Klasse zugeordnet sind.

Die Zustandsentwicklung der Anlagengattung «Fahrbahn» (Kap. 3) zeigt, dass sich der Anteil der Anlagen in den Zustandsklassen 4 und 5 seit 2018 von 16 Prozent auf 11 Prozent reduziert hat. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Anstieg von zwei Prozentpunkten zu verzeichnen, was auf das geringe Ersatzvolumen im Jahr 2025 zurückzuführen ist.

1.4.6 Zustandsmittelwert

Eine weitere Möglichkeit, den Zustand einer Infrastruktur und dessen Entwicklung über die Jahre zu beschreiben, besteht in der Ermittlung von Zustandsmittelwerten. Da für die in diesem Bericht dargestellten Anlagen bislang nicht durchgehend Wiederbeschaffungswerte vorlagen, wurde der Zustandsmittelwert in früheren Berichten anhand der Anzahl Elemente je Zustandsklasse ermittelt (z. B. Streckengleis: Gleismeter je Zustandsklasse (ZK)). Dieses Vorgehen ist in der RTE 29900 als Ausnahmefall definiert.

Mit diesem Bericht wird die Ermittlung des Zustandsmittelwertes umgestellt: Neu erfolgt die Auswertung gewichtet nach dem Wiederbeschaffungswert w .

Dies führt dazu, dass der Zustandsmittelwert bei Anlagengattungen mit geringem Wiederbeschaffungswert tendenziell niedriger ausfällt – im Gegensatz zu Anlagengattungen wie der «Fahrbahn», die den grössten Anteil am Gesamtvolumen des Wiederbeschaffungswertes aufweist.

$$\emptyset Z = \frac{w_1(ZK_1) \times 1,5 + w_2(ZK_2) \times 2,5 + w_3(ZK_3) \times 3,5 + w_4(ZK_4) \times 4,5 + w_5(ZK_5) \times 5}{\sum w_i(ZK_i)}$$

$w_i(ZK_i)$: Wiederbeschaffungswert der Elemente, welche sich in der entsprechenden Zustandsklasse i (1 bis 5) befinden.

$\emptyset Z$ = Zustandsmittelwert



1.4.7 Zustandsentwicklung

Per 31.12.2025 weisen die von der BVB betriebenen Bahn- und Businfrastrukturanlagen einen Zustandsmittelwert von 3,0 auf. Sie befinden sich damit in einem guten bis ausreichenden Zustand.

Der Zustandsmittelwert wird seit 2016 jährlich per 31.12. ermittelt. Die Entwicklung des Zustandsmittelwertes über alle Anlagengattungen der BVB präsentiert sich wie folgt:

| | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Zustandsmittelwert Netz BVB | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 2,8 | 2,6 | 2,7 |

Tabelle 4: Zustandsmittelwert Netz BVB

Alle Bahn- und Businfrastrukturanlagen auf dem Netz der BVB weisen damit – wie bereits im Vorjahr – einen konstanten Zustandsmittelwert von 3,0 auf.

Für die Erreichung des Zielwertes von 2,7 ist es erforderlich, in allen Anlagengattungen die Anzahl Anlagen in der Zustandsklasse 5 weiter zu reduzieren und den Anteil der Anlagen in Zustandsklasse 4 möglichst gering zu halten.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Zustandsmittelwertes, differenziert nach Anlagengattung:

| Zustandsmittelwert pro Anlagengattung | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Kunstabauten | 2,5 | 2,5 | 4,5 | – | – | – | – | – |
| Fahrbahn | 2,9 | 2,9 | 3,0 | 3,0 | 2,8 | 2,7 | 2,8 | 2,7 |
| Bahnstromanlagen | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,5 | 1,6 |
| Sicherungsanlagen | 3,1 | 3,0 | 3,3 | 3,7 | 3,7 | 3,5 | 3,5 | 3,6 |
| Niederspannungs- und Telekomanlagen | 4,1 | 3,9 | 3,9 | 4,0 | 3,6 | 3,2 | 2,3 | 2,3 |
| Publikumsanlagen | 3,9 | 3,3 | 3,2 | 2,9 | 2,8 | 2,8 | 2,6 | 2,6 |

Tabelle 5: Entwicklung Zustandsmittelwert, differenziert nach Anlagengattung

Die Anlagengattung «Kunstabauten» weist einen konstanten Zustandsmittelwert von 2,5 auf.

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung «Fahrbahn» liegt wie im Vorjahr unverändert bei 2,9.

Auch die Anlagengattung «Bahnstromanlagen» verbleibt im Vergleich zum Vorjahr unverändert, hier auf einem Zustandsmittelwert von 3,1.

Bei den «Sicherungsanlagen» hat sich der Zustandsmittelwert gegenüber dem Vorjahr von 3,0 auf 3,1 verschlechtert. Ursache hierfür ist die vorherrschende Altersstruktur der Anlagen.

Bei den «Niederspannungs- und Telekomanlagen» hat sich der Zustandsmittelwert gegenüber dem Vorjahr von 3,9 auf 4,1 verschlechtert. Massgeblich dafür sind die Altersstruktur sowie die Umstellung auf die Bewertung nach Wiederbeschaffungswert (+0,1).

Der Zustandsmittelwert bei den «Publikumsanlagen» hat sich von 3,3 auf 3,9 verschlechtert. Auch hier sind die Altersstruktur sowie die Umstellung auf die Bewertung nach Wiederbeschaffungswert (+0,3) die wesentlichen Einflussfaktoren.

1.5 Unterhaltsmassnahmen und -bedarf

1.5.1 Unterhaltsmassnahmen

Der Unterhalt umfasst die Instandhaltung und den betrieblichen Unterhalt der Bahn- und Businfrastrukturanlagen.

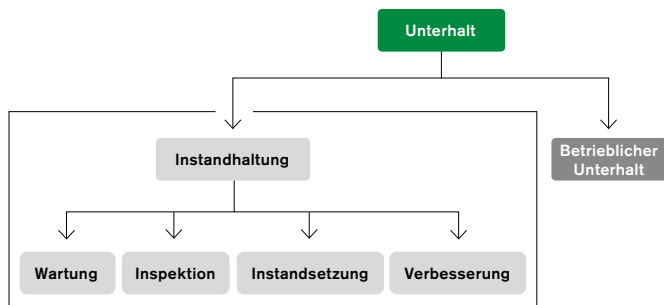


Abbildung 8: Definition Instandhaltung nach DIN 31051

Regelmässige Instandhaltungsmassnahmen gewährleisten über die gesamte Lebensdauer der Bahn- und Businfrastrukturanlagen einen sicheren und zuverlässigen Betrieb.

Im Rahmen regelmässiger Inspektionen wird der Zustand der Anlagen ermittelt, bewertet und dokumentiert. Darauf basierend werden notwendige Instandhaltungsmassnahmen definiert; bei Erneuerungsbedarf werden die entsprechenden Anlagen in die mittel- bis langfristige Erhaltungsplanung aufgenommen.

Zum betrieblichen Unterhalt gehören alle präventiven Massnahmen, die nicht unter den Begriff der Instandhaltung fallen, jedoch für einen reibungslosen Betriebsablauf notwendig sind. Dazu zählen unter anderem die Reinigung von Haltestellen und Diensträumen, die Grünpflege von Hecken, Rasentrassées und Umgebungsf lächen, das Fahrplanmanagement sowie der Winterdienst.

1.5.2 Unterhaltsbedarf

Um die Bahn- und Businfrastruktur in einem betriebssicheren und verfügbaren Zustand zu halten, hat die BVB im Jahr 2025 für den Unterhalt der in diesem Bericht abgebildeten Anlagengattungen rund 10,41 Mio. CHF aufgewendet, davon rund 9,43 Mio. CHF im Kanton Basel-Stadt. Etwa 65 Prozent dieser Mittel entfielen auf den Unterhalt der Fahrbahn.

Die Unterhaltskosten der Anlagengattung «Fahrbahn» in Höhe von 6,1 Mio. CHF verteilen sich zu 53 Prozent auf das Streckengleis und zu 47 Prozent auf die Weichen und Kreuzungen. Gegenüber 2024 nahmen die Unterhaltskosten im Jahr 2025 um 10,5 Prozent ab. Diese Differenz ist auf die zustandsbasierte Instandsetzung zurückzuführen, deren Umfang jährlich variiert.

Die Abweichung der Unterhaltskosten gegenüber dem Vorjahr bei der Anlagengattung «Bahnstromanlagen» (-22 TCHF) ist darin begründet, dass ein Grossteil dieser Anlagen keinem jährlichen Wartungsintervall unterliegt und die Kosten daher von Jahr zu Jahr schwanken.

Bei den «Sicherungsanlagen» ist gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg der Unterhaltskosten um 207 TCHF zu verzeichnen. Ursache hierfür ist ein Auswertungsfehler im Jahr 2024, durch den nicht alle Aufträge berücksichtigt wurden.

Bei den «Niederspannungs- und Telekomanlagen» sind gegenüber dem Vorjahr um 356 TCHF höhere Unterhaltskosten angefallen. Diese Abweichung ist auf höhere Instandsetzungskosten bei den Billettautomaten und DFI sowie einen Auswertungsfehler zurückzuführen, da Kosten dieser Anlagengattung fälschlicherweise der Anlagengattung «Publikumsanlagen» zugeordnet wurden.

Bei der Anlagengattung «Publikumsanlagen» sind die Unterhaltskosten um rund 575 TCHF geringer ausgefallen als im Vorjahr. Grund hierfür ist, dass im Vorjahr aufgrund eines Auswertungsfehlers teilweise Kosten der Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekomanlagen» fälschlicherweise dieser Kategorie zugeordnet wurden.

1.6 Erhaltung Bahn- und Businfrastruktur

1.6.1 Massnahmen zur Erhaltung der Bahn- und Businfrastruktur

Das Lebensende einer Bahn- und Businfrastrukturanlage ergibt sich aus ihrer individuellen Verfallskurve. Anlagen, die ihr Lebensende erreichen, werden mittels Erhaltungsmassnahmen ersetzt.

Auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt erfolgt die Planung, Projektierung und Ausführung von Erhaltungsmassnahmen im Rahmen des koordinierten Bauens. Das Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI) definiert dabei die Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit mit den Realisierungspartnern⁸.

Die Anmeldung des Erhaltungsbedarfs erfolgt im Kanton Basel-Stadt grundsätzlich als Teilsystem im GMI. Für Anlagen ausserhalb des Kantonsgebietes Basel-Stadt erfolgt die Bedarfsmeldung direkt an die jeweiligen Eigentümerinnen.

Die Projektentwicklung im innerstädtischen Raum stellt im Rahmen des koordinierten Bauens eine besondere Herausforderung dar. Unterschiedliche Interessen der Projektpartner*innen, politische Prozesse wie auch Bewilligungsverfahren und Einsprachen können zu Projektverzögerungen und langen Vorlaufzeiten bis zum Realisierungsbeginn führen. Verzögert sich der Ersatz von Anlagen, steigt der Aufwand für den Unterhalt, um deren Verfügbarkeit und sicheren Betrieb weiterhin gewährleisten zu können.

Wenn Anlagen trotz erhöhter Instandhaltung nicht mehr sicher betrieben werden können, wird eine Überbrückungsmassnahme (UEMA) oder eine Sofortmassnahme (SOMA, Realisierung im gleichen Jahr) angeordnet. Diese umfasst innerhalb eines Projektperimeters einen minimalen 1:1-Ersatz der Anlagen, die das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben. Ziel dieser Massnahmen ist es, den Trambetrieb bis zur Realisierung des ordentlichen und koordinierten Bauprojektes sicherzustellen. Überbrückungsmassnahmen betreffen mehrheitlich die Anlagengattung «Fahrbahn».

Instandhaltungsmassnahmen (IHMA) sind Unterhaltsmassnahmen (z. B. Pumpbewegungen) mit einem grossen Perimeter, deren Umsetzung nicht mehr mittels Aufgrabungsgesuch, sondern einer ordentlichen Baubewilligung, genehmigt werden muss.

1.6.1.1 Ausgeführte Erhaltungsmassnahmen

Im Jahr 2025 wurden folgende Erhaltungsmassnahmen (inkl. UEMA, IHMA, SOMA) und Haltestellenumbauten erfolgreich abgeschlossen:

| | |
|---------|---|
| MP 305 | St. Jakobs-Strasse und BehiG Tram Basel, Zeughaus |
| MP 776 | Bäumlihofstrasse (BehiG Bus) |
| MP 1647 | Klybeckstrasse – Anpassung BehiG |
| MP 1719 | Hardstrasse und Karl Barth-Platz |
| MP 2323 | BehiG Tram Basel, Messeplatz |
| MP 2966 | St. Alban-Anlage Fahrleitungen |
| MP 3159 | Fahrbahn BVB Bankverein |
| MP 3167 | BehiG Bus Basel, Endhalt Schifflande, Eisengasse |
| MP 3182 | Bäumlihofstrasse Ost |
| MP 3190 | UEMA Voltaplatz |
| MP 3360 | UEMA Bruderholz |
| MP 3391 | UEMA Haltestelle Denkmal |
| MP 3435 | UEMA Steinering |
| MP 3443 | UEMA Spalering |
| MP 3455 | IHMA Aeschenvorstadt |
| MP 3490 | BSN Erweiterung Service-Zentrum Dreispitz 600V |
| MP 3555 | Rückbau Abstellgleis + Masten Jakobsbergerholzweg |
| MP 3600 | SOMA Münchensteinerbrücke |

Über 2025 hinaus läuft die Realisierung folgender Projekte:

| | |
|---------|-----------------------------|
| MP 602 | Burgfelderstrasse |
| MP 2080 | Lehenmattstrasse Nord |
| MP 2288 | Austrasse |
| MP 2322 | Clarastrasse und Messeplatz |

⁸ Dazu gehören das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, IWB und Swisscom.

Jahresbauprogramm 2026

1.6.1.2 Geplante Erhaltungsmassnahmen

Die BVB strebt an, den Erhaltungsbedarf ihrer Infrastrukturanlagen rund zehn Jahre vor dem erwarteten Lebensende zu identifizieren. Aktuell sind alle absehbaren Erhaltungsmassnahmen bis und mit dem Jahr 2034 im GMI angemeldet. Diese langfristige Prognose der Ersatzzeitpunkte ermöglicht den Realisierungspartnern im GMI, den eigenen Erhaltungsbedarf zu definieren, mit jenem der BVB abzustimmen und der verantwortlichen Gesamtprojekteitung ausreichend Zeit für die Planung und Vorbereitung der Bauprojekte einzuräumen.

Liegt das Eigentum der Infrastruktur bei Dritten, meldet die BVB den erkannten Erneuerungsbedarf ebenfalls rund zehn Jahre vor dem Lebensende an. Die Projektierung und Realisierung liegen in diesen Fällen in Verantwortung der jeweiligen Eigentümerin.

Für das laufende Jahr sind folgende Baumassnahmen geplant:

Beeinträchtigung

-  Zeitweise Vollsperrung, teilweise Arbeiten unter Betrieb
-  Teilspernung
-  Vollsperrung/Teilspernung
-  Bauarbeiten unter Betrieb
-  Einspurbetrieb

Was wird gemacht?




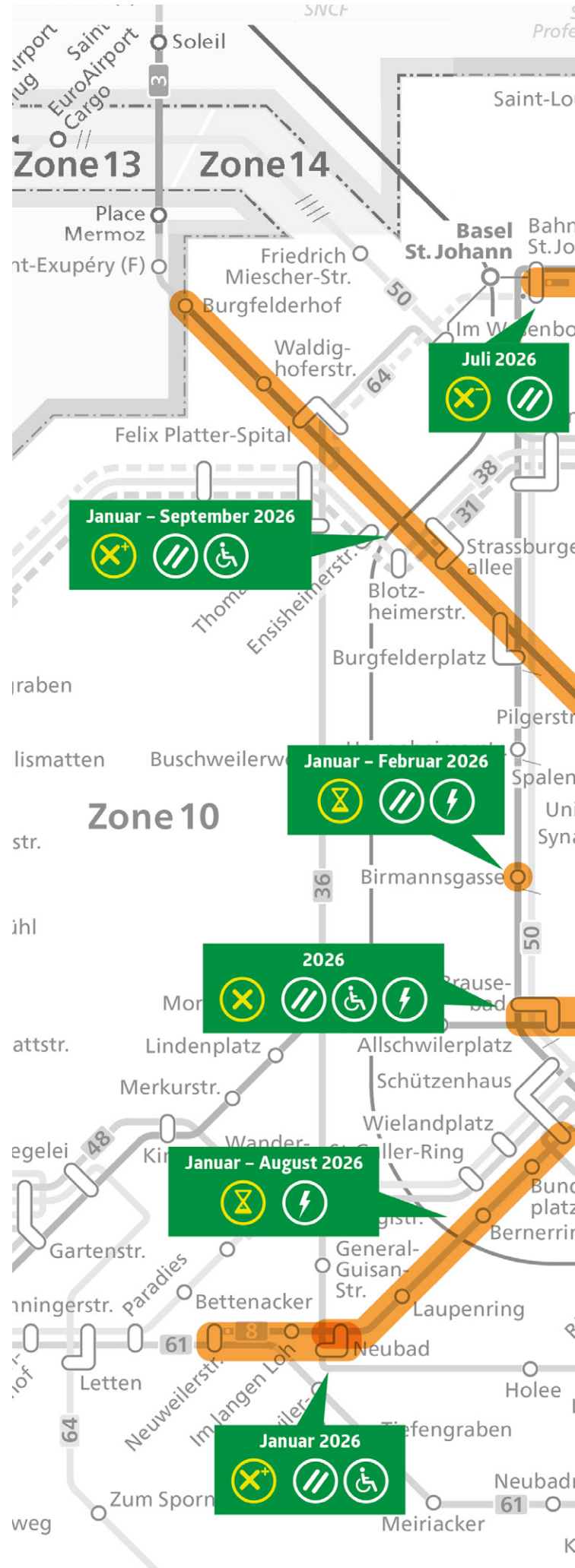
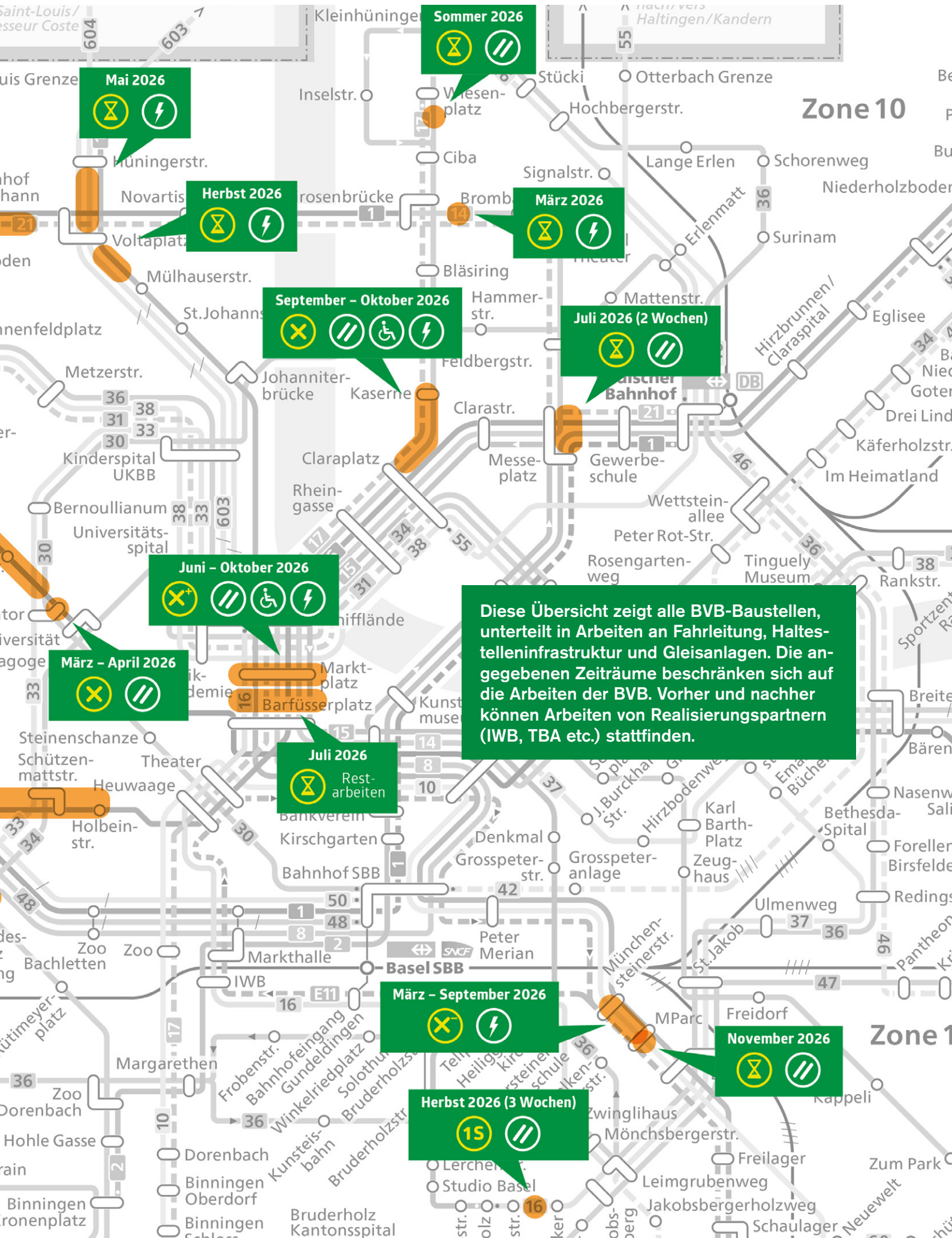
-  Elektrische Anlagen/Fahrleitung
-  Haltestelleninfrastruktur (BehiG)
-  Gleisanlagen

Abbildung 9: Übersicht: Severin Frey,
Stand: 12.01.2026, Änderungen vorbehalten.





Diese Übersicht zeigt alle BVB-Baustellen, unterteilt in Arbeiten an Fahrleitung, Haltestelleninfrastruktur und Gleisanlagen. Die angegebenen Zeiträume beschränken sich auf die Arbeiten der BVB. Vorher und nachher können Arbeiten von Realisierungspartnern (IWB, TBA etc.) stattfinden.

1.6.2 Investitionsbedarf Erhaltung

Der jährliche Investitions- bzw. Erhaltungsbedarf lässt sich pro Anlagentyp aus dem Wiederbeschaffungswert und der theoretischen Nutzungsdauer ableiten. Er beschreibt das Investitionsvolumen in CHF, das die BVB aufwenden muss, um den nachhaltigen Erhalt der Bahn- und Businfrastruktur zu gewährleisten.

Über alle Anlagengattungen sind jährlich 28,2 Mio. CHF in den Substanzerhalt der von der BVB betriebenen Bahn- und Businfrastruktur zu investieren. Davon entfallen rund 24,1 Mio. CHF auf Anlagen im Kanton Basel-Stadt bzw. im Eigentum der BVB. Diese werden über das sogenannte Darlehen «Erhaltung» (21,8 Mio. CHF) oder das Darlehen «Haltestellenausstattungs-konzept» (1,3 Mio. CHF) finanziert. Die Finanzierung des Substanzerhaltes der Billettautomaten (vgl. Kap. 6.3) erfolgt über ein separates, vom Kanton genehmigtes Darlehen.

Für die Erreichung des angestrebten Sollzustandes sind in Basel-Stadt gemäss der Abweichung zum Zielzustand (siehe Kap. 1.6.3) zusätzliche Mittel von rund 36,7 Mio. CHF erforderlich. Davon entfallen 29,4 Mio. CHF auf das Darlehen »Erhaltung« und 7,3 Mio. CHF auf das Darlehen «Haltestellenausstattungs-konzept». Über einen Zeitraum von zehn Jahren ergibt sich daraus ein durchschnittlicher jährlicher Investitionsbedarf von rund 24,7 Mio. CHF zu Lasten des Darlehens «Erhaltung» und rund 2 Mio. CHF zu Lasten des Darlehens «Haltestellenausstattungs-konzept».

1.6.3 Finanzierung des Erhaltungsbedarfs

Im Kanton Basel-Stadt erfolgt die Finanzierung der Erhaltungs-investitionen für die Anlagengattungen «Fahrbahn», «Bahnstromanlagen», «Sicherungsanlagen» sowie von Teilen der «Nieder-spannungs- und Telekomanlagen» über das Darlehen «Öffentlicher Verkehr, BVD, BVB, Rahmenausgabe Erhaltung der Infrastruktur 2025–2028, Teilsystem Gleisanlagen; Aufnahme ins Investitionsprogramm» – auch Darlehen «Erhaltung» genannt. Dieses wird dem Grossen Rat alle vier Jahre zur Genehmigung vorgelegt.

Abbildung 10 zeigt den geplanten respektive effektiven Mittelbedarf im Zeitraum 2018 bis 2029. Die Planwerte entsprechen jeweils den Budgetwerten des Vorjahres.

Über das Darlehen an die BVB für eine kundenorientierte, einheitliche Ausrüstung der öV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungs-konzept werden die Erneuerungen der Anlagengattung «Publikumsanlagen» sowie des Anlagentyps «Digitale Fahrgastinformationen» finanziert. Dieses Darlehen wird auch Darlehen «Haltestellenausstattungs-konzept» genannt – es sichert die notwendigen Mittel für die Jahre 2020–2028. Abbildung 11 zeigt den geplanten und effektiven Mittelbedarf für die Jahre 2018 bis 2029.

Die Investitionen für den Erhalt der Anlagen auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft, der Stadt Weil am Rhein und der

Stadt Saint-Louis werden durch die jeweilige Eigentümerin getragen.

1.6.4 Investitionsplanung des Erhaltungsbedarfs

Seit 2016 aktualisiert die BVB die Entwicklung des Investitionsvolumens ihres Erhaltungsprogramms halbjährlich. Für die Periode 2025–2028 wurden der BVB mit dem Regierungs-ratsbeschluss P241231 «Öffentlicher Verkehr, BVD, BVB, Rahmenausgabe Erhaltung der Infrastruktur 2025–2028, Teilsystem Gleisanlagen; Aufnahme ins Investitionsprogramm» ein Darlehen von 105 Mio. CHF zugesprochen. Die aktuelle Prognose per März 2026 weist für diese Periode einen Investitionsbedarf von 109,5 Mio. CHF auf. Allfällige Projektverschiebungen – etwa infolge von Einsprachen oder Beschwerden gegen Baugenehmigungsverfügungen (z.B. Projekte Bruderholz, Austrasse, Claraplatz/Messeplatz) – sind in dieser Prognose nicht berücksichtigt.

Mit dem daraus resultierenden durchschnittlichen Investitionsvolumen von 27,4 Mio. CHF pro Jahr liegen die jährlichen Investitionen aktuell über dem für den Substanzerhalt notwendigen Bereich, um den angestrebten Zielzustand über die kommenden zehn Jahren zu erreichen bzw. zu halten.

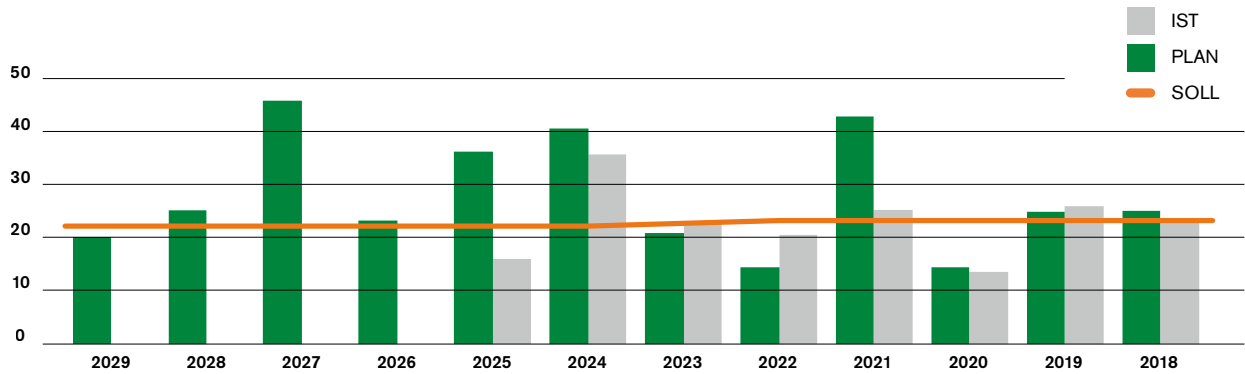


Abbildung 10: Erhaltungsinvestitionen zu Lasten Darlehen «Erhaltung» in Mio. CHF⁹

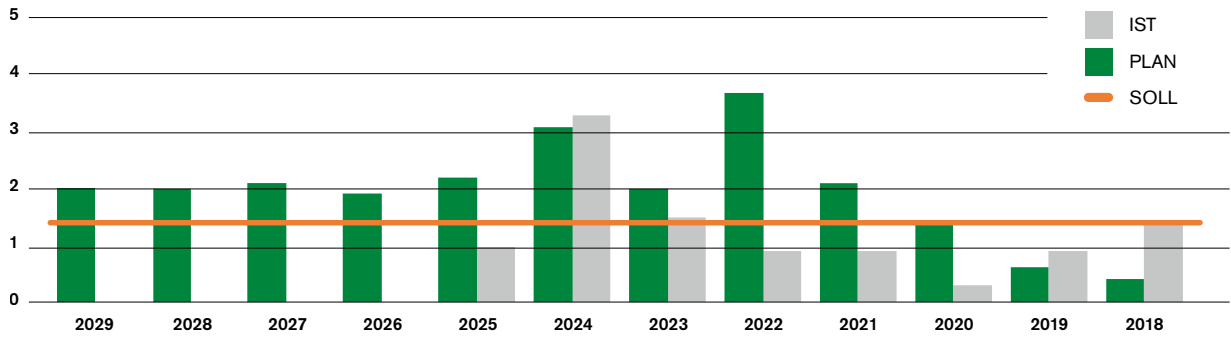


Abbildung 11: Erhaltungsinvestitionen zu Lasten Darlehen «Haltestellenausstattungskonzept» in Mio. CHF⁹

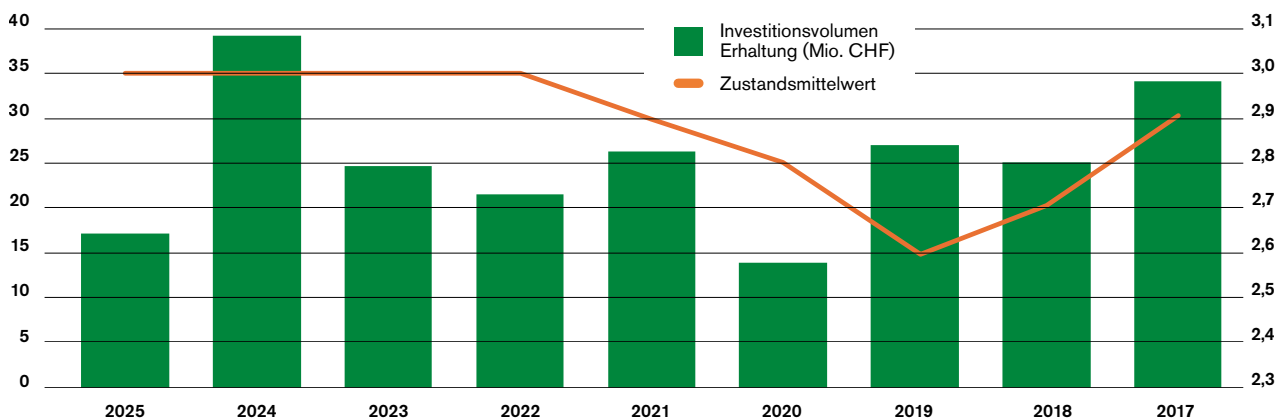


Abbildung 12: Entwicklung Zustandsmittelwert in Bezug auf das Investitionsvolumen Erhaltung; Investitionsvolumen Erhaltung (in Mio. CHF, linke Achse), Zustandsmittelwert (rechte Achse)

⁹ Plankosten 2025 und 2027 jeweils inkl. MP 622 Bruderholz, das neu voraussichtlich erst 2027 realisiert wird.

1.6.5 Abweichung zum Zielzustand

Die Abweichung zum Zielzustand beschreibt den aktuellen Wiederbeschaffungswert aller Anlagen, die nach ihrem «sinnvollen Lebensende» weiter betrieben werden. Die Abweichung zum Zielzustand wird jeweils als absolute Summe in CHF per Stichtag 31.12. ausgewiesen.

Für die Bestimmung der Abweichung zum Zielzustand sind die Anlagen in den Zustandsklassen 4 und 5 relevant. Grundsätzlich wird die Summe des Wiederbeschaffungswertes in CHF aller Anlagen in Zustandsklasse 5 als Abweichung zum Zielzustand ausgewiesen. Befinden sich mehr Anlagen in Zustandsklasse 4 (%-Ist), als in der Sollverteilung anvisiert (%-Soll), so wird zusätzlich auch der Wiederbeschaffungswert der Differenz in CHF als Abweichung zum Zielzustand ausgewiesen.

Per 31.12.2025 beträgt die Abweichung zum Zielzustand für das gesamte BVB-Netz 60,4 Mio. CHF. Für die Anlagen im Kanton Basel-Stadt beläuft sie sich auf circa 55,8 Mio. CHF. Davon entfallen 29,4 Mio. CHF auf das Darlehen «Erhaltung»

des Kantons Basel-Stadt und 7,3 Mio. CHF auf das Darlehen «Haltestellenausstattungskonzept». Weitere 19,1 Mio. CHF betreffen die Billettautomaten und die digitalen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI), deren Finanzierung über separate Projekttratschläge sicherzustellen ist.

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Abweichung zum Zielzustand des BVB-Netzes um 1,9 Mio. CHF gestiegen. Bei der Anlagengattung «Fahrbahn» konnte die monetäre Abweichung seit 2016 – dank der ausgeführten Erhaltungsprojekte – netzweit um rund 80 Prozent (von rund 70 Mio. CHF auf rund 13,6 Mio. CHF) reduziert werden. Der Anstieg um 5 Mio. CHF gegenüber dem Vorjahr ist auf die geringe Jahresbilanz des Gleiseratzes infolge von Projektverschiebungen zurückzuführen.

Insgesamt entspricht die Höhe der Abweichung zum Zielzustand rund 9 Prozent des gesamten Wiederbeschaffungswertes der in Tabelle 1 aufgeführten Anlagen. Die Erneuerung der betroffenen Anlagen ist in der 10-Jahresplanung berücksichtigt.

| Anlagengattung | Anlagentyp | Veränderung gegenüber Vorjahr | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|-------------------------------------|--|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | in TCHF | in TCHF | in TCHF | in TCHF | in TCHF | in TCHF | in TCHF | in TCHF |
| Kunstabauten | Brücke | → | 0 | 0 | 1 800 | 1 000 | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Fahrbahn | Gleisanlagen | ↗ | 3 403 | 789 | 1 172 | 4 720 | 5 742 | 38 390 | 36 579 | 32 401 |
| | Weichen | ↗ | 5 721 | 4 101 | 5 016 | 9 725 | 11 584 | 8 473 | 9 113 | 11 772 |
| | Kreuzungen | ↗ | 3 350 | 3 226 | 6 381 | 5 522 | 4 297 | 3 376 | 3 116 | 6 300 |
| | Gleisschmierstellen | → | 0 | 0 | 0 | 121 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Schieneauszugsvorrichtungen | ↗ | 1 097 | 690 | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Bahnstromanlagen | Fahrleitungsanlagen | ↗ | 12 933 | 12 429 | 13 304 | 13 690 | 13 552 | 13 009 | 7 679 | 0 |
| | Gleichrichterstationen | → | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sicherungsanlagen | Bahnübergangsanlagen | ↗ | 0 | k.A. | 132 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | Weichensteuerungen | ↘ | 0 | 1 403 | 1 355 | 1 658 | 1 535 | 930 | 1 180 | 1 247 |
| | Betriebshofsteuerung | → | 2 338 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Bahnsicherungsanlagen | → | 0 | 0 | 264 | 240 | 240 | k.A. | k.A. | k.A. |
| Niederspannungs- und Telekomanlagen | Gleisschmieranlagensteuerungen | ↗ | 84 | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| | Belagsheizungen | → | 160 | 160 | 176 | 160 | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| | Billettautomaten | ↘ | 18 765 | 22 973 | 21 012 | 22 922 | 0 | 0 | 2 300 | 2 300 |
| | Dynamische Fahrgastinformationssysteme | ↘ | 3 820 | 4 213 | 4 987 | 3 511 | 2 163 | 3 024 | 2 054 | 430 |
| | Akustische Fahrgastinformationssysteme | ↘ | 1 020 | 1 105 | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Publikumsanlagen | Wartehallen | ↗ | 7 798 | 7 459 | 7 392 | 10 419 | 11 013 | 12 035 | 11 790 | 11 458 |
| | Stelen | → | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | | ↗ | 60 488 | 58 547 | 62 991 | 73 808 | 50 246 | 79 356 | 73 931 | 66 027 |

Es sind Rundungsdifferenzen möglich.

Tabelle 6: Abweichung zum Zielzustand pro Anlagengattung

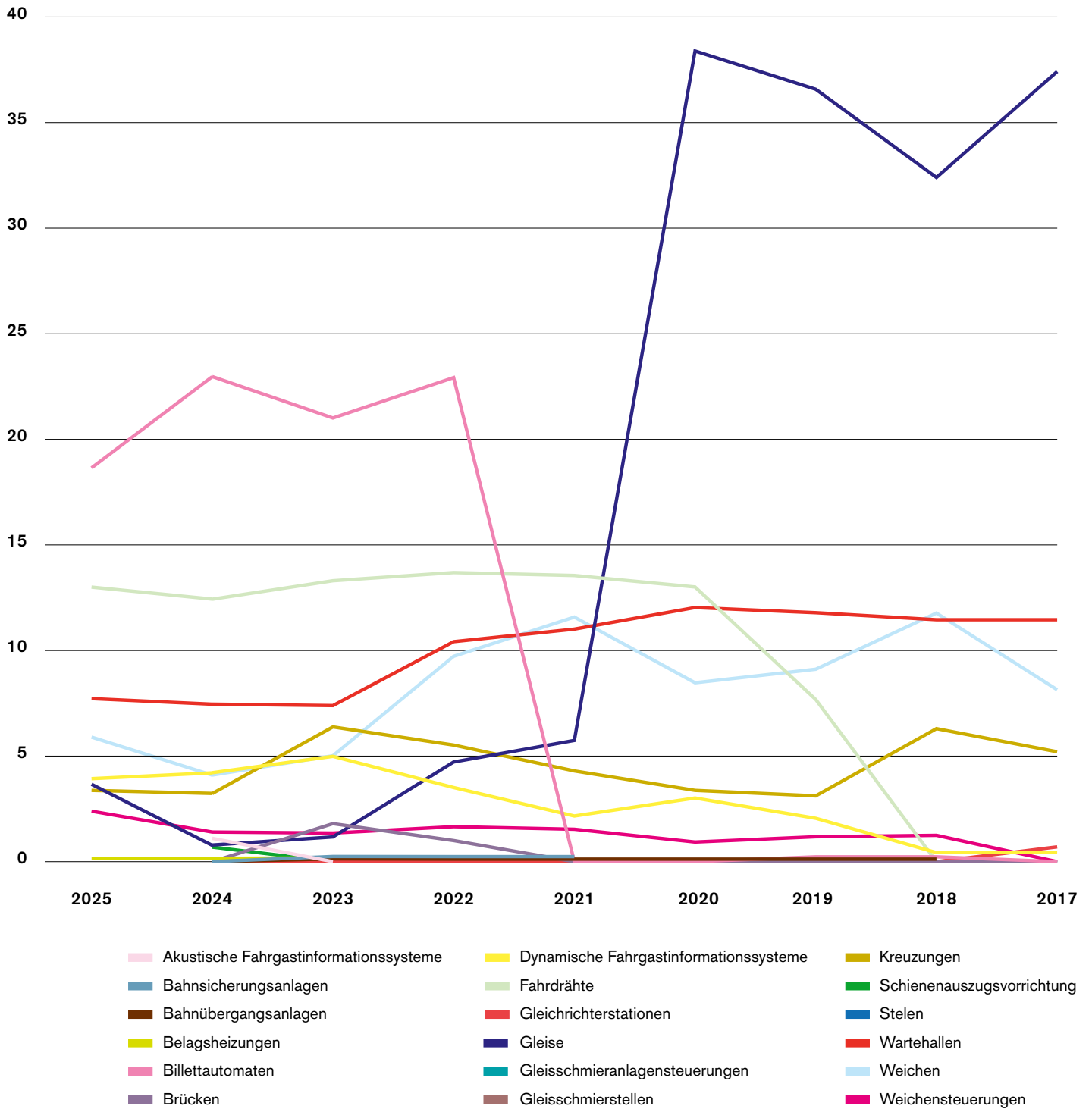


Abbildung 13: Abweichung zum Zielzustand pro Anlagengattung in Mio. CHF

2. Kunstbauten

Auf dem Netz der BVB befinden sich insgesamt 120 Kunstbauten und Leitungstunnel, die sich unter (z. B. Brücken), über (z. B. Unterführungen) oder entlang (z. B. Stützmauern) der Bahninfrastruktur befinden. Mit Ausnahme der Birsbrücke St. Jakob befinden sich diese Bauwerke nicht im Eigentum der BVB. Daher umfasst die Anlagengattung «Kunstbauten» lediglich die Birsbrücke St. Jakob, die sich zwischen der Haltestelle St. Jakob und der Abstellanlage Schänzli befindet. Das Eigentum der übrigen 119 Kunstbauten und Tunnel verteilt sich auf insgesamt 21 verschiedene Parteien, darunter das Tiefbauamt Basel-Stadt, die IWB, die SBB und das ASTRA.

Die Zustandsklasse der Anlagengattung «Kunstbauten» wird zustandsorientiert ermittelt. Bei Kunstbauten wie der Birsbrücke St. Jakob wird von einer theoretischen Lebensdauer von 80–100 Jahren ausgegangen. Regelmässige Unterhaltmassnahmen tragen zur Verlängerung der Lebensdauer bei.

2.1 Birsbrücke St. Jakob

Die Birsbrücke St. Jakob liegt auf der Grenze zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft und dient als Trambrücke für die Linie 14. Die Brücke wurde 1949 erbaut und 1975 verbreitert.

Die Birsbrücke St. Jakob ist eine über drei Felder verlaufende Spannbetonkonstruktion mit einer Gesamtlänge von rund 50 Metern und einer Breite von 9 Metern. Am Widerlager beträgt die Breite 10,5 Meter. Die Konstruktionsstärke variiert zwischen 0,84 und 1,36 Metern. Die Widerlagerwände und die Pfeiler gründen auf Flachfundamenten und sind monolithisch mit dem Überbau verbunden.

Im Jahr 2018 wurde die Birsbrücke einer umfassenden Zustanduntersuchung unterzogen. Dabei konnten keine Beeinträchtigungen der Tragfähigkeit oder Gebrauchstauglichkeit festgestellt werden. Die darin angezeigte Sanierung der Betonoberflächen, der Abdichtung und der Geländer wurde 2024 im Rahmen des Umgestaltungsprojektes St. Jakob umgesetzt. Damit ist die Nutzung der Brücke für die nächsten 50 Jahre sichergestellt. Nach der Sanierung befindet sich die Brücke in Zustandsklasse 2.

Als Wiederbeschaffungswert werden die Kosten für den Rohbau angesetzt; diese betragen rund 2 Mio. CHF.



Abbildung 14: Birsbrücke St. Jakob

3. Fahrbahn

Die Zustandsklasse der Anlagengattung «Fahrbahn» wird sowohl zustands- wie auch lebensdauerorientiert ermittelt.

Im Jahr 2025 konnten in Basel-Stadt neben fünf grösseren Bauvorhaben fünf Überbrückungsmassnahmen und eine Instandhaltungsmassnahme umgesetzt werden. Dadurch wurden verschiedene Streckenabschnitte und Anlagen in den Zustandsklassen 4 und 5 erneuert. Die im Jahr 2025 ersetzten Gleise haben im Durchschnitt eine Liegedauer von 20,5 Jahren¹⁰ erreicht (exkl. Weichen und Kreuzungen). Damit wurde die Zielvorgabe der «Eignerstrategie für die Basler Verkehrs-Betriebe 2022–2025», eine Liegedauer von 25 Jahren zu erreichen, nicht erfüllt.

Massgebend für die Solliegedauer einer Gleisanlage sind die betriebliche Belastung sowie deren Geometrie. Die erwartete Nutzungsdauer der Gleise und Anlagen auf dem Netz der BVB variiert zwischen rund 7 und rund 40 Jahren. Die aktuell verbauten Gleisanlagen weisen ein Durchschnittsalter von rund 18 bei der Bauweise «Feste Fahrbahn» und von rund 21 Jahren bei Schottertrassees auf.

Das Netz der BVB weist eine Gleislänge von insgesamt 123,9 km auf. Davon entfallen 114,8 km auf das Streckennetz und 9,1 km auf die Betriebsgelände (Service-Zentren und Industriezentrum Tram).



Abbildung 15: Beispielbild Schottertrasse Wolfsschlucht



Abbildung 16: Beispielbild Feste Fahrbahn Steinering

Der Wiederbeschaffungswert der von der BVB betriebenen Anlagen der Anlagengattung «Fahrbahn» beträgt rund 538,1 Mio. CHF.

Der Istzustand der Anlagengattung «Fahrbahn» hat sich von 2018 bis 2025 wie folgt entwickelt:

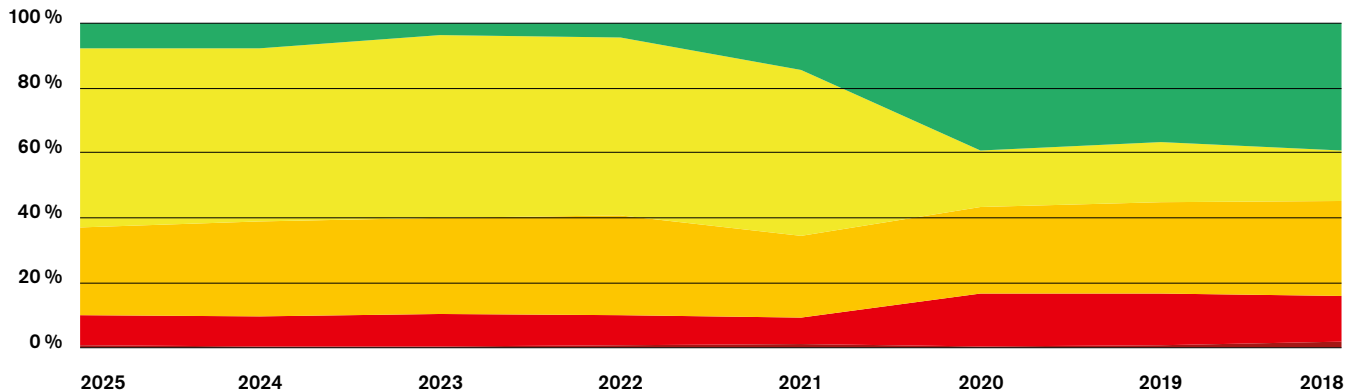


Abbildung 17: Entwicklung Istzustand Anlagengattung «Fahrbahn»

Mit einem Zustandsmittelwert von 2,9 sind die Anlagen der Gattung «Fahrbahn» per 31.12.2025 in einem «guten bis ausreichenden» Zustand.

Auf den nächsten Seiten wird die Verteilung der Zustandsklassen für die relevanten Anlagentypen visualisiert. Dabei wird sowohl zwischen Anlagen auf der Strecke und solchen auf den Betriebsgeländen unterschieden wie auch nach geografischer Lage bzw. Standort (Kanton, Land).

¹⁰ Die im Jahr 2025 realisierten Umgestaltungsprojekte enthielten Perimeter, in denen wenige Jahre zuvor Überbrückungsmassnahmen umgesetzt wurden, was einen entscheidenden Einfluss auf die durchschnittliche Liegedauer hat.

3.1 Strecke

Die Zustandsklassen aller Anlagen der insgesamt 114.8 km der Strecke der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

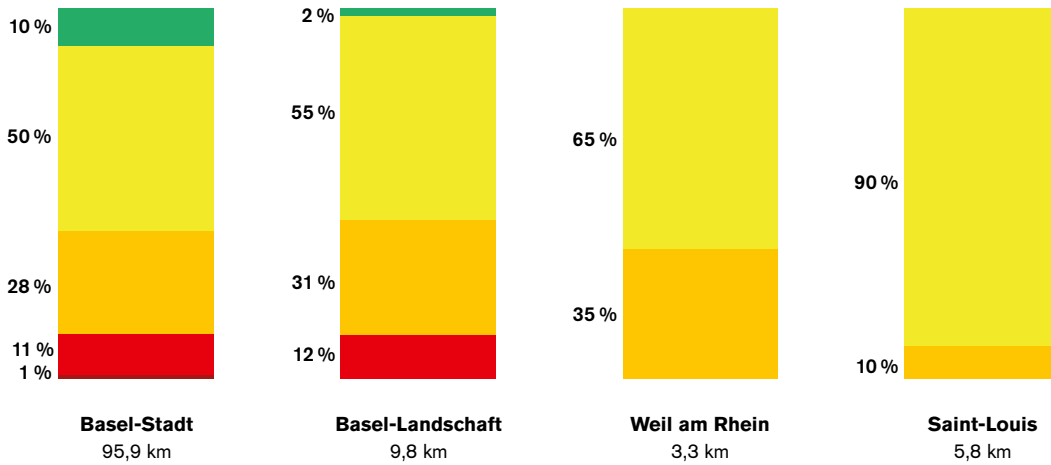


Abbildung 18: Istzustand Strecke 2025 nach Region

3.1.1 Weichen

Die Zustandsklassen der insgesamt 225 Weichen auf der Strecke der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

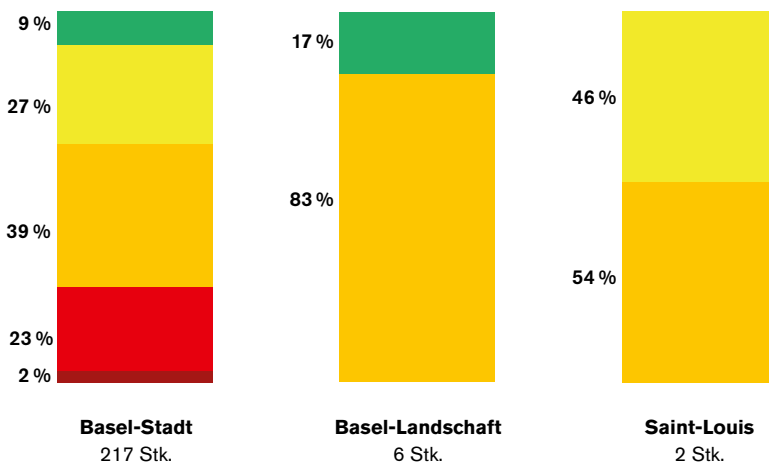


Abbildung 19: Istzustand Weichen Strecke 2025 nach Region

3.1.2 Kreuzungen

Die Zustandsklassen der insgesamt 141 Kreuzungen auf der Strecke der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

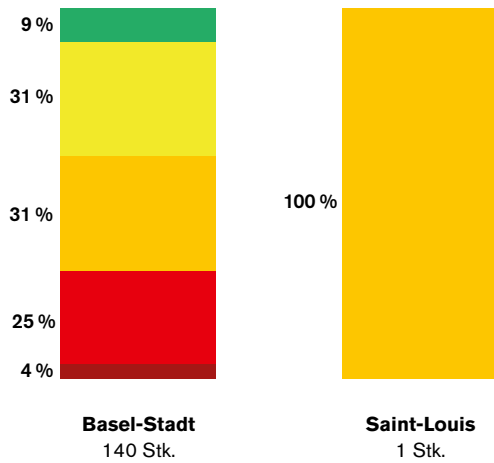


Abbildung 20: Istzustand Kreuzungen Strecke 2025 nach Region

3.1.3 Gleisschmierstellen¹¹

Die Zustandsklassen der insgesamt 130 Gleisschmierstellen auf der Strecke der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

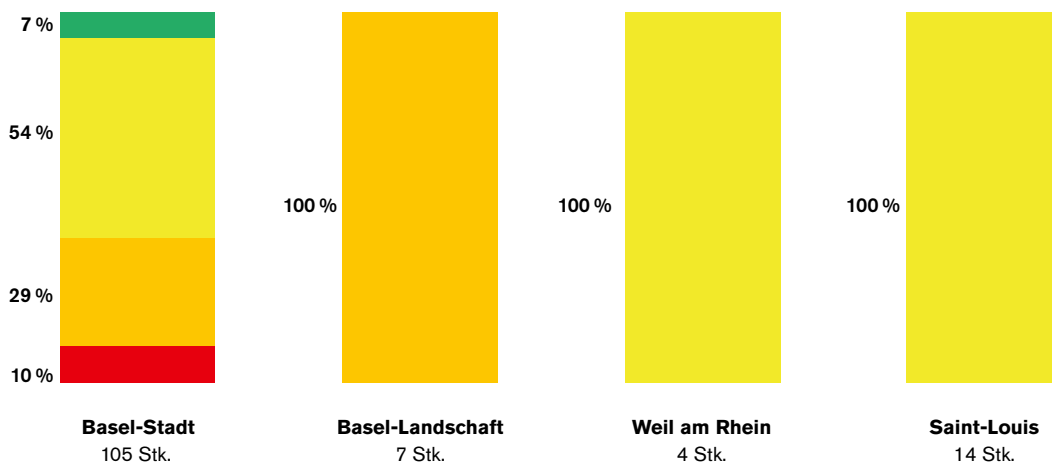


Abbildung 21: Istzustand Gleisschmierstellen 2025 nach Region

11 Schmierstellen bilden zusammen mit einer Gleisschmieranlagensteuerung eine Gleisschmieranlage.

3.2 Service-Zentren und Industriezentrum Tram¹²

Die Zustandsklassen aller Anlagen auf den insgesamt 9,1 km der Betriebsgelände der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

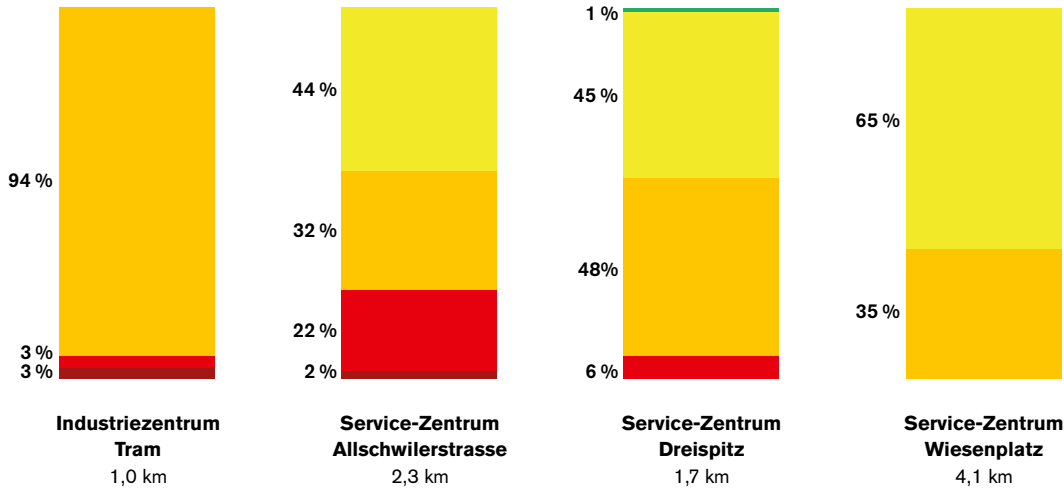


Abbildung 22: Istzustand Betriebsgelände 2025

¹² In den Grafiken in diesem Kapitel werden die Gleisanlagen in den Gebäuden und auf den Vorplätzen summarisch dargestellt.

3.2.1 Weichen

Die Zustandsklassen der insgesamt 97 Weichen auf den Betriebsgeländen der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

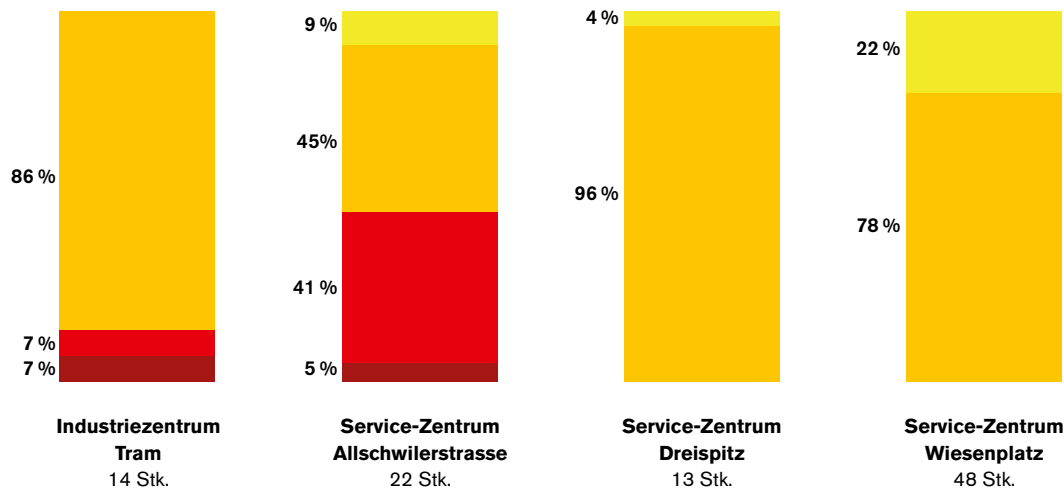


Abbildung 23: Istzustand Weichen Betriebsgelände 2025

3.2.2 Kreuzungen

Die Zustandsklassen der insgesamt 9 Kreuzungen auf den Betriebsgeländen der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

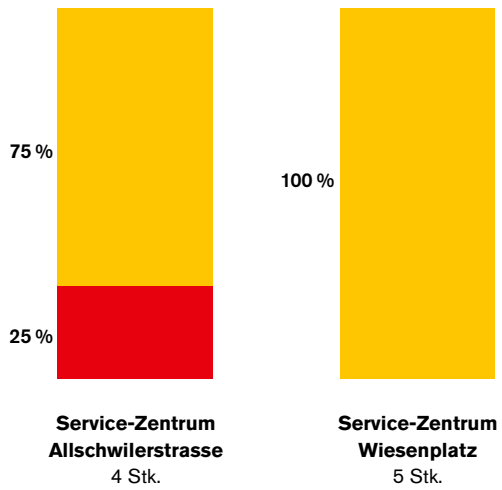


Abbildung 24: Istzustand Kreuzungen Betriebsgelände 2025

4. Bahnstromanlagen

Die Anlagengattung «Bahnstromanlagen» beinhaltet die Anlagen, welche für die elektrische Energieversorgung der Trams benötigt werden. Die Grenzen des Systems im Stromkreis bilden die Gleichrichterstation, die Kontaktstelle zu den Stromabnehmern (der Fahrdrabt), die Schiene sowie das Rückleiterkabel zu den Gleichrichterstationen.

Die Zustandsklasse der Anlagengattung «Bahnstromanlagen» wird lebensdauerorientiert ermittelt. Die Solllebensdauer pro Anlagentyp wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und den Herstellerangaben durch die BVB festgelegt.

Der Wiederbeschaffungswert der von der BVB betriebenen Anlagen beträgt rund 76 Mio. CHF.

Der Istzustand der Anlagengattung «Bahnstromanlagen» hat sich in den vergangenen Jahren wie unten dargestellt entwickelt:

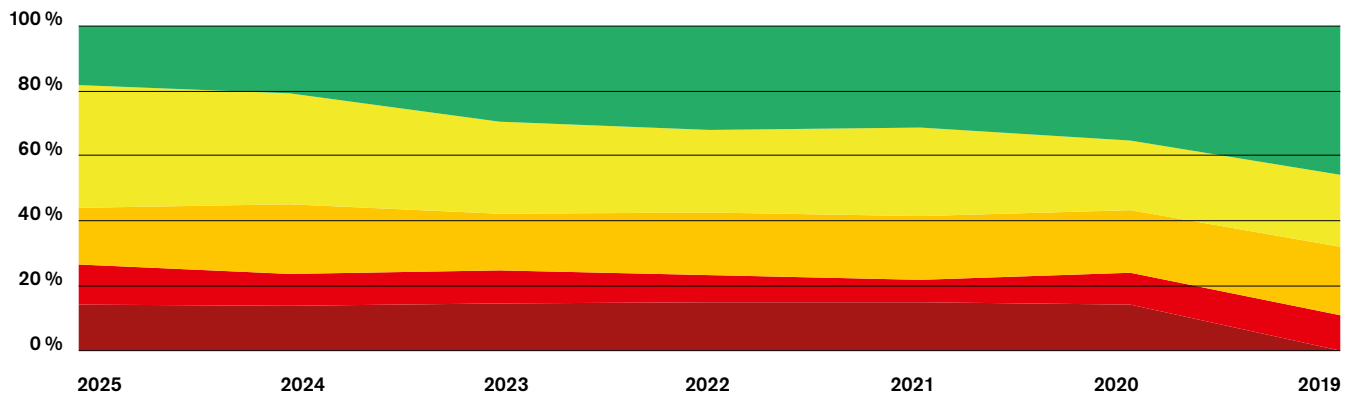


Abbildung 25: Entwicklung Istzustand Anlagengattung «Bahnstromanlagen»

Mit einem Zustandsmittelwert von 3,1 sind die Anlagen der Gattung «Bahnstromanlagen» per 31.12.2025 in einem «guten bis ausreichenden» Zustand.

4.1 Fahrleitungsanlagen

Zur Fahrleitungsanlage gehören folgende Elemente: Fahrleitungskreuzung, Fahrdraht, Verstärkungsleitung, Tragwerk, Nachspannung und Stützpunkte. Die Länge der Fahrleitungsanlagen beträgt 130,6 Kilometer, weiter zählt das Netz der BVB 2 302 Fahrleitungsmasten und 3 007 Mauerbolzen. 98,8 Prozent der Fahrleitungsanlagen sind auf der Strecke und rund 1,2 Prozent auf den Betriebsgeländen installiert.

Standardmässig werden auf dem Netz der BVB seit dem Jahr 1 999 Rundstahlmasten verbaut. Ausnahmen stellen Bereiche mit Kunstbauten oder Abschnitte dar, bei denen übergeordnete architektonische bzw. städtebauliche Anforderungen zu berücksichtigen sind.

Die Fahrleitungsanlagen haben gemäss Herstellerangaben eine durchschnittliche Nutzungsdauer von 30 Jahren. Die Anlagen in den Service-Zentren und im Industriezentrum Tram werden eine längere Standzeit erreichen, da die Beanspruchung durch den Fahrbetrieb oder Witterungseinflüsse reduziert ist. Einzelne Fahrleitungsabschnitte werden in den nächsten Jahren im Zuge des koordinierten Bauens ersetzt, da ihre erwartete Lebensdauer erreicht wird.

Die Zustandsklassen der insgesamt 130,6 km der Fahrleitungsanlagen auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:



Abbildung 26: Fahrleitungsanlage Morgartenring, Blickrichtung Nordost

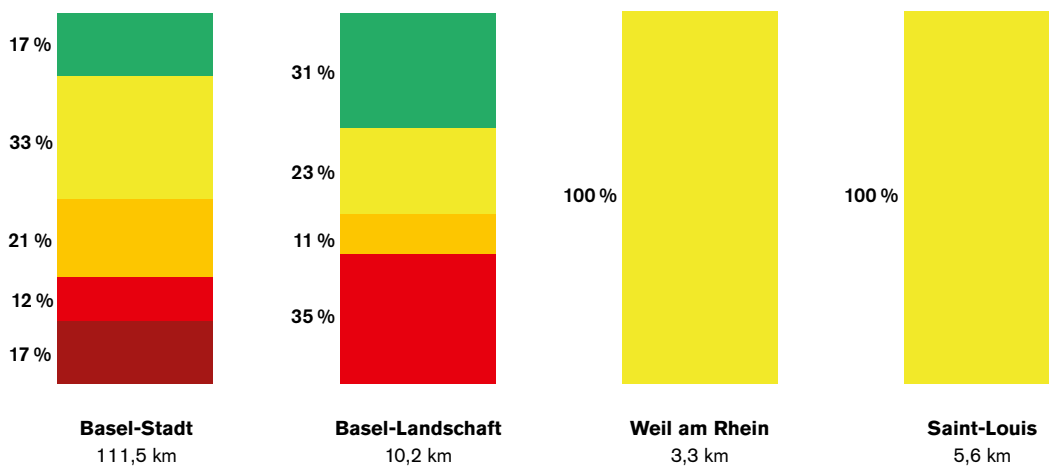


Abbildung 27: Istzustand Fahrleitungsanlagen 2025 nach Region

4.2 Gleichrichterstationen

Das Netz der BVB wird von insgesamt 25 Gleichrichterstationen mit Fahrstrom gespeisen. Die BVB verantwortet den Betrieb der folgenden vier Gleichrichterstationen:

- Parkallee (Basel-Landschaft, Baujahr 2018)
- Leopoldshöhe (Weil am Rhein, Baujahr 2014)
- Rheinpark (Weil am Rhein, Baujahr 2014)
- Mermoz – Hurst (Saint-Louis, Baujahr 2017)

Bei einer erwarteten Lebensdauer von 40 Jahren befinden sich die Gleichrichterstationen in Basel-Landschaft und Frankreich in der Zustandsklasse 1, die beiden Gleichrichterstationen in Weil am Rhein sind in der Zustandsklasse 2.

Die Zustandsklassen der insgesamt vier von der BVB betriebenen Gleichrichterstationen auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

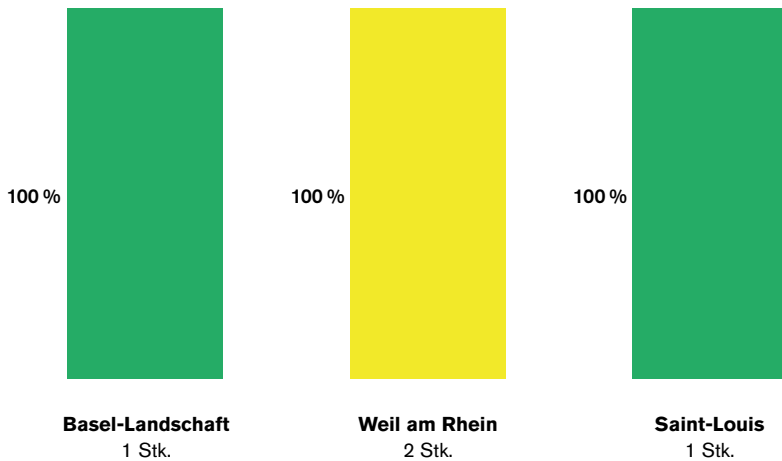


Abbildung 28: Istzustand Gleichrichterstationen 2025 nach Region

5. Sicherungsanlagen

Die Anlagengattung «Sicherungsanlagen» beinhaltet diejenigen Anlagen, welche der Sicherung des Schienenverkehrs dienen.

Die Zustandsklassen der Anlagengattung «Sicherungsanlagen» wird lebensdauerorientiert ermittelt. Basierend auf Erfahrungswerten und Herstellerangaben hat die BVB die Solllebensdauer für alle in diesem Kapitel aufgeführten Anlagentypen auf 20 Jahre festgelegt.

Der Wiederbeschaffungswert der von der BVB betriebenen Anlagen beträgt rund 10,6 Mio. CHF.

Der Istzustand der Anlagengattung «Sicherungsanlagen» hat sich in den vergangenen Jahren wie unten dargestellt entwickelt:

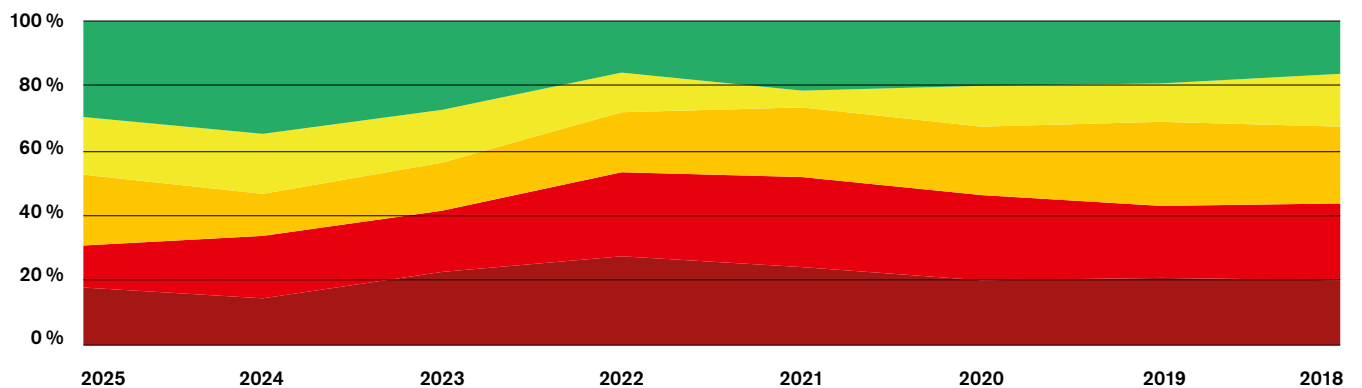


Abbildung 29: Entwicklung Istzustand Anlagengattung «Sicherungsanlagen»

Mit einem Zustandsmittelwert von 3,1 sind die Anlagen der Gattung «Sicherungsanlagen» per 31.12.2025 in einem «guten bis ausreichenden» Zustand.

5.1 Bahnübergangsanlagen

Auf dem Netz der BVB befindet sich eine Bahnübergangsanlage inkl. Steuerung. Die Anlage «Hermann-Albrecht» an der Linie 6 wurde im Oktober 2018 erneuert. Sie befindet sich in Zustandsklasse 2.



Abbildung 30: Schrankenanlage Hermann-Albrecht

5.2 Betriebshofsteuerung

Das Betriebsgelände des Service-Zentrums Wiesenplatz wurde im Rahmen des Teilneubaus im Jahr 2011 mit einer Betriebshofsteuerung ausgestattet. Diese besteht aus zwei Fahrstrassensicherungsanlagen, die sich aufgrund der aktuellen Restnutzungsdauer von sieben Jahren in Zustandsklasse 3 befinden. Gemäss der Entwicklung der Instandhaltungshistorie sowie der bekannten Ersatzteilverfügbarkeit, ist die Anlage voraussichtlich im Jahr 2036 zu ersetzen.

Die Bahnübergangsanlage «Hermann-Albrecht» ist aufgrund ihres Alters von sieben Jahren in der Zustandsklasse 2:

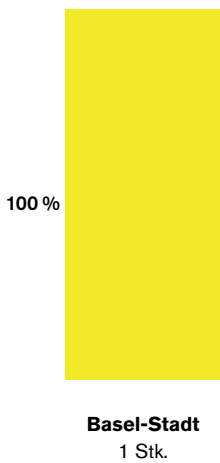


Abbildung 31: Istzustand Bahnübergangsanlagen 2025 nach Region

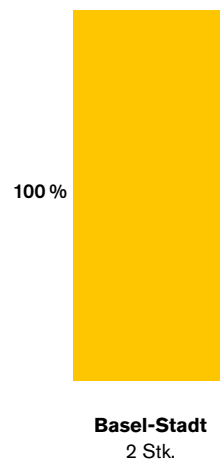


Abbildung 32: Istzustand Betriebshofsteuerung 2025 nach Region

5.3 Weichensteuerungen

Auf Kantonsgebiet Basel-Stadt und in Saint-Louis befinden sich insgesamt 73 Weichensteuerungen, die von der BVB betrieben werden. Aufgrund ihres Alters von 20 bis 31 Jahren sind 11 davon in Zustandsklasse 5. Sie werden in den nächsten Jahren im Rahmen geplanter Erhaltungsmassnahmen erneuert.

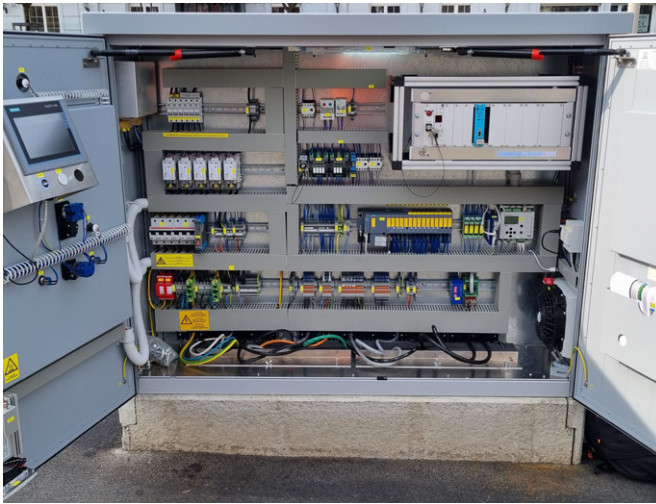


Abbildung 33: Weichensteuerung 271 am Centralbahnplatz

5.4 Bahnsicherungsanlagen

Auf dem Netz der BVB befindet sich nach dem Umgestaltungsprojekt St. Jakob nur noch eine Bahnsicherungsanlage. Die Anlage wurde per September 2024 in Betrieb genommen.



Abbildung 35: Signal der Fahrsignalanlage (FSA) «Schänzli», Blickrichtung St. Jakob-Park

Die Zustandsklassen der insgesamt 73 Weichensteuerungen auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

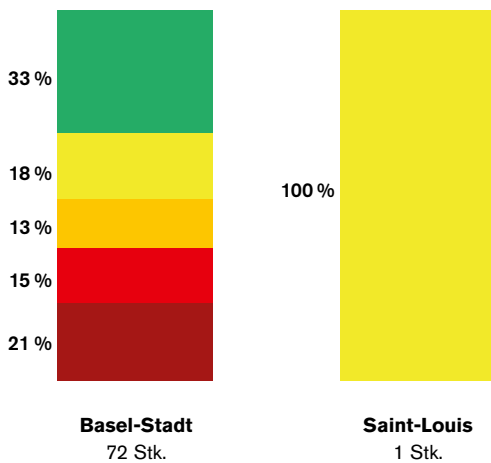


Abbildung 34: Istzustand Weichensteuerungen 2025 nach Region

Die eine Bahnsicherungsanlagen auf dem Netz der BVB befindet sich per Ende 2025 in der Zustandsklasse 1:

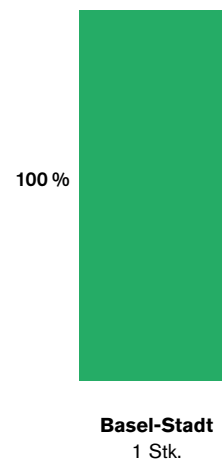


Abbildung 36: Istzustand Bahnsicherungsanlagen 2025 nach Region

6. Niederspannungs- und Telekomanlagen

Die Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekomanlagen» beinhaltet Anlagen, die elektrische Energie verteilen oder für die Verrichtung ihrer Arbeit elektrische Energie verbrauchen.

Die Zustandsklassen der Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekomanlagen» werden lebensdauerorientiert ermittelt. Die Solllebensdauer wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben pro Anlagentyp durch die BVB festgelegt.

Der Wiederbeschaffungswert der von der BVB betriebenen Anlagen beträgt rund 36,3 Mio. CHF.

Der Istzustand der Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekomanlagen» hat sich in den vergangenen Jahren wie unten in Abbildung 37 dargestellt entwickelt.

Mit einem Zustandsmittelwert von 4,1 sind die Anlagen der Gattung «Niederspannungs- und Telekomanlagen» per 31.12.2025 in einem «ausreichenden bis schlechten» Zustand.

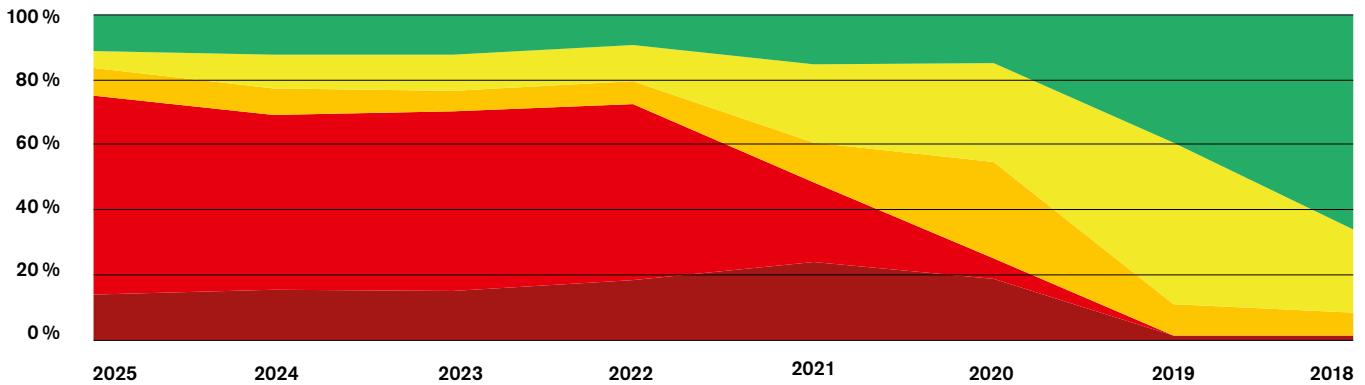


Abbildung 37: Entwicklung Istzustand Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekomanlagen»

6.1 Gleisschmieranlagensteuerungen

Auf dem Netz der BVB werden gesamthaft 86 Gleisschmieranlagensteuerungen betrieben. Mit den 65 Gleisschmieranlagensteuerungen auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt werden 105 Gleisschmierstellen betrieben. Die Solllebensdauer der Gleisschmieranlagensteuerung beträgt 20 Jahre.

Auf den Streckenabschnitten in Weil am Rhein, Saint-Louis und auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft betreibt die BVB weitere 21 Gleisschmieranlagensteuerungen, mit denen 25 Gleisschmierstellen versorgt werden.



Abbildung 38: Bodenkasten der Schmieranlagensteuerung Nr. 85 beim Kunstmuseum



Abbildung 39: Schmieranlagensteuerung und Elektroverteilung Zwinglihaus

Die Zustandsklassen der insgesamt 86 Gleisschmieranlagensteuerungen auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

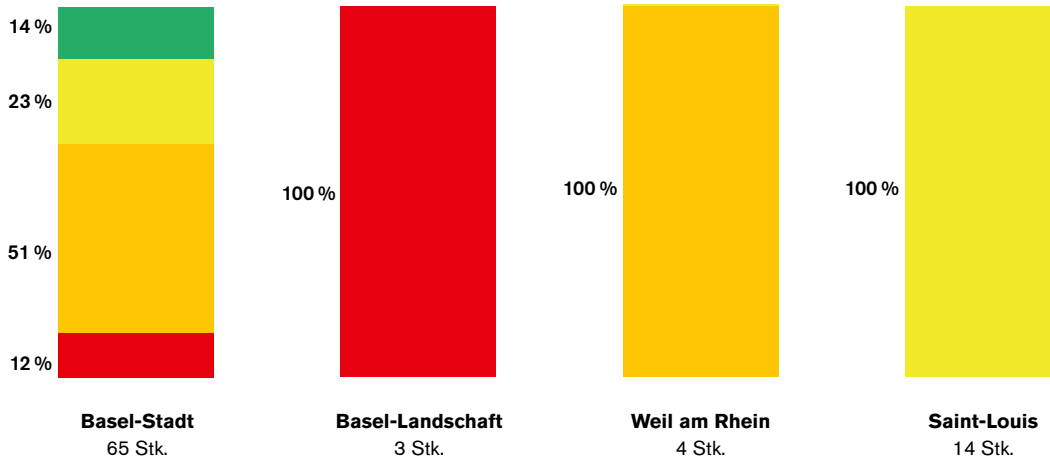


Abbildung 40: Istzustand Gleisschmieranlagen 2025 nach Region

6.2 Belagsheizungen

Auf dem Netz der BVB befinden sich drei Belagsheizungen, die bei winterlichen Bedingungen die Strassen- und Gleisbereiche mit grosser Längsneigung frei von Schnee und Eis halten:

- Kohlenberg (Baujahr 1987)
- Innere Margarethen (Baujahr 2010)
- Hiltalingerbrücke (Baujahr 2015)

Die Solllebensdauer der Belagsheizungen wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben durch die BVB auf 30 Jahre festgelegt.

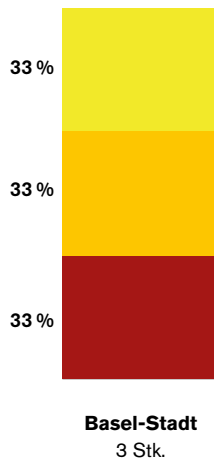


Abbildung 41: Istzustand Belagsheizungen 2025 nach Region



Abbildung 42: 40V Transformatoren Belagsheizung Hiltalingerbrücke

6.3 S-POS-Vertriebssystem

Das S-POS-Vertriebssystem dient dem bedienten und dem unbedienten Verkauf (Kundenzentrum und Kioske bzw. Billettautomaten an den Haltestellen) von Produkten aus dem Tarifsortiment des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) und der BVB. Es besteht aus einem Frontend (Billettautomaten und

Verkaufsgeräte) und einem Backend zur zentralen Datenverarbeitung. Neben der BVB sind die BLT und die Autobus AG Liestal (AAGL) am Vertriebssystem beteiligt. Die BVB verfügt mit Abstand über die meisten Frontend-Geräte, erbringt die Wartungs- und Unterhaltsleistungen für die Partnerbetriebe und stellt den Betrieb des Backends sicher.

6.3.1 Billettautomaten

Die BVB verfügt über 446 Billettautomaten. 365 Billettautomaten sind im Kanton Basel-Stadt und 52 im Kanton Basel-Landschaft stationiert. Weitere 19 Billettautomaten befinden sich in Weil am Rhein und Grenzach (Deutschland) und 10 Stück in Saint-Louis (Frankreich). Die Gesamtzahl der Automaten ist gegenüber dem letztjährigen Netzzustandsbericht leicht reduziert, da an gewissen Haltestellen mit mehreren Automaten (z. B. Messeplatz) eine Entfernung von redundanten Automaten stattgefunden hat.

Die Solllebensdauer der Billettautomaten wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben durch die BVB auf 20 Jahre festgelegt. Das Alter der im Jahr 2007 beschafften Automaten liegt momentan bei 18 Jahren. Die Billettautomaten sind in einem schlechten Zustand und werden reaktiv bzw. ausfallorientiert instandgehalten.

Einzelne kritische Komponenten in schlechtem Zustand werden präventiv ersetzt mit dem Ziel, die Billettautomaten bis zu ihrem voraussichtlichen Lebensende im Jahr 2027 nutzen zu können. Für den anstehenden Ersatz der Geräte wurde Mitte 2025 eine GATT/WTO-Ausschreibung unter Einbezug der im S-POS beteiligten Unternehmen sowie den Gemeinden im grenznahen Ausland durchgeführt. Die BVB befindet sich per Ende 2025 in ersten gemeinsamen Arbeiten mit dem zukünftigen Lieferanten der neuen Billettautomaten.

Die Zustandsklassen der insgesamt 446 Billettautomaten auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

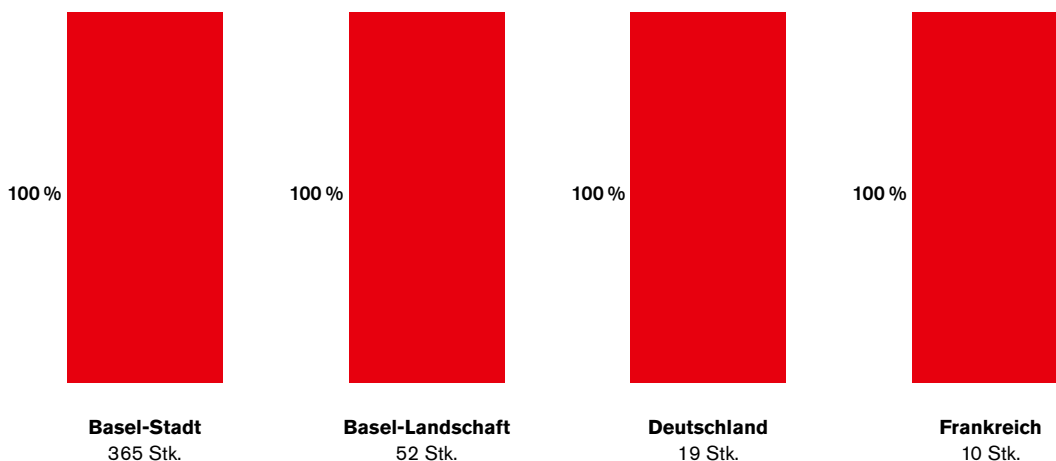


Abbildung 43: Istzustand Billettautomaten 2025 nach Region

6.3.2 Backend

Das Backendsystem der Billettautomaten wird für die am S-POS-Vertriebssystem beteiligten Transportunternehmen von der BVB betrieben und umfasst Software, Server sowie Netzwerkinfrastruktur.

Der Zustand des Backendsystems der Billettautomaten wird auf Grundlage der erwarteten Nutzungsdauer von 20 Jahren bestimmt. Das Backendsystem wurde 2007 in Betrieb genommen und befindet sich in einem ausreichenden Zustand.

6.4 Digitale Fahrgastinformationsanzeigen (DFI)/Akustische Fahrgastinformation (AFI)

Mit den Digitalen und Akustischen Fahrgastinformationsanlagen an den Haltestellen (DFI/AFI) werden die Fahrgäste über die nächsten Abfahrtszeiten und weitere Informationen zum Tram- und Busbetrieb informiert.



Abbildung 44: Digitale Fahrgastinformationsanzeige an der Haltestelle Messeplatz

6.4.1 Digitale Fahrgastinformationsanzeigen (DFI)

Aktuell informieren 303 DFI die Fahrgäste in Echtzeit über die nächsten Abfahrtszeiten und weitere Informationen wie Störungen, Umleitungen etc.

Die Solllebensdauer der DFI wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben durch die BVB auf 15 Jahre festgelegt. Das Durchschnittsalter der bestehenden DFI beträgt zurzeit 12 Jahre.

Da der Hersteller Ebblo die aktuellen Systeme auf Ende 2026 abgekündigt hat und deren Unterhalt nur noch bis maximal 2030 gewährleistet sein wird, wurde 2024 ein Projekt für deren Ersatz gestartet. Bis Ende 2025 wurde ein Konzept erarbeitet, in dem die Anforderungen an die neue DFI-Lösung und deren Schnittstelle zur Leitstelle definiert wurden. Basierend darauf erfolgte Anfang 2026 ein Request for Information (RFI), welcher als Grundlage für die öffentliche Ausschreibung der Anlagen dienen soll.

Die aktuell auf dem Netz der BVB verbauten DFI werden anhand des Displays unterschieden. Heute gibt es DFI mit drei, vier oder acht Zeilen-Display. Bis Ende 2024 wurden alle bestehenden DFI einer Erneuerung unterzogen, da die Recheneinheit veraltet war. Gleichzeitig wurden die ältesten DFI (Zwei-Zeilen-Display) durch neue Geräte ersetzt, so kann der Erhalt der bestehenden DFI bis zur Ablösung durch eine neue Systemlösung gewährleistet werden.

Die Zustandsklassen der insgesamt 303 DFI auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

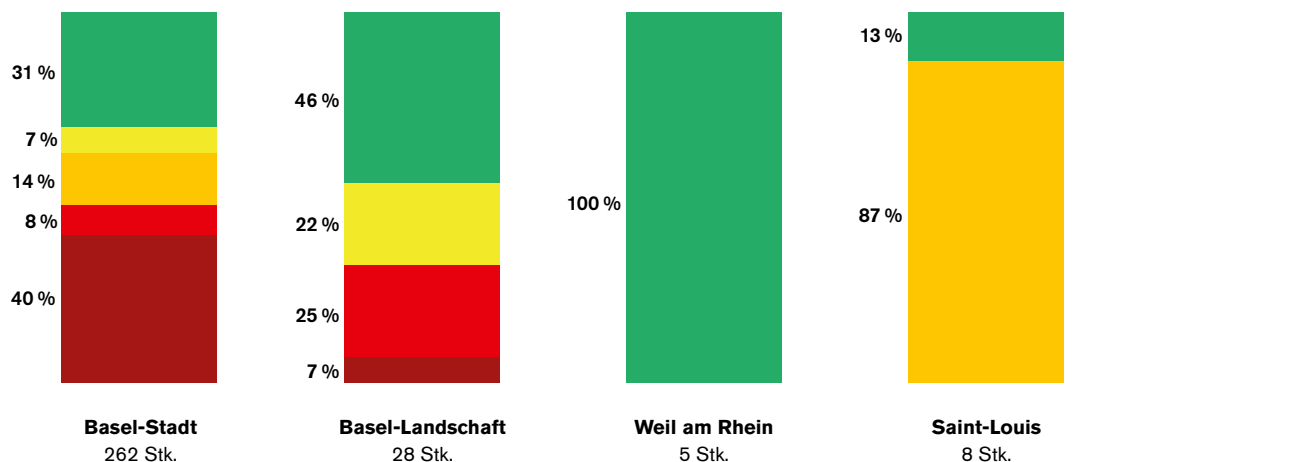


Abbildung 45: Istzustand DFI 2025 nach Region

6.4.2 Akustische Fahrgastinformation (AFI)

AFI dienen der akustischen Fahrgastinformation und sind auf dem Netz der BVB in verschiedenen Formen verbaut. Die BVB verfügt über 13 Lautsprecheranlagen auf Plätzen (z. B. Centralbahnplatz, Aeschenplatz und Barfüsserplatz). Mit dem Umgestaltungsprojekt St. Jakob wurde die AFI an der Haltestelle St. Jakob erneuert.

Infolge altersbedingten Ersatzbedarfs und Obsoleszenz einzelner Komponenten befinden sich die AFI in einem schlechten Zustand. Die Anlagen sind in den nächsten Jahren zu ersetzen oder rückzubauen. Im Zuge der Erstellung einer Erhaltungsstrategie ist das weitere Vorgehen definiert worden. Dabei ist vorgesehen, eine bestimmte Anzahl AFI im Rahmen von koordinierten Erhaltungsmaßnahmen zu ersetzen, die übrigen Anlagen werden zurückgebaut.

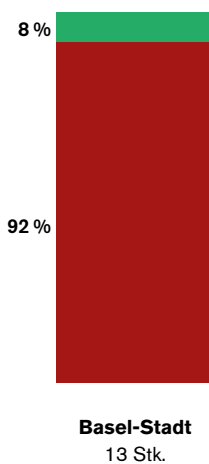


Abbildung 46: Istzustand AFI 2025 nach Region

7. Publikumsanlagen

Die Anlagengattung «Publikumsanlagen» stellt für die Fahrgäste der BVB den Ausgangspunkt bei der Nutzung der Transportleistungen dar. Die Publikumsanlagen auf dem Netz der BVB sind auf insgesamt 294 Haltestellen respektive insgesamt 739 Haltekanten verteilt. Davon werden 266 Haltestellen respektive 685 Haltekanten von den BVB betrieben.

Auf dem Netz der BVB bieten 343 Wartehallen und Unterstände¹³ den Fahrgästen Schutz vor Witterung und eine beleuchtete Fläche zum Aufenthalt. Davon werden 312 Wartehallen und Unterstände von den BVB betrieben. 659 Fahrgastinformati-
onsstellen informieren die Fahrgäste über die Linien und die Abfahrtszeiten. Die Verantwortung für die Ausrüstung bzw. den Ausstattungsgrad der Haltestellen liegt beim jeweiligen Infrastruktureigner.

Die Zustandsklasse der Anlagengattung «Publikumsanlagen» wird lebensdauerorientiert ermittelt. Die Solllebensdauer wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben pro Anlagentyp durch die BVB festgelegt.

Die in diesem Kapitel beschriebene Anlagengattung «Publikumsanlagen» hat einen Wiederbeschaffungswert von rund 22,5 Mio. CHF.

Der Istzustand der Anlagengattung «Publikumsanlagen» hat sich in den vergangenen Jahren wie unten dargestellt entwickelt:

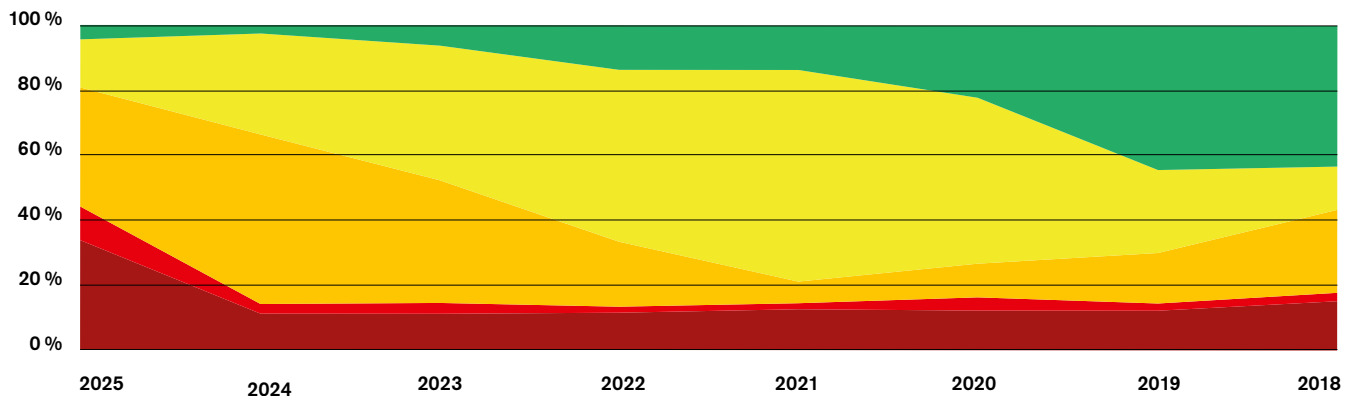


Abbildung 47: Entwicklung Istzustand Anlagengattung «Publikumsanlagen»

Mit einem Zustandsmittelwert von 3,9 sind die Anlagen der Gattung «Publikumsanlagen» per 31.12.2025 in einem «ausreichenden bis schlechten» Zustand.

Der aktuelle Bestand der Publikumsanlagen wird in den kommenden Jahren im Rahmen von Erneuerungsprojekten und BehiG-Umbauten auf Grundlage des Haltestellenausstattungskonzepts harmonisiert. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat dem Ratschlag «Darlehen an die BVB für eine kundenorientierte, einheitliche Ausrüstung der ÖV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungskonzept» der BVB am 10.03.2021 zugestimmt.

¹³ 31 Wartehallen befinden sich auf den Streckenabschnitten in Saint-Louis, Weil am Rhein, Muttenz sowie Pratteln und werden nicht durch die BVB betrieben.

7.1 Wartehallen

Eine Wartehalle bildet das Kernelement der Ausrüstung einer Haltekante. Zurzeit bieten 309 Wartehallen Schutz vor der Witterung. Bei zukünftigen Neu- und Umbauten von Haltestellen wird einer der drei Grundtypen der Normwartehalle Typ «Parapluie» erstellt. Die drei Typen «mono», «duplex» und «mono combi» unterscheiden sich im Wesentlichen durch ihre Grösse.

Verschiedene in der Vergangenheit verbaute Spezialdächer und Nebengebäude ergänzen an diversen Haltekanten das Schutzangebot für die Fahrgäste.

Ausgelöst durch den Anzug «Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend einwandfreie Tramwartehallen erhalten statt verschrotten» sowie einer Einsprache gegen den Rückbau der Furrer-Wartehalle an der Haltestelle Nasenweg wird derzeit eine vertiefte Prüfung zum Re-Use der alten Wartehallentypen «Furrer» und «Schuhschachtel» durchgeführt. Bewertet werden unter anderem die technische Machbarkeit, die Kosten wie die Ökobilanz. Die Ergebnisse der Studie sollen als Entscheidungsgrundlage für den zukünftigen Umgang mit den bestehenden Wartehallen dienen.



Abbildung 49: Normwartehalle Parapluie «duplex»



Abbildung 48: Normwartehalle Parapluie «mono»



Abbildung 50: Normwartehalle Parapluie «mono combi»

7.1.1 Wartehalle «Parapluie»

Die Normwartehalle ist mittlerweile 100-mal als Typ «mono» auf dem Netz der BVB anzutreffen, der Typ «duplex» ist 45-mal im Einsatz, der Typ «mono combi» wurde bisher 11-mal verbaut. Im Jahr 2025 wurden drei alte Wartehallen mit einer Wartehalle des Typs «Parapluie» ersetzt und drei Haltekanten neu mit einer Wartehalle des Typs «Parapluie» ausgestattet.

Die Normwartehalle ist standardmässig mit mindestens einem «Burri-Kasten» bestückt, der zur Bespielung der Wartenden mit Fahrgastinformationen dient. Die Normwartehalle ist standardmässig mit einer LED-Beleuchtung ausgestattet. In 22 Wartehallen wurden zusätzlich digitale Werbeflächen durch die Firma APG installiert. Diese Installationen beruhen auf einem Rahmenvertrag des Kantons Basel-Stadt, in dem einzelne Infrastrukturelemente der BVB als Werbeträger definiert sind.

Die Solllebensdauer der Wartehalle «Parapluie» wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben durch die BVB auf 25 Jahre festgelegt. Die Wartehallen sind heute im Schnitt acht Jahre alt.

Die Zustandsklassen der insgesamt 156 Wartehallen des Typs «Parapluie» auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

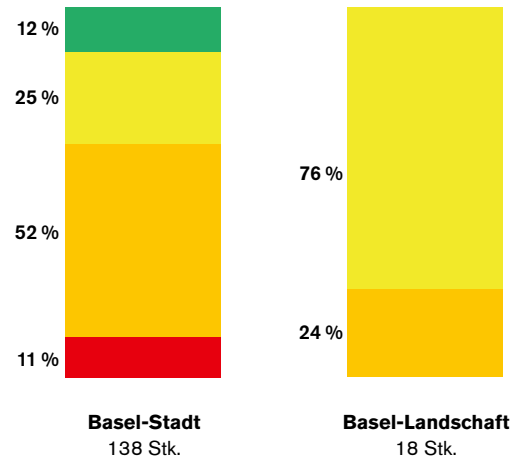


Abbildung 52: Istzustand Wartehallen «Parapluie» 2025 nach Region

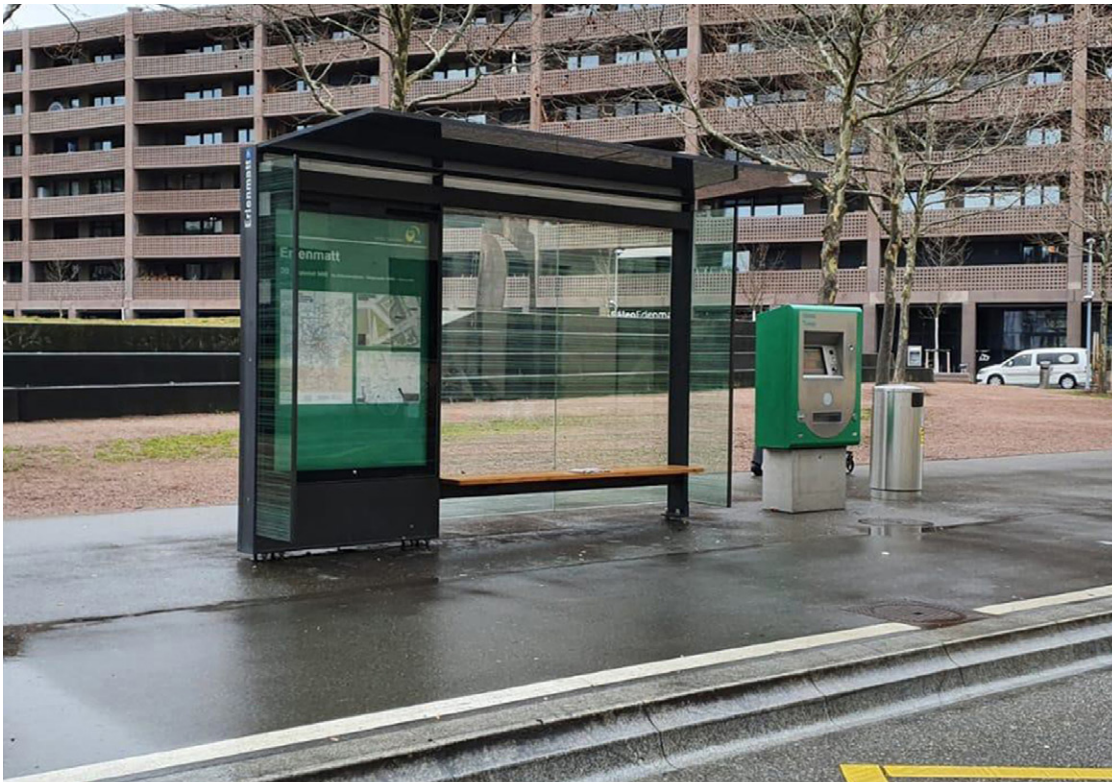


Abbildung 51: Wartehalle «Parapluie»

7.1.2 Wartehalle «Furrer»

Bis Ende des Jahres 2000 verbaute die BVB standardmässig das Wartehallenmodell «Furrer». Bestehende Wartehallen dieses Typs werden auf Grundlage des Haltestellenausstattungs-konzepts im Zuge von Umbauprojekten durch die Normwartehalle «Paraplui» ersetzt. Das Netz der BVB zählt aktuell 56 Furrer-Wartehallen.

Die Solllebensdauer der Wartehalle «Furrer» wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben durch die BVB auf 25 Jahre festgelegt. Die Wartehallen des Typs «Furrer» sind heute im Schnitt 32 Jahre alt. Der aktuelle, schlechte Zustand erfordert jedoch nicht einen unmittelbaren Ersatz der Wartehallen, sondern in den meisten Fällen ist eine weitere Nutzung bis zur Erneuerung im Rahmen einer koordinierten Erhaltungsmassnahme möglich.

Die Zustandsklassen der insgesamt 56 Wartehallen des Typs «Furrer» auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

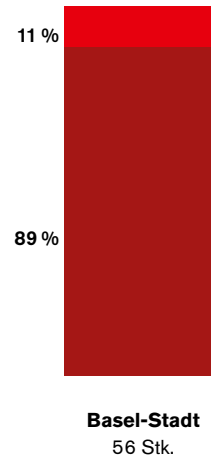


Abbildung 54: Istzustand Wartehallen «Furrer» 2025 nach Region



Abbildung 53: Wartehalle «Furrer»

7.1.3 Wartehalle «Schuhschachtel»

Die Wartehalle «Schuhschachtel» wurde von der BVB bis ins Jahr 2004 verbaut. Bestehende Wartehallen dieses Typs werden auf Grundlage des Haltestellenausstattungskonzepts im Zuge von koordinierten Erneuerungsprojekten durch die Normwartehalle «Parapluie» ersetzt. Es befinden sich 35 Wartehallen des Typs «Schuhschachtel» auf dem Netz der BVB.

Die Solllebensdauer der Wartehalle «Schuhschachtel» wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben durch die BVB auf 25 Jahre festgelegt. Die Wartehallen sind im Schnitt 42 Jahre alt und somit deutlich über der erwarteten Nutzungsdauer. Sie werden im Rahmen der koordinierten Erhaltungsmaßnahmen ersetzt.

Die Zustandsklassen der insgesamt 35 Wartehallen des Typs «Schuhschachtel» auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

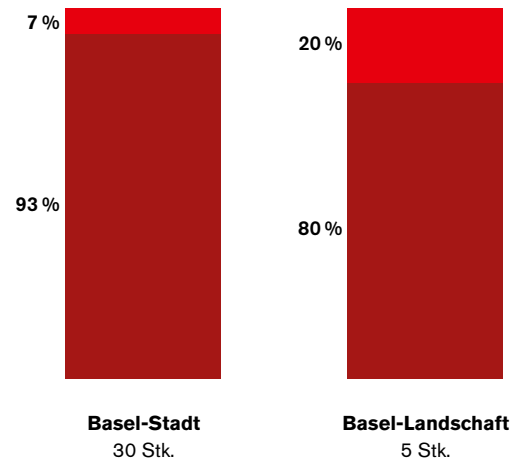


Abbildung 56: Wartehallen «Schuhschachtel» 2025 nach Region



Abbildung 55: Wartehalle «Schuhschachtel»

7.1.4 Spezialwartehallen

Als Spezialwartehallen werden sämtliche anderen Ausführungsarten von Wartehallen bezeichnet. Das Spektrum reicht von ganzen Gebäuden (z. B. Barfüsserplatz) über verschiedene Formen von Vordächern (z. B. Theater, Centralbahnplatz, Badischer Bahnhof) bis hin zu verschiedensten Konstruktionen von Wartehallen (z. B. Wettsteinplatz), die zum Teil Ergebnisse von Architekturwettbewerben waren und in Folge als Unikate nur an einzelnen Haltekanten bzw. Haltestellen vorkommen.

Auf dem Netz der BVB fallen 65 Wartehallen¹⁴ in die Kategorie der Spezialwartehallen.

Die Solllebensdauer der Spezialwartehallen wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und der Herstellerangaben durch die BVB auf 50 Jahre festgelegt. Die Wartehallen sind im Schnitt 49 Jahre alt.

Im Jahr 2024 wurden ausgewählte Spezialwartehallen einer separaten Zustandsbeurteilung unterzogen. Basierend auf deren Resultaten werden in einem nächsten Schritt allfällig notwendige Instandsetzungsmassnahmen definiert.

Die Zustandsklassen der insgesamt 65 Wartehallen des Typs «Spezial» verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:

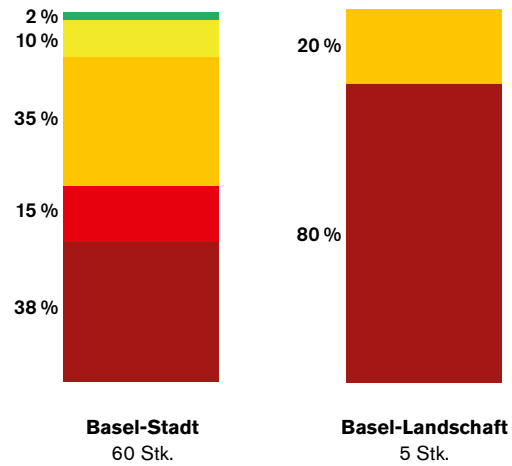


Abbildung 58: Istzustand Wartehallen «Spezial» 2025 nach Region



Abbildung 57: Wartehalle «Spezial» an der Haltestelle Bahnhof St. Johann

14 2024 erfolgte eine Bereinigung der Spezialwartehallen in Bezug auf Eigentum und Betrieb durch die BVB.

7.2 Haltekanten ohne Wartehalle

Auf dem Netz der BVB weisen 400 der gesamthaft 739 Haltekanten keine Wartehalle auf. Bei zukünftigen Um- oder Neubauten werden die Einsteigerzahlen pro Haltekante als Indikator verwendet, um zu entscheiden, ob eine Wartehalle realisiert wird.

Auf Boden Basel-Stadt weisen 273 der gesamthaft 585 Haltekanten keine Wartehalle auf, damit sind heute rund 53 Prozent der Haltekanten mit einer Wartehalle ausgestattet.

Mit dem Grossratsbeschluss zum Ratschlag «Darlehen an die BVB für eine kundenorientierte, einheitliche Ausrüstung der öV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungskonzept» wird das Ziel angestrebt, auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt künftig 75 Prozent der Haltekanten mit einer Wartehalle bzw. einem wettergeschützten Unterstand (z. B. Vordach) auszustatten. Das Ziel der BVB ist es, damit die Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste zu verbessern. Der Ausstattungsgrad im Kanton Basel-Landschaft, in Weil am Rhein und in Saint-Louis wird durch den jeweiligen Eigner der Infrastruktur bestimmt.

7.3 Fahrgastinformationsstelen (Stelen)

Die Stelen dienen der Fahrplan- und Linienauskunft. Sie sollen zukünftig auf allen Haltekanten vorhanden sein. Bei baulich bedingten Ausnahmefällen (z. B. geringen Platzverhältnissen) wird eine Stele in Form eines Schildes montiert. Per Ende 2025 waren auf den 685 Haltekanten¹⁵ der BVB insgesamt 659 Stelen¹⁶ montiert. Davon sind, aufgrund der hohen Anzahl der dort fahrenden Linien, 13 Haltekanten mit zwei Stelen ausgestattet.¹⁷

Die Solllebensdauer der Stelen wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und Herstellerangaben durch die BVB auf zehn Jahre festgelegt. Die Stelen sind aktuell im Durchschnitt sechs Jahre alt.

Die Zustandsklassen der insgesamt 659 Stelen auf dem Netz der BVB verteilen sich per Ende 2025 wie folgt:



Abbildung 60: Stele an der Haltestelle Hoffmann-La Roche

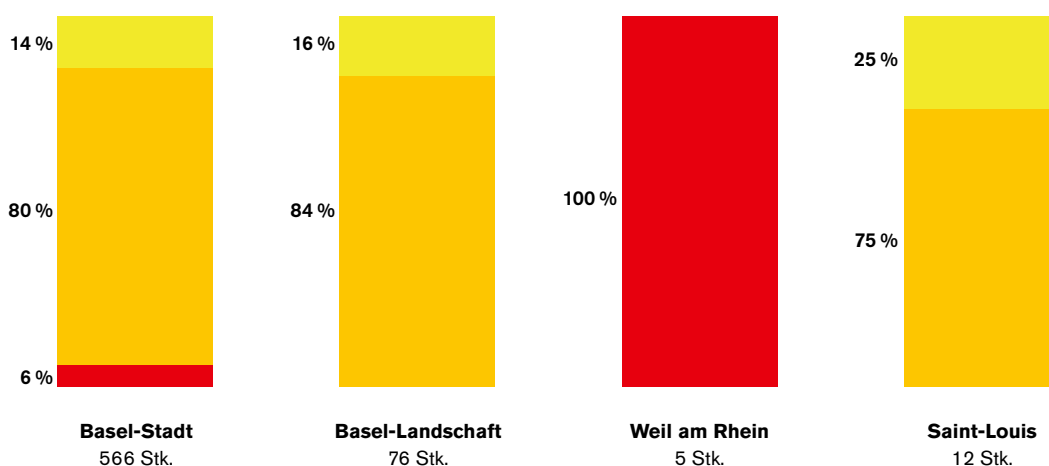


Abbildung 59: Istzustand Stelen 2025 nach Region

15 Die BVB ist von insgesamt 739 Haltekanten bei 685 davon für die Ausstattung zuständig.

16 11 Stelen waren per 31.12.2025 infolge Bauarbeiten eingelagert.

17 Haltekanten, die ausschliesslich einem Endhalt dienen und/oder im Regelbetrieb nicht bedient werden, werden nicht mit einer Stele ausgestattet.

8. Weitere Projekte

Parallel zum umfangreichen Bauprojektportfolio zur Erneuerung der Bahn- und Businfrastruktur bearbeitet der Geschäftsbereich Infrastruktur der BVB weitere Projekte, beispielsweise zur Aktualisierung von Vorgaben, zur Optimierung von Prozessen oder auch zur technischen Weiterentwicklung der Infrastrukturanlagen. Nachfolgend finden Sie einen kurzen Einblick in einige dieser Projekte.

8.1 Projekt ZUPRO – Digitalisierung im Erhaltungsmanagement

Die Zustandsbewertungen der Gleisinfrastruktur, die im Netzstatusbericht ausgewiesen sind, basieren auf einer Vielzahl technischer Einflussgrößen und auf fundiertem Fachwissen. Der Zustand eines Infrastrukturelements lässt sich nicht allein anhand des sichtbaren Verschleisses beurteilen. Vielmehr ergibt sich der tatsächliche Zustand einer Anlage aus dem Zusammenspiel von Nutzung, Netzbelastung, Instandhaltung, Witterung und betrieblichen Einflüssen. So führen beispielsweise Umleitungen, Baustellen oder temporäre Angebotsanpassungen dazu, dass bei einzelnen Streckenabschnitten oder Anlagen über einen gewissen Zeitraum deutlich stärker beansprucht werden als unter Normalbetrieb, während andere weniger beansprucht werden. Diese veränderten Belastungen wirken sich direkt auf den Verschleissverlauf und somit auf die Lebensdauer der Infrastruktur aus.

Um diese komplexen Zusammenhänge künftig systematischer, präziser und nachhaltiger bewerten zu können, führt die BVB das neue Zustands- und Prognosemanagementsystem Gleisinfrastruktur mit dem Projektnamen ZUPRO ein. Mit ZUPRO entsteht eine zentrale digitale Plattform, welche die bestehenden Einzelsysteme ablöst. Sie führt sämtliche relevante Zustandsdaten der Gleisinfrastruktur zusammen, wertet sie aus und ermöglicht deren langfristige Analyse. Ziel ist es, die Zustandsbewertung und Erhaltungsplanung künftig stärker datenbasiert, nachvollziehbarer und vorausschauender zu gestalten.

Im System werden künftig sowohl die Messdaten aus der jährlichen Gesamtvermessung des gesamten Gleisnetzes als auch die punktuellen Messungen aus den regelmässigen Inspektionen der BVB in einem System zusammengeführt. Diese quantitativen Messdaten bilden die Grundlage für die Analyse des Verschleissverlaufs und erlauben Rückschlüsse auf den Zustand, die Entwicklung sowie die voraussichtliche Restlebensdauer einzelner Anlagen. Diese Daten werden durch qualitative Feststellungen aus dem Betriebsalltag ergänzt. Dazu zählen beispielsweise Schäden am Belag, an den Fugen oder an den Oberflächen sowie lokale Auffälligkeiten wie Schlaglöcher oder Ausbrüche. Diese i. d. R. punktuellen Mängel beeinflussen ebenfalls die Zustandsentwicklung und werden künftig im gleichen System erfasst und dokumentiert. Dadurch können sie effizienter in die Beurteilung einbezogen werden.

Dadurch entsteht ein umfassendes digitales Abbild der gesamten Gleisinfrastruktur, das quantitative Messwerte, qualitative Zustandsbilder und betriebliche Einflussgrößen in einer zentralen Anwendung vereint. Dies ermöglicht eine präzise Bewertung des Anlagenzustands und eine frühzeitige Erkennung negativer Entwicklungen oder überproportionaler Abnutzung. Instandhaltungsmassnahmen können dadurch gezielter geplant und zum richtigen Zeitpunkt ausgelöst werden. Gleichzeitig lassen sich Ersatzzeitpunkte fundierter prognostizieren und Investitionen besser priorisieren.

Neben der verbesserten Zustandsbewertung bringt ZUPRO auch Vorteile im operativen Alltag. Im Rahmen des Projekts wird ein neues mobiles Messsystem eingeführt, das die interne Vermessung grosser Anlagen deutlich vereinfacht. Die Vermessung kann damit schneller, präziser und ergonomischer durchgeführt werden, während gleichzeitig die Qualität der erhobenen Daten steigt. Dies reduziert den manuellen Aufwand in der Datenerfassung und es entsteht mehr Zeit für die fachliche Analyse und Beurteilung.

ZUPRO wird in die bestehende Systemlandschaft der BVB integriert. Die fachliche Bearbeitung und Zustandsbewertung erfolgen künftig zentral in ZUPRO, während die kaufmännische Abwicklung hingegen weiterhin im ERP-System SAP erfolgt. Ergänzend wird ein Datenaustausch mit dem Geoinformationssystem aufgebaut, damit infrastrukturelle Änderungen und Zustandsinformationen systemübergreifend konsistent zur Verfügung stehen.

Mit ZUPRO optimiert die BVB ihre Systemlandschaft für ein moderneres, digitales und vorausschauenderes Erhaltungsmanagement. Das System verbessert die Transparenz über den Zustand des Netzes, erhöht die Planbarkeit von Instandhaltung und Investitionen und trägt dazu bei, die Lebensdauer der Infrastruktur langfristig zu optimieren. Die vollständige Integration des neuen Systems ist bis Frühjahr 2027 vorgesehen.

8.2 PoC Informationsvisualisierung

Die BVB treiben im Rahmen ihrer Roadmap «Digitale Transformation 2040+» die Optimierung der Geschäftsprozesse im Geschäftsbereich Infrastruktur konsequent voran. Langfristiges Ziel ist es, durch den Einsatz neuer Technologien – wie IoT, KI und Digital Twins – Effizienzpotentiale zu nutzen und die Verfügbarkeit sowie die Sicherheit der Anlagen und Immobilien nachhaltig zu erhöhen. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Vernetzung und Integration von Informationen aus verschiedenen Fachapplikationen.

Im Rahmen eines ersten Proof of Concept (PoC) werden derzeit technologische Möglichkeiten der Visualisierung geprüft, um künftig relevante Informationen aus unterschiedlichen Fachsystemen über einen zentralen Einstiegspunkt («Holistischer Zwilling») bereitzustellen. Der PoC dient sowohl dem über-

geordneten Erfahrungsgewinn im Umgang mit neuen Technologien als auch der Klärung der Anforderungen an die Datenbasis und Datenqualität. Zudem steht der konkrete Nutzen für verschiedene Anwendungsfälle im Tagesgeschäft im Fokus.

Damit wird eine wesentliche Grundlage für zukünftige Entscheidungen über Investitionen in Technologieumgebungen im Rahmen der Digitalen Transformation geschaffen.

8.3 Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse Streckengebäude

Neben den Betriebsgebäuden (den Service-Zentren, dem Instandhaltungszentrum Tram und den Bürogebäuden) befinden sich auf dem Netz der BVB auch sogenannte Streckengebäude. Als Streckengebäude werden alle Gebäude bezeichnet, die sich entlang der Strecke befinden. Sie erfüllen verschiedene Zwecke – von der reinen WC-Anlage für das Fahrpersonal bis hin zu Gebäuden, die einen Dienstraum (WC, Aufenthaltsraum) für das Fahrpersonal, eine öffentliche Toilettenanlage des Tiefbauamts (TBA), einen Fahrgastunterstand, einen an Dritte vermieteten Kiosk/Imbissstand oder sogar einen Transformatorraum der IWB beherbergen.

Auf dem Netz der BVB befinden sich insgesamt 45 Streckengebäude, davon 10 Mietobjekte. 37 dieser Gebäude (davon 6 Mietobjekte) liegen auf Boden des Kantons Basel-Stadt. In der Vergangenheit waren die Rollen der involvierten Parteien teilweise unklar.

In Abstimmung mit Immobilien Basel-Stadt (IBS) und der Allmendverwaltung wurde festgelegt, dass die BVB bei den Gebäuden, die für sie einen betrieblichen Nutzen aufweisen, zukünftig die Eigentümerrolle übernimmt. Damit trägt die BVB die Verantwortung für den Unterhalt und die Erneuerung der Gebäudehülle. Für den Unterhalt und die Erneuerung des Innenausbaus und der Ausstattung sind die jeweiligen Parteien zuständig (Diensträume > BVB, öffentliche Toiletten > TBA, Trafostationen > IWB, Kioske / Imbisse > Mieter, usw.) zuständig.

Für nicht oder nicht mehr betriebsnotwendige Gebäude wird ein punktueller Heimfall an IBS bzw. die Allmendverwaltung geprüft.

Bis Ende 2026 werden alle Streckengebäude einer Zustandsuntersuchung unterzogen. Auf dieser Grundlage wird – priorisiert nach baulichem Zustand – eine Mehrjahresplanung für Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen erstellt. Die Zustandsentwicklung der Streckengebäude wird ab Berichtsjahr 2026 in einem eigenen Kapitel des Netzzustandsberichts ausgewiesen.



Abbildung 64: Streckengebäude Kleinhüningen



Abbildung 63: Streckengebäude Bachgraben

9. Ausblick

Im Jahr 2025 konnte die Erneuerung der Bahn- und Businfrastruktur weiter vorangetrieben werden. Durch die kontinuierliche Nutzung der Anlagen, die damit verbundene Abnutzung sowie die altersbedingte Substanzabnahme entsteht jedoch fortlaufend neuer Erhaltungsbedarf. Häufige Projektverschiebungen – insbesondere aufgrund komplexer, koordinierter Umgestaltungsprojekte mit zahlreichen Abhängigkeiten und langen Genehmigungsprozessen – führen dazu, dass das vorgesehene Investitionsvolumen nicht wie geplant realisiert werden kann.

Im Jahr 2025 wurden folgende Projekte in die Folgejahre verschoben bzw. konnten nicht weitergeführt werden:

- MP 2322 Clarastrasse und Messeplatz Kreuzung (Teil Clarastrasse – Beschwerden gegen die Baugenehmigungsverfügung)
- MP 622 Bruderholz (Beschwerden gegen die Baugenehmigungsverfügung)
- MP 2288 Austrasse (Beschwerden gegen die Baugenehmigungsverfügung)

In der koordinierten Planung zeigt sich zudem weiterhin, dass verschiedene Projekte aus dem Zeitraum 2025–2028 in den Zeithorizont 2030 und später verschoben werden müssen.

In der Folge werden auch in den kommenden Jahren Überbrückungsmassnahmen an der Anlagengattung «Fahrbahn» umzusetzen sein. Für 2026 sind solche Massnahmen in der Münchensteinerstrasse, der Bruderholzallee, beim Spalentor und am Spalenring vorgesehen.

Infolge von bereits bekannten Projektverzögerungen werden in den nächsten Jahren zusätzliche Überbrückungsmassnahmen erforderlich werden, u. a. an folgenden Standorten:

- 2027: Markthalle, Schützenhaus, Hauptstrasse Birsfelden, Haltestelle Musikakademie
- 2028: Bruderholzallee, Morgartenring, Hauptstrasse Binningen
- 2029: Münchensteinerbrücke
- 2030: Auberg, Heuwaage, Voltaplatz, Schifflande

Kurz- bis mittelfristig kann die BVB dank dieser Überbrückungsmassnahmen einen sicheren Betrieb und eine hohe Anlagenverfügbarkeit gewährleisten. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit sowie die langfristige Sicherstellung des Substanzerhalts ist es jedoch essenziell, dass geplante Erneuerungsmassnahmen zeitgerecht realisiert werden und die Anzahl der Projektverschiebungen insgesamt abnimmt.

Im Rahmen der Erhaltungsplanung wurde eine 10-Jahres-Planung etabliert, die jährlich aktualisiert wird. Die jüngste Aktualisierung wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2026 abgeschlossen sein. Damit wird eine Visibilität über die notwen-

digen Erhaltungsmaßnahmen der BVB bis ins Jahr 2035 gewährleistet. Dieser langfristige Planungshorizont ist notwendig, um im Rahmen des koordinierten Bauens gemeinsam mit den Realisierungspartnern komplexe Umgestaltungsprojekte zu priorisieren, zu planen und umzusetzen. Gleichzeitig bildet die Langfristplanung – zusammen mit einem aktiven Projektportfoliomanagement – die Grundlage, um bei Verzögerungen frühzeitig zu eskalieren oder Überbrückungsmassnahmen anzuordnen.

Impressum

Projektleitung

Katharina Korff, Leiterin Erhaltungsmanagement

Auftraggeber

Ramon Oppikofer

Mitwirkende

Ali Dogan
Finn Feldmann
Severin Frey
Luzi Jehle
Selina Meyer
Stephanie Rottgardt
Patrick Salvisberg
Robin Siegfried
Franziska Steiner
Harald Wachter

Gestaltung und Satz

eyeloveyou GmbH, Basel

Fotos

Basler Verkehrs-Betriebe, Basel
Claudia Link Photodesign, Oberwil BL
Bettina Matthiessen, matthiessen fotografie, Weil am Rhein

Kontakt und Informationen

Sollten Sie Fragen oder Anregungen haben,
so melden Sie sich bitte per E-Mail an info@bvb.ch
oder rufen Sie uns an: +41 61 685 14 14