



An den Grossen Rat

17.0639.01

BVD/P170639

Basel, 26. April 2017

Regierungsratsbeschluss vom 25. April 2017

BVB Basler Verkehrs-Betriebe: Information über das Geschäftsjahr 2016

Gemäss § 12b des Organisationsgesetzes der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) vom 6. Juni 2016 genehmigt der Regierungsrat den Geschäftsbericht (Jahresbericht und Jahresrechnung) der BVB bringt diesen anschliessend dem Grossen Rat zur Kenntnisnahme.

Anbei unterbreiten wir Ihnen den Geschäftsbericht mit der Jahresrechnung 2016 der BVB. Dieser wurde zusammen mit dem Bericht der Revisionsstelle vom Regierungsrat an seiner Sitzung vom 25. April 2017 genehmigt. Die Revisionsstelle, KPMG AG, hat bestätigt, dass die Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit dem Rechnungslegungsstandard (Swiss GAAP FER) und dem schweizerischen Gesetz vermittelt. Der BVB-Verwaltungsrat hat den Geschäftsbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 3. April 2017 abgenommen.

Wie Sie dem Geschäftsbericht der BVB entnehmen können, ist es der BVB gelungen, ein anspruchsvolles Geschäftsjahr mit einem Gewinn von 313'396 Franken positiv abzuschliessen.

2016 konnte die BVB ihr Angebot weiter ausbauen und die Betriebsleistung (gemessen in Kurskilometern) um ein Prozent steigern. Demgegenüber war die Nachfrage nach den BVB-Verkehrsleistungen mit minus ein Prozent leicht rückläufig. Die Hauptgründe dafür liegen bei den Bauarbeiten mit Streckensperrungen, namentlich in der Innenstadt, sowie der ungenügenden Pünktlichkeit auf der Linie 8. Die deshalb geringeren Anteile am TNW-Verteilschlüssel führten 2016 zu niedrigeren Verkehrserlösen. Mit Effizienzsteigerungsmassnahmen konnte die BVB dies jedoch kompensieren. Gleichzeitig hat die BVB die Vorgabe des Eigners erreicht, die Abgeltung um eine weitere Million Franken zu reduzieren.

Für die insgesamt 132 Millionen Fahrgäste konnte die BVB im Berichtsjahr einige Verbesserungen erzielen. Die neuen Trams und Busse kommen bei den Fahrgästen sehr gut an – sie sind zudem immer zuverlässiger. So konnte die BVB die Jahrespünktlichkeit auf gut 89 Prozent steigern und die Situation auf der Linie 8 durch ein Massnahmenpaket nachhaltig entspannen. Im September lancierte die BVB zusammen mit der BLT die U-Abo-App. BLT und BVB gelang damit erneut eine Premiere im öffentlichen Verkehr der Schweiz. Bis Ende 2016 wurden 28'824 digitale U-Abos heruntergeladen.

Die Vereinfachung der Tariflandschaft im Dreiländereck und bei den grenzquerenden Linien bleibt eine Herausforderung: Gemeinsam mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), dem Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) und auch den Partnern in Frankreich ist die BVB daran, Lösungen zu entwickeln. Ein Beispiel für eine gute Zusammenarbeit ist die Tramlinie 3. Diese wird ab

Dezember 2017 nach Saint-Louis Gare in Frankreich verlängert und die Strassen spürbar entlasten. Die BVB entwickelt sich damit zur trinationalen Unternehmung.

Die BVB will bis 2020 die Effizienz des Unternehmens um zwanzig Prozent steigern – und zwar bei anhaltend hoher Qualität und ohne Kompromisse bei der Sicherheit. Dazu bezieht das Unternehmen die Mitarbeitenden erfolgreich in den Verbesserungsprozess mit ein. Ein Resultat davon ist etwa die Hauptrevision der Combino-Trams, die um ein Drittel bzw. elf Arbeitstage gekürzt werden kann.

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

Zu Ihrer Kenntnisnahme erhalten Sie beiliegend den Geschäftsbericht 2016 der BVB, der den Jahresbericht und den Finanzbericht enthält.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

- Geschäftsbericht BVB 2016 (in zwei Teilen)

2016

S. 10

TRINATIONALER VERKEHR

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

S. 12

PLANEN STATT REAGIEREN

Die BVB erneuert die Infrastruktur proaktiv und nach klarer Planung.

S. 18

EFFIZIENZ IM FOKUS

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



IN KÜRZE

Für eine Wirtschafts- und Kulturstadt wie Basel sind leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel unentbehrlich. Mit ihrem dichten Streckennetz und kurzen Taktfolgen fördert die BVB die Mobilität der Menschen in der Stadt sowie der näheren Agglomeration und verbindet Basel mit dem benachbarten Ausland. Die BVB hilft, den Strassenverkehr zu entlasten, und trägt damit zu einer hohen Lebensqualität und zur Schonung der Umwelt bei.



BEFÖRDERUNGS- LEISTUNG

(in Mio. Personenkilometern/Jahr)

298,69

2016

302,13

2015



BEFÖRDERTE PERSONEN

(in Mio. Einsteigern/Jahr)

132,01

2016

133,40

2015



LINIENLÄNGEN ¹

(in m)

68 282

Tram (9 Linien)

112 695

Bus (13 Linien)



KURSKILOMETER

(in Tsd. km)

6179

Tram

6488

Bus



PÜNKTLICHKEIT

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

89

2016

88

2015



MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

1241

Personen

1116,7

Vollzeitstellen (FTE)



UNTERNEHMENS- ERFOLG

(in CHF/Jahr)

313 396

2016

173 052

2015



ENERGIEVERBRAUCH ROLLMATERIAL

(in kWh)

63 769 000

Gesamtenergieverbrauch

39 537 000
(62 %)

Erneuerbare Energien

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

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

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

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



Paul Blumenthal
Präsident des Verwaltungsrats



Erich Lagler
Direktor

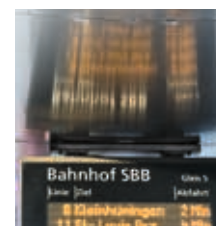
ÜBERBLICK

EDITORIAL

INTERVIEW

UMFELD UND POLITIK

GESCHÄFTSENTWICKLUNG



FLEXITYBASEL

PÜNKTLICHKEIT, TRAM 8

DIGITALISIERUNG

TARIFE DREILÄNDERECK

DIALOG

NETZSANIERUNG

TRAM 3

MITARBEITENDE

UMWELT

CORPORATE GOVERNANCE

FINANZBERICHT

LAGEBERICHT

ERFOLGSRECHNUNG / BILANZ

KENNZAHLEN

1

1

2

4

6

6

8

9

10

11

12

13

14

18

20

24

24

26

28

Im Gespräch mit Verwaltungsratspräsident Paul Blumenthal und Direktor Erich Lagler

WIR WERDEN GEMEINSAM MIT UNSEREN MITARBEITENDEN IMMER EFFIZIENTER

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

Herr Blumenthal, wo steht die BVB heute?

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

Woran denken Sie konkret?

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

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



«Sicherheit steht bei uns an erster Stelle. Bei der Betriebssicherheit akzeptieren wir kein Risiko.»

— Erich Lagler

PAUL BLUMENTHAL: 2017 werden wir ein dreimal höheres Erneuerungsvolumen bewältigen als in den Jahren zuvor. Das wird das Jahr des Tatbeweises, dass die neuen Prozesse und die enge Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons funktionieren.

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

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

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

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

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

Wie kommt Avanti bei den Mitarbeitenden an?

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

Wie sieht es mit der Sicherheit aus?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Paul Blumenthal

Was steht im nächsten Jahr an?

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

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

POLITISCHE EREIGNISSE IN KÜRZE

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

9. MÄRZ 2016

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

5. JUNI 2016

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

18. OKTOBER 2016

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

15. NOVEMBER 2016

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

16. NOVEMBER 2016

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



Werbung

GEMEINSAME VERMARKTUNGSGESELLSCHAFT VON BVB UND BLT

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

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

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

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

nationalen und teilweise sogar internationalen Werbeauftraggebern.»

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

Weiterhin gültig ist das in Basel bereits seit längerer Zeit verankerte Selbstbeschränkungskonzept. Dieses besagt, dass maximal 10 Prozent der Fahrzeugflotte mit Vollwerbung ausgestattet sein darf. Ausserdem darf die Fensterfläche von Fahrzeugen höchstens zu 20 Prozent beklebt werden. Auch bei der Sendezeit für Werbung auf den Bildschirmen

in den Trams und Bussen hält sich die MMB an selbst auferlegte Vorgaben: So enthält maximal 25 Prozent der Sendezeit Werbung. Diese Beschränkungen basieren auf Freiwilligkeit und garantieren ein optimales Angebot für beide Seiten, Fahrgast und Werbekunde.

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



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

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

63%

DER LANGE UND SEIN KLEINER BRUDER



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

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

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

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

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

Herbst 2016 auf dem Schienennetz der BVB erfolgreich bestanden. Eingesetzt wird der Erstling zur Erprobung vorübergehend auf der Linie 3, ab Frühling 2017 dann auf den Linien 15 und 16.

Ab 2018 wird die BVB mit den FLEXITYBasel und den Combinos für den Regelbetrieb nur noch Niederflurtrams einsetzen.

Bevor weitere 16 Trams des kurzen Typs angeschafft werden, haben erst einmal die der langen Serie Vorrang: 44 werden es insgesamt sein. Auf der Basis von Rückmeldungen und Vorschlägen des internen Flexity-Expertenteams, der Rollmaterialkommission und von Fahrgästen wurden gemeinsam mit dem Lieferanten Bombardier Transportation in der Produktion noch einige Anpassungen vorgenommen. Diese Verbesserungen werden seit dem 19. Fahrzeug direkt im Herstellungswerk umgesetzt. «Die 18 zuvor eingetroffenen

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

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

Busbeschaffung

NEUE DIESELKLEINBUSSE FÜR RIEHEN



Riehen: Elektrokleinbusse vorerst kein Thema mehr.

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

Park & Ride

PARKIEREN UND FLANIEREN

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

Das Angebot (ein Kooperationsprojekt zwischen Immobilien Basel-Stadt, Pro Innerstadt Basel, dem TNW und der BVB) verbindet bestehende Verkehrsträger auf einfache und günstige Weise. Das macht es für autogewohnte Besucherinnen und Besucher attraktiv, Tram und Bus in der Stadt Basel und darüber hinaus in den angrenzenden Ge-

meinden der Zone 10 zu nutzen. Denn nach Verlassen des Parkhauses braucht sich niemand mehr um das richtige öV-Ticket zu kümmern – man hat es bereits in der Hand. 🚍



Kombinierte Lösung für Parkschein und öV-Ticket.

ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2016



156

Trams

115

Busse

25

Oldtimer

296

TOTAL
Fahrzeuge



QR-Code scannen
für die detaillierte Rollmaterial-
bestandliste (Seite 28)

«DER BETRIEB IST NUN STABILER»

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



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



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

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

Eine Task Force der BVB hat diverse Massnahmen erarbeitet, welche die Situation seit dem Fahrplanwechsel im Dezember nachhaltig entspannen. Zentral ist dabei ein zusätzlicher Kurs: Durch diesen gewinnen die

Trams Zeit an der Endhaltestelle – ein wichtiger Puffer, um Verspätungen aufzuholen und den Wagenführerinnen und Wagenführern eine Pause zu ermöglichen. «Die ersten Wochen haben gezeigt, dass es funktioniert», sagt Stefan Schaffner, Leiter Markt & Netz. «Kombiniert mit einer planmässigen Verlängerung der Fahrzeit dürfte die Pünktlichkeit nun auf hohem Niveau stabil bleiben.»

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

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

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

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

Bedürfnis klar erkannt

PREMIERE: U-ABO AUF DEM HANDY

Ein Ticket auf dem Smartphone zu lösen, ist für viele öV-Benutzer längst Alltag. Doch ein digitales Verbundsabo gibt es schweizweit nur im TNW-Gebiet. Mit der Lancierung der U-Abo-App gelang BVB und BLT eine Premiere im schweizerischen öffentlichen Verkehr. Und das U-Abo fürs Smartphone ist ein Riesenerfolg, wie Bernd Winter, Projektleiter seitens BVB bestätigt: «Seit der Einführung Anfang September bis Ende 2016 wurden knapp 29 000 Abos über die U-Abo-App bezogen. Das zeigt: Wir haben das Bedürfnis klar erkannt.»

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



Riesenerfolg: das digitale U-Abo.

28 824 digitale U-Abos wurden von Anfang September bis Ende 2016 bezogen.



89%

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

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

Angebot und Nachfrage

DER BUS AUF DER AUTOBAHN

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

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

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

WEITERE VERBESSERUNGEN

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



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

DAS ZIEL HEISST TICKETS OHNE GRENZEN

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

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

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

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

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



AUSNAHMEN SIND VERHANDLUNGSSACHE

Drei Fragen zur Tarifierung an Adrian Brodbeck, Geschäftsführer TNW.

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

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

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

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

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

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



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

Dialog

WISSEN, WO DER SCHUH DRÜCKT



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



54 000 Downloads
der Fahrplan-App
(seit 2012 total 240 300)



879 neue
Follower



1781
Follower



47 Mio. Fahrplan-
abfragen auf bvb.ch
(+17% gegenüber 2015)



28 824
digitale U-Abos wurden
heruntergeladen



350 Kinder
haben den Erlebnistag
«Kinder & ÖV» besucht

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

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

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

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

Schwarzfahrerkampagne

FAIR FAHREN



Kampagne spricht Schwarzfahrer direkt an.

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

2016 wurden rund
745 000 Fahrgäste
kontrolliert, 19 540
verfügten über
keinen gültigen
Fahrausweis.

19540
Schwarzfahrer

Kundenzufriedenheit

QUALITÄT VERBESSERN

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



LifeCycle-Management: vorausschauend die Infrastruktur instand halten.

Netzerneuerung

BEREIT FÜR DIE GROSSEN HERAUSFORDERUNGEN

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

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

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

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

Tram 3

MEHR ALS EINE NEUE TRAMLINIE



Mehr als 80 Prozent der Gleise sind gebaut.

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

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

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

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

«BEIDE SEITEN PROFITIEREN»



Drei Fragen an Alain Girny, Präsident SLA.

Wie ist das Projekt Tram 3 unterwegs?

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

Wer profitiert am meisten vom neuen Tram?

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

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

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

ALLES UNTER EINEM DACH

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

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

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

PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN)	1241
VOLLZEITSTELLEN (FTE)	1116,7
NATIONALITÄTEN	19
DURCHSCHNITTSALTER	46,5 Jahre
DURCHSCHNITTliche BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT	13,7 Jahre
FRAUENANTEIL INSGESAMT	15,1 %
IM VERWALTUNGSRAT	37,5 %
IN DER GESCHÄFTSLEITUNG	22,2 %
IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER	15,3 %

Sicherheitskultur

SICHER UNTERWEGS – UNTERWEGS SICHER

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

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

«Wir wollen mit Standards und starkem Sicherheitsbewusstsein Unfälle vermeiden.»

Ein Beispiel ist der neu geregelte Umgang mit Warnkleidung. Grundsätzlich gilt seit Herbst 2016 auf sämtlichen BVB-Arealen die Pflicht, Warnkleidung zu tragen. Dadurch sind Mitarbeitende besser sichtbar, was das Unfallrisiko reduziert.

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

Eine weitere Massnahme betrifft ungesicherte Arbeitsgruben: In den BVB-Servicezentren Allschwilerstrasse, Wiesenplatz und Dreispitz gab es offene und ungesicherte

Arbeitsgruben und damit ein Sicherheitsrisiko. Seit November 2016 sind sämtliche Gruben fachmännisch abgedeckt, womit eine wesentliche Gefahr in den Servicezentren gebannt ist.

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

Aus- und Weiterbildung

TRAM- UND BUSFAHREN WILL GELERNT SEIN



Deeskalationskurs: kritische Situationen üben und lösen.

Die Aus- und Weiterbildung des Fahrdienstpersonals liegt der BVB besonders am Herzen. Im letzten Jahr durchliefen 24 Mitarbeitende die Ausbildung zum Wagenführer. Sieben davon sind bereits als Bus-Chauffeur oder -Chauffeurin bei der BVB angestellt und gelten fortan als sogenannte polyvalente

Mitarbeitende, die sowohl Trams als auch Busse der BVB fahren können. Auch neue Bus-Chauffeure wurden bei der BVB ausgebildet: 22 Mitarbeitende durchliefen 2016 die Ausbildung Kategorie D, 17 davon sind neu polyvalent einsetzbar.

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

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

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

— Daniel Bösch,
polyvalenter Mitarbeiter

EFFIZIENT FIT MACHEN FÜR EIN ZWEITES LEBEN

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

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

In Workshops überdachten die Mitarbeitenden sämtliche Arbeitsschritte des Revisionsablaufs.

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

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

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

Eine weitere Ursache für Zeiteinsparungen sind verschiedene Anpassungen im Ablauf der Taktfertigung und bei der Aufgabenteilung zwischen Technik und Logistik. Unter anderem wurde ein spezieller Rollwagen ent-

wickelt, der das Trennen und Verschieben der insgesamt sieben Combino-Module beschleunigt und vereinfacht. Die Dauer der Fahrwerksrevision konnten die Mitarbeitenden ebenfalls verkürzen. Dies dank intelligenten, einfachen und ergonomischen Hilfsmitteln.

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



Spezielle Rollwagen vereinfachen das Trennen und Verschieben der Combino-Module.



Mitarbeitendenumfrage

HOHES ENGAGEMENT, TIEFE ZUFRIEDENHEIT



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

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

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

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

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

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

77 Punkte

Ein starkes
Zugehörigkeitsgefühl
zeichnet die
Mitarbeitenden
der BVB aus.

Personalkommission

ENGE ZUSAMMENARBEIT

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

allen Punkten den kantonalen Bestimmungen entspricht. Eine neue rechtskonforme Lösung soll 2017 in Kraft treten.

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

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

DIE BVB IST IMMER ENERGIEEFFIZIENTER UNTERWEGS

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



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

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

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

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

WENN DER CHAUFFEUR ZU STARK AUF GAS DRÜCKT

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

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

–10% Diesel

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

–5% Strom

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

Massnahmen gegen Lärm

LEISERE KLIMAAANLAGEN

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

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



Endhaltestelle Neuweilerstrasse: bald weniger Lärm.

Vielzahl von technischen Massnahmen getestet wie neue Lüfter, Verdichter, Schalldämmungen oder -abschirmungen – und wird die Klimaanlage der Combis bei der Hauptrevision entsprechend ausrüsten. 

CORPORATE GOVERNANCE

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

BVB

Die BVB ist ein selbstständiges öffentlich-rechtliches Unternehmen mit eigener juristischer Persönlichkeit. Alleinigere Eigentümer ist der Kanton Basel-Stadt. Das Unternehmen orientiert sich in seinem unternehmerischen Handeln und in der Berichterstattung an den Rahmenbedingungen des BVB-Organisationsgesetzes sowie an der BVB-Eignerstrategie des Regierungsrats. Die Grundsätze und Regeln zur Corporate Governance sind in der entsprechenden Richtlinie sowie im Organisationsreglement der BVB enthalten. Der Verwaltungsrat überprüft diese Dokumente regelmässig und passt sie aktuellen Anforderungen an.

BVB-ORGANISATIONSGESETZ

Am 6. Juni 2016 ist das revidierte BVB-Organisationsgesetz in Kraft getreten. Vorangegangen ist eine Referendumsabstimmung, bei der die Stimmberechtigten mit 59 Prozent Ja zu 41 Prozent Nein der Gesetzesrevision deutlich zugestimmt haben. Mit der Revision wird das BVB-Organisationsgesetz von 2004 an die Public-Corporate-Governance-Richtlinien des Kantons angepasst. Damit verbunden sind u.a. Änderungen bei der Zusammensetzung und der Wahl des Verwaltungsrats. Die Kompetenzen des Regierungsrats als Eignervertretung sind konkreter gefasst. Das revidierte Organisationsgesetz regelt ausserdem die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu. Die A-fonds-perdu-Kredite des Kantons für Infrastrukturinvestitionen entfallen, stattdessen nimmt die BVB für alle ihre Investitionen verzinsliche und rückzahlbare Darlehen zu marktüblichen Konditionen auf, in der Regel beim Kanton. Eine Finanzierung aus Eigenmitteln ist nach wie vor möglich. Der von acht auf sieben Mitglieder verkleinerte Verwaltungsrat wird erstmals per Amtsperiode 2018–2021 gemäss den neuen Bestimmungen gewählt, alle anderen Änderungen traten per sofort in Kraft.

DER VERWALTUNGSRAT

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

ROLLE UND ARBEITSWEISE DES VERWALTUNGSRATS

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

AUSSCHÜSSE

Der Verwaltungsrat bildet aus seiner Mitte drei ständige Ausschüsse. Die Ausschüsse bestehen in der Regel aus je drei VR-Mitgliedern. Sie beraten die ihnen zugewiesenen Vorlagen und geben Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats ab. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungskompetenz.

Ausschuss Finance & Controlling

Nadine Gautschi (Präsidentin), Dr. Paul Rüst, Dr. Kurt Altermatt

Ausschuss Personal & Vergütung

Prof. Dr. Daniela Thurnherr (Präsidentin), Urs Meienhofer, Hanspeter Ryser, Dr. Kurt Altermatt (nur für Rekrutierungen von GL-Mitgliedern)

Ausschuss Strategie & Politik

Mirjam Ballmer (Präsidentin), Dr. Paul Rüst, Hanspeter Ryser

DIE GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung besteht per 31. Dezember 2016 aus dem Direktor sowie sechs weiteren Mitgliedern. Zusätzlich nehmen zwei Mitglieder der erweiterten Geschäftsleitung ohne Stimmrecht im Gremium Einsitz. Aufgabe der Geschäftsleitung ist die Festlegung und Umsetzung der Unternehmens-, Finanz- und Personalpolitik, des Unternehmensleitsbilds und der Unternehmensziele zuhanden des Verwaltungsrats, die Genehmigung der Investitionen und Ausgaben im Rahmen ihrer Kompetenzen. Die Mitglieder der Geschäftsleitung unterstützen den Direktor bei der Führung des Unternehmens.

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



QR-Code scannen für
den kompletten Corporate
Governance-Bericht
(Seite 2–5)

VERWALTUNGSRAT



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

Präsident

PAUL BLUMENTHAL

lic. rer. pol., 1955

Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Regierungsrates
Basel-Stadt

selbstständig, Blumenthal-Consulting,
Unternehmensberater

Weitere Mandate

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

Mandat als Vizepräsident des VR:
Turbo AG

Verwaltungsratsmandate:

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

Mitglied

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrates
Basel-Stadt

selbstständig

VRA Finance & Controlling: Mitglied

Weitere Mandate

Mandate als Präsident: Stiftung
OdA Gesundheit im Kanton Solothurn,
Stiftung Wohnen und Arbeiten
Solothurn / Discherheim

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim
für körperbehinderte Kinder,
Pro Senectute Kanton Solothurn

Vizepräsident

PAUL RÜST

Dr. iur., 1946

Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Grossen Rates
Basel-Stadt

selbstständig, SwissLegal Dürr und
Partner, Advokat und Notar

VRA Finance & Controlling:

Vizepräsident

VRA Strategie & Politik: Mitglied

Weitere Mandate

Mandate als VRP: ImmoVita AG,
Santini Beteiligungen AG

Verwaltungsratsmandat:

Sowag AG für sozialen Wohnungsbau

Andere: Präsident der Milli und
Hans Zehntner-Stiftung

Mitglied

MIRJAM BALLMER

lic. phil. I, Geografin, 1982

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates
Basel-Stadt

Pro Natura, Projektleiterin
für Naturschutzpolitik

VRA Strategie & Politik: Präsidentin

Weitere Mandate

Verwaltungsratsmandate:

SINEF AG,
Freiburger Wasser AG

Andere: Stiftungsratsmitglied Theres
und Gerhard Krauss-Vogl Stiftung

Mitglied

NADINE GAUTSCHI

Ökonomin, 1972

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates
Basel-Stadt

Theater Basel, Geschäftsstelle
Ballettschule Theater Basel

VRA Finance & Controlling: Präsidentin

Mitglied

URS MEIENHOFER

BVB-Wagenführer, 1966

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Personals BVB

VRA Personal & Vergütung:
Vizepräsident

Weitere Mandate

Beisitzer Personalkommission BVB,
Vorstand Arbeitnehmervertretung
«Angestellte Schweiz»

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965

Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

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

Weitere Mandate

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

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrates
Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität
Basel, Professorin

VRA Personal & Vergütung
Präsidentin

Weitere Mandate

Nebenamtliche Richterin am
Appellationsgericht des Kantons
Basel-Stadt, Stiftungsratsmitglied
der Stiftung für die Weiterbildung
schweizerischer Richterinnen und
Richter, Stiftungsratspräsidentin
der Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

GESCHÄFTSLEITUNG



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

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB,
Dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961
Direktor seit 01.11.2014

Leiter Kommunikation & Public Affairs

STEPHAN APPENZELLER

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

Leiter Technik

MARCEL KUTTLE

Dipl. Automobilingenieur FH,
Dipl. Betriebswirtschaftler NDS/FH, 1961
Mitglied seit 01.08.1998

Leiterin Legal & Compliance

ALINE MARRO

lic. iur., 1976
Mitglied erweiterte GL seit 09.02.2015

Leiter Betrieb

RETO MEISTER

Dipl. Betriebsingenieur FH, 1964
Mitglied seit 01.11.2014

Leiterin Human Resources

RUTH PERRACINI-LIECHTI

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

Leiter Finanzen

STEFAN POPP

Dipl. Betriebswirt, 1967
Mitglied seit 01.08.2014

Leiter Markt & Netz

STEFAN SCHAFFNER

Dipl. Maschinen-Ing. FH, eMBA, 1970
Mitglied seit 01.01.2013

Leiter Infrastruktur

BRUNO STEHRENBARGER

Kaufmann KFS, 1966
Mitglied seit 01.09.2016

SCHWIERIGES GESCHÄFTSJAHR POSITIV ABGESCHLOSSEN

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

BESONDERE EREIGNISSE

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

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

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

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

GESCHÄFTSVERLAUF

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

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

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Betriebsertrag

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

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

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

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

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

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

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

Das für den Vertrieb der Werbeflächen und Werbezeiten notwendige Personal und die entsprechenden Assets wurden in die MMB ausgegliedert. Bei der BVB verbleiben 2016 Erlöse von 6,025 Millionen Franken für die vermieteten Werbeflächen. Mehrwertsteuerbereinigt sind dies rund 700 000 Franken tiefere Werbeumsätze (–10,4 Prozent), bei gleichzeitig geringeren Kosten in etwa derselben Höhe für Personal und Material im ersten Geschäftsjahr der MMB.

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

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

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

Betriebsaufwand

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

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

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

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

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

Betriebliches Ergebnis

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

Finanzergebnis

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

PERSONAL

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

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

Per Jahresende waren rund 36 geplante FTE nicht besetzt.

AUSBLICK

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

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

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

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

Die kontinuierliche Verbesserung der internen Prozesse wird im bereits implementierten Programm Avanti weitergeführt.

Die Ausrichtung an Best-Practice-Ansätzen soll im Rahmen eines Assessments nach EFQM aufgenommen werden.

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

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

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

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

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	2016*	2015**
Verkehrserlöse	118 935 434	127 462 353
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	21 438 860	25 021 509
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	65 005 097	57 753 003
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	3 059 521	3 227 357
Gewährte Nutzungsrechte Investition	16 650 123	15 887 856
Aktiviert Eigenleistung und Lagerleistung	8 812 463	9 749 466
Betriebsertrag	233 901 498	239 101 544
Aufwand zur Leistungserstellung	-39 900 220	-44 967 326
Personalaufwand	-130 602 020	-130 475 381
Übriger betrieblicher Aufwand	-16 766 643	-22 595 696
Betriebsaufwand	-187 268 883	-198 038 403
Betriebsergebnis (EBITDA)	46 632 615	41 063 141
Abschreibungen auf Sachanlagen	-43 819 044	-39 324 497
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	-531 871	-441 786
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	2 281 700	1 296 858
Finanzertrag	164 664	311 097
Finanzaufwand	-1 713 520	-1 426 968
Finanzergebnis	-1 548 856	-1 115 871
Ordentliches Ergebnis	732 844	180 987
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen	732 844	180 987
Zuweisung gesetzliche Rücklagen	-419 448	-7 935
Ergebniseffekt aus Rücklagen	-419 448	-7 935
Gewinn	313 396	173 052

* Effektive MWST-Abrechnungsmethode, Beträge exkl. MWST

** Pauschale MWST-Abrechnungsmethode, Beträge inkl. MWST

BILANZ

Per 31. Dezember 2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	31.12.2016	31.12.2015
Flüssige Mittel	52 706 479	50 310 907
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9 836 010	11 523 875
Sonstige kurzfristige Forderungen	3 931 359	6 056 986
Vorräte und angefangene Arbeiten	10 903 854	13 311 226
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18 148 830	18 238 563
Umlaufvermögen	95 526 532	99 441 557
Sachanlagen	629 245 564	599 864 515
Finanzanlagen	299 900	200 000
Immaterielle Anlagen	1 053 158	1 584 471
Anlagevermögen	630 598 622	601 648 986
Total Aktiven	726 125 154	701 090 543
Passiven	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21 158 861	24 082 804
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	309 307	538 117
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1 299 093	1 299 093
Kurzfristige Rückstellungen	13 143 226	16 674 807
Passive Rechnungsabgrenzungen	35 065 423	45 005 722
Kurzfristiges Fremdkapital	70 975 910	87 600 543
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	202 910 440	149 209 534
Langfristige Rückstellungen	6 144 910	8 424 400
Andere langfristige Verbindlichkeiten	1 812 153	2 577 398
Investitionszuschüsse	220 779 981	230 509 752
Langfristiges Fremdkapital	431 647 484	390 721 084
Fremdkapital	502 623 394	478 321 627
Dotationskapital	172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	5 604 479	5 185 031
Freiwillige Rücklagen	29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben	4 015 122	4 015 122
Gewinnvortrag	11 692 639	11 519 587
Jahresgewinn	313 396	173 052
Eigenkapital	223 501 760	222 768 916
Total Passiven	726 125 154	701 090 543

QR-Code scannen für
den gesamten Finanzbericht
(Seite 6 – 25)



KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2016	2015	2014	2013	2012
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	233,90	239,10	245,10	231,27	227,19
Betriebliches Ergebnis	2,28	1,30	3,17	8,09	10,23
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	0,31	0,17	4,82	0,96	0,94
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)	298,69	302,13	291,30	289,80	286,27
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)	132,01	133,49	131,79	132,80	131,57
Linienlängen in m¹	180 977	180 977	183 047	180 075	180 075
Tram	68 282	68 282	65 653	65 653	65 653
Bus	112 695	112 695	117 395	114 423	114 423
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)	12 667	12 589	12 247	12 179	12 167
Tram	6 179	6 180	5 991	5 995	6 056
Bus	6 488	6 383	6 229	6 157	6 111
Nachnetzlinien	26	26	27	26	27
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)²	89	88	88	89	90
Extrafahrten	680	762	877	799	817
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	17 609 612	18 137 000	18 119 000	17 649 000	18 246 000
Gas	13 423 500	15 691 000	16 031 000	17 129 000	17 371 000
Anteil Biogas (kWh)	6 711 750	6 199 000	6 252 000	6 166 000	6 253 000
Tram					
Strom ³	32 735 616	33 997 000	33 758 000	35 133 000	35 365 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial (kWh)	63 768 728	67 825 000	67 908 000	69 911 000	70 982 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	39 537 000	40 196 000	40 010 000	41 299 000	41 618 000
davon erneuerbare Energien (%)	62,0	59,3	58,9	59,1	58,6
Mitarbeitende⁴					
Personalbestand					
Personen	1 241	1 249	1 206	1 183	1 114
FTE	1 116,7	1 158,2	1 089,7	1 085,1	1 032,2
Männer	1 053	1 056	1 012	1 004	958
Männer in %	84,9	84,7	83,9	84,9	86,0
Frauen	187	191	194	179	156
Frauen in %	15,1	15,3	16,1	15,1	14,0
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	17	15	12	15	17
Mitarbeitende pro Organisationseinheit					
Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	21	19	16	8	5
Betrieb	660	662	625	629	608
Infrastruktur	117	114	106	101	93
Technik	194	209	216	210	206
Markt & Netz	159	157	162	152	136
Finanzen	68	52	44	72	59
Human Resources	22	26	24	–	–
Unternehmensentwicklung ⁵	–	10	13	11	7
Fluktuation insgesamt in %	6,5	6,2	5,3	6,2	5,5
Austritte	5,7	4,1	3,3	3,9	3,1
Pensionierungen	0,7	2,1	1,9	2,3	2,4
Vertretene Nationalitäten	19	19	18	17	17
Durchschnittsalter	46,5	46,1	45,9	45,8	46,1
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	7,4	5,5	6,7	4,8	7,0
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen)	18,5	17,2	17,8	14,0	15,2
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	–	77	–	77	–

¹ Linienstatistik für das Fahrplanjahr 2016 (13.12.2015 – 11.12.2016)

² Als pünktlich gelten Haltestellenabfahrten, die nicht mehr als 90 Sekunden zu früh oder 150 Sekunden zu spät sind.

³ Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln])

⁴ Stand jeweils per 31. Dezember

⁵ Der Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung wurde 2015 aufgelöst. Ein Teil der Aufgaben wird im neuen Stabsbereich RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt) weitergeführt.

IMPRESSUM

Herausgeberin

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

T: +41 61 685 12 12

F: +41 61 685 12 48

info@bvb.ch, www.bvb.ch

facebook.com/baserverkehrsbetriebe

twitter.com/bvb_leitstelle

Konzept und Gestaltung

Klarkom AG, Wabern bei Bern
phorbis Communications AG, Basel

Text

Kommunikation & Public Affairs BVB, Basel

Klarkom AG, Wabern bei Bern

Fotos

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

Druck

Steudler Press AG, Basel



ClimatePartner^o
klimateutral

Druck | ID 11793-1506-1001



20 16

S. 2

**CORPORATE
GOVERNANCE**

S. 6

FINANZBERICHT

S. 26

STATISTIKEN

CORPORATE GOVERNANCE

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

BVB

Die BVB ist ein selbstständiges öffentlich-rechtliches Unternehmen mit eigener juristischer Persönlichkeit. Alleiniger Eigentümer ist der Kanton Basel-Stadt. Das Unternehmen orientiert sich in seinem unternehmerischen Handeln und in der Berichterstattung an den Rahmenbedingungen des BVB-Organisationsgesetzes sowie an der BVB-Eignerstrategie des Regierungsrats. Die Grundsätze und Regeln zur Corporate Governance sind in der entsprechenden Richtlinie sowie im Organisationsreglement der BVB enthalten. Der Verwaltungsrat überprüft diese Dokumente regelmässig und passt sie aktuellen Anforderungen an.

BVB-ORGANISATIONSGESETZ

Am 6. Juni 2016 ist das revidierte BVB-Organisationsgesetz in Kraft getreten. Vorangegangen ist eine Referendumsabstimmung, bei der die Stimmberechtigten mit 59 Prozent Ja zu 41 Prozent Nein der Gesetzesrevision deutlich zugestimmt haben. Mit der Revision wird das BVB-Organisationsgesetz von 2004 an die Public-Corporate-Governance-Richtlinien des Kantons angepasst. Damit verbunden sind u.a. Änderungen bei der Zusammensetzung und der Wahl des Verwaltungsrats. Die Kompetenzen des Regierungsrats als Eignervertretung sind konkreter gefasst. Das revidierte Organisationsgesetz regelt ausserdem die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu. Die A-fonds-perdu-Kredite des Kantons für Infrastrukturinvestitionen entfallen, stattdessen nimmt die BVB für alle ihre Investitionen verzinsliche und rückzahlbare Darlehen zu marktüblichen Konditionen auf, in der Regel beim Kanton. Eine Finanzierung aus Eigenmitteln ist nach wie vor möglich. Der von acht auf sieben Mitglieder verkleinerte Verwaltungsrat wird erstmals per Amtsperiode 2018–2021 gemäss den neuen Bestimmungen gewählt, alle anderen Änderungen traten per sofort in Kraft.

DER VERWALTUNGSRAT

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

ROLLE UND ARBEITSWEISE DES VERWALTUNGSRATS

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

AUSSCHÜSSE

Der Verwaltungsrat bildet aus seiner Mitte drei ständige Ausschüsse. Die Ausschüsse bestehen in der Regel aus je drei VR-Mitgliedern. Sie beraten die ihnen zugewiesenen Vorlagen und geben Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats ab. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungskompetenz.

Ausschuss Finance & Controlling

Nadine Gautschi (Präsidentin), Dr. Paul Rüst, Dr. Kurt Altermatt

Ausschuss Personal & Vergütung

Prof. Dr. Daniela Thurnherr (Präsidentin), Urs Meienhofer, Hanspeter Ryser, Dr. Kurt Altermatt (nur für Rekrutierungen von GL-Mitgliedern)

Ausschuss Strategie & Politik

Mirjam Ballmer (Präsidentin), Dr. Paul Rüst, Hanspeter Ryser

DIE GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung besteht per 31. Dezember 2016 aus dem Direktor sowie sechs weiteren Mitgliedern. Zusätzlich nehmen zwei Mitglieder der erweiterten Geschäftsleitung ohne Stimmrecht im Gremium Einsitz. Aufgabe der Geschäftsleitung ist die Festlegung und Umsetzung der Unternehmens-, Finanz- und Personalpolitik, des Unternehmensleitsbilds und der Unternehmensziele zuhanden des Verwaltungsrats, die Genehmigung der Investitionen und Ausgaben im Rahmen ihrer Kompetenzen. Die Mitglieder der Geschäftsleitung unterstützen den Direktor bei der Führung des Unternehmens.

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

ENTSCHÄDIGUNGEN VR UND GL VERWALTUNGSRAT

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidenten legt der Regierungsrat fest. Der Präsident des Verwaltungsrats erhält eine jährliche Vergütung von 80 000 Franken, die Mitglieder je eine solche von 12 000 Franken. Bei mehr als sechs ganztägigen Sitzungen pro Jahr werden den Mitgliedern (ohne Präsident) zusätzlich Sitzungsgelder (1000 Franken pro Halbtage) sowie Spesen nach effektivem Aufwand und gemäss den Bestimmungen des Kantons Basel-Stadt vergütet. Die Verringerung bei den Verwaltungsratsvergütungen ist in der Stabilisierung durch das neue Management begründet. Im Vorjahr waren besondere Massnahmen zum Aufbau der Geschäftsleitung und der Compliance-Strukturen notwendig.

GESCHÄFTSLEITUNG

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird aufgrund der Bestimmungen

des baselstädtischen Lohngesetzes festgelegt und enthält keine leistungsabhängigen bzw. von der Zielerreichung abhängigen Lohnbestandteile. Die Spesenvergütung erfolgt gemäss dem BVB-Spesenreglement, das sich an der baselstädtischen Spesenverordnung orientiert und gemäss §13 des BVB-Organisationsgesetzes im Einvernehmen mit der Personalkommission erlassen wurde. Der Rückgang bei den Salären der Geschäftsleitungsmitglieder ergibt sich aus der über das gesamte Geschäftsjahr 2016 nicht voll besetzten Geschäftsleitung.

COMPLIANCE

Der Verwaltungsrat legt die Grundzüge der Compliance-Organisation fest und gewährt die hierfür notwendigen personellen Ressourcen. Die Geschäftsleitung stellt die Einhaltung der Gesetze im Unternehmensalltag und die dazu adäquaten Ressourcen sicher. Ziel ist, ein strikt gesetzeskonformes Verhalten der BVB sicherzustellen, sowohl als Unternehmen als auch jedes einzelnen Mitarbeitenden. Im Berichtsjahr hat die BVB den Aufbau eines umfassenden Compliance Management Systems (CMS) in Angriff genommen. Damit will das Unternehmen sicherstellen, dass die für die BVB geltenden Regelwerke jederzeit eingehalten werden.

Die 2014 erlassenen Compliance-Richtlinie und die darauf aufbauenden Beschaffungsprozesse haben sich bewährt. Im Berichtsjahr

wurde die Einkaufsorganisation zentralisiert und damit weiter gestärkt. Sie unterstützt die Linie nicht nur in der Einhaltung der Compliance, sondern auch beim effizienten Abwickeln sämtlicher Beschaffungen. 2016 hat die BVB 34 Submissionen (Vorjahr 77) über den gesetzlichen Grenzwerten von 100 000 Franken (Warenlieferungen) bzw. 150 000 Franken (Dienstleistungen) abgewickelt und nach der beschaffungsrechtlichen Gesetzgebung des Kantons Basel-Stadt ausgeschrieben. Damit sind Beschaffungen von Gütern und Dienstleistungen in der Höhe von 49,5 Millionen Franken für die kommenden Jahre sichergestellt.

INTERNES KONTROLLSYSTEM (IKS)

Das IKS umfasst das Management der Risiken der finanziellen Berichterstattung. Orientiert am COSO Rahmenwerk sind Kontrollen eingerichtet, die wesentliche Falschaussagen im Reporting der BVB mit angemessener Sicherheit verhindern bzw. aufdecken. Die Existenz des IKS der BVB ist von der Revisionsstelle im Sinne der Vorgaben der §§ 728 a, b des OR geprüft.

Das IKS der BVB wurde im Geschäftsjahr 2015 weiterentwickelt. 2016 wurde der erste IKS-Zyklus gemäss der am 8. Dezember 2015 verabschiedeten IKS-Policy durchgeführt. Dieser umfasst die Selbstbeurteilungen, das Testing der Schlüsselkontrollen sowie die Berichterstattung an die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat.

RISIKOMANAGEMENT

Das Risikomanagement ist ein zentrales Führungsinstrument, mit dem die BVB das Ziel verfolgt, den Fortbestand und den Erfolg der Unternehmung dauerhaft zu sichern. Das Risikomanagement trägt namentlich dazu bei, das Erreichen der Unternehmensziele zu sichern, die Unsicherheit bei Entscheidungen zu vermindern sowie die Sicherheit zu gewährleisten. Die BVB versteht unter systematischem Risikomanagement, Transparenz bezüglich der aktuellen Risikosituation zu schaffen und rechtzeitig die erforderlichen Massnahmen zur Risikobewältigung zu treffen, um damit das übergeordnete Ziel, die Erfüllung des Leistungsauftrags, zu erreichen. Dabei ist das Risikomanagement nicht nur auf die Minimierung von Risiken ausgerichtet, sondern dient auch der gezielteren Wahrnehmung von Chancen. Die Massnahmen sind darauf ausgerichtet, die Eintrittswahrscheinlichkeit von Risiken sowie deren potenzielle finanziellen und/oder nicht-finanziellen Auswirkungen zu reduzieren.

REVISIONSSTELLE

Damit der Verwaltungsrat seine Oberaufsicht ausüben kann, führt die Revisionsstelle jährlich Revisionen durch und erstattet darüber dem Verwaltungsrat Bericht. Die Revisionsstelle wird vom Verwaltungsrat gewählt, ab 2017 erstmals aufgrund des revidierten BVB-Organisationsgesetzes durch den Regierungsrat. Die Revisionsstelle prüft die Jahresrechnung und die Bilanz und beurteilt die ordentliche Geschäftsführung. Sie erstattet dem Verwaltungsrat sowie der Kantonalen Finanzkontrolle Bericht über das Ergebnis ihrer Prüfung. Seit 2015 ist die KPMG AG die Revisionsstelle der BVB.

INFORMATIONSPOLITIK

Die BVB informiert die Öffentlichkeit aktiv, offen und transparent über die Ziele des Unternehmens und über besondere Ereignisse. Die BVB legt dabei Wert auf eine zielgruppengerechte Kommunikation gegenüber Kunden, Mitarbeitenden, Behörden, Politik, Medien sowie weiteren an der Unternehmung interessierten Kreisen. Die Medienmitteilungen der BVB sind der Öffentlichkeit unmittelbar nach dem Versand an die Medien auch über die BVB-Website und die Facebookseite zugänglich. 2016 hat die BVB in 36 Medienmitteilungen, teilweise zusammen mit Partnerunternehmen, aktiv über wichtige Entwicklungen und Ereignisse des Unternehmens informiert. Darüberhinaus hat die Medienstelle 406 Medienanfragen von 54 verschiedenen Medien bearbeitet und beantwortet. 

VERGÜTUNGEN VERWALTUNGSRAT

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen und Spesen

	2016
Paul Blumenthal	80 000
Paul Rüst	28 000
Kurt Altermatt	29 000
Mirjam Ballmer	18 000
Nadine Gautschi	25 000
Urs Meienhofer	20 350
Hanspeter Ryser	31 000
Daniela Thurnherr	25 000
Total	256 350

VERGÜTUNGEN AN GESCHÄFTSLEITUNGSMITGLIEDER

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen

	2016
Gesamtvergütung GL (9 Personen)	1 686 065
Davon höchste Einzelvergütung (Erich Lagler, Direktor)	276 055

VERWALTUNGSRAT



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

Präsident

PAUL BLUMENTHAL

lic. rer. pol., 1955

Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Regierungsrates
Basel-Stadt

selbstständig, Blumenthal-Consulting,
Unternehmensberater

Weitere Mandate

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

Mandat als Vizepräsident des VR:
Turbo AG

Verwaltungsratsmandate:

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

Mitglied

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrates
Basel-Stadt

selbstständig

VRA Finance & Controlling: Mitglied

Weitere Mandate

Mandate als Präsident: Stiftung
OdA Gesundheit im Kanton Solothurn,
Stiftung Wohnen und Arbeiten
Solothurn / Discherheim

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim
für körperbehinderte Kinder,
Pro Senectute Kanton Solothurn

Vizepräsident

PAUL RÜST

Dr. iur., 1946

Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Grossen Rates
Basel-Stadt

selbstständig, SwissLegal Dürr und
Partner, Advokat und Notar

VRA Finance & Controlling:

Vizepräsident

VRA Strategie & Politik: Mitglied

Weitere Mandate

Mandate als VRP: ImmoVita AG,
Santini Beteiligungen AG

Verwaltungsratsmandat:

Sowag AG für sozialen Wohnungsbau

Andere: Präsident der Milli und
Hans Zehntner-Stiftung

Mitglied

MIRJAM BALLMER

lic. phil. I, Geografin, 1982

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates
Basel-Stadt

Pro Natura, Projektleiterin
für Naturschutzpolitik

VRA Strategie & Politik: Präsidentin

Weitere Mandate

Verwaltungsratsmandate:

SINEF AG,
Freiburger Wasser AG

Andere: Stiftungsratsmitglied Theres
und Gerhard Krauss-Vogl Stiftung

Mitglied

NADINE GAUTSCHI

Ökonomin, 1972

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Grossen Rates
Basel-Stadt

Theater Basel, Geschäftsstelle
Ballettschule Theater Basel

VRA Finance & Controlling: Präsidentin

Mitglied

URS MEIENHOFER

BVB-Wagenführer, 1966

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Personals BVB

VRA Personal & Vergütung:
Vizepräsident

Weitere Mandate

Beisitzer Personalkommission BVB,
Vorstand Arbeitnehmervertretung
«Angestellte Schweiz»

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965

Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

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

Weitere Mandate

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

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972

Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrates
Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität
Basel, Professorin

VRA Personal & Vergütung
Präsidentin

Weitere Mandate

Nebenamtliche Richterin am
Appellationsgericht des Kantons
Basel-Stadt, Stiftungsratsmitglied
der Stiftung für die Weiterbildung
schweizerischer Richterinnen und
Richter, Stiftungsratspräsidentin
der Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

GESCHÄFTSLEITUNG



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

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB,
Dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961
Direktor seit 01.11.2014

Leiter Kommunikation & Public Affairs

STEPHAN APPENZELLER

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

Leiter Technik

MARCEL KUTTLE

Dipl. Automobilingenieur FH,
Dipl. Betriebswirtschaftler NDS / FH, 1961
Mitglied seit 01.08.1998

Leiterin Legal & Compliance

ALINE MARRO

lic. iur., 1976
Mitglied erweiterte GL seit 09.02.2015

Leiter Betrieb

RETO MEISTER

Dipl. Betriebsingenieur FH, 1964
Mitglied seit 01.11.2014

Leiterin Human Resources

RUTH PERRACINI-LIECHTI

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

Leiter Finanzen

STEFAN POPP

Dipl. Betriebswirt, 1967
Mitglied seit 01.08.2014

Leiter Markt & Netz

STEFAN SCHAFFNER

Dipl. Maschinen-Ing. FH, eMBA, 1970
Mitglied seit 01.01.2013

Leiter Infrastruktur

BRUNO STEHRENBARGER

Kaufmann KFS, 1966
Mitglied seit 01.09.2016

SCHWIERIGES GESCHÄFTSJAHR POSITIV ABGESCHLOSSEN

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

BESONDERE EREIGNISSE

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

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

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

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

GESCHÄFTSVERLAUF

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

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

Entwicklung der Fahrgastzahlen und Betriebsertrag

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

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

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

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

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

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

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

Das für den Vertrieb der Werbeflächen und Werbezeiten notwendige Personal und die entsprechenden Assets wurden in die MMB ausgegliedert. Bei der BVB verbleiben 2016 Erlöse von 6,025 Millionen Franken für die vermieteten Werbeflächen. Mehrwertsteuerbereinigt sind dies rund 700 000 Franken tiefere Werbeumsätze (–10,4 Prozent), bei gleichzeitig geringeren Kosten in etwa derselben Höhe für Personal und Material im ersten Geschäftsjahr der MMB.

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

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

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

Betriebsaufwand

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

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

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

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

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

Betriebliches Ergebnis

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

Finanzergebnis

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

PERSONAL

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

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

Per Jahresende waren rund 36 geplante FTE nicht besetzt.

AUSBLICK

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

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

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

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

Die kontinuierliche Verbesserung der internen Prozesse wird im bereits implementierten Programm Avanti weitergeführt.

Die Ausrichtung an Best-Practice-Ansätzen soll im Rahmen eines Assessments nach EFQM aufgenommen werden.

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

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

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

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

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2016*	2015**
Verkehrserlöse		118 935 434	127 462 353
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	21 438 860	25 021 509
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	65 005 097	57 753 003
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	3 059 521	3 227 357
Gewährte Nutzungsrechte Investition	3	16 650 123	15 887 856
Aktiviert Eigenleistung und Lagerleistung		8 812 463	9 749 466
Betriebsertrag		233 901 498	239 101 544
Aufwand zur Leistungserstellung	4	-39 900 220	-44 967 326
Personalaufwand	5	-130 602 020	-130 475 381
Übriger betrieblicher Aufwand	6	-16 766 643	-22 595 696
Betriebsaufwand		-187 268 883	-198 038 403
Betriebsergebnis (EBITDA)		46 632 615	41 063 141
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	-43 819 044	-39 324 497
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	-531 871	-441 786
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		2 281 700	1 296 858
Finanzertrag	7	164 664	311 097
Finanzaufwand	7	-1 713 520	-1 426 968
Finanzergebnis	7	-1 548 856	-1 115 871
Ordentliches Ergebnis		732 844	180 987
Unternehmenserfolg vor Bildung Rücklagen		732 844	180 987
Zuweisung gesetzliche Rücklagen		-419 448	-7 935
Ergebniseffekt aus Rücklagen		-419 448	-7 935
Gewinn		313 396	173 052

* Effektive MWST-Abrechnungsmethode, Beträge exkl. MWST

** Pauschale MWST-Abrechnungsmethode, Beträge inkl. MWST

BILANZ

Per 31. Dezember 2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2016	31.12.2015
Flüssige Mittel	8	52 706 479	50 310 907
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	9 836 010	11 523 875
Sonstige kurzfristige Forderungen		3 931 359	6 056 986
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	10 903 854	13 311 226
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	18 148 830	18 238 563
Umlaufvermögen		95 526 532	99 441 557
Sachanlagen	13	629 245 564	599 864 515
Finanzanlagen	12	299 900	200 000
Immaterielle Anlagen	14	1 053 158	1 584 471
Anlagevermögen		630 598 622	601 648 986
Total Aktiven		726 125 154	701 090 543

Passiven	Note	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	21 158 861	24 082 804
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		309 307	538 117
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	1 299 093	1 299 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	13 143 226	16 674 807
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	35 065 423	45 005 722
Kurzfristiges Fremdkapital		70 975 910	87 600 543
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	202 910 440	149 209 534
Langfristige Rückstellungen	17	6 144 910	8 424 400
Andere langfristige Verbindlichkeiten	19	1 812 153	2 577 398
Investitionszuschüsse	20	220 779 981	230 509 752
Langfristiges Fremdkapital		431 647 484	390 721 084
Fremdkapital		502 623 394	478 321 627
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		5 604 479	5 185 031
Freiwillige Rücklagen		29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben		4 015 122	4 015 122
Gewinnvortrag		11 692 639	11 519 587
Jahresgewinn		313 396	173 052
Eigenkapital		223 501 760	222 768 916
Total Passiven		726 125 154	701 090 543

GELDFLUSSRECHNUNG

2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2016	2015
Jahresgewinn		313 396	173 052
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	43 584 044	38 888 403
Abschreibungen auf Immaterielle Anlagen	14	531 871	441 786
Wertbeeinträchtigungen auf Sachanlagen	13	235 000	436 094
Gewährte Nutzungsrechte Investition	3, 20	-16 650 123	-15 887 856
Zunahme / Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	17	-3 531 581	1 973 793
Zunahme / Abnahme von langfristigen Rückstellungen	17	-2 279 490	-2 259 549
Veränderung gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		419 448	7 935
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		1 687 865	6 425 955
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen		2 125 627	-2 246 605
Veränderung der Vorräte und Angefangene Arbeiten		2 407 372	595 107
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzung		89 733	-8 033 999
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		-2 923 943	2 206 411
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten		-228 811	166 315
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzung		-994 029	6 965 059
Veränderung andere langfristige Verbindlichkeiten		-765 245	2 577 398
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		15 074 865	32 429 299
Investitionen in Sachanlagen	13	-73 428 972	-99 748 026
Desinvestitionen in Sachanlagen	13	228 879	791 050
Investitionen in Immaterielle Anlagen	14	-145 066	-427 623
Desinvestitionen in Immaterielle Anlagen	14	144 508	0
Investitionen in Finanzanlagen	12	-99 900	0
Desinvestitionen in Finanzanlagen	12	0	1 057 194
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-73 300 551	-98 327 405
Aufnahmen / Rückzahlungen Finanzverbindlichkeiten	16	53 700 906	53 700 907
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	20	6 920 352	18 539 540
Rückzahlung Rücklagen kantonale Vorgaben		0	-31 650 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		60 621 258	40 590 447
Veränderung des Fonds Flüssige Mittel		2 395 572	-25 307 659
Bestand Flüssige Mittel am 01.01.		50 310 907	75 618 566
Bestand Flüssige Mittel am 31.12.		52 706 479	50 310 907
Veränderung Flüssige Mittel		2 395 572	-25 307 659

EIGENKAPITALNACHWEIS

Per 31. Dezember 2016 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen	Neubewertungs-reserven	Gewinnreserven	Total Gewinnreserve	Total
Bestand 1. Januar 2016	172 631 540	5 185 031	5 854 584	39 097 761	44 952 345	222 768 916
Jahresgewinn/-verlust	0	0	0	313 396	313 396	313 396
Erhöhung Dotationskapital	0	0	0	0	0	0
Zuwendung an Reserven	0	419 448	0	0	0	419 448
Verwendung von Reserven	0	0	0	0	0	0
Bestand am 31. Dezember 2016	172 631 540	5 604 479	5 854 584	39 411 157	45 265 741	223 501 760

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen	Neubewertungs-reserven	Gewinnreserven	Total Gewinnreserve	Total
Bestand 1. Januar 2015	172 631 540	5 177 096	5 854 584	70 574 709	76 429 293	254 237 929
Jahresgewinn/-verlust	0	0	0	173 052	173 052	173 052
Erhöhung Dotationskapital	0	0	0	0	0	0
Zuwendung an Reserven	0	7 935	0	0	0	7 935
Verwendung von Reserven	0	0	0	-31 650 000	-31 650 000	-31 650 000
Bestand am 31. Dezember 2015	172 631 540	5 185 031	5 854 584	39 097 761	44 952 345	222 768 916

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 (SGF) angewendet. Zusätzlich sind die Bestimmungen der Verordnung des 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.

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember.

Währungsumrechnung

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

	Erfolgsrechnung Jahresdurchschnittskurs		Bilanz Stichtagskurs	
	2016	2015	2016	2015
1 EUR	1,1020	1,0922	1,0720	1,0916

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 das Kontokorrent mit dem Kanton Basel-Stadt, über das kurzfristig Flüssige Mittel bezogen werden können. Die Bewertung erfolgt zu Nominalwerten.

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

Die Vorräte, die 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 60 Prozent ihrer Wiederbeschaffungswerte bewertet. Für die Risiken aus Verlust aus der langen Lagerdauer oder einer reduzierten Verwertbarkeit (Gängigkeit und Reichweite) wird eine nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ermittelte Wertberichtigung vorgenommen, die insbesondere die Umschlagshäufigkeit einzelner Warengruppen berücksichtigt.

Die angefangenen Arbeiten werden nach der Percentage-of-Completion (PoC) Methode zu ihren anteiligen Erlöswerten bilanziert. Geleistete Anzahlungen für Vermögensgegenstände des Vorratsvermögens sind in den Vorräten ausgewiesen.

Sachanlagen

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

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

Wirtschaftliche Nutzungsdauer

Wirtschaftliche Nutzungsdauer	in Jahren
Gebäude	50
Trassen und Gleise	25 – 40
Fahrleitungen	25
Elektrische Schienentriebfahrzeuge (Wagenkasten)	40
Elektrik für Traktion und Sicherheit (Antrieb und Bremsen)	20
Komforteinrichtung	17
Fahrgastinformation / Klimageräte	10
Verschleisstteile Drehgestell / Gelenke	8
Autobusse und Dienstfahrzeuge	5 – 12
Maschinen, Werkzeuge und Geräte	5 – 10
Betriebseinrichtungen	5 – 25
Möbiliar	5 – 10
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. IT-Software wird über fünf Jahre abgeschrieben.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten

Das finanzielle Anlagevermögen enthält Genossenschaftsanteile und Beteiligungen. Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Abzug allfälliger Wertbeeinträchtigungen bewertet (vgl. Note 12).

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

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

Personalvorsorge

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

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

Nahestehende Personen

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

Ausserbilanzgeschäfte

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

Steuern

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

Die Mehrwertsteuer wird seit 1. Januar 2016 nach der effektiven Methode abgerechnet.

ANGABEN IM SINNE VON ART. 37 ABS. 3 PBG

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 17. März 2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

ANGABEN IM SINNE VON ART. 35 PBG UND ART. 3 ABS. 2 RKV

in CHF	2016	2015
Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen		
für Tram	100 000 000	100 000 000
für Autobus	100 000 000	100 000 000
Brandversicherungswert der Gebäude	220 685 000	241 139 000

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

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER ERFOLGSRECHNUNG

in CHF

Note	Details zu	31.12.2016*	31.12.2015**
1	Dienstleistungs- und übrige Erlöse*		
	Dienstleistungen Dritte	14 359 410	17 294 555
	Werbeerlöse und Extrafahrten	6 349 204	7 638 808
	Übrige Erlöse	1 657 520	2 163 378
	Ergebnis aus Anlagenabgängen	- 140 442	- 410 325
	Ertragsminderungen	- 786 832	- 1 664 907
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	21 438 860	25 021 509

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
2	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	61 253 505	54 063 073
	Übrige Abgeltungen	3 751 592	3 689 930
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	65 005 097	57 753 003
	Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden		
	Abgeltung Bund	1 387 575	1 507 155
	Abgeltung Gemeinde Riehen	1 518 482	1 556 563
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	153 464	163 639
	Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt	3 059 521	3 227 357

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

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2016 wurde mit dem Kanton Basel-Stadt ein Deckungsdifferenzenmodell vereinbart. Abweichungen zwischen den abgegoltenen und den effektiv eingetretenen Kosten für spezifische Positionen werden im Jahresabschluss ermittelt, in den anderen langfristigen Verbindlichkeiten bilanziert (vgl. Note 19) und in zukünftige Leistungsvereinbarungen integriert.

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
3	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	12 603 834	12 632 141
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	3 846 089	3 055 515
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Tramverlängerung	200 200	200 200
	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition	16 650 123	15 887 856

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

* Effektive MWST-Methode, Beträge exkl. MWST

** Pauschale MWST-Methode, Beträge inkl. MWST

Note	Details zu	31.12.2016*	31.12.2015**
4	Aufwand zur Leistungserstellung		
	Materialaufwand ¹	7 731 869	12 339 239
	Energieaufwand	10 490 779	11 512 362
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	16 723 822	16 112 260
	Verwaltungskostenanteil TNW	3 175 150	3 331 000
	Fahrzeugaufwand	1 146 934	1 259 035
	Aufwand für Verkehrsmittelwerbung	631 666	413 430
	Aufwand zur Leistungserstellung	39 900 220	44 967 326

Note	Details zu	31.12.2016*	31.12.2015**
5	Personalaufwand		
	Löhne	93 975 530	96 027 544
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	7 723 542	8 122 735
	Personalversicherungsbeiträge	25 917 712	22 682 730
	Übriger Personalaufwand	2 985 236	3 642 372
	Personalaufwand	130 602 020	130 475 381

Note	Details zu	31.12.2016*	31.12.2015**
6	Übriger betrieblicher Aufwand		
	Mehrwertsteuer ²	1 807 703	5 458 676
	Entsorgungsaufwand	305 055	251 648
	Informatikaufwand	5 336 214	5 192 401
	Raumaufwand	1 620 531	1 389 265
	Steuern und Abgaben	62 868	114 965
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	984 126	1 460 286
	Sachversicherungen	862 677	750 365
	Übrige betriebliche Aufwendungen	5 787 469	7 978 090
	Übriger betrieblicher Aufwand	16 766 643	22 595 696

Note	Details zu	31.12.2016*	31.12.2015**
7	Finanzergebnis		
	Zinserträge und Kursgewinne	164 664	311 097
	Zinsaufwand Darlehen Kanton	-1 624 545	-987 666
	Kursverluste und Übrige Finanzaufwendungen	-88 975	-439 302
	Finanzergebnis	-1 548 856	-1 115 871

* Effektive MWST-Methode, Beträge exkl. MWST

** Pauschale MWST-Methode, Beträge inkl. MWST

1 Im Materialaufwand enthalten sind die Verschrottungskosten der Ersatzteile für die Tramserien Be 4/6 und Be 4/4 und übrige Lagergüter mit Anschaffungs- und Herstellkosten von 3 277 467 CHF (vgl. Note 10).

2 2016: Vorsteuerkürzung für die Abgeltungen, Subventionen und nicht steuerbare Leistungen.

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

in CHF

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
8	Flüssige Mittel		
	Kassen	1 302 180	848 622
	Postfinance und Banken	41 949 373	24 658 536
	Checks und Gutscheine	307 799	687 566
	Flüssige Mittel beim Kanton Basel-Stadt	9 147 127	24 116 183
	Flüssige Mittel	52 706 479	50 310 907

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
9	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	Forderungen gegenüber Dritten	8 173 283	10 444 061
	Forderungen gegenüber Nahestehenden	2 728 927	3 243 028
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	- 101 273	- 72 310
	Wertberichtigung (Pauschal auf Taxzuschläge)	- 964 927	- 2 090 904
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9 836 010	11 523 875

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
10	Vorräte und angefangene Arbeiten		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	972 237	1 277 414
	Rohstoffe	602 660	1 452 836
	Ersatzteile	11 843 304	12 738 907
	Halb- & Fertigfabrikate	4 061 394	4 805 661
	Sonstige Vorräte	387 708	533 390
	Anzahlungen an Vorräte	1 565 383	1 565 383
	Angefangene Arbeiten	880 903	3 383 728
	Wertberichtigungen	- 9 409 735	- 12 446 093
	Vorräte und angefangene Arbeiten	10 903 854	13 311 226

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
11	Aktive Rechnungsabgrenzungen		
	Verkehrsabrechnung SBB	10 071 141	12 540 505
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	8 077 689	5 698 058
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	18 148 830	18 238 563

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
12	Finanzanlagen		
	Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000
	Beteiligung an Moving Media Basel AG, Basel, 2/3 Beteiligungsanteil	99 900	-
	Finanzanlagen	299 900	200 000

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
13	Sachanlagen 2016						
	Anschaffungswerte						
	Bestand 1. Januar 2016	339 325 767	75 025 731	444 068 409	166 445 473	109 698 036	1 134 563 416
	Zugänge	48 946 009	0	15 445 243	4 203 917	4 833 803	73 428 972
	Abgänge ¹	-20 179 152	-415 975	-1 355 843	0	0	-21 950 970
	Umbuchungen	42 388 803	0	1 473 184	1 596 979	-45 458 966	0
	Bestand am 31. Dez. 2016	410 481 427	74 609 756	459 630 992	172 246 370	69 072 873	1 186 041 418
	Wertberichtigung kumuliert						
	Bestand 1. Januar 2016	-244 055 054	-30 128 879	-208 897 881	-51 617 087	0	-534 698 901
	Abschreibungen	-11 154 565	-6 038 962	-20 665 843	-5 724 674	0	-43 584 044
	Wertbeeinträchtigungen/ Impairment ²			-235 000			-235 000
	Abschreibung Abgänge ¹	20 175 789	234 438	1 311 864	0	0	21 722 091
	Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
	Bestand am 31. Dez. 2016	-235 033 830	-35 933 403	-228 486 860	-57 341 761	0	-556 795 854
	Netto-Buchwert						
	1. Januar 2016	95 270 713	44 896 852	235 170 528	114 828 386	109 698 036	599 864 515
	31. Dezember 2016	175 447 596	38 676 353	231 144 132	114 904 609	69 072 873	629 245 564

¹ Abgegangen sind 11 Be 4/4 Schindler, 16 Be 4/6 Düwag, 27 Anhänger mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von 20 179 152 CHF,

¹ Autobus, 6 Dienstwagen, 1 LKW Turmwagen mit ursprünglichen AHK von 604 607 CHF. Zudem diverse kleine Anlagen mit AHK von 985 674 CHF.

² Wertbeeinträchtigung (Impairment) eines Schienenreinigers.

Investitionen nach § 16 BVB-Organisationsgesetz wurden bis zum 31.05.2016 über A-fonds-perdu Finanzierungen durch den Kanton Basel-Stadt getragen. Im Zusammenhang mit der Revision des BVB-Organisationsgesetz ist der bisherige § 16 zum 06.06.2016 weggefallen. Künftig werden die Anlagen für die Bahninfrastruktur über Darlehen mit marktüblichen Zinsen finanziert.

Diese Investitionen sind Eigentum der BVB und somit im Anlagenvermögen abgebildet und werden planmässig abgeschrieben. Die gewährten Nutzungsrechte aus den Investitionszuschüssen einer Berichtsperiode kompensieren die Abschreibungen der Anlagen (vgl. Note 3).

Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
Sachanlagen 2015						
Anschaffungswerte						
Bestand 1. Januar 2015	290 750 356	59 789 038	418 879 086	130 855 679	166 825 900	1 067 100 060
Zugänge	23 598 867	36 452 511	17 773 358	13 179 555	8 743 735	99 748 026
Abgänge ¹	-7 188 344	-21 230 717	-3 743 066	-302 880	0	-32 465 007
Umbuchungen	32 164 888	14 898	10 978 693	22 713 119	-65 871 598	0
Bestand am 31. Dez. 2015	339 325 767	75 025 731	443 888 071	166 445 473	109 698 036	1 134 383 079
Abschreibungen kumuliert						
Bestand 1. Januar 2015	-240 915 726	-47 302 412	-191 697 017	-46 952 870	0	-526 868 025
Abschreibungen	-10 124 452	-3 939 345	-19 860 091	-4 964 514	0	-38 888 403
Wertbeeinträchtigungen / Impairment ²			-436 094			-436 094
Abschreibung Abgänge ¹	6 985 124	21 112 878	3 275 659	300 297	0	31 673 958
Umbuchungen					0	0
Bestand am 31. Dez. 2015	-244 055 054	-30 128 879	-208 717 544	-51 617 087	0	-534 518 564
Netto-Buchwert						
1. Januar 2015	49 834 630	12 486 626	227 182 069	83 902 810	166 825 900	540 232 035
31. Dezember 2015	95 270 713	44 896 852	235 170 527	114 828 386	109 698 036	599 864 515

1 Abgegangen sind 38 Autobusse mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von 21 096 289 CHF, 4 Trams, 3 Anhänger und 1 Dienstwagen mit Kommunikationsgeräten, IBIS-Ausrüstungen bei Schienenfahrzeugen mit ursprünglichen AHK von 4 175 154 CHF. Strategische Ersatzteile mit ursprünglichen AHK von 2 671 411 CHF und Fahrleitungen für Trolleybusse von CHF 1 675 328. Zudem diverse kleine Anlagen mit AHK von 2 749 649 CHF.

2 50 % Wertbeeinträchtigung (Impairment) einer Fräsmaschine inkl. der damit verbundenen Spezialwerkzeugen.

Note	Details zu	2016	2015
14	Immaterielle Anlagen		
	Anschaffungswerte		
	Bestand 1. Januar	4 424 198	3 996 575
	Zugänge	145 066	427 623
	Abgänge	-309 992	0
	Umbuchungen	0	0
	Bestand am 31. Dezember	4 259 272	4 424 198
	Abschreibungen kumuliert		
	Bestand 1. Januar	-2 839 727	-2 397 941
	Abschreibungen	-531 871	-441 786
	Abschreibungen Abgänge	165 484	0
	Umbuchungen	0	0
	Bestand am 31. Dezember	-3 206 114	-2 839 727
	Nettobuchwert		
	1. Januar	1 584 471	1 598 633
	31. Dezember	1 053 158	1 584 471

In den Immateriellen Anlagen sind neben den erworbenen Vermögenswerten auch Werte bilanziert, die im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme selbst erstellt wurden.

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
15	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	20 210 112	23 245 082
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	948 749	837 722
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21 158 861	24 082 804

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
16	Finanzverbindlichkeiten		
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Depot Wiesenplatz ¹	1 299 093	1 299 093
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	1 299 093	1 299 093
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Depot Wiesenplatz ¹	37 110 440	38 409 534
	Darlehen für Trambeschaffung ²	165 800 000	110 800 000
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	202 910 440	149 209 534
	Davon Restlaufzeit 2 bis 5 Jahre	38 356 372	21 816 372
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	164 554 068	127 393 162
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,95%	0,95%

¹ Rückzahlung des Darlehens für die betrieblichen Anlagen in gleichen Tranchen über 15 Jahre, für Gebäude über 50 Jahre.

² Rückzahlung des Darlehens ab 31.12.2018 in 20 Jahrestanchen.

Note	Details zu	Bestand 01.01.	Umbuchung	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.	davon kurzfristig
17	Rückstellungen 2016							
	Garantie- und Haftungsfälle	1 700 011	0	1 268 239	- 369 500	- 527 380	2 071 370	2 071 370
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	8 767 928	0	0	0	- 1 336 114	7 431 813	7 431 813
	Dienstjubiläen	2 739 884	0	0	0	- 159 889	2 579 995	934 390
	Diverse Personalverpflichtungen	7 804 392	0	0	- 1 201 381	- 529 000	6 074 011	1 574 706
	Rückbauverpflichtungen	4 086 992	0	0	- 2 656 045	- 300 000	1 130 947	1 130 947
	Total	25 099 207	0	1 268 239	- 4 226 927	- 2 852 383	19 288 136	13 143 226
	Rückstellungen 2015							
	Garantie- und Haftungsfälle	827 290		1 074 000	- 27 559	- 173 720	1 700 011	1 700 011
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	8 610 273		157 655	0	0	8 767 928	8 767 928
	Dienstjubiläen	2 959 126		0	0	- 219 242	2 739 884	935 877
	Diverse Personalverpflichtungen	8 781 566		0	- 977 174	0	7 804 392	1 184 000
	Rückbauverpflichtungen	4 206 707		0	- 119 715	0	4 086 992	4 086 992
	Total	25 384 962	0	1 231 655	- 1 124 448	- 392 962	25 099 207	16 674 807

Garantie- und Haftungsfälle

Zum Bilanzstichtag bestehen Garantieverpflichtungen aus Bauleistungen zugunsten Dritter im Umfang von 1 554 430 CHF (Vorjahr 991 600 CHF) und aus übrigen Haftungsfällen von 517 229 CHF (Vorjahr 708 411 CHF).

Ferien- und Überzeitguthaben Personal

Die Ferien-/Überzeit-Rückstellung entspricht den bewerteten Zeitguthaben der Mitarbeitenden für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit sowie Überstunden.

Dienstaltersgeschenke

Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke ergibt sich aus der Verpflichtung gemäss des kantonalen Personalgesetzes, wonach Mitarbeitende in Abhängigkeit von ihrer Dienstzugehörigkeit in Jubiläumsjahren einen Anspruch auf Sonderurlaub haben. Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke im kurzfristigen Bereich betrifft Ansprüche der Mitarbeitenden, die spätestens im Folgejahr realisiert werden. Die langfristige Rückstellung für Dienstaltersgeschenke betrifft Ansprüche, die in den Jahren ab 2018 realisiert werden.

Diverse Personalverpflichtungen

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

Rückbauverpflichtungen

Die Rückbauverpflichtungen entsprechen den erwarteten restlichen Kosten für die Massnahmen auf dem Areal Dreispitz, die 2017 vorgesehen sind.

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
18	Passive Rechnungsabgrenzungen		
	U-Abo	18 628 639	18 543 182
	TNW-Abrechnung	3 711 700	9 617 692
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	6 270 026	6 383 194
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	6 455 058	10 461 654
	Passive Rechnungsabgrenzungen	35 065 423	45 005 722

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
19	Andere langfristige Verbindlichkeiten		
	Deckungsdifferenzen aus der Leistungsvereinbarung Kanton	1 812 153	2 577 398
	Andere langfristige Verbindlichkeiten	1 812 153	2 577 398

Note	Details zu	31.12.2016	31.12.2015
20	Investitionszuschüsse		
	Eröffnungsbestand	188 102 538	182 195 138
	Zugang Finanzierung Investitionen nach § 16 im Berichtsjahr	5 467 151	18 539 541
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 12 603 834	– 12 632 141
	A-fonds-perdu Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16	180 965 855	188 102 538
	Eröffnungsbestand	37 602 414	40 657 928
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 3 846 089	– 3 055 514
	Investitionszuschüsse Kleininvestitionen	33 756 325	37 602 414
	Eröffnungsbestand	4 804 800	5 005 000
	Zugang Finanzierung durch Bund im Berichtsjahr	1 453 201	–
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 200 200	– 200 200
	Investitionszuschüsse Eidg. Departement UVEK für Tramverlängerung nach Weil am Rhein und Saint-Louis	6 057 801	4 804 800
	Summe Investitionszuschüsse	220 779 981	230 509 752

* Investitionen nach § 16 BVB-OG wurden bis zum 31.05.2016 über A-fonds-perdu Finanzierungen durch den Kanton Basel-Stadt getragen. Im Zusammenhang mit der Revision des BVB-OG ist der bisherige § 16 zum 06.06.2016 weggefallen. Künftig werden auch die Anlagen der Bahninfrastruktur durch marktüblichen Darlehen des Kantons Basel-Stadt finanziert.

Note	Wirtschaftlicher Nutzen / wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand in CHF	Über-/ Unterdeckung gemäss 31.12.16	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation 31.12.16	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation 31.12.15	Veränderungen zum Vorjahr (2015) bzw. erfolgswirksam im Geschäfts- jahr (2016)	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge 2016	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand 31.12.16	Vorsorge- aufwand im Personal- aufwand 31.12.15
21	Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0	0	10 620 365	0	17 038 691	17 038 691	13 696 337
	Total	0	0	10 620 365	0	17 038 691	17 038 691	13 696 337

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerks der BVB beträgt per 31.12.2015 102,8 % (Vorjahr 105,4 %).

Zur zusätzlichen Stärkung des Deckungsgrads bringt die BVB per 01.01.2016 eine bestehende Arbeitgeberbeitragsreserve mit Verwendungs-
verzicht in Höhe von 10 437 000 CHF in das Vorsorgewerk der BVB ein. Zur Stärkung des Deckungsgrads wurde im Jahr 2016 ein Betrag von
3 388 823 CHF in die Pensionskasse geleistet.

Auf der Basis des Pensionskassengesetzes (PKG), Stand 01.01.2016, für die Vorsorgewerke des Bereichs Staat und gemäss Regierungs-
ratsbeschluss 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 % liegt, werden garantiert:

- a) Alters-, Risiko- und Austrittsleistungen
- b) Austrittsleistungen eines in Teilliquidation austretenden Versichertenbestandes sowie
- c) 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 Deckungsgrads aufbringen.

Note	Details zu	2016	2015
22	Vergütungen an Führungskräfte		
	Geschäftsleitungsmitglieder	1 686 065	2 031 378
	Verwaltungsräte	256 350	277 500
	Total Vergütungen Führungskräfte	1 942 415	2 308 878

Der Rückgang bei den Salären der Geschäftsleitungsmitglieder ergibt sich aus der über das gesamte Geschäftsjahr 2016
nicht voll besetzten Geschäftsleitung. Im Vorjahr waren Geschäftsleitungsmitglieder nicht das ganze
Jahr nominiert.

Die Verringerung bei den Verwaltungsratsvergütungen ist in der Stabilisierung durch das neue Management begründet.
Im Vorjahr waren besondere Massnahmen zum Aufbau der Geschäftsleitung und der Compliance-Strukturen notwendig.

Note	Details zu	Kanton Basel-Stadt Vollkonsolidierte Einheiten ¹	Assoziierte Gesellschaften ²
23	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2016		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	2 565 098	792 646
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	65 005 097	
	Gewährte Nutzungsrechte Investition	12 603 834	
	Betriebsertrag	80 174 029	792 646
	Aufwand zur Leistungserstellung	9 760 234	435 452
	Personalaufwand	203 037	
	Übriger betrieblicher Aufwand	1 461 509	
	Finanzergebnis	1 624 489	
	Aufwendungen	13 049 268	435 452
	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2015		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	5 332 888	
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	57 753 003	
	Gewährte Nutzungsrechte Investition	12 632 141	
	Betriebsertrag	75 718 032	–
	Aufwand zur Leistungserstellung	11 652 713	
	Personalaufwand	166 030	
	Übriger betrieblicher Aufwand	1 667 029	
	Finanzergebnis	976 263	
	Aufwendungen	14 462 036	–
	1 Stammhaus (Departemente und Dienststellen), Industrielle Werke Basel, Felix Platter Spital, Universitätsspital Basel, Universitäre Psych. Kliniken		
	2 Moving Media AG, Basel		

Note	Details zu
24	Ausserbilanzgeschäfte
	Zum Bilanzstichtag bestehen Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter im Umfang von 46 101 937 CHF.
	Die BVB wird sich nach erfolgreichem Abschluss der ausstehenden Unterhalts- und Betriebsverträge für die Linie 3 mit einem Betrag von 1 000 000 EUR (1 072 000 CHF) an den Kosten für die Verlängerung der Tramlinie 3 auf französischer Seite beteiligen.

Note	Details zu
25	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
	Genehmigung der Jahresrechnung
	Gemäss Art. 12b BVB-Organisationsgesetz obliegt die Genehmigung der Jahresrechnung dem Regierungsrat des Kanton Basel-Stadt. Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung in seiner Sitzung vom 24.02.2017 genehmigt.
	Der Verwaltungsrat hat die Genehmigung der Positionen der Jahresrechnung durch das Bundesamtes für Verkehr vom 17.03.2017 im Rahmen der Behandlung des BVB Geschäftsberichts 2016 in seiner Sitzung vom 03.04.2017 zur Kenntnis genommen.
	Der Regierungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung in seine Sitzung vom 25.04.2017 genehmigt.



KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
 Viaduktstrasse 42
 CH-4002 Basel

Postfach 3456
 CH-4002 Basel

Telefon +41 58 249 91 91
 Telefax +41 58 249 91 23
 Internet www.kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der

Basler Verkehrs-Betriebe, Basel

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seiten 8 bis 23 des Finanzberichtes), für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und dem schweizerischen Gesetz.



*Basler Verkehrs-Betriebe
Bericht der Revisionsstelle
zur Jahresrechnung
an den Verwaltungsrat*

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

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

Ferner bestätigen wir, dass die Buchführung und die Jahresrechnung dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen entsprechen.

Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung im Sinne des Eisenbahngesetzes formell geprüft und mit Schreiben vom 17. März 2017 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Verantwortungen für Festlegung der Organisation sowie Erlass der Geschäftsordnung obliegt nach Art. 10 BVB-OG dem Verwaltungsrat, deren Umsetzung der Geschäftsleitung. Nach Art. 12 BVB-OG hat die Revisionsstelle eine Beurteilung der ordentlichen Geschäftsführung vorzunehmen. Unsere Aufgabe ist es daher, die formelle Einhaltung der Geschäftsordnung anhand der bestehenden Rechtsgrundlagen und Protokollierungen zu beurteilen.

Bei unseren Prüfungshandlungen zur Beurteilungen der formellen Einhaltung der Geschäftsordnung anhand der bestehenden Rechtsgrundlagen und Protokollierungen haben wir im Geschäftsjahr 2016 keine Sachverhalte festgestellt, die nicht den Vorgaben des BVB-OG entsprechen.

KPMG AG

Stefan Inderbinen
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sven Bösiger

Basel, 3. April 2017

LINIENSTATISTIK 2016

1	Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB (–Messeplatz–Badischer Bahnhof)
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–Badischer Bahnhof–Eglisee (–Riehen Schlaufe)
3	Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfusserplatz–Burgfelden Grenze
6	Riehen Grenze–Messeplatz–Barfusserplatz–Morgartenring–Allschwil
8	Weil am Rhein Bahnhof–Kleinhüningen–Schifflande–Bahnhof SBB–Neuweilerstrasse
14	Dreirosenbrücke–Messeplatz–Barfusserplatz–Aeschenplatz–St. Jakob–Muttentz–Pratteln
15	Bruderholz–Wolfschlucht–Aeschenplatz–Wettsteinplatz–Messeplatz–Schifflande–Aeschenplatz–Wolfschlucht–Bruderholz
16	Bruderholz–Jakobsberg–Heiliggeistkirche–Markthalle–Heuwaage–Schifflande
21	Bahnhof St. Johann–Dreirosenbrücke–Messeplatz–Badischer Bahnhof

Total Tram

30	Bahnhof SBB–Spalentor–Johanniterbrücke–Badischer Bahnhof (–Hoffmann LaRoche)
31	Bachgraben–Kannenfeldplatz–Schifflande–Claraplatz–Tinguely Museum–Friedhof Hörnli
32 ¹	Rotengraben–Riehen Dorf–Bettingerstrasse–Bettingen–Chrischonaklinik
33	Schifflande–Kinderspital UKBB–Schützenhaus–Wanderstrasse (–Allschwil–Schönenbuch)
34 ²	Bottmingen–Schützenhaus–Schifflande–Claraplatz–Wettsteinallee–Käferholzstrasse–Friedhof Hörnli (–Riehen Bahnhof)
35	Habermatten–Friedhof Hörnli–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Hinter Gärten–Inzlinger Zoll
36	Schifflande–Kannenfeldplatz–Neubad–St. Jakob–Badischer Bahnhof–Kleinhüningen
38 ³	Wyhlen Siedlung–Grenzach–Claraplatz–Schifflande–Kannenfeldplatz–Bachgraben–Allschwil–Neuweilerstrasse
42	Bettingen–Habermatten–Wettsteinallee–Claraplatz
45	Habermatten–Friedhof Hörnli–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Dinkelbergstrasse–Moosrain–Chrischonaweg
48	Bahnhof SBB–Schützenhaus–Wanderstrasse–Bachgraben
50	Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–EuroAirport
603/4 ⁴	Schifflande–Kinderspital UKBB–Votaplatz–Hüningen Grenze/Saint-Louis Grenze

Total Bus

Nachtnetzlinien N6, N14, N20, N21, N22

Extrafahrten

Total ganzes Netz

Anmerkungen:

1 L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.

2 L34 beinhaltet die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».

3 L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH(SBG) geführt. Es werden nur die Einsteiger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet berücksichtigt.

4 L603 & L604 wird durch Métro-Cars S.A. betrieben.

5 Ohne Nachtnetz.

Linienlänge (in m)	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personen-kilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer in Tsd.	
		2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
6 852	Tram lang	9,06	8,96	17,26	17,20	1,91	1,92	518	513
5 871	Tram lang	9,40	9,36	16,30	16,89	1,73	1,80	617	634
6 419	Tram lang	9,36	9,51	15,64	16,14	1,67	1,70	617	617
12 491	Tram lang, im Regelfall Niederflur	16,88	17,20	42,52	44,03	2,52	2,56	1 171	1 187
10 187	Tram lang, Niederflur	19,93	21,27	39,64	41,72	1,99	1,96	926	887
12 578	Tram lang	14,32	14,64	36,05	37,11	2,52	2,54	1 267	1 268
5 351	Tram kurz	5,47	5,45	9,60	9,50	1,75	1,74	503	508
5 364	Tram kurz	6,67	6,78	10,31	10,45	1,55	1,54	528	533
3 170	Tram kurz	0,23	0,21	0,30	0,24	1,33	1,15	32	33
68 282		91,33	93,38	187,61	193,30	2,05	2,07	6 179	6 180
5 811	Gelenkbus	6,37	6,24	11,81	11,51	1,85	1,84	497	482
7 403	Gelenkbus	1,60	1,60	3,28	3,42	2,05	2,13	292	297
6 537	Midibus	0,66	0,64	1,41	1,39	2,15	2,17	334	328
9 430	Normalbus	2,15	2,20	5,23	5,20	2,43	2,37	527	525
15 448	Gelenkbus	8,22	8,04	20,37	19,59	2,48	2,44	1 150	1 149
5 581	Kleinbus	0,19	0,19	0,38	0,38	1,98	1,95	96	95
15 750	Gelenkbus	11,78	11,53	32,09	31,72	2,72	2,75	1 460	1 459
16 927	Gelenkbus	3,02	3,01	6,63	6,50	2,20	2,16	702	696
7 289	Normalbus	0,26	0,24	0,61	0,56	2,38	2,37	65	62
5 894	Kleinbus	0,18	0,17	0,31	0,30	1,74	1,72	107	106
5 888	Gelenkbus	0,87	0,81	2,62	2,44	3,01	3,02	199	198
7 830	Gelenkbus	4,60	4,54	24,32	23,76	5,29	5,23	916	843
2 907	Normalbus	0,71	0,71	1,55	1,58	2,17	2,22	143	143
112 695		40,60	39,93	110,61	108,34	2,72	2,71	6 488	6 383
42 263		0,07	0,07	0,26	0,26	3,63	3,65	26,00	26,00
–		0,02	0,02	0,20	0,23	10,00	10,00	24,00	24,00
180 977⁵		132,01	133,40	298,69	302,13	2,26	2,26	12 691	12 613

ROLLMATERIALBESTAND 2016 – TRAM UND BUS

(Inkl. Oldtimer, exkl. Dienstfahrzeuge)

Jahr	Motorwagen					Anhängewagen					Total Tram	Klein- busse	Normal- busse	Gelenk- busse	Total Busse	Total Fahr- zeuge
	2- achs	4- achs	6- achs	8- achs	Total	2- achs geschl.	2- achs offen	3- achs	4- achs	Total						
2016 Linie	0	27	29	61	117	0	0	0	39	39	156	7	14	94	115	271
2016 Oldtimer	7	3	4	0	14	5	3	2	0	10	24	0	1	0	1	25
2016 Total	7	30	33	61	131	5	3	2	39	49	180	7	15	94	116	296
2015	7	41	46	40	134	5	3	2	66	76	210	7	15	94	116	326
2014	7	46	46	30	129	5	3	2	69	79	208	7	20	72	99	307
2013	7	47	46	28	128	5	3	2	70	80	208	7	20	72	99	307
2012	7	48	46	28	129	5	3	2	70	80	209	7	20	72	99	308
2011	7	48	46	28	129	5	3	2	70	80	209	7	20	72	99	308

Stand: 31.12.2016

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2016	2015	2014	2013	2012
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	233,90	239,10	245,10	231,27	227,19
Betriebliches Ergebnis	2,28	1,30	3,17	8,09	10,23
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	0,31	0,17	4,82	0,96	0,94
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)	298,69	302,13	291,30	289,80	286,27
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)	132,01	133,49	131,79	132,80	131,57
Linienlängen in m¹	180 977	180 977	183 047	180 075	180 075
Tram	68 282	68 282	65 653	65 653	65 653
Bus	112 695	112 695	117 395	114 423	114 423
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)	12 667	12 589	12 247	12 179	12 167
Tram	6 179	6 180	5 991	5 995	6 056
Bus	6 488	6 383	6 229	6 157	6 111
Nachnetzlinien	26	26	27	26	27
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)²	89	88	88	89	90
Extrafahrten	680	762	877	799	817
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	17 609 612	18 137 000	18 119 000	17 649 000	18 246 000
Gas	13 423 500	15 691 000	16 031 000	17 129 000	17 371 000
Anteil Biogas (kWh)	6 711 750	6 199 000	6 252 000	6 166 000	6 253 000
Tram					
Strom ³	32 735 616	33 997 000	33 758 000	35 133 000	35 365 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial (kWh)	63 768 728	67 825 000	67 908 000	69 911 000	70 982 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	39 537 000	40 196 000	40 010 000	41 299 000	41 618 000
davon erneuerbare Energien (%)	62,0	59,3	58,9	59,1	58,6
Mitarbeitende⁴					
Personalbestand					
Personen	1 241	1 249	1 206	1 183	1 114
FTE	1 116,7	1 158,2	1 089,7	1 085,1	1 032,2
Männer	1 053	1 056	1 012	1 004	958
Männer in %	84,9	84,7	83,9	84,9	86,0
Frauen	187	191	194	179	156
Frauen in %	15,1	15,3	16,1	15,1	14,0
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	17	15	12	15	17
Mitarbeitende pro Organisationseinheit					
Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	21	19	16	8	5
Betrieb	660	662	625	629	608
Infrastruktur	117	114	106	101	93
Technik	194	209	216	210	206
Markt & Netz	159	157	162	152	136
Finanzen	68	52	44	72	59
Human Resources	22	26	24	–	–
Unternehmensentwicklung ⁵	–	10	13	11	7
Fluktuation insgesamt in %	6,5	6,2	5,3	6,2	5,5
Austritte	5,7	4,1	3,3	3,9	3,1
Pensionierungen	0,7	2,1	1,9	2,3	2,4
Vertretene Nationalitäten	19	19	18	17	17
Durchschnittsalter	46,5	46,1	45,9	45,8	46,1
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	7,4	5,5	6,7	4,8	7,0
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen)	18,5	17,2	17,8	14,0	15,2
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	–	77	–	77	–

1 Linienstatistik für das Fahrplanjahr 2016 (13.12.2015 – 11.12.2016)

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

3 Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln])

4 Stand jeweils per 31. Dezember

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

