



An den Grossen Rat

19.0481.01

BVD/P190481

Basel, 17. April 2019

Regierungsratsbeschluss vom 16. April 2019

Basler Verkehrs-Betriebe (BVB): Information über das Geschäftsjahr 2018

Gemäss § 12b des Organisationsgesetzes der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) vom 10. März 2004 (Stand 6. Juni 2016) genehmigt der Regierungsrat die Jahresrechnung der BVB inkl. Bericht der Revisionsstelle und bringt diese anschliessend dem Grossen Rat zur Kenntnisnahme.

Anbei unterbreiten wir Ihnen den Geschäftsbericht sowie den Finanzbericht 2018 der BVB. Letzterer wurde zusammen mit dem Bericht der Revisionsstelle vom Regierungsrat an seiner Sitzung vom 16. April 2019 genehmigt. Die Revisionsstelle der BVB, 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 und den Finanzbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 10. April 2019 abgenommen.

Wie Sie dem Geschäftsbericht entnehmen können, hat die BVB ein anspruchsvolles Geschäftsjahr mit einem Minus von 0,766 Mio. Franken abgeschlossen. Hauptgrund für dieses Ergebnis waren die Probleme im Zusammenhang mit der Wartung der Fahrzeuge, die einmalige Mehrkosten in der Höhe von 0,95 Mio. Franken verursacht haben.

Auch 2018 war die Nachfrage nach den BVB-Verkehrsleistungen mit minus 2,52 Prozent bezüglich der beförderten Fahrgäste bzw. minus 1,68 Prozent Personenkilometer leicht rückläufig. Hauptgrund sind die Gleiserneuerungsarbeiten mit Streckensperrungen, die zu Gunsten der Sicherheit nötig sind. Die Anzahl der Mitarbeitenden hat mit 1'243 im Vergleich zum Vorjahr leicht abgenommen (minus 12 Mitarbeitende). Im Rahmen einer 2018 lancierten Organisationsentwicklung sind in der BVB-Geschäftsleitung künftig noch vier Geschäftsbereiche vertreten.

Die BVB hat im Jahr 2018 den Richtungsentscheid zum Bussystem 2027 mit Elektrobussen getroffen. Das Konzept und die Details dazu werden im Jahr 2019 ausgearbeitet. Dazu wird dem Grossen Rat im Jahr 2020 ein Ratschlag vorgelegt.

Zu Ihrer Kenntnisnahme erhalten Sie beiliegend den Geschäftsbericht sowie den Finanzbericht 2018 der BVB.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Marco Greiner
Vizestaatschreiber

Beilage

- Geschäftsbericht BVB 2018
- Finanzbericht BVB 2018 (inkl. Bericht der Revisionsstelle)

2018

S. 2

DEN BLICK IN DIE ZUKUNFT GERICHTET

BVB-Verwaltungsratspräsidentin Yvonne Hunkeler und BVB-Direktor Erich Lagler im ausführlichen Gespräch.

S. 10

MODERN UNTERWEGS

Neue Fahrzeugflotte komplett: Die BVB schliesst die grösste Fahrzeugbeschaffung ihrer Geschichte erfolgreich ab.

S. 14

EIN BEWEGTES JAHR

Ein Rückblick auf ausgewählte Ereignisse zeigt, was bei der BVB 2018 sonst noch alles passiert ist.

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)

292,55

2018

296,24

2017



BEFÖRDERTE PERSONEN

(in Mio. Einsteigern/Jahr)

127,74

2018

130,66

2017



LINIENLÄNGEN ¹

(in m)

72 755

Tram (9 Linien)

111 663

Bus (15 Linien)



KURSKILOMETER

(in Tsd. km)

6375

Tram

6365

Bus



PÜNKTLICHKEIT ²

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

82,4

2018

89,4

2017



MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

1243

Personen

1137,9

Vollzeitstellen (FTE)



UNTERNEHMENS- ERFOLG

(in CHF/Jahr)

– 765 677

2018

270 607

2017



ENERGIEVERBRAUCH ROLLMATERIAL

(in kWh)

63 977 957

Gesamtenergieverbrauch

37 712 547

(59%)

Erneuerbare Energien

¹ Fahrplanjahr 2018 (11.12.2017 bis 09.12.2018)

² Als pünktlich gelten Abfahrten, die nicht mehr als 60 Sek. zu früh oder 120 Sek. zu spät erfolgen (bis 2017: 90 Sek. zu früh oder 150 Sek. zu spät).

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Ein ereignisreiches und herausforderndes Geschäftsjahr liegt hinter uns. Es stimmt, die BVB kommt nicht zur Ruhe: Aber kann Ruhe, und damit im wahrsten Sinn des Wortes Stillstand, das Ziel eines Verkehrsunternehmens sein, das jeden Tag weit über 300 000 Fahrgäste sicher und bequem bewegt? Wir glauben nicht und blicken deshalb mehrheitlich zufrieden zurück auf das letzte Geschäftsjahr.

2018 hat sich die BVB einen Modernisierungsschub verpasst: So war es das erste Geschäftsjahr als trinational operierendes Transportunternehmen. Die nach Saint-Louis verlängerte Tramlinie 3 hat die Erwartungen der BVB in ihrem ersten Betriebsjahr erfüllt. Auch im Busbereich wurde ein grosser Schritt in Richtung Zukunft gemacht: Im Herbst fuhr der erste Elektrobuss der BVB-Geschichte auf unserem Netz – ein weiterer Erfolg. Mit dem Programm «Bussystem 2027» wird mit Hochdruck an der Umstellung des Bussystems auf Fahrzeuge mit Antrieben mit ausschliesslich erneuerbaren Energien gearbeitet. Bis 2027 wird das Bussystem vollständig umgestellt sein.

Ebenfalls mit Blick in die Zukunft haben wir die Organisationsstruktur der BVB angepasst: Dank der neuen Organisation mit weniger Geschäftsbereichen ist die BVB besser auf künftige Herausforderungen vorbereitet und kann flexibler auf ein sich immer schneller veränderndes Umfeld reagieren. Die Modernisierung des Schienennetzes haben wir 2018 weiter vorangetrieben. Alle Erhaltungsmassnahmen konnten wie geplant durchgeführt werden. Auch in den kommenden Jahren werden viele Streckenabschnitte erneuert, um die Sicherheit der Fahrgäste und unseres Fahrpersonals stets zu gewährleisten.

Alle diese Arbeiten zur Modernisierung der BVB und ihrer Dienstleistungen waren nur möglich dank dem unermüdlichen Einsatz unserer Mitarbeitenden. Sie waren auch 2018 stark gefordert. Bei ihnen bedanken wir uns ausdrücklich für ihren grossen Einsatz, bei unseren Fahrgästen für die Treue. Wir sind überzeugt, mit einer modernen BVB unseren Fahrgästen eine noch bessere Dienstleistung und unseren Mitarbeitenden auch in Zukunft interessante und attraktive Arbeitsplätze bieten zu können. In diesem Sinn: Weiter ohne Stillstand!

Yvonne Hunkeler
Verwaltungsratspräsidentin BVB

Erich Lagler
Direktor BVB

IMPRESSUM

Herausgeberin
Basler Verkehrs-Betriebe
Unternehmenskommunikation
Claragrab 55
CH-4005 Basel

T: +41 61 685 12 12
info@bvb.ch

Konzept und Gestaltung
Klarkom AG, Wabern bei Bern
phorbis Communications AG,
Basel

Text
Unternehmenskommunikation
BVB, Basel
Klarkom AG, Wabern bei Bern

Fotos
Rahel Krabichler, Photography &
Imagination, Köniz;
Bettina Matthiessen, matthiessen
fotografie, Weil am Rhein;
Unternehmenskommunikation,
BVB, Basel

Druck
Printhouse by Job Factory, Basel



10

Die neue Fahrzeugflotte ist nach Anlieferung des letzten Flexity komplett.



12

Die BVB hat zahlreiche Bauvorhaben wie geplant umgesetzt.



18

In der Garage an der Rankstrasse verfügt das Fahrpersonal neu über moderne Diensträumlichkeiten.

EDITORIAL	1
IM GESPRÄCH MIT YVONNE HUNKELER UND ERICH LAGLER	2
DIE NEUE ORGANISATION	6
FAHRGÄSTE	8
FAHRZEUGPARK	10
INFRASTRUKTUR	12
JAHRESRÜCKBLICK	14
MITARBEITENDE	16
LINIENSTATISTIK	20
VERWALTUNGSRAT UND GESCHÄFTSLEITUNG	22
FINANZBERICHT	24
ERFOLGSRECHNUNG / BILANZ	28
KENNZAHLEN	30

«DAS TAGESGESCHÄFT LÄUFT GUT, DOCH ZEITWEISE SCHLAGEN DIE WELLEN HOCH.»

Im Interview blicken Verwaltungsratspräsidentin Yvonne Hunkeler und Direktor Erich Lagler zurück auf das Geschäftsjahr 2018. Es war ein Jahr mit vielen organisatorischen und personellen Veränderungen. Ein Gespräch über Wandel, E-Mobilität und das erste Jahr mit einem trinationalen Tramnetz.

Yvonne Hunkeler, Sie sind seit einem Jahr Verwaltungsratspräsidentin der BVB. In diesem Jahr ist viel passiert. War es ein kurzes oder ein langes Jahr für Sie?

YVONNE HUNKELER: Dieses Jahr verging tatsächlich schneller als andere Jahre. Das hat aber nicht nur mit der BVB zu tun, sondern es ist auch eine Frage des Alters. Je älter man wird, desto schneller vergeht die Zeit.

Welches Fazit ziehen Sie nach dem ersten Jahr?

YVONNE HUNKELER: Ich wusste, dass es eine herausfordernde Aufgabe werden würde. Das hat sich bestätigt. Die BVB ist ein sehr spannendes Unternehmen mit vielen engagierten Mitarbeitenden. Das Tagesgeschäft

läuft gut, aber wir bewegen uns zeitweise in einem rauen Meer mit hohen Wellen. Ich bin zuversichtlich, dass wir nun auf Kurs in ruhigere Gewässer sind.

Wie nehmen Sie die Zusammenarbeit mit der Politik und anderen Akteuren in Basel wahr?

YVONNE HUNKELER: Ich erlebe eine unglaublich hohe Identifikation mit der BVB. Den Baslerinnen und Baslern und somit auch der Politik ist es ein grosses Anliegen, dass es der BVB gut geht. Das ist eine tolle Voraussetzung, um eine gute Dienstleistung zu erbringen. Als öffentlich-rechtliches Unternehmen stehen wir immer unter Beobachtung, aber damit wissen wir umzugehen.

Erich Lagler, im letzten Geschäftsbericht hatten Sie sich für 2018 folgende Schlagzeile gewünscht: «Stabile BVB erfolgreich unterwegs in Richtung Zukunft». Ging dieser Wunsch in Erfüllung?

ERICH LAGLER: Teilweise. Wir haben Geschäftsbereiche, die erfolgreich unterwegs sind, andere sind es noch weniger. Ein Erfolg ist, dass wir bei der Sanierung unseres Schienennetzes alle für 2018 geplanten Arbeiten pünktlich abgeschlossen haben. Gleichzeitig lief unser Netz grossmehrheitlich stabil. Ein grosser Erfolg war auch der Pilotbetrieb mit dem kleinen E-Bus. Wir konnten erste Erfahrungen sammeln und haben viele positive Feedbacks erhalten. Zudem haben wir erfolgreich angefangen, das Unternehmen



«Die tägliche Dienstleistung für unsere Fahrgäste ist beständig und auf hohem Niveau.»

——— Erich Lagler

Erich Lagler, Direktor:
Direktor BVB seit 01.11.2014
Betriebsingenieur SIB,
dipl. Verkaufsleiter SGMI
1961

«Ich erlebe eine unglaublich hohe Identifikation mit der BVB.»

— Yvonne Hunkeler

Yvonne Hunkeler, Verwaltungsratspräsidentin:
Verwaltungsratspräsidentin BVB seit 01.01.2018
dipl. Wirtschaftsprüferin, Betriebsökonomin HWV
1967



prozessorientiert aufzustellen. Damit sind wir für die Herausforderungen der Zukunft besser gewappnet.

2018 hat sich sehr viel bewegt: Ein neuer Verwaltungsrat, eine neue Personalkommission, Veränderungen im obersten Kader, eine neue Organisationsstruktur – was ist beständig geblieben?

ERICH LAGLER: Tatsächlich hat sich im letzten Jahr viel verändert, aber die tägliche Dienstleistung für unsere Fahrgäste, die ist beständig und auf hohem Niveau geblieben.

YVONNE HUNKELER: Das sehe ich gleich. Es geht häufig vergessen, dass uns unsere Kundinnen und Kunden seit Jahren eine unverändert hohe Zufriedenheit bestätigen. Das bleibt unser oberstes Ziel. Wir wollen, dass die fast 350 000 Fahrgäste, die täglich mit uns fahren, zufrieden sind. Die Kundenzufriedenheit mit der BVB ist höher als in anderen vergleichbaren Städten.

Im letzten Jahr hat der Kanton die neue Eignerstrategie verabschiedet. Welchen konkreten Einfluss hat diese auf die BVB?

YVONNE HUNKELER: Wir orientieren uns sehr stark daran und haben auch angefangen, uns intern Rechenschaft darüber abzugeben, ob wir auf Kurs sind. Es gibt Ziele, die

mit der neuen Eignerstrategie eine höhere Gewichtung bekommen haben, beispielsweise die Mitarbeitendenzufriedenheit. Auch die finanziellen Ziele haben eine andere Gewichtung bekommen. So haben wir keine quantitativen Sparvorgaben mehr. Aber wir müssen uns an anderen Verkehrsbetrieben ausrichten. Das heisst, wir müssen effizient und wirtschaftlich arbeiten, zumal wir auch rückläufige Einsteigerzahlen und somit rückläufige Erlöse kompensieren müssen.

Sie haben ja auch Einblick in andere Verkehrsbetriebe. Können Sie dieses Wissen bei der BVB nutzen?

YVONNE HUNKELER: Ja. Ich versuche, immer über den Tellerrand hinauszuschauen und von den Besten zu lernen. Davon profitiert auch die BVB. Denn: Wer aufhört, besser zu werden, hört auch auf, gut zu sein.

Welche Rolle spielt bei der BVB die Zusammenarbeit mit der Personalkommission und den Sozialpartnern?

YVONNE HUNKELER: Die Zusammenarbeit ist sehr wichtig. Die BVB konnte im letzten Jahr mit den Sozialpartnern auf Augenhöhe diskutieren und verhandeln. Natürlich können wir nicht immer alle Forderungen der Verhandlungspartner erfüllen. Ich spüre aber das uns entgegengebrachte Vertrauen und

die Anerkennung für die Bemühungen, die wir als Arbeitgeberin leisten. Ich denke, dass wir 2018 diesbezüglich einen grossen Schritt machen konnten.

Im Sommer 2018 wurden ausserordentliche Schäden am Schienennetz bekannt. Mit welchem Gefühl blicken Sie auf diese Zeit zurück?

ERICH LAGLER: Was mir zuerst in den Sinn kommt, sind die vielen Mitarbeitenden, die Sondereinsätze geleistet haben, um die Schäden zu beheben. Ihnen gebührt ein grosses Dankeschön! Ohne sie hätten wir die Situation nicht so schnell in den Griff bekommen. Andererseits entstand auch ein finanzieller Schaden. Das ist zwar unschön, aber es hatte auch etwas Positives: Wir konnten durch die ausserordentlichen Schäden mangelhafte Prozesse aufdecken, die wir nun verbessern.

Die hätte man aber auch schon früher verbessern müssen.

ERICH LAGLER: Das ist so, keine Frage. Da wir das Unternehmen Schritt für Schritt in die Zukunft führen, kommt das eine oder andere zum Vorschein. Der Geschäftsbereich Infrastruktur war einer der ersten, den wir neu aufgestellt haben. Das Resultat dieser neuen Organisation ist sehr erfreulich. Die anderen Bereiche folgen.

«Wir haben in Basel die einmalige Chance, auf E-Mobilität umzustellen.»

— Yvonne Hunkeler

2018 war auch das erste Jahr der verlängerten Linie 3 nach Saint-Louis. Frau Hunkeler, welches Fazit ziehen Sie daraus?

YVONNE HUNKELER: Unsere Erwartungen haben sich erfüllt und die Verlängerung nach Saint-Louis hat sich bewährt. Es ist etwas sehr Besonderes, dass wir als einziges städtisches Verkehrsunternehmen weltweit ein trinationales Tramnetz betreiben dürfen. Ich hoffe, dass diese Linie noch mehr genutzt wird und sich das Gebiet entlang der Linie weiterentwickelt.

Es gab aber auch negative Aspekte wie etwa die Vandalismusfälle in Saint-Louis im letzten Herbst.

ERICH LAGLER: Diese Fälle waren tatsächlich eine Herausforderung. Die Geschäftsleitung hat dabei richtig und schnell reagiert und beschlossen, die Trams teilweise durch Sicherheitspersonal begleiten zu lassen. Damit hat sich die Situation schnell wieder beruhigt, wir bleiben aber weiterhin wachsam.

2018 wurde der erste E-Bus der BVB-Geschichte im Linienbetrieb getestet. Wie verlief dieser Pilotbetrieb?

ERICH LAGLER: Wir ziehen ein positives Fazit und haben positive Rückmeldungen auch von Fahrgästen und dem Fahrpersonal erhalten. Ich bin überzeugt, dass wir den Umstieg auf einen Busbetrieb mit einem Antrieb mit vollständig erneuerbaren Energien schaffen wer-

den. Das ist für die nächsten Jahre das Leuchtturmprojekt der BVB, ja sogar der Stadt Basel.

YVONNE HUNKELER: Wir haben in Basel die einmalige Chance, auf E-Mobilität umzustellen, zumal uns die Politik dabei unterstützt. Denn im öV-Gesetz steht, dass wir bis 2027 mit vollständig erneuerbaren Energien unterwegs sein müssen. Wir sehen das als Chance. Mir ist keine andere Schweizer Stadt bekannt, in der die Umstellung auf erneuerbare Energien gesetzlich festgeschrieben ist.

Das erzeugt aber auch Druck, es bis 2027 vollständig schaffen zu müssen.

YVONNE HUNKELER: Klar, der Druck ist da. Die Umstellung auf ein E-Bus-System ist sehr komplex, da es ja nicht nur um die Fahrzeugbeschaffung an sich geht. Es muss auch eine ganz andere Art der Infrastruktur aufgebaut werden. Auch die betriebliche Planung wird vor komplett neue Herausforderungen gestellt. Wir stellen uns dieser Herausforderung aber gerne und halten die Umsetzung bis 2027 für realistisch.

Zum Schluss richten wir den Blick auf das laufende Jahr: Was können die Fahrgäste 2019 von der BVB erwarten?

YVONNE HUNKELER: Wir werden weiterhin gute Dienstleistungen in sehr guter Qualität erbringen und streben eine noch bessere Kundenorientierung an.

ERICH LAGLER: Unsere Fahrgäste werden wegen der diversen Baustellen zur Tramnetzsanierung nicht ganz ohne Einschränkungen auskommen. Wir tun aber sehr viel, um diese möglichst gering zu halten. Zudem können die Fahrgäste unseren neuen E-Bus ausprobieren, der auf dem ganzen Netz unterwegs sein wird.

Welche Schlagzeilen wünschen Sie sich für das Geschäftsjahr 2019?

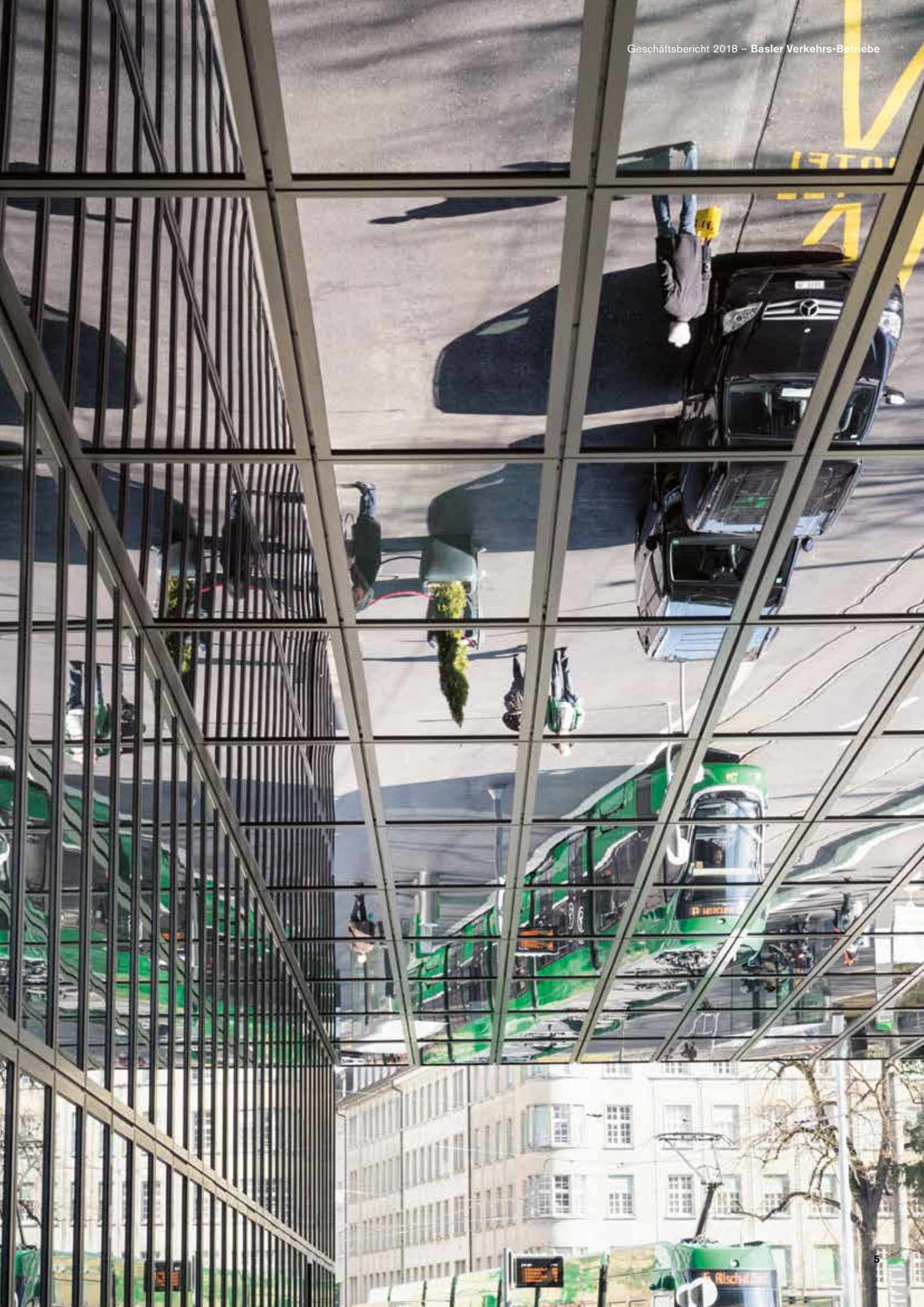
ERICH LAGLER: Ich wünsche mir, dass Ruhe einkehrt und wir die Zukunft fokussiert angehen und gestalten können. Insofern wäre meine Wunschs Schlagzeile «Zukunftsorientiert unterwegs». Ich bin überzeugt, dass uns dies – auch mit dem E-Bus – gelingen wird.

Frau Hunkeler, rechnen Sie für 2019 wiederum mit einem so schnellen oder sogar noch schnelleren Jahr?

YVONNE HUNKELER: Vom Alter her: ja (lacht). Und auch sonst denke ich nicht, dass die Herausforderungen abnehmen werden. Aber genau das macht meinen Job bei der BVB so spannend. Ich trage diese Verantwortung für ein so wichtiges Unternehmen der Stadt Basel sehr gerne mit. 

«Die Fahrgäste können den E-Bus auf dem ganzen Netz ausprobieren.»

— Erich Lagler



FIT FÜR DIE ZUKUNFT

Um für zukünftige Herausforderungen besser gewappnet zu sein, gibt sich die BVB eine neue Organisationsstruktur: Die Anzahl der Geschäftsbereiche wird reduziert, Abläufe werden vereinfacht und Schnittstellen verringert. Daraus ergibt sich ein höherer Nutzen für die Fahrgäste, die Mitarbeitenden und den Kanton.

Die Geschäftsleitung der BVB hat im Frühling 2018 beschlossen, die Organisationsstruktur zu überprüfen, um auch in Zukunft eine attraktive öV-Leistung mit hoher Qualität anzubieten. Im August 2018 hat der Verwaltungsrat auf der Basis dieser Überprüfung die neue Organisationsstruktur der BVB verabschiedet.

Mit der neuen Organisation wird die Anzahl der Geschäftsbereiche reduziert und entsprechend auch die Geschäftsleitung verkleinert: Die Geschäftsbereiche «Betrieb» und «Markt & Netz» wurden aufgelöst. Stattdessen ist der neu geschaffene Geschäftsbereich «Verkehr» für alle Kernleis-

tungen rund um die Fahrgäste zuständig. Die strategische Angebotsplanung, die operative Planung und Steuerung sowie der Fahrbetrieb erfolgen neu aus einer Hand. Damit sollen Schnittstellen reduziert und ein erhöhter Kundennutzen erzielt werden. Dieser neue Geschäftsbereich wird von

Bruno Stehrenberger geleitet, der zuvor Leiter Infrastruktur war und den Geschäftsbereich «Markt & Netz» interimistisch geleitet hatte. Der Geschäftsbereich «Verkehr» ist in der neuen Struktur am 1. Oktober 2018 gestartet, die Detailorganisation wurde auf den 1. Januar 2019 umgesetzt. Die beiden Geschäftsbereiche «Technik» und «Infrastruktur», die von Ludwig Näf respektive Ramon Oppikofer interimistisch geleitet werden, werden zusammengelegt, um die Infrastruktur und die Fahrzeugflotte einheitlich aus einem Geschäftsbereich bereitzustellen. Die Arbeiten für diesen neuen Geschäftsbereich «Anlagen & Fahrzeuge» haben im Laufe des Jahres 2019 begonnen.

Infrastruktur und Fahrzeugflotte werden künftig aus einem Geschäftsbereich geführt.

Der Geschäftsbereich «Finanzen» bleibt bestehen, er wird um die Bereiche Immobilien und Vertrieb ergänzt, die vorher anderen Geschäftsbereichen zugeordnet waren. Geleitet wird er von Vizedirektor Stefan Popp. Der Geschäftsbereich «Human Resources»

wurde in «Personal» umbenannt und bleibt unverändert bestehen. Er wird von Susanne Bolliger Crocoll geleitet.

Insgesamt wird es in Zukunft also noch vier Geschäftsbereiche geben, die neben der Direktion in der Geschäftsleitung vertreten sind. Der Unternehmensstab, in dem per 1. Mai 2018 verschiedene Stabsfunktionen zusammengefasst wurden, ist mit beratender Stimme in der Geschäftsleitung vertreten. Er wird von Milan Sedlacek geleitet.

In Zukunft sind noch vier Geschäftsbereiche in der Geschäftsleitung vertreten.

Mit der neuen Organisation wurde zudem das bestehende Projekt «Bus der Zukunft» in das umfassende Programm «Bussystem 2027» überführt, da der Systemwechsel der heutigen Busflotte weg von fossiler hin zu 100 Prozent erneuerbarer Antriebsenergie für die BVB höchste Priorität hat. Das Programm stellt diesen Systemwechsel bis 2027 sicher, für den sämtliche Prozesse des Busbetriebs neu gestaltet werden müssen.

Da Veränderungen der Organisation nur gelingen können, wenn die Mitarbeitenden involviert sind, wurden die Personalkommission und die Sozialpartner eng in den Prozess einbezogen. Gemeinsam wurden personalpolitische Leitlinien ausgearbeitet, die den fairen und verantwortungsbewussten Umgang mit den Mitarbeitenden regeln. Der Umstellung auf die neue Organisation liegen weder Sparvorgaben noch Stellenabbaupläne zugrunde.

Der Umstellung liegen keine Sparvorgaben zugrunde.

Mit der neuen Organisation werden Schnittstellen reduziert und Abläufe vereinfacht. Damit ist die BVB besser gewappnet für die Herausforderungen der Zukunft und kann flexibler und schneller auf neue Anforderungen und Entwicklungen reagieren. All dies soll sich in einem höheren Nutzen für unsere Fahrgäste, für den Kanton als Eigner und Besteller sowie die Mitarbeitenden niederschlagen. 

HERAUSFORDERUNGEN DER ZUKUNFT

Die neue Organisation ist die Antwort der BVB auf grosse Herausforderungen, denen sie sich in den kommenden Jahren stellen muss: Zum einen sind die Fahrgastzahlen und damit auch die Billetterlöse seit einigen Jahren rückläufig und eine Trendwende ist nicht in Sicht. Zum andern erfordert die Digitalisierung neue Kompetenzen, um sie für die BVB und ihre Fahrgäste optimal nutzen zu können. Schliesslich werden neue Mobilitätsformen wie beispielsweise selbstfahrende Fahrzeuge oder Sharing-Angebote immer wichtiger und führen zu einem stärkeren Wettbewerb. Mit der neuen Organisation können diese Herausforderungen dank schlankeren Strukturen, weniger Schnittstellen und einfacheren Prozessen besser und flexibler angegangen werden. Damit stärkt die BVB ihre Position als grösste Mobilitätsanbieterin der Region und gestaltet die Zukunft der Mobilität aktiv mit – für die Fahrgäste, für den Kanton und für die Mitarbeitenden.



365 TAGE IM JAHR UNTERWEGS FÜR UNSERE FAHRGÄSTE

Über 3000 begeisterte Besucherinnen und Besucher haben am 8. September 2018 unseren Tag der offenen Tür in der Hauptwerkstätte Klybeck besucht. Neun davon haben wir gefragt, was sie mit der BVB verbinden.



«Die BVB hat sich toll entwickelt – vom offenen Tram in der Wolfsschlucht, von welchem man während der Fahrt abspringen musste, bis zu den modernen Trams, die einen Einstieg mit Kinderwagen ermöglichen.»

—— Lilo Widmer,
Basel



«Ich bin seit 28 Jahren in der Schweiz und habe weder ein Auto noch einen Führerschein. Die BVB bringt mich überall hin.»

—— Gautaman Vithiyasagaram,
Basel



«Ich bin einfach Drämmli-Fan und sammle Drämmli-Modelle.»

—— Alfred Holborn,
Basel



«Wir sind Tram-Fans. Die Oldtimer und der Combino sind unsere Lieblingstrams.»

—— Saimir Krasnigi und Idlir Krasnigi,
Allschwil



«Mein Hund Eiko hat ein Hunde-GA.
Wir sind täglich mit der BVB unterwegs.»

—— Manuela Möcklin und
Appenzeller-Mischling Eiko, Basel



«Die BVB ist für uns ein Teil von Basel und
hat einen wahnsinnig tollen Aussenauftritt.»

—— Pia Rudolf, Oberwil, und
Carola Schlupp, Muttenz

«Normalerweise gehe ich mit dem
Velo arbeiten. Wenn es aber regnet,
bin ich froh, mit der BVB eine
komfortable und verlässliche Alter-
native zu haben.»

—— Julia van Ditzhuyzen,
Basel





Modern unterwegs

ERFOLGREICHE FAHRZEUGBESCHAFFUNG: FÜR ZUVERLÄSSIGKEIT UND KOMFORT

Die BVB verfügt über einen modernen Fahrzeugpark, der heutigen Ansprüchen für den Fahrgastbetrieb gerecht wird. Die neue Tram-Flotte ist nach Anlieferung des letzten Flexity komplett. Und auch sonst hat sich beim Rollmaterial einiges getan.

Es war die grösste Fahrzeugbeschaffung der Unternehmensgeschichte: Jetzt verfügt die BVB mit Inbetriebnahme des letzten Flexity im Mai 2018 über insgesamt 61 Trams des Herstellers Bombardier. Nach verschiedenen Tests konnten diese jeweils rund zwei Wochen nach Anlieferung in den regulären Linienbetrieb gehen. «Wir sind stolz und glücklich,

in Basel nun mit einer der modernsten Fahrzeugflotten Europas unterwegs zu sein», sagt Erich Lagler, Direktor der BVB.

FLEXITY-FLOTTE: MODERN UND BELIEBT

Nach der im Sommer 2017 abgeschlossenen Serienauslieferung der 44 langen Flexity-

Trams (43 Meter lang, sieben Module) wurden bis Mitte 2018 die restlichen 17 kurzen Flexity-Trams (32 Meter, fünf Module) angeliefert. Diese kommen fast ausschliesslich auf den Linien 15/16 zum Einsatz. Bei den Fahrgästen sind die neuen Trams, die Regionen und drei Länder verbinden, sehr beliebt. Der Name des letzten Flexity-Trams mit der

E-Bus-Pilot

POSITIVE BILANZ NACH 2800 KILOMETERN

Nummer 6017 wurde mittels einer Abstimmung auf Facebook gewählt: Das Tram erhielt den passenden Namen «Piccolo» – eine Anspielung an die relative «Kürze» des Trams, aber auch an das typische Basler Fasnachtinstrument.

CORNICHONS ALS VERSTÄRKUNG

Weiterhin im Einsatz sind teilweise auch die über 30-jährigen Cornichon-Trams des Typs Be 4/4 von Schindler. Kombiniert mit Anhängerwagen des Typs B 4S (allesamt mit einem Niederflureinstieg ausgestattet) verkehren diese Dreierkompositionen hauptsächlich zwischen Binningen und Eglisee auf der Linie 2 und zwischen Allschwil und Riehen auf der Linie 6. Ansonsten dienen sie zu den Hauptverkehrszeiten oder bei Grossanlässen wie FCB-Spielen zur Verstärkung. Diese Kompositionen werden voraussichtlich 2024 endgültig in Pension gehen.

COMBINO-FLOTTE: ERFOLGREICHE HAUPTUNTERSUCHUNG

2017 startete die serienmässige Hauptuntersuchung der Combino-Flotte. Diese Trams sind seit dem Jahr 2000 auf dem BVB-Netz unterwegs und haben über eine Million Kilometer hinter sich. 2018 kamen nach jeweils gut dreiwöchiger Revision sieben Combinos zurück aus dem «grossen Service». Dabei wurden diverse Fahrzeugkomponenten gewartet, elektronische Systeme ausgetauscht, der Innenraum aufgefrischt und mit neuen Doppelbildschirmen ausgestattet. Zudem erhielten die Trams einen neuen, dunkleren Anstrich: Jetzt sind sie im selben BVB-Grün unterwegs wie die Flexity-Trams und die neuen Citaro-EURO-VI-Gelenkbusse – und fit für die nächste Million Kilometer. Bis 2021 folgen weitere 19 Fahrzeuge, dann ist die ganze Combino-Flotte bereit für ihre zweite Lebenshälfte.

NEUE BUSSE

Auch die Bus-Flotte wird beständig ausgebaut und erneuert. Fünf neue Kleinbusse des Herstellers K-Bus wurden im Dezember 2018 angeschafft und kommen seither auf den Linien 35 und 45 zum Einsatz. Und: Nach dem erfolgreichen Test eines E-Normalbusses im vergangenen Herbst ist seit Anfang 2019 der erste Gelenkbus mit autonomem Elektroantrieb auf dem Netz der BVB unterwegs. 🚲



Der batteriebetriebene Elektrobus ist bei den Fahrgästen sehr beliebt.

Im Herbst 2018 setzte die BVB im Rahmen eines Pilotprojekts einen batteriebetriebenen Elektrobus ein. Nach sechs Wochen Testbetrieb fiel das Fazit bei den Mitarbeitenden und Fahrgästen durchwegs positiv aus. Seit Anfang des Jahres ist nun der erste E-Gelenkbus in der BVB-Geschichte fahrplanmässig unterwegs.

Im Herbst 2018 erhielt die BVB in ihrer Geschichte den ersten vollständig mit einer Batterie angetriebenen Bus. Der 12 Meter lange niederflurige Elektrobus Citea SLF-120 Electric des niederländischen Herstellers VDL mit einer Reichweite von bis zu 130 Kilometern kam abwechselnd auf den Linien 31, 33 und 42 der BVB zum Einsatz. In einer zweiten Phase fährt seit Anfang des Jahres ein 18 Meter langer Gelenkbus desselben Herstellers auf allen Linien der BVB. Elektrobusse sind künftig als fester Bestandteil der BVB-Busflotte geplant.

Ziel des Pilotprojekts ist es, erste praktische Erfahrungen mit der neuen Antriebstechnologie zu sammeln und energierelevante Daten zu erheben. In Schulungen erlernen die Mitarbeitenden des Fahrdienstes, der Technik und des Netzservices den Umgang mit den E-Bussen, die an einer Ladestation in der Garage Rank aufgeladen werden.

GRÜN IN DIE ZUKUNFT

Vom ersten Tag an – und auch noch nach den ersten gefahrenen 2800 Kilometern – ist das Fazit der Fahrgäste und der Mitarbeitenden positiv. Kein Wunder – zeichnet sich der Elektrobus doch nicht nur durch seinen leisen Fahrbetrieb, sondern auch durch seinen hohen Komfort aus.

Das eigens für den ersten «kleinen» Bus angefertigte grasgrüne Design einer Wiese symbolisiert die Verbindung von Natur mit der Antriebstechnologie der Zukunft. «Mit dem E-Bus-Pilotprojekt haben wir einen wichtigen Grundstein für die CO₂-freie Zukunft unserer Busflotte gelegt», so BVB-Direktor Erich Lagler. Langfristig wird die BVB ab 2027 im Fahrgastbetrieb mit 100 Prozent erneuerbarer Energie unterwegs sein. So, wie es das ÖV-Gesetz des Kantons Basel-Stadt vorgibt. 🚲

ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2018



140	Trams
114	Busse
26	Oldtimer
280	TOTAL Fahrzeuge



Baustellen

NETZSANIERUNG AUF KURS

Hinter der BVB liegt ein weiteres intensives Baujahr. Auch 2018 wurden zugunsten einer sicheren Infrastruktur für die Fahrgäste zahlreiche Bauvorhaben wie geplant umgesetzt.

Der Geschäftsbereich «Infrastruktur» hat im vergangenen Jahr zehn grössere Bauvorhaben pünktlich umgesetzt. In Zahlen ausgedrückt: 8220 Gleismeter wurden ersetzt, 12 Kreuzungen und 9 Weichen. «Das entspricht etwa 6,5 Prozent des gesamten BVB-Netz», sagt Ramon Oppikofer, Leiter a.i. des Geschäftsbereichs «Infrastruktur». 28,8 Millionen Franken investierte die BVB. «Dabei kam es trotz eines sehr engen Zeitplans mit einer Ausnahme zu keinen Verzögerungen – und auch zu keinen nennenswerten Arbeitsunfällen.»

DIE GRÖSSTEN BAUPROJEKTE IM ÜBERBLICK

- Auf Kurs ist die Erneuerung der Achse Riehen – Basel, die voraussichtlich 2021 abgeschlossen wird.
- Im Juli startete die erste Etappe der Gleiserneuerungsarbeiten in der Baslerstrasse in Allschwil, wo Gleise und Fahrleitungen ersetzt und die Haltestellen BehiG-konform umgebaut wurden. Während der Bauphase verkehrte zwischen Morgartenring und Allschwil Dorf ein Trammersatz mit Bussen.
- Ebenfalls im Juli starteten die baulichen Massnahmen in der Rosentalstrasse. Die BVB erneuerte dabei zwischen Messeplatz und Eglise Teile der Gleise und der Fahrleitung. Während der Arbeiten stellte sich

heraus, dass die zur Befestigung der Tramgleise gelieferten Bolzen einen Materialfehler aufwiesen. So mussten rund 50 Meter neue Tramgleise wieder entfernt und mit einer anderen Befestigung neu eingebaut werden. Ab Oktober fuhren die Trams trotz der Verzögerung wie vorgesehen durch die Rosentalstrasse zum Badischen Bahnhof, einzig die Inbetriebnahme der Haltestelle Gewerbeschule verzögerte sich um zwei Wochen.

- Zwischen August und Oktober wurden die Tramgleise bei der Kreuzung Markthalle – mehrheitlich in Nacharbeit – ersetzt.
- In der Kleinhünigerstrasse wurden bis Anfang 2018 Tramgleise ersetzt und die Tramhaltestellen Ende des Jahres behindertengerecht umgestaltet.
- In der Zürcherstrasse wurden im Oktober und November Gleise und Fahrleitung ersetzt. Während der Sanierung wurde ein Trammersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Im Zug dieser Arbeiten wurde auch die Tramhaltestelle Waldenburgerstrasse behindertengerecht umgebaut.

BAUVORHABEN 2019

Ab Ende März 2019 erneuern das Tiefbauamt und die BVB die Tramgleise und die Haltestellen auf dem Centralbahnplatz. Dort

sind pro Tag etwa 100 000 Fahrgäste unterwegs. Während gut sechs Wochen und teilweise darüber hinaus werden diverse Bus- und Tramlinien umgeleitet. Bereits im Herbst 2018 starteten Vorbereitungsarbeiten für das neue Parking Kunstmuseum im St. Alban-Graben. Der Gleisersatz wird dem Bauplan angepasst und umfasst verschiedene Etappen. Auch die Gleise auf dem Dorenbachviadukt haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und werden 2019 ersetzt. Rund um den Viertelkreis im Gundeli beginnt im Sommer 2019 eine umfangreiche Erneuerung, die eine grossräumige Verkehrsumleitung und einen ersten Trammersatz mit Bussen von August bis Dezember 2019 mit sich bringt.

DIE BVB BAUT IHREN ERHALTUNGSSTAU STETIG AB

Die BVB kommt weiterhin gut voran bei der Sanierung des Schienennetzes. Der Erneuerungsbedarf bei den Gleisen bleibt aber erhöht. «Es gibt noch viel zu tun», sagt Ramon Oppikofer. «Vor allem stark befahrene Knoten müssen in den nächsten Jahren erneuert werden. Wir hoffen, bis 2020 den grössten Teil des Nachholbedarfs abgearbeitet zu haben. Für das uns entgegengebrachte Verständnis der Fahrgäste, Anwohnenden und Gewerbetreibenden – denen wir einiges zumuten müssen – sind wir dankbar.» 🚊

Ausserordentliche Schäden

MEHR SCHLEIFARBEITEN, ABER KEIN GLEISERSATZ

Im Sommer 2018 wurden ausserordentliche Schäden an Gleisen auf dem BVB-Netz entdeckt. Insbesondere Weichen und Kreuzungen wiesen ein ähnliches Schadensbild auf, welches neu war. Sowohl interne Untersuchungen als auch Expertisen von externen Fachleuten haben ergeben, dass die ausserordentlichen Schäden auf einen Wartungsrückstau im Bereich der Radsatzbearbeitung zurückzuführen sind. Dabei wurden Wartungsintervalle missachtet und Spureinstellungen versäumt. Das führte zu einer erhöhten Abnutzung der Schienen.

Grund für die Schäden ist ein Wartungsrückstau bei der Radsatzbearbeitung.

Die Geschäftsleitung der BVB hat nach Bekanntwerden der Schäden sofort reagiert und Massnahmen ergriffen. So wurden die personellen Ressourcen zur sofortigen Behebung der Ursachen aufgestockt und auch die technischen Anlagen der BLT genutzt, um die Mängel an den Rädern schnell zu beheben. Im September 2018 waren die Räder aller betroffenen Trams instand gesetzt.

Die aufgetretenen Schäden können mit zusätzlichen Schleif- und Unterhaltsarbeiten beseitigt werden. Diese werden im Sommer 2019 abgeschlossen. Zusätzliche Gleisersatzarbeiten aufgrund der ausserordentlichen Schäden sind laut heutigem Stand nicht nötig. Die Kosten der ausserordentlichen Schäden belaufen sich insgesamt auf rund 950 000 Franken. Diese Kosten trägt die BVB.

Im betroffenen Geschäftsbereich wurden verschiedene Prozessoptimierungen vorgenommen. Dies auch auf der Basis einer externen Untersuchung, die eine mangelhaft kommunizierte Strategieänderung von intervallabhängiger zu zustandsorientierter Instandhaltung, Organisations- und Prozessmängel sowie in der Vergangenheit eine problematische Betriebskultur im betroffenen Geschäftsbereich als Gründe für die ausserordentlich aufgetretenen Schäden sieht. Zudem werden die Geschäftsbereiche Infrastruktur und Technik im neuen Bereich «Anlagen & Fahrzeuge» zusammengeführt, womit das Gesamtsystem Rad-Schiene zukünftig aus einer Hand verantwortet wird. 🚊



Ein typisches Schadensbild (senkrechter Streifen rechts).

Baustellen-Signaletik

VORAUSSCHAUENDE PLANUNG UND EIN SICHERER BETRIEB

Um sanierungsbedürftige Abschnitte auf dem BVB-Netz rechtzeitig erkennen und entsprechende Massnahmen einleiten zu können, betreibt die BVB für ihre Anlagen seit 2017 ein aktives Life-Cycle-Management und publiziert jährlich einen Netzzustandsbericht. Alle infrastrukturellen Anlagen werden in einer Datenbank dokumentiert, um nötige Erhaltungs- und Baumassnahmen frühzeitig zu erkennen. So kann die BVB vorausschauend planen, um jederzeit einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und sämtliche Anlagen in einem guten Zustand zu halten.

AUFFÄLLIG GEKENNZEICHNET



Die BVB-Baustellen sind neu signalisiert.

Baustellen sind nicht nur für die BVB eine Herausforderung, sondern auch für die Fahrgäste. Um die Fahrgäste optimal durch die

Baustellen zu leiten, hat die BVB im vergangenen Jahr eine neue Baustellen-Signaletik eingeführt.

Die neue Signaletik ist in leuchtendem BVB-Gelb gehalten und damit sehr auffällig. Sie besteht aus folgenden Elementen: Zum einen zeigen Pfeile auf dem Boden den Fahrgästen einfach und schnell den Weg zu verschobenen Haltestellen. Zum anderen dienen auch grosse Blachen mit der Aufschrift «Zur Haltestelle», die an Bauzäunen angebracht werden können, als Wegweiser. Weiter stehen bei den Haltestellen grosse Informationstafeln, welche die Fahrgäste über die Baustelle informieren. Schliesslich werden bei nicht bedienten Haltestellen die Stelen mit gelben Überziehern abgedeckt. 🚧

EIN BEWEGTES JAHR MIT VIELEN FACETTEN

Erleichterung für Menschen im E-Rollstuhl, ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Tram-Museum, zahlreiche gelungene Kurse und Anlässe – ein Rückblick auf ausgewählte Ereignisse zeigt, was bei der BVB 2018 sonst noch alles passiert ist.

Sicherheit

EINHEITLICHE REGELUNG ZU KLAPPRAMPEN



Um den Einstieg in die Trams und Busse für Menschen im Elektrorollstuhl zu vereinfachen, wurden im März Haltestellen, bei denen der Einsatz einer Klapprampe für Elektrorollstühle möglich ist, mit Piktogrammen markiert. Die blauen Rollstuhlkleber sind bei sämtlichen BVB- und BLT-Haltestellen in Basel-Stadt auf den Stelen oder Haltestellenschildern angebracht. Diese Übergangslösung ist nötig, bis alle Haltestellen BehiG-konform umgebaut sind und überall ein niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge möglich ist. Eine Broschüre gibt Auskunft über alle Haltestellen, bei denen ein niveaugleicher Einstieg oder der Einsatz der Klapprampe für Menschen im Elektrorollstuhl möglich ist. Die Broschüre wird regelmässig aktualisiert und aufgelegt. Stand Dezember 2018 ist bei über 75 Prozent aller Tramhaltestellen und bei über 90 Prozent aller Bushaltestellen entweder ein niveaugleicher Einstieg oder der Einsatz der Klapprampe möglich. 🚶

Jubiläum

EIN JAHR LINIE 3 NACH SAINT-LOUIS



Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 feierte die verlängerte Linie 3 nach Saint-Louis ihren ersten Geburtstag. Fast 530 000 zusätzliche Fahrgäste wurden während des ersten Betriebsjahres verzeichnet. Dies entspricht den Erwartungen. Der Betrieb lief mit wenigen Ausnahmen stabil: Im August entgleiste ein Flexity-Tram auf dem französischen Streckenabschnitt, nachdem ein Lieferwagen mit dem Tram kollidiert war. Der Wagenführer, einige Fahrgäste sowie die Insassen des Lieferwagens wurden dabei leicht verletzt und der Betrieb musste für 24 Stunden unterbrochen werden.

Im Spätherbst kam es zu vereinzelten Fällen von Vandalismus rund um den Bahnhof Saint-Louis. Die BVB setzte deshalb auf dem französischen Teil der Strecke in den Abendstunden Sicherheitspersonal zum Schutz des Fahrpersonals und der Fahrgäste ein. 🚶

Medienarbeit

BLICK HINTER DIE KULISSEN MIT «LIEBI BVB»



Damit die BVB täglich über 350 000 Fahrgäste sicher und zuverlässig durch Basel befördern kann, sind hinter den Kulissen zahlreiche Prozesse nötig. Im Rahmen des neuen Formats «Liebi BVB» hat die BVB im letzten Jahr interessierte Medienschaffende zwei Mal zu einem Blick hinter die Kulissen eingeladen. Anfang Juli und damit pünktlich zur einsetzenden Sommerhitze erklärten Fachleute, wie die Klimaanlage in den BVB-Fahrzeugen funktionieren. Im Oktober konnten die Medienschaffenden einem Weiterbildungskurs beiwohnen, mit dem die Bus-Chauffeuren und -Chauffeure im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult werden. Von beiden Veranstaltungen wurden die wichtigsten Fragen und Antworten zum Thema auf der BVB-Website aufgeschaltet. 🚶

Social Media

ERFOLGREICHER
INSTAGRAM-LAUNCH

© Christian Ursprung

Bilder von BVB-Bussen und -Drämmli bewegen und sind einfach schön. Auf Instagram zeigen viele Fotobegeisterte ihre Fotos der grünen Fahrzeuge. Anfang November ist die BVB in dieses Terrain vorgestossen und hat einen eigenen Instagram-Kanal eröffnet, der die bisherigen Social-Media-Aktivitäten auf Twitter und Facebook ergänzt. Schon Ende Jahr folgten rund 1000 Follower den wunderschönen Bildern aus Basel und auch aus anderen Städten, in denen ausgemusterte BVB-Fahrzeuge ihre Runden drehen. Der BVB folgt lohnt sich – neu auch auf Instagram! 🚍

Busflotte

NEUE KLEINBUSSE
FÜR RIEHEN

Im Dezember erhielt die Busflotte der BVB Zuwachs: Nach und nach wurden fünf Diesele Kleinbusse der Marke K-Bus in die Garage Rank geliefert. Sie ersetzen fünf Kleinbusse, die auf den Linien 35 und 45 in Riehen im Einsatz sind und aufgrund ihres Alters ersetzt werden müssen. Die neuen Fahrzeuge sind durchgängig niederflurig, womit sich der Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen vereinfacht. Sie nahmen ab Januar 2019 ihren Betrieb auf. 🚍

Klybeck

GUT BESUCHTER TAG DER
OFFENEN TÜR

© Natalie von Harscher Fotografie

Im Führerstand eines Flexity-Trams Platz nehmen, einen Blick in das komplexe Innenleben eines Citaro-Euro-VI-Busses werfen, Fahrwerke und Getriebe anschauen oder eine kostenlose Fahrt im Oldtimer-Bus oder in einem Oldtimer-Tram genießen: Wo sonst Trams gewartet werden, tummeln sich am 8. September 2018 über 3000 Tram- und Busbegeisterte. Sie folgten der Einladung der BVB zum Tag der offenen Tür ins Instandhaltungszentrum Klybeck, wo kleine und grosse Besucherinnen und Besucher die BVB aus nächster Nähe erleben konnten. 🚍

Tramdepot Dreispitz

EIN TRAM-MUSEUM ZUM
125-JAHR-JUBILÄUM

© Remo Brühlmann

Rechtzeitig zum 125-Jahr-Jubiläum der BVB wird der erste Teil des Basler Tram-Museums im Tramdepot Dreispitz eröffnet. In einer zweiten Etappe ist der Bau einer Wagenhalle für nicht betriebsfähige Oldtimerfahrzeuge in unmittelbarer Nähe zum Museum geplant. Die Baukosten teilt sich die BVB mit der Genossenschaft Tram-Museum der Region Basel (GTMB) und dem Tramclub Basel (TCB). Letztere werden das Museum gemeinsam betreiben und übernehmen die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb. 🚍

Fairness

SCHWARZFAHREN IST
UNFAIR

Auch im Interesse der ehrlichen Fahrgäste führt die BVB rund um die Uhr Billettrollen durch. 2018 wurden in über 39 000 Kontrollstunden mehr als 800 000 Fahrgäste oder rund 0,5 Prozent aller Fahrgäste kontrolliert. Von diesen konnten gut 2,1 Prozent kein gültiges Billett vorweisen und wurden entsprechend gebüsst. Fahrgäste ohne gültiges Billett zahlen eine Gebühr von 100 Franken – definitiv keine lohnende Sache also. 🚍

Ausblick

UND 2019?



Auch im laufenden Jahr sind die Herausforderungen zahlreich, intern wie extern: Einerseits wird der neue Geschäftsbereich «Fahrzeuge & Anlagen» seinen Betrieb aufnehmen und die bisherigen Bereiche «Technik» und «Infrastruktur» ablösen (siehe auch Seiten 6 und 7). Andererseits startet der zweite Teil der Pilotphase mit dem E-Bus, womit ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zu einem Bussystem mit 100% erneuerbarer Energie gemacht wird. Und auch sonst dürfte die BVB weiterhin im Fokus und damit im Herzen der Basler Bevölkerung bleiben. Immer im Einsatz für ihre Fahrgäste. 🚍

PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1243**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1130,7**

NATIONALITÄTEN **22**

DURCHSCHNITTSALTER **47,5 Jahre**

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

FRAUENANTEIL INSGESAMT **15,1 %**

IM VERWALTUNGSRAT **42,9 %**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **14,3 %**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **14,1 %**



GEMEINSAM VORWÄRTSKOMMEN

Hohes Commitment bei geringer Zufriedenheit: Dies sind die Haupt-
erkenntnisse aus der Mitarbeitendenbefragung 2018. Sie dient als Basis
für Massnahmen zur Verbesserung der Mitarbeitendenzufriedenheit.

«Unsere Mitarbeitenden kommen gerne zur Arbeit» – dieses Ziel hat sich die BVB in ihrer Strategie selbst gesetzt. Auch in der Eignerstrategie des Kantons ist unter anderem festgelegt, dass einem positiven Betriebsklima ein hoher Stellenwert beigemessen werden soll. Um die durchgängige Mitarbeitendenzufriedenheit zu messen und darauf basierend Verbesserungsmaßnahmen zu ergreifen, beauftragte die BVB ein externes Umfrageinstitut mit der Durchführung einer anonymisierten Mitarbeitendenbefragung (MAB), die im Spätherbst 2018 durchgeführt wurde. Insgesamt haben 835 Mitarbeitende an der Umfrage teilgenommen, was einer Teilnahmequote von 68% entspricht. Bei der letzten Umfrage 2016 lag die Quote bei 62%.

Die Mitarbeitenden bewerten ihre Identifikation mit der BVB mit 80 Punkten unverändert hoch.

Aus den Ergebnissen geht hervor, dass das Commitment, also die Identifikation mit der BVB mit 80 von 100 möglichen Punkten bewertet wurde. Dieser hohe Wert ist im Vergleich zu 2016 unverändert. Weniger gut beurteilt wurde mit 61 von 100 Punkten (–1 Punkt im Vergleich zu 2016) die Zufriedenheit mit der Arbeitssituation. Zudem wurde die BVB nicht als attraktive Arbeitgeberin bewertet (46 von 100 Punkten). Diese relativ kritischen Bewertungen dürften einerseits auf die hohe Arbeitsbelastung in einigen Geschäftsbereichen zurückzuführen sein. Andererseits dürfte der gemeinsame Geist unter den vielen Veränderungen der letzten Jahre gelitten haben und viele Mitarbeitende möchten wieder stärker gehört und eingebunden werden. Als Stärken zeigen sich hingegen die als sehr hoch bewertete Kundenorientierung und dass den Mitarbeitenden ihre Arbeit grundsätzlich gefällt. Es fällt zudem auf, dass es teilweise grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Geschäftsbereichen gibt.

Die BVB-Geschäftsleitung nimmt die Ergebnisse der MAB sehr ernst. Zusammen mit dem Kader werden deshalb 2019 BVB-weite Handlungsfelder definiert, in denen die Mitarbeitendenzufriedenheit verbessert werden soll. Entsprechende Massnahmen werden unter engem Einbezug der Mitarbeitenden erarbeitet. Die Geschäftsleitung wird regelmässig über die vorgeschlagenen Massnahmen informiert und sorgt dafür, dass die Massnahmen umgesetzt werden können. Ebenso werden die Mitarbeitenden regelmässig über die Fortschritte informiert. Die BVB will so dem Ziel, ein mitarbeiterfreundliches Unternehmen zu sein, näherkommen.

Was ziehen Sie für ein Fazit aus den Ergebnissen der MAB 2018?

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL: Zunächst einmal bin ich sehr erfreut über die hohe Teilnahmequote, die deutlich höher ist als noch 2016. Die tiefe Zufriedenheit mit der Arbeitssituation ist verglichen mit 2016 praktisch unverändert. Dies müssen wir ebenso aktiv angehen wie die geringe Beurteilung der BVB als attraktive Arbeitgeberin. Denn zufriedene Mitarbeitende sind unser wichtigstes Gut. Das hohe Commitment ist eine gute Basis, die wir nutzen wollen, um Massnahmen für Verbesserungen zu erarbeiten.

Wie stellt die BVB sicher, dass Verbesserungsmaßnahmen nicht wirkungslos verpuffen?

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL: Indem wir einerseits die Mitarbeitenden bei der Erarbeitung der Massnahmen eng einbeziehen und andererseits die Umsetzung begleiten und regelmässig darüber Bericht erstatten.

Inwiefern spielt es für die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen eine Rolle, dass die BVB ein öffentlich-rechtliches Unternehmen ist?

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL: Dass wir uns damit an die kantonalen Rahmenbedingungen halten müssen, schränkt unseren Handlungsspielraum ein. Wir können nicht alles machen, was möglicherweise notwendig wäre. Dennoch bin ich optimistisch, dass wir die durchgängige Mitarbeitendenzufriedenheit auch unter diesen Voraussetzungen mit gezielten und wirksamen Massnahmen deutlich verbessern können und auch werden. 



Susanne Bolliger Crocoll,
Leiterin Personal und
Mitglied der Geschäftsleitung

Busgarage Rank

NEUE MODERNE DIENSTRÄUME FÜR DAS FAHRPERSONAL

Sämtliche Busse der BVB sind in der Garage an der Rankstrasse zu Hause. Ein moderner und zweckmässig eingerichteter Modulbau ergänzt die Garage seit letztem Frühling – zur grossen Zufriedenheit des Bus-Fahrpersonals.

Pünktlich zum Frühlingsbeginn eröffnete die BVB am 21. März 2018 die neuen Diensträume bei der Busgarage Rank. Die Bauzeit für den auf Stützen erstellten Modulbau betrug knapp sechs Monate, die Projektkosten beliefen sich auf rund 1,5 Mio. Franken. Im Gebäude sind unter anderem moderne Büroräume mit acht Arbeitsplätzen, Ruheräume, Garderoben, Sanitärbereiche, Sitzungszimmer sowie ein grosser Aufenthaltsbereich mit Küche für die Fahrdienstmitarbeitenden untergebracht.

Der dreistöckige Neubau erfüllt den Minergie®-Standard. Auf dem Dach befindet sich eine Fotovoltaikanlage, die Strom für den

Eigenbedarf produziert. Der Neubau schliesst die grösseren Umbauarbeiten an den Diensträumlichkeiten für das BVB-Fahrpersonal ab: In den letzten Jahren waren bereits die anderen Diensträume modernisiert und umgebaut worden.

Übrigens: Die neuen Diensträume der Garage Rank sind bewusst als separater Modulbau am Arealrand errichtet worden. Dies im Wissen, dass die Garage in den nächsten Jahren aufgrund neuer Anforderungen an die BVB-Busflotte grundlegend saniert oder neu gebaut wird. Das Dienstgebäude ist somit entkoppelt und die Investition gesichert. 🚍



«Die neuen Diensträume der Garage Rank sind praktisch, modern und zeitgemäss.»

— Daniel Biemann,
Leiter Produktion Bus



Der dreistöckige Neubau erfüllt den Minergie®-Standard.



Moderne Diensträumlichkeiten für das Bus-Fahrpersonal.

Ärnschhaft jetzt?!

NEUER ARBEITGEBERAUFTRITT: ÜBERZÜG DI SÄLBER!



Wär will scho bi euch go schaffe, bi dere Schissstimmig.

Wieso hän ihr eigentlich e Fahrplan? Ihr haltet euch eh nie dra!

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen auf der BVB-Website zu Wort.

Jedes Unternehmen ist nur so stark wie seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auch die BVB. Deshalb wurde im September 2018 der in die Jahre gekommene Arbeitgeberauftritt auf der Website komplett neu gestaltet. Unter dem Motto «Ärnschhaft jetzt? Überzüg di sälber!» finden sich dort unter anderem Kurzfilme mit Mitarbeitenden aus verschiedenen Geschäftsbereichen und Hierarchiestufen. Sie nehmen darin spontan und ungefiltert Stellung zu Behauptungen,

Unterstellungen und Vorurteilen zur BVB, die immer wieder zu hören sind. Sie tun dies mal nachdenklich, mal bestätigend, mal mit einem Augenzwinkern – aber immer ehrlich und direkt. Die BVB lässt damit diejenigen sprechen, die am besten wissen, wie die BVB wirklich tickt: ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon überzeugen müssen sich zukünftige neue Mitarbeitende hingegen schon selber. 🚏

www.bvb.ch/de/unternehmen/jobs

Neuer Kommunikationskanal

APP FÜR BVB-MITARBEITENDE



Damit alle Mitarbeitenden jederzeit und ortsunabhängig über alle wichtigen Themen informiert sind, hat die BVB im Dezember 2017 die myBVB-App lanciert. Sie ergänzt die bestehenden internen Kommunikationskanäle und ist interaktiv angelegt. In der App gibt es neben Informationen und internen Dialogmöglichkeiten auch eine Dienstabtauschbörse für Fahrdienstmitarbeitende. myBVB wurde sehr gut aufgenommen und Ende 2018 hatten sich bereits rund drei Viertel aller Mitarbeitenden registriert. 🚏



Ausbildung

NEUER FAHRSCHULBUS



Mitten in der Sommerhitze durfte die BVB einen neuen Fahrschulbus in Betrieb nehmen. Der im August gelieferte Bus ist ein ehemaliger Reisebus des holländischen Herstellers VDL. Er ist knapp elf Meter lang und wird hauptsächlich für Aus- und Weiterbildungskurse des Fahrpersonals eingesetzt. Im Linienbetrieb kommt der Bus hingegen nicht zum Einsatz. Der neue Bus ersetzt den alten Citaro-C1-Bus von Mercedes-Benz mit Baujahr 2000, der das Ende seiner Lebenszeit erreicht hatte. 🚏

Weiterbildung

FÜHRUNGS-AUSBILDUNG ABGESCHLOSSEN

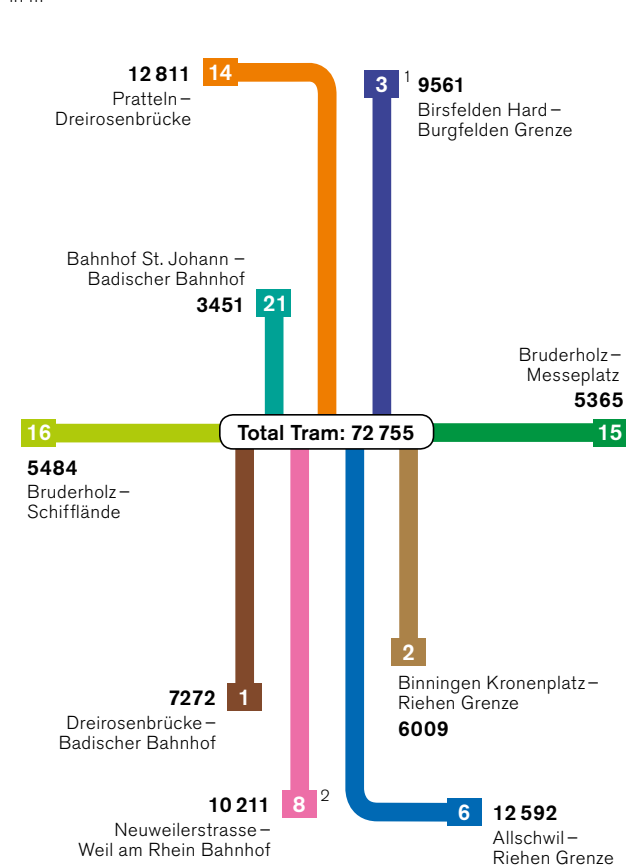
Ende 2018 konnte die im Dezember 2016 gestartete Führungsausbildung für die Kadermitarbeitenden abgeschlossen werden. Im Rahmen dieses Programms wurden Führungsmethoden und -instrumente vermittelt, die zu einem einheitlichen Führungsverständnis innerhalb der BVB führen sollen. Zuerst absolvierte die Geschäftsleitung und das obere Kader die Schulung. In einem zweiten Schritt wurden auch die Mitglieder des mittleren und unteren Kaders geschult. 🚏

LINIENSTATISTIK 2018

Tram

LINIENLÄNGE ⁷

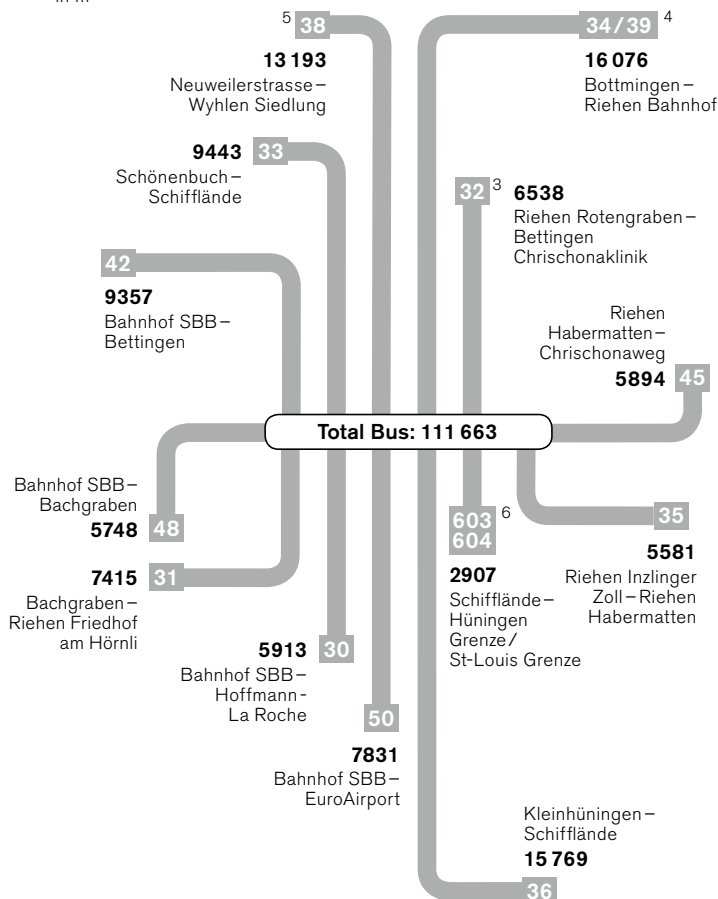
in m



Bus

LINIENLÄNGE ⁷

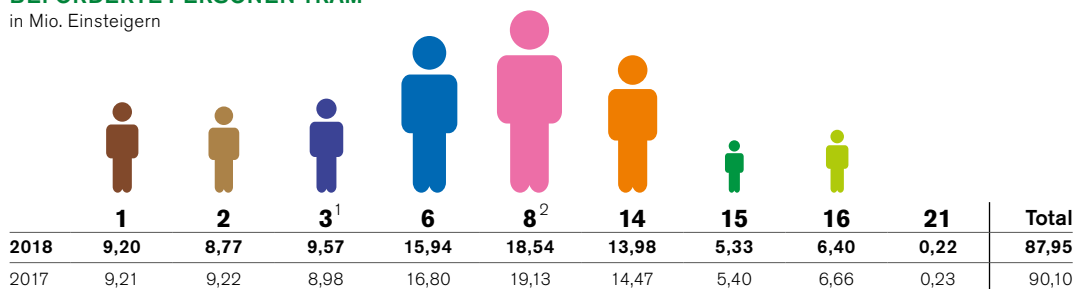
in m



Tram

BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM ⁷

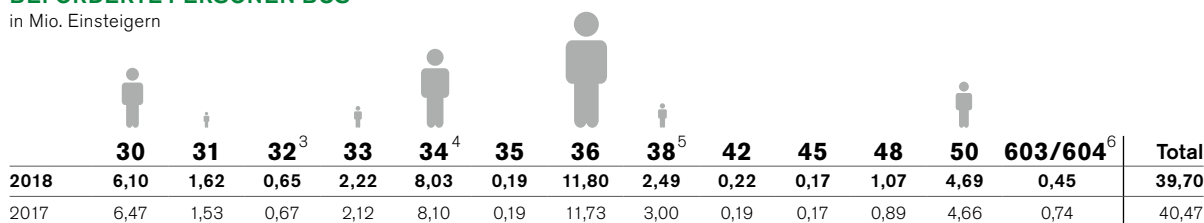
in Mio. Einsteigern



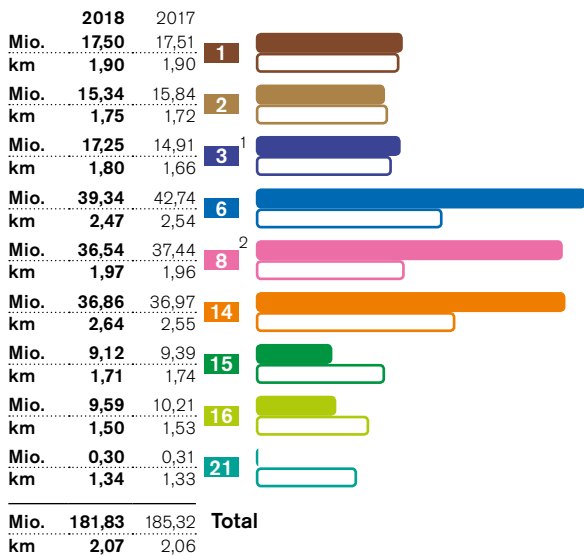
Bus

BEFÖRDERTE PERSONEN BUS ⁷

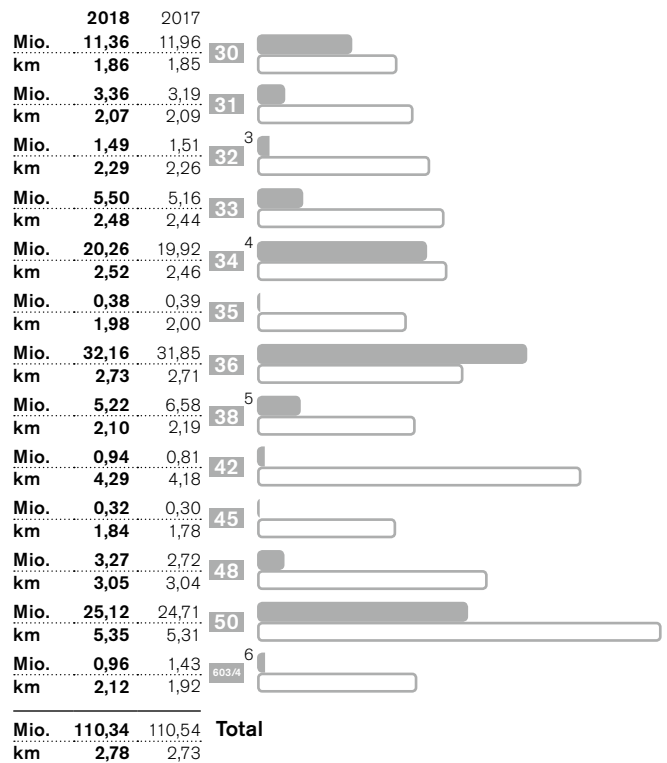
in Mio. Einsteigern



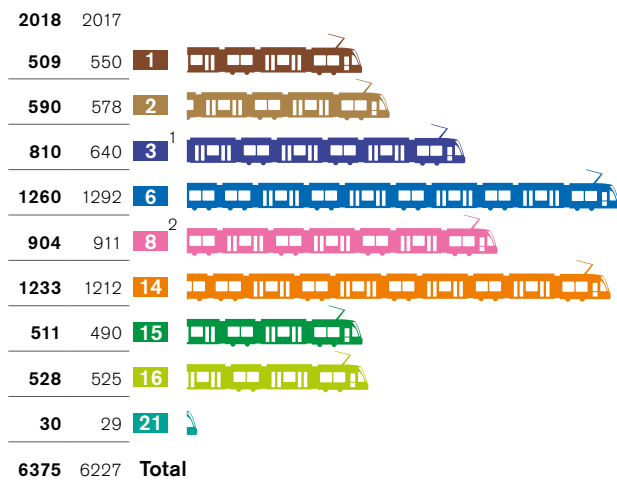
Tram

PERSONENKILOMETER ⁷ in Mio.
DURCHSCHNITTliche REISEDISTANZ in km


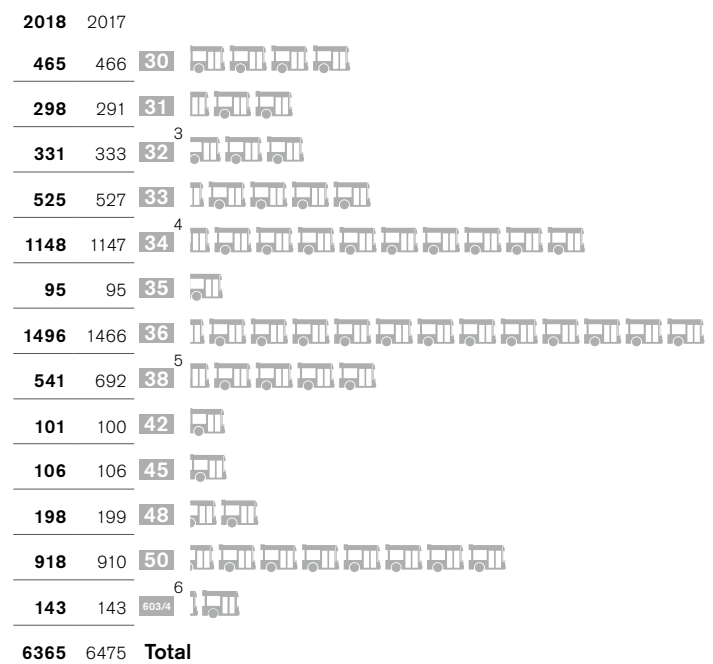
Bus

PERSONENKILOMETER ⁷ in Mio.
DURCHSCHNITTliche REISEDISTANZ in km


Tram

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Bus

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Anmerkungen

- 1 L3 beinhaltet die Fahrgäste inklusive des französischen Abschnitts in St-Louis.
- 2 L8 beinhaltet die Fahrgäste inklusive des deutschen Abschnitts in Weil am Rhein.
- 3 L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- 4 L34 beinhaltet die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- 5 L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Es werden seit 2016 nur die Einsteiger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.
- 6 L603 und L604 werden durch Métro-Cars S.A. betrieben.
- 7 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

VERWALTUNGSRAT



Von links:

Sibylle Oser, Manfred Gloor, Hanspeter Ryser, Yvonne Hunkeler, Kurt Altermatt, Daniela Thurnherr, Widar von Arx

Präsidentin

YVONNE HUNKELER

dipl. Wirtschaftsprüferin,
Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Verwaltungsratspräsidentin der
Verkehrsbetriebe Luzern AG

Mandate als Mitglied:

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

Vizepräsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

selbstständig

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Stiftung OdA Gesundheit und Soziales
im Kanton Solothurn, Stiftung Wohnen
und Arbeiten Solothurn/ Discherheim

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim für
körperbehinderte Kinder, Pro Senectute
Kanton Solothurn

Mitglied

MANFRED GLOOR

Wagenführer, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

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

VRA Personal & Compliance

Weitere Mandate

Vorstandsmitglied VGV
des VPOD Basel

Mitglied

SIBYLLE OSER

lic.iur. Advokatin, 1966
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats Basel-Stadt

VRA Strategie & Politik

Business Consultant

Weitere Mandate

Mitglied der Verwaltung der Genossen-
schaft Migros Basel

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Gemeindepräsident Oberwil und
Bürgergemeindepräsident Oberwil,
Wasserwerk Reinach und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt
Juristische Fakultät der Universität
Basel, Professorin

VRA Personal & Compliance: Präsidentin
VRA Strategie & Politik: Vizepräsidentin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Mandate als Mitglied:

Stiftung für die Weiterbildung
schweizerischer Richterinnen und Richter

Richterliche Tätigkeit:

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

Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. iur., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Loirempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra

GESCHÄFTSLEITUNG



Von links:

Ramon Oppikofer, Bruno Stehrenberger, Susanne Bolliger Crocoll, Erich Lagler, Stefan Popp, Ludwig Näf, Milan Sedlacek

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB,
dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961

Direktor seit 01.11. 2014

Vizedirektor / Leiter Finanzen

STEFAN POPP

dipl. Betriebswirt, 1967

Mitglied seit 01.08.2014

Leiterin Personal

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL

dipl. Kauffrau, dipl. Personalfachfrau,
Master HRM, 1963

Mitglied seit 01.09.2017

Leiter Technik a.i.

LUDWIG NÄF

Betriebswirt HF,
EMBA in Unternehmensführung, 1973

Mitglied a.i. seit 05.06.2018

Leiter Infrastruktur a.i.

RAMON OPPIKOFER

dipl. Bauingenieur HTL,
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied a.i. seit 01.10.2018

Leiter Unternehmensstab

MILAN SEDLACEK

dipl. Techniker HF,
dipl. Qualitätsmanager NDS HF, 1983

Mitglied mit beratender Stimme seit
01.05.2018

Leiter Verkehr

BRUNO STEHRENBARGER

Kaufmann KFS, 1966

Mitglied seit 01.09. 2016

Bisherige Mitglieder

Leiterin Kommunikation & Public Affairs a.i.
Claudia Demel
Mitglied erweiterte GL
vom 15.11.2017 bis 30.04.2018

Leiter Technik
Marcel Kuttler
Mitglied vom 01.08.1998 bis 05.06.2018

Leiterin Legal & Compliance
Aline Marro
Mitglied erweiterte GL
vom 09.02.2015 bis 05.03.2018

Leiter Betrieb
Reto Meister
Mitglied vom 01.11.2014 bis 30.09.2018

Leiter Markt & Netz
Stefan Schaffner
Mitglied vom 01.01.2013 bis 05.06.2018

Leiter Legal & Compliance a.i.
Michael Währer
Mitglied a.i. erweiterte GL vom 06.03.2018
bis 30.04.2018



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

Die Entwicklung der Einsteiger und Personenkilometerzahlen und die abgesetzten Fahrausweise im TNW blieben im Geschäftsjahr unter den Erwartungen. In Verbindung mit dem ausserordentlich trockenen und warmen Wetter, welches im kurzstreckenstarken Stadtgebiet der BVB zu stärkeren Einsteigerrückgängen geführt hat als bei den Verbundpartnern im TNW, verzeichnet die BVB erneut Rückgänge bei den Einsteigerzahlen (127 Mio./ – 2,52 Prozent) und Personenkilometern (289,5/ – 1,68 Prozent).

Im Verkauf des TNW ist ergebniswirksam ein erneuter Absatzrückgang bei den Abonnenten (– 1,76 Prozent) feststellbar. Gleichzeitig sind Umsätze und Absätze bei den Bartarifen und die Halbtaxerlöse gestiegen. Das deutet darauf hin, dass die Fahrgäste weiterhin sensitiv auf die Tarifmassnahme 2017 reagieren und sich durch die Auswahl der Fahrausweise kostenseitig optimieren. Der Verkauf des TNW-Sortiments konnte sich im Berichtsjahr insgesamt bei 247 Mio. CHF stabilisieren und damit wieder das Niveau des Jahres 2016 erreichen.

Günstig wirken sich für die BVB die Anpassungen bei der Einnahmeverteilung aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnementen (GA) aus. Diese Einnahmen werden ab dem Berichtsjahr direkt den Transportunternehmungen zugeschlüsselt und nicht mehr im TNW geführt. Auf Vergleichsbasis wären diese Einnahmen im TNW um 4,66 Prozent gestiegen. Diese Einnahmen sind primär auf den Fern- und Pendlerverkehr zurückzuführen, der im Gegensatz zum Personennahverkehr weniger wetterabhängig ist. Hier zeigt sich, dass sich der öffentliche Verkehr schweizweit weiter positiv entwickelt.

Für die BVB ergibt sich bei den Transporterlösen – trotz im Vergleich zu den anderen Verbundpartnern stärker rückläufigen Einsteiger- und Personenkilometerzahlen – Mehrerlöse im Vergleich zum Vorjahr. Dies im Wesentlichen aus der Anpassung der

Verteilschlüssel für DV und GA von 2 Mio. CHF, aus den grenzüberschreitenden Aktivitäten im Dreiländergebiet in Höhe von 1,3 Mio. CHF und dem allgemeinen TNW-Verteilschlüssel in Verbindung mit den sich auf 2017er Niveau stabilisierten TNW-Erlösen (+ 2 Mio. CHF).

Die Dienstleistungen und übrigen Erlöse waren rückläufig. Wesentliche Effekte waren die weiterhin rückläufigen Werbeerlöse sowie Sondereffekte aus ausgebuchten Restbuchwerten für Anlagen, die im Rahmen eines Abkommens mit dem SECO (Staatssekretariat für Wirtschaft) ins Ausland abgegeben wurden. Teilweise sind andere Dienstleistungen noch nicht abgeschlossen und fakturiert, sie führen unter der Position Ware in Arbeit bei den Lagerleistungen für bessere Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr.

Die Abgeltungen haben wie geplant um 5,6 Mio. CHF zugenommen. Dies ist im Wesentlichen auf die Umstellung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zurückzuführen. Diese wurden früher à-fonds-perdu finanziert und hatten daher keine Wirkung auf die Abgeltung sowie auf den zusätzlichen Leistungsauftrag.

Die Umstellung der Finanzierung der Bahninfrastruktur ab Juni 2016 wirkt auf die Nutzungsrechte, die jetzt nicht mehr gebildet werden, sowie auch auf den Finanzaufwand, da die Darlehen auf Bahninfrastruktur verzinslich sind.

Die gewährten Nutzungsrechte zeigen im Berichtsjahr ebenfalls erhebliche Veränderungen. Dies ist einem Sondereffekt des Vorjahres geschuldet. Die Nutzungsrechte sowie die Abschreibungen auf Bahninfrastruktur, welche à-fonds-perdu finanziert waren, unterlagen einer Sonderabschreibung.

Dem höheren Betriebsertrag im Berichtsjahr steht ein negatives Jahresergebnis von – 0,766 Mio. CHF gegenüber. Wesentliche Effekte für ein gegenüber Plan ausgeglichenes Ergebnis waren die Probleme im Zusammenhang mit der Wartung der Fahrzeuge, welche einmalige Mehrkosten von 0,95 Mio. CHF verursacht haben (vgl. Medienmitteilung vom 2.8.2018). Ebenfalls negativ ausgewirkt haben sich Systemfehler bei der Berechnung der Zeitzuschläge nach den kantonalen Vorgaben, die in Ergänzung zur AZGV gelten; die Zeitsalden sind den betroffenen Mitarbeitenden für die vergangenen fünf Jahre gutzuschreiben und haben deswegen Nachbelastungen bei den Zeitsalden von 0,55 Mio. CHF generiert. Zudem sind beim Personal Mehrkosten für die Krankentaggeldversicherung entstanden, die durch den Verbrauch von gesetzlichen BAV-Rücklagen von 1,28 Mio. CHF kompensiert wurden. Ohne diese Sondereffekte wäre ein ausgeglichenes Jahresergebnis auf Vorjahresniveau entstanden.

Die Finanzierungslage der BVB ist weiter sehr stabil. Das Eigenkapital beträgt 221,5 Mio. CHF (Vorjahr 223,6 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 30,5 Prozent (Vorjahr 30,0 Prozent).

Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit ist positiv (Geldzufluss) und weist mit 29,0 Mio. CHF einen Anstieg von 29 Prozent gegenüber dem Vorjahr (22,8 Mio. CHF) aus. Ein wesentlicher Einfluss ist der Anstieg der Abschreibungen (+4,9 Mio. CHF). Die übrigen Bilanzpositionen gleichen sich nahezu aus. Die höheren Abflüsse aus den Nutzungsrechten Investitionen gleichen sich mit den Wertberechtigungen Sachanlagen im Jahr 2017 aus. Für das Berichtsjahr haben diese keine Vergleichsposition.

Der Geldfluss aus Investitionstätigkeit zeigt einen Nettoabfluss von 51,8 Mio. CHF (Vorjahr 81,2 Mio. CHF). Dies ist durch deutlich weniger Investitionen in das Sachanlagevermögen begründet. Das Investitionsvolumen des Berichtsjahres befindet sich auf geplantem Niveau.

2017 wurden mehr Investitionen in die Bahninfrastruktur getätigt. Die Tramfahrzeuge der Flexity-Serie wurden 2017 während dem ganzen Jahr ausgeliefert, im Berichtsjahr wurde die Lieferung der Flexity-Serie Mitte Mai abgeschlossen.

Der Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit zeigt einen erwarteten Geldzufluss von 6,3 Mio. CHF (gegenüber dem Vorjahr mit 48,7 Mio. CHF). Die wichtigsten Effekte sind hierbei die Aufnahme von Darlehen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur, sowie die erstmalige Tilgung des Darlehens für die Flexity-Fahrzeuge.

Es zeigt sich gesamthaft eine Verringerung der Flüssigen Mittel von 16,5 Mio. CHF (Vorjahr 9,7 Mio. CHF).

MITARBEITENDE

Die Mitarbeitenden der BVB zeichnen sich besonders dadurch aus, dass sie eine sehr hohe Identifikation mit dem Unternehmen mit einem sehr grossen Commitment haben und mit ihrem Engagement einen entscheidenden Beitrag zum Geschäftserfolg der BVB beitragen. Die finanzielle Anerkennung individueller Leistungen ist im Vergütungsmodell der BVB nicht möglich. Umso mehr ist es der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat ein grosses Anliegen, die Leistung der Belegschaft entsprechend zu würdigen und den Mitarbeitenden für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Die BVB hat auch im abgelaufenen Berichtsjahr die Potenziale ihrer Mitarbeitenden durch Personalentwicklungsmassnahmen und Weiterbildungen gefördert. Dadurch stellt die BVB sicher, dass die Mitarbeitenden eine hohe Identifikation mit dem Unternehmen aufbauen, sich stärker zum Unternehmen verbunden fühlen und es dadurch ermöglichen, vorhandenes Know-how an das Unternehmen zu binden und weiter auszubauen.

Das technische Personal wurde mit neuer und zeitgemässer Dienstkleidung ausgestattet. Dadurch konnten für alle Berufsgruppen zusätzliche Sicherheitsaspekte abgedeckt werden und der Komfort für die Mitarbeitenden unter den unterschiedlichsten Arbeitsbedingungen erhöht werden.

Zum Jahresende beschäftigte die BVB 1 243 Mitarbeitende. Im Vergleich zum Vorjahr (1 255 Mitarbeitende) entspricht dies einem Rückgang von rund 1,0 Prozent (–12 Mitarbeitende). Im Jahresdurchschnitt 2018 arbeiteten 1 131 Vollzeitstellen (Vorjahr: 1 138 Vollzeitstellen) für die BVB. Der Rückgang an Mitarbeitenden war nicht geplant, stattdessen war ein Aufbau auf 1 287 Mitarbeitende (1 141 Vollzeitstellen zum Jahresende) vorgesehen, was aufgrund von unvorhergesehenen Frühpensionierungen durch die Personalplanung nicht kompensiert werden konnte.

Für die kommenden Jahre plant und erwartet das Management einen Anstieg an Vollzeitarbeitsplätzen, insbesondere im Fahrdienst.

DURCHFÜHRUNG DER RISIKOBEURTEILUNG

Ein Risikomanagement zur Identifikation, Analyse, Steuerung und Überwachung wesentlicher Unternehmensrisiken ist von besonderer Wichtigkeit und zudem gesetzlich gefordert. Neben der Identifikation von Risiken kann ein Risikomanagement auch bestimmte Chancen für das Unternehmen erkennen.

Um Risiken frühzeitig zu erkennen, hat die BVB ein Risikomanagementsystem auf Basis der COSO (The Committee of Sponsoring Organizations) eingeführt. Mit diesem System werden regelmässige interne und externe Faktoren, die das Unternehmensumfeld betreffen, analysiert, allfällige Risiken überwacht, Massnahmen zur Risikomitigation getroffen und deren Umsetzung überwacht. Ein Element des Risikomanagementsystems ist auch das interne Kontrollsystem (IKS), welches als Basis seiner Überprüfung die für den Abschluss nach Swiss-GAAP-FER ermittelten Finanzdaten hat.

Risiken sind ein wesentlicher Bestandteil jeder Geschäftstätigkeit. Trotz des Risikomanagementsystems ist nicht sichergestellt, dass alle Risiken durch das Risikomanagementsystem identifiziert werden. Diese Erfahrung hat auch die BVB im Zusammenhang mit den im Sommer festgestellten Problemen an der Bahninfrastruktur gemacht. In diesem Zusammenhang hat das Management entschieden, das Risikomanagement zu erweitern und die Risikobeurteilung stärker nach dem Bottom-Up Ansatz vorzunehmen.

BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Organisationsentwicklung

Das Management der BVB hat im Berichtsjahr im Rahmen eines Organisationsprojektes seine Prozesse und Organisation überprüft und neu definiert. Eine wesentliche Änderung ist die bereits ausgelöste und realisierte Zusammenlegung der ehemaligen Geschäftsbereiche «Betrieb» und «Markt & Netz» zum neuen Geschäftsbereich «Verkehr». Die Ziele dieser Zusammenlegung sind verbesserte Prozesse im Zusammenhang mit der Planung und Durchführung des Kernprozesses öffentlicher Personennahverkehr von der Langfrist- über die Mittelfrist- hin zur operativen Planung und Steuerung des Kerngeschäftes bis zur Lenkung des täglichen Betriebs.

Weiterhin ist geplant und initiiert, dass die bisherigen Geschäftsbereiche «Technik» und «Infrastruktur» zusammengelegt werden. Die Umsetzung dazu erfolgt in Abhängigkeit mit der organisatorischen Entwicklung des Geschäftsbereichs «Technik» ab dem Geschäftsjahr 2019. Künftig sollen aus der technischen Einheit «Anlagen und Fahrzeuge» alle Dienstleistungen zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der betriebsnotwendigen Anlagen erfolgen. Bis zur Umsetzung werden die beiden Organisationseinheiten «Technik» und «Infrastruktur» interimistisch geführt und sind entsprechend in der Geschäftsleitung vertreten.

Die Vertriebsorganisation sowie der Bereich Immobilien mit dem Facility Management sind neu dem Geschäftsbereich «Finanzen» zugeordnet, der nunmehr mit Ausnahme des Personals alle kaufmännischen Prozesse vereint.

Bereits zum 1. Mai 2018 wurde die Organisationseinheit Unternehmensstab neu aufgestellt. Der Leiter Unternehmensstab berichtet direkt an den Direktor und hat in beratender Funktion Einsitz in der Geschäftsleitung.

Ausserordentliche Schäden an neuer Bahninfrastruktur

Anfang August 2018 informierte die BVB über ausserordentliche Schäden an ihrer Bahninfrastruktur. Interne Untersuchungen, gestützt von externen Experten, haben gezeigt, dass bei der Radsatzbearbeitung Wartungsintervalle missachtet und korrekte Spureinstellungen versäumt wurden. Der Verwaltungsrat hat eine unabhängige externe Untersuchung in Auftrag gegeben, welche die Umstände und Ursachen sowie die administrativen und personellen Verantwortlichkeiten geklärt hat. Der Abschlussbericht dieser Untersuchung liegt vor. Das Management der BVB hat umgehend Massnahmen eingeleitet, um die in der Untersuchung festgestellten Missstände zu beheben. Teilweise sind Massnahmen bereits umgesetzt.

In diesem Zusammenhang wurde von der Geschäftsprüfungskommission (GPK) auch eine Untersuchung durch die Finanzkontrolle in Auftrag gegeben. Der Bericht der Finanzkontrolle liegt noch nicht vor.

WEITERE EREIGNISSE

Das Ergebnis der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis entspricht im Berichtsjahr den Erwartungen. Weiterhin ist eine wesentliche Steigerung auf diesem Streckenabschnitt erst zu erwarten, wenn die geplante Wohnbebauung in den Quartieren entlang der Strecke umgesetzt ist.

Die Erneuerung der Tramflotte durch die Flexity-Trams konnte wie geplant Mitte 2018 abgeschlossen werden.

Weiterhin läuft die Hauptrevision der Combino-Flotte. Die BVB hat dazu bereits 2017 die Produktion auf Taktfertigung umgestellt und so die Durchlaufzeiten gegenüber dem Prototypen erheblich verkürzt.

Die Eignerstrategie 2018–2021 wurde überarbeitet, liegt vor und ist öffentlich zugänglich. Wie erwartet ist sie in den Grundsätzen stabil. Sie beinhaltet keine wesentlichen Veränderungen.

Die Führungsausbildung zum einheitlichen BVB-Führungssystems wurde 2018 auf der mittleren und unteren Kaderstufe weitergeführt. Sie soll auch in den Folgejahren weitergeführt werden. Die Führungsausbildung mit dem einheitlichen BVB-Führungssystem ist ein wichtiges Element der gestarteten Organisationsentwicklung.

AUSBLICK

Die BVB feiert 2020 ihr 125-jähriges Jubiläum. Dazu ist geplant, zusammen mit dem Tram Club Basel ein Trammuseum zu eröffnen. Die entsprechende Planung ist abgeschlossen und in Genehmigung. Die Finanzierung ist gesichert. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2019 beginnen.

Die BVB hat im Jahr 2018 den Richtungsentscheid zum Bussystem 2027 getroffen. Die Grundrichtung, welche die BVB der Politik zum Entscheid vorlegen will, basiert auf Elektrobussen. Das Konzept und die Details dazu werden im Jahr 2019 ausgearbeitet. Dazu ist geplant, dass die BVB bis Mitte 2020 einen entsprechenden Ratschlag an den Grossen Rat ausarbeitet. Wichtige Fragestellungen in diesem Zusammenhang sind neben der Fahrzeugtechnologie das Ladekonzept, das Einsatzkonzept unter den neuen Bedingungen mit batteriebetriebenen Bussen sowie ein Standortkonzept in Abhängigkeit der benötigten Fahrzeuge und der zuvor genannten Konzepte. Das Standortkonzept ist auch deswegen von grosser Relevanz, weil die BVB über einen Zeitraum von bis zu acht Jahren zwei unterschiedliche Fahrzeugtechnologien betreiben und warten muss. 

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2018	2017
Verkehrserlöse		122 650 772	117 329 266
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	15 440 492	20 637 764
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	76 843 225	71 660 715
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	3 503 223	3 103 364
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	16 492 802	23 340 683
Aktiviert Eigenleistung und Lagerleistung		15 827 366	13 186 819
Betriebsertrag		250 757 880	249 258 611
Aufwand zur Leistungserstellung	4	– 42 657 694	– 44 901 875
Personalaufwand	5	– 140 037 724	– 133 504 306
Übriger betrieblicher Aufwand	6	– 15 230 222	– 14 225 516
Betriebsaufwand		– 197 925 640	– 192 631 697
Betriebsergebnis (EBITDA)		52 832 240	56 626 914
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	– 51 827 821	– 53 742 647
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	– 1 252 196	– 1 147 716
Abschreibungen		– 53 080 017	– 54 890 363
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		– 247 777	1 736 551
Finanzertrag	7	285 391	180 391
Finanzaufwand	7	– 2 087 162	– 1 863 050
Finanzergebnis	7	– 1 801 771	– 1 682 659
Ordentliches Ergebnis		– 2 049 548	53 892
Unternehmenserfolg vor Rücklagen		– 2 049 548	53 892
Verwendung gesetzliche Rücklagen		1 283 871	216 715
Ergebniseffekt aus Rücklagen		1 283 871	216 715
Verlust (–) / Gewinn		– 765 677	270 607

BILANZ

Per 31. Dezember 2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2018	31.12.2017
Flüssige Mittel	8	26 529 912	43 014 205
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	15 384 029	14 450 299
Sonstige kurzfristige Forderungen		6 309 905	2 131 072
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	23 035 969	14 889 686
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	10 272 020	17 116 536
Umlaufvermögen		81 531 835	91 601 798
Sachanlagen	13	641 065 448	648 768 757
Finanzanlagen	12	499 900	299 900
Immaterielle Anlagen	14	4 181 107	3 519 704
Anlagevermögen		645 746 455	652 588 361
Total Aktiven		727 278 290	744 190 159

Passiven	Note	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	10 759 478	8 679 290
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		122 462	5 021 426
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	10 999 093	12 049 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	13 222 806	12 555 472
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	35 531 182	37 666 492
Kurzfristiges Fremdkapital		70 635 021	75 971 773
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	246 112 254	240 061 347
Langfristige Rückstellungen	17	5 943 500	6 347 709
Investitionszuschüsse	1	183 081 411	198 253 678
Langfristiges Fremdkapital		435 137 165	444 662 734
Fremdkapital		505 772 186	520 634 507
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		4 103 893	5 387 764
Freiwillige Rücklagen		29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben		4 015 122	4 015 122
Gewinnvortrag		12 276 642	12 006 035
Jahresgewinn		- 765 677	270 607
Eigenkapital		221 506 104	223 555 652
Total Passiven		727 278 290	744 190 159

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

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2018	2017	2016	2015	2014
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	250,76	249,26	233,90	239,10	245,10
Betriebliches Ergebnis	-0,25	1,73	2,28	1,30	3,17
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	-0,77	0,27	0,31	0,17	4,82
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern²⁾ ¹	292,55	296,24	298,69	302,13	291,30
Beförderte Personen² (in Mio. Einsteigern) ¹	127,74	130,66	132,01	133,49	131,79
Linienlängen² in m					
Tram	72 755	69 599	68 282	68 282	65 653
Bus ³	111 663	112 290	112 695	112 695	117 395
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)¹					
Tram	6 375	6 227	6 179	6 180	5 991
Bus ³	6 365	6 475	6 488	6 383	6 229
Nachtnetzlinien	26	26	26	26	27
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)	82,4⁴	89,4	89	88	88
Extrafahrten	337	308	680	762	877
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	18 528 691	18 868 316	17 609 612	18 137 000	18 119 000
Gas	13 935 469	13 413 301	13 423 500	15 691 000	16 031 000
Anteil Biogas (kWh)	6 198 750	6 198 750	6 198 750	6 199 000	6 252 000
Tram					
Strom ⁵	31 513 797	31 097 760	32 735 616	33 997 000	33 758 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial (kWh)	63 977 957	63 379 377	63 768 728	67 825 000	67 908 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	37 712 547	37 296 510	38 934 366	40 196 000	40 010 000
davon erneuerbare Energien (%)	59,0	59,0	61,0	59,3	58,9
Mitarbeitende⁶					
Personalbestand					
Personen	1 243	1 255	1 241	1 249	1 206
FTE	1 130,7	1 137,9	1 116,7	1 158,2	1 089,7
Männer	1 057	1 065	1 053	1 056	1 012
Männer in %	85	84,9	84,9	84,7	83,9
Frauen	186	190	188	191	194
Frauen in %	15	15,1	15,1	15,3	16,1
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	14	16	17	15	12
Mitarbeitende pro Organisationseinheit					
Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	22	20	21	19	16
Betrieb	685	685	660	662	625
Infrastruktur	124	124	117	114	106
Technik	178	185	194	209	216
Markt & Netz	140	150	159	157	162
Finanzen	72	70	68	52	44
Human Resources	22	21	22	26	24
Unternehmensentwicklung ⁷	-	-	-	10	13
Fluktuation insgesamt in %	8,8	7,4	6,5	6,2	5,3
Austritte	5,3	6,1	5,7	4,1	3,3
Pensionierungen	3,5 ⁹	1,3	0,7	2,1	1,9
Vertretene Nationalitäten	22	20	19	19	18
Durchschnittsalter	47,5	47,3	46,5	46,1	45,9
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	6,5	5,4	7,4	5,5	6,7
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	22,2	20,4	16,8 ⁸	17,2	17,8
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	-	77	-	77	-

¹ Inklusive Nachtnetz und Extrafahrten.

² Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

³ BVB inkl. SBG und MAB. Nur für 2014 auch inkl. SWEG.

⁴ Definition ab 2018: Als pünktlich gelten Abfahrten, die nicht mehr als 60 Sek. zu früh oder 120 Sek. zu spät erfolgen (bis 2017: 90 Sek. zu früh oder 150 Sek. zu spät).

⁵ Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln]) sowie exkl. BVB-Linien in Deutschland und Frankreich. Bei der Berechnung des Traktionsstroms wird ab dem Jahr 2017 der Verlustabzug von 2 Prozent nicht wie in den vorangegangenen Jahren auf den Energiebezug verrechnet, sondern auf die Kosten umgewälzt. Aus diesem Grund liegt der verrechnete Energiebezug +2 Prozent über der Betrachtung in den vorherigen Jahren.

⁶ Stand jeweils per 31. Dezember. Gliederung in die neuen Organisationseinheiten systemtechnisch erst ab 01.01.2019 wirksam.

⁷ Der Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung wurde 2015 aufgelöst. Ein Teil der Aufgaben wird im neuen Stabsbereich RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt) weitergeführt.

⁸ Rückwirkende Anpassung Datenimport in SAP führt zur Korrektur von 2016.

⁹ Erhöhte Zahl von Frühpensionierungen aufgrund der Reduktion des Umwandlungssatzes per 01.01.2019.

WIR, DIE BVB:

Abegglen Martin • Acer Oender • Ackermann Michael • Ackermann Urs • Adam Sandra • Aeschlimann Markus • Aeschlimann Philipp • Aeschlimann Sascha • Afkir Najim • Agovic Muhamed • Aigner Gerhard-Martin • Albus Manrico • Alessandrini Denis • Alig Andreas • Aljimi Artan • Allegra Luca • Altermatt Kurt • Altunhan Koray • Altwegg Markus • Amacher Hans-Rudolf • Ammann Erika • Andermatt Simon • Anders Dirk • Antener Sybille • Archut Roger • Aregger Christian • Argast Cyrill • Arifi Shefik • Arnold Rolf • Arnold Vinzenz • Arnone Salvatore • Arroyo Pedro-Miguel • Aslanaj Afrim • Aspäck Patrick • Attianese Gerardo • Atz Judith • Audester Marcel • Auderset Pierre • Auer Eduard • Aufranc René • Aufranc Roger • Aydin Murat • Aytas Tanju • Azizbou Achraf • Bächle Sylvia • Bächlin Benjamin • Bächlin Thomas • Balcin Sinan • Balmer Christoph • Balzer Alexander • Bammlerlin Rainer • Banž Maja • Bariskan Mehmet • Barth Nicole • Barth Günther • Bashir Ahsan Kurt • Bassler Ronny • Baudraz Michel • Baumann Sonja • Baumeister Helmut • Bausch Leo • Beggs Fridolin • Beha Michael • Bellina Mario • Beltrani Mario • Ben Kheder Beatrix • Bencherhine Mouloud • Benner Hans-Peter • Berger Erwin • Berger Nathalie • Berk Andreas • Bernasconi Renato • Bernheim Thomas • Bertschmann Jakob • Berwick Marcel • Bethge Michael • Bichsel Markus • Biedert Paul • Biemann Daniel • Bienz Hugo • Biljali Naim • Bill Bruno • Bir Jakob • Bischoff Vincent • Bitterlin Philippe • Bittner Michael • Blind Daniel • Böckmann Michael • Boetsch Jeannot • Bogioglou Vergis • Böhme Norman • Bolliger Crocoll Susanne • Boloix Saul • Bonjour Daniel • Born Niklaus • Born Ronny • Born Sascha • Borri Raymond • Bösch Daniel • Boschert Gilles • Bossard Rolf • Bourzani Amarilto • Braun Vladimir • Braune Markus • Braunschweig Jean • Brechbühl Andreas • Brenneisen Michael • Brenneisen Tobias • Brom Barbara • Brom Clement • Bruder Daniel • Bruggler André • Brugier Susanne • Brüning Antje • Bryner Thomas • Bubendorf Esther • Bubendorf Philippe • Büche Philipp • Bucheli Jean-Claude • Bucher Daniel • Bucher Daniel • Bucher Kurt • Bucher Patrick • Buchmüller Marc • Buchwieser Dominik • Buck Anton • Budzin Franziska • Bugno Miodrag • Bühler Noah • Bühler Silvio • Bühlmann Tim • Buliqi Fatmir • Bunjak Burim • Bünül Hasan • Bürgi Jürg • Bürgi Pascal • Bürgin Christian • Bürgin Daniel • Bürgin Michel • Bürgin Philipp • Bürgin Tobias • Bürgisser Urs • Buri Astrid • Burkhard Jessica • Burt Patrick • Bury Petra • Buser Roman • Busse Markus • Bussmann Franz • Buttazzo Mario • Büttler Gabriela • Büyüç Adem • BVBar • Cam Kemal • Camenisch Remo • Camenzind Markus • Cammarata Carmelo • Camur Deniz • Canta Calogero • Capozza Michele • Caprak Özcan • Caputo Francesco • Cardone Pietro • Cardone Raffaele • Cardosa Soria Maria Amelia • Carl Kathrin • Carruba Mario • Caruso Angelo • Caruso Francesca • Catalano Domenico • Cavadini René • Cavanna Gino • Cecere Christian • Cechovschik Konstantin • Cerar Peter • Ceylan Cemal • Ceylan Hüseyin • Chasiotis Konstantinos • Chretien Marc • Christen Thomas • Ciliberto Pietro • Cipriano Regina • Ciullo Gerardo • Clement Patrice • Coray Valentin • Costanzo Pasquale • Cotting Willy • Cötting Daniel • Creux Patrick • Crimi Fabio • Cristea Marcel • Cuellar Balmaseda Yusimi • Cuni Joaquin • Damiani Stefano • Danielzik Remo • Danz Nicolas • de Maat Christian • Degen Franziska • Degen Reto • Degen Roland • Delaquais Pierre-Alain • Demel Claudia • Demiri Serafedin • Denzler Christopher • Dentzer Andreas • Deppler Marco • Derungs Marc • Dettwiler Robert • Di Bella Marco • Di Franco De La Plaza Fina • Di Giacomo Cristian • Di Milia-Minelli Elena • Di Salvo Salvatore • Diaconu Dan • Dienger Walter • Dietler Cyrill • Dietrich Felix • Dietschy Stéphane • Dind Markus • Disch Björn • Dischner Patrick • Dittmann Jürgen • Dittmar Arno • Ditzler Pascal • Djakov Anatoli • Dobelin Rolf • Dobler Ronny • Dolski Tichomir • Domin Arkadiusz Edward • Doppler Christian • Doppler Philippe • Dosser Ralf • Drajok Raffael • Dreibrodt Mathias • Dreier Nicola • Dubbe Peter • Ducret Max • Dufer Dirk Volker • Dugonics Victor-Iosif • Dürr Adrienne • Dürr Cyrille • Duspára Jelena • Duspára Lidia • Dyba Detlef • Ebert Peter • Ebner Heinz • Eckerlin Heinz • Eckert Michael • Eckert Regina • Eggimann Lukas • Ehmann Matthias • Ehrlich Jürgen • Eiche Mike • Eisele Annegret • Elffre Frederik • Emmelin Jean-Marc • Enderli Samuel • Engelhardt Alois • Erath Flurin • Erdmann Sergey • Ergün Erdal • Erne Bernhard • Ernst Alexander • Ernst Theodor • Escribano Fabian • Eskin Cagdas • Esser Björn • Eterlin Reto • Farag Belal • Farooq Waheed • Fassler Martin • Fast Sergej • Fateus Roman • Federico Michele • Feher Cynthia • Fehlmann Stéphane • Feldmann Peter Ernst • Fercher Valet Regula • Ferlisi Calogero • Ferlisi Salvatore • Ferocino Fabrizio • Ferraioli Luigi • Ferraro Alessandro • Feuerstein Richard • Fidale Vincenzo • Finazzi Martha • Fischer Fabian • Fivian Daniel • Flach Artur • Flubacher Martin • Flück Thomas • Flückiger Pascal Christian • Flückiger Yves • Fontana Gérard • Forestier Dominique • Fornaro Thomas • Förszt Udo • Fraefel Roger • Francke Stephan • Frank Bruno • Frei Ivan • Frei Cornelia • Freinatis Yvonne • Frey Andrea • Frey Andreas • Frey Christina • Frick Hansrudolf • Fricker Reto • Friederich Brogli Roger • Friedli Hans-Rudolf • Friesen Eduard • Fringeli Gerold • Fringeli Daniel • Fritsch Simon • Frömcke Rolf • Frutig Regina • Frutiger Pascal • Fuchs Denise • Furer Marcel • Furrer Edith • Fust Marie-Ange • Gaggiotti Eugenio • Galitz Christian • Galliker Roland • Gallina Antonino • Gärtner Kerstin • Gass Andreas • Gasser Thomas • Gatto Silvio • Gaudin Laurence • Gebel René • Gebele Christian • Gebhardt Steffen • Geiger Michael • Geissmann Leon • Geissmann Otto • Gemeinhardt Marco • Gepfert Alexander • Germann Maja • Gilgen Patrik • Gilgin Lukas • Gilgin Florian • Girod Emanuel Frédéric • Giustiziero Laura • Givel Ronald • Glardon Michel • Gloor Manfred • Gmür Lukas • Gnos Vincent • Goldoni Claude • Golovanov Vladimir • Gonzalez Oliver • Götz Sandra • Graf Martin • Graf Olga • Graff Patrick • Grandt Michèle • Gräni Anna • Grässle Frank • Grätzer Michael • Gregorovic Nenad • Greuter Ulrich • Grieder Mario • Grill Silvana • Grossglauser Cornelia • Gross-Schmid Gudrun Maria • Grotte Dimitri • Gruntz Germain • Grywna Christian • Gschwind Jörg • Gubler Werner • Gubler Mario • Gugger Christoph • Gugger Serge • Guinea Andrea • Gull Mathias • Güntesperger Sybille • Günther Volkmar • Gürtler Michel • Gut Daniel • Gutzwiller Isabelle • Ha Minh • Habegger Markus • Habegger Markus • Hablützel Alfred • Hadzic Merih • Hadzic Nedžad • Häfliger Martin • Häfliger Michaela • Hafner Christian • Hafner Alexander • Hafner Jana • Hagauer Georg • Halbeisen Theo • Halbeisen Sandrine • Hammer Beat • Handloser Andreas • Hänggi Tobias • Hänni Thomas • Harder Timotheo • Hartmann Jörg • Hartmann Désirée • Härz Christian • Hasdemir Musa • Häslar Reto • Hatstatt Jean-Pierre • Haufler Andreas • Hecht Julian • Heer Daniel • Hefti Regula • Hehn Erich • Heid Mathias • Heini Daniel • Heitmann Oliver • Heizmann Tobias • Held Stephan • Helfer Serdar • Hempel Mathias • Hennink Ronald • Herren Stephan • Herrmann Kristina • Heusser Stefan • Heymel Sebastian • Hiestand Markus • Hirschfeld Andrey • Hirschier German • Hitz Bruno • Hochheim Dirk • Hodel Kurt • Hofer Roland • Höfer Jürgen Klaus • Hoffmann Andreas • Hoffmann Andrea • Hoffmann Stefanie • Hofstetter René • Hohl Rolf • Hollenstein Davide • Homann Sathaporn • Honegger Peter • Hooge Grijörj • Höppler Marco • Horber Markus • Horvath Jenő • Hostettler Susanne • Hostettler Peter • Hrnjak Anton • Huber Walter • Huber Anton • Huber Daniel • Huber Peter • Huber Oliver • Huber Samuel • Hübner Tino • Hueter Patrik • Hügel Martin • Hülsmann Julian • Hungerbühler Erika • Hunkeler Yvonne • Hunzinger Eva • Huonder Roger • Huonder Stephan • Hürbi Max • Hurmi René • Hurter Nadine • Hürzeler Urs • Ibrahim Ekrem • Imark Nathalie • Imhof Rodolfo • Imhof Felix • Imhof Jean • Inäbnit Daniel • Infantino Marco • Innarella Gerardo • Isik Kemal • Ismaili Ibrahim • Itin Björn • Ivanov Sergej • Jäckle Kilian • Jakob Nathalie • Jakob Anselme • Jakob Oliver • Jales Hon Manuela • Jannsen Thomas • Janocha Janina • Janosevic Nebojsa • Jehle Lukas • Jemmi André • Jenne Nelli • Jenni Peter • Jenni Yves • Jenny Simon • Jerliu Burim • Jermann Michael • Jermann Michel • Jermann Sabrina • Jordi Stephan • Jordi Thomas • Joss Pascal • Jovanovic Slavoljub • Jucker Stephan • Jud Jean-Luc • Julien André • Jurkschat Arturas • Jurkschat Darius • Kabisch Waldemar • Kaehlin Bruno • Kägi Fabian • Kahraman Selim • Kälän Thomas • Kallienrieder Heinz • Känel Christian • Kannampuzha Jemsy • Kaspar Patrick • Kast Martin • Kastrati Ismet • Kehrl Hansjörg • Keiflin Nicole • Kella Götman Rushi • Keller Michael • Kempf Jean-Martin • Kessler Daniel • Kestel Eugen • Kiefer Dominik • Kiesel Sebastian • Kindsvater Erich • Kirchhoffer René • Kirner Michael • Kissing Martin • Kizildere Yusuf • Kleinert Torsten • Knapp Sascha • Knecht Oliver • Kniesch Olaf • Knoll Roman • Knöpfel Karl • Knospe Christian • Koblet Marcel • Kocabeyoglu Mehmet • Kochan Michael • Kohler Marcus • Kohler Markus • Kohler Andreas • Kohler Claude • Köhler Jens • Köhli Edgar • Koller Reto • Kölliker Daniel • Kombo Sammy • Konrad Jacqueline • Konus Mustafa • Köpfli Manuel • Korff Katharina • Körkel Sonja • Kostolich Dominic • Kotaich Ali • Kramer Roland • Kramm Christian • Krasniqi Remzi • Krattiger Jürg • Kräuliger René • Krause Uwe • Krefeld Max • Kretschmer Elisabeth • Kreuzweger Michael • Kroos Mischa • Kropielnicki Slawomir • Kruttschow Michael • Kübler Martin • Kücükodabasi Ümmet • Kuhn Dominik • Kuhni Hans-Peter • Kungler Claude • Küntzi Christian • Künzler Urs • Kupfer Jörg • Kurt Darius • Kürty Thomas • Kurz Daniel • Kurz Sarah • Kuttler Marcel • Kym Marco • Lack Dominik • Lado Bertoa Manuel • Lagler Erich • Landolt Angela • Landolt Nadine • Lang Andreas • Lang Patrick • Langford Gerhard • Larbes Saïd • Lauber Nadine • Lauper Regina • Lehmann Urs • Lehner Cornelia • Lemke Claudia • Lenhard Peter • Leuthardt Beat • Linder Raphael • Litemin Vladimir • Litterst Philippe • Ljutfjir Erkan • Lochiger Erkan • Loewel Lutz • Löffler Clemens • Löhle Markus • Löliger Ronald • Lombardi Eduardo • Lony André • Loosli Andreas • Loparco Francesco • Lopez Francisco Javier • Lopez Rubén • Lorenz Norbert • Lorenzoni Drenvested Beatrice • Lovasova Michaela • Lovrekovic Dragan • Lukic Albert • Lüönd René • Lustenberger Peter • Lutaj Arton • Lüthi Markus • Lüthi Olivier • Lüthli Richard • Lutter Georg • Lutz Claude • Lützeltschwab Roland • Lützeltschwab Irina • Maglio Alfonso • Magliocca Domenico • Magro Adelino • Mahjoubi Ilham • Mähler Tommy • Mahmudi Jusuf • Maier Claudia • Maier Martin • Maiorano Fabio • Mangold Florian • Mangold Manuela • Marchand Nicole • Marjanovic Branko • Marner Roger • Martin Claude • Marzo Luigi • Marzo Rocco • Masino Salvatore • Mathys Marco • Matosevic Mario • Matt Mark • Matti Andreas • Maurer Jean-François • Mayer René • Mayer Marion • Mayer Viktor • Mayer Ingo • Mayritsch Marco • Mehner André • Meholli Arton • Meienhofer Urs • Meier Paul • Meier Beat • Meier Peter • Meier Daniel • Meier Christian Hanspeter • Meier Erik • Meier Benjamin • Meier Norman • Mengisen Beat • Merz Alexander • Merz Oliver Siegfried • Mesmer Michel • Mesmer Michel • Messerschmidt Sebastian • Meury Patrick • Meury Alessandro • Meury Joey • Meyer Guido • Meyer Daniel • Meyer Raphael • Meyer Daniel • Meyer Manuel • Micanovic Zoran • Michalek Sebastian • Miesch Schmid • Milkerd Olaf • Milojkovic Veroljub • Minder Daniel • Minder Serge • Mittelbrun Ralf-Sören • Mohler Olivier • Mokhtari Nadira • Möller Lukas • Monney André • Montesano Agaz-Lidia • Morat Beatrice • Morat Niklaus • Moren Pascal • Morina Agim • Morris Dominic • Mortier Marie-Thérèse • Mosbrugger Jens-Peter • Moser Nurten • Moser Peter • Mühlethaler Nikolas • Mujic Muaz • Müller Margott • Müller Andreas • Müller Urs • Müller Armin • Müller Reto • Müller Marcus • Müller Dominique • Müller Patrick • Müller Stephan • Müller Jean • Mumenthaler Roberto • Munishi Enver • Muscara Andrea Mario • Mutz Stefan • Mwaringa Astrid • Näf Ludwig • Naumann Alexandra • Naumann Robert • Neff Ruedi • Nehdi Shafik • Nemeth Attila • Neskoda Steffen • Neubert Yvonne • Neuenschwander Ernst • Nikolic Vlada • Nogalski Grzegorz • Noti Walter • Notz Claudia • Nuñez Segura David • Nydegger Hans • Oberli Judith • Obriest Ulrike • Oggier Marc • Önen Melikan • Oppikofer Ramon • Oser Felix • Oser Roland • Oser Sybille • Ott François • Oxé Christian • Özkan Coskun • Öztürk Ümit • Pacella Raffaele • Pagel Hans-Jürgen • Pasquariello Marco • Pasteau Raul Adrian • Pavell Martin • Peraic Martin • Pernet Patrick • Pernet Andreas • Petitat Jérôme • Petrovic Darko • Petrovic Nikola • Peyser Heinz • Pfaffhauser Roger • Pfefferle Jürgen • Pfleger Roland • Philippe Cyrill • Piantadosi Fabio • Pielorz Marco • Pieren Kay • Pietrass Matthias • Pietsch Matthias • Pittelkow Marcus • Pillana Agron • Plüss Urs • Pol Daniel • Politz Volker • Popp Stefan • Portmann Beat • Prinz Roland • Probst Heinz • Probst Philipp • Prokop Frantisek • Pulver David • Purtschert Therese • Racine Reto • Radach Martin • Radisavljevic Dragan • Radjojevic Danijela • Raschle Heinz • Raussenbach Thomas • Rausser Serge • Reber Silvia • Rebmann Jean-Pierre • Rebmann Nicole • Rechberger Tobias • Recher Markus • Refikoglou Mounim • Reichen Sabina • Reimers Peter • Reinhard Edwin • Reinhard Daniel • Reinhard Dagmar • Reithmeier Jan-Holger • Rellstab Roger • Rendelmann Sebastian • Rensch Martin • Rentsch Pascal • Reut Bruno • Rhyner Andi • Ribl Walter • Ricchiuto Antonio • Richterlich Hecht Peter • Rickenbacher Alain • Rigassi Benjamin • Riggensch Vincent • Ritz Kurt • Ryser Hanspeter • Rocca Luigi • Roggensinger Simon • Romano Luca • Rombaldoni Tino • Rosa Angelo • Roschi Daniel • Roth Helmut • Rottgardt Stephanie • Rübin Andreas • Ruch Christian • Ruchay Mirko • Rudin Bruno • Rudolf von Rohr Felicia • Rüdli Alexander • Rüfenacht Heinz • Ruggieri Francesco • Rusch Beat • Russo Irene • Rütter Candid • Rütli Johann • Rütli Marco • Rymanowski Peter • Rytter Christian • Sacchetti Nicola • Sacher Ronny • Sadiku Lidiona • Sailer Nadine • Saiti Sani • Saladin Urs • Saladin Daniel • Saladin Pascal • Salii Valmir • Salja Turkijan • Salvatico Giuseppe • Salvisberg Patrick • Sambasivam Vjekant • Sarti Beat Martin • Sass Thomas • Savoca Daniele • Scaini Ivan • Scattone Pino • Schärer Marco • Schär David • Schär Michèle • Scharbert André • Schärer Jean-Luc • Scharpf Lucio • Schäuble Nihad • Schäublin Peter • Schaeue Frank • Scheidegger Patrick • Schellhorn Stefanie • Schenk Sonja • Schenker Roger • Scherer Philipp • Scherrer Josef • Schewior Michael • Schiavano Martino-Ivan • Schiess-Küffer Barbara • Schiumarini Claudia • Schlatter Daniel • Schmid Fritz • Schmid Jan • Schmid Benjamin • Schmid Daniel • Schmidt Christine • Schmidt Viktor • Schmitt Jean-Marie • Schneeberger Philipp • Schneider Daniel • Schneider Peter • Schneider Stephan • Schneider Urs • Schnell Sandra • Schnetzler Roland • Schniewieski Thorsten • Schoch Nicole • Schog Michael • Schöllhorn Arne • Schölly Moritz • Schönmann Martin • Schönmann Rahel • Schorer Roger • Schörlin Albin • Schrag Peter • Schudel Cornelia • Schuhmann Daniel • Schüler Sven • Schuller Dieter Walter • Schulz Andreas • Schulz Daniel • Schürch Markus • Schwab Roland • Schweizer Jan • Schweizer Michel • Schwenn Mario • Schwartzig Fabien • Schwob Norbert • Schwob Yanick • Sciarra Adamo • Sedlaček Milan • Segesdi Laurent • Seidler Séverin Pascal • Seiler Markus • Seirer Sven • Senn Ilona • Sgrò Paolo • Sheeh Heinrich • Voltolini Stefano • von Allmen Pascal • Von Arx Widar • von Rohr Patrick • Vujic Ruzica • Wäckeler Christian • Wagner Sascha • Wahl Patrick • Wähler Michael • Walter Sandro • Walther Monika • Wälti Werner • Wanderer Jacqueline • Waschkarin Swetlana • Wasserfallend Daniel • Wattenhofer Kilian • Weber Anton • Weber Peter • Weber Ruedi • Weber Claudia • Weber Dmitry • Weber Oliver • Weglinski Andrzej • Wehrli Annemarie • Weider Martin • Weiner Reto • Weiss Marc • Weissenberger Mario • Weisskopf Harlette • Weisskopf Manuela • Wenger Patrick • Wenger Lars • Wenger Andreas • Wenk Falko • Wenk Michel • Wenzin Roger • Werner Sebastian • Wetzler Cornelia • Weymuth Pascal • Widmer Daniel • Widmer Beat • Wiedlin Andreas • Wiesel Michael • Wild Regula • Wilhelm Markus • Willener Andres • Willers Patrick • Winter Bernd • Winter Kathleen • Winzer Nick • Wisler Urs • Wittlin Rolf • Wittmer Eric • Wittstock Andrea • Wittwer Judith-Agnes • Wohlschlegel Roland • Wöhrle Tobias • Woitynek Thomas • Wokittel Jan-Patrick • Wolf Jürgen • Wolf Richard • Wudenek Roland • Wullschlegler Thomas • Wüthrich Marco • Wyss Heinrich • Wyss Karin • Yagci Baris • Yaver Gülcan • Yildiran Engin • Zbinden André • Zeka Liridon • Zeller Jolanda • Zeller Patrick • Zeller Tobias • Zemp Peter • Zemp Thomas • Zenger Attila Robert • Zenger Markus • Zihlmann Hefel Irène • Zimmermann Peter • Zimmermann Andreas • Zimmermann Patrick • Zimmermann Nicole • Zimmermann Simon C. • Zingg Dorothea • Zogaj Arben • Zuber Stephan • Zumbunn Sandra • Zumsteg Emanuel • Zumsteg Pascal • Zürcher Alfred • sowie 100 weitere Mitarbeitende



2018

S. 2

CORPORATE GOVERNANCE

S. 10

JAHRES- RECHNUNG

S. 28

STATISTIKEN

CORPORATE GOVERNANCE

Die BVB handelt nach den Grundsätzen der Corporate Governance. Die im Jahr 2014 erlassenen Regeln und Vorgaben für Governance und Compliance haben sich im Unternehmen nachhaltig und erfolgreich etabliert. Die BVB hat 2018 das Corporate-Governance-Reglement sowie das Geschäfts- und Organisationsreglement aktualisiert. Zudem wurde vom Verwaltungsrat eine Compliance Policy freigegeben, in der die Grundsätze und Ziele des Compliance Management definiert werden. Damit wurde das Fundament für ein formalisiertes Compliance Management System gelegt. Mit beiden Massnahmen will das Unternehmen sicherstellen, dass die für die BVB geltenden Regelwerke jederzeit eingehalten werden.

DIE BVB

Die Basler Verkehrs-Betriebe, nachfolgend BVB genannt, sind seit 2006 eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener juristischer Persönlichkeit und Sitz in Basel. Der Kanton Basel-Stadt ist Alleineigner.

Die BVB ist gemäss §1 Abs. 2 des Organisationsgesetzes der Basler Verkehrs-Betriebe, nachfolgend BVB-OG genannt, ein marktorientiertes Unternehmen und wird so weit wie möglich nach unternehmerischen Grundsätzen geführt. In ihrem unternehmerischen Handeln und in der Berichterstattung orientiert sie sich an den Rahmenbedingungen des BVB-Organisationsgesetzes sowie an der BVB-Eignerstrategie des Regierungsrats.

CORPORATE GOVERNANCE

Das Corporate-Governance-Reglement sowie das Geschäfts- und Organisationsreglement wurden 2018 grundlegend überarbeitet. Die ursprünglich in einer Richtlinie zusammengefassten Regelungen wurden in eigene Dokumente überführt, inhaltlich verschlankt und wo nötig an die Public-Corporate-Governance-Richtlinien des Kantons Basel-Stadt, das revidierte BVB-OG sowie die Eignerstrategie für die Basler Verkehrs-Betriebe 2018–2021 angepasst. Das Geschäfts- und Organisationsreglement wurde anschliessend vom Regierungsrat genehmigt.

BVB-EIGNERSTRATEGIE

Der Eigner definiert in seiner Strategie die Ziele für das Unternehmen. Grundlage für diese Zielsetzungen bilden einerseits das vom Regierungsrat 2015 erlassene verkehrspolitische Leitbild und das jeweils auf vier Jahre angelegte ÖV-Programm. Die Eignerstrategie für die BVB wurde erstmals 2014 mit Gültigkeit bis 2017 formuliert und auf dieser Basis für die Periode 2018–2021 aktualisiert. Dabei wurde insbesondere das Kapitel zur Personalpolitik wesentlich aus-

führlicher formuliert als in der alten Eignerstrategie. Zudem wurde neu verankert, dass die Infrastruktur künftig auch an stark befahrenen Streckenabschnitten eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren erreichen muss.

DER VERWALTUNGSRAT

Der Verwaltungsrat ist das oberste Führungsorgan der BVB und trägt die oberste unternehmerische Verantwortung. Er besteht aus sieben Mitgliedern. Von diesen werden fünf durch den Regierungsrat, eines durch die Mitarbeitenden der BVB und eines durch den Kanton Basel-Landschaft gewählt. Die Mehrheit der durch den Regierungsrat gewählten Mitglieder muss im Kanton Basel-Stadt wohnhaft sein.

Das Berichtsjahr war das erste Jahr des neu gewählten Verwaltungsrats für die Periode 2018 bis 2021. Präsiert wird der Verwaltungsrat seit 1. Januar 2018 von Yvonne Hunkeler. Vizepräsident ist Kurt Altermatt, weitere Mitglieder des Verwaltungsrats sind Manfred Gloor (Vertreter Personal BVB), Hanspeter Ryser (Vertreter Kanton Basel-Landschaft), Sibylle Oser, Daniela Thurnherr und Widar von Arx.

ROLLE UND ARBEITSWEISE DES VERWALTUNGSRATS

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

AUSSCHÜSSE

Der Verwaltungsrat bildet aus seiner Mitte drei ständige Ausschüsse.

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

Die Ausschüsse bestehen aus je drei bzw. vier (Ausschuss Strategie & Politik) VR-Mitgliedern. Diesen können die Vorbereitung und die Ausführung von Beschlüssen des Verwaltungsrats, die Überwachung von spezifischen Geschäften sowie andere Spezialaufgaben zugewiesen werden. Sie geben Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats ab. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungskompetenz.

DIE GESCHÄFTSLEITUNG

Die Geschäftsleitung bestand bis 30. April des Berichtsjahrs aus dem Direktor, dem Vizedirektor sowie fünf weiteren Mitgliedern. Zusätzlich nahmen zwei Mitglieder der erweiterten Geschäftsleitung ohne Stimmrecht im Gremium Einsitz. Im Rahmen einer strategischen Unternehmensentwicklung wurde die Geschäftsleitung im Berichtsjahr schrittweise von sieben auf fünf Mitglieder verkleinert, in der erweiterten Geschäftsleitung nimmt neu nur noch ein Mitglied ohne Stimmrecht im Gremium Einsitz. Der Geschäftsleitung obliegt die operative Leitung des Unternehmens. Aufgabe ist dabei die Festlegung und Umsetzung der Unternehmens-, Finanz- und Personalpolitik, des Unternehmensleitbilds und der Unternehmensziele, die Genehmigung der Investitionen und Ausgaben im Rahmen ihrer Kompetenzen sowie die Unterstützung des Direktors bei der Führung des Unternehmens.

Im Berichtsjahr kam es zu folgenden Veränderungen in der Geschäftsleitung: Aline Marro verliess die erweiterte Geschäftsleitung per 5. März 2018. Sie wurde durch

Michael Währer ersetzt, der die erweiterte Geschäftsleitung im Rahmen der Unternehmensentwicklung per 30. April 2018 verliess, genauso wie Claudia Demel. Marcel Kuttler und Stefan Schaffner verliessen die Geschäftsleitung per 5. Juni 2018, Reto Meister per 30. September 2018. Per 1. Mai 2018 wählte der Verwaltungsrat Milan Sedlacek im Rahmen der Unternehmensentwicklung als Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung. Am 5. Juni 2018 wurde Ludwig Näf Mitglied der Geschäftsleitung, am 1. Oktober 2018 auch Ramon Oppikofer.

ENTSCHÄDIGUNGEN VR UND GL VERWALTUNGSRAT

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidenten legt der Regierungsrat fest. Die Verwaltungsratspräsidentin erhält eine jährliche Vergütung von 60 000 Franken, die Mitglieder erhalten eine Jahrespauschale von 12 000 Franken. Die Mitglieder (ohne Präsidentin) erhalten pro halbtägige Sitzung 600 Franken bzw. pro ganztägige Sitzung 1 200 Franken Sitzungsgeld (inkl. Vor- und Nachbearbeitung). Spesen werden nach effektivem Aufwand und gemäss den massgeblichen Bestimmungen des Kantons Basel-Stadt vergütet.

GESCHÄFTSLEITUNG

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird aufgrund der Bestimmungen des basel-städtischen Lohngesetzes festgelegt und enthält keine leistungsabhängigen bzw. von der Zielerreichung abhängigen Lohnbestandteile. Die Spesenvergütung erfolgt gemäss dem BVB-Spesenreglement, das sich an der basel-städtischen Spesenverordnung ori-

entiert und gemäss §13 des BVB-Organisationsgesetzes im Einvernehmen mit der Personalkommission erlassen wurde.

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.

In der vom Verwaltungsrat am 9. Mai 2018 freigegebenen Compliance Policy werden die Grundsätze und Ziele des Compliance Management definiert und die Compliance-Organisation festgelegt. Damit wurde das Fundament für ein formalisiertes Compliance Management System gelegt. Im Berichtsjahr wurden die Einhaltung der Compliance sowie die rechtskonforme Beschaffung weiter professionalisiert.

2018 hat die BVB 35 Submissionen (Vorjahr 42) 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 38,76 Millionen Franken für die kommenden Jahre sichergestellt.

INTERNES KONTROLLSYSTEM (IKS)

Das interne Kontrollsystem (IKS) umfasst die Gesamtheit aller Strukturen und Prozesse, die einen ordnungsgemässen Ablauf des betrieblichen Geschehens in der BVB sicherstel-

len und zur Erreichung der geschäftspolitischen Ziele beitragen.

Das IKS umfasst das Management der Risiken der finanziellen Berichterstattung nach Art. 728a OR.

Das IKS wurde im Jahr 2015 bei der BVB ausgebaut und im Geschäftsjahr 2016 gemäss den Spezifikationen der IKS Policy unternehmensweit ausgerollt. Der IKS-Zyklus im Geschäftsjahr 2018 fand über das Jahr verteilt statt. In der ersten Jahreshälfte lag der Fokus auf der Selbstbeurteilung der Prozesse. Zum Ende der zweiten Jahreshälfte wurde das Testen der Schlüsselkontrollen angestossen.

RISIKOMANAGEMENT

Aus der Erfüllung des Auftrags entstehen der BVB vielfältige Risiken. Dazu gehören strategische Risiken, finanzielle Risiken, operationelle Risiken und Compliance-Risiken. Beispiele dafür sind Personen- oder Sachschäden, finanzielle Einbussen oder Reputationsverluste als Folge unzureichender Geschäftsprozesse, nicht korrekter Berichterstattung, aus Fehlen oder dem Missachten von Gesetzen, Vorschriften oder Geschäfts-/Verhaltensregeln, technisches Versagen oder Einwirkungen von aussen.

Die BVB betreibt zur Minimierung bzw. Vermeidung von Risiken ein systematisches Risikomanagement als zentrales Führungsinstrument. Dieses ist über die gesamte Unternehmung durchgängig organisiert.

Im Berichtsjahr wurde im Rahmen der Professionalisierung des Bereichs RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität & Umwelt) das Risikomanagement um einen markanten Schritt verbessert und intensiviert durch ein grösseres Bewusstsein beim Management. Für die relevanten Unternehmensrisiken wurden entsprechende Massnahmen definiert, eingeleitet und punktuell umgesetzt.

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 jeweils für ein Jahr gewählt. Eine Wiederwahl ist für maximal sieben weitere Jahre möglich. Die Revisionsstelle wird vom Verwaltungsrat gewählt. 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. 

VERGÜTUNGEN VERWALTUNGSRAT

in CHF, Bruttogehalt inkl. Familien- und Unterhaltszulagen

	2018
Gesamtvergütung VR (total 7 Personen)	257 770
Davon höchste Einzelvergütung (Yvonne Hunkeler, Verwaltungsratspräsidentin)	64 146

VERGÜTUNGEN AN GESCHÄFTSLEITUNGSMITGLIEDER

in CHF, Bruttogehalt inkl. Familien- und Unterhaltszulagen

	2018
Gesamtvergütung GL (total 10 Personen mit Ab- und Zugängen)	1 337 897.00
Davon höchste Einzelvergütung (Erich Lagler, Direktor)	277 187.50

VERWALTUNGSRAT



Von links:

Sibylle Oser, Manfred Gloor, Hanspeter Ryser, Yvonne Hunkeler, Kurt Altermatt, Daniela Thurnherr, Widar von Arx

Präsidentin

YVONNE HUNKELER

dipl. Wirtschaftsprüferin,
Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Verwaltungsratspräsidentin der
Verkehrsbetriebe Luzern AG

Mandate als Mitglied:

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

Vizepräsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

selbstständig

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Stiftung OdA Gesundheit und Soziales
im Kanton Solothurn, Stiftung Wohnen
und Arbeiten Solothurn/ Discherheim

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim für
körperbehinderte Kinder, Pro Senectute
Kanton Solothurn

Mitglied

MANFRED GLOOR

Wagenführer, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

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

VRA Personal & Compliance

Weitere Mandate

Vorstandsmitglied VGV
des VPOD Basel

Mitglied

SIBYLLE OSER

lic.iur. Advokatin, 1966
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats Basel-Stadt

VRA Strategie & Politik

Business Consultant

Weitere Mandate

Mitglied der Verwaltung der Genossen-
schaft Migros Basel

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Gemeindepräsident Oberwil und
Bürgergemeindepräsident Oberwil,
Wasserwerk Reinach und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt
Juristische Fakultät der Universität
Basel, Professorin

VRA Personal & Compliance: Präsidentin
VRA Strategie & Politik: Vizepräsidentin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Mandate als Mitglied:

Stiftung für die Weiterbildung
schweizerischer Richterinnen und Richter

Richterliche Tätigkeit:

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

Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. iur., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Loirempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra

GESCHÄFTSLEITUNG



Von links:

Ramon Oppikofer, Bruno Stehrenberger, Susanne Bolliger Crocoll, Erich Lagler, Stefan Popp, Ludwig Näf, Milan Sedlacek

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB,
dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961

Direktor seit 01.11. 2014

Vizedirektor / Leiter Finanzen

STEFAN POPP

dipl. Betriebswirt, 1967

Mitglied seit 01.08.2014

Leiterin Personal

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL

dipl. Kauffrau, dipl. Personalfachfrau,
Master HRM, 1963

Mitglied seit 01.09.2017

Leiter Technik a.i.

LUDWIG NÄF

Betriebswirt HF,
EMBA in Unternehmensführung, 1973

Mitglied a.i. seit 05.06.2018

Leiter Infrastruktur a.i.

RAMON OPPIKOFER

dipl. Bauingenieur HTL,
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied a.i. seit 01.10.2018

Leiter Unternehmensstab

MILAN SEDLACEK

dipl. Techniker HF,
dipl. Qualitätsmanager NDS HF, 1983

Mitglied mit beratender Stimme seit
01.05.2018

Leiter Verkehr

BRUNO STEHRENBARGER

Kaufmann KFS, 1966

Mitglied seit 01.09. 2016

Bisherige Mitglieder

Leiterin Kommunikation & Public Affairs a.i.

Claudia Demel

Mitglied erweiterte GL
vom 15.11.2017 bis 30.04.2018

Leiter Technik

Marcel Kuttler

Mitglied vom 01.08.1998 bis 05.06.2018

Leiterin Legal & Compliance

Aline Marro

Mitglied erweiterte GL
vom 09.02.2015 bis 05.03.2018

Leiter Betrieb

Reto Meister

Mitglied vom 01.11.2014 bis 30.09.2018

Leiter Markt & Netz

Stefan Schaffner

Mitglied vom 01.01.2013 bis 05.06.2018

Leiter Legal & Compliance a.i.

Michael Währer

Mitglied a.i. erweiterte GL vom 06.03.2018
bis 30.04.2018



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

Die Entwicklung der Einsteiger- und Personenkilometerzahlen und die abgesetzten Fahrausweise im TNW blieben im Geschäftsjahr unter den Erwartungen. In Verbindung mit dem ausserordentlich trockenen und warmen Wetter, welches im kurzstreckenstarken Stadtgebiet der BVB zu stärkeren Einsteigerrückgängen geführt hat als bei den Verbundpartnern im TNW, verzeichnet die BVB erneut Rückgänge bei den Einsteigerzahlen (127 Mio./ – 2,52 Prozent) und Personenkilometern (289,5/ – 1,68 Prozent).

Im Verkauf des TNW ist ergebniswirksam ein erneuter Absatzrückgang bei den Abonnenten (– 1,76 Prozent) feststellbar. Gleichzeitig sind Umsätze und Absätze bei den Bartarifen und die Halbtaxerlöse gestiegen. Das deutet darauf hin, dass die Fahrgäste weiterhin sensitiv auf die Tarifmassnahme 2017 reagieren und sich durch die Auswahl der Fahrausweise kostenseitig optimieren. Der Verkauf des TNW-Sortiments konnte sich im Berichtsjahr insgesamt bei 247 Mio. CHF stabilisieren und damit wieder das Niveau des Jahres 2016 erreichen.

Günstig wirken sich für die BVB die Anpassungen bei der Einnahmeverteilung aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA) aus. Diese Einnahmen werden ab dem Berichtsjahr direkt den Transportunternehmungen zugeschlüsselt und nicht mehr im TNW geführt. Auf Vergleichsbasis wären diese Einnahmen im TNW um 4,66 Prozent gestiegen. Diese Einnahmen sind primär auf den Fern- und Pendlerverkehr zurückzuführen, der im Gegensatz zum Personennahverkehr weniger wetterabhängig ist. Hier zeigt sich, dass sich der öffentliche Verkehr schweizweit weiter positiv entwickelt.

Für die BVB ergeben sich bei den Transporterlösen – trotz im Vergleich zu den anderen Verbundpartnern stärker rückläufigen Einsteiger- und Personenkilometerzahlen – Mehrerlöse im Vergleich zum Vorjahr. Dies im Wesentlichen aus der Anpassung der

Verteilschlüssel für DV und GA von 2 Mio. CHF, aus den grenzüberschreitenden Aktivitäten im Dreiländergebiet in Höhe von 1,3 Mio. CHF und dem allgemeinen TNW-Verteilschlüssel in Verbindung mit den sich auf 2017er-Niveau stabilisierten TNW-Erlösen (+ 2 Mio. CHF).

Die Dienstleistungen und übrigen Erlöse waren rückläufig. Wesentliche Effekte waren die weiterhin rückläufigen Werbeerlöse sowie Sondereffekte aus ausgebuchten Restbuchwerten für Anlagen, die im Rahmen eines Abkommens mit dem SECO (Staatssekretariat für Wirtschaft) ins Ausland abgegeben wurden. Teilweise sind andere Dienstleistungen noch nicht abgeschlossen und fakturiert, sie führen unter der Position Ware in Arbeit bei den Lagerleistungen für bessere Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr.

Die Abgeltungen haben wie geplant um 5,6 Mio. CHF zugenommen. Dies ist im Wesentlichen auf die Umstellung der Finanzierung der Bahninfrastruktur zurückzuführen. Diese wurden früher à fonds perdu finanziert und hatten daher keine Wirkung auf die Abgeltung sowie auf den zusätzlichen Leistungsauftrag.

Die Umstellung der Finanzierung der Bahninfrastruktur ab Juni 2016 wirkt auf die Nutzungsrechte, die jetzt nicht mehr gebildet werden, sowie auch auf den Finanzaufwand, da die Darlehen auf Bahninfrastruktur verzinslich sind.

Die gewährten Nutzungsrechte zeigen im Berichtsjahr ebenfalls erhebliche Veränderungen. Dies ist einem Sondereffekt des Vorjahres geschuldet. Die Nutzungsrechte sowie die Abschreibungen auf Bahninfrastruktur, welche à fonds perdu finanziert waren, unterlagen einer Sonderabschreibung.

Dem höheren Betriebsertrag im Berichtsjahr steht ein negatives Jahresergebnis von – 0,766 Mio. CHF gegenüber. Wesentliche Effekte für ein gegenüber Plan ausgeglichenes Ergebnis waren die Probleme im Zusammenhang mit der Wartung der Fahrzeuge, welche einmalige Mehrkosten von 0,95 Mio. CHF verursacht haben (vgl. Medienmitteilung vom 2. August 2018). Ebenfalls negativ ausgewirkt haben sich Systemfehler bei der Berechnung der Zeitzuschläge nach den kantonalen Vorgaben, die in Ergänzung zur AZGV gelten; die Zeitsalden sind den betroffenen Mitarbeitenden für die vergangenen fünf Jahre gutzuschreiben und haben deswegen Nachbelastungen bei den Zeitsalden von 0,55 Mio. CHF generiert. Zudem sind beim Personal Mehrkosten für die Krankentaggeldversicherung entstanden, die durch den Verbrauch von gesetzlichen BAV-Rücklagen von 1,28 Mio. CHF kompensiert wurden. Ohne diese Sondereffekte wäre ein ausgeglichenes Jahresergebnis auf Vorjahresniveau entstanden.

Die Finanzierungslage der BVB ist weiter sehr stabil. Das Eigenkapital beträgt 221,5 Mio. CHF (Vorjahr 223,6 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 30,5 Prozent (Vorjahr 30,0 Prozent).

Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit ist positiv (Geldzufluss) und weist mit 29,0 Mio. CHF einen Anstieg von 29 Prozent gegenüber dem Vorjahr (22,8 Mio. CHF) aus. Einen wesentlichen Einfluss hat der Anstieg der Abschreibungen (+4,9 Mio. CHF). Die übrigen Bilanzpositionen gleichen sich nahezu aus. Die höheren Abflüsse aus den Nutzungsrechten Investitionen gleichen sich mit den Wertberechtigungen Sachanlagen im Jahr 2017 aus. Für das Berichtsjahr haben diese keine Vergleichsposition.

Der Geldfluss aus Investitionstätigkeit zeigt einen Nettoabfluss von 51,8 Mio. CHF (Vorjahr 81,2 Mio. CHF). Dies ist durch deutlich weniger Investitionen in das Sachanlagevermögen begründet. Das Investitionsvolumen des Berichtsjahres befindet sich auf geplantem Niveau.

2017 wurden mehr Investitionen in die Bahninfrastruktur getätigt. Die Tramfahrzeuge der Flexity-Serie wurden 2017 während des ganzen Jahres ausgeliefert, im Berichtsjahr wurde die Lieferung der Flexity-Serie Mitte Mai abgeschlossen.

Der Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit zeigt einen erwarteten Geldzufluss von 6,3 Mio. CHF (gegenüber dem Vorjahr mit 48,7 Mio. CHF). Die wichtigsten Effekte sind hierbei die Aufnahme von Darlehen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur sowie die erstmalige Tilgung des Darlehens für die Flexity-Fahrzeuge.

Es zeigt sich gesamthaft eine Verringerung der flüssigen Mittel von 16,5 Mio. CHF (Vorjahr 9,7 Mio. CHF).

MITARBEITENDE

Die Mitarbeitenden der BVB zeichnen sich besonders dadurch aus, dass sie eine sehr hohe Identifikation mit dem Unternehmen mit einem sehr grossen Commitment haben und mit ihrem Engagement einen entscheidenden Beitrag zum Geschäftserfolg der BVB leisten. Die finanzielle Anerkennung individueller Leistungen ist im Vergütungsmodell der BVB nicht möglich. Umso mehr ist es der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat ein grosses Anliegen, die Leistung der Belegschaft entsprechend zu würdigen und den Mitarbeitenden für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Die BVB hat auch im abgelaufenen Berichtsjahr die Potenziale ihrer Mitarbeitenden durch Personalentwicklungsmassnahmen und Weiterbildungen gefördert. Dadurch stellt die BVB sicher, dass die Mitarbeitenden eine hohe Identifikation mit dem Unternehmen aufbauen, sich stärker mit dem Unternehmen verbunden fühlen und es dadurch ermöglichen, vorhandenes Know-how an das Unternehmen zu binden und weiter auszubauen.

Das technische Personal wurde mit neuer und zeitgemässer Dienstkleidung ausgestattet. Dadurch konnten für alle Berufsgruppen zusätzliche Sicherheitsaspekte abgedeckt und der Komfort für die Mitarbeitenden unter den unterschiedlichsten Arbeitsbedingungen erhöht werden.

Zum Jahresende beschäftigte die BVB 1243 Mitarbeitende. Im Vergleich zum Vorjahr (1255 Mitarbeitende) entspricht dies einem Rückgang von rund 1,0 Prozent (–12 Mitarbeitende). Im Jahresdurchschnitt 2018 arbeiteten 1131 Vollzeitstellen (Vorjahr: 1138 Vollzeitstellen) für die BVB. Der Rückgang an Mitarbeitenden war nicht geplant, stattdessen war ein Aufbau auf 1287 Mitarbeitende (1141 Vollzeitstellen zum Jahresende) vorgesehen, was aufgrund von unvorhergesehenen Frühpensionierungen durch die Personalplanung nicht kompensiert werden konnte.

Für die kommenden Jahre plant und erwartet das Management einen Anstieg an Vollzeitarbeitsplätzen, insbesondere im Fahrdienst.

DURCHFÜHRUNG DER RISIKOBEURTEILUNG

Ein Risikomanagement zur Identifikation, Analyse, Steuerung und Überwachung wesentlicher Unternehmensrisiken ist von besonderer Wichtigkeit und zudem gesetzlich gefordert. Neben der Identifikation von Risiken kann ein Risikomanagement auch bestimmte Chancen für das Unternehmen erkennen.

Um Risiken frühzeitig zu erkennen, hat die BVB ein Risikomanagementsystem auf Basis der COSO (The Committee of Sponsoring Organizations) eingeführt. Mit diesem System werden regelmässige interne und externe Faktoren, die das Unternehmensumfeld betreffen, analysiert, allfällige Risiken überwacht, Massnahmen zur Risikomitigation getroffen und deren Umsetzung überwacht. Ein Element des Risikomanagementsystems ist auch das Interne Kontrollsystem (IKS), welches als Basis seiner Überprüfung die für den Abschluss nach Swiss-GAAP-FER ermittelten Finanzdaten hat.

Risiken sind ein wesentlicher Bestandteil jeder Geschäftstätigkeit. Trotz des Risikomanagementsystems ist nicht sichergestellt, dass alle Risiken durch das Risikomanagementsystem identifiziert werden. Diese Erfahrung hat auch die BVB im Zusammenhang mit den im Sommer festgestellten Problemen an der Bahninfrastruktur gemacht. In diesem Zusammenhang hat das Management entschieden, das Risikomanagement zu erweitern und die Risikobeurteilung stärker nach dem Bottom-up-Ansatz vorzunehmen.

BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Das Management der BVB hat im Berichtsjahr im Rahmen eines Organisationsprojektes seine Prozesse und Organisation überprüft und neu definiert. Eine wesentliche Änderung ist die bereits ausgelöste und realisierte Zusammenlegung der ehemaligen Geschäftsbereiche «Betrieb» und «Markt & Netz» zum neuen Geschäftsbereich «Verkehr». Die Ziele dieser Zusammenlegung sind verbesserte Prozesse im Zusammenhang mit der Planung und Durchführung des Kernprozesses öffentlicher Personennahverkehr von der Langfrist- über die Mittelfrist- hin zur operativen Planung und Steuerung des Kerngeschäftes bis zur Lenkung des täglichen Betriebs.

Weiterhin ist geplant und initiiert, dass die bisherigen Geschäftsbereiche «Technik» und «Infrastruktur» zusammengelegt werden. Die Umsetzung dazu erfolgt in Abhängigkeit mit der organisatorischen Entwicklung des Geschäftsbereichs «Technik» ab dem Geschäftsjahr 2019. Künftig sollen aus der technischen Einheit «Anlagen und Fahrzeuge» alle Dienstleistungen zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der betriebsnotwendigen Anlagen erfolgen. Bis zur Umsetzung werden die beiden Organisationseinheiten «Technik» und «Infrastruktur» interimistisch geführt und sind entsprechend in der Geschäftsleitung vertreten.

Die Vertriebsorganisation sowie der Bereich Immobilien mit dem Facility Management sind neu dem Geschäftsbereich «Finanzen» zugeordnet, der nunmehr mit Ausnahme des Personals alle kaufmännischen Prozesse vereint.

Bereits zum 1. Mai 2018 wurde die Organisationseinheit Unternehmensstab neu aufgestellt. Der Leiter Unternehmensstab berichtet direkt an den Direktor und hat in beratender Funktion Einsitz in der Geschäftsleitung.

Ausserordentliche Schäden an neuer Bahninfrastruktur

Anfang August 2018 informierte die BVB über ausserordentliche Schäden an ihrer Bahninfrastruktur. Interne Untersuchungen, gestützt von externen Experten, haben gezeigt, dass bei der Radsatzbearbeitung Wartungsintervalle missachtet und korrekte Spureinstellungen versäumt wurden. Der Verwaltungsrat hat eine unabhängige externe Untersuchung in Auftrag gegeben, welche die Umstände und Ursachen sowie die administrativen und personellen Verantwortlichkeiten geklärt hat. Der Abschlussbericht dieser Untersuchung liegt vor. Das Management der BVB hat umgehend Massnahmen eingeleitet, um die in der Untersuchung festgestellten Missstände zu beheben. Teilweise sind Massnahmen bereits umgesetzt.

In diesem Zusammenhang wurde von der Geschäftsprüfungskommission (GPK) auch eine Untersuchung durch die Finanzkontrolle in Auftrag gegeben. Der Bericht der Finanzkontrolle liegt noch nicht vor.

WEITERE EREIGNISSE

Das Ergebnis der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis entspricht im Berichtsjahr den Erwartungen. Weiterhin ist eine wesentliche Steigerung auf diesem Streckenabschnitt erst zu erwarten, wenn die geplante Wohnbebauung in den Quartieren entlang der Strecke umgesetzt ist.

Die Erneuerung der Tramflotte durch die Flexity-Trams konnte wie geplant Mitte 2018 abgeschlossen werden.

Weiterhin läuft die Hauptrevision der Combino-Flotte. Die BVB hat dazu bereits 2017 die Produktion auf Taktfertigung umgestellt und so die Durchlaufzeiten gegenüber dem Prototypen erheblich verkürzt.

Die Eignerstrategie 2018–2021 wurde überarbeitet, liegt vor und ist öffentlich zugänglich. Wie erwartet ist sie in den Grundsätzen stabil. Sie beinhaltet keine wesentlichen Veränderungen.

Die Führungsausbildung zum einheitlichen BVB-Führungssystems wurde 2018 auf der mittleren und unteren Kaderstufe weitergeführt. Sie soll auch in den Folgejahren weitergeführt werden. Die Führungsausbildung mit dem einheitlichen BVB-Führungssystem ist ein wichtiges Element der gestarteten Organisationsentwicklung.

AUSBLICK

Die BVB feiert 2020 ihr 125-Jahr-Jubiläum. Dazu ist geplant, zusammen mit dem Tramclub Basel ein Trammuseum zu eröffnen. Die entsprechende Planung ist abgeschlossen und in Genehmigung. Die Finanzierung ist gesichert. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2019 beginnen.

Die BVB hat im Jahr 2018 den Richtungsentscheid zum Bussystem 2027 getroffen. Die Grundrichtung, welche die BVB der Politik zum Entscheid vorlegen will, basiert auf Elektrobussen. Das Konzept und die Details dazu werden im Jahr 2019 ausgearbeitet. Dazu ist geplant, dass die BVB bis Mitte 2020 einen entsprechenden Ratschlag an den Grossen Rat ausarbeitet. Wichtige Fragestellungen in diesem Zusammenhang sind neben der Fahrzeugtechnologie das Ladekonzept, das Einsatzkonzept unter den neuen Bedingungen mit batteriebetriebenen Bussen sowie ein Standortkonzept in Abhängigkeit der benötigten Fahrzeuge und der zuvor genannten Konzepte. Das Standortkonzept ist auch deswegen von grosser Relevanz, weil die BVB über einen Zeitraum von bis zu acht Jahren zwei unterschiedliche Fahrzeugtechnologien betreiben und warten muss. 

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2018	2017
Verkehrserlöse		122 650 772	117 329 266
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	15 440 492	20 637 764
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	76 843 225	71 660 715
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	3 503 223	3 103 364
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	16 492 802	23 340 683
Aktiviert Eigenleistung und Lagerleistung		15 827 366	13 186 819
Betriebsertrag		250 757 880	249 258 611
Aufwand zur Leistungserstellung	4	-42 657 694	-44 901 875
Personalaufwand	5	-140 037 724	-133 504 306
Übriger betrieblicher Aufwand	6	-15 230 222	-14 225 516
Betriebsaufwand		-197 925 640	-192 631 697
Betriebsergebnis (EBITDA)		52 832 240	56 626 914
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	-51 827 821	-53 742 647
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	-1 252 196	-1 147 716
Abschreibungen		-53 080 017	-54 890 363
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		-247 777	1 736 551
Finanzertrag	7	285 391	180 391
Finanzaufwand	7	-2 087 162	-1 863 050
Finanzergebnis	7	-1 801 771	-1 682 659
Ordentliches Ergebnis		-2 049 548	53 892
Unternehmenserfolg vor Rücklagen		-2 049 548	53 892
Verwendung gesetzliche Rücklagen		1 283 871	216 715
Ergebniseffekt aus Rücklagen		1 283 871	216 715
Verlust (-) / Gewinn		-765 677	270 607

BILANZ

Per 31. Dezember 2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2018	31.12.2017
Flüssige Mittel	8	26 529 912	43 014 205
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	15 384 029	14 450 299
Sonstige kurzfristige Forderungen		6 309 905	2 131 072
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	23 035 969	14 889 686
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	10 272 020	17 116 536
Umlaufvermögen		81 531 835	91 601 798
Sachanlagen	13	641 065 448	648 768 757
Finanzanlagen	12	499 900	299 900
Immaterielle Anlagen	14	4 181 107	3 519 704
Anlagevermögen		645 746 455	652 588 361
Total Aktiven		727 278 290	744 190 159

Passiven	Note	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	10 759 478	8 679 290
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		122 462	5 021 426
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	10 999 093	12 049 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	13 222 806	12 555 472
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	35 531 182	37 666 492
Kurzfristiges Fremdkapital		70 635 021	75 971 773
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	246 112 254	240 061 347
Langfristige Rückstellungen	17	5 943 500	6 347 709
Investitionszuschüsse	19	183 081 411	198 253 678
Langfristiges Fremdkapital		435 137 165	444 662 734
Fremdkapital		505 772 186	520 634 507
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		4 103 893	5 387 764
Freiwillige Rücklagen		29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben		4 015 122	4 015 122
Gewinnvortrag		12 276 642	12 006 035
Jahresgewinn		- 765 677	270 607
Eigenkapital		221 506 104	223 555 652
Total Passiven		727 278 290	744 190 159

GELDFLUSSRECHNUNG

2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2018	2017
Verlust (-)/Gewinn		- 765 677	270 607
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	51 827 821	46 926 170
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	1 252 196	1 147 716
Wertbeeinträchtigungen auf Sachanlagen	13	0	681 647
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	19	- 16 492 802	- 23 340 683
Verluste aus Abgängen des Anlagevermögens	13	5 527 909	4 347 937
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	17	667 334	- 587 754
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	17	- 404 209	202 799
Veränderung gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		- 1 283 871	- 216 715
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		- 933 730	- 4 614 289
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen		- 4 178 833	1 800 287
Veränderung der Vorräte und angefangene Arbeiten		- 8 146 283	- 3 985 832
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzung		684 451	1 032 294
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2 080 188	- 12 479 571
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten		- 4 898 964	4 712 119
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzung		- 2 135 310	2 601 069
Veränderung andere langfristige Verbindlichkeiten		0	- 1 812 153
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		28 960 285	22 820 478
Investitionen in Sachanlagen	13	- 49 656 421	- 77 624 727
Desinvestitionen in Sachanlagen	13	4 000	10 950
Investitionen in immaterielle Anlagen	14	- 1 913 599	- 3 614 262
Investitionen in Finanzanlagen	12	- 200 000	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 51 766 020	- 81 228 039
Aufnahmen/Rückzahlungen Finanzverbindlichkeiten	16	5 000 907	47 900 907
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	19	1 320 535	814 380
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		6 321 442	48 715 287
Veränderung des Fonds flüssige Mittel		- 16 484 293	- 9 692 274
Bestand flüssige Mittel am 01.01.		43 014 205	52 706 479
Bestand flüssige Mittel am 31.12.		26 529 912	43 014 205
Veränderung flüssige Mittel		- 16 484 293	- 9 692 274

EIGENKAPITALNACHWEIS

Per 31. Dezember 2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen	Neubewertungs-reserven	Gewinnreserven	Total Gewinnreserve	Total
Bestand 01.01.2018	172 631 540	5 387 764	5 854 584	39 681 764	45 536 348	223 555 652
Jahresgewinn/-verlust	0	0	0	-765 677	-765 677	-765 677
Erhöhung Dotationskapital	0	0	0	0	0	0
Zuwendung an Reserven	0	0	0	0	0	0
Verwendung von Reserven	0	-1 283 871	0	0	0	-1 283 871
Bestand am 31.12.2018	172 631 540	4 103 893	5 854 584	38 916 087	44 770 671	221 506 104

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen	Neubewertungs-reserven	Gewinnreserven	Total Gewinnreserve	Total
Bestand 01.01.2017	172 631 540	5 604 479	5 854 584	39 411 157	45 265 740	223 501 760
Jahresgewinn/-verlust	0	0	0	270 607	270 607	270 607
Erhöhung Dotationskapital	0	0	0	0	0	0
Zuwendung an Reserven	0	0	0	0	0	0
Verwendung von Reserven	0	-216 715	0	0	0	-216 715
Bestand am 31.12.2017	172 631 540	5 387 764	5 854 584	39 681 764	45 536 347	223 555 652

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 Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) eingehalten. Die vorliegende Jahresrechnung vermittelt somit ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage (True and Fair View) der BVB.

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember 2018.

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	
	2018	2017	2018	2017
1 EUR	1.1709	1.1131	1.1269	1.0170

GRUNDSÄTZE DER BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Postfinance- 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 der flüssigen 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 als 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-Methode (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 länger als ein Jahr einen messbaren Nutzen bringen, ihre Kosten zuverlässig bestimmt werden können und sie die Aktivierungslimite übersteigen. Die Erstbewertung erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungs- und Herstellungskosten.

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

Wirtschaftliche Nutzungsdauer

Wirtschaftliche Nutzungsdauer	in Jahren
Gebäude	50
Fahrbahn (nach Zonenlogik)	7–40
Fahrleitungen	25
Elektrische Schienentriebfahrzeuge (ESTF) – Wagenkasten	40
ESTF – Elektrik für Traktion und Sicherheit (Antrieb und Bremsen)	20
ESTF – Komforteinrichtung	17
ESTF – Fahrgastinformation / Klimageräte	10
ESTF – Bauteile – 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 länger als ein 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 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, der übrigen 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 (BAV)

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die beauftragte Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 25.03.2019 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2018 nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entspreche.

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

in CHF	2018	2017
Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen		
für Trams	100 000 000	100 000 000
für Autobusse	100 000 000	100 000 000
Brandversicherungswert der Gebäude	224 146 000	223 378 000

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

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER ERFOLGSRECHNUNG

in CHF

Note	Details zu	2018	2017
1	Dienstleistungs- und übrige Erlöse		
	Dienstleistungen Dritte	11 815 660	14 727 763
	Werbeerlöse und Extrafahrten	3 709 237	4 426 603
	Übrige Erlöse	1 687 940	1 720 495
	Ergebnis aus Anlagenabgängen	- 1 631 977	- 157 311
	Ertragsminderungen	- 140 368	- 79 786
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	15 440 492	20 637 764

Note	Details zu	2018	2017
2	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	72 385 839	67 793 595
	Übrige Abgeltungen	4 457 386	3 867 120
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	76 843 225	71 660 715
	Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden		
	Abgeltung Bund	1 792 023	1 430 305
	Abgeltung Gemeinde Riehen	1 553 500	1 519 782
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	157 700	153 277
	Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt	3 503 223	3 103 364

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 Steuerzahlenden sinnvoll sind und diese vom 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.

Note	Details zu	2018	2017
3	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	12 730 073	19 095 763
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	3 318 881	3 954 870
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Tramverlängerung	443 848	290 050
	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition	16 492 802	23 340 683

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

Note	Details zu	2018	2017
4	Aufwand zur Leistungserstellung		
	Materialaufwand ¹	8 216 431	6 390 185
	Energieaufwand	11 621 310	10 327 209
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	17 962 490	23 407 764
	Verwaltungskosten und Kostenanteil TNW	3 570 787	3 515 930
	Fahrzeugaufwand	1 276 855	1 244 287
	Aufwand für Verkehrsmittelwerbung	9 821	16 500
	Aufwand zur Leistungserstellung	42 657 694	44 901 875

1 Im Materialaufwand sind die Aufwendungen der Entsorgung von Ersatzteilen für die Tramserien Be 4/6S und übrige obsoleete Lagerteile mit Anschaffungs- und Herstellkosten von 1 291 004 CHF im Vorjahr und 98 572 CHF im Berichtsjahr enthalten (vgl. Note 10).

Note	Details zu	2018	2017
5	Personalaufwand		
	Löhne	98 435 771	96 696 967
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	7 606 844	8 333 829
	Personalversicherungsbeiträge	30 161 389	26 034 622
	Übriger Personalaufwand	3 833 720	2 438 888
	Personalaufwand	140 037 724	133 504 306

Note	Details zu	2018	2017
6	Übriger betrieblicher Aufwand		
	Mehrwertsteuer ²	1 306 169	1 762 556
	Entsorgungsaufwand	211 250	316 430
	Informatikaufwand	6 238 712	5 155 328
	Raumaufwand	1 085 986	1 042 755
	Steuern und Abgaben	157 143	200 270
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	1 199 404	967 131
	Sachversicherungen	750 314	639 486
	Übrige betriebliche Aufwendungen	4 281 244	4 141 560
	Übriger betrieblicher Aufwand	15 230 222	14 225 516

2 Kürzung des Vorsteuerabzugs wegen Umsätzen aus Abgeltungen, Subventionen und anderen nicht steuerbaren Leistungen.

Note	Details zu	2018	2017
7	Finanzergebnis		
	Zinserträge und Kursgewinne	285 391	180 391
	Zinsaufwand Darlehen Kanton	- 1 972 946	- 1 724 322
	Kursverluste und übrige Finanzaufwendungen	- 114 216	- 138 728
	Finanzergebnis	- 1 801 771	- 1 682 659

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

in CHF

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
8	Flüssige Mittel		
	Kassen	1 579 110	1 540 651
	Postfinance und Banken	24 600 812	39 790 550
	Checks und Gutscheine	37 710	73 707
	Flüssige Mittel beim Kanton Basel-Stadt	312 280	1 609 297
	Flüssige Mittel	26 529 912	43 014 205

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
9	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	Forderungen gegenüber Dritten	6 457 160	8 889 039
	Forderungen gegenüber Nahestehenden	9 556 150	6 138 828
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	– 77 813	– 27 333
	Wertberichtigung (pauschal auf Taxzuschläge)	– 551 468	– 550 235
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15 384 029	14 450 299

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
10	Vorräte und angefangene Arbeiten		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	979 574	872 813
	Rohstoffe	1 243 713	591 765
	Ersatzteile	13 894 920	11 262 128
	Halb- und Fertigfabrikate	4 550 155	4 525 526
	Sonstige Vorräte	434 888	380 915
	Anzahlungen an Vorräte	–	1 390 223
	Angefangene Arbeiten	11 050 449	5 084 635
	Wertberichtigungen	– 9 117 730	– 9 218 319
	Vorräte und angefangene Arbeiten	23 035 969	14 889 686

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
11	Aktive Rechnungsabgrenzungen		
	Verkehrsabrechnung SBB	1 750 502	6 189 757
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	8 521 518	10 926 779
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	10 272 020	17 116 536

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
12	Finanzanlagen		
	Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000
	Darlehen an Moving Media Basel AG, Basel, mit Rangrücktrittserklärung	200 000	
	Beteiligung an Moving Media Basel AG, Basel, 2/3 Beteiligungsanteil	99 900	99 900
	Finanzanlagen	499 900	299 900

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
13	Sachanlagen 2018						
	Anschaffungswerte						
	Bestand 01.01.2018	404 919 131	74 609 756	477 044 764	172 351 722	28 640 164	1 157 565 537
	Synthetische Bewertung / Reklassifikation ²	0	0	212 728 630	15 818 828	0	228 547 458
	Zugänge	20 790 352	103 003	23 351 241	1 543 326	3 868 499	49 656 421
	Abgänge ¹	- 10 807 789	- 2 488 906	- 17 886 220	0	0	- 31 182 915
	Umbuchungen	4 696 750	0	15 325 288	- 8 723 559	- 11 298 479	0
	Bestand am 31.12.2018	419 598 444	72 223 853	710 563 703	180 990 317	21 210 184	1 404 586 501
	Kumulierte Wertberichtigungen						
	Bestand 01.01.2018	- 166 129 858	- 41 699 884	- 238 900 962	- 62 066 077	0	- 508 796 781
	Abschreibung synthetische Bewertung / Reklassifikation ²	0	0	- 212 742 034	- 15 818 828	0	- 228 560 862
	Abschreibungen	- 17 256 306	- 4 995 386	- 23 568 151	- 6 007 978	0	- 51 827 821
	Abschreibung Abgänge ¹	6 488 193	2 072 879	17 103 338	0	0	25 664 410
	Umbuchungen	- 13 516	0	13 516	0	0	0
	Bestand am 31.12.2018	- 176 911 487	- 44 622 391	- 458 094 293	- 83 892 883	0	- 763 521 054
	Nettobuchwert						
	01.01.2018	238 789 273	32 909 871	238 143 803	110 285 645	28 640 164	648 768 757
	31.12.2018	242 686 957	27 601 461	252 469 410	97 097 435	21 210 184	641 065 448

1 Abgegangen sind 2 Tram, 10 Anhänger mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von 5 658 523 CHF, 1 Flexity-Tram-Nummer 5034 wegen Totalschaden nach Unfall mit ursprünglichen AHK 4 160 913, 4 Autobusse mit ursprünglichen AHK und Zusatzausrüstung von 2 272 780 CHF, Gleisinfrastrukturanlagen mit ursprünglichen AHK von 12 019 493 CHF. Zudem diverse kleine Anlagen mit AHK von 62 064 CHF.

2 Im Rahmen der synthetischen Bewertung werden die Strecken, Weichen, Kreuzungen und übrigen Bahninfrastrukturanlagen mit ihren (auf das jeweilige Erstellungsjahr) rückindexierten, durchschnittlichen aktuellen Wiederbeschaffungswerten bewertet. Die Abschreibung erfolgt nach den aktuellen Einschätzungen zur Nutzungsdauer (Historisierung) auf den Stichtag 31.12.2017. Hierfür bildet der Bestand (Längen/Mengen) des Gleisnetzes, der Weichen und Kreuzungen gemäss des Geo-Informationssystems der BVB (GIS) die Basis. Das Gleisnetz wurde entsprechend in Zonen nach ihrer Belastung eingeteilt, für die unterschiedliche durchschnittliche Nutzungsdauern gelten. Bahninfrastrukturanlagen in der Innenstadt müssen durch ihre Belastungen von mehreren Linien dementsprechend schneller ersetzt werden als ausserhalb.

Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
Sachanlagen 2017						
Anschaffungswerte						
Bestand 01.01.2017	410 481 427	74 609 756	459 630 992	172 246 370	69 072 873	1 186 041 418
Zugänge	42 485 025	0	32 515 474	1 042 286	1 581 942	77 624 727
Abgänge ¹	-87 829 361	0	-17 017 831	-1 253 416	0	-106 100 608
Umbuchungen	39 782 040	0	1 916 129	316 483	-42 014 652	0
Bestand am 31.12.2017	404 919 131	74 609 756	477 044 764	172 351 722	28 640 164	1 157 565 537
Kumulierte Wertberichtigungen						
Bestand 01.01.2017	-235 033 830	-35 933 403	-228 486 860	-57 341 761	0	-556 795 854
Abschreibungen	-14 727 733	-5 766 482	-20 615 456	-5 816 499	0	-46 926 170
Wertbeeinträchtigungen / Sonderabschreibungen ²			-6 816 477			-6 816 477
Abschreibung Abgänge ¹	83 631 705	0	17 017 831	1 092 183	0	101 741 720
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Bestand am 31.12.2017	-166 129 858	-41 699 884	-238 900 962	-62 066 077	0	-508 796 781
Nettobuchwert						
01.01.2017	175 447 596	38 676 353	231 144 132	114 904 609	69 072 873	629 245 564
31.12.2017	238 789 273	32 909 871	238 143 803	110 285 645	28 640 164	648 768 757

¹ Abgegangen sind 29 Tram, 8 Anhänger mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von 83 395 002 CHF, 1 Flexity-Tram-Nummer 5019 wegen Totalschaden nach Unfall mit ursprünglichen AHK 4 433 755, Gleisinfrastrukturanlagen mit ursprünglichen AHK von 11 931 137 CHF, Werkstattgebäude und Werkstatteinrichtungen in Dreispitz mit ursprünglichen AHK von 1 715 445 CHF. Zudem diverse kleine Anlagen mit AHK von 4 624 664 CHF.

² Restnutzungsdauerkürzung der Bahninfrastrukturanlagen, deren Austausch für die Jahre 2018 bis 2020 geplant ist. In der Ergebnisrechnung unter den Abschreibungen ausgewiesen.

Note	Details zu	2018	2017
14	Immaterielle Anlagen		
	Anschaffungswerte		
	Bestand 1. Januar	7 364 092	4 259 272
	Reklassifikation ¹	622 261	
	Zugänge	1 913 599	3 614 262
	Abgänge	– 781 010	– 509 442
	Bestand am 31. Dezember	9 118 942	7 364 092
	Kumulierte Wertberichtigungen		
	Bestand 1. Januar	– 3 844 388	– 3 206 114
	Reklassifikation ¹	– 612 857	
	Abschreibungen	– 1 252 196	– 1 147 716
	Abschreibungen Abgänge	771 606	509 442
	Bestand am 31. Dezember	– 4 937 835	3 844 388
	Nettobuchwert		
	1. Januar	3 519 704	1 053 158
	31. Dezember	4 181 107	3 519 704

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

¹ Anlagen wurden aus den Sachanlagen herausgenommen und neu den immateriellen Anlagen zugeordnet.

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
15	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	9 679 875	7 878 255
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	1 079 603	801 035
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10 759 478	8 679 290

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
16	Finanzverbindlichkeiten		
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehensverbindlichkeiten fällig im Jahr 2019 ^{1,2}	10 999 093	12 049 093
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	10 999 093	12 049 093
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Gebäude ¹	34 512 254	35 811 347
	Darlehen für Fahrzeuge ¹	165 600 000	175 750 000
	Darlehen für Bahninfrastruktur ¹	46 000 000	28 500 000
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	246 112 254	240 061 347
	Davon Restlaufzeit 2 bis 5 Jahre	43 996 373	40 850 000
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	202 115 881	199 211 347
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,75 %	0,80 %

¹ Rückzahlung der Darlehen für Bahninfrastruktur in 20 Jahren, für Gebäude in 50 Jahren und für Fahrzeuge in 25 Jahren.

² Rückzahlungsbetrag der unter 1 notierten Darlehen im Jahr 2019.

Note	Details zu	Bestand 01.01.	Umbuchung	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.	davon kurzfristig
17	Rückstellungen 2018							
	Garantie- und Haftungsfälle	2 929 060	0	457 000	-2 646 700	-65 590	673 770	673 770
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	7 012 958	0	1 639 204	-786 951	0	7 865 211	7 865 211
	Dienstaltersgeschenke	2 413 116	0	409 143	-291 702	0	2 530 557	762 574
	Diverse Personalverpflichtungen	5 611 000	0	3 771 717	-1 285 949	0	8 096 768	3 921 251
	Rückbauverpflichtungen	937 047	0	0	-615 700	-321 347	0	0
	Total	18 903 181	0	6 277 064	-5 627 002	-386 937	19 166 306	13 222 806
	Rückstellungen 2017							
	Garantie- und Haftungsfälle	2 071 370	0	1 402 065	-336 490	-207 885	2 929 060	2 929 060
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	7 431 813	0	1 117 709	-530 564	0	7 012 958	7 012 958
	Dienstaltersgeschenke	2 579 995	0	213 304	-380 183	0	2 413 116	554 207
	Diverse Personalverpflichtungen	6 074 011	0	474 386	-937 397	0	5 611 000	1 122 200
	Rückbauverpflichtungen	1 130 947	0	0	-193 900	0	937 047	937 047
	Total	19 288 136	0	2 201 464	-2 378 534	-207 885	18 903 181	12 555 472

Garantie- und Haftungsfälle

Zum Bilanzstichtag bestehen Garantieverpflichtungen aus Bauleistungen zugunsten Dritter im Umfang von 427 000 CHF (Vorjahr 1 450 000 CHF), Verpflichtungen gegenüber anderen Verkehrsverbünden von 0 CHF (Vorjahr 1 279 700 CHF) und übrige Garantieverpflichtungen von 246 770 CHF (Vorjahr 199 360 CHF).

Ferien- und Überzeitguthaben Personal

Die Ferien- / Überzeitrückstellung entspricht den bewerteten Zeitguthaben der Mitarbeitenden für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit sowie Überstunden. Enthalten ist hier auch die Zunahme aus den unvollständig berechneten Schichtzulagen an die Mitarbeitenden für die vergangenen 5 Jahre in Höhe von 595 000 CHF.

Dienstaltersgeschenke

Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke ergibt sich aus der Verpflichtung gemäss dem kantonalen Personalgesetz, wonach Mitarbeitende in Abhängigkeit ihrer Dienstzugehörigkeit in Jubiläumsjahren einen Anspruch auf Sonderurlaub haben. Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke im kurzfristigen Bereich betrifft Ansprüche der Mitarbeitenden, die spätestens im Folgejahr realisiert werden. Die langfristige Rückstellung für Dienstaltersgeschenke betrifft Ansprüche, die in den Jahren nach 2019 realisiert werden.

Diverse Personalverpflichtungen

Die Rückstellung für diverse Personalverpflichtungen beinhaltet Unterstützungsbeträge bei allfälligen Frühpensionierungen von verdienten langjährigen Mitarbeitenden, die aus gesundheitlichen Gründen den Beruf nicht mehr ausüben können. Weiter sind Restrukturierungs- und Reorganisationskosten, künftige Mehrkosten für die Krankentaggeldversicherung aufgrund der Krankheitsverläufe in den Jahren bis 2018 sowie Kosten der Weiterbeschäftigung und Umschulung von Personal, welches aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden kann (Detachierte), enthalten.

Rückbauverpflichtungen

Aufgrund der erzielten Einigung für Rückbauverpflichtungen betreffend das Areal «Dreispietz» wurden die restlichen Rückstellungen von 321 347 CHF im Jahr 2018 aufgelöst.

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
18	Passive Rechnungsabgrenzungen		
	U-Abo	–	838 290
	TNW-Abrechnung	18 008 656	20 921 941
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	6 018 601	5 741 763
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	11 503 925	10 164 498
	Passive Rechnungsabgrenzungen	35 531 182	37 666 492

Note	Details zu	31.12.2018	31.12.2017
19	Investitionszuschüsse / Passivierte Nutzungsrechte		
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Kanton ¹	161 870 092	180 965 855
	Zugang Finanzierung Investitionen nach § 16 im Berichtsjahr	–	–
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 12 730 073	– 19 095 763
	À-fonds-perdu-Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16	149 140 019	161 870 092
	Eröffnungsbestand Kleininvestitionen Kanton ²	29 801 455	33 756 325
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 3 318 881	– 3 954 870
	Passivierte Nutzungsrechte Kleininvestitionen	26 482 574	29 801 455
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Andere ³	6 582 131	6 057 801
	Zugang Finanzierung durch Bund im Berichtsjahr	1 320 535	814 380
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 443 848	– 290 050
	Investitionszuschüsse Bund für Tramverlängerung	7 458 818	6 582 131
	Summe Investitionszuschüsse	183 081 411	198 253 678

¹ Investitionen nach § 16 BVB-OG wurden bis zum 31.05.2016 über À-fonds-perdu Finanzierungen durch den Kanton Basel-Stadt getragen. Im Zusammenhang mit der Revision des BVB-OG ist der bisherige § 16 zum 06.06.2016 weggefallen. Ab dem 01.06.2016 werden auch die Anlagen der Bahninfrastruktur durch marktübliche Darlehen des Kantons Basel-Stadt finanziert. Die hier gezeigten passivierten Nutzungsrechte ergeben sich aus den Investitionszuschüssen des Kantons für Bahninfrastruktur bis zum 31.05.2016. In diesem Gegenwert sind unter den Sachanlagen die mit diesen Mitteln finanzierten Anlagen ausgewiesen und abgeschrieben.

Da diese Bahninfrastrukturanlagen bereits durch den Kanton finanziert wurden, dürfen sie keine Auswirkung auf die Abgeltung haben. Deswegen wurden für diese Bahninfrastrukturanlagen Nutzungsrechte zugunsten des Kantons passiviert, die betraglich gleichlautend – aber ergebnistechnisch entgegenwirkend – wie die entsprechenden Anlagen im Anlagenvermögen abgeschrieben werden.

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

³ Gleichlautend wie die Investitionszuschüsse des Kantons werden andere Investitionszuschüsse abgebildet und hier separat gezeigt. Hierunter fallen die Investitionszuschüsse des Bundes für die Linien 3 und 8 (vgl. 1).

Note	Personalvorsorge BVB in CHF	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaftli- chen Anteil der Organisation 31.12.2018 ¹	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaftli- chen Anteil der Organisation 31.12.2017	Veränderung zum Vorjahr bzw. erfolgswirksam im Geschäftsjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2018	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2017
20	Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	- 19 278 869	13 929 397	0	17 551 283	17 551 283	17 238 456
	Total	- 19 278 869	13 929 397	0	17 551 283	17 551 283	17 238 456

¹ Unterdeckung gemäss Einnahmen- und Ausgabenrechnung 2018 des Vorsorgewerks BVB.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes der BVB beträgt gemäss provisorischer Jahresrechnung per 31.12.2018 97,0 Prozent (Vorjahr 102,2 Prozent). Zur Stärkung des Deckungsgrades wurde im Jahr 2018 ein zusätzlicher Betrag von 3 464 305 CHF (Vorjahr 3 415 237 CHF) in die Pensionskasse geleistet.

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

- 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 den 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 die allfälligen Mittel für die Erhöhung des Deckungsgrades aufbringen.

Note	Details zu	2018	2017
21	Vergütungen an Führungskräfte		
	Geschäftsleitungsmitglieder	1 337 897	1 775 734
	Verwaltungsräte	252 600	206 164
	Total Vergütungen an Führungskräfte	1 590 497	1 981 898

Die Abnahme bei den Salären der Geschäftsleitungsmitglieder zum Vorjahr ergibt sich aus der Reduktion der Geschäftsleitung um zwei Mitglieder (vgl. Corporate Governance).

Die Zunahme bei den Verwaltungsratsvergütungen ist auf den Regierungsratsentscheid zum Entschädigungsreglement 2018 zurückzuführen.

Note	Details zu	Kanton Basel-Stadt Vollkonsolidierte Einheiten ¹	Assoziierte Gesellschaften ²
22	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2018		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	668 299	5 041 208
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	76 843 225	
	Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	12 730 073	
	Betriebsertrag	90 241 597	5 041 208
	Aufwand zur Leistungserstellung	11 641 063	–
	Personalaufwand	2 695 973	
	Übriger betrieblicher Aufwand	1 036 840	
	Finanzergebnis	1 870 616	
	Aufwendungen	17 244 492	–
	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2017		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	845 334	2 319 639
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	71 660 715	
	Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	19 095 762	
	Betriebsertrag	91 601 811	2 319 639
	Aufwand zur Leistungserstellung	9 640 549	–
	Personalaufwand	2 228 538	
	Übriger betrieblicher Aufwand	1 453 593	
	Finanzergebnis	1 724 322	
	Aufwendungen	15 047 002	–
	1 Stammhaus (Departemente und Dienststellen), Industrielle Werke Basel, Felix Platter-Spital, Universitätsspital Basel, Universitäre Psych. Kliniken		
	2 Moving Media AG, Basel		

Note	Details zu
23	Ausserbilanzgeschäfte
	Zum Bilanzstichtag bestehen Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter im Umfang von 18 445 711 CHF. Bei einem Deckungsgrad der Pensionskasse (Vorsorgewerk BVB) zwischen 80 Prozent und 100 Prozent ist in der Höhe der Differenz zwischen dem aktuellen Deckungsgrad und 100 Prozent als Maximalbetrag eine Eventualverbindlichkeit in der Bilanz auszuweisen. Der Deckungsgrad gemäss dem provisorischen Abschluss für das Vorsorgewerk BVB lag per 31.12.2018 bei 97,0 Prozent. Dementsprechend beträgt die Eventualverbindlichkeit gegenüber dem Vorsorgewerk BVB 19 278 869 CHF (Vorjahr 16 630 089 CHF).
24	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
	Genehmigung der Jahresrechnung Gemäss Art. 12b BVB-Organisationsgesetz obliegt die Genehmigung der Jahresrechnung dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 10.04.2019 genehmigt. Der Regierungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 16.04.2019 genehmigt.



**KPMG AG
Audit**

Viaduktstrasse 42
CH-4002 Basel

Postfach 3456
CH-4002 Basel

Telefon +41 58 249 91 91
Telefax +41 58 249 91 23
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 10 bis 25 des Finanzberichtes), für das am 31. Dezember 2018 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 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen.





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

Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir machen auf die Anmerkung auf Seite 15 im Anhang der Jahresrechnung aufmerksam, in der dargelegt ist, dass das Bundesamt für Verkehr BAV eine subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung 2018 nach Art. 37 Abs. 2 PBG durchgeführt und mit Schreiben vom 25. März 2019 zu Händen der Basler Verkehrs-Betriebe über die Ergebnisse informiert hat. Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diesen Sachverhalt nicht eingeschränkt.

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.

Die Verantwortung 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. Aufgrund unserer Prüfungshandlungen zur Beurteilung der formellen Einhaltung der Geschäftsordnung anhand der bestehenden Rechtsgrundlagen und Protokollierungen haben wir im Geschäftsjahr 2018 keine Sachverhalte festgestellt, die nicht den Vorgaben des BVB-OG entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Stefan Inderbinen
*Zugelassener Revisionsexperte
 Leitender Revisor*

Elodie Friedl
Zugelassene Revisionsexpertin

Basel, 10. April 2019

LINIENSTATISTIK 2018

1	Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB (–Messeplatz–Badischer Bahnhof)
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–Badischer Bahnhof–Eglisee (–Riehen Schleife)
3 ¹	Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfusserplatz–Burgfelder Hof–Gare de Saint-Louis
6	Riehen Grenze–Messeplatz–Barfusserplatz–Morgartenring–Allschwil Dorf
8 ²	Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum–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
31	Bachgraben–Kannenfeldplatz–Schifflande–Claraplatz–Tinguely Museum–Friedhof Hörnli
32 ³	Rotengraben–Riehen Dorf–Bettingerstrasse–Bettingen–Chrischonaklinik
33	Schifflande–Kinderspital UKBB–Schützenhaus–Wanderstrasse (–Allschwil–Schönenbuch)
34 ⁴	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 ⁵	Wyhlen Siedlung–Grenzach–Claraplatz–Schifflande–Kannenfeldplatz–Bachgraben
39	Schulbuslinie Brombacherstrasse–Riehen Bäumlhof (ab 2015 im GB in L34 integriert)
42	Bettingen–Habermatten–Hoffmann-La Roche–Bahnhof SBB
45	Habermatten–Friedhof Hörnli–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Dinkelbergstrasse–Moosrain–Chrischonaweg
48	Bahnhof SBB–Schützenhaus–Wanderstrasse–Bachgraben
50	Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–EuroAirport
603/4 ⁶	Schifflande–Kinderspital UKBB–Votaplatz–Hüningen Grenze / Saint-Louis Grenze

Total Bus

Nachnetzlinien N6, N14, N20, N21, N22

Extrafahrten

Total ganzes Netz

Anmerkungen:

- L3 beinhaltet die Fahrgäste inklusive des französischen Abschnitts in Saint Louis.
- L8 beinhaltet die Fahrgäste inklusive des deutschen Abschnitts in Weil am Rhein.
- L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- L34 beinhaltet die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Es werden seit 2016 nur die Einstieger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.
- L55 wird seit 2015 vollständig durch die Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEAG) betrieben und wird seither nicht mehr ausgewiesen.
- L603 und L604 werden durch Métro-Cars S.A. betrieben. Es werden nur die Einstieger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.

Linienlänge (in m)	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personen-kilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer in Tsd.	
		2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
7 272	Tram lang	9,20	9,21	17,50	17,51	1,90	1,90	509	550
6 009	Tram lang	8,77	9,22	15,34	15,84	1,75	1,72	590	578
9 561	Tram lang	9,57	8,98	17,25	14,91	1,80	1,66	810	640
12 592	Tram lang, im Regelfall Niederflur	15,94	16,80	39,34	42,74	2,47	2,54	1 260	1 292
10 211	Tram lang, Niederflur	18,54	19,13	36,54	37,44	1,97	1,96	904	911
12 811	Tram lang	13,98	14,47	36,86	36,97	2,64	2,55	1 233	1 212
5 365	Tram kurz	5,33	5,40	9,12	9,39	1,71	1,74	511	490
5 484	Tram kurz	6,40	6,66	9,59	10,21	1,50	1,53	528	525
3 451	Tram kurz	0,22	0,23	0,30	0,31	1,34	1,33	30	29
72 755		87,95	90,10	181,83	185,32	2,07	2,06	6 375	6 227
5 913	Gelenkbus	6,10	6,47	11,36	11,96	1,86	1,85	465	466
7 415	Gelenkbus	1,62	1,53	3,36	3,19	2,07	2,09	298	291
6 538	Midibus	0,65	0,67	1,49	1,51	2,29	2,26	331	333
9 443	Normalbus	2,22	2,12	5,50	5,16	2,48	2,44	525	527
16 076	Gelenkbus	8,03	8,10	20,26	19,92	2,52	2,46	1 148	1 147
5 581	Kleinbus	0,19	0,19	0,38	0,39	1,98	2,00	95	95
15 769	Gelenkbus	11,80	11,73	32,16	31,85	2,73	2,71	1 496	1 466
13 193	Gelenkbus	2,49	3,00	5,22	6,58	2,10	2,19	541	692
9 357	Normal- oder Gelenkbus	0,22	0,19	0,94	0,81	4,29	4,18	101	100
5 894	Kleinbus	0,17	0,17	0,32	0,30	1,84	1,78	106	106
5 748	Gelenkbus	1,07	0,89	3,27	2,72	3,05	3,04	198	199
7 831	Gelenkbus	4,69	4,66	25,12	24,71	5,35	5,31	918	910
2 907	Normalbus	0,45	0,74	0,96	1,43	2,12	1,92	143	143
111 663		39,70	40,47	110,34	110,54	2,78	2,73	6 365	6 475
42 267		0,07	0,08	0,27	0,30	3,70	3,58	26,00	26,00
–		0,01	0,01	0,10	0,09	10,00	10,00		12,00
226 685 ⁷		127,74	130,66	292,55	296,24	2,29	2,27	12 766	12 728

ROLLMATERIALBESTAND 2018 – TRAM UND BUS

(inkl. Oldtimer, exkl. Dienstfahrzeuge)

Jahr	Motorwagen					Anhängewagen					Total Tram	Klein- busse	Normal- busse	Gelenk- busse	Total Busse	Total Fahr- zeuge
	2- achsig	4- achsig	6- achsig	8- achsig	Total	2- achsig geschl.	2- achsig offen	3- achsig	4- achsig	Total						
2018 Linie	0	26	17	72	115	0	0	0	25	25	140	5	14	94	113	253
2018 Oldtimer	7	4	4	0	15	5	3	2	0	10	25	0	1	0	1	26
2018 Total	7	30	21	72	130	5	3	2	25	35	165	5	15	94	114	279
2017	7	30	15	72	124	5	3	2	31	41	165	6	15	94	115	280
2016	7	30	33	61	131	5	3	2	39	49	180	6	15	94	115	295
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

Stand: 31.12.2018

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2018	2017	2016	2015	2014
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	250,76	249,26	233,90	239,10	245,10
Betriebliches Ergebnis	- 0,25	1,73	2,28	1,30	3,17
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	- 0,77	0,27	0,31	0,17	4,82
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)² ¹	292,55	296,24	298,69	302,13	291,30
Beförderte Personen² (in Mio. Einsteigern) ¹	127,74	130,66	132,01	133,49	131,79
Linienlängen² in m	184 418	181 889	180 977	180 977	183 047
Tram	72 755	69 599	68 282	68 282	65 653
Bus ³	111 663	112 290	112 695	112 695	117 395
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)¹	12 766	12 728	12 693	12 589	12 247
Tram	6 375	6 227	6 179	6 180	5 991
Bus ³	6 365	6 475	6 488	6 383	6 229
Nachnetzlinien	26	26	26	26	27
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)	82,4 ⁴	89,4	89	88	88
Extrafahrten	337	308	680	762	877
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	18 528 691	18 868 316	17 609 612	18 137 000	18 119 000
Gas	13 935 469	13 413 301	13 423 500	15 691 000	16 031 000
Anteil Biogas (kWh)	6 198 750	6 198 750	6 198 750	6 199 000	6 252 000
Tram					
Strom ⁵	31 513 797	31 097 760	32 735 616	33 997 000	33 758 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial (kWh)	63 977 957	63 379 377	63 768 728	67 825 000	67 908 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	37 712 547	37 296 510	38 934 366	40 196 000	40 010 000
davon erneuerbare Energien (%)	59,0	59,0	61,0	59,3	58,9
Mitarbeitende⁶					
Personalbestand					
Personen	1 243	1 255	1 241	1 249	1 206
FTE	1 130,7	1 137,9	1 116,7	1 158,2	1 089,7
Männer	1 057	1 065	1 053	1 056	1 012
Männer in %	85	84,9	84,9	84,7	83,9
Frauen	186	190	188	191	194
Frauen in %	15	15,1	15,1	15,3	16,1
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	14	16	17	15	12
Mitarbeitende pro Organisationseinheit					
Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	22	20	21	19	16
Betrieb	685	685	660	662	625
Infrastruktur	124	124	117	114	106
Technik	178	185	194	209	216
Markt & Netz	140	150	159	157	162
Finanzen	72	70	68	52	44
Human Resources	22	21	22	26	24
Unternehmensentwicklung ⁷	-	-	-	10	13
Fluktuation insgesamt in %	8,8	7,4	6,5	6,2	5,3
Austritte	5,3	6,1	5,7	4,1	3,3
Pensionierungen	3,5 ⁹	1,3	0,7	2,1	1,9
Vertretene Nationalitäten	22	20	19	19	18
Durchschnittsalter	47,5	47,3	46,5	46,1	45,9
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	6,5	5,4	7,4	5,5	6,7
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	22,2	20,4	16,8 ⁸	17,2	17,8
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	-	77	-	77	-

¹ Inklusive Nachnetz und Extrafahrten.

² Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

³ BVB inkl. SBG und MAB. Nur für 2014 auch inkl. SWEG.

⁴ Definition ab 2018: Als pünktlich gelten Abfahrten, die nicht mehr als 60 Sek. zu früh oder 120 Sek. zu spät erfolgen (bis 2017: 90 Sek. zu früh oder 150 Sek. zu spät).

⁵ Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln]) sowie exkl. BVB-Linien in Deutschland und Frankreich. Bei der Berechnung des Traktionsstroms wird ab dem Jahr 2017 der Verlustabzug von 2 Prozent nicht wie in den vorangegangenen Jahren auf den Energiebezug verrechnet, sondern auf die Kosten umgewälzt. Aus diesem Grund liegt der verrechnete Energiebezug +2 Prozent über der Betrachtung in den vorherigen Jahren.

⁶ Stand jeweils per 31. Dezember. Gliederung in die neuen Organisationseinheiten systemtechnisch erst ab 01.01.2019 wirksam.

⁷ Der Geschäftsbereich Unternehmensentwicklung wurde 2015 aufgelöst. Ein Teil der Aufgaben wird im neuen Stabsbereich RSQU (Risiko, Sicherheit, Qualität, Umwelt) weitergeführt.

⁸ Rückwirkende Anpassung Datenimport in SAP führt zur Korrektur von 2016.

⁹ Erhöhte Zahl von Frühpensionierungen aufgrund der Reduktion des Umwandlungssatzes per 01.01.2019.

IMPRESSUM

Herausgeberin

Basler Verkehrs-Betriebe
Unternehmenskommunikation
Claragraben 55
CH-4005 Basel

T: +41 61 685 12 12
info@bvb.ch

**Konzept und Gestaltung**

Klarkom AG, Wabern bei Bern
phorbis Communications AG,
Basel

Text

Unternehmenskommunikation
BVB, Basel

Fotos

Rahel Krabichler, Photography &
Imagination, Köniz;
Bettina Matthiessen, matthiessen
fotografie, Weil am Rhein