



An den Grossen Rat

21.0467.01

BVD/P210467

Basel, 21. April 2021

Regierungsratsbeschluss vom 20. April 2021

Basler Verkehrs-Betriebe (BVB): Information über das Geschäftsjahr 2020

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 2020 der Basler Verkehr-Betriebe (BVB). Letzterer wurde zusammen mit dem Bericht der Revisionsstelle vom Regierungsrat 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) vermittelt und mit der schweizerischen Gesetzgebung konform ist. Der BVB-Verwaltungsrat hat den Geschäftsbericht und den Finanzbericht mit Jahresbericht und Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 24. März 2021 abgenommen.

Die BVB hat ihr anspruchsvolles Geschäftsjahr mit einem Minus von 20,8 Mio. Franken abgeschlossen, das hauptsächlich auf die COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Rückgänge von Fahrgästen, abgesetzten Fahrausweisen und verkauften Abonnements zurückzuführen ist.

Als Folge des reduzierten Fahrplans und der dringenden Homeoffice-Empfehlung des Bundesrats sanken die Fahrgastzahlen markant. So waren im Jahr 2020 die BVB-Einsteigerzahlen (85,5 Mio. bzw. -32,3 Prozent) und BVB-Personenkilometer (194,0 Mio. bzw. -32,7 Prozent) stark rückläufig. Die Anzahl der Mitarbeitenden hat mit 1'376 im Vergleich zum Vorjahr zugenommen (plus 58 Mitarbeitende bzw. plus 4,4 Prozent). Dank einer Rekrutierungs- und Ausbildungsinitiative konnte die BVB 2020 den Personalunterbestand im Fahrdienst eliminieren.

Zur nachhaltigen Netzsanierung hat die BVB 2020 im Rahmen von Erneuerungs- und Instandhaltungsmassnahmen rund 13 Millionen Franken investiert.

Im September 2020 hat der Regierungsrat den Ratschlag zur Finanzierung der Elektrifizierung der Busflotte (Bussystem 2027) genehmigt und dem Grossen Rat zur Entscheid überwiesen. Damit wurde die erste grosse Planungsphase für das Bussystem 2027 abgeschlossen. Gleichzeitig wurde die Ausschreibung für die erste Etappe der Beschaffung von 62 E-Bussen sowie für Planungsleistungen für die neu zu bauende Garage Rank ausgelöst. Der Grosse Rat hat dem Darlehensbegehren im Dezember 2020 mit grossem Mehr zugestimmt. Die Referendumsfrist ist

ungenutzt verstrichen und die Umsetzungsphase konnte gestartet werden. Im 2021 laufen die Arbeiten für das Bussystem 2027 weiter. So wird die BVB den Entscheid fällen, welche E-Busse beschafft werden. Zusätzlich laufen die Planungsarbeiten für den Neubau der Garage Rank und die provisorischen Abstellplätze für die Zeit während der Bauarbeiten weiter.

Die BVB geht davon aus, dass sich die Corona-Pandemie auch 2021 stark auf das Geschäftsergebnis und die Fahrgastzahlen auswirken wird.

Zu Ihrer Kenntnisnahme erhalten Sie beiliegend den Geschäftsbericht sowie den Finanzbericht 2020 der BVB.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Geschäftsbericht BVB 2020
- Finanzbericht BVB 2020 (inkl. Bericht der Revisionsstelle)

2020

S. 6

CORONA HÄLT DIE BVB IN ATEM

Ein ausgedünnter Fahrplan, ein historischer Fahrgastrückgang und zahlreiche betriebliche Sondermassnahmen.

S. 12

ELEKTRISCHE BUSFLOTTE

Bis 2027 wird die ganze Busflotte auf batteriebetriebene E-Busse umgestellt sein.

S. 14

BVB – MEHR ALS TRAM UND BUS

Die BVB will zur Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität für die trinationale Region werden. 2020 hat sie dazu eine neue Unternehmensstrategie entwickelt.

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)

195,55

2020

290,60

2019



BEFÖRDERTE PERSONEN

(in Mio. Einsteigern/Jahr)

85,78

2020

126,63

2019



LINIENLÄNGEN

(in m)

72 898

Tram (9 Linien)

111 914

Bus (15 Linien)



KURSKILOMETER

(in Tsd. km)

6064

Tram

6296

Bus



PÜNKTLICHKEIT ¹

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

84,2

2020

81,1

2019



MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

1376

Personen

1242,2

Vollzeitstellen (FTE)



UNTERNEHMENS- ERFOLG

(in CHF/Jahr)

– 20 770 218

2020

355 321

2019



ENERGIEVERBRAUCH ROLLMATERIAL

(in kWh)

56 786 000

Gesamtenergieverbrauch

31 934 000

(56,2%)
Erneuerbare Energien

¹ Als pünktlich gelten Abfahrten, die nicht mehr als 60 Sek. zu früh oder 120 Sek. zu spät erfolgen.

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Die BVB blickt auf eines der intensivsten und verrücktesten Jahre seit ihrem Bestehen zurück. Ausgerechnet in unserem grossen Jubiläumsjahr war plötzlich nichts mehr so wie in den 125 Jahren zuvor. Das Coronavirus hat uns praktisch während des gesamten Geschäftsjahrs stark gefordert und wird uns wohl auch noch für längere Zeit begleiten.

Trotz diesen schwierigen Umständen konnten wir unseren Transportauftrag jederzeit erfüllen und auch die Infrastruktur und die Fahrzeuge wie geplant erneuern und unterhalten. Wir haben Basel und die Trieregion auch während des Lockdowns im Frühling mobil gehalten. All das war nur möglich dank dem grossen Einsatz unserer Mitarbeitenden, die auch unter diesen schwierigen Bedingungen hervorragende Leistungen für einen starken Service public erbracht haben. Ihnen gebührt mein Dank. Unseren Fahrgästen danke ich für ihre Treue auch in diesen herausfordernden Zeiten.

Wegen der Coronapandemie sind unsere Fahrgastzahlen teilweise um bis zu drei Viertel eingebrochen. Sowohl der Rückgang der Fahrgastzahlen als auch der daraus resultierende finanzielle Verlust sind historisch einzigartig. Es ist unsicher, ob sich die Situation im Geschäftsjahr 2021 und je nachdem auch darüber hinaus stark verbessern wird. Entsprechend blicken wir zwar mit einiger Besorgnis in die Zukunft, sind aber überzeugt, dass unsere Dienstleistungen nach der Pandemie wieder vermehrt nachgefragt und die Fahrgäste zurückkommen werden.

Wir haben folglich auch in diesem herausfordernden Jahr an der Zukunft der Mobilität in Basel und Umgebung gearbeitet und der BVB eine neue Strategie gegeben: Wir wollen uns neben unserem Kerngeschäft auch verstärkt neuen Mobilitätsformen widmen und neue Mobilitätsangebote entwickeln. Wir möchten zur Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität in der trinationalen Region werden.

Ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitätszukunft war im Dezember 2020 die Zustimmung des Grossen Rats zur Finanzierung der Elektrifizierung unserer Busflotte, die bis 2027 realisiert werden soll. Unter anderem dieser visionäre Systemwechsel lässt mich trotz herausfordernder Gegenwart positiv in die Zukunft blicken und ich bin überzeugt, dass wir gut aufgestellt sind, um der trinationalen Region künftig eine noch besser auf die Bedürfnisse unserer Fahrgäste ausgerichtete, modernere und nachhaltigere Mobilität anzubieten.



Yvonne Hunkeler
Verwaltungsratspräsidentin BVB

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
Klarkom AG, Wabern bei Bern

Illustrationen

Michael Meister, Bottmingen

Fotos

Rahel Krabichler, Photography &
Imagination, Köniz;
Bettina Matthiessen, matthiessen
fotografie, Weil am Rhein;
Unternehmenskommunikation,
BVB, Basel; Claudia Link,
Oberwil; Urs Graber

Druck

Printhouse by Job Factory, Basel



16

13 Millionen Franken hat die BVB in den Unterhalt ihrer Infrastruktur investiert.



18

Der BVB-Jahresrückblick 2020.



20

Einstieg ins Berufsleben: Die BVB hat ein neues Traineeprogramm lanciert.

EDITORIAL	1
IM GESPRÄCH MIT BRUNO STEHRENB BERGER UND RAMON OPIKOFER	2
CORONA	6
ZUKUNFT	10
FAHRZEUGPARK	12
STRATEGIE	14
BAUSTELLEN	16
JAHRESRÜCKBLICK	18
MITARBEITENDE	20
LINIENSTATISTIK	24
VERWALTUNGSRAT UND GESCHÄFTSLEITUNG	26
FINANZBERICHT	30
ERFOLGSRECHNUNG / BILANZ	34
KENNZAHLEN	36

SCHMERZHAFTER FAHRGASTRÜCKGANG, ABER GUTE ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Direktor Bruno Stehrenberger und Vize-Direktor Ramon Oppikofer blicken zurück auf das Geschäftsjahr 2020, das wesentlich von der Coronapandemie geprägt war. Und sie werfen einen Blick in eine Zukunft, in der sich die BVB vom reinen Tram- und Busbetrieb zur umfassenden Mobilitätsanbieterin entwickeln möchte.

Bruno Stehrenberger, Sie haben sich für das Jahr 2020 gewünscht, dass «Ruhe ins Unternehmen» einkehrt. Ist das gelungen?

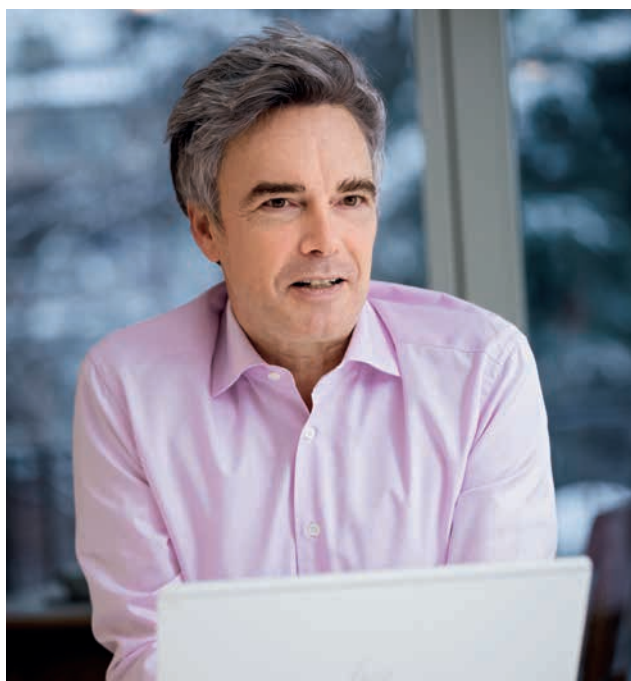
BRUNO STEHRENBARGER: Grösstenteils ja. Wir haben in vielen Bereichen unsere Hausaufgaben gemacht. So haben wir z.B. die personellen Unterbestände im Fahrdienst und in anderen Bereichen eliminiert. Im Vergleich zu 2019 war 2020 ein ruhiges Jahr, aber natürlich wurden wir durch die Coronapandemie ordentlich durchgeschüttelt.

Dieses Durchschütteln war ziemlich heftig: Zeitweise mussten der Fahrplan ausgedünnt und zahlreiche weitere Massnahmen ergriffen werden. Wie beurteilen Sie das BVB-Krisenmanagement?

BRUNO STEHRENBARGER: Insgesamt ist es uns meiner Meinung nach gut gelungen, den Betrieb für unsere Fahrgäste jederzeit auf-

recht zuerhalten. Wir haben den Fahrplan ausgedünnt und wieder hochgefahren, und das lief problemlos. Den Unterhalt des Rollmaterials haben wir wie geplant durchgeführt und auch sämtliche Zukunftsprojekte vorangetrieben. Getroffen hat uns Corona trotzdem: Leider sind einige Mitarbeitende erkrankt. Und wir haben einen grossen finanziellen Schaden erlitten.

RAMON OPPIKOFER: Die Führungskräfte und die Mitarbeitenden haben sich trotz starker Verunsicherung vorbildlich verhalten und sich nicht von der Angst leiten lassen. Der Schutz der Mitarbeitenden stand für uns an erster Stelle. Danach haben wir sichergestellt, dass unsere Fahrgäste weiterhin sicher von A nach B kommen. Ich denke, dass uns das gut gelungen ist. Seitens Infrastruktur stand die Verfügbarkeit der Anlagen im Vor-



«Wir haben durch die Coronapandemie gelernt, dass nicht alles planbar ist und dass man flexibel und beweglich bleiben muss.»

— Ramon Oppikofer, Vize-Direktor



«Der Einbruch der Fahrgastzahlen und folglich auch der Erlöse schmerzt uns enorm.»

— Bruno Stehrenberger,
Direktor

dergrund. Das haben wir immer geschafft. Auch die Bauprojekte konnten wir dank Schutzkonzepten mit einer kleinen Ausnahme alle ohne Verzögerungen abschliessen.

Können Sie der Coronakrise etwas Positives abgewinnen?

BRUNO STEHRENBARGER: Durchaus. Wir haben gerade in dieser Zeit der Unsicherheit ein sehr starkes Miteinander und eine grosse Solidarität unter den Mitarbeitenden erlebt. Und wir haben mit Homeoffice, Videokonferenzen etc. einen Quantensprung in Sachen Digitalisierung gemacht. Das hat gut funktioniert und wir können einiges davon auch in die Zeit nach Corona mitnehmen.

RAMON OPPIKOFER: Wir haben durch die Coronapandemie gelernt, dass nicht alles planbar ist und dass man flexibel und beweglich bleiben muss. Auch ich fand, dass der Zu-

sammenhalt innerhalb der BVB spürbar grösser geworden ist. Und ich glaube, dass es uns sehr gut gelungen ist, uns auf das Wesentliche zu konzentrieren. Zusätzlich konnten wir aber auch sehr anforderungsreiche Entwicklungsprojekte wie die Einführung von SAP S/4 Hana erfolgreich vorantreiben.

Weniger erfreulich ist der Jahresabschluss: Der Verlust von 20,8 Millionen Franken ist beträchtlich. Was heisst das für die BVB?

BRUNO STEHRENBARGER: Einen so grossen Einbruch der Fahrgastzahlen und damit auch der Erlöse hat es noch nie gegeben. Als Transportunternehmen schmerzt uns das enorm, es ist ein Stich ins Herz. Aber wir sind überzeugt, dass die Fahrgäste zurückkommen werden, sobald sich die Pandemielage bessert. Und Mobilität wird ein grosses Bedürfnis bleiben.

Wie wird sich die Coronapandemie langfristig auf das Mobilitätsverhalten in der Region Basel auswirken?

BRUNO STEHRENBARGER: Das ist zu einem Grossteil Kaffeesatzlesen. Aber wir gehen davon aus, dass 2021 sicherlich noch ein schwieriges Jahr wird und dass danach eine Entspannung einsetzt. Vermutlich wird Homeoffice auch nach Corona vermehrt eine Rolle spielen, und das könnte zu einer Verschiebung der Reisezeiten führen, aber nicht unbedingt zu weniger Fahrten. Zudem gibt es weitere Faktoren, die sich auf die Mobilität auswirken: Die diversen Entwicklungsgebiete in der trinationalen Region müssen mit öV erschlossen werden. Auch die demografische Entwicklung lässt in Zukunft eine stärkere öV-Nachfrage erwarten. Denn die Menschen werden immer älter und möchten mobil bleiben. Insgesamt wird die Nachfrage nach Mobilität längerfristig also wohl eher zu- als abnehmen.

«Wir möchten uns vom reinen Tram- und Busbetrieb zur Mobilitätsanbieterin und Integratorin weiterentwickeln»

— Bruno Stehrenberger

Was waren für Sie, trotz der schwierigen Umstände, die Highlights 2020?

RAMON OPPIKOFE: Es gab viele. Ein Highlight war sicher unser 125-Jahr-Jubiläum, auch wenn wir die meisten Jubiläumsaktivitäten absagen mussten. Ich freue mich jedes Mal, wenn ich unser Jubiläums-Drämmli sehe! Hervorzuheben ist zudem die Zustimmung des Grossen Rats zur Finanzierung des Bussystems 2027.

BRUNO STEHRENBARGER:

Dieser Grossratsentscheid war für mich ebenfalls ein grosses Highlight. Darauf haben sehr viele Mitarbeitenden mit sehr viel Energie lange hingearbeitet. Weitere Höhepunkte waren für mich die zahlreichen spannenden Begegnungen mit Menschen in der BVB und auch ausserhalb, auch wenn diese zum Teil virtuell stattfinden mussten. Mit der BLT haben wir eine Absichtserklärung unterzeichnet, um die Zusammenarbeit auf allen Ebenen – von der Fahrgastinformation über die Vertriebskanäle bis hin zur Infrastruktur – zu intensivieren. Auch das war für mich ein Highlight im letzten Jahr.

Stichwort neue Mobilitätsformen: Was planen Sie hier in den nächsten Jahren?

BRUNO STEHRENBARGER: Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die Mobilitätsmöglichkeiten ändern sich sehr schnell. Wir wollen und müssen darauf reagieren und möchten uns darum vom reinen Tram- und Busbetrieb zur Mobilitätsanbieterin und Integratorin weiterentwickeln. Einen ersten Schritt in diese Richtung haben wir 2020 mit der Plattform yumuv gemacht. Diese bietet sogenannte Mobilitätsbundles an, massgeschneiderte Abos für die Nutzung verschiedener Mobilitätsformen wie Tram, Bus, Auto, Trotti-nett und Velo. Wir planen für 2021 einen Ridepooling-Testbetrieb, eine Art modernere Form des Rufbusses. Solche Engagements setzen aber voraus, dass wir unser Kerngeschäft mit Tram und Bus weiterhin gut im Griff haben. Es darf nicht unter den neuen Mobilitätsformen leiden.

2020 hat die BVB im Vergleich zu den Vorjahren relativ wenig gebaut. Bleibt das auch 2021 so?

RAMON OPPIKOFE: 2020 wurde zwar vergleichsweise wenig gebaut, aber hinter den Kulissen war deswegen nicht weniger los, weil die Bauprojekte für 2021 und die Folgejahre vorbereitet wurden. 2021 steht wieder ein grösseres Bauvolumen an, insbesondere wegen der geplanten Erneuerung des rund 2,5 Kilometer langen Gleisabschnitts über das Bruderholz.

Und nach 2021?

RAMON OPPIKOFE: Auch dann wird das Bauvolumen eher grösser sein als 2020. Um einen sicheren Trambetrieb sicherzustellen, müssen wir jährlich etwa vier Prozent unserer Infrastrukturanlagen erneuern, das entspricht einem jährlichen Bauvolumen von rund 30 Millionen Franken. Das ist mindestens doppelt so viel, wie 2020 umgesetzt worden ist.

Ramon Oppikofer, Sie sind seit 2020 Vize-Direktor. Wie haben Sie das erste Jahr in dieser Funktion erlebt?

RAMON OPPIKOFE: Es war sehr spannend, aber auch sehr intensiv. Ich bekomme Einblick in ganz andere Bereiche als in meiner bisherigen Rolle als Leiter Infrastruktur. Mir machen die neue Rolle und die Zusammenarbeit mit Bruno Stehrenberger sehr viel Freude.

BRUNO STEHRENBARGER: Mir auch! Zwischenmenschlich funktioniert das sehr gut. Wir sind zwar nicht die gleichen Typen, genau deshalb ergänzen wir uns aber sehr gut.

Was ist Ihr Ausblick auf 2021?

BRUNO STEHRENBARGER: 2021 wird bezüglich Fahrgastzahlen und finanziellem Ergebnis noch sehr stark von Corona geprägt sein. Das tut weh und bereitet uns Sorgen. Aber wir werden weiterhin unser Kerngeschäft in hoher Qualität anbieten und unsere Zukunftsprojekte vorantreiben. Denn es wird eine Zeit nach Corona geben und wir schauen optimistisch in die Zukunft.

RAMON OPPIKOFE: Operativ haben wir im letzten Jahr viel gelernt und wissen, wie wir mit Corona umgehen müssen. Das werden wir 2021 nutzen. Ich hoffe, dass wir bald wieder normalere Zeiten erleben dürfen.

Und wie sieht aus Ihrer Sicht die BVB in zehn Jahren aus?

BRUNO STEHRENBARGER: Ich habe ein klares Bild: Wir werden auch in zehn Jahren den getakteten Verkehr in hoher Qualität anbieten. Denn diesen wird es weiterhin brauchen. Wir werden uns aber auch als Integratorin von neuen Mobilitätsformen etabliert haben, etwa im Bereich der Mikromobilität oder mit einer Plattform, die den Menschen einen möglichst einfachen Zugang zur Mobilität von A nach B bietet. Ich bin auch überzeugt, dass wir uns im trinationalen Bereich noch weiterentwickeln werden. Unsere Busflotte wird zudem rein elektrisch unterwegs sein.

RAMON OPPIKOFE: Wir werden in zehn Jahren die Mobilitätsanbieterin für die trinationale Region sein und wollen Mobilität ermöglichen. Wir werden weiterhin eine attraktive und verlässliche Arbeitgeberin sein und die Chancen der technologischen Entwicklung verstärkt nutzen, sei es bei der Infrastruktur, den Fahrzeugen, der Angebotsplanung oder den Vertriebskanälen. 



EIN AUSSERGEWÖHNLICHES JAHR

Die Coronapandemie hatte grosse Auswirkungen auf den Betrieb der BVB: Während des Lockdowns wurde der Fahrplan ausgedünnt und die BVB musste zahlreiche betriebliche Sondermassnahmen umsetzen. Der Schutz der Mitarbeitenden hatte dabei oberste Priorität.





Als die Behörden Ende Februar 2020 wegen des Coronavirus die Basler Fasnacht absagten, wurde die Pandemie für die BVB betrieblich direkt spürbar: Auf Anweisung der Regierungsräte Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurde während den Fasnachtstagen Anfang März nicht der vorgesehene Fasnachtsfahrplan, sondern der normale Fahrplan gefahren. Die BVB realisierte die Umstellung in Absprache mit der Baselland Transport AG (BLT) in kürzester Zeit. Erleichtert wurde das Vorhaben, weil die BLT in der BVB-internen Taskforce Corona einsitzt.

FÜHREN IN KRISENZEITEN: DIE BVB-INTERNE CORONA-TASKFORCE

Anlässlich der Absage der Basler Fasnacht und der kurzfristigen Umstellung des Fahrplans hat die BVB eine interne Corona-Taskforce gegründet. In diesem interdisziplinären Gremium sitzen Führungs- und Fachpersonen aus allen Geschäftsbereichen der BVB sowie ein Vertreter der Baselland Transport AG (BLT) ein. Die Taskforce tagte während des ersten Shutdowns dreimal wöchentlich virtuell. So konnten neue Bestimmungen oder neue Vorgaben durch den Bund oder durch die Systemführerschaft von SBB und Postauto zeitnah besprochen und sofort umgesetzt werden. Rückmeldungen und Anregungen von Mitarbeitenden und Fahrgästen wurden in der Taskforce ebenfalls behandelt. Nach jeder Sitzung informierte die BVB ihre Mitarbeitenden via Mail, Intranet und Mitarbeitenden-App. Bis Ende 2020 tagte die BVB-Taskforce mehr als 60 Mal.

PANDEMIEFAHRPLAN WÄHREND DES LOCKDOWNS

Die grösste betriebliche Umstellung erfolgte per 23. März als Folge des vom Bundesrat verfügten Lockdowns: Während schon vorher kleinere betriebliche Massnahmen eingeführt worden waren (Sperrung der ersten Türe und der ersten Sitzreihe bei den Bussen, automatisches Öffnen der Türen an den Haltestellen etc.), wurde per 23. März für das Netz der BVB, der BLT und der Autobus AG Liestal (AAGL) ein reduzierter Pandemie-fahrplan eingeführt. Per 11. Mai erfolgte dann die Rückkehr in den normalen Fahrplan. Die Umsetzung der betrieblichen Massnahmen, insbesondere die Umstellung auf den Pandemiefahrplan und die Rückkehr zum normalen Fahrplan, bewältigte die BVB reibungslos.

Obwohl zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter coronabedingt ihrer Arbeit fernbleiben mussten, etwa weil sie zu einer Risikogruppe gehörten, selbst an Corona erkrankt waren, weil sie in Quarantäne oder ihre Kinder zu Hause betreuen mussten, konnte die BVB mit Ausnahme eines einzigen Tages alle bestellten Fahrleistungen erbringen. Auch den Unterhalt der Fahrzeuge hat die BVB während dieser Zeit wie geplant durchgeführt. ...





Auf Anweisung des Bundesamts für Verkehr hat die BVB im März 2020 ein Gesuch um Kurzarbeit eingereicht. Dieses haben die kantonalen Behörden zunächst bewilligt, im November 2020 allerdings definitiv abgelehnt.

STARKER FAHRGASTRÜCKGANG

Als Folge des reduzierten Fahrplans und der dringenden Homeoffice-Empfehlung des Bundesrats sanken die Fahrgastzahlen markant: In den ersten Wochen des Lockdowns betrugen sie teilweise nur noch einen Viertel des Vorjahres. Später erholten sich die Zahlen leicht und in der zweiten Jahreshälfte transportierte die BVB durchschnittlich rund 65 Prozent der Anzahl Fahrgäste verglichen mit dem Vorjahr. Die fehlenden Einnahmen und höheren Aufwände zur Bewältigung der Coronapandemie führten in der Erfolgsrechnung zu einem Verlust von 20,8 Millionen Franken.

DER SCHUTZ DER MITARBEITENDEN AN ERSTER STELLE

Innert kürzester Zeit erstellte die BVB gemäss den Vorgaben bzw. Empfehlungen der Systemführerschaft SBB und Postauto und den kantonalen Behörden ein wirksames Schutzkonzept für die Mitarbeitenden. Alle Mitarbeitenden erhielten von der BVB Schutzmasken und Desinfektionsmittel. Mitarbeitende aus Risikogruppen hat die BVB mit weitergehenden Massnahmen, zum Beispiel mit FFP2-Masken, speziell geschützt.

In Sitzungszimmern und Aufenthaltsräumen hat die BVB die Anzahl Personen gemäss den geltenden Bestimmungen beschränkt, sodass die Hygieneregeln immer eingehalten werden konnten. Sofern von der Funktion her und betrieblich möglich, konnten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Tätigkeit im Homeoffice aus-

üben. Dank dem umfassenden Schutzkonzept und dem disziplinierten Verhalten der Mitarbeitenden konnten 2020 innerhalb der BVB keine Übertragungen des Coronavirus nachgewiesen werden.

CORONA-ANLAUFSTELLE INSTALLIERT

Bereits zu Beginn des Lockdowns hat die BVB eine interne Corona-Anlaufstelle geschaffen, die von der Fachabteilung «Betriebliches Gesundheitsmanagement» geführt wird. Bei Fragen oder Unklarheiten zu neuen Bestimmungen und bei Angelegenheiten der physischen und psychischen Gesundheit konnten Mitarbeitende die Beratung der Corona-Anlaufstelle in Anspruch nehmen. Das Angebot wurde oft genutzt und sehr geschätzt. 🚿

Interview

VERLUST VON 20,8 MILLIONEN FRANKEN



Daniel Mangani,
Leiter Finanzen und Mitglied der Geschäftsleitung

Was bedeutet der Verlust von 20,8 Millionen Franken für die BVB?

DANIEL MANGANI: Es ist ein schmerzhafter Verlust, zumal die Fahrgastzahlen auch 2021 und je nachdem auch darüber hinaus noch nicht wieder auf dem Vor-Corona-Niveau liegen werden. Klar ist aber, dass wir weiterhin alle bestellten Kurse fahren werden und wir mit unseren finanziellen Mitteln auch in Zukunft haushälterisch umgehen müssen. Wir müssen also weiterhin jeden Franken, den wir haben, möglichst intelligent einsetzen.

Aus welchen Mitteln wird dieser Verlust gedeckt?

Er wird gemeinsam vom Kanton Basel-Stadt und vom Bund gedeckt werden. Aber die Diskussionen dazu laufen noch. In welcher Form der Beitrag erfolgt und der Verlust gedeckt wird, ist noch nicht klar. In der Zwischenzeit müssen wir die entstandenen Mindereinnahmen mit einem Darlehen des Kantons Basel-Stadt abdecken.

Neben den Mindereinnahmen aufgrund des Fahrgastrückgangs gab es auch Mehrausgaben, die wegen der Coronapandemie anfielen. Wie hoch waren diese?

Es ist teilweise schwierig, eine klare Abgrenzung zu ziehen zwischen Mehrausgaben, die aufgrund von Corona anfielen, und Ausgaben, die auch unabhängig davon angefallen wären. Aber wir haben wegen der Coronapandemie die Reinigung der Fahrzeuge intensiviert und Schutzmaterialien wie Desinfektionsmittel und Masken beschafft. Die Mehrkosten für diese und weitere Anschaffungen im Zusammenhang mit Corona beliefen sich auf rund eine Million Franken. 🚍



MASKENTRAGPFLICHT IM ÖV

Seit dem 6. Juli 2020 gilt im öV in der Schweiz eine Maskentragpflicht. Zusammen mit dem Gesundheitsdepartement Basel-Stadt hat die BVB zu Beginn der Maskenpflicht an zwei Tagen an zentralen Knotenpunkten Hygienemasken an die Fahrgäste verteilt, um diese für die neue Regelung zu sensibilisieren. Dank umfassenden Informationsmassnahmen und hoher Selbstverantwortung der Fahrgäste hat sich das Tragen der Masken rasch etabliert. Die meisten Fahrgäste der BVB halten sich sehr gut an die Maskentragpflicht.

UND IN 125 JAHREN?

Die BVB feierte im abgelaufenen Geschäftsjahr ihren 125. Geburtstag. Gemeinsam mit prominenten Persönlichkeiten aus der Region blicken wir hier in die Zukunft. Wo und wie sehen sie die BVB in 125 weiteren Jahren, im Jahr 2145?



«Den traditionellen öV wird es nicht mehr geben. Mobilität, Arbeits- und Wohnnutzung werden ressourcenschonender und solidarischer organisiert. Grosse Digitalunternehmen befördern die Menschen schneller und individueller. Die BVB betreibt als Touristenattraktion weiterhin die Dante Schuggi auf einem geschützten Streckenabschnitt.»

—— Andreas Büttiker, Direktor BLT



«Vermutlich werden die Städte weiter in die Höhe wachsen. Wer weiss, möglicherweise wird uns die BVB irgendwann auch vertikal befördern.»

—— Esther Keller,
Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement BS

«Ich stelle mir in der Zukunft immer den fliegenden Verkehr vor. Eine vollautomatische Dante Schuggi, die über die Mittlere Brücke schwebt – das wäre doch eine coole Sache in 125 Jahren, oder nicht?»

—— Timm Klose,
Verteidiger FC Basel 1893





«Mit dem Lift aus dem 18. Stock direkt zur S-Bahn-Station, zu den selbstfahrenden Fahrzeugen, in den Supermarkt und in die Rooftop-Bar? Im BVB-Hochhaus Morgartenring können wir das schon seit fast 100 Jahren.»

—— Prof. Dr. Alexander Erath,
Professor für Verkehr und Mobilität, FHNW



«In 125 Jahren gibt es hoffentlich noch Bücher, Postkarten, Brettspiele und BVB-Busse. Busse mit Flügeln, Kaffeebar und ausgebautem Liniennetz: Basel–Paris in 10 Minuten! Ich bin gespannt ...»

—— Sarah Spale,
SchauspielerIn

«Insgeheim hoffe ich, dass wir Baslerinnen und Basler und die Touristinnen und Touristen unser geliebtes «Drämmli» auch in 125 Jahren noch schätzen.

Bestimmt fahren die Trams dann nicht mehr auf Schienen. Vielleicht schweben sie bis dann sogar in der Luft?»

—— Tanja Wegmann,
General Managerin Grand Hotel Les Trois Rois Basel



DIE ELEKTRIFIZIERUNG DER BUSFLOTTE IST AUF KURS

Bis 2027 wird die BVB die gesamte Busflotte auf batteriebetriebene E-Busse umstellen. Der Grosse Rat hat im Dezember 2020 das entsprechende Darlehensbegehren bewilligt. Damit kann die Umsetzungsphase beginnen.



Bussystem 2027

E-DOPPELGELENKBUSSE
FÜR DIE LINIE 50

2020 hat die BVB zwei entscheidende Hürden für die Elektrifizierung der Busflotte genommen: Im September hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den entsprechenden Ratschlag mit dem Darlehensbegehren in der Höhe von insgesamt 360 Millionen Franken dem Grossen Rat überwiesen. Im Dezember hat der Grosse Rat das Darlehensbegehren mit grosser Mehrheit bewilligt. Nun beginnt die Umsetzung, die bis 2027 dauern wird. Damit setzt die BVB eine gesetzliche Vorgabe um, der zufolge der öV in Basel-Stadt bis 2027 mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betrieben werden muss. Mit der Umstellung auf E-Busse wird die BVB-Busflotte umweltfreundlicher, leiser und moderner.

BESCHAFFUNG VON 126 E-BUSSEN
IN ZWEI ETAPPEN

Insgesamt beschafft die BVB 126 E-Busse in zwei Etappen: 2022 sollen 64 E-Busse in Betrieb gehen. Die entsprechende öffentliche Ausschreibung wurde im September 2020 platziert. Neu werden dabei auch acht E-Doppelgelenkbusse für die Linie 50 beschafft. Die zweite Beschaffungsetappe sieht für 2027 weitere 62 E-Busse vor.

GARAGE RANK MUSS NEU GEBAUT
WERDEN

Neben der Beschaffung der E-Busse muss auch die in die Jahre gekommene Garage Rank vollständig neu gebaut werden. Geplant ist eine neue Garage auf dem Areal Rank, bestehend aus zwei unabhängigen

Gebäuden: einer Werkstatt für die Instandhaltung der E-Busse und einer Abstellhalle, in der auch die Ladeinfrastruktur für die E-Busse installiert wird. Die Abstellhalle bietet auf mehreren Geschossen Platz für 144 E-Busse und kann bei Bedarf erweitert werden, sodass maximal 176 Busse abgestellt werden könnten. Die öffentliche Ausschreibung für die Planungsleistungen hat die BVB im September 2020 platziert.

Zusätzlich werden voraussichtlich an fünf Endhaltestellen von langen Gelenkbuslinien Gelegenheitsladestationen installiert. Hier können die E-Busse während des Endaufenthalts Energie nachladen. Zuständig für die Bereitstellung der Traktionsstromversorgung sind die Industriellen Werke Basel (IWB).

PROVISORIEN ZUM ABSTELLEN DER
BUSSE

Während der Bauarbeiten an der neuen Garage Rank müssen die Busse auf den Provisorien in der Messehalle 3 und auf dem ehemaligen BASF-Areal im Klybeck (Swisslife-Areal) abgestellt werden. Die Instandhaltungsarbeiten an den Bussen führt die BVB hingegen auch während der Bauphase auf dem Areal Rank aus. Wie in der Garage Rank muss auch auf beiden Provisorien die nötige Ladeinfrastruktur installiert werden. Die Provisorien gehen 2022 in Betrieb und werden bis zur Fertigstellung der neuen Garage Rank im Jahr 2027 betrieben. Danach werden sie rückgebaut. 🚲



Die Linie 50 stösst punkto Transportkapazität an ihre Grenzen. Deshalb beschafft die BVB im Rahmen der Beschaffungsetappe 2022 acht E-Doppelgelenkbusse. Damit wird die Busflotte um eine neue Gefässgrösse ergänzt. Testfahrten haben gezeigt, dass der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 50 ohne grössere Anpassungen an der Infrastruktur möglich ist. Mit der Beschaffung von acht Doppelgelenkbussen kann die Beförderungskapazität auf der Linie 50 bei praktisch gleichbleibenden betrieblichen Kosten um 17 Prozent gesteigert werden und wegen der grösseren Transportkapazität kann auf die Beschaffung von zwei Bussen verzichtet werden. 🚲



ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2020



135

Trams

115

Busse

21

Oldtimer

271

TOTAL
Fahrzeuge

BVB – MEHR ALS TRAM UND BUS

Die BVB will zur Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität für die trinationale Region werden, indem sie ihr Mobilitätsangebot weiterentwickelt und dieses im Einklang mit den Bedürfnissen ihrer Fahrgäste, dem Auftraggeber und der Bevölkerung betreibt. 2020 hat sie dazu eine neue Unternehmensstrategie entwickelt.

Nach dem Direktorenwechsel im Sommer 2019 und der darauffolgenden Komplettierung der Geschäftsleitung hat die BVB im Berichtsjahr eine neue Unternehmensstrategie erarbeitet. Diese basiert auf den drei strategischen Stossrichtungen, die Direktor Bruno Stehrenberger im Sommer 2019 präsentiert hat: «Starker Service public für die trinationale Region», «Menschen im Mittelpunkt» und «Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln».

UNSERE HERAUSFORDERUNGEN

Die neue Unternehmensstrategie berücksichtigt insbesondere das sich verändernde Mobilitätsumfeld: Die Bedürfnisse der Fahrgäste verändern sich laufend und es kommen neue Mobilitätsmöglichkeiten und Technologien dazu. Zudem gibt es zahlreiche gesellschaftliche Trends, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen, wie zum Beispiel Homeoffice oder die Alterung der Gesellschaft. Diese Veränderungen stellen die BVB zwar vor Herausforderungen, sie sind aber primär eine Chance, um in der trinationalen Region weiterhin nachhaltige Mobilität in hoher Qualität anzubieten.

UNSERE STRATEGIE

Die neue Unternehmensstrategie basiert auf der Vision «Wir sind die Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität für die trinationale Region». Dazu will die BVB ihr Kerngeschäft stärken und weiterentwickeln sowie künftig eine zentrale Rolle in der Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsformen (wie Tram, Bus, E-Bikes, E-Trottinets etc.) übernehmen.

Als Integratorin über die gesamte Mobilitätskette will sie die Nutzung von Mobilität für alle möglichst einfach zugänglich machen. Um auf die veränderten Kundenbedürfnisse optimal eingehen zu können, wird sich die BVB deshalb zum Kompetenzzentrum öV weiterentwickeln. Die BVB will

künftig verstärkt Verantwortung in der Strategie und Planung für den Betrieb unterschiedlicher Mobilitätsformen übernehmen, um so eine verlässliche Partnerin für Politik, Behörden und die Fahrgäste zu bleiben. Die neue Unternehmensstrategie steht deshalb unter dem Leitspruch «BVB – Mehr als Tram und Bus».

ZUSÄTZLICHE STOSSRICHTUNGEN

An den bestehenden, oben genannten drei Stossrichtungen hält die BVB fest. Ergänzt werden sie mit fünf zusätzlichen Stossrichtungen, die zur Erreichung der Vision ebenfalls bedeutend sind: «Aufbau Kompetenzzentrum öV», «Entwicklung Mobilitätsangebot», «Neue Technologien», «Nachhaltigkeit» und «Geeignete Partnerschaften». 🚲

UNSERE VISION

Wir sind die Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität für die trinationale Region.

UNSERE STOSSRICHTUNGEN

- Starker Service public für die trinationale Region
- Menschen im Mittelpunkt
- Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln
- Aufbau Kompetenzzentrum öV
- Entwicklung Mobilitätsangebot
- Neue Technologien
- Nachhaltigkeit
- Geeignete Partnerschaften

UNSER LEITSPRUCH

BVB – Mehr als Tram und Bus



Interview

DIE NEUE STRATEGIE VERANKERN



Milan Sedlacek,
Leiter Unternehmensstab

Weshalb will die BVB in Zukunft die Rolle als Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität übernehmen?

MILAN SEDLACEK: Nebst der getakteten Mobilität, die nach wie vor eine grosse Rolle einnimmt, möchten wir vermehrt auch auf die individuellen Bedürfnisse unserer Fahrgäste eingehen. Dabei stehen neue Sharing-Angebote und Mobilitätsformen im Vordergrund. Hier entwickeln wir innovative Ansätze, um die BVB als Vorreiterin zu positionieren. Wir investieren zudem in die Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs, sodass bis zum Jahr 2027 dank der neuen E-Busse unsere gesamte Flotte zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie unterwegs sein wird.

Gibt es bereits konkrete Initiativen im Zusammenhang mit den neuen Mobilitätsformen?

Wir bewegen uns in einem dynamischen Umfeld. In der trinationalen Region, aber auch national werden unterschiedliche Angebote und Vorstösse lanciert, um die Mobilität in diesem Bereich weiterzuentwickeln. Daran beteiligt sich auch die BVB. So sind wir beispielsweise Partner von yumuv, einer App, die diverse Mobilitätsangebote benutzerfreundlich bündelt. Das Projekt setzen wir gemeinsam mit der SBB, Bernmobil und der VBZ um und die ETH Zürich begleitet es. Gemeinsam entwickeln wir den Zugang zur vernetzten Mobilität weiter. Eine andere Initiative ist unser Ridepooling-Pilotprojekt, das wir 2021 lancieren werden. Mit Ridepooling wollen wir einzelne Fahrgäste mit ähnlichem Start und/oder



Ziel zu Fahrgemeinschaften bündeln. Der Fahrgast soll sich nicht mehr nach dem Fahrplan richten müssen, sondern der Fahrplan nach dem Fahrgast.

Wie stellt die BVB sicher, dass die neue Strategie im Unternehmen verankert und gelebt wird?

Im Herbst haben wir dem oberen Kader die neue Strategie detailliert vorgestellt. Anschliessend haben alle Geschäftsbereiche mit der Erarbeitung der funktionalen Strategien begonnen. So stellen wir sicher, dass sich alle Geschäftsbereiche gemäss der neuen Vision ausrichten und wir die neue Strategie im ganzen Unternehmen nachhaltig verankern. Zudem haben wir ein Transformationsprojekt aufgesetzt mit dem Ziel, dass die neue Strategie nachhaltig und längerfristig in alle Bereiche der BVB einfließt und gelebt wird. 🚲

ERNEUERT UND INSTAND GEHALTEN

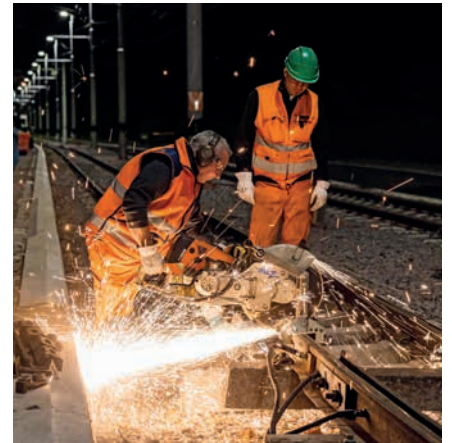
3200 Gleismeter, 7 Kreuzungen, 8 Weichen und 1500 Meter Fahrleitung mit 44 Fahrleitungsmasten hat die BVB 2020 erneuert. Das Gesamtbauvolumen betrug 13 Millionen Franken.



Trotz der Coronapandemie und den damit verbundenen Einschränkungen hat die BVB die für 2020 geplanten Erneuerungsarbeiten an ihrer Infrastruktur mit einer kleinen Ausnahme pünktlich und erfolgreich fertiggestellt. In der St. Alban-Anlage wurden die Gleise und Fahrleitungen erneuert und die Haltestelle St. Alban-Tor behindertengerecht umgebaut. Die Bauarbeiten beim Kunstmuseum sind weiter fortgeschritten und in Allschwil wurde unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft die dritte Etappe zur Erneuerung der Traminfrastruktur in der Baslerstrasse erfolgreich abgeschlossen.

GLEIS- UND FAHRLEITUNGSBAU ÄUSSERE BASELSTRASSE ABGESCHLOSSEN

Nach rund sechs Jahren Bauzeit an der Äusseren Baselstrasse, die Riehen mit der Stadt Basel verbindet, wurde im Dezember 2020 ein Meilenstein erreicht: Nach der Verlegung der letzten Gleise fahren die Trams seit dem 10. Dezember 2020 nach mehr als fünf Jahren im Einspurregime wieder im Doppelspurbetrieb nach Riehen. 🚊



«GLEISERNEUERUNG LINIE 14: BVB UND BLT ARBEITEN ERFOLGREICH ZUSAMMEN»

Obwohl die BVB die Traminie 14 betreibt, ist die BLT für den Unterhalt der Infrastruktur des Baselbieter Streckenabschnitts zwischen Basel, Schänzli und Pratteln, Schlossstrasse zuständig. Da die Gleisanlagen zwischen Muttentz, Rothausstrasse und Pratteln, Schlossstrasse das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, hat die BLT diese im Zeitraum vom 23. März 2020 bis 28. Juni 2020 erneuert. Den Tramersatzverkehr haben beide Unternehmen in guter und enger Zusammenarbeit gemeinsam umgesetzt.

Interview

ALLE BAUVORHABEN PLANMÄSSIG UMGESETZT



Ramon Oppikofer, Leiter Infrastruktur und Vize-Direktor

2020 war geprägt von der Coronapandemie. Wie haben Sie dieses Jahr in Bezug auf die Bauvorhaben im Bereich Infrastruktur wahrgenommen?

RAMON OPIKOFER: Corona hat die persönlichen Lebensumstände und die berufliche Welt stark beeinflusst. Zu Beginn der Pande-

mie war unklar, ob bzw. wie unsere geplanten Bauprojekte unter den neuen Bedingungen umgesetzt werden können. Doch die Führungskräfte und die Mitarbeitenden aller an den Projekten beteiligten Firmen haben sich vorbildlich verhalten, sind den Empfehlungen des Bundes gefolgt und haben innert kürzester Zeit Schutzkonzepte und -massnahmen definiert und umgesetzt. Bis auf eine Baustelle, die coronabedingt leicht verzögert war, konnten alle Bauvorhaben wie geplant fertiggestellt werden.

Welche Herausforderungen stehen für das aktuelle Jahr an?

Auch für 2021 haben wir ein umfangreiches Bauprogramm geplant. Das grösste Projekt ist die gesamte Erneuerung der 2,5 Kilometer langen Bahninfrastruktur über das Bruderholz. Die Hauptarbeiten der BVB sollen innert sechs Monaten umgesetzt werden. Ob wir ab Juni 2021 das gesamte Projekt oder nur

Teile davon umsetzen können, ist aufgrund laufender Einsprachen noch unklar. Auch die Einschränkungen durch Corona werden uns weiterhin herausfordern. Aufgrund der 2020 gemachten positiven Erfahrungen sind wir jedoch zuversichtlich, dass die Bauvorhaben wie geplant durchgeführt werden können. Natürlich mit den bestmöglichen Schutzmassnahmen für alle Beteiligten.

Welches Fazit ziehen Sie betreffend Netzsanierung für das Jahr 2020?

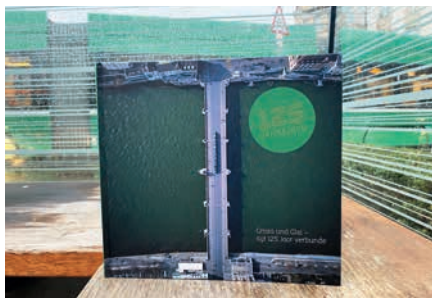
Die Entwicklung des Zustandsmittelwertes ist positiv. Alle Anlagen, die mit Stand des Netzzustandsberichtes 2019 in der Zustandsklasse 5 sind, sind für einen Ersatz bis einschliesslich 2021 geplant. Ebenfalls positiv: Der vor einigen Jahren kommunizierte «Sanierungs-Nachholbedarf» an unseren Infrastrukturanlagen wird voraussichtlich per Ende 2021 abgebaut sein. 🚊

EIN JAHR MIT VIELEN BEWEGENDEN MOMENTEN

Trotz Coronapandemie erlebte die BVB 2020 zahlreiche kleinere und grössere Highlights. Ein kurzer Jahresrückblick zeigt, wie die BVB 2020 bewegt hat und bewegt wurde.

125 Jahre BVB

EIN JUBILÄUM (FAST) OHNE FEIERN



Am 6. Mai 2020 feierte die BVB ihren 125. Geburtstag. Die vielen geplanten Jubiläumsaktivitäten wie etwa ein Wochenende der offenen Türen für die Basler Bevölkerung konnten aufgrund der Coronapandemie nicht durchgeführt werden. Pünktlich zum Geburtstag erschien jedoch eine bildreiche Jubiläumspublikation, die zum Eintauchen in die bewegte Geschichte der BVB einlädt. Seit Januar 2020 verkehrt zudem das Jubiläums-Tram auf dem ganzen Netz. Geschmückt ist das Tram mit Porträts von BVB-Mitarbeitenden und der Basler Bevölkerung. Das Jubiläums-Tram ist auch 2021 noch unterwegs. 🚊

BVB-Geschichte

TRAM-MUSEUM ERÖFFNET



© Claudia Link

Anlässlich der Museumsnacht wurde am 17. Januar 2020 das Tram-Museum im Service-Zentrum Dreispitz eröffnet. Besucherinnen und Besucher erfahren hier Spannendes, Unbekanntes und Kurioses aus 125 Jahren Basler Tramgeschichte. Trotz Coronapandemie konnte das Tram-Museum im ersten Jahr unter strengen Schutzauflagen an fünf Tagen die Türen für die Basler Bevölkerung öffnen. 🚊

Fahrgastinformation

HALTEKANTEN NEU BESCHRIFTET



Nach dem erfolgreichen Pilotversuch am Bahnhof SBB wurden 2020 weitere 29 Haltestellen auf dem Netz der BVB mit Haltekantenbeschriftungen ausgestattet. An Haltestellen mit mehr als zwei Haltekanten wurden die Fahrgastinformationsstelen mit Buchstaben ergänzt. Kombiniert mit den Angaben im Online-Fahrplan und in der Fahrplan-App wird die Orientierung für die Fahrgäste an den Haltestellen so einfacher und übersichtlicher. 2021 werden weitere Haltestellen beschriftet. 🚊

Bussystem 2027

MIT DEM STROMNIBUS AUF TOUR



Im September und Oktober 2020 war der Stromnibus an verschiedenen Plätzen in Basel und Riehen für die Bevölkerung zugänglich. Zahlreiche Interessierte nutzten die Gelegenheit, den E-Bus zu besichtigen und sich über das Bussystem 2027 zu informieren. Der Bus war innen und aussen mit verschiedenen Informationen zum Bussystem 2027 versehen. Im Innern gab es Videos zum Stromnibus und zum Bussystem 2027 sowie ein Modell der neu zu bauenden Garage Rank zu sehen. 🚍

Sicherheit

VIDEOCLIPS FÜR DIE FAHRGÄSTE



Die Sicherheit für Mitarbeitende und Fahrgäste hat für die BVB oberste Priorität. Unter dem Motto «Sicher unterwegs – überlassen Sie das Turnen den Profis!» hat die BVB in Zusammenarbeit mit dem OK der Kunstturn-Europameisterschaft, die 2021 in Basel stattfindet, vier Videoclips produziert. Sie zeigen den Fahrgästen mit einem Augenzwinkern und viel turnerischem Talent das sichere und korrekte Verhalten im Tram und an den Haltestellen. Die Clips laufen seit Oktober 2020 auf den Citykanal-Bildschirmen in den Fahrzeugen. 🚍

125 Jahre BVB

EINE BRIEFMARKE FÜR DIE BVB



© Urs Graber

Zum 125-Jahr-Jubiläum der BVB hat die Post eine Sondermarke herausgebracht. Die Briefmarke zeigt eines der ersten elektrischen Trams der Basler Strassenbahnen (BSStB) sowie ein neues Flexity. Gestaltet hat die Briefmarke der Basler Grafiker Marco Trüeb. Die limitierte Briefmarke wurde im September 2020 offiziell der BVB übergeben und war in jeder Postfiliale erhältlich. 🚍

Mobilität der Zukunft

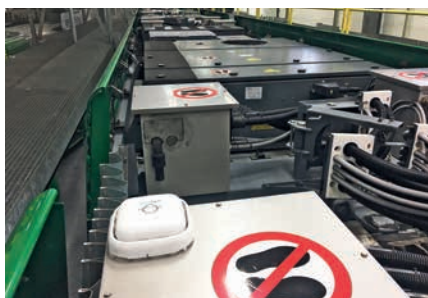
YUMUV: MOBILITÄT IM ABO



Zusammen mit der SBB, der VBZ und BERN-MOBIL hat die BVB in einem städteübergreifenden Projekt die App yumuv entwickelt. yumuv kombiniert das vielfältige Angebot an Mobilitätsformen wie öV, E-Trottis, E-Bikes, Carsharing etc. und bietet auf einer einzigen Plattform einfach und unkompliziert die modernen Mobilitätsangebote im Stadtgebiet ab. Seit Ende November 2020 ist yumuv in Basel verfügbar. Ob Pay-per-Use oder kombiniert mit einem öV-Abo können in Basel E-Trottis von Voi oder TIER und die Autos des Carsharinganbieters Mobility-Go genutzt werden. Eine Anbindung des lokalen E-Bike-Anbieters Pick-e-Bike ist für 2021 vorgesehen. 🚍

Umwelt

LUFTMESSUNGEN AUF DEM BVB-NETZ



Im Rahmen des Projektes Atmo-VISION hat die BVB das Lufthygieneamt beider Basel bei Feinstaubmessungen unterstützt: Fünf Flexity-Trams wurden dazu mit Mikrosensoren ausgerüstet, die von Januar bis März 2020 grenzüberschreitend entlang der BVB-Tramlinien die Luft in Basel, Frankreich und Deutschland gemessen haben. Zudem hat die BVB 2020 eine Netzoptimierungsstudie durchgeführt mit dem Ziel, den Energieverbrauch auf dem Netz zu senken. Unterstützt wurde diese mit Fördergeldern des Programms «Energiesstrategie 2050 im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050)». 🚍

Sicherheit

DER «ROLLATOR-REST» IM TEST



© Roland Schmid

Zur Erhöhung der Sicherheit für Fahrgäste mit Rollator testete die BVB zusammen mit Pro Senectute beider Basel ab September 2020 den «rollator-rest». Dabei handelt es sich um einen in einem Bus verbauten Kasten mit einer herausziehbaren Matte, die über die Sitzfläche des Rollators gelegt werden kann und ihn so fixiert. Ein seitliches Herunterfallen der auf den Rollatoren sitzenden Fahrgäste beim Anfahren und Bremsen ist damit weitestgehend ausgeschlossen. Der «rollator-rest» wurde in einem Testbus der BVB während sechs Monaten in der Praxis geprüft. 🚍

PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1376**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1242,2**

NATIONALITÄTEN **27**

DURCHSCHNITTSALTER **47,3 Jahre**

DURCHSCHNITTliche DAUER DER BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT **12,5 Jahre**

FRAUENANTEIL INSGESAMT **14,8%**

IM VERWALTUNGSRAT **42,9 %**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **14,3 %**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **15,1 %**



BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT

Trotz der Coronapandemie schloss die BVB die Rekrutierungsoffensive im Fahrdienst erfolgreich ab und konnte den Personalunterbestand ausgleichen. Mit neuen Angeboten für Lernende und Trainees investiert sie zudem verstärkt in die Nachwuchsförderung.

Bereits 2019 hat die BVB 108 Fahrdienstmitarbeitende neu rekrutiert und ausgebildet. 2020 wurde der Personalunterbestand im Fahrdienst wie geplant ausgeglichen. Mit der Rekrutierung und Ausbildung von 110 neuen Fahrdienstmitarbeitenden verzeichnet die BVB seit Frühjahr 2020 sogar einen leichten Überbestand. Dieser war geplant und ermöglicht einen laufenden Abbau von angesammelten Zeit- und Ferien Guthaben der Mitarbeitenden im Fahrdienst.

INVESTITION IN DIE ZUKUNFT

Seit dem Sommer 2020 beschäftigt die BVB neu 21 Lernende in neun Lehrberufen. Im Vergleich zum Jahr 2019 hat die BVB die Anzahl der Lernenden fast verdoppelt. Mit dem Grundbildungspartner login gewann die BVB einen attraktiven Partner für die Ausbildung des Nachwuchses. Diese Zusammenarbeit ermöglichte es, das Angebot an Lehrberufen auszubauen. «Wir bieten als städtisches öV-Unternehmen eine Vielzahl von Lehrberufen an», sagt Susanne Bolliger Crocoll, Leiterin Personal.

«Wir bieten als städtisches öV-Unternehmen eine Vielzahl von Lehrberufen an.»

«Ob in den Werkstätten als Carrosserie-lackiererin oder Polymechaniker, als Informatikerin oder als Fachperson öV: Mit unserer Grundbildung ermöglichen wir jungen Menschen einen spannenden Einstieg in die Berufswelt und die Mobilität der Zukunft.»

2020 startete die BVB ebenfalls ein Trainee-programm, das sich an Studienabgängerinnen und Studienabgänger aus den Bereichen Ingenieurs-, Wirtschafts-, Verkehrs- und technische Wissenschaften richtet. Das Traineeprogramm ist modular aufgebaut und lässt sich individuell auf das Vorwissen und die Kenntnisse der Trainees anpassen.



Susanne Bolliger Crocoll,
Leiterin Personal und Mitglied der
Geschäftsleitung

Während 24 Monaten durchlaufen sie vier Stationen: 18 Monate arbeiten sie in den Kerngeschäftsbereichen «Infrastruktur», «Technik» und «Verkehr», die restlichen sechs Monate absolvieren sie in einem Bereich ihrer Wahl oder bei einem externen Partner. Betreut werden die Trainees unter anderem von den Geschäftsbereichsleitenden, die als Mentorinnen und Mentoren fungieren.

«Mit unserem Traineeprogramm möchten wir jungen, qualifizierten und motivierten Menschen einen Einstieg in die Arbeitswelt ermöglichen.»

«Gleichzeitig wollen wir geeignete Fach- und Führungskräfte mit BVB-Know-how ausbilden und fördern», so Susanne Bolliger Crocoll. «Es ist unser Ziel, für unsere Trainees Anschlusslösungen in Form einer Festanstellung zu bieten. So investieren wir mit der Ausbildung der Trainees direkt in die Zukunft der BVB.»

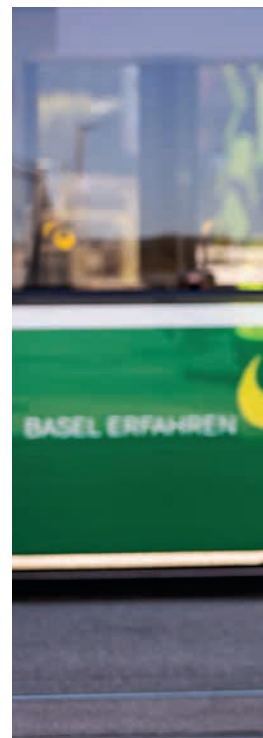
FRAUENFÖRDERUNG

Mit einem gezielten Frauenförderungsprojekt will die BVB den Frauenanteil in allen Geschäftsbereichen und auf allen Ebenen, insbesondere auch in Führungsfunktionen, steigern. Dazu stärkt sie insbesondere ihren Auftritt als attraktive Arbeitgeberin. Zu den Massnahmen gehört die Überarbeitung des Arbeitgeberinnenauftrets und der Stelleninserate, mit denen mehr Frauen angesprochen werden sollen. Frauen, die bereits in der BVB tätig sind, sollen intern gezielt gefördert werden. Zu diesem Zweck wird ein Mentoringprogramm für Frauen eingeführt. Das Projekt zur Frauenförderung wurde 2020 konzipiert und wird 2021 umgesetzt.

Mitarbeitende

1376 MITARBEITENDE – 1 BVB

Ob im Streckenunterhalt, in der Infrastrukturplanung oder im Führerstand: 1376 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen tagtäglich dafür, dass die Trams und Busse der BVB sicher und pünktlich fahren. Ein Einblick in die Vielfältigkeit der BVB.





3



4



5



6

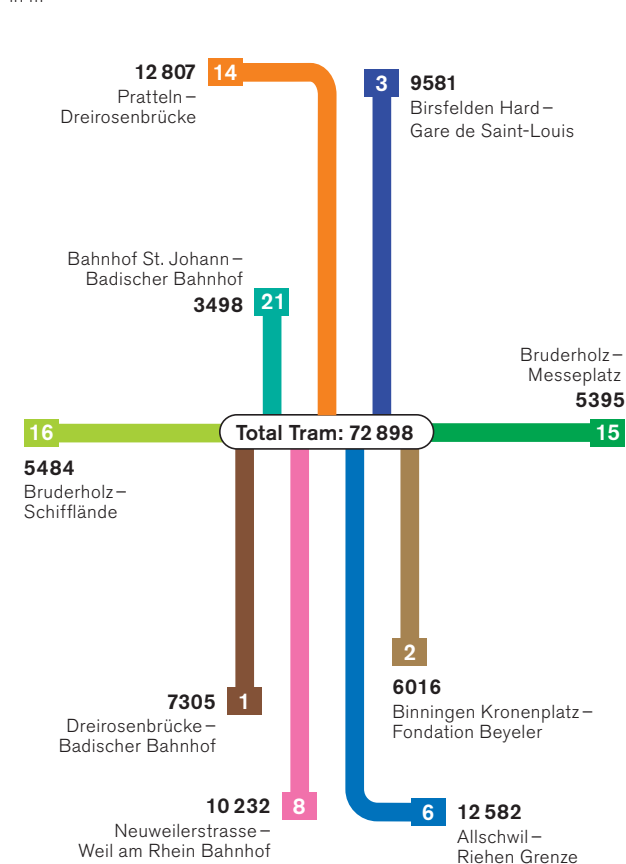
- 1 Bus-Chauffeur mit dem Stromnibus beim EuroAirport.
- 2 Der Zustand der elektrischen Anlagen wird mit kritischem Blick geprüft und wo nötig geflickt.
- 3 Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kundendienst sind für Fragen der Fahrgäste bei Baustellen oder Veranstaltungen im Einsatz.
- 4 Die Abteilung Streckenbetrieb sorgt für den Unterhalt der Grünanlagen neben den Schienen.
- 5 Die Mitarbeitenden des Netzservices führen Billettrollen in den Fahrzeugen durch.
- 6 Im Bereich Infrastrukturplanung werden Bau- und Unterhaltsmassnahmen geplant.

LINIENSTATISTIK 2020

Tram

LINIENLÄNGE¹

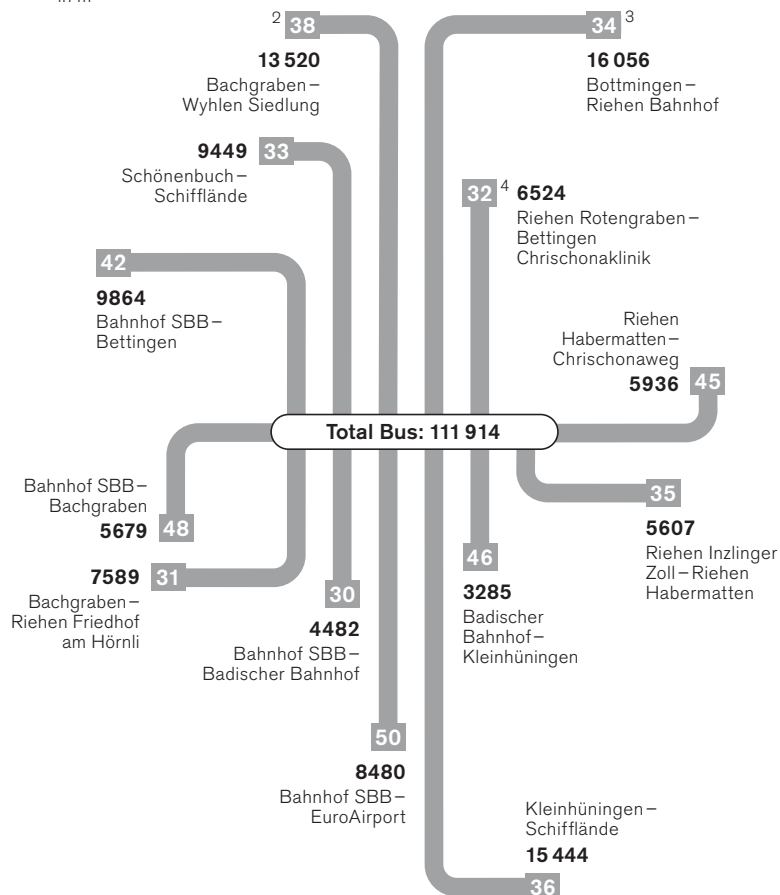
in m



Bus

LINIENLÄNGE¹

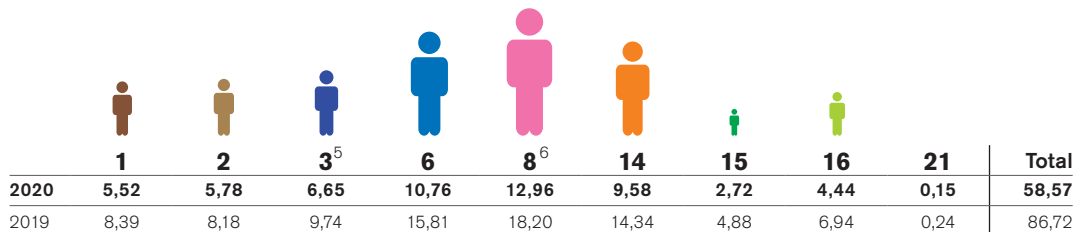
in m



Tram

BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM¹

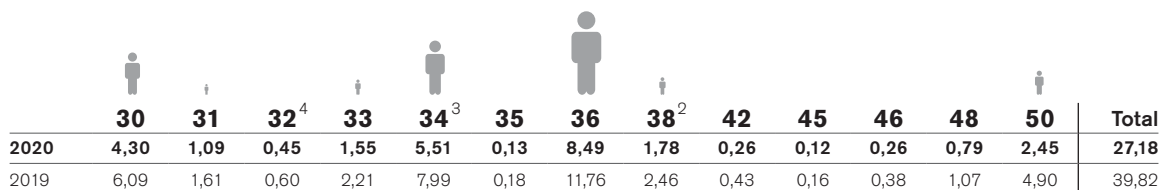
in Mio. Einsteigern



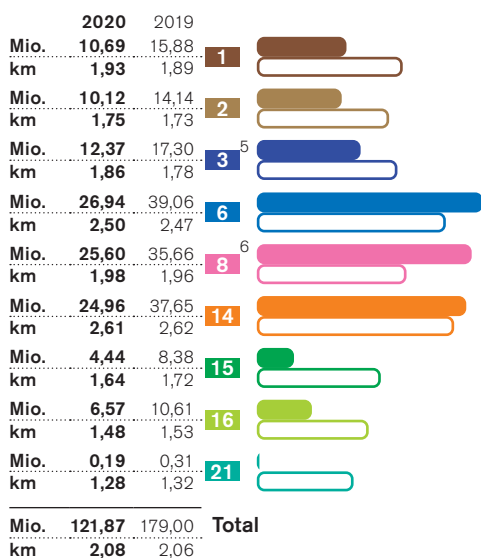
Bus

BEFÖRDERTE PERSONEN BUS¹

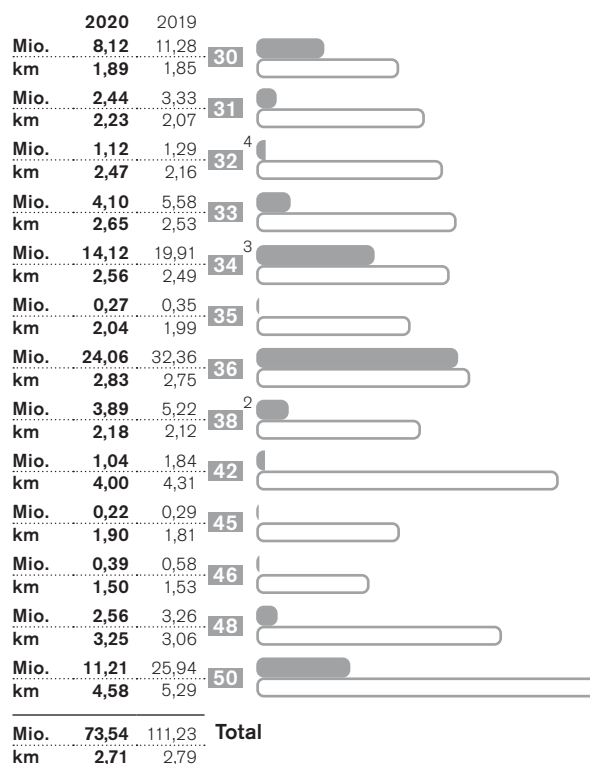
in Mio. Einsteigern



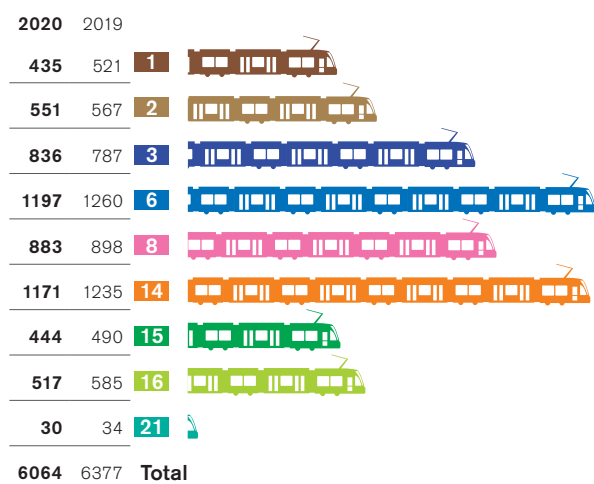
Tram

PERSONENKILOMETER¹ in Mio.
DURCHSCHNITTliche REISEDISTANZ in km


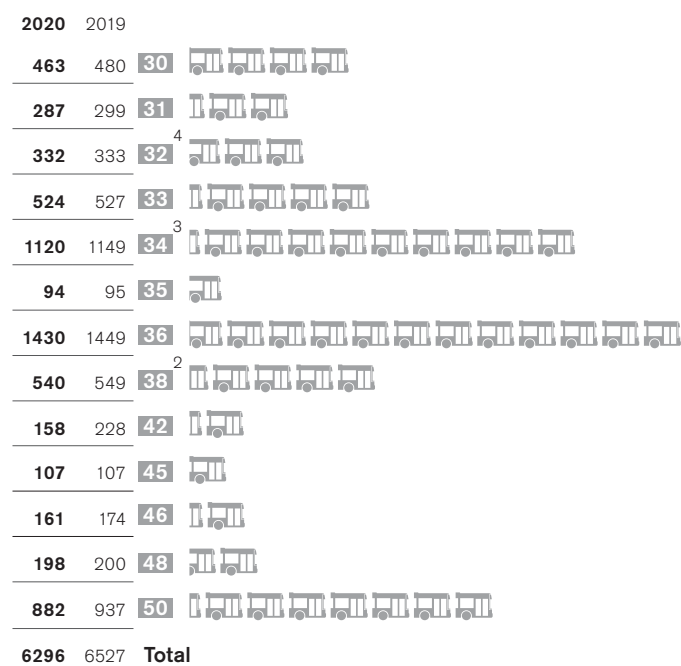
Bus

PERSONENKILOMETER¹ in Mio.
DURCHSCHNITTliche REISEDISTANZ in km


Tram

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Bus

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Anmerkungen

- Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.
- L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Es werden nur die Einsteiger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.
- L34 beinhaltet auch die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- L3 beinhaltet auch die Fahrgäste auf dem französischen Abschnitt in Saint-Louis.
- L8 beinhaltet auch die Fahrgäste auf dem deutschen Abschnitt in Weil am Rhein.

VERWALTUNGSRAT



Präsidentin

YVONNE HUNKELER

Dipl. Wirtschaftsprüferin,
Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Mitglied:

Berner Oberland-Bahnen AG,
St. Anna Stiftung,
Kantonsrätin CVP Kanton Luzern
(Präsidentin der Kommission für
Wirtschaft und Abgaben)



Vize-Präsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

VRA Finance & Controlling: Präsident
VRA Personal & Compliance:

Vize-Präsident

VRA Nomination: Präsident

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Stiftung Discherheim – Wohnen und
Arbeiten Solothurn

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim
für körperbehinderte Kinder,
Stiftung Pro Senectute Kanton Solothurn,
Vorstand Alzheimer 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
EMBE HSG, Mediatorin
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Vize-Präsidentin der Verwaltung der
Genossenschaft 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:
Vize-Präsident
VRA Nomination

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Gemeindepräsident Oberwil BL und
Bürgergemeindepräsident Oberwil BL,
Region Leimental Plus,
Wasserwerk Reinach BL und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen,
Verband Basellandschaftlicher
Gemeinden



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 Nomination

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Richterliche Tätigkeit:

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



Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. oec., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats Basel-Stadt

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

VRA Strategie & Politik: Vize-Präsident

VRA Finance & Controlling
VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Lorempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra
Mitglied Beirat des
SBB Forschungsfonds

GESCHÄFTSLEITUNG



Direktor
BRUNO STEHRENBARGER
Kaufmann KFS, 1966

Direktor seit 12.07.2019
(Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2016)



Vize-Direktor / Leiter Infrastruktur
RAMON OPIKOFR
Dipl. Bauingenieur HTL /
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.10.2018



Leiterin Personal
SUSANNE BOLLIGER CROCOLL
Dipl. Kauffrau, dipl. Personalfachfrau,
Master HRM, 1963

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2017



Leiter Verkehr
MATTHIAS HOFMANN
Dipl. Ing. ETH, Executive MBA HSG,
1977

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.04.2020



Leiter Technik

ALEXANDER KLETT

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.10.2019



Leiter Finanzen

DANIEL MANGANI

Eidg. Fachmann Finanz- und
Rechnungswesen, Controller SIB, 1969

Mitglied der Geschäftsleitung seit
03.09.2019



Leiter Unternehmensstab

MILAN SEDLACEK

Dipl. Techniker HF,
Dipl. Qualitätsmanager NDS HF, 1983

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.05.2018



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

Bei den Einsteiger- und Personenkilometerzahlen sowie den verkauften Fahrausweisen verzeichnet die BVB 2020 starke Rückgänge, die auf die COVID-19-Pandemie zurückzuführen sind. Das Berichtsjahr hat die BVB deshalb mit einem Verlust von 20,8 Mio. CHF abgeschlossen.

Im TNW entwickelten sich die BVB-Einsteigerzahlen (85,5 Mio./–32,3 Prozent) sowie die BVB-Personenkilometer (194,0 Mio./–32,7 Prozent) im Jahr 2020 stark rückläufig. Beim Verkauf von Abonnements ist ein Rückgang von 13,6 Prozent zu verzeichnen.

Die Abnahme bei den Einzelbilletten ist durch die befristeten Lockdowns mit einem Minus von 39,3 Prozent deutlich höher als im Vorjahr. Der Verkauf des TNW-Sortiments liegt im Berichtsjahr bei insgesamt 195,7 Mio. CHF und damit 20,2 Prozent tiefer als im Vorjahr.

Auch die Einnahmen aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA), die seit 2018 direkt den Transportunternehmungen zugewiesen und nicht mehr über den TNW verteilt werden, sind deutlich zurückgegangen. Die Abnahme von 5,2 Prozent auf 9,2 Mio. CHF spiegelt die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie wider.

Aufgrund der rückläufigen Gesamteinnahmen des TNW ergeben sich für die BVB im Vergleich zum Vorjahr mit 89,7 Mio. CHF um 18,4 Mio. CHF geringere Einnahmen aus dem TNW. Die gesamten Verkehrserlöse ergeben mit 100,0 Mio. CHF insgesamt Mindererlöse gegenüber dem Vorjahr in der Höhe von 20,3 Mio. CHF.

Die Dienstleistungen und übrigen Erlöse sind um 5,5 Mio. CHF geringer als im Vorjahr. Wesentlicher positiver Effekt im Vorjahr war die erstmalige Realisierung von Forderungen gegenüber einem Fahrzeughersteller.

Die Abgeltungen haben um 6,4 Mio. CHF zugenommen. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf die höhere Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt zurückzuführen, die sich aufgrund der Mehrleistungen sowie der Investitionen ins Rollmaterial und in die Bahninfrastruktur ergeben hat.

Die gewährten Nutzungsrechte liegen bei 15,8 Mio. CHF und sind 0,7 Mio. CHF tiefer als im Vorjahr.

Der um 4,2 Mio. CHF höhere Personalaufwand ist hauptsächlich auf die bereits im Budget reflektierte weitere Stabilisierung im Fahrdienst mit Mehrkosten von 6,9 Mio. CHF zurückzuführen. Gleichzeitig sind die Rekrutierungskosten um 0,9 Mio. CHF geringer ausgefallen. Zusätzlich konnten die Zeitsalden im Jahresverlauf mit einem Effekt von 1,9 Mio. CHF stark reduziert werden. Auch die Absenzen liegen unter dem Vorjahresniveau (–1,7 Tage/Ø FTE).

Insgesamt hat die BVB um 2,5 Mio. CHF weniger Ausgaben für temporäres Personal benötigt. Diese Position ist neu im Übrigen Betriebsaufwand und nicht mehr im Personalaufwand abgebildet.

Die Abschreibungen im Jahr 2020 sind um 4,8 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Diese werden durch das um 2,1 Mio. CHF höhere Finanzergebnis aufgrund nicht zu entrichtender Darlehenszinsen teilweise kompensiert.

Das Defizit der Linien des Regionalen Personenverkehrs (RPV) wird durch die Verwendung der in der Vergangenheit gebildeten Rücklagen in Höhe von 4,1 Mio. CHF teilweise gedeckt. Es verbleibt jedoch eine Unterdeckung des Defizites in Höhe von 0,5 Mio. CHF.

Die Finanzierungslage der BVB ist stabil. Das Eigenkapital beträgt 197,0 Mio. CHF (Vorjahr 221,9 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 28,7 Prozent (Vorjahr 30,6 Prozent).

Der Cashflow aus der Betriebstätigkeit beträgt 17,9 Mio. CHF (Vorjahr 41,7 Mio. CHF). Die Abnahme des Cashflows ist fast ausschliesslich auf den Unternehmensverlust zurückzuführen.

Aus dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von 42,2 Mio. CHF (Vorjahr 50,3 Mio. CHF). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus verschobenen Investitionen in Sachanlagen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beträgt 4,6 Mio. CHF (Vorjahr 9,0 Mio. CHF). Die wichtigsten Effekte sind hierbei die Aufnahme sowie Tilgung von Darlehen und diverse Investitionszuschüsse des Bundes für Projekte der Bahninfrastruktur.

Es zeigt sich gesamthaft eine Verringerung der flüssigen Mittel von 19,8 Mio. CHF (Vorjahr +0,3 Mio. CHF).

MITARBEITENDE

Die Mitarbeitenden der BVB zeichnen sich durch eine sehr hohe Identifikation mit dem Unternehmen aus. Sie leisten mit ihrem Engagement einen entscheidenden Beitrag zur BVB. Weil kantonale Vorgaben die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung im Bereich Leistungs- und Ergebnisorientierung (MBO) stark einschränken, ist die finanzielle Anerkennung individueller Leistungen nur bedingt möglich. Umso mehr ist es der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat ein grosses Anliegen, den Mitarbeitenden für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Die BVB hat im Berichtsjahr das individuelle Potenzial ihrer Mitarbeitenden durch Personalentwicklungsmassnahmen und Weiterbildungen gefördert. So möchte die BVB vorhandenes Know-how an das Unternehmen binden und weiterentwickeln.

Ende 2020 beschäftigte die BVB 1376 Mitarbeitende (Vorjahr 1318 Mitarbeitende). Das bedeutet eine Zunahme von 58 Personen (rund 4,4 Prozent). Am 31. Dezember 2020 waren 1242,2 Vollzeitstellen besetzt (Vorjahr: 1174,8 Vollzeitstellen¹). Die krankheits- und unfallbedingten Absenzen (in Tagen pro FTE) waren 2020 rückläufig und betrugen 19,7 Tage (Vorjahr 21,4 Tage).

Ende 2020 hat die BVB 28 Ausbildungsplätze für Lernende und Praktikant*innen angeboten (Vorjahr 18), das entspricht einer Zunahme von 55,6 Prozent.

2020 konnte die BVB den Personalunterbestand im Fahrdienst dank einer Rekrutierungs- und Ausbildungsinitiative eliminieren. Es wurden insgesamt 110 Mitarbeitende für den Fahrdienst rekrutiert und ausgebildet. Bereits 2019 hat die BVB 108 Fahrdienstmitarbeitende ausgebildet. Der Personalbestand ist seit dem Frühjahr 2020 ausgeglichen, respektive

es bestand ein leichter Personalüberbestand, der den Abbau von angesammelten Zeit- und Ferienguthaben erlaubte. Im Berichtsjahr konnten so im Fahrdienst insgesamt 44 222 Stunden abgebaut werden, was einem Abbau von 62,7 Prozent entspricht.

Während der Coronapandemie hat die BVB grossen Wert auf ein wirksames Schutzkonzept für die Mitarbeitenden gelegt. Homeoffice wurde allen Mitarbeitenden erlaubt, sofern es von der Funktion her und betrieblich möglich war. Mitarbeitende aus Risikogruppen wurden mit zusätzlichen Schutzmassnahmen (FFP2-Masken etc.) speziell geschützt. Innerhalb der BVB ist es 2020 zu keinen nachweisbaren Übertragungen des Coronavirus gekommen. Trotz coronabedingten Absenzen (Krankheitsfälle, Zugehörigkeit zu Risikogruppen, Quarantäne, Betreuungspflichten etc.) konnten mit Ausnahme eines Tages alle bestellten Fahrleistungen jederzeit erbracht werden. Auch die Instandhaltung der Fahrzeuge konnte jederzeit normal durchgeführt werden. Auf Anweisung des Bundesamts für Verkehr hat die BVB im März 2020 ein Gesuch um Kurzarbeit eingereicht. Dieses wurde von den kantonalen Behörden zunächst bewilligt, im November 2020 allerdings definitiv abgelehnt.

2020 hat die BVB ein Traineeprogramm gestartet. Die ersten zwei Stellen wurden im Herbst 2020 ausgeschrieben. Mit dem Traineeprogramm bietet die BVB Hochschulabsolventinnen und Hochschulabsolventen jedes Jahr die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten in verschiedenen Geschäftsbereichen einzubringen und sich weiterzuentwickeln.

RISIKOMANAGEMENT

Ein professionelles Risikomanagement ist nicht nur gesetzlich gefordert, sondern es ist auch von entscheidender Bedeutung für die frühzeitige Identifikation von wesentlichen Unternehmensrisiken. So können Gefahren für das Unternehmen aktiv abgewendet oder

minimiert werden. Das Risikomanagement besteht aus der Analyse, der Steuerung und der Überwachung von Risiken. Es trägt dazu bei, eine sichere und risikofreie Leistungserbringung in der geforderten Qualität zu garantieren. Daneben ermöglicht es, Chancen für das Unternehmen zu erkennen.

Die BVB hat 2016 ein Risikomanagementsystem auf Basis der COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) eingeführt. Mit diesem System werden regelmässig interne und externe Faktoren, die den Markt oder das Unternehmensumfeld betreffen, analysiert, allfällige Risiken überwacht, Massnahmen zur Risikomitigation getroffen und deren Umsetzung überwacht. Ein Element ist auch das IKS, das auf der Basis der für den Abschluss nach Swiss GAAP FER ermittelten Finanzdaten überprüft wird. Für die BVB als verantwortungsbewusste Arbeitgeberin ist auch das Monitoring der Personalrisiken bedeutsam.

BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Die Coronapandemie hatte verschiedene Auswirkungen auf den Betrieb: Im Frühjahr wurde aufgrund des vom Bundesrat verfüigten Lockdowns der Fahrplan während sieben Wochen ausgedünnt. Das Nachtnetz wurde während dieser Zeit und bis Anfang Juli nicht bedient. Danach wurde das Nachtnetz wieder gefahren, Anfang November wurde es allerdings erneut eingestellt. Zudem hat die BVB zahlreiche betriebliche Massnahmen ergriffen, um den Schutz der Fahrgäste und des Fahrpersonals zu gewährleisten.

Um die laufende Entwicklung rund um die Coronapandemie zeit- und aufwandsgerecht bewältigen zu können, hat die BVB Anfang März 2020 eine Taskforce einberufen. Unter der Leitung von Direktor Bruno Stehnenberger trafen sich seither Vertreterinnen und Vertreter aus allen relevanten Geschäfts-

¹ Die Vorjahreszahlen werden ohne Lernende, Trainees und Praktikanten ausgewiesen. Ab Geschäftsjahr 2020 werden Lernende, Trainees und Praktikanten separat ausgewiesen.

bereichen sowie der BLT mindestens wöchentlich virtuell zu einer Lagebeurteilung. Integraler Bestandteil dieser Lagebeurteilung war eine unmittelbar im Anschluss erfolgende Kommunikation an alle Mitarbeitenden sowie bei Bedarf die Information der Öffentlichkeit.

Aufgrund der Coronapandemie konnten die meisten geplanten Aktivitäten zum 125-Jahr-Jubiläum der BVB nicht durchgeführt werden.

Im Herbst 2020 hat die BVB den im November 2019 gestarteten Strategieprozess abgeschlossen. Die bisherigen drei Stossrichtungen «Starker Service public für die trinationale Region», «Menschen im Mittelpunkt» und «Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln» wurden ergänzt mit den zusätzlichen Stossrichtungen «Aufbau Kompetenzzentrum öV», «Entwicklung Mobilitätsangebot», «Neue Technologien», «Nachhaltigkeit» und «Geeignete Partnerschaften». Die BVB hat sich die Vision gegeben, die Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität für die trinationale Region zu sein.

Ende April 2020 hat die BVB den Ratschlag zur Finanzierung der Elektrifizierung der Busflotte (Bussystem 2027) beim Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt eingereicht. Damit war die erste grosse Planungsphase für das Bussystem 2027 abgeschlossen. Im September 2020 hat der Regierungsrat den Ratschlag zur Finanzierung der Elektrifizierung der Busflotte genehmigt und dem Grossen Rat zum Entscheid überwiesen. Gleichzeitig wurde die Ausschreibung für die erste Etappe der Beschaffung von 62 E-Bussen sowie für Planungsleistungen für die neu zu bauende Garage Rank platziert. Der Grosse Rat hat dem Darlehensbegehren im Dezember 2020 mit grosser Mehrheit zugestimmt. Die Referendumsfrist ist ungenutzt verstrichen und die Umsetzungsphase konnte gestartet werden.

Die Arbeiten für die Beschaffung zusätzlicher Flexity-Trams im Rahmen bestehender Optionslose wurden 2020 weitergeführt. Die zu beschaffenden Flexity-Trams sollen unter anderem die Cornichon-Trams ersetzen und die betriebliche sowie die technische Reserve erhöhen.

WEITERE EREIGNISSE

Im Februar 2020 haben die BVB und die BLT eine gemeinsame Absichtserklärung zur Vertiefung der Zusammenarbeit unterzeichnet. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr in der Region Basel zu stärken, den Nutzen für die Fahrgäste zu steigern und die Effizienz zu erhöhen.

Ebenfalls im Februar 2020 hat der Regierungsrat einen gemeinsamen Bericht des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt und der BVB mit «Massnahmen zur Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr» verabschiedet. Ziel der Massnahmen sind u.a. eine Beschleunigung des öV, ein kundenfreundlicheres Fahrausweissortiment sowie die einfache Kombination verschiedener Verkehrsmittel.

Im Juni 2020 hat der Grosse Rat eine Motion zur Wiedereingliederung der BVB in die kantonale Verwaltung abgelehnt.

AUSBLICK

Die BVB geht davon aus, dass sich die Coronapandemie auch 2021 stark auf das Geschäftsergebnis und die Fahrgastzahlen auswirken wird.

Unabhängig davon treibt die BVB ihre Bestrebungen zur Umsetzung der neuen Strategie voran. Sämtliche Geschäftsbereiche arbeiten auf Basis der übergeordneten Strategie funktionale Strategien und orientieren sich an den darin definierten Vorgaben.

Die Arbeiten am Bussystem 2027 laufen ebenfalls weiter. So wird die BVB den Entscheid fällen, welche E-Busse beschafft werden. Zusätzlich laufen die Planungsarbeiten für den Neubau der Garage Rank und für die provisorischen Abstellplätze für die Zeit während der Bauarbeiten weiter.

Für 2021 hat die BVB einen Ridepooling-Testbetrieb geplant. Ziel ist es, erste Erfahrungen mit Ridepooling zu sammeln. Damit stärkt die BVB den Bereich Unternehmensentwicklung, um das Unternehmen für künftige Herausforderungen der integralen Mobilität fit zu machen.

Schliesslich setzt die BVB 2021 den Weg der nachhaltigen Netzsanierung in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt und IWB weiter fort. Die Infrastrukturanlagen haben auf verschiedenen Streckenabschnitten das Ende ihrer Lebenszeit erreicht und müssen ersetzt werden. Die grössten zu erwähnenden Arbeiten betreffen 2021 den Bereich Viertelkreis im Gundeldingerquartier und voraussichtlich auch den Ersatz der Infrastruktur über das Bruderholz. 

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2020	2019
Verkehrserlöse		99 983 090	120 305 522
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	15 833 691	21 339 238
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	85 361 003	80 917 932
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	5 485 388	3 512 211
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	15 819 870	16 565 760
Aktiviert Eigenleistung und Lagerleistung		27 283 082	13 895 407
Betriebsertrag		249 766 124	256 536 070
Aufwand zur Leistungserstellung	4	– 54 397 894	– 42 003 585
Personalaufwand *	5	– 144 626 608	– 140 449 528
Übriger betrieblicher Aufwand *	6	– 18 616 203	– 19 445 561
Betriebsaufwand		– 217 640 705	– 201 898 674
Betriebsergebnis (EBITDA)		32 125 419	54 637 396
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	– 55 872 504	– 51 390 882
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	– 1 947 676	– 1 636 795
Abschreibungen		– 57 820 180	– 53 027 677
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		– 25 694 761	1 609 719
Finanzertrag	7	1 175 142	204 423
Finanzaufwand	7	– 354 492	– 1 458 821
Finanzergebnis	7	820 650	– 1 254 398
Ordentliches Ergebnis		– 24 874 111	355 321
Unternehmenserfolg vor Rücklagen		– 24 874 111	355 321
Verwendung gesetzliche Rücklagen	20	4 103 893	–
Ergebniseffekt aus Rücklagen		4 103 893	–
Gewinn/ Verlust (–)		– 20 770 218	355 321

* Die Aufwendungen für temporäres Personal sind neu im Übrigen Betriebsaufwand und nicht mehr im Personalaufwand abgebildet.

BILANZ

Per 31. Dezember 2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2020	31.12.2019
Flüssige Mittel	8	7 118 035	26 874 998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	13 432 000	15 772 390
Sonstige kurzfristige Forderungen		3 082 058	4 371 236
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	27 139 769	24 442 131
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	15 480 582	11 928 756
Umlaufvermögen		66 252 444	83 389 511
Sachanlagen	13	615 073 771	633 738 384
Finanzanlagen	12	499 900	499 900
Immaterielle Anlagen	14	5 424 514	6 335 468
Anlagevermögen		620 998 185	640 573 752
Total Aktiven		687 250 629	723 963 263

Passiven	Note	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	3 560 620	11 129 194
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		14 713	72 246
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	12 596 195	11 799 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	10 055 048	13 165 795
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	52 433 967	41 582 063
Kurzfristiges Fremdkapital		78 660 543	77 748 391
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	256 427 226	254 313 160
Langfristige Rückstellungen	17	2 801 059	3 524 635
Investitionszuschüsse	19	152 374 488	166 515 652
Langfristiges Fremdkapital		411 602 773	424 353 447
Fremdkapital		490 263 316	502 101 838
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	20	–	4 103 893
Gewinnvortrag		45 125 991	44 770 671
Jahresgewinn/-verlust (–)		– 20 770 218	355 321
Eigenkapital		196 987 313	221 861 425
Total Passiven		687 250 629	723 963 263

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

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2020	2019	2018	2017	2016
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	249,77	256,54	250,76	249,26	233,90
Betriebliches Ergebnis	-25,7	1,61	-0,25	1,73	2,28
Unternehmenserfolg	-20,8	0,36	-0,77	0,27	0,31
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)^{1,2,3}					
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern) ^{1,2,3}	85,78	126,63	127,74	130,66	132,01
Linienlängen in m²					
Tram	72 898	72 775	72 755	69 599	68 282
Bus ³	111 914	112 035	111 663	112 290	112 695
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)					
Tram	6 064	6 377	6 375	6 227	6 179
Bus ³	6 296	6 527	6 365	6 475	6 488
Nachtnetzlinien	15	26	26	26	26
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)					
Extrafahrten	77	341	337	308	680
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	18 540 000	19 255 000	18 528 691	18 868 316	17 609 612
Gas	11 585 000	13 523 000	13 935 469	13 413 301	13 423 500
davon Biogas	5 273 000	6 199 000	6 198 750	6 198 750	6 198 750
Strom	70 000	77 000			
Tram					
Strom ⁵	26 591 000	29 367 000	31 513 797	31 097 760	32 735 616
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial	56 786 000	62 222 000	63 977 957	63 379 377	63 768 728
davon erneuerbare Energien	31 934 000	35 643 000	37 712 547	37 296 510	38 934 366
davon erneuerbare Energien (%)	56,2	57,0	59,0	59,0	61,0
Mitarbeitende					
Personalbestand					
Personen ⁶	1 376	1 336	1 243	1 255	1 241
FTE per Stichtag 31.12. ⁶	1 242,2	1 192,8	1 130,7	1 137,9	1 116,7
Männer	1 173	1 139	1 057	1 065	1 053
Männer in %	85,2	85,2	85,0	84,9	84,9
Frauen	203	197	186	190	188
Frauen in %	14,8	14,8 ⁷	15,0	15,1	15,1
Lernende, Praktikantinnen und Praktikanten	28	18	14	16	17
Fluktuation insgesamt in %	6,4	8,3	8,8	7,4	6,5
Austritte	4,5	6,9	5,3	6,1	5,7
Pensionierungen	1,9	1,4	3,5 ⁸	1,3	0,7
Vertretene Nationalitäten	27	24	22	20	19
Durchschnittsalter	47,3	47,5	47,5	47,3	46,5
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	4,3	5,6	6,5	5,4	7,4
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	19,7	21,4	22,2	20,4	16,8 ⁹
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)					
	-	76	-	77	-

1 Inklusive Nachtnetz und Extrafahrten. Ohne ausländischen Abschnitt der Linie 38.

2 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

3 BVB inkl. SBG und MAB und bis 2018 auch inkl. Distribus (L603/604).

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

7 Nachträgliche Korrektur.

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

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

WIR, DIE BVB:

Abbott Angus • Ackermann Michael • Ackle Jonas • Adam Sandra • Aebi Benjamin • Aeschlimann Markus • Aeschlimann Sascha Agovic Muhamed • Ahmeti Avdi • Ahmeti Besart • Ali Serkan • Alig Andreas • Aljimi Artan • Allegra Luca • Alt Bernhard • Andermatt Simon • Andris Martin • Antener Sybille • Archut Roger • Aregger Christian • Argast Cyrill • Arifi Shefik • Arnold Vinzenz • Asche

Wolfgang • Asllanaj Afrim • Atz Judith • Auderset Pierre • Auer Eduard • Aufranc Roger • Aydin Murat • Aytas Eser • Azibou Achraf • Bächle Sylvia • Bächlin Thomas • Bajraktari Nazif • Bal Esra • Balasubramaniam Thilaxsan • Balcin Sinan • Baldus Roland • Balmer Christoph • Bammerlin Rainer • Banholzer Ralf • Banž Maja • Bariskan Mehmet • Barth Günther • Barth Nicole • Bashir Ahsan Kurt • Bauer Roland • Baumann Thomas • Baumeister Helmut • Bausch Leo • Beha Michael • Belhjouani Thomas • Bellina Mario • Beltrani Mario • Benner Hans-Peter • Berger Erwin • Berk Andreas • Bernasconi Renato • Beslic-Dezic Mateja • Bethge Michael • Bichsel Markus • Biedert Paul • Biemann Daniel • Biljali Naim • Bill Bruno • Bir Jakob • Bittner Michael • Blind Daniel • Boetsch Jeannot • Bojanic Aleksa • Bolliger Crocoll Susanne • Born Niklaus • Born Ronny • Born Sascha • Bösch Daniel • Bourizani Amarinto • Bozdaraj Schipe Tatjana • Braune Markus • Braunschweig Jean • Brechbühl Andreas • Brenneisen Michael • Bruder Daniel • Brugger André • Brugier Susanne • Brun Sandra • Brüning Antje • Brutenic Michaela • Brutschi Daniela • Bryner Thomas • Bucheli Jean-Claude • Buchwieser Dominik • Buck Anton • Budzin Franziska Buliqi Fatmir • Burgener Jessica • Bürgi Jürg • Bürgi Pascal • Bürgin Christian • Bürgin Daniel • Bürgin Philipp • Bürgin Tobias • Buri Astrid • Burkhard Jessica • Burt Patrick Bury Petra • Buser Daniel • Buser René • Buser Roman • Buth Ronny • Buttazzo Mario • Buzadzija Admir • Bytom Heinrich • Cam Kemal • Camenzind Markus • Canta Calogero Capozza Michele • Caprak Özcan • Capurso Federica • Caputo Francesco • Carl Kathrin • Carl Martin • Caruso Francesca • Catalano Domenico • Cavadini René • Cecere Christian • Cerar Peter • Cerić Nedžad • Ceylan Hüseyin • Chrétien Marc • Christen Thomas • Clementz Patrice • Cogu Ugur • Coray Valentin • Cotting Willy • Crimi Fabio Cristea Marcel • Cuni Joaquin • Damiani Stefano • Danielzik Remo • Danz Nicolas • De Faveri Claudio • de Maat Christian • De Vasconcelos Soares Tiago Filipe • Degen Franziska Degen Janina • Degen Reto • Degen Roland • Delaquis Pierre-Alain • Demiri Serafedin • Dennenl Christopher • Dentzer Andreas • Denzler Urs • Derungs Marc • Dettwiler Robert Di Bella Marco • Di Franco De La Plaza Fina • Di Giacomo Cristian • Di Salvo Salvatore • Diaz Rodríguez Samuel • Dienger Walter • Diesslin Angelino • Dietrich Felix • Dietschy Stéphane • Dimitrov Borislav • Dirsch Björn • Dittmar Arno • Ditzler Pascal • Domin Arkadiusz Edward • Doser Ralf • Drajok Raffael • Dreier Nicola • Dubbe Peter • Dugonics Victor-Iosif Durmus Yeter • Dürr Cyrille • Dürrenberger Stefan • Dursun Bülent • Duspára Lidia • Dyba Detlef • Ebner Heinz • Eckert Michael • Eckert Regina • Eggimann Lukas • Egli Walter Ehler Bianca • Ehmman Matthias • Eiche Mike • Eichenberger Etienne • Eigenmann Guido • Eisele Annegret • Elber Stephan • Elff Frederik • Enderli Samuel • Engelman Volker Erbsland Joël • Erbsland Martin • Erdem Ahmet Namik • Erdmann Sergey • Erismann André • Erismann René • Erne Bernhard • Ernst Theodor • Escribano Fabian • Eskin Cagdas Esser Björn • Etterlin Reto • Fässler Martin • Fast Sergej • Feldmann Peter Ernst • Felix Sascha Marc • Fercher Valet Regula • Ferraioli Luigi • Ferraro Alessandro • Feuerstein Richard • Feulner Timo • Fidale Vincenzo • Firkal Juraj • Fischer Fabian • Fivian Daniel • Flück Thomas • Flückiger Fritz • Flückiger Yves • Flückiger Pascal Christian • Fraefel Roger Frances Stephan • Frank Bruno • Frederic Sebastian • Frei Cornelia • Frei Ivan • Freinatis Yvonne • Frey Andrea • Frey Christina • Friederich Brogli Roger • Friedli Hans-Rudolf Friesen Eduard • Fritz Caroline • Frömcke Rolf • Fuchs Denise • Fürer Marcel • Gaebelin Sabine • Galli Alessia • Gallina Antonino • Gärtner Kerstin • Gass Andreas • Gass Andreas • Gasser Dominique • Gasser Thomas • Gatto Silvio • Gautschi Thomas • Geissmann Otto • Geitlinger Martin • Gemeinhardt Marco • Gil Jaime • Gilgen Patrik • Gilgin Lukas • Girod Emanuel Frédéric • Givél Ronald • Gldard Michel • Gloor Manfred • Gnos Vincent • Golovanov Vladimir • Gonzalez Oliver • Götz Sandra • Grabowski Michael Graf Martin • Gräni Anna • Grätzer Michael • Greuter Ulrich • Grill Silvana • Grimm Ralf • Gross-Schmid Gudrun Marion • Grotte Dimitri • Grützebach Steve • Grütter Remo Grywna Christian • Gschwind Jörg • Gugger Christoph • Guinea Andrea • Gull Matthias • Güngör Talip • Güntensperger Sybille • Güntert Hans-Peter • Günther Volmar • Gürtler Michel • Gut Daniel • Gutzwiler Isabelle • Hadzic Merih • Hadzic Nedžad • Hafner Christian • Hagnauer Georg • Hajdari Nazmi • Hajdari Selami • Halbeisen Sandrine • Hammer Beat • Hamon Manuela • Handloser Andreas • Hänggi Tobias • Hänni Thomas • Harder Timothe • Hartmann Désirée • Hartmann Jörg • Hartmann Markus • Hatstatt Jean-Pierre Haufner Andreas • Hecht Julian • Heer Daniel • Hefti Regula • Heitmann Oliver • Held Stephan • Helfenstein Urs • Helfer Serdar • Hempel Matthias • Henry Christopher • Henschke Cornelia • Heymel Sebastian • Hiestand Markus • Hinkelbein Katja • Hirschfeld David • Hirt Andreas • Hischier German • Hochheim Dirk • Höfer Jürgen Klaus • Hoffmann Stefanie • Hofmann Matthias • Hogendorp Donovan Dorian • Hohl Rolf • Hollenstein Andrew • Homfeldt Tom • Horber Markus • Horvath Jenő • Hostettler Peter • Hostettler Susanne • Hrňjak Anton • Huber Anton • Huber Daniel • Huber Oliver • Huber Walter • Hueter Patrik • Hügel Martin • Hülsmann Julian • Hunzinger Eva • Huonder Stephan • Hurni René • Hürzeler Urs • Ibrahim Ekrem • Imhof André • Imhof Jean • Inäbnit Daniel • Infantino Marco • Innarella Gerardo • Isik Kemal • Ismajli Naim • Itin Björn • Jager Christine Jäkle Kilian • Janssen Thomas • Janocha Janina • Jayasuriya Dona • Jenny Simon • Jermann Andreas • Jermann Michael • Jermann Michael • Jermann Sabrina • Jordi Stephan • Jordi Thomas • Jucker Stephan • Jud Jean-Luc • Julier André • Jurkschat Arturas • Jusaj Fatjon • Jusufoski Raim • Kälén Thomas • Kaltenrieder Heinz • Karaaslan Sabit • Karten Matteo Kaspar Patrick • Kast Martin • Kazianis Georgios • Kehrl Hansjörg • Keller Astrid • Kempf Jean-Martin • Kessler Daniel • Kessler Paul • Kestenholz Thomas • Khader Zohair Elias Kiefer Dominik • Kieselich Sebastian • Kindler Thomas • Kirchhoffer René • Kirner Michael • Kissling Martin • Kizildere Yusuf • Kizilhan Ismail • Kleintert Niels • Klett Alexander Knöpfel Cornelia Christina • Knöpfel Karl • Knöpfli Dieter • Knospe Christian • Koca Ramadan • Köchler René • Koenen Markus • Kohler Andreas • Kohler Claude • Kohler Marcus Kölliker Daniel • Komarcevic Branislav • Konrad Jacqueline • Konus Mustafa • Körkel Sonja • Kovacevic Toni • Kramer Roland • Krasniqi Luigj • Krasniqi Remzi • Kräuliger René Kreuzweger Michael • Krummenacher Sabine • Kübler Martin • Küçükodabasi Ümmet • Kühnert Jonas • Kungler Claude • Kunz David • Künzli Urs • Kupfer Jörg • Kury Thomas Kurz Daniel • Kurz Sarah • Lack Dominik • Lado Bertoa Manuel • Lambertus Oliver • Lang Andreas • Lang Patrick • Lang Uwe • Larbes Said • Lauber Nadine • Lauper Regina Lavantsiotis Georgios • Lehmann Urs • Lehner Cornelia • Lemke Claudia • Lenhard Peter • Leuthardt Beat • Lier Harald • Lima Nuno • Litterst Philippe • Ljutfijj Erkan • Lochiger Marcus • Löffler Klemens • Löliger Ronald • Loosli Andreas • Loosli Stefan • Lopez Francisco Javier • Lovrekovic Dragan • Luong Afrim • Lüthi Olivier • Lütolf Richard • Lüttschwager Gerrit • Lutz Claude • Lützelshwab Daniel • Lützelshwab Roland • Maglio Alfonso • Mahmudi Jusuf • Maiorano Fabio • Malikov Ali • Mangani Daniel • Mangold Manuela • Marchand Marcel • Marchand Nicole • Marjanovic Branko • Marrer Roger • Martin Claude • Matosevic Mario • Matti Andreas • Matzenauer Daniel • Maurer Jean-François • Mayer Ingo Mayer Marion • Mayer René • Mayer Viktor • Mayritsch Marco • McCall Bruce • Medina Bernardo • Mehnert André • Meholfi Aron • Meier Beat • Meier Benjamin • Meier Christian Hanspeter • Meier Daniel • Meier Paul • Meissburger Christof • Merz Alexander • Merz Stefan • Messerschmidt Sebastian • Meury Alessandro • Meury Patrick • Meyer Daniel Meyer Daniel • Meyer Guido • Meyer-Mahjoubi Ilham • Micanovic Zoran • Michel Brigitte • Mijailovic Petar • Milojkovic Veroljub • Mittelbrun Ralf-Sören • Moeschlin Marc • Möller Lukas • Möller Stefan • Morat Beatrice • Morat Niklaus • Moren Pascal • Morina Enver • Mortier Marie-Thérèse • Mosbrugger Jens-Peter • Moschall Tony • Moser Nurten • Moser Peter • Mühlethaler Nikolas • Mulabdic Omar • Müller Dominique • Müller Lars • Müller Marcus • Müller Urs • Munishi Enver • Murugathas Rinesch • Neff Ruedi • Nehdi Shafik Neidek Yvonne • Neszkoda Steffen • Neuenschwander Ernst • Neyang Tashi • Nikolic Viada • Nkele Dieu • Nuñez Segura David • Nuredini Aslan • Nydegger Hans • Oberli Judith Oehler Mike • Oggier Marc • Önal Üryan • Oppikofer Ramon • Orru Agnese • Oser Felix • Oser Roland • Ott François • Oxé Christian • Özkan Coskun • Öztürk Musa • Pajazitovic Edvig • Palumbo Sandro • Pamuk Asli • Pastean Raul Adrian • Paun Alexandru • Pernet Patrik • Pernter Andreas • Petrovic Nikola • Pfefferle Jürgen • Pfluger Roland • Philippe Cyrill • Piantadosi Fabio • Piecha Adam • Pieren Kay • Pietrass Matthias • Pietsch Matthias • Pittelkow Marcus • Plaz Rolf • Pillana Agron • Plüss Urs • Pol Daniel • Politz Volker Prinz Roland • Probst Heinz • Probst Philipp • Prokop Frantisek • Prokopczyk Artur • Pulfer David • Putzer Tanja • Racine Reto • Radisavljevic Dragan • Rauschenbach Thomas Reber Silvia • Rebmann Nicole • Rechberger Tobias • Recher Markus • Reinau Philippe • Reithmeyer Jan-Holger • Rellstab Roger • Renckly Denise • Renner Tobias • Rhyner Andi • Richterich Hecht Peter • Rickenbacher Alain • Riedel Andreas • Rink Micha • Rink Sigrid • Ritter Kai Arne • Rocca Luigi • Rodrigues-Manso Fernanda • Roggensinger Simon • Rohrbach Patrick • Romano Luca • Roschi Daniel • Rosenblatt Amir • Rottgardt Stephanie • Rouag Marjam • Rübin Andreas • Rudin Bruno • Rüfenacht Heinz • Rusch Beat • Russo Irene • Rütter Candid • Rütli Johann • Rütli Marco • Rymanowski Peter • Ryter Christian • Sacchetti Nicola • Sacher Ronny • Sadiku Liridona • Saladin Daniel Salathe Claudia E. • Salju Valmir • Salja Turkijan • Salvi Renato • Salvia Michele • Salvisberg Patrick • Sambasivam Vijekanth • Sandmeier Bruno • Sarti Beat Martin • Sass Thomas Sassi Semir • Savoca Daniele • Scaini Ivan • Schaltenbrand Joseph • Schär David • Schär Michèle • Scharbert André • Schauble Nihad • Schaublin Peter • Schaeue Frank Scheidegger Patrick • Schellhorn Stefanie • Schenk Sonja • Schenker Roger • Scherer Philipp • Scherrer Josef • Schiess-Küffer Barbara • Schlatter Daniel • Schlumpf Christian Schmid Benjamin • Schmid Fritz • Schmid Jan • Schmidt Stephan • Schmitt Harald • Schmitt Jean-Marie • Schmitt Volker • Schneeberger Philipp • Schneider Daniel • Schneider Urs • Schnell Luca • Schnijewski Thorsten • Schoch Marcus • Schoch Nicole • Schöllhorn Arne • Scholz Marek • Schönmann Rahel • Schörlin Albin • Schrag Peter • Schreiwies Marc • Schudel Cornelia • Schüler Sven • Schuller Dieter Walter • Schulz Andreas • Schulz Daniel • Schürch Markus • Schütz Daniel • Schweizer Jan • Schweizer Michel • Schwenn Mario • Schwertzig Fabien • Schwob Norbert • Schwob Yanick • Sciarra Adamo • Scioscia Maurizio • Sedlacek Milan • Seidler Séverin Pascal • Seiler Markus • Selmani Asman Senn Ilona • Sgrò Paolo • Shech Shandel • Siegenthaler Chris • Siegenthaler Reto • Siegfried Robin • Siljak Munir • Simsek Gökhann • Sinning Andreas • Siposs Christian • Sirin Ersan • Skorupan Adnan • Somogyvari Mario • Soto Morales Vicente de los Santos • Spahr Daniel • Spitz Patrick • Springinsfeld Thierry • Stahel Martin • Stähli Ruth • Stamm Hugo • Stampfler Jonas • Stehrenberger Bruno • Steiger Urs • Steiner Daniel • Steiner Franziska • Steiner Valentin • Steinke Robert • Steinmann Christoph • Stich Christian Stiegeler Christian • Stierli Philipp • Stöcklin Nathalie • Stoecklin Barbara • Stoos Olaf • Storp Roman • Strähl Jacqueline • Strähli Rolf • Streissel Maud • Strittmatter Mike Strittmatter Werner • Studer Josua • Studer Monika • Studer Raymond • Studer Susanne • Subas Serkan • Suhm Harald • Suljic Adnan • Surkuljevic Branislav • Suter Sandro Sutter Patrick • Svegar Ana • Szabó Gergely • Tadzic Amir • Tadzic Saud • Taiea Lahcen • Tanner Andreas • Tarchini Romano • Tas Medat • Taschner Raymond • Tekdemir Müjdat Testa Dominik • Theiler Andreas • Thomann Elvira • Thomann Raymond • Thommen Dominique • Thommen Patrick • Thoms Harald • Thöne Jörg • Thüring Carlo • Thürkau Steve Tinney Cassandra • Tischhauser Cornelia • Tobiasz Jakub Jan • Top Veysel • Topic Djordje • Torno Anastasia • Toth Daniel • Treptow Björn • Tschopp Rosmarie • Turan Doruk Erdem • Turkanovic Amela • Tutkug Ahmet • Uçar Ömer • Ufheil Ernst • Uhl Dieter • Ullmann Daniel • Unterfinger Manuel • Urben Matthias • Utzinger Daniel • Utzinger Regula Vassallo Rosario • Vazquez Daniel • Vischer Georg • Vitale Giovanni • Vogel Markus • Vögelin Patric • Vogt Markus • Voirol André • Volle Mario • Vollmer Heinrich • Voltolini Stefano von Allmen Pascal • Von Rohr Patrick • Wackerle Christian • Wagner Sascha • Wahl Martin • Wahl Patrick • Walther Monika • Wanderer Jacqueline • Waschkarin Svetlana Wattenhofer Kilian • Weber Anton • Weber Dmitry • Weber Fadri • Weber Oliver • Weber Ruedi • Wehrli Annemarie • Wehrli Christoph • Weider Martin • Weiner Reto • Weiss Marc • Weissenberger Mario • Weisskopf Harlette • Wenger Andreas • Wenzin Roger • Wetter Amanda • Wetter Rebekka • Weymuth Pascal • Widmer Beat • Widmer Daniel Wiedlin Andreas • Wilde Eddie • Wilhelm Markus • Willener Andreas • Wilms Slobodan • Winter Bernd • Winter Kathleen • Wirth Roger • Wisler Urs • Wittlin Rolf • Wittmer Eric Wohlschlegel Roland • Wöhrle Tobias • Woitynek Thomas • Wolf Richard • Wring David • Wunderlin Michael • Wyrsch Swen • Wyss Heinrich • Wyss Karin • Yagci Baris • Yarayan Ümüt • Zachariadis Ilias • Zbinden André • Zeller Jolanda • Zeller Tobias • Zemp Thomas • Zenger Attila Robert • Zigon Silvia • Zihlmann Hefel Irene • Zimmer Markus • Zimmermann Andreas • Zimmermann Nicole • Zimmermann Patrick • Zimmermann Peter • Zogaj Arben • Zumburn Sandra • Zumsteg Emanuel • Zumsteg Pascal • Zwahlen Marc sowie 519 weitere Mitarbeitende



FINANZEN/STATISTIK
BASLER VERKEHRS-BETRIEBE

2020

S. 2

**CORPORATE
GOVERNANCE**

S. 12

**JAHRES-
RECHNUNG**

S. 30

STATISTIKEN

BASEL ERFAHREN



CORPORATE GOVERNANCE

Die Basler Verkehrs-Betriebe handeln nach den Grundsätzen der Corporate Governance. Die 2014 erlassenen Regeln und Vorgaben für Governance und Compliance haben sich im Unternehmen nachhaltig und erfolgreich etabliert.

DIE BVB

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

CORPORATE GOVERNANCE

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

BVB-EIGNERSTRATEGIE

Der Eigner definiert in seiner Strategie die Ziele für das Unternehmen. Grundlage für diese Zielsetzungen bilden das vom Regierungsrat 2015 erlassene verkehrspolitische Leitbild und das jeweils auf vier Jahre angelegte öV-Programm. Die Eignerstrategie für die BVB wurde erstmals 2014 mit Gültigkeit bis 2017 formuliert und für die Periode 2018–2021 auf dieser Basis aktualisiert. Dabei wurde das Kapitel zur Personalpolitik wesentlich ausführlicher formuliert. Zudem wurde darin verankert, dass die Infrastruktur auch an stark befahrenen Streckenabschnitten eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren erreichen muss. Im Juni 2020 wurden die Umweltziele dahingehend ergänzt, dass für Dienstreisen mit Reisezielen, die weniger als 1000 Kilometer von Basel entfernt liegen, der öffentliche Verkehr benutzt werden soll.

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.

Der Verwaltungsrat ist für die Jahre 2018 bis 2021 gewählt. Präsiert wird er von Yvonne Hunkeler, Vize-Präsident 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 durch den Regierungsrat, legt die strategischen Unternehmensziele fest und trägt die Verantwortung für die Errichtung und Aufrechterhaltung eines Risikomanagements und eines internen Kontrollsystems. Der Verwaltungsrat genehmigt das Budget und ist für die Antragstellung an den Regierungsrat betreffend Genehmigung der Jahresrechnung verantwortlich.

AUSSCHÜSSE

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

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

Die Ausschüsse bestehen aus je drei Verwaltungsratsmitgliedern. Ihnen können die Vorbereitung und die 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. Für die Rekrutierung von Geschäftsleitungsmitgliedern ist der Ausschuss Nomination zuständig.

DIE GESCHÄFTSLEITUNG

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.

Die Geschäftsleitung besteht aus dem Direktor, dem Vize-Direktor sowie fünf weiteren Mitgliedern. Bis Ende März 2020 war der Geschäftsbereich «Unternehmensstab» in der Geschäftsleitung mit einem Mitglied mit beratender Stimme vertreten, seit April 2020 verfügt der Bereich über ein Stimmrecht. Ende 2020 bestand die Geschäftsleitung aus folgenden Mitgliedern: Bruno Stehrenberger (Direktor), Ramon Oppikofer (Vize-Direktor und Leiter Infrastruktur), Susanne Bolliger Crocoll (Leiterin Personal), Matthias Hofmann (Leiter Verkehr), Alexander Klett (Leiter Technik), Daniel Mangani (Leiter Finanzen), Milan Sedlacek (Leiter Unternehmensstab).

Im Berichtsjahr kam es zu folgenden Veränderungen in der Geschäftsleitung: Bis Ende März 2020 war Milan Sedlacek Leiter Verkehr a.i., seit April 2020 leitet Matthias Hofmann den Geschäftsbereich «Verkehr». Milan Sedlacek ist weiterhin in seiner ursprünglichen Funktion als Leiter Unternehmensstab tätig. Von Januar bis Ende März 2020 hat Marion Gross-Schmid den Geschäftsbereich «Unternehmensstab» interimistisch geleitet. Ramon Oppikofer, Leiter Infrastruktur, wurde am 3. Februar 2020 zum Vize-Direktor gewählt und übernahm diese zusätzliche Funktion per sofort. Zuvor war diese Funktion im Berichtsjahr nicht besetzt gewesen.

ENTSCHÄDIGUNGEN

VERWALTUNGSRAT

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidenten legt der Regierungsrat fest. 2020 betrug die Vergütung für die Verwaltungsratspräsidentin 80 000 Franken. Die Verwaltungsratsmitglieder (ohne Präsidentin) erhalten eine Jahrespauschale von 12 000 Franken sowie zusätzlich pro halbtägige Sitzung 600 Franken bzw. pro ganztägige Sitzung 1200 Franken Sitzungsgeld (inkl. Vor- und Nachbereitung).

Spesen werden nach effektivem Aufwand und gemäss den massgeblichen Bestimmungen des Kantons Basel-Stadt vergütet.

VERGÜTUNGEN VERWALTUNGSRAT

in CHF, Bruttogehalt inkl. aller Zulagen und Spesen

	2020
Hunkeler Yvonne	80 871
Altermatt Kurt	29 245
Gloor Manfred	25 800
Oser Sibylle	27 000
Ryser Hanspeter	24 600
Thurnherr Daniela	27 000
Von Arx Widar	27 000
Gesamtvergütung Verwaltungsrat (total 7 Personen)	241 516

GESCHÄFTSLEITUNG

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird aufgrund der Bestimmungen des baselstädtischen Lohngesetzes festgelegt und enthält eine variable Vergütung bis maximal 3000 Franken in Form einer Anerkennungsprämie. Die Spesenvergütung erfolgt gemäss dem BVB-Spesenreglement, das sich an der basel-städtischen Spesenverordnung orientiert und gemäss § 13 des BVB-OG im Einvernehmen mit der Personalkommission erlassen wurde.

VERGÜTUNGEN AN

GESCHÄFTSLEITUNGSMITGLIEDER

in CHF, Bruttogehalt inkl. Familien- und Unterhaltszulagen

	2020
Höchste Einzelvergütung Bruno Stehrenberger	259 233
Gesamtvergütung Geschäftsleitung (total 10 Personen mit Ab- und Zugängen)	1 607 122

COMPLIANCE

Der Verwaltungsrat legt die Grundzüge der Compliance-Organisation fest und gewährt die entsprechenden personellen Ressourcen. Die Geschäftsleitung stellt die Einhaltung der Gesetze im Unternehmensalltag sicher und die dazu notwendigen Ressourcen zur Verfügung.

2020 hat die BVB 45 Submissionen (Vorjahr 53) 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 356,74 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 sicherstellen und zur Erreichung der geschäftspolitischen Ziele beitragen. Das IKS umfasst das Management der Risiken der finanziellen Berichterstattung nach Art. 728a OR. Das IKS wurde 2015 bei der BVB ausgebaut und 2016 gemäss den Spezifikationen der IKS-Policy unternehmensweit eingeführt. Der IKS-Zyklus im Geschäftsjahr 2020 fand über das ganze Jahr verteilt statt. In der ersten Jahreshälfte lag der Fokus auf der Selbstbeurteilung der Prozesse. In der zweiten Jahreshälfte wurde das Testing der Schlüsselkontrollen angestossen.

RISIKOMANAGEMENT

Ein professionelles Risikomanagement ist nicht nur gesetzlich gefordert, sondern es ist auch von entscheidender Bedeutung für die frühzeitige Identifikation von wesentlichen Unternehmensrisiken. So können Gefahren für das Unternehmen aktiv abgewendet oder minimiert werden. Das Risikomanagement besteht aus der Analyse, der Steuerung und der Überwachung von potenziellen Risiken. Es trägt dazu bei, eine sichere und risikofreie Leistungserbringung in der geforderten Qualität zu garantieren. Zusätzlich ermöglicht es, Chancen für das Unternehmen zu erkennen.

Die BVB hat 2016 ein Risikomanagementsystem auf Basis der COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) eingeführt. Mit diesem System werden regelmässig interne und externe Faktoren, die den Markt oder das Unternehmensumfeld betreffen, analysiert, allfällige Risiken überwacht, Massnahmen zur Risikomitigation getroffen und deren Umsetzung überwacht. Ein Element ist auch das IKS, das auf der Basis der für den Abschluss nach Swiss GAAP FER ermittelten Finanzdaten überprüft wird. Für die BVB als verantwortungsbewusste Arbeitgeberin ist auch das Monitoring der Personalrisiken bedeutsam.

REVISIONSSTELLE

Damit der Verwaltungsrat seine Aufsicht ausüben kann, führt die Revisionsstelle jährlich Revisionen durch und erstattet darüber dem Verwaltungsrat Bericht. Die Revisionsstelle wird vom Verwaltungsrat jeweils für ein Jahr gewählt. Eine Wiederwahl ist für maximal sieben weitere Jahre möglich. Die Revisionsstelle prüft die Jahresrechnung und die Bilanz und beurteilt die ordentliche Geschäftsführung. Sie erstattet dem Verwaltungsrat sowie der Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt Bericht über das Ergebnis ihrer Prüfung. Seit 2015 ist die KPMG AG die Revisionsstelle der BVB. 

VERWALTUNGSRAT



Präsidentin

YVONNE HUNKELER

Dipl. Wirtschaftsprüferin,
Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Mitglied:

Berner Oberland-Bahnen AG,
St. Anna Stiftung,
Kantonsrätin CVP Kanton Luzern
(Präsidentin der Kommission für
Wirtschaft und Abgaben)



Vize-Präsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

VRA Finance & Controlling: Präsident

VRA Personal & Compliance:

Vize-Präsident

VRA Nomination: Präsident

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Stiftung Discherheim – Wohnen und
Arbeiten Solothurn

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim
für körperbehinderte Kinder,
Stiftung Pro Senectute Kanton Solothurn,
Vorstand Alzheimer 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
EMBE HSG, Mediatorin
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Vize-Präsidentin der Verwaltung der
Genossenschaft 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:
Vize-Präsident
VRA Nomination

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Gemeindepräsident Oberwil BL und
Bürgergemeindepräsident Oberwil BL,
Region Leimental Plus,
Wasserwerk Reinach BL und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen,
Verband Basellandschaftlicher
Gemeinden



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 Nomination

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Richterliche Tätigkeit:

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



Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. oec., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats Basel-Stadt

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

VRA Strategie & Politik: Vize-Präsident

VRA Finance & Controlling
VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Lorempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra
Mitglied Beirat des
SBB Forschungsfonds

GESCHÄFTSLEITUNG



Direktor
BRUNO STEHRENBARGER
Kaufmann KFS, 1966

Direktor seit 12.07.2019
(Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2016)



Vize-Direktor / Leiter Infrastruktur
RAMON OPIKOFR
Dipl. Bauingenieur HTL /
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.10.2018



Leiterin Personal
SUSANNE BOLLIGER CROCOLL
Dipl. Kauffrau, dipl. Personalfachfrau,
Master HRM, 1963

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2017



Leiter Verkehr
MATTHIAS HOFMANN
Dipl. Ing. ETH, Executive MBA HSG,
1977

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.04.2020



Leiter Technik

ALEXANDER KLETT

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.10.2019



Leiter Finanzen

DANIEL MANGANI

Eidg. Fachmann Finanz- und
Rechnungswesen, Controller SIB, 1969

Mitglied der Geschäftsleitung seit
03.09.2019



Leiter Unternehmensstab

MILAN SEDLACEK

Dipl. Techniker HF,
Dipl. Qualitätsmanager NDS HF, 1983

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.05.2018



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

Bei den Einsteiger- und Personenkilometerzahlen sowie den verkauften Fahrausweisen verzeichnet die BVB 2020 starke Rückgänge, die auf die COVID-19-Pandemie zurückzuführen sind. Das Berichtsjahr hat die BVB deshalb mit einem Verlust von 20,8 Mio. CHF abgeschlossen.

Im TNW entwickelten sich die BVB-Einsteigerzahlen (85,5 Mio./–32,3 Prozent) sowie die BVB-Personenkilometer (194,0 Mio./–32,7 Prozent) im Jahr 2020 stark rückläufig. Beim Verkauf von Abonnements ist ein Rückgang von 13,6 Prozent zu verzeichnen.

Die Abnahme bei den Einzelbilletten ist durch die befristeten Lockdowns mit einem Minus von 39,3 Prozent deutlich höher als im Vorjahr. Der Verkauf des TNW-Sortiments liegt im Berichtsjahr bei insgesamt 195,7 Mio. CHF und damit 20,2 Prozent tiefer als im Vorjahr.

Auch die Einnahmen aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA), die seit 2018 direkt den Transportunternehmungen zugewiesen und nicht mehr über den TNW verteilt werden, sind deutlich zurückgegangen. Die Abnahme von 5,2 Prozent auf 9,2 Mio. CHF spiegelt die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie wider.

Aufgrund der rückläufigen Gesamteinnahmen des TNW ergeben sich für die BVB im Vergleich zum Vorjahr mit 89,7 Mio. CHF um 18,4 Mio. CHF geringere Einnahmen aus dem TNW. Die gesamten Verkehrserlöse ergeben mit 100,0 Mio. CHF insgesamt Mindererlöse gegenüber dem Vorjahr in der Höhe von 20,3 Mio. CHF.

Die Dienstleistungen und übrigen Erlöse sind um 5,5 Mio. CHF geringer als im Vorjahr. Wesentlicher positiver Effekt im Vorjahr war die erstmalige Realisierung von Forderungen gegenüber einem Fahrzeughersteller.

Die Abgeltungen haben um 6,4 Mio. CHF zugenommen. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf die höhere Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt zurückzuführen, die sich aufgrund der Mehrleistungen sowie der Investitionen ins Rollmaterial und in die Bahninfrastruktur ergeben hat.

Die gewährten Nutzungsrechte liegen bei 15,8 Mio. CHF und sind 0,7 Mio. CHF tiefer als im Vorjahr.

Der um 4,2 Mio. CHF höhere Personalaufwand ist hauptsächlich auf die bereits im Budget reflektierte weitere Stabilisierung im Fahrdienst mit Mehrkosten von 6,9 Mio. CHF zurückzuführen. Gleichzeitig sind die Rekrutierungskosten um 0,9 Mio. CHF geringer ausgefallen. Zusätzlich konnten die Zeitsalden im Jahresverlauf mit einem Effekt von 1,9 Mio. CHF stark reduziert werden. Auch die Absenzen liegen unter dem Vorjahresniveau (–1,7 Tage/Ø FTE).

Insgesamt hat die BVB um 2,5 Mio. CHF weniger Ausgaben für temporäres Personal benötigt. Diese Position ist neu im Übrigen Betriebsaufwand und nicht mehr im Personalaufwand abgebildet.

Die Abschreibungen im Jahr 2020 sind um 4,8 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Diese werden durch das um 2,1 Mio. CHF höhere Finanzergebnis aufgrund nicht zu entrichtender Darlehenszinsen teilweise kompensiert.

Das Defizit der Linien des Regionalen Personenverkehrs (RPV) wird durch die Verwendung der in der Vergangenheit gebildeten Rücklagen in Höhe von 4,1 Mio. CHF teilweise gedeckt. Es verbleibt jedoch eine Unterdeckung des Defizites in Höhe von 0,5 Mio. CHF.

Die Finanzierungslage der BVB ist stabil. Das Eigenkapital beträgt 197,0 Mio. CHF (Vorjahr 221,9 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 28,7 Prozent (Vorjahr 30,6 Prozent).

Der Cashflow aus der Betriebstätigkeit beträgt 17,9 Mio. CHF (Vorjahr 41,7 Mio. CHF). Die Abnahme des Cashflows ist fast ausschliesslich auf den Unternehmensverlust zurückzuführen.

Aus dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von 42,2 Mio. CHF (Vorjahr 50,3 Mio. CHF). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus verschobenen Investitionen in Sachanlagen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beträgt 4,6 Mio. CHF (Vorjahr 9,0 Mio. CHF). Die wichtigsten Effekte sind hierbei die Aufnahme sowie Tilgung von Darlehen und diverse Investitionszuschüsse des Bundes für Projekte der Bahninfrastruktur.

Es zeigt sich gesamthaft eine Verringerung der flüssigen Mittel von 19,8 Mio. CHF (Vorjahr +0,3 Mio. CHF).

MITARBEITENDE

Die Mitarbeitenden der BVB zeichnen sich durch eine sehr hohe Identifikation mit dem Unternehmen aus. Sie leisten mit ihrem Engagement einen entscheidenden Beitrag zur BVB. Weil kantonale Vorgaben die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung im Bereich Leistungs- und Ergebnisorientierung (MBO) stark einschränken, ist die finanzielle Anerkennung individueller Leistungen nur bedingt möglich. Umso mehr ist es der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat ein grosses Anliegen, den Mitarbeitenden für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Die BVB hat im Berichtsjahr das individuelle Potenzial ihrer Mitarbeitenden durch Personalentwicklungsmassnahmen und Weiterbildungen gefördert. So möchte die BVB vorhandenes Know-how an das Unternehmen binden und weiterentwickeln.

Ende 2020 beschäftigte die BVB 1376 Mitarbeitende (Vorjahr 1318 Mitarbeitende). Das bedeutet eine Zunahme von 58 Personen (rund 4,4 Prozent). Am 31. Dezember 2020 waren 1242,2 Vollzeitstellen besetzt (Vorjahr: 1174,8 Vollzeitstellen¹). Die krankheits- und unfallbedingten Absenzen (in Tagen pro FTE) waren 2020 rückläufig und betrugen 19,7 Tage (Vorjahr 21,4 Tage).

Ende 2020 hat die BVB 28 Ausbildungsplätze für Lernende und Praktikant*innen angeboten (Vorjahr 18), das entspricht einer Zunahme von 55,6 Prozent.

2020 konnte die BVB den Personalunterbestand im Fahrdienst dank einer Rekrutierungs- und Ausbildungsinitiative eliminieren. Es wurden insgesamt 110 Mitarbeitende für den Fahrdienst rekrutiert und ausgebildet. Bereits 2019 hat die BVB 108 Fahrdienstmitarbeitende ausgebildet. Der Personalbestand ist seit dem Frühjahr 2020 ausgeglichen, respektive

es bestand ein leichter Personalüberbestand, der den Abbau von angesammelten Zeit- und Ferienguthaben erlaubte. Im Berichtsjahr konnten so im Fahrdienst insgesamt 44 222 Stunden abgebaut werden, was einem Abbau von 62,7 Prozent entspricht.

Während der Coronapandemie hat die BVB grossen Wert auf ein wirksames Schutzkonzept für die Mitarbeitenden gelegt. Homeoffice wurde allen Mitarbeitenden erlaubt, sofern es von der Funktion her und betrieblich möglich war. Mitarbeitende aus Risikogruppen wurden mit zusätzlichen Schutzmassnahmen (FFP2-Masken etc.) speziell geschützt. Innerhalb der BVB ist es 2020 zu keinen nachweisbaren Übertragungen des Coronavirus gekommen. Trotz coronabedingten Absenzen (Krankheitsfälle, Zugehörigkeit zu Risikogruppen, Quarantäne, Betreuungspflichten etc.) konnten mit Ausnahme eines Tages alle bestellten Fahrleistungen jederzeit erbracht werden. Auch die Instandhaltung der Fahrzeuge konnte jederzeit normal durchgeführt werden. Auf Anweisung des Bundesamts für Verkehr hat die BVB im März 2020 ein Gesuch um Kurzarbeit eingereicht. Dieses wurde von den kantonalen Behörden zunächst bewilligt, im November 2020 allerdings definitiv abgelehnt.

2020 hat die BVB ein Traineeprogramm gestartet. Die ersten zwei Stellen wurden im Herbst 2020 ausgeschrieben. Mit dem Traineeprogramm bietet die BVB Hochschulabsolventinnen und Hochschulabsolventen jedes Jahr die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten in verschiedenen Geschäftsbereichen einzubringen und sich weiterzuentwickeln.

RISIKOMANAGEMENT

Ein professionelles Risikomanagement ist nicht nur gesetzlich gefordert, sondern es ist auch von entscheidender Bedeutung für die frühzeitige Identifikation von wesentlichen Unternehmensrisiken. So können Gefahren für das Unternehmen aktiv abgewendet oder

minimiert werden. Das Risikomanagement besteht aus der Analyse, der Steuerung und der Überwachung von Risiken. Es trägt dazu bei, eine sichere und risikofreie Leistungserbringung in der geforderten Qualität zu garantieren. Daneben ermöglicht es, Chancen für das Unternehmen zu erkennen.

Die BVB hat 2016 ein Risikomanagementsystem auf Basis der COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) eingeführt. Mit diesem System werden regelmässig interne und externe Faktoren, die den Markt oder das Unternehmensumfeld betreffen, analysiert, allfällige Risiken überwacht, Massnahmen zur Risikomitigation getroffen und deren Umsetzung überwacht. Ein Element ist auch das IKS, das auf der Basis der für den Abschluss nach Swiss GAAP FER ermittelten Finanzdaten überprüft wird. Für die BVB als verantwortungsbewusste Arbeitgeberin ist auch das Monitoring der Personalrisiken bedeutsam.

BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Die Coronapandemie hatte verschiedene Auswirkungen auf den Betrieb: Im Frühjahr wurde aufgrund des vom Bundesrat verfüigten Lockdowns der Fahrplan während sieben Wochen ausgedünnt. Das Nachtnetz wurde während dieser Zeit und bis Anfang Juli nicht bedient. Danach wurde das Nachtnetz wieder gefahren, Anfang November wurde es allerdings erneut eingestellt. Zudem hat die BVB zahlreiche betriebliche Massnahmen ergriffen, um den Schutz der Fahrgäste und des Fahrpersonals zu gewährleisten.

Um die laufende Entwicklung rund um die Coronapandemie zeit- und aufwandsgerecht bewältigen zu können, hat die BVB Anfang März 2020 eine Taskforce einberufen. Unter der Leitung von Direktor Bruno Stehrenberger trafen sich seither Vertreterinnen und Vertreter aus allen relevanten Geschäfts-

¹ Die Vorjahreszahlen werden ohne Lernende, Trainees und Praktikanten ausgewiesen. Ab Geschäftsjahr 2020 werden Lernende, Trainees und Praktikanten separat ausgewiesen.

bereichen sowie der BLT mindestens wöchentlich virtuell zu einer Lagebeurteilung. Integraler Bestandteil dieser Lagebeurteilung war eine unmittelbar im Anschluss erfolgende Kommunikation an alle Mitarbeitenden sowie bei Bedarf die Information der Öffentlichkeit.

Aufgrund der Coronapandemie konnten die meisten geplanten Aktivitäten zum 125-Jahr-Jubiläum der BVB nicht durchgeführt werden.

Im Herbst 2020 hat die BVB den im November 2019 gestarteten Strategieprozess abgeschlossen. Die bisherigen drei Stossrichtungen «Starker Service public für die trinationale Region», «Menschen im Mittelpunkt» und «Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln» wurden ergänzt mit den zusätzlichen Stossrichtungen «Aufbau Kompetenzzentrum öV», «Entwicklung Mobilitätsangebot», «Neue Technologien», «Nachhaltigkeit» und «Geeignete Partnerschaften». Die BVB hat sich die Vision gegeben, die Vorreiterin in nachhaltiger Mobilität für die trinationale Region zu sein.

Ende April 2020 hat die BVB den Ratschlag zur Finanzierung der Elektrifizierung der Busflotte (Bussystem 2027) beim Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt eingereicht. Damit war die erste grosse Planungsphase für das Bussystem 2027 abgeschlossen. Im September 2020 hat der Regierungsrat den Ratschlag zur Finanzierung der Elektrifizierung der Busflotte genehmigt und dem Grossen Rat zum Entscheid überwiesen. Gleichzeitig wurde die Ausschreibung für die erste Etappe der Beschaffung von 62 E-Bussen sowie für Planungsleistungen für die neu zu bauende Garage Rank platziert. Der Grosse Rat hat dem Darlehensbegehren im Dezember 2020 mit grosser Mehrheit zugestimmt. Die Referendumsfrist ist ungenutzt verstrichen und die Umsetzungsphase konnte gestartet werden.

Die Arbeiten für die Beschaffung zusätzlicher Flexity-Trams im Rahmen bestehender Optionslose wurden 2020 weitergeführt. Die zu beschaffenden Flexity-Trams sollen unter anderem die Cornichon-Trams ersetzen und die betriebliche sowie die technische Reserve erhöhen.

WEITERE EREIGNISSE

Im Februar 2020 haben die BVB und die BLT eine gemeinsame Absichtserklärung zur Vertiefung der Zusammenarbeit unterzeichnet. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr in der Region Basel zu stärken, den Nutzen für die Fahrgäste zu steigern und die Effizienz zu erhöhen.

Ebenfalls im Februar 2020 hat der Regierungsrat einen gemeinsamen Bericht des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt und der BVB mit «Massnahmen zur Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr» verabschiedet. Ziel der Massnahmen sind u.a. eine Beschleunigung des öV, ein kundenfreundlicheres Fahrausweissortiment sowie die einfache Kombination verschiedener Verkehrsmittel.

Im Juni 2020 hat der Grosse Rat eine Motion zur Wiedereingliederung der BVB in die kantonale Verwaltung abgelehnt.

AUSBLICK

Die BVB geht davon aus, dass sich die Coronapandemie auch 2021 stark auf das Geschäftsergebnis und die Fahrgastzahlen auswirken wird.

Unabhängig davon treibt die BVB ihre Bestrebungen zur Umsetzung der neuen Strategie voran. Sämtliche Geschäftsbereiche arbeiten auf Basis der übergeordneten Strategie funktionale Strategien und orientieren sich an den darin definierten Vorgaben.

Die Arbeiten am Bussystem 2027 laufen ebenfalls weiter. So wird die BVB den Entscheid fällen, welche E-Busse beschafft werden. Zusätzlich laufen die Planungsarbeiten für den Neubau der Garage Rank und für die provisorischen Abstellplätze für die Zeit während der Bauarbeiten weiter.

Für 2021 hat die BVB einen Ridepooling-Testbetrieb geplant. Ziel ist es, erste Erfahrungen mit Ridepooling zu sammeln. Damit stärkt die BVB den Bereich Unternehmensentwicklung, um das Unternehmen für künftige Herausforderungen der integralen Mobilität fit zu machen.

Schliesslich setzt die BVB 2021 den Weg der nachhaltigen Netzsanierung in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt und IWB weiter fort. Die Infrastrukturanlagen haben auf verschiedenen Streckenabschnitten das Ende ihrer Lebenszeit erreicht und müssen ersetzt werden. Die grössten zu erwähnenden Arbeiten betreffen 2021 den Bereich Viertelkreis im Gundeldingerquartier und voraussichtlich auch den Ersatz der Infrastruktur über das Bruderholz. 

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2020	2019
Verkehrserlöse		99 983 090	120 305 522
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	15 833 691	21 339 238
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	85 361 003	80 917 932
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	5 485 388	3 512 211
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	15 819 870	16 565 760
Aktiviert Eigenleistung und Lagerleistung		27 283 082	13 895 407
Betriebsertrag		249 766 124	256 536 070
Aufwand zur Leistungserstellung	4	– 54 397 894	– 42 003 585
Personalaufwand *	5	– 144 626 608	– 140 449 528
Übriger betrieblicher Aufwand *	6	– 18 616 203	– 19 445 561
Betriebsaufwand		– 217 640 705	– 201 898 674
Betriebsergebnis (EBITDA)		32 125 419	54 637 396
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	– 55 872 504	– 51 390 882
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	– 1 947 676	– 1 636 795
Abschreibungen		– 57 820 180	– 53 027 677
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		– 25 694 761	1 609 719
Finanzertrag	7	1 175 142	204 423
Finanzaufwand	7	– 354 492	– 1 458 821
Finanzergebnis	7	820 650	– 1 254 398
Ordentliches Ergebnis		– 24 874 111	355 321
Unternehmenserfolg vor Rücklagen		– 24 874 111	355 321
Verwendung gesetzliche Rücklagen	20	4 103 893	–
Ergebniseffekt aus Rücklagen		4 103 893	–
Gewinn/ Verlust (–)		– 20 770 218	355 321

* Die Aufwendungen für temporäres Personal sind neu im Übrigen Betriebsaufwand und nicht mehr im Personalaufwand abgebildet.

BILANZ

Per 31. Dezember 2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2020	31.12.2019
Flüssige Mittel	8	7 118 035	26 874 998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	13 432 000	15 772 390
Sonstige kurzfristige Forderungen		3 082 058	4 371 236
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	27 139 769	24 442 131
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	15 480 582	11 928 756
Umlaufvermögen		66 252 444	83 389 511
Sachanlagen	13	615 073 771	633 738 384
Finanzanlagen	12	499 900	499 900
Immaterielle Anlagen	14	5 424 514	6 335 468
Anlagevermögen		620 998 185	640 573 752
Total Aktiven		687 250 629	723 963 263

Passiven	Note	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	3 560 620	11 129 194
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		14 713	72 246
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	12 596 195	11 799 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	10 055 048	13 165 795
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	52 433 967	41 582 063
Kurzfristiges Fremdkapital		78 660 543	77 748 391
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	256 427 226	254 313 160
Langfristige Rückstellungen	17	2 801 059	3 524 635
Investitionszuschüsse	19	152 374 488	166 515 652
Langfristiges Fremdkapital		411 602 773	424 353 447
Fremdkapital		490 263 316	502 101 838
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	20	–	4 103 893
Gewinnvortrag		45 125 991	44 770 671
Jahresgewinn/-verlust (–)		– 20 770 218	355 321
Eigenkapital		196 987 313	221 861 425
Total Passiven		687 250 629	723 963 263

GELDFLUSSRECHNUNG

2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2020	2019
Gewinn/Verlust (–)		– 20770218	355321
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	55872504	51390882
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	1947676	1636795
Gewährte Nutzungsrechte Investition	19	– 15819870	– 16565760
Gewinn (–)/Verluste aus Abgängen des Anlagevermögens (+)	13	3996428	2471735
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	17	– 3110747	– 57011
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	17	– 723576	– 2418865
Veränderung gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	20	– 4103893	0
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2340390	– 388361
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen		1289178	1938669
Veränderung der Vorräte und angefangene Arbeiten		– 2697638	– 1406162
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzung		– 3551826	– 1656736
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		– 7568574	369716
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten		– 57533	– 50215
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzung		10851904	6050881
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		17894205	41670889
Investitionen in Sachanlagen	13	– 40426977	– 46552201
Desinvestitionen in Sachanlagen	13	– 2751	16648
Investitionen in immaterielle Anlagen	14	– 1811313	– 3791156
Investitionen in Finanzanlagen	12	0	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		– 42241041	– 50326709
Aufnahmen/Rückzahlungen Finanzverbindlichkeiten	16	2911168	9000906
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	19	1678705	0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		4589873	9000906
Veränderung des Fonds flüssige Mittel		– 19756963	345086
Bestand flüssige Mittel am 01.01.	8	26874998	26529912
Bestand flüssige Mittel am 31.12.	8	7118035	26874998
Veränderung flüssige Mittel		– 19756963	345086

EIGENKAPITALNACHWEIS

Per 31. Dezember 2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen ¹	Gewinnreserven	Total
Bestand 01.01.2020	172 631 540	4 103 893	45 125 992	221 861 425
Jahresgewinn/-verlust	0	0	-20 770 218	-20 770 218
Verwendung von Reserven	0	-4 103 893	0	-4 103 893
Bestand am 31.12.2020	172 631 540	0	24 355 774	196 987 315

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen	Gewinnreserven	Total
Bestand 01.01.2019	172 631 540	4 103 893	44 770 671	221 506 104
Jahresgewinn/-verlust	0	0	355 321	355 321
Verwendung von Reserven	0	0	0	0
Bestand am 31.12.2019	172 631 540	4 103 893	45 125 992	221 861 425

¹ Gemäss Verwaltungsratsbeschluss vom 25.03.2020 wird auf die Verwendung der Rücklagen gemäss Art. 36 PBG für die vom Bundesamt für Verkehr subventionierten Tram- und Buslinien im Berichtsjahr verzichtet.

ANHANG

GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Allgemeines

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

Abschlussstichtag

Abschlussstichtag ist der 31. Dezember 2020.

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	
	2020	2019	2020	2019
1 EUR	1.0825	1.1276	1.0946	1.0870

GRUNDSÄTZE DER BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Flüssige Mittel

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

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Vorräte und angefangene Arbeiten

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

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

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

Sachanlagen

Sachanlagen werden aktiviert, sofern sie eindeutig identifizierbar sind, dem Unternehmen über mehr als 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 Wertberichtigung (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 über mehr 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 5 Jahre abgeschrieben.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten

Das finanzielle Anlagevermögen enthält Genossenschaftsanteile und Beteiligungen. Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Abzug allfälliger Wertbeeinträchtigungen bewertet.

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, 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 Pensionskasse Basel-Stadt (PKBS), übrige Kantonsbetriebe und die im Kanton Basel-Stadt vollkonsolidierten Gesellschaften sowie die Mitglieder der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates.

Ausserbilanzgeschäfte

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

Steuern

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

Die Mehrwertsteuer (MWST) 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)

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

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

in CHF	2020	2019
Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen		
für Tram	100 000 000	100 000 000
für Autobus	100 000 000	100 000 000
Brandversicherungswert der Gebäude	225 267 000	224 964 000

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

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER ERFOLGSRECHNUNG

in CHF

Note	Details zu	2020	2019
1	Dienstleistungs- und übrige Erlöse		
	Dienstleistungen ¹	16 144 763	18 613 049
	Werbeerlöse und Extrafahrten	2 328 899	3 566 072
	Übrige Erlöse	1 478 996	1 767 832
	Ergebnis aus Anlagenabgängen	- 3 990 428	- 2 471 735
	Ertragsminderungen	- 128 540	- 135 980
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	15 833 690	21 339 238

¹ Im Berichtsjahr beinhalten die Dienstleistungen auch die Erträge von CHF 1 420 000 (Vorjahr CHF 4 300 000, für die Jahre 2009 – 2019) aus Life-Cycle-Costing (LCC)-Garantieverträge für das Jahr 2020.

Note	Details zu	2020	2019
2	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	76 328 591	76 417 534
	Abgeltungen RPV	9 032 412	4 500 398
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	85 361 003	80 917 932
	Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden		
	Abgeltung Bund RPV	3 820 017	1 808 890
	Abgeltung Gemeinde Riehen	1 503 556	1 545 295
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	161 815	158 026
	Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt	5 485 388	3 512 211

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 Bürger sinnvoll sind und vom Individualverkehr entlasten. Die Abgeltungen Leistungsvereinbarung ergeben sich aus der Differenz der Tarifeinnahmen und der Betriebskosten der Linien, welche im Leistungsauftrag mit dem Kanton Basel-Stadt vereinbart sind.

Note	Details zu	2020	2019
3	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	13 049 821	12 850 189
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	2 696 011	3 271 723
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Infrastrukturinvestitionen	74 038	443 848
	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition	15 819 870	16 565 760

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

Note	Details zu	2020	2019
4	Aufwand zur Leistungserstellung		
	Materialaufwand ¹	23 427 957	8 797 162
	Energieaufwand	10 418 668	10 707 851
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	15 726 484	17 346 785
	Verwaltungskosten und Kostenanteil TNW	3 527 002	3 687 310
	Fahrzeugaufwand	1 295 490	1 458 208
	Aufwand für Verkehrsmittelwerbung	2 293	6 269
	Aufwand zur Leistungserstellung	54 397 894	42 003 585

¹ Im Materialaufwand sind die Aufwendungen der Entsorgung von Ersatzteilen für übrige obsolekte Lagerteile mit Anschaffungs- und Herstellkosten von CHF 651 036 im Berichtsjahr enthalten (Vorjahr CHF 179 666).

Note	Details zu	2020	2019
5	Personalaufwand		
	Löhne	103 305 971	100 272 097
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	8 820 550	8 245 120
	Personalversicherungsbeiträge	29 665 473	28 225 554
	Übriger Personalaufwand	2 834 614	3 706 756
	Personalaufwand	144 626 608	140 449 527

Note	Details zu	2020	2019
6	Übriger betrieblicher Aufwand		
	Mehrwertsteuer	824 321	877 943
	Entsorgungsaufwand	258 267	232 917
	Informatikaufwand	7 158 068	5 672 276
	Raumaufwand	1 929 015	1 579 651
	Steuern und Abgaben	141 533	225 560
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	1 521 241	1 290 944
	Sachversicherungen	508 277	749 451
	Temporäres Personal	2 253 042	4 747 906
	Übrige betriebliche Aufwendungen	4 022 439	4 068 913
	Übriger betrieblicher Aufwand	18 616 203	19 445 561

Note	Details zu	2020	2019
7	Finanzergebnis		
	Zinserträge und Kursgewinne	1 175 142	204 423
	Zinsaufwand Darlehen Kanton	- 30 229	- 1 210 005
	Kursverluste und übrige Finanzaufwendungen	- 324 263	- 248 816
	Finanzergebnis	820 650	- 1 254 398

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

in CHF

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
8	Flüssige Mittel		
	Kassen	813 359	1 464 867
	Postfinance und Banken	6 295 265	25 388 845
	Checks und Gutscheine	9 411	21 286
	Flüssige Mittel	7 118 035	26 874 998

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
9	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	Forderungen gegenüber Dritten	6 387 436	6 446 601
	Forderungen gegenüber Nahestehenden	7 705 837	9 646 961
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	– 19 073	– 27 403
	Wertberichtigung (pauschal auf Taxzuschläge)	– 642 200	– 293 769
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13 432 000	15 772 390

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
10	Vorräte und angefangene Arbeiten		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	930 763	972 471
	Rohstoffe	482 413	448 575
	Ersatzteile	15 331 221	14 130 615
	Halb- und Fertigfabrikate	7 006 485	6 171 326
	Sonstige Vorräte	873 389	858 389
	Angefangene Arbeiten	11 177 749	11 868 562
	Wertberichtigungen	– 8 662 251	– 10 007 807
	Vorräte und angefangene Arbeiten	27 139 769	24 442 131

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
11	Aktive Rechnungsabgrenzungen		
	Verkehrsabrechnung TNW	3 629 775	–
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	11 850 807	11 928 756
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	15 480 582	11 928 756

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
12	Finanzanlagen		
	Beteiligung an Mieter-Baugenossenschaft, Basel	200 000	200 000
	Darlehen an Moving Media Basel AG, Basel, mit Rangrücktrittserklärung	200 000	200 000
	Beteiligung an Moving Media Basel AG, Basel, ² /3-Beteiligungsanteil	99 900	99 900
	Finanzanlagen	499 900	499 900

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
13	Sachanlagen 2020						
	Anschaffungswerte						
	Bestand 01.01.2020	428 196 592	75 066 448	676 321 446	182 378 895	26 136 632	1 388 100 013
	Zugänge	7 144 209	487 131	12 018 851	909 929	19 866 857	40 426 977
	Abgänge ¹	- 629 820	- 1 195 827	- 23 341 524	- 7 805 526	0	- 32 972 697
	Umbuchungen ²	2 716 490	0	13 134 722	1 707 404	- 17 558 616	0
	Bestand am 31.12.2020	437 427 471	74 357 752	678 133 495	177 190 702	28 444 873	1 395 554 293
	Kumulierte Wertberichtigungen						
	Bestand 01.01.2020	- 195 243 316	- 48 016 305	- 422 221 158	- 88 880 851	0	- 754 361 629
	Abschreibungen ³	- 19 282 700	- 3 770 630	- 26 804 563	- 6 014 611	0	- 55 872 504
	Abschreibung Abgänge ¹	373 489	1 078 924	20 531 702	7 769 496	0	29 753 611
	Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
	Bestand am 31.12.2020	- 214 152 527	- 50 708 011	- 428 494 019	- 87 125 966	0	- 780 480 522
	Nettobuchwert						
	01.01.2020	232 953 276	27 050 142	254 100 288	93 498 045	26 136 632	633 738 384
	31.12.2020	223 274 944	23 649 740	249 639 477	90 064 737	28 444 873	615 073 771

1 Abgegangen sind 27 alte Kommunikationsgeräte in Combino-Tramflotte mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von CHF 629 820, 41 alte Kommunikationsgeräte in den Autobussen mit ursprünglichen AHK und Zusatzausrüstung von CHF 1 195 827, Gleisinfrastrukturanlagen mit ursprünglichen AHK von CHF 23 341 524, Gebäude (129 Normwarthallen) mit ursprünglichen AHK von CHF 7 805 526.

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

3 Ausserordentliche Abschreibungen auf alten Gleisinfrastrukturanlagen von CHF 1 296 441 durch den früheren Ersatz als vorgesehene Nutzung aufgrund der geplanten Investitionsmassnahmen 2021–2022.

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
13	Sachanlagen 2019						
	Anschaffungswerte						
	Bestand 01.01.2019	419 598 444	72 223 853	710 563 703	180 990 317	21 210 184	1 404 586 501
	Reklassifikation per 01.01.2019 ²	0	0	0	0	0	0
	Zugänge	5 544 847	2 700 250	21 102 905	1 314 916	15 889 283	46 552 201
	Abgänge ¹	– 122 569	– 626 475	– 61 258 587	– 1 031 058	0	– 63 038 689
	Umbuchungen ²	3 175 870	768 820	5 913 425	1 104 720	– 10 962 835	0
	Bestand am 31.12.2019	428 196 592	75 066 448	676 321 446	182 378 895	26 136 632	1 388 100 013
	Kumulierte Wertberichtigungen						
	Bestand 01.01.2019	– 176 911 487	– 44 622 391	– 458 094 293	– 83 892 883	0	– 763 521 053
	Reklassifikation per 01.01.2019 ²	0	0	0	0	0	0
	Abschreibungen	– 18 468 060	– 4 020 389	– 23 053 139	– 5 849 294	0	– 51 390 882
	Abschreibung Abgänge ¹	121 101	626 475	58 761 481	1 041 249	0	60 550 306
	Umbuchungen	15 130	0	164 793	– 179 923	0	0
	Bestand am 31.12.2019	– 195 243 316	– 48 016 305	– 422 221 158	– 88 880 851	0	– 754 361 629
	Nettobuchwert						
	01.01.2019	242 686 957	27 601 461	252 469 410	97 097 435	21 210 184	641 065 448
	31.12.2019	232 953 276	27 050 143	254 100 288	93 498 044	26 136 632	633 738 384

1 Abgegangen sind 3 Tram-Anhänger mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von 122 569 CHF, 2 Autobusse mit ursprünglichen AHK und Zusatzausrüstung von 626 475 CHF, Gleisinfrastrukturanlagen mit ursprünglichen AHK von 61 258 587 CHF. Zudem diverse kleine Anlagen und Wartehallen mit AHK von 1 031 058 CHF.

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

Note	Details zu	2020	2019
14	Immaterielle Anlagen		
	Anschaffungswerte		
	Bestand 1. Januar	12 886 554	9 118 942
	Zugänge	1 811 313	3 791 156
	Abgänge ¹	- 1 731 858	- 23 544
	Umbuchungen	- 7 354	0
	Bestand am 31. Dezember	12 958 655	12 886 554
	Kumulierte Wertberichtigungen		
	Bestand 1. Januar	- 6 551 086	- 4 937 835
	Abschreibungen	- 1 947 676	- 1 636 795
	Abschreibungen Abgänge ¹	957 266	23 544
	Abschreibungen Umbuchungen	7 355	0
	Bestand am 31. Dezember	- 7 534 141	- 6 551 086
	Nettobuchwert		
	1. Januar	6 335 468	4 181 107
	31. Dezember	5 424 514	6 335 468

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

¹ Abgegangen sind die ersetzten Softwarelösungen wie SAP, neue Werteflüsse und übrige Anlagen mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von CHF 1 731 858 mit dem Buchwert von CHF 774 592.

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
15	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	3 234 334	8 620 546
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	326 286	2 508 648
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3 560 620	11 129 194

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
16	Finanzverbindlichkeiten		
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehensverbindlichkeiten fällig im Jahr 2020 ^{1,2}	12 596 195	11 799 093
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	12 596 195	11 799 093
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Gebäude ¹	31 914 066	33 213 160
	Darlehen für Fahrzeuge ¹	151 200 000	158 400 000
	Darlehen für Bahninfrastruktur ¹	73 313 160	62 700 000
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	256 427 226	254 313 160
	Davon Restlaufzeit 2 bis 5 Jahre	49 557 013	47 196 373
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	206 870 213	209 230 853
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,00 %	0,45 %

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 2021.

Note	Details zu	Bestand 01.01.	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.	davon kurzfristig
17	Rückstellungen 2020						
	Garantie- und Haftungsfälle	391 880	0	– 129 470	0	262 410	262 410
	Kulanzregelung Aboverlängerung Corona	0	939 600	0	0	939 600	939 600
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	8 249 072	0	– 1 984 705	0	6 264 367	6 264 367
	Dienstaltersgeschenke	2 139 667	77 485	0	0	2 217 152	891 145
	Diverse Personalverpflichtungen	5 909 811	0	– 1 859 082	– 878 151	3 172 578	1 697 526
	Total	16 690 430	1 017 085	– 3 973 257	– 878 151	12 856 107	10 055 048
	Rückstellungen 2019						
	Garantie- und Haftungsfälle	673 770	205 110	– 487 000	0	391 880	391 880
	Kulanzregelung Aboverlängerung Corona	0	0	0	0	0	0
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	7 865 211	383 861	0	0	8 249 072	8 249 072
	Dienstaltersgeschenke	2 530 557	0	– 390 890	0	2 139 667	561 893
	Diverse Personalverpflichtungen	8 096 768	1 574 000	– 1 587 957	– 2 173 000	5 909 811	3 962 950
	Total	19 166 306	2 162 971	– 2 465 847	– 2 173 000	16 690 430	13 165 795

Garantie- und Haftungsfälle

Zum Bilanzstichtag bestehen Garantieverpflichtungen aus Bauleistungen zugunsten Dritter im Umfang von CHF 262 410 (Vorjahr CHF 346 880). Zusätzlich wurde eine Rückstellung für die Kulanzregelung der Aboverlängerung (15 Tage) infolge Corona über CHF 939 600 gebildet. Übrige Garantieverpflichtungen haben wir für dieses Jahr hingegen keine mehr (Vorjahr CHF 45 000).

Ferien- und Überzeitguthaben Personal

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

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 2021 realisiert werden.

Diverse Personalverpflichtungen

Die Rückstellung für diverse Personalverpflichtungen beinhaltet Unterstützungsbeträge bei allfälligen Frühpensionierung 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 2021 sowie Kosten der Weiterbeschäftigung und Umschulung von Personal, welches aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden kann (Detachierte) enthalten.

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
18	Passive Rechnungsabgrenzungen		
	TNW-Abrechnung	12 839 364	18 097 776
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 401 015	5 964 980
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	34 193 588	17 519 308
	Passive Rechnungsabgrenzungen	52 433 967	41 582 063

Note	Details zu	31.12.2020	31.12.2019
19	Investitionszuschüsse / Passivierte Nutzungsrechte		
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Kanton ¹	136 289 830	149 140 019
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 13 032 887	– 12 850 189
	Ä-fonds-perdu-Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16	123 256 943	136 289 830
	Eröffnungsbestand Kleininvestitionen Kanton ²	23 210 852	26 482 574
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 2 712 944	– 3 271 722
	Passivierte Nutzungsrechte Kleininvestitionen	20 497 908	23 210 852
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Andere ³	7 014 970	7 458 818
	Zugang Finanzierung durch Bund im Berichtsjahr	1 678 705	–
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	– 74 038	– 443 848
	Investitionszuschüsse Bund für Tramverlängerung	8 619 637	7 014 970
	Summe Investitionszuschüsse	152 374 488	166 515 652

¹ Investitionen nach § 16 BVB-OG wurden bis zum 31.05.2016 über Ä-fonds-perdu-Finanzierungen durch den Kanton Basel-Stadt getragen.

Im Zusammenhang mit der Revision des BVB-OG ist der bisherige § 16 zum 06.06.2016 weggefallen. Seit dem 01.06.2016 werden auch die Anlagen der Bahninfrastruktur durch marktübliche Darlehen des Kantons Basel-Stadt finanziert. Die hier gezeigten passivierten Nutzungsrechte ergeben sich aus den Investitionszuschüssen des Kantons für Bahninfrastruktur bis zum 31.05.2016. In diesem Gegenwert sind unter den Sachanlagen die mit diesen Mitteln finanzierte 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 entgegengewirkt – wie die entsprechenden Anlagen im Anlagevermögen 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 Auswirkungen auf die Abgeltung hatten, wurden für diese neu bewerteten Kleinanlagen Nutzungsrechte zugunsten des Kantons passiviert, die betraglich gleichlautend – aber ergebnistechnisch entgegengewirkt – wie die entsprechenden Anlagen im Anlagevermögen 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, 8 und die Gleisinfrastruktur (vgl. 1).

Note	Details zu	2020	2019
20	Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		
	Bestand per 1. Januar	4 103 893	4 103 893
	Entnahme	– 4 103 893	–
	Bestand per 31. Dezember	–	4 103 893

Das Ergebnis aus der Spartenrechnung RPV von CHF 4 645 393 übersteigt die vorhandenen gesetzlichen Rücklagen nach Art. 36 PBG von CHF 4 103 893 um CHF 541 500, diese Differenz wurde der Jahresrechnung 2020 belastet. Im 2021 wird dem BAV ein Gesuch um Rückerstattung dieser Differenz eingereicht.

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU WEITEREN POSITIONEN

in CHF

Note	Details zu	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaft- lichen Anteil der Organisation 31.12.2020 ¹	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaft- lichen Anteil der Organisation 31.12.2019	Veränderung zum Vorjahr bzw. erfolgswirksam im Geschäftsjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2020	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2019
21	Personalvorsorge BVB						
	Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	15 757 438	29 955 561	0	19 295 353	19 295 353	17 935 883
	Total	15 757 438	29 955 561	0	19 295 353	19 295 353	17 935 883

1 Überdeckung gemäss provisorische Einnahmen- und Ausgabenrechnung 2020 des Vorsorgewerkes BVB.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes der BVB beträgt gemäss provisorischer Jahresrechnung per 31.12.2020 102,3 % (Vorjahr 104,5 %). Zur Stärkung des Deckungsgrades wurde im Jahr 2020 ein zusätzlicher Betrag von CHF 3 745 042 (Vorjahr CHF 3 456 336) in die Pensionkasse geleistet.

Auf der Basis des Pensionskassengesetzes (PKG), Stand 01.01.2016, für die Vorsorgewerke des Bereichs Staat und gemäss Regierungsratsbeschluss vom 29.09.2015 führt die PKBS das System der Teilkapitalisierung.

Der Kanton Basel-Stadt gewährt den Vorsorgewerken eine Staatsgarantie. Folgende Leistungen, soweit der jeweilige Deckungsgrad nicht unter 80 % liegt, werden garantiert:

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

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

Note	Details zu	2020	2019
22	Vergütungen an Führungskräfte		
	Geschäftsleitungsmitglieder	1 607 122	1 401 582
	Verwaltungsräte	241 516	324 439
	Total Vergütungen an Führungskräfte	1 848 638	1 726 021

Die Zunahme bei den Salären der aktiven und ausgetretenen Geschäftsleitungsmitglieder zum Vorjahr ergibt sich aus der Veränderung in der Geschäftsleitung (Vgl. Corporate Governance). Die Leistungen der ausgeschiedenen Geschäftsleitungsmitglieder basierend auf dem kantonalen Personalgesetz und den arbeitsvertraglichen Bedingungen diesen gegenüber.

Die Abnahme bei den Verwaltungsratsvergütungen ist einerseits auf die geringere Anzahl der VR-Sitzungen und andererseits auf dem Regierungsratsentscheid zum Entschädigungsreglement, welche zu einer ausserordentlichen Auszahlung im 2019 führte, zurückzuführen.

Note	Details zu	Kanton Basel-Stadt Vollkonsolidierte Einheiten ¹	Assoziierte Gesellschaften ²
23	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2020		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	711 892	2 743 364
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	85 361 003	–
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	13 049 821	–
	Betriebsertrag	99 122 716	2 743 364
	Aufwand zur Leistungserstellung	9 988 653	–
	Personalaufwand	4 641 728	–
	Übriger betrieblicher Aufwand	1 266 828	53 483
	Finanzergebnis	–	5 488
	Aufwendungen	15 897 209	58 971
	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2019		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	820 041	3 765 122
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	80 917 932	–
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	12 850 189	–
	Betriebsertrag	94 588 162	3 765 122
	Aufwand zur Leistungserstellung	10 743 593	–
	Personalaufwand	4 252 886	–
	Übriger betrieblicher Aufwand	1 599 737	28 432
	Finanzergebnis	1 165 751	–
	Aufwendungen	17 761 967	28 432

¹ Stammhaus (Departemente und Dienststellen), Industrielle Werke Basel, Universitäre Altersmedizin FELIX PLATTER, Universitätsspital Basel, Universitäre Psych. Kliniken Basel.

² Moving Media Basel AG, Basel.

Note	Details zu
24	Ausserbilanzgeschäfte/Eventualverbindlichkeiten
	Zum Bilanzstichtag bestehen Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter im Umfang von CHF 34 759 115 (Vorjahr CHF 12 049 900). Bei einem Deckungsgrad der Pensionskasse (Vorsorgewerk BVB) zwischen 80 % und 100 % ist in der Höhe der Differenz zwischen dem aktuellen Deckungsgrad und 100 % als Maximalbetrag eine Eventualverbindlichkeit in der Bilanz auszuweisen. Der Deckungsgrad gemäss dem provisorischen Abschluss für das Vorsorgewerk BVB lag per 31.12.2020 bei 102,3 % (Vorjahr 104,5 %). Dementsprechend besteht im Berichtsjahr keine Eventualverbindlichkeit gegenüber dem Vorsorgewerk BVB (Berichtsjahr CHF +15 757 438, Vorjahr CHF +29 921 131).

Note	Details zu
25	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
	Es ist davon auszugehen, dass die Coronapandemie die ganze BVB und das Geschäftsjahr 2021 weiterhin stark prägen und sich nach wie vor unter anderem sowohl auf das Geschäftsergebnis wie auch auf die Fahrgastzahlen markant auswirken wird.
	Genehmigung der Jahresrechnung Gemäss § 12b BVB-OG obliegt die Genehmigung der Jahresrechnung dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 24.03.2021 behandelt und zur Genehmigung durch den Regierungsrat beantragt. Der Regierungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung im April genehmigt.



KPMG AG

Viaduktstrasse 42
Postfach 3456
CH-4002 Basel

+41 58 249 91 91
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 12 bis 27), für das am 31. Dezember 2020 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 2020 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-Betrieb, Basel

Bericht der Revisionsstelle
zur Jahresrechnung
an den Verwaltungsrat

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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 2020 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

Daniel Baumgartner
Zugelassener Revisionsexperte

Basel, 24. März 2021

LINIENSTATISTIK 2020

1	Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB(–Messeplatz–Badischer Bahnhof)
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–Badischer Bahnhof–Eglisee(–Fondation Beyeler)
3 ¹	Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfusserplatz–Burgfelderhof–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 ⁶	Schulbuslinie Brombacherstrasse–Riehen Bäumlhof
42	Bettingen–Habermatten–Hoffmann-La Roche–Bahnhof SBB
45	Habermatten–Friedhof Hörnli–Wasserstelzen–Riehen Bahnhof–Dinkelbergstrasse–Moosrain–Chrischonaweg
46	Badischer Bahnhof–Kleinhüningen
48	Bahnhof SBB–Schützenhaus–Wanderstrasse–Bachgraben
50	Bahnhof SBB–Kannenfeldplatz–EuroAirport

Total Bus

Nachtnetzlinien N6, N14, N20, N21, N22

Extrafahrten

Total ganzes Netz

Anmerkungen:

1 L3 beinhaltet auch die Fahrgäste auf dem französischen Abschnitt in Saint-Louis.

2 L8 beinhaltet auch die Fahrgäste auf dem deutschen Abschnitt in Weil am Rhein.

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

4 L34 beinhaltet auch 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 L39 ist in der L34 enthalten.

Linienlänge (in m)	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personen-kilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer in Tsd.	
		2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
7 305	Tram lang	5,52	8,39	10,69	15,88	1,93	1,89	435	521
6 016	Tram lang	5,78	8,18	10,12	14,14	1,75	1,73	551	567
9 581	Tram lang	6,65	9,74	12,37	17,30	1,86	1,78	836	787
12 582	Tram lang	10,76	15,81	26,94	39,06	2,50	2,47	1 197	1 260
10 232	Tram lang	12,96	18,20	25,60	35,66	1,98	1,96	883	898
12 807	Tram lang	9,58	14,34	24,96	37,65	2,61	2,62	1 171	1 235
5 395	Tram kurz	2,72	4,88	4,44	8,38	1,64	1,72	444	490
5 484	Tram kurz	4,44	6,94	6,57	10,61	1,48	1,53	517	585
3 498	Tram kurz	0,15	0,24	0,19	0,31	1,28	1,32	30	34
72 898		58,57	86,72	121,87	179,00	2,08	2,06	6 064	6 377
4 482	Gelenkbus	4,30	6,09	8,12	11,28	1,89	1,85	463	480
7 589	Gelenkbus	1,09	1,61	2,44	3,33	2,23	2,07	287	299
6 524	Midibus	0,45	0,60	1,12	1,29	2,47	2,16	332	333
9 449	Normalbus	1,55	2,21	4,10	5,58	2,65	2,53	524	527
16 056	Gelenkbus	5,51	7,99	14,12	19,91	2,56	2,49	1 120	1 149
5 607	Kleinbus	0,13	0,18	0,27	0,35	2,04	1,99	94	95
15 444	Gelenkbus	8,49	11,76	24,06	32,36	2,83	2,75	1 430	1 449
13 520	Gelenkbus	1,78	2,46	3,89	5,22	2,18	2,12	540	549
9 864	Normal- oder Gelenkbus	0,26	0,43	1,04	1,84	4,00	4,31	158	228
5 936	Kleinbus	0,12	0,16	0,22	0,29	1,90	1,81	107	107
3 285	Midibus	0,26	0,38	0,39	0,58	1,50	1,53	161	174
5 679	Gelenkbus	0,79	1,07	2,56	3,26	3,25	3,06	198	200
8 480	Gelenkbus	2,45	4,90	11,21	25,94	4,58	5,29	882	937
111 914		27,18	39,82	73,54	111,23	2,71	2,79	6 296	6 527
43 027		0,03	0,08	0,12	0,27	3,64	3,49	15	26
-		0,00	0,01	0,02	0,11	10,00	10,00		
227 838		85,78	126,63	195,55	290,60	2,28	2,29	12 375	12 930

ROLLMATERIALBESTAND 2020 – 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						
2020 Linie	0	26	17	72	115	0	0	0	20	20	135	8	13	95	115	250
2020 Oldtimer	7	3	1	0	11	6	0	2	1	9	20	0	1	0	1	21
2020 Total	7	29	18	72	126	6	0	2	21	29	155	8	14	95	116	271
2019	7	29	18	72	126	6	0	2	21	29	155	8	14	95	116	271
2018	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

Stand: 31.12.2020

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2020	2019	2018	2017	2016
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	249,77	256,54	250,76	249,26	233,90
Betriebliches Ergebnis	- 25,7	1,61	- 0,25	1,73	2,28
Unternehmenserfolg	- 20,8	0,36	- 0,77	0,27	0,31
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)^{1,2,3}	195,55	290,60	292,55	296,24	298,69
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)^{1,2,3}	85,78	126,63	127,74	130,66	132,01
Linienlängen in m²	184 812	184 810	184 418	181 889	180 977
Tram	72 898	72 775	72 755	69 599	68 282
Bus ³	111 914	112 035	111 663	112 290	112 695
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)	12 375	12 930	12 766	12 728	12 693
Tram	6 064	6 377	6 375	6 227	6 179
Bus ³	6 296	6 527	6 365	6 475	6 488
Nachnetzlinien	15	26	26	26	26
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)	84,2	81,1	82,4 ⁴	89,4	89
Extrafahrten	77	341	337	308	680
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	18 540 000	19 255 000	18 528 691	18 868 316	17 609 612
Gas	11 585 000	13 523 000	13 935 469	13 413 301	13 423 500
davon Biogas	5 273 000	6 199 000	6 198 750	6 198 750	6 198 750
Strom	70 000	77 000			
Tram					
Strom ⁵	26 591 000	29 367 000	31 513 797	31 097 760	32 735 616
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial	56 786 000	62 222 000	63 977 957	63 379 377	63 768 728
davon erneuerbare Energien	31 934 000	35 643 000	37 712 547	37 296 510	38 934 366
davon erneuerbare Energien (%)	56,2	57,0	59,0	59,0	61,0
Mitarbeitende					
Personalbestand					
Personen ⁶	1 376	1 336	1 243	1 255	1 241
FTE per Stichtag 31.12. ⁶	1 242,2	1 192,8	1 130,7	1 137,9	1 116,7
Männer	1 173	1 139	1 057	1 065	1 053
Männer in %	85,2	85,2	85,0	84,9	84,9
Frauen	203	197	186	190	188
Frauen in %	14,8	14,8 ⁷	15,0	15,1	15,1
Lernende, Praktikantinnen und Praktikanten	28	18	14	16	17
Fluktuation insgesamt in %	6,4	8,3	8,8	7,4	6,5
Austritte	4,5	6,9	5,3	6,1	5,7
Pensionierungen	1,9	1,4	3,5 ⁸	1,3	0,7
Vertretene Nationalitäten	27	24	22	20	19
Durchschnittsalter	47,3	47,5	47,5	47,3	46,5
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	4,3	5,6	6,5	5,4	7,4
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	19,7	21,4	22,2	20,4	16,8 ⁹
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	-	76	-	77	-

1 Inklusive Nachnetz und Extrafahrten. Ohne ausländischen Abschnitt der Linie 38.

2 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

3 BVB inkl. SBG und MAB und bis 2018 auch inkl. Distribus (L603/604).

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

7 Nachträgliche Korrektur.

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

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

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