



An den Grossen Rat

20.0625.01

BVD/P200625

Basel, 29. April 2020

Regierungsratsbeschluss vom 28. April 2020

Basler Verkehrs-Betriebe (BVB): Information über das Geschäftsjahr 2019

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 2019 der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Letzterer wurde zusammen mit dem Bericht der Revisionsstelle vom Regierungsrat an seiner Sitzung vom 28. April 2020 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 25. März 2020 abgenommen.

Wie Sie dem Geschäftsbericht entnehmen können, hat die BVB ihr anspruchsvolles Geschäftsjahr mit einem Plus von 0,36 Mio. Franken abgeschlossen. Ein wesentlicher Effekt für dieses positive Jahresergebnis war die erhöhte Abgeltung des Kantons aufgrund von Mehrleistungen und Investitionen in die Bahninfrastruktur und den damit verbundenen höheren Abschreibungen.

Auch 2019 war die Nachfrage nach den BVB-Verkehrsleistungen mit minus 0,9 Prozent bezüglich der beförderten Fahrgäste bzw. minus 0,7 Prozent Personenkilometer leicht rückläufig. Die Rückgänge sind teilweise auf die intensiven Bautätigkeiten zugunsten eines intakten Schienennetzes zurückzuführen. Die Anzahl der Mitarbeitenden hat mit 1'336 im Vergleich zum Vorjahr deutlich zugenommen (plus 93 Mitarbeitende bzw. plus 7,5 Prozent). Die Rekrutierungsoffensive im Fahrdienst war notwendig, da unter anderem der zusätzliche Personalbedarf für Trainersatz-Busse bei Baustellen unterschätzt worden war.

Zur nachhaltigen Netzsanierung hat die BVB 2019 im Rahmen von Gleiserneuerungsarbeiten am Centralbahnplatz und beim Bankverein sowie weiterer Bauvorhaben rund 28,2 Millionen Franken investiert.

Gemäss dem baselstädtischen Gesetz über den öffentlichen Verkehr muss die BVB ihre gesamte Busflotte bis 2027 mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betreiben. Seit Februar 2019 verkehrt der erste E-Gelenkbus der BVB im Pilotbetrieb, um Erkenntnisse für die Definition von technischen und betrieblichen Anforderungen im Hinblick auf die Umstellung des gesamten Bussystems zu sammeln. Die ersten Erfahrungen sind positiv: Der Energieverbrauch ist geringer als er-

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

wartet und der Bus ist leise. Im Jahr 2020 wird dem Grossen Rat ein Ratschlag zur Finanzierung der weiteren Planungen in Bezug auf die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur und Fahrzeuge sowie der Betriebsprozesse vorgelegt.

Die BVB feiert in diesem Jahr ihr 125-Jahr-Jubiläum. Höhepunkte der Feierlichkeiten sind die Tage der offenen Türen am 5. und 6. September 2020.

Zu Ihrer Kenntnisnahme erhalten Sie beiliegend den Geschäftsbericht sowie den Finanzbericht 2019 der BVB.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Geschäftsbericht BVB 2019
- Finanzbericht BVB 2019 (inkl. Bericht der Revisionsstelle)

20 19

S. 6

MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Neue Technologien und die Digitalisierung ermöglichen neue Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote. Die BVB will diesen Wandel aktiv mitgestalten.

S. 10

UMSTELLUNG AUF E-BUSSE IST AUF KURS

Die BVB plant mit Hochdruck die Elektrifizierung ihrer Busflotte.

S. 16

DAS HAT DIE BVB BEWEGT

Ein kleines Jubiläum und ein grosser Abschied: Ereignisse aus 365 Tagen Tram und Bus in Basel.

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)

290,60

2019

292,55

2018



BEFÖRDERTE PERSONEN
(in Mio. Einsteigern/Jahr)

126,63

2019

127,74

2018



LINIENLÄNGEN¹
(in m)

72 775

Tram (9 Linien)

112 035

Bus (15 Linien)



KURSKILOMETER
(in Tsd. km)

6377

Tram

6527

Bus



PÜNKTLICHKEIT²
(Erreichungsgrad innerhalb
der definierten Toleranzwerte,
in Prozenten der Fahrten)

81,1

2019

82,4

2018



**MITARBEITERINNEN
UND MITARBEITER**

1336

Personen

1192,8

Vollzeitstellen (FTE)



**UNTERNEHMENS-
ERFOLG**
(in CHF/Jahr)

355 321

2019

- 765 677

2018



**ENERGIEVERBRAUCH
ROLLMATERIAL**
(in kWh)

62 222 000

Gesamtenergieverbrauch

35 643 000

(57%)

Erneuerbare Energien

¹ Fahrplanjahr 2019 (10.12.2018 bis 14.12.2019).

² 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 ein anspruchsvolles und herausforderndes Geschäftsjahr zurück. Es war ein Jahr der Weichenstellungen – und dies in vielerlei Hinsicht.

Wir haben die Weiche in Richtung E-Mobilität gestellt: Seit Februar 2019 ist der erste Elektrogelenkbus der BVB-Geschichte im Fahrgastbetrieb. Es ist der erste sichtbare Schritt zur geplanten Umstellung unserer gesamten Busflotte auf E-Busse bis 2027.

Wie können wir der Region Basel weiterhin einen attraktiven öV in hoher Qualität zu bezahlbaren Preisen anbieten? Hierzu habe ich Ende August nach 50 Tagen als BVB-Direktor weitere Weichenstellungen in Form von drei Stossrichtungen vorgestellt: Einerseits sehe ich die BVB als Unternehmen, das einen starken Service public in der trinationalen Region bieten soll. Andererseits möchte ich die Menschen in den Mittelpunkt stellen: die Fahrgäste und auch die Mitarbeitenden. Schliesslich ist mir der haushälterische Umgang mit finanziellen Mitteln ein grosses Anliegen.

Eine bereits getätigte wichtige Weichenstellung zeigt jetzt Erfolge: Dank einer Rekrutierungs- und Ausbildungsinitiative konnten wir den Personalunterbestand insbesondere im Fahrdienst per Ende Jahr weitgehend eliminieren. Wir verfügen nun über einen ausgeglichenen Personalbestand. So konnten wir zum einen gegen Ende Jahr die Zahl der Kursausfälle stark reduzieren und zum anderen können wir jetzt unsere Fahrdienstmitarbeitenden entlasten.

Die Weichenstellung zur Modernisierung unseres Schienennetzes haben wir konsequent beibehalten: 2019 konnten wir an mehreren Stellen im Netz Erhaltungsmassnahmen wie geplant umsetzen. Auch in den kommenden Jahren werden wir verschiedene Streckenabschnitte erneuern, um die Sicherheit der Fahrgäste und Fahrdienstmitarbeitenden immer zu gewährleisten.

All diese Arbeiten sind nur möglich dank dem grossen Einsatz unserer Mitarbeitenden. Ihnen gebührt mein Dank. Unseren Fahrgästen danke ich für die Treue. Ich bin überzeugt, im letzten Jahr gemeinsam mit der Geschäftsleitung die richtigen Weichen gestellt zu haben, und freue mich darauf, zusammen mit den Mitarbeitenden, der Politik und allen anderen Anspruchsgruppen an einer erfolgreichen Zukunft der BVB zu arbeiten.



Bruno Stehrenberger
Direktor 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

Fotos
Rahel Krabichler, Photography & Imagination, Kőniz;
Bettina Matthiessen, matthiessen fotografie, Weil am Rhein;
Jauslin Stebler AG, Basel;
Andy Gutmann, Grenzschicht-Wyhlen;
Jan Rāber, artx-media, Basel;
Marc Wetli, Kűsnacht;
BVB, Basel

Druck
Printhouse by Job Factory, Basel



10

Die BVB plant die Beschaffung von E-Bussen, die Installation von Ladeinfrastruktur und den Neubau der Garage Rank.



14

Trotz straffer Zeitplanung hat die BVB 2019 alle Bauvorhaben termingerecht abgeschlossen.



18

Zusätzliche Mitarbeitende im Fahrdienst entschärfen die angespannte Situation.

EDITORIAL	1
IM GESPRÄCH MIT YVONNE HUNKELER UND BRUNO STEHRENBGER	2
DIE ZUKUNFT MOBIL GESTALTEN	6
FAHRGÄSTE	8
FAHRZEUGPARK	10
INFRASTRUKTUR	14
JAHRESRÜCKBLICK	16
MITARBEITENDE	18
LINIENSTATISTIK	20
VERWALTUNGSRAT UND GESCHÄFTSLEITUNG	22
FINANZBERICHT	24
ERFOLGSRECHNUNG / BILANZ	28
KENNZAHLEN	30

DAS KERNGESCHÄFT STÄRKEN UND DIE ZUKUNFT AKTIV GESTALTEN

Im Interview blicken Verwaltungsratspräsidentin Yvonne Hunkeler und Direktor Bruno Stehrenberger zurück auf das Geschäftsjahr 2019 – und schauen nach vorne. Ein Gespräch über einen starken Service public, Menschen und die Rolle der BVB in der Mobilität der Zukunft.



«Das politische Umfeld in Basel ist für uns hervorragend. Ich spüre eine positive Grundstimmung gegenüber der BVB.»

— Bruno Stehrenberger

Bruno Stehrenberger,
Direktor seit 12.07.2019

Bruno Stehrenberger, wenn Sie Ihr erstes halbes Jahr als BVB-Direktor mit einem Satz beschreiben müssten, wie würde dieser lauten?

BRUNO STEHRENBARGER: Es war ein anspruchsvolles halbes Jahr mit sehr vielen guten Begegnungen und interessanten Gesprächen.

Nach 50 Tagen im Amt haben Sie Ende August 2019 Ihre drei Stossrichtungen vorgestellt: «starker Service public in der trinationalen Region», «Menschen im Mittelpunkt» und «haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln». Was haben Sie im letzten halben Jahr getan, um diese Stossrichtungen zur Geltung zu bringen?

BRUNO STEHRENBARGER: In Bezug auf die Stossrichtung «starker Service public» haben wir viel unternommen, um Transparenz zu schaffen. Wir haben zahlreiche Gespräche geführt mit politischen Entscheidungsträgern, Verbänden und anderen Anspruchsgruppen. Zudem haben wir die Zusammenarbeit mit der BLT intensiviert. Wir beschäftigen uns auch verstärkt mit veränderten Mobilitätsbedürfnissen und neuen Mobilitätsformen, wo wir eine aktivere Rolle spielen möchten als bisher. «Menschen im Mittelpunkt»: Hier haben wir viel Zeit investiert in Gespräche mit unseren Mitarbeitenden. Wir konnten den Personalunterbestand im Fahrdienst eliminieren, sodass wir nun in einen Normalzustand kommen. Für

den «haushälterischen Umgang mit finanziellen Mitteln» sind wir daran, eine Mittelfristplanung aufzubauen, damit wir über fünf Jahre wissen, wann wir wo welche Mittel benötigen und einsetzen können. Wichtig ist: Wir machen keine Sparübungen, sondern möchten unsere Mittel bestmöglich für eine optimale Qualität einsetzen.

Wie profitieren die Fahrgäste von diesen drei Stossrichtungen?

BRUNO STEHRENBARGER: Wir richten alle unsere Aktivitäten auf unsere Fahrgäste aus. Wir möchten verstärkt in neue Mobilitätsformen einsteigen und so die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen noch besser bedienen.

«Das Projekt Bussystem 2027 ist in dieser Art schweizweit einmalig und somit für die BVB das grösste und innovativste laufende Projekt.»

— Yvonne Hunkeler

Das wird spürbar für die Fahrgäste. Wenn es uns gelingt, unsere Mitarbeitenden besser ins Boot zu holen und die Arbeitsbedingungen zu verbessern, wird das der Fahrgast ebenfalls direkt spüren. Vom haushälterischen Umgang mit finanziellen Mitteln werden schliesslich die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler profitieren.

Yvonne Hunkeler, wie haben Sie das letzte Jahr erlebt?

YVONNE HUNKELER: Es war ein sehr ereignisreiches, intensives Jahr. Aber wir konnten in vielen Bereichen Entscheidungen treffen, die mich zuversichtlich in die Zukunft blicken lassen.

Zum Beispiel?

YVONNE HUNKELER: Da ist zum einen sicher der Direktorenwechsel. Aber auch unsere Massnahmen im Bereich der Mitarbeitendenzufriedenheit oder gegen den Personalmangel, die erfolgreich waren.

Der Personalmangel im Fahrdienst hat 2019 zu vielen Kursausfällen geführt. Wie haben Sie darauf reagiert?

BRUNO STEHRENBARGER: Wir haben rund hundert neue Fahrdienstmitarbeitende rekrutiert und ausgebildet. Wir rekrutieren weiter – obwohl wir Ende 2019 einen ausgeglichenen Personalbestand hatten. So können unsere Mitarbeitenden ihre Zeitguthaben nach und nach als Freizeit einziehen. Zudem werden wir dank einer neuen Vierjahresplanung zukünftig saisonale Belastungsspitzen infolge Baustellen rechtzeitig erkennen und besser entschärfen. Das gibt uns Planbarkeit, die im letzten Jahr nicht gegeben war.

Wie nehmen Sie das politische Umfeld in Basel wahr?

YVONNE HUNKELER: Die politischen Akteure bringen dem öV und der BVB sehr viel Goodwill entgegen – und zwar quer durch alle Par-

teien. Es gibt einen breiten Konsens, dass es einen gut ausgebauten und attraktiven öV braucht und dass die Lebensqualität in Basel stark davon abhängt, wie dieser sich entwickelt. Dieses wohlwollende politische Umfeld hilft uns bei der Weiterentwicklung der BVB.

BRUNO STEHRENBARGER: Das politische Umfeld in Basel ist für uns hervorragend. In zahlreichen Gesprächen spüre ich eine positive Grundstimmung gegenüber der BVB. Teilweise fehlt aber das Vertrauen. Und das können wir nicht auf Knopfdruck herstellen. Umso wichtiger ist es, Transparenz zu schaffen. Dafür investiere ich sehr viel Zeit.

Im Juni 2019 hat die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rats einen kritischen Bericht zur BVB veröffentlicht. Welches Fazit haben Sie daraus gezogen?

YVONNE HUNKELER: Die im Bericht benannten und untersuchten Themenfelder wie die ungenügende Mitarbeitendenzufriedenheit oder unser Umgang mit dem Rad-Schiene-Thema haben uns nicht überrascht. Sie waren weitgehend identisch mit den durch den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung bereits definierten Themen. Wir haben unabhängig vom GPK-Bericht konkrete Massnahmen dazu eingeleitet. Diese Massnahmen setzen wir weiterhin mit Hochdruck um.



Yvonne Hunkeler,
Verwaltungsratspräsidentin
seit 01.01.2018

Seit Februar 2019 befindet sich ein E-Bus im Pilotbetrieb. Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht?

BRUNO STEHRENBARGER: Die Antriebstechnologie hat sich absolut bewährt. Die Rückmeldungen der Fahrgäste und der Mitarbeitenden sind sehr positiv. Ich bin überzeugt, dass es heute richtig ist, auf Elektromobilität zu setzen.

Der E-Bus ist der erste Schritt zur Umstellung der gesamten Busflotte auf Antrieb mit 100 Prozent erneuerbarer Energie. Das ist eine gesetzliche Vorgabe, die bis 2027 umgesetzt sein muss. Wo stehen die Planungen dazu?

YVONNE HUNKELER: 2019 haben wir die Entscheidungsgrundlagen für den Grossen Rat aufgearbeitet. Der nächste grosse Schritt ist der Einstieg in den politischen Prozess mit dem Ratschlag zur Finanzierung des Bussystems. Wir erwarten den Entscheid des Grossen Rats auf Ende Jahr. Parallel dazu laufen die Planungen mit Hochdruck: insbesondere zum Neubau der Garage Rank, zur E-Bus-Beschaffung und zu Anpassungen der Betriebsprozesse. Das Projekt Bussystem 2027 ist in dieser Art schweizweit einmalig und somit für die BVB das grösste und innovativste laufende Projekt.

Gibt es einen Plan B, falls der Grosse Rat – respektive im Falle eines Referendums die Stimmbevölkerung – die Finanzierung nicht genehmigt?

BRUNO STEHRENBARGER: Wird das Finanzierungsbegehren abgelehnt, können wir den gesetzlichen Auftrag, bis 2027 auch unsere Busse mit 100 Prozent erneuerbarer Energie zu betreiben, nicht umsetzen. Wir

müssten dann für einen Teil der Flotte eine Ersatzbeschaffung von Bussen mit Verbrennungsmotoren machen, da ein Teil unserer Busse 2022 das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Es würde also eine Übergangslösung mit konventionellen Bussen geben.

YVONNE HUNKELER: Der gesetzliche Auftrag hingegen bleibt unverändert bestehen, selbst wenn das Finanzierungsbegehren abgelehnt würde.

Inwiefern profitiert die Region Basel von der Umstellung auf E-Busse?

BRUNO STEHRENBARGER: Die Bevölkerung profitiert vor allem davon, dass E-Busse gerade im langsamen Quartierverkehr leiser sind als unsere heutigen Busse. Zudem stossen sie keine Abgase aus, was zu saubererer Luft führt.

Was plant die BVB im Bereich neuer Mobilitätsformen – und was haben die Fahrgäste davon?

BRUNO STEHRENBARGER: Die Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse und neue Mobilitätsformen finden statt. Die Frage ist, ob mit oder ohne uns. Wir möchten hier eine aktive Rolle spielen als bisher. Konkret sind wir Teil des Projekts «Yumuv» zusammen mit BERNMOBIL, SBB und VBZ. Dabei geht es darum, den Zugang zum öV zu vereinfachen und den Fahrgästen eine Mobilitätslösung von Türe zu Türe über eine einzige App anzubieten. Falls das funktioniert, wäre das ein grosser Fortschritt für unsere Fahrgäste. Wir machen uns auch Gedanken zum Thema Mikromobilität. Weiter wird sich der öV in Zukunft zum Teil wohl individualisieren. Hier möchten wir in diesem Jahr einen Versuch mit einem

sogenannten Ride-Pooling starten, einer modernen Form des Rufbusses. Ich glaube, dass hier auch das grösste Potenzial liegt, um die Leute vom Auto auf den öV zu bewegen.

Das klingt nach einer neuen Ausrichtung.

YVONNE HUNKELER: Klar ist, dass wir in der sich verändernden Mobilitätsumgebung weiterhin eine starke Rolle spielen möchten. Der öV und somit die BVB sind in Basel das Rückgrat der Mobilität. Wir wollen nicht einfach Fuhrhalter sein, sondern die Chancen der veränderten Mobilität auch im Unternehmen BVB nutzen. Wir sehen unsere Rolle als Integrator und weniger darin, neue Mobilitätsangebote selbst zu erbringen. Es geht primär um Partnerschaften und Kooperationen.

BRUNO STEHRENBARGER: Der verstärkte Fokus auf neue Mobilitätsformen bedeutet nicht, dass wir unser bisheriges Kerngeschäft vernachlässigen. Vielmehr geht es darum, das eine zu tun, ohne das andere zu lassen. In unserem Kerngeschäft müssen wir noch besser werden. Das ist unsere Kernaufgabe, und darauf verwenden wir 80 Prozent unserer Energie. Mit den anderen 20 Prozent planen wir die Zukunft mit neuen Mobilitätsformen – aber ohne, dass die Qualität des Tagesgeschäfts darunter leidet.

Bruno Stehrenbarger, was wünschen Sie sich für 2020?

BRUNO STEHRENBARGER: Ich wünsche mir, dass wir Ruhe ins Unternehmen bringen und dass wir gemeinsam mit unseren Mitarbeitenden, der Politik und allen anderen Anspruchsgruppen an unserem wichtigsten Thema, dem Entwickeln von Mobilität, arbeiten können. 🚲





Mobilität der Zukunft

DIE ZUKUNFT MOBIL GESTALTEN

Neue Technologien und die Digitalisierung ermöglichen neue Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote. Die BVB will diesen Wandel aktiv mitgestalten, um auch in Zukunft einen attraktiven Service public anbieten zu können.

Dass die Menschen auch in 20 oder 100 Jahren noch mobil sein möchten, gilt als sicher. Doch wie wird diese Mobilität aussehen? Und welche Rolle wird die BVB dabei spielen? Heute zeichnet sich ab, dass aufgrund der Digitalisierung und des technischen Fortschritts neue Mobilitätsformen möglich werden, die individualisierter und mit anderen Antriebsformen ausgestattet sind als heute.

NÄHERE ZUKUNFT: E-MOBILITÄT

Zumindest die nähere Zukunft der BVB steht fest: Ab 2027 sollen alle BVB-Fahrzeuge mit 100 Prozent erneuerbarer Energie fahren.

Dann nämlich wird die gesamte Busflotte auf batteriebetriebene Elektrobusse umgestellt sein. Das grundsätzliche Angebot – Tram- und Buslinien – bleibt unverändert.

MULTIMODALE MOBILITÄT IM TEST

Gleichzeitig arbeitet die BVB an Neuerungen im Angebot respektive bei den Vertriebswegen: Seit 2019 ist die BVB gemeinsam mit den Transportunternehmen SBB, BERN-MOBIL und den Verkehrsbetrieben Zürich Teil des Projekts «Yumuv». Dabei werden in Basel, Bern und Zürich sogenannte «multimodale» Produkte getestet. Die Idee dahinter:

Mobilität in einem Abonnement verkehrsmittelübergreifend anbieten. 2020 startet dazu ein zwölfmonatiger Testbetrieb mit einer limitierten Anzahl Testkundinnen und Testkunden. Der Test soll Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Kundinnen und Kunden ermöglichen und die Grundlagen schaffen, um später entsprechende Angebote entwickeln und lancieren zu können.

SMART CITY BASEL

Gemeinsam mit der SBB und dem Kanton Basel-Stadt hat die BVB eine Absichtserklä-

Kurzinterview

DIE CHANCEN DER ZUKUNFT NUTZEN



Milan Sedlacek,
Leiter Verkehr a.i. und Mitglied der Geschäftsleitung

Die BVB will nicht nur ihr Kerngeschäft stärken, sondern sich auch vermehrt mit zukunftsweisenden Themen positionieren. Warum?

Das Mobilitätsverhalten unserer Fahrgäste verändert sich rasant. Wir haben seit einigen Jahren leicht rückläufige Einsteigerzahlen, die unter anderem auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse zurückzuführen sind. Die BVB kann nun diesem Wandel einfach nur zuschauen oder ihn aktiv mitgestalten. Unsere Meinung dazu ist klar: Wir wollen uns aktiv engagieren und die Chancen nutzen.

An welche Chancen denken Sie?

Mit der Digitalisierung können wir künftig die Bedürfnisse unserer Fahrgäste besser erkennen und zielgenauer bedienen. Die Digitalisierung erleichtert zudem die verkehrsmittelübergreifende Zusammenarbeit und bietet damit die Chance, Mobilität als Service public zu stärken. Die Fahrgäste dürften dadurch künftig von einfacheren Mobilitätslösungen und kundenfreundlicheren Angeboten profitieren.

Warum engagiert sich die BVB im Projekt «Yumuv»?

Yumuv ist für uns eine gute Möglichkeit, um gemeinsam mit den Projektpartnern in Form einer Lernpartnerschaft neue Mobilitätsangebote zu testen. In Kooperationen geht das viel einfacher als allein. Zudem profitieren wir so von den Erfahrungen der Projektpartner. Ob daraus später konkrete neue Angebote entstehen, wird die Zukunft zeigen. 🚏



PILOTPROJEKT MIT SELBSTFAHRENDEM BUS

Im Juli 2019 hat in Bern ein Pilotversuch mit einem selbstfahrenden Kleinbus begonnen. Die BVB stellte für das Projekt von BERNMOBIL und weiteren Partnern einige Monate drei «Operateure» zur Verfügung, die den Kleinbus begleiteten. Die Begleitung ist gesetzlich vorgeschrieben. Die BVB erhält für ihr Engagement die während des Versuchs erhobenen Daten.

Bisher ist auf öffentlichem Grund kein vollständig autonomes Fahren möglich. Der nächste Schritt zur Automatisierung wird wohl die Einführung von Assistenzsystemen wie z.B. Parkierhilfen sein. Da BERNMOBIL und die BVB für die Planung und den Betrieb dieselben Systeme einsetzen, profitiert die BVB von den Erfahrungen aus dem Versuch. 🚏

rung zur Zusammenarbeit im Smart City Lab Basel unterzeichnet. Hier werden innovative Lösungen unter anderem zu Mobilitätsfragen entwickelt und getestet. Zudem will sich die BVB im Bereich Ride-Pooling engagieren und hat diesbezüglich erste Arbeiten aufgenommen. 2020 soll ein Praxistest beginnen. Dabei können Fahrgäste über eine App angeben, von wo nach wo sie wann gerne fahren möchten. Ein Algorithmus berechnet dabei in Echtzeit die beste und schnellste Strecke, die der Bus fahren muss, um alle Fahrgäste schnellstmöglich an ihr Ziel zu bringen. 🚏

Stimmenfang

ERSTE BESUCHERINNEN UND BESUCHER IM NEUEN TRAM-MUSEUM

Im Rahmen der 20. Museumsnacht Basel eröffnete am 17. Januar 2020 das neue Tram-Museum im Service-Zentrum Dreispitz. Die BVB nutzte die Chance, um mit ihren Fahrgästen ins Gespräch zu kommen.



«Im letzten Jahr habe ich mit meiner Schulklasse bei «Kinder & öV» teilgenommen. Das war sehr toll.»

— Moritz Schneider, Basel



«Ich bin Kleinbasler und fahre häufig mit dem 8er. Es hat immer so viele Leute, das ist manchmal ein bisschen mühsam.»

— Rolf Hirs, Basel

«Ich habe ein U-Abo und das ist einfach top. Das lohnt sich!»

— Pascale Portenier, Basel



«Ich habe im Drämmli schon mein Natel, meine Sporttasche, meine Kappe und Handschuhe verloren. Hoffentlich hat jetzt jemand anderes Freude daran.»

— David Molag mit seinen Eltern Iris Frey und René Courvoisier, Allschwil



«Ich bin Fasnächtlerin und komme mit dem Tram immer heim – egal wann.»

— Christine Madörin, Aesch



«Ich wohne auf dem Bruderholz direkt beim Tram. Ich gehe nur mit dem Tram in die Stadt, und wenn ich in der Türe stehe und das Tram höre, renne ich los. Als Student war ich übrigens während einiger Jahre Billeteur bei der BVB.»

— Robert Heuss, Basel



«Ich habe geheiratet und bin im Sommer neu in den Kanton Basel-Stadt gezogen. Die Trams der BVB gehören zu Basel und zu meinem neuen Lebensabschnitt dazu.»

— Ann-Kathrin Waldburger, Bettingen

«Die Sperrungen am Bankverein und am Centralbahnplatz waren ein bisschen mühsam. Da ich die Umleitungen aber gut kannte, konnte ich anderen Reisenden weiterhelfen.»

— Francisco Rodrigues, Binningen





Bussystem 2027

DIE BVB ELEKTRIFIZIERT IHRE BUSFLOTTE

Die BVB arbeitet mit Hochdruck an der Planung zur Elektrifizierung ihrer Busflotte. Damit das Projekt rechtzeitig umgesetzt werden kann, müssen E-Busse beschafft, die nötige Ladeinfrastruktur bereitgestellt und die Busgarage Rank vollständig neu gebaut werden.

Gemäss dem baselstädtischen öV-Gesetz muss die BVB ihre gesamte Busflotte bis 2027 mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betreiben. Die BVB treibt die Umsetzung dieser Vorgabe gezielt voran und stellt ihre Busflotte auf batteriebetriebene Elektrobusse mit

Depotladern und punktuellen Gelegenheitsladern um. Eine Vorstudie hat gezeigt, dass ein E-Bussystem mit 100 Prozent erneuerbarem Strom für das BVB-Netz die wirtschaftlichste, städteverträglichste und ökologischste Lösung ist. So sind reine E-Busse

energieeffizienter als Wasserstoffbusse, deren Treibstoff heute aus Rentabilitätsgründen mehrheitlich noch nicht aus erneuerbaren Quellen hergestellt wird. E-Busse sind zudem leise und stossen keine lokalen Abgase aus.

Kurzinterview

IWB UNTERSTÜTZT DIE BVB

AUF LANGEN LINIEN BRAUCHT ES GELEGENHEITSLADESTATIONEN

Mit den heutigen Batteriekapazitäten kann bereits ein Grossteil der Buseinsätze mit Depotladung gefahren werden. Doch für einige lange Linien ist die Batterieleistung bisher noch ungenügend. Deshalb plant die BVB an den Endhaltestellen solcher Linien die Installation von Gelegenheitsladestationen, damit die Busse unterwegs nachladen können. Damit wird das ganze System flexibler.

NEUBAU GARAGE RANK

Für das neue E-Bussystem muss die Busgarage Rank neu gebaut und mit entsprechender Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Die Machbarkeitsstudie wurde 2019 in Auftrag gegeben.

ZUSAMMENARBEIT MIT IWB UND BLT

Für die Bereitstellung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur strebt die BVB eine Zusammenarbeit mit den Industriellen Werken Basel (IWB) an. Im Herbst 2019 haben die beiden Unternehmen die Absicht, die entsprechenden Arbeiten gemeinsam anzugehen, mit einer schriftlichen Erklärung bekräftigt. Auch mit der Baselland Transport AG (BLT) hat die BVB eine Absichtserklärung unterzeichnet, mit dem Ziel, für beide Unternehmen kompatible Ladeinfrastrukturen einzurichten.

Der Ratschlag zur Finanzierung der Elektrifizierung der Busflotte wird dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt voraussichtlich gegen Ende 2020 zum Kreditentscheid vorgelegt. 🚍



Peter Baumstark,
Leiter integrierte Energielösungen von IWB

Was kann die BVB von der Zusammenarbeit mit IWB erwarten?

Die Elektrifizierung einer ganzen Busflotte ist ein anspruchsvolles Projekt. IWB will mit der BVB ein Lösungskonzept erarbeiten und umsetzen, das die hohen Anforderungen vollumfänglich erfüllt und den reibungslosen Umstieg auf Elektromobilität unterstützt.

Welche Erfahrungen kann IWB für die Bereitstellung von Infrastruktur für E-Mobilität vorweisen?

IWB baut und betreibt in Basel ein öffentliches Ladenetz. Und seit einigen Jahren bieten wir Mobilitätslösungen für Privat- und Geschäftskunden an. Dabei liefern und installieren wir nicht nur Ladeinfrastruktur, sondern offerieren ein umfassendes Leistungspaket: von der Wartung über die Abrechnung bis zu flexiblen Ladelösungen für Mieter.

Was sind die grössten Herausforderungen beim Aufbau und Betrieb solcher Infrastrukturen?

Bei der Elektrifizierung einer gesamten Busflotte geht es nicht nur darum, die geeignete Ladeinfrastruktur zu installieren. Vielmehr braucht es ein ausgeklügeltes Konzept und ein intelligentes Lademanagement, das insbesondere die Leistung des vorgelagerten Stromnetzes berücksichtigt. Als Energieversorger und Netzbetreiber von Basel-Stadt kennen wir diese Herausforderungen sehr gut – und wir kennen auch die Lösungen. 🚍



Ein Jahr Stromnibus

POSITIVE ERFAHRUNGEN MIT DEM ERSTEN E-BUS IM PILOTBETRIEB

Seit Februar 2019 verkehrt der erste E-Gelenkbus der BVB im Pilotbetrieb. Die BVB sammelt damit Erfahrungen im Hinblick auf die Umstellung des gesamten Bussystems auf E-Busse. Diese sind positiv: Der Energieverbrauch ist geringer als erwartet und der Bus ist sehr leise.

Er ist 18 Meter lang, batterieelektrisch betrieben und seit dem 8. Februar 2019 im Pilotbetrieb: der erste Elektro-Gelenkbus der BVB. Der Testbetrieb ist ein Meilenstein im Hinblick auf die geplante Umstellung der gesamten BVB-Busflotte auf Elektromobilität. Geladen wird der Bus mit einer Ladestation in der Garage Rank. Der E-Bus des niederländischen Herstellers VDL heisst Stromnibus – er wurde im Sommer 2019 von einer Schulklasse auf diesen Namen getauft.

Bereits im Herbst 2018 fand ein erster Test mit einem E-Normalbus von VDL statt. Im Gegensatz zu diesem Normalbus ist der Stromnibus Eigentum der BVB.

ERFAHRUNGEN FÜR DIE BUS-BESCHAFFUNGEN SAMMELN

Die BVB betreibt den E-Bus im Pilotbetrieb, um für die anstehenden E-Busbeschaffungen 2021/2022 und 2026/2027 Erkenntnisse für die Definition von betrieblichen und techni-

schen Anforderungen zu gewinnen. So interessiert insbesondere der Energieverbrauch unter verschiedenen Bedingungen. Dazu kommen erste Erfahrungen mit den Anforderungen an die Wartung und Instandhaltung von E-Bussen und im Umgang mit der Ladeinfrastruktur.

GERINGER ENERGIEVERBRAUCH, LEISER BETRIEB

Der Pilotbetrieb wurde nach einer anfänglichen Testphase ausserhalb des Fahrgastbetriebs im Linienbetrieb durchgeführt: Zunächst verkehrte der E-Bus auf den Linien 30 und 50, später auf den Linien 34, 36 und 38/42. Die Erfahrungen sind durchwegs positiv und der Elektroantrieb bewährt sich. Der Bus ist bei Fahrgästen und Fahrpersonal beliebt. Eine Batterieladung reicht – je nach Wetterbedingungen, Fahrgastaufkommen und Linie – für 80 bis 150 Kilometer. Durchschnittlich lag der Energieverbrauch bei rund 1,4 kWh pro Kilometer. Im Stadtverkehr mit vielen Beschleunigungs- und Bremsvorgän-

gen kann ein grosser Teil der Energie beim Bremsen wiedergewonnen werden. Das ist ein grosser Vorteil dieser Antriebstechnologie. Insgesamt ist der Energieverbrauch geringer als erwartet. Zudem ist der Bus deutlich leiser als die heute genutzten Diesel- und Gasbusse, was die Lärmbelastung für die Fahrgäste und in den Quartieren verringert.

TEST MIT NEUEM BORDRECHNER

Der Stromnibus verfügt über eine neue Bordrechner-Generation. Damit konnte das neue System vor der Beschaffung getestet und die Fahrdienstmitarbeitenden geschult werden. So können Kinderkrankheiten behoben werden, bevor die neuen Bordrechner in der gesamten Flotte eingebaut werden.

PILOTBETRIEB VERLIEF POSITIV

Insgesamt zieht die BVB ein positives Fazit aus dem Pilotbetrieb mit dem Elektrobus. Der erste Schritt in Richtung Bussystem 2027 mit einer vollständigen Elektrobusflotte ist damit getan. 🚲



Der Stromnibus ist seit Februar 2019 im Fahrgastbetrieb auf den Linien 30, 34, 36, 38/42 und 50 unterwegs.

Garage Rank

NEUBAU FÜR E-BUSSE



Im Rahmen der Umstellung auf batteriebetriebene Elektrobusse muss die Garage Rank neu gebaut werden.

IN ZWEI ETAPPEN BESCHAFFEN

Die Umstellung auf E-Busse ist in zwei Etappen geplant: 2021/2022 soll ein Teil der bisherigen Gas- und Dieselbusse durch E-Busse ersetzt werden. In einer zweiten Etappe sollen per 2026/2027 weitere E-Busse beschafft werden. Insgesamt werden rund 130 E-Busse in verschiedenen Grössen beschafft. Auch E-Doppelgelenkbusse sollen beschafft werden. Ein solcher Bus wurde im November 2019 getestet. Die Etappierung der Beschaffung erlaubt es, die erwartete schnelle Entwicklung der Batteriekapazitäten zweimal zu berücksichtigen. Zudem können in die zweite Tranche bereits die Erfahrungen aus der ersten Etappe einfließen. 🚍

Die Umstellung der Busflotte auf E-Busse bedingt die Installation von Ladeinfrastruktur und den Abriss mit anschliessendem Neubau der Garage Rank. Diese ist veraltet und müsste sowieso bald neu gebaut werden. Vorgesehen ist ein Gebäude mit einer Werkstatt für die Instandhaltung der Busse und eine separate Einstellhalle. Beide Bau-

ten bieten die Möglichkeit von Erweiterungen, etwa bei einer Flottenvergrößerung oder für Drittnutzungen. An jedem Abstellplatz sind Ladepunkte geplant, die von mehreren Ladestationen gespeist werden. Während der Bauarbeiten müssen die Busse an einem provisorischen Standort abgestellt werden. 🚍



In der Garage Rank wird der batteriebetriebene Elektrobus aufgeladen.

ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2019



135

Trams

115

Busse

21

Oldtimer

271

TOTAL
Fahrzeuge



Der Bankverein ist mit über 900 Durchfahrten pro Tag und Richtung einer der wichtigsten Knotenpunkte des Basler Tramnetzes.

Baustellen

DIE BVB INVESTIERT IN ZWEI GROSSPROJEKTE

Zur nachhaltigen Netzsanierung hat die BVB 2019 im Rahmen von Gleiserneuerungsarbeiten am Centralbahnplatz und beim Bankverein sowie weiterer Bauvorhaben rund 28,2 Millionen Franken investiert.

3024 Meter Gleis, 32 Kreuzungen und 21 Weichen wurden ersetzt: Insgesamt rund 28,2 Millionen Franken hat der Geschäftsbereich «Infrastruktur» 2019 in sieben grössere Bauvorhaben investiert.

Ramon Oppikofer, Leiter Infrastruktur, zeigt sich zufrieden mit dem Baujahr 2019: «Trotz eines straffen Zeitplanes konnten wir alle Baustellen termingerecht und ohne nennenswerte Zwischenfälle abschliessen.» Ausschlaggebend dafür war insbesondere die gut funktionierende Zusammenarbeit mit den involvierten Partnern gewesen.

BAUSTELLE CENTRALBAHNPLATZ

Mit bis zu 19 Betriebsjahren hatten die stark beanspruchten Gleise und Anlagen am Centralbahnplatz das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und mussten erneuert werden, um die Sicherheit des Trambetriebes weiterhin zu gewährleisten. Es wurden 1100 Meter Gleis, 17 Weichen und neun Kreuzungen sowie die Strassenbeläge ersetzt. Das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (BVD) erhöhte gleichzeitig die Haltekanten, damit Fahrgäste neu stufenlos in die Trams ein- und aussteigen können. Die umfassenden

Sanierungsarbeiten fanden vom 1. April bis 27. September 2019 statt.

BAUSTELLE BANKVEREIN

Am Bankverein hat die BVB die Gleise, Weichen und Kreuzungen ersetzt. Zusätzlich wurde im betroffenen Bauperimeter eine 50 cm starke Bodenschicht unter dem Gleistrasse ausgewechselt. Durch diese Massnahme entstand ein tragfähiger Untergrund für die neue Fahrbahn. Der Bankverein ist mit über 900 Durchfahrten pro Tag und Richtung einer der wichtigsten Knotenpunkte

Kurzinterview

INSTANDHALTUNG IST EINE DAUERAUFGABE

Ramon Oppikofer, Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung



Nach bis zu 19 Betriebsjahren wurden Schienen und Kreuzungen am Centralbahnplatz ersetzt.



Die BVB hat am Bankverein während zehn Tagen rund um die Uhr gebaut.

Wo befindet sich die BVB auf dem Weg zu einer nachhaltigen Netzsanierung?

Die BVB befindet sich bei der Netzsanierung auf Kurs. Der Zustand der Fahrbahn wird über den Zustandsmittelwert ausgedrückt – dieser hat sich seit der ersten Beurteilung im Jahr 2016 von 3,0 auf 2,7 im Jahr 2018 verbessert.

Was macht die BVB, nebst den grossen Sanierungsmassnahmen, für ein sicheres und gut gewartetes Schienennetz?

Instandhaltungsarbeiten sind eine Daueraufgabe für die BVB. Wir arbeiten täglich am Schienennetz und erledigen zum Beispiel Schleif- oder Reparaturarbeiten für einen sicheren Trambetrieb. Daneben gilt es, andere Anlageelemente wie die Weichen zu unterhalten, die Entwässerungsanlagen zu reinigen, den Grünunterhalt vorzunehmen und vieles mehr.

Welche Erkenntnisse zieht die BVB aus dem Baustellenjahr 2019?

Komplexe Baustellen mit Auswirkungen auf den Betrieb und somit auf unsere Fahrgäste erfordern gut geplante Kommunikationsmassnahmen. Das im letzten Jahr neu eingeführte Signaletik-Konzept und der verstärkte Einsatz von Kundenlenkerinnen und Kundenlenkern hat sich sehr bewährt. Weiter sind bei Intensivbaustellen wie beim Bankverein die minutiöse technische und zeitliche Planung entscheidend für den Projekterfolg. Unvorhergesehenes stört den Projektablauf erheblich. 🚊

NOTMASSNAHME BANKVEREIN

In einer 56-stündigen Notmassnahme wurden im Dreischichtbetrieb vom 5. bis 8. Juni 2019 an der Kreuzung Bankverein die Schienenbefestigungen erneuert, die Schienen verlascht und die Gleistragplatte verstärkt. Vertiefte Untersuchungen des Untergrundes und der Gleisanlagen im Mai 2019 ergaben, dass ein sicherer Betrieb des Knotenpunktes Bankverein bis zur vollständigen Sanierung im Herbst 2019 nicht mehr gewährleistet werden konnte. Die Notmassnahme wurde nötig, weil sich der Zustand der Fahrbahn in kürzester Zeit stark verschlechtert hatte. Neben dem sehr schlechten Zustand von Fahrbahn und Baugrund war dies unter anderem auch auf die Bauarbeiten am Steinberg zurückzuführen, die in unmittelbarer Nähe stattgefunden hatten. 🚊

des Basler Tramnetzes. Nach zehn äusserst arbeitsintensiven Tagen, in denen rund um die Uhr gebaut wurde, konnte die Kreuzung termingerecht für den Tramverkehr wieder geöffnet werden. Nebst rund 80 Baufachleuten, die täglich im Einsatz waren, sorgten vom 30. September bis am 9. Oktober 2019 an den Knotenpunkten auf dem Netz 20 Kundenlenkerinnen und Kundenlenker der BVB für eine kontinuierliche Fahrgastinformation. Die Gesamtkosten für die Sanierung betragen 2,6 Millionen Franken. 🚊

DAS HAT DIE BVB 2019 BEWEGT

Ein kleines Jubiläum, ein grosser Abschied und ein neuer Service: Das abgelaufene Geschäftsjahr war abwechslungsreich und vielfältig. Neun ausgewählte Ereignisse aus 365 Tagen Tram und Bus in Basel.

Jubiläum

FÜNF JAHRE LINIE 8 NACH WEIL AM RHEIN



Am 14. Dezember 2019 jährte sich die Inbetriebnahme des Fahrplanbetriebs der Linie 8 bis Weil am Rhein zum fünften Mal. Begangen wurde das Jubiläum mit einem Apéro mit Politikerinnen und Politikern von beid-seits der Grenze. Seit Eröffnung der verlän-gerten Linie haben über 7 Millionen Fahrgäs-te die Grenze mit dem Tram überquert. Kuriosum: In der Gegenrichtung wurden nur etwa halb so viele Grenzübertritte im Tram gezählt, weil die Haltestelle Weil am Rhein Grenze, die es nur in Fahrtrichtung Basel gibt, bereits zum Tarifverbund Nordwest-schweiz (TNW) gehört und somit auf Schweizer Boden liegt. 🚊

Vertrieb

TARIFARISCHE MEILEN-STEINE ERREICHT



Die BVB hat zum Fahrplanwechsel 2019 alle ihre Haltestellen in den direkten Verkehr der Schweiz aufgenommen. Fahrgäste können neu von überall in der Schweiz ein durchge-hendes Ticket an jeden Ort des BVB-Netzes kaufen. Zudem hat die BVB an der gegen-seitigen Aboanerkennung des TNW und des Regio Verkehrsbunds Lörrach (RVL) mitge-wirkt. So sind seit dem Fahrplanwechsel alle betreffenden Abos und Zeitkarten grenzüber-schreitend auch im jeweiligen Nachbarver-bund gültig. Damit hat die BVB zwei tarifa-rische Meilensteine erreicht, welche die At-traktivität des regionalen Nahverkehrs mass-geblich steigern. 🚊

Update

NEUE FAHRGASTINFORMA-TIONEN IN TRAM UND BUS



Seit August verfügen die Bildschirme in den Bussen der BVB über ein angepasstes Layout und zusätzliche Informationen. Neu wird unter anderem angezeigt, wie lange die Fahrt zu den nächsten Haltestellen noch dauert. Bei Haltestellen mit Umsteigemög-lichkeiten erscheinen neu entsprechende Hinweise, inklusive Zeitangabe in Echtzeit. Auch Störungen des Tram- und Busbetriebs werden neu direkt in den Fahrzeugen ange-zeigt. Die Umstellung der Bildschirme der gesamten Tram-Flotte ist im Gang und wird 2020 abgeschlossen. 🚊

Vandalismus

SITUATION IN SAINT-LOUIS BERUHIGT



Weil die Sicherheit der Mitarbeitenden und der Fahrgäste nicht mehr gewährleistet war, fuhr Anfang Mai während zweier Wochen ab 20.00 Uhr bis Betriebsschluss kein Tram mehr zwischen Burgfelderhof und Gare de Saint-Louis. Hauptgrund dafür waren mehrere Attacken mit Laserpointern, bei welchen unter anderem eine Wagenführerin verletzt wurde. Die französischen Behörden ergriffen daraufhin Massnahmen, sodass der Betrieb zwei Wochen später wieder vollständig aufgenommen werden konnte. Seither ist die Situation auch auf diesem Streckenabschnitt ruhig. 🚊

Neues Gleissystem

VELOFREUNDLICHE TRAMGLEISE IM TEST



Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt und den Verbänden Pro Velo und VCS hat die BVB im November ein velofreundliches Gleissystem getestet. Dabei wird der Gleisaufbau mit einem Metallkasten ergänzt und die Schienenrinne mit einem Gummiprofil ausgefüllt. Das Tram drückt mit seinem Gewicht bei der Überfahrt den Gummi zusammen, das Velo hingegen fährt über die Schienenrinne, ohne einzusinken. Am 13. November 2019 haben Velofahrende das Gleis getestet. Verläuft die Testphase erfolgreich, soll das System bei zukünftigen Projekten eingebaut werden. 🚊

Aadie

AUFTRITT AN DER LETZTEN MUBA



Am 17. Februar 2019 ging ein Stück Basler Kulturgeschichte zu Ende: Die Basler Mustermesse muba schloss zum letzten Mal ihre Tore. Damit ging auch für die BVB ein langes Kapitel zu Ende: Unzählige Male hatte die BVB einen eigenen Stand an der muba – 2019 mit den Schwerpunktthemen «Baustellen» und «Ausbildung». Der persönliche Austausch mit interessierten Messebesucherinnen und -besuchern war für die BVB-Mitarbeitenden stets sehr wertvoll und spannend. Entsprechend schwer fällt der Abschied. Aadie muba! 🚊

Unfälle

SCHWARZE STUNDEN IM OKTOBER



An der Kreuzung Margarethenstrasse/Dornacherstrasse kam es am 13. Oktober 2019 zu einer schweren Kollision. Ein Tram der Linie 2 kollidierte mit einem Bus der Linie 36 und entgleiste. 17 Personen wurden zur Abklärung ins Spital gebracht. Keine 24 Stunden später verletzten sich bei einer starken Bremsung eines Busses der Linie 34 beim Wettsteinplatz sieben Fahrgäste leicht. Bei einer Kollision in Weil am Rhein wurde am 22. Oktober 2019 eine Fussgängerin von einem Tram der Linie 8 – trotz Gefahrenbremsung – erfasst und tödlich verletzt. 🚊

Social Media

AUF VIELEN KANÄLEN PRÄSENT



Egal ob auf Facebook, Twitter oder Instagram: Die BVB war 2019 in den sozialen Kanälen sehr präsent: Per Ende 2019 zählte die BVB insgesamt über 13 000 Follower auf Facebook, Twitter und Instagram – Tendenz täglich steigend. Die BVB ist bestrebt, das Angebot auf weitere Kanäle wie LinkedIn oder XING auszuweiten. Immer mit dem Ziel, den Dialog mit den Fahrgästen zu fördern und die Bevölkerung noch stärker an die BVB zu binden. 🚊

Ausblick

2020 – DAS GROSSE JUBILÄUMSJAHR



Bei Erscheinen dieses Geschäftsberichts befindet sich die BVB fast schon in der Hälfte unseres Jubiläumsjahres: 125 Jahre BVB. Verschiedene Veranstaltungen erwarten die Mitarbeitenden und die Basler Bevölkerung im Jahr 2020. Unbestrittener Höhepunkt dürften die Tage der offenen Türen am 5. und 6. September 2020 werden. Daneben arbeitet die BVB weiterhin intensiv an den anspruchsvollen Herausforderungen, welche die Mobilität der Zukunft an ein modernes Verkehrsunternehmen stellt. 🚊

PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1336**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1192,8**

NATIONALITÄTEN **24**

DURCHSCHNITTSALTER **47,5 Jahre**

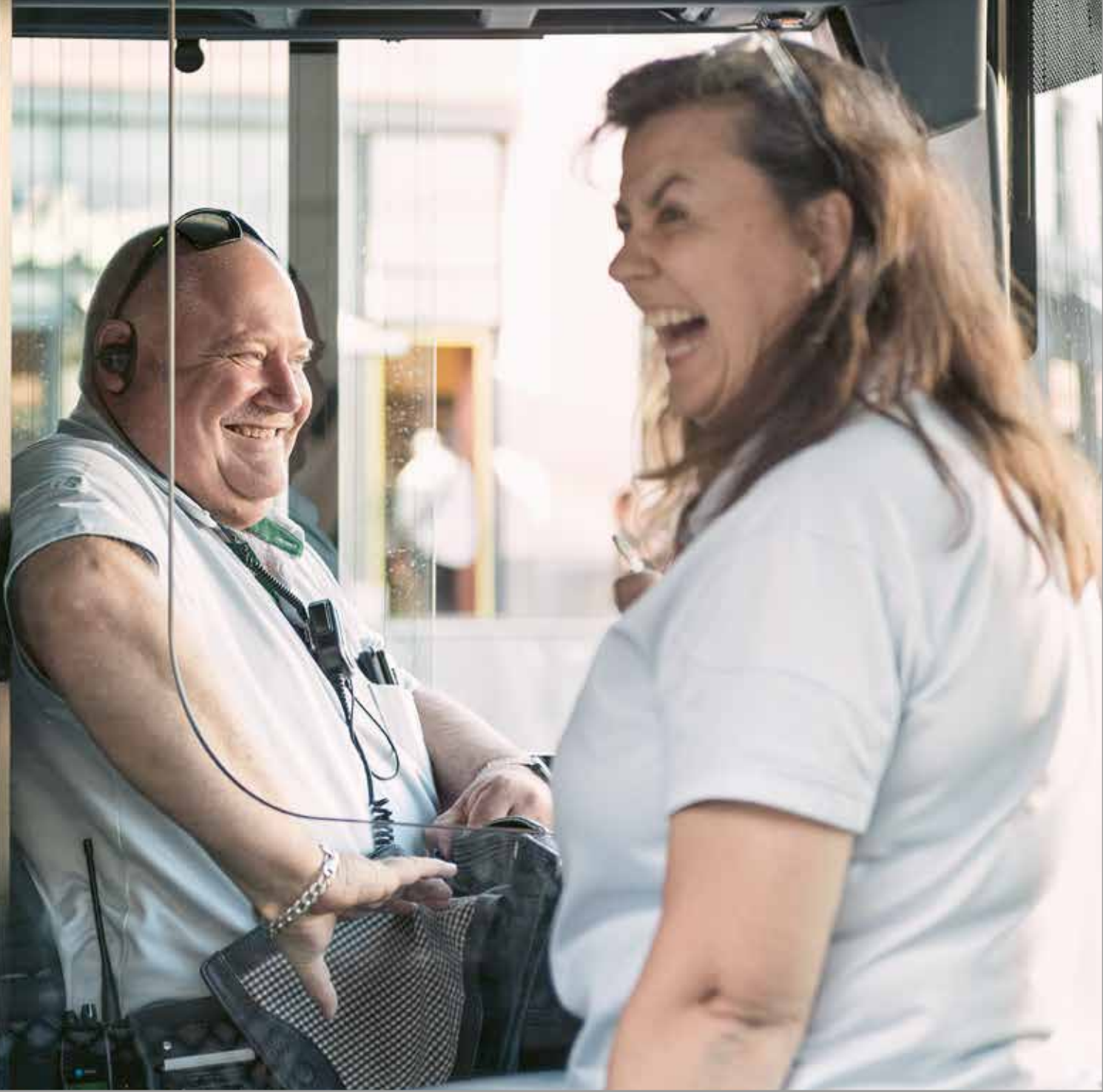
DURCHSCHNITTLICHE DAUER
DER BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT **13,4 Jahre**

FRAUENANTEIL INSGESAMT **14,7%**

IM VERWALTUNGSRAT **42,9%**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **28,6%**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **14,7%**



1336 Total
 1192,8 Total
 24 Total
 47,5 Total
 13,4 Total
 14,7% Total
 42,9% Total
 28,6% Total
 14,7% Total

REKRUTIERUNGSOFFENSIVE ZEIGT WIRKUNG

Insbesondere das zweite Halbjahr 2019 war geprägt vom Personalmangel im Fahrdienst. Ein massiv erhöhter Rekrutierungs- und Ausbildungsaufwand entschärft die Situation nun nachhaltig. Mit verschiedenen neuen Angeboten stärkt die BVB ihr Bild als attraktive Arbeitgeberin.

Hauptgrund für den Personalmangel im Fahrdienst waren Planungsfehler im Management. Die zu absolvierende Fahrmasse und der zusätzliche Personalbedarf für Trammersatz-Busse bei Baustellen wurden unterschätzt. Bereits im Herbst 2018 unternahm die BVB deshalb massive Anstrengungen, um die Rekrutierung von neuem Fahrdienstpersonal voranzutreiben.

«2019 haben wir insgesamt 108 Personen für den Fahrdienst ausgebildet», sagt der zuständige Geschäftspartner Personal, Martin Kissling. «Per Ende Jahr stieg die Zahl der Fahrdienstmitarbeitenden damit um 34 Personen. Somit ist der Personalbestand nun nahezu ausgeglichen.» Und auch 2020 werden die Rekrutierungs- und Ausbildungsmassnahmen konsequent fortgesetzt. Denn die Personalsituation im Fahrdienst soll sich nachhaltig entspannen.

Auch in anderen Geschäftsbereichen verstärkt sich das Unternehmen laufend. Zum zweiten Mal präsentierte sich die BVB im Mai an der Kontaktmesse TU Dresden, der grössten Messe für Verkehrstechnik. Ziel ist es, insbesondere neue Mitarbeitende für den Geschäftsbereich Infrastruktur zu gewinnen.

PERSONALENTWICKLUNGSPROGRAMM AUSGEBAUT

Auch ihr internes Personalentwicklungsprogramm hat die BVB weiter ausgebaut: Neben zahlreichen Angeboten in Aus- und Weiterbildung startet 2020 erstmalig ein Trainee-Programm. Dieses richtet sich an interessierte Studienabgängerinnen und Studienabgänger, die sich ein breites Wissen zum öffentlichen Verkehr aneignen und erste Berufserfahrungen sammeln möchten. Auch die Angebote für Praktikantinnen und Praktikanten sowie Lernende wurden überarbeitet und ausgebaut.



Susanne Bolliger Crocoll,
Leiterin Personal und Mitglied der Geschäftsleitung

Die BVB hat 2019 so viele neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angestellt wie seit Jahren nicht mehr. Welche Auswirkungen hat das auf die BVB?

Grundsätzlich sind wir sehr zufrieden. Die neu angestellten Kolleginnen und Kollegen bringen immer neue Ideen und einen frischen Wind in ein Unternehmen. Das tut uns gut. Natürlich entlasten sie in erster Linie das bestehende Personal. Wichtig in diesem Zusammenhang: Trotz dem hohen Personalbedarf sind wir bei den Anforderungen an Bewerberinnen und

Bewerber keine Kompromisse eingegangen. Die Anforderungen sind und bleiben hoch.

Welche speziellen Herausforderungen gab es bei der Rekrutierung neuer Fahrdienstmitarbeitenden?

Wir mussten aufgrund von Fehlern in der Vergangenheit innert kurzer Zeit ungewöhnlich viele neue Fahrdienstmitarbeitende rekrutieren, viel mehr, als in den vergangenen Jahren normalerweise rekrutiert und ausgebildet wurden. Dazu mussten wir nicht nur die Rekrutierung intensivieren, sondern auch mehr Ausbildungskapazitäten bereitstellen. Da war innert kurzer Zeit ein grosser Effort nötig, den wir nun auch weiterführen. Das hat sich gelohnt und wir haben nun wieder einen nahezu ausgeglichenen Personalbestand im Fahrdienst.

Was sind aus Ihrer Sicht die grössten Herausforderungen der Zukunft?

Die sich verändernde Mobilität beschäftigt natürlich auch die Personalabteilung der BVB. Denn damit verändern sich auch die Berufsbilder ständig und rasant. Bei dieser Entwicklung wollen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter intensiv begleiten, damit sie und mit ihnen die BVB den veränderten Anforderungen gerecht werden können. 🚆

BETRIEBLICHES GESUNDHEITSMANAGEMENT

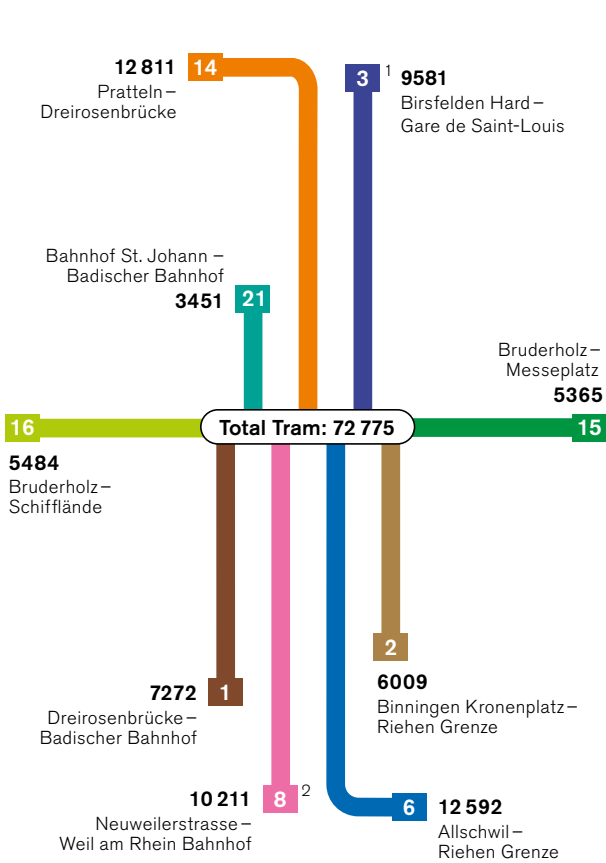
Die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden ist und bleibt für die BVB zentral. Auch in diesem Jahr gab es diverse kostenlose Angebote im Gesundheitsbereich. Besonders erwähnenswert sind Meditationsstunden, die von einem Wagenführer und Zen-Mönch angeboten werden, sowie Resilienztrainings, bei denen die psychische Widerstandsfähigkeit gefördert wird. Für Führungskräfte fanden die ersten Sensibilisierungs-Workshops zum Thema psychische Gesundheit statt. Mit einer neuen internen Jobbörse hat die BVB zudem eine zusätzliche Möglichkeit zur Wiedereingliederung von Langzeitkranken geschaffen. Das betriebliche Gesundheitsmanagement der BVB prüft laufend neue Angebote und Massnahmen zur Gesundheitsförderung ihrer Mitarbeitenden. 🚆

LINIENSTATISTIK 2019

Tram

LINIENLÄNGE⁶

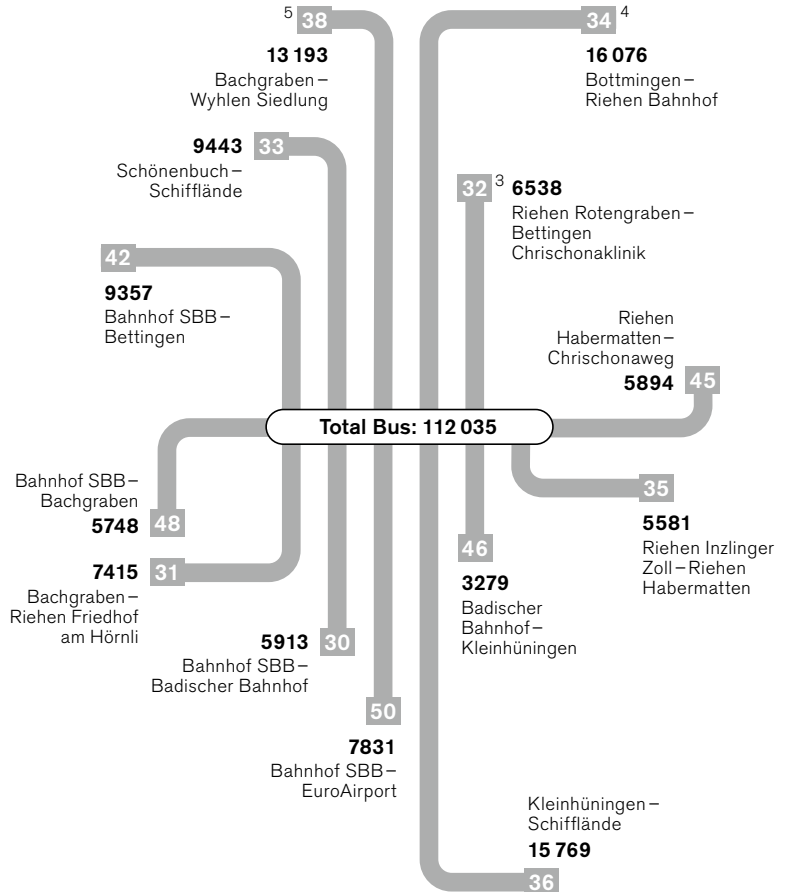
in m



Bus

LINIENLÄNGE⁶

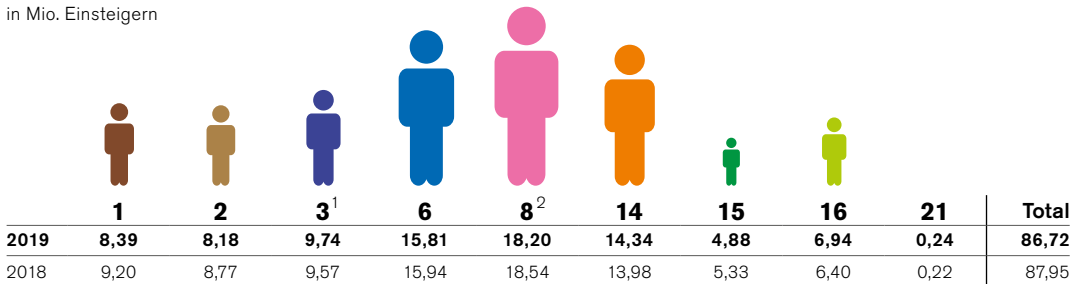
in m



Tram

BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM⁶

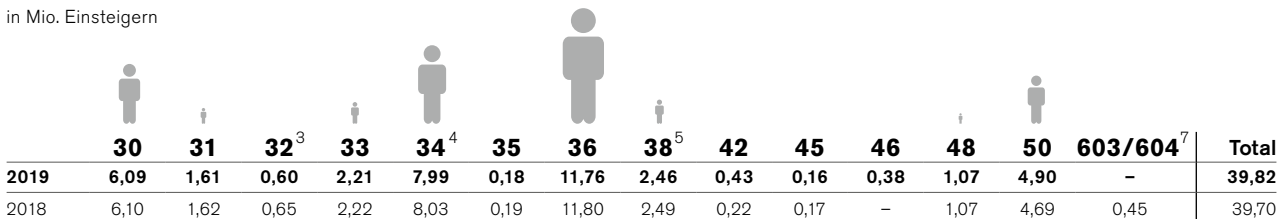
in Mio. Einsteigern



Bus

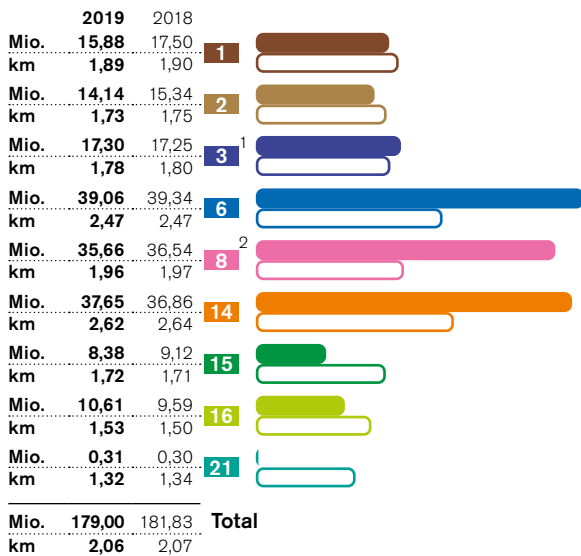
BEFÖRDERTE PERSONEN BUS⁶

in Mio. Einsteigern



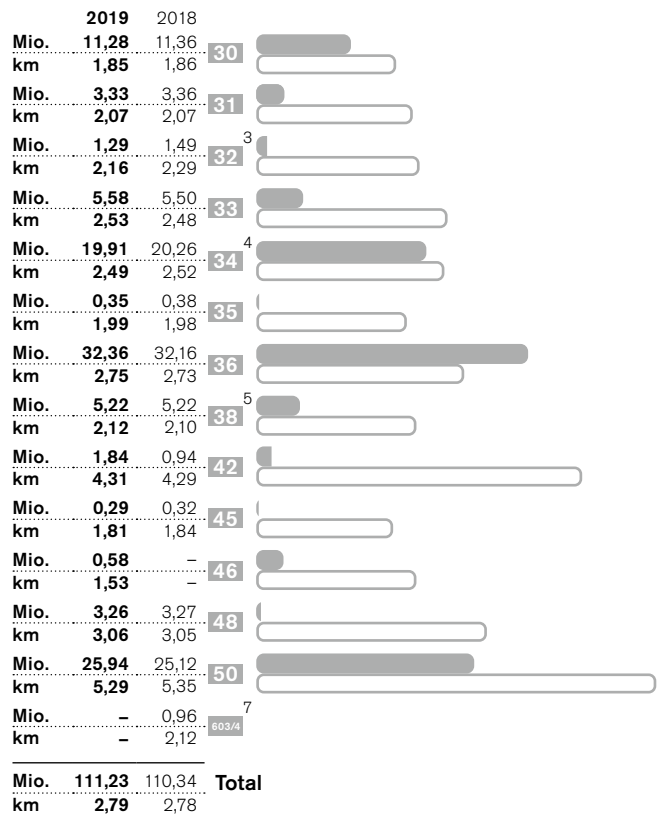
Tram

PERSONENKILOMETER ⁶ in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km



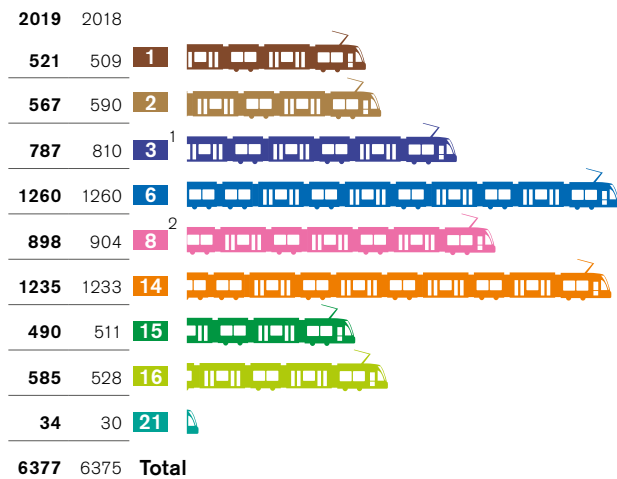
Bus

PERSONENKILOMETER ⁶ in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km



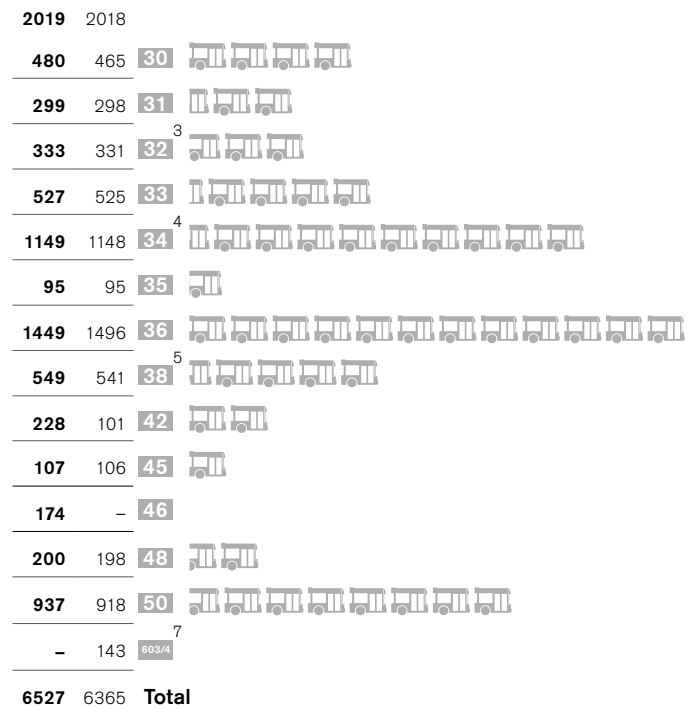
Tram

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.



Bus

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.



Anmerkungen

- 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.
- L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- L34 beinhaltet auch die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Es werden nur die Einsteiger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.
- Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.
- Bis 2018 sind die Linien L603/604 im Total enthalten. L603 und L604 werden durch Métro-Cars S.A. betrieben. Seit 2019 werden diese beiden Linien nicht mehr ausgewiesen.

VERWALTUNGSRAT



Von links:

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

Präsidentin

YVONNE HUNKELER

Dipl. Wirtschaftsprüferin, Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:
Verkehrsbetriebe Luzern AG

Mandate als Mitglied:

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

Vizepräsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:
Stiftung Oda Gesundheit und Soziales
im Kanton Solothurn, Stiftung Discher-
heim – 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
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Unternehmerin

VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mitglied 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:
Vizepräsident
VRA Nomination

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:
Gemeindepräsident Oberwil BL und
Bürgergemeindepräsident Oberwil BL,
Wasserwerk Reinach BL und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972
Mitglied seit 01.01.2014

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

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:
Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Mandate als Mitglied:

Stiftung für die Weiterbildung
schweizerischer Richterinnen und Richter

Richterliche Tätigkeit:

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

Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. oec., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats Basel-Stadt

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

VRA Finance & Controlling
VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:
Lorempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra

GESCHÄFTSLEITUNG



Von links:

Daniel Mangani, Alexander Klett,
Susanne Bolliger Crocoll,
Bruno Stehrenberger, Ramon Oppikofer,
Marion Gross-Schmid, Milan Sedlacek

Direktor

BRUNO STEHRENBERGER

Kaufmann KFS, 1966

Direktor seit 12.07.2019
(Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2016)

Leiterin Personal

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL

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

Mitglied seit 01.09.2017

Leiterin Unternehmensstab a.i.

MARION GROSS-SCHMID

Dr. rer. nat., Max-Planck-Inst. Stuttgart,
1962

Mitglied mit beratender Stimme seit
01.11.2019

Leiter Finanzen

DANIEL MANGANI

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

Mitglied seit 03.09.2019

Leiter Technik

ALEXANDER KLETT

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969

Mitglied seit 01.10.2019

Leiter Infrastruktur

RAMON OPIKOFER

Dipl. Bauingenieur HTL/
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied seit 01.10.2018

Leiter Verkehr a.i.

MILAN SEDLACEK

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

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.05.2018



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

Das abgelaufene Berichtsjahr hat die BVB mit einem positiven Jahresergebnis von 0,36 Mio. CHF abgeschlossen. Bei den Einsteiger- und Personenkilometerzahlen und den abgesetzten Fahrausweisen verzeichnet die BVB leichte Rückgänge, die zum Teil auf intensive Bautätigkeiten im ersten Halbjahr 2019 zurückzuführen sind.

Die Einsteigerzahlen (126,6 Mio./–0,9 Prozent) sowie die Personenkilometer (290,6 Mio./–0,7 Prozent) entwickelten sich im TNW 2019 rückläufig. Die zahlreichen Baustellen, insbesondere am Bahnhof SBB, führten bei der BVB zu einer grösseren Abnahme der Einsteigerzahlen als bei den Verbundpartnern im TNW. Auch beim Verkauf von Abonnements war erneut ein Rückgang (–1,7 Prozent) festzustellen. Die Zunahme bei den Einzelbilletten (+2,9 Prozent) konnte diesen Rückgang nur teilweise kompensieren. Neben der kostenseitigen Optimierung bei der Auswahl der Fahrausweise haben sich vor allem die Baustellen im ersten Halbjahr 2019 negativ ausgewirkt. Der Verkauf des TNW-Sortiments liegt im Berichtsjahr bei insgesamt 245,1 Mio. CHF und damit 0,8 Prozent unter dem Vorjahr.

Erneut positiv entwickelten sich die Einnahmen aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA), die seit dem Vorjahr direkt den Transportunternehmen zugewiesen und nicht mehr über den TNW verteilt werden. Der Zuwachs von 2,4 Prozent auf 10,5 Mio. CHF widerspiegelt gleichzeitig die weitere positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Aufgrund der rückläufigen Gesamteinnahmen des TNW und des tieferen Verteilschlüssels ergaben sich für die BVB im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Mio. CHF geringere Ein-

nahmen aus dem TNW. Die positive Entwicklung im DV und bei den GA sowie Einnahmen aus den grenzüberschreitenden Aktivitäten im Dreiländergebiet haben den Rückgang nur teilweise kompensiert. Bei den Transporterlösen ergaben sich – unter Berücksichtigung von wegfallenden Sonderfaktoren – Mindere Erlöse gegenüber dem Vorjahr in der Höhe von 2,3 Mio. CHF.

Die Dienstleistungen und übrigen Erlöse waren um 5,9 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Wesentliche Effekte waren die erstmalige Realisierung von Forderungen gegenüber einem Fahrzeughersteller, die zumeist aus Vorjahren resultieren, sowie die Fakturierung gegenüber Externen im Zusammenhang mit Baustellen. Teilweise wurden Termine für Bauprojekte verschoben, andere Dienstleistungen noch nicht abgeschlossen. Sie führten im Vergleich zum Vorjahr zu einer reduzierten aktivierten Eigenleistung und Lagerleistung.

Die Abgeltungen haben um 4,1 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. Zudem wirkte sich die Korrektur des Regierungsratsbeschlusses im Zusammenhang mit der Abschöpfung aus den ausgebliebenen Mehreinnahmen im TNW positiv aus.

Der höhere Betriebsertrag führt zu einem positiven Jahresergebnis von 0,36 Mio. CHF. Der weitgehend budgetierte, um 5,2 Mio. CHF höhere Personalaufwand ist hauptsächlich auf die Stabilisierungsmassnahmen im Fahrdienst zurückzuführen. Zudem wird die Fahrdienstleistung auf der Linie 50 seit dem 01.01.2019 nicht mehr von der Postauto AG, sondern von der BVB gestellt.

Die Einstellung von zusätzlichem Fahrdienstpersonal und das zusätzliche, temporär eingesetzte Personal führten zu höheren Personalaufwendungen. Entlastend wirkten Veränderungen bei der Krankentaggeldversicherung sowie die rückläufigen Personalentwicklungskosten.

Die Finanzierungslage der BVB ist weiterhin stabil. Das Eigenkapital beträgt 221,9 Mio. CHF (Vorjahr 221,5 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 30,6 Prozent (Vorjahr 30,5 Prozent).

Aus dem Cashflow aus der Betriebstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 41,7 Mio. CHF (Vorjahr 29,0 Mio. CHF). Die Verbesserung im Cashflow ist insbesondere auf die Entwicklung des Nettoumlaufvermögens von 5,6 Mio. CHF (Vorjahr 10,9 Mio. CHF) zurückzuführen.

Zudem ergaben sich positive Effekte aus den betrieblichen Einnahmen und über die betrieblichen Ausgaben.

Aus dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von 50,3 Mio. CHF (Vorjahr 51,8 Mio. CHF). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus verschobenen Investitionen in Sachanlagen.

Aus dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultierte 2019 ein Mittelzufluss von 9,0 Mio. CHF (Vorjahr 6,3 Mio. CHF). Der Mittelzufluss beruhte auf der Darlehensaufnahme von 20 Mio. CHF für Gleisinfrastrukturanlagen und einem Mittelabfluss aus der Rückzahlung von alten Darlehen in der Höhe von 11 Mio. CHF.

Nach der Finanzierung der Investitionen durch Mittelzufluss aus Geschäftstätigkeit und Nettozunahme der Finanzierungstätigkeiten stiegen die flüssigen Mittel um 0,3 Mio. CHF (Vorjahr –16,5 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 zum Geschäftserfolg der 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, die Leistung der Belegschaft entsprechend zu würdigen und den Mitarbeitenden für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Die BVB hat auch im Berichtsjahr das individuelle Potenzial ihrer Mitarbeitenden durch Personalentwicklungsmassnahmen und Wei-

terbildungen gefördert. So möchte die BVB vorhandenes Know-how an das Unternehmen binden und weiterentwickeln.

Ende 2019 beschäftigte die BVB 1336 Mitarbeitende (Vorjahr 1243 Mitarbeitende). Das bedeutet eine Zunahme von 93 Personen (rund 7,5 Prozent). Im Jahresdurchschnitt 2019 waren 1193 Vollzeitstellen besetzt (Vorjahr: 1131 Vollzeitstellen). Die krankheits- und unfallbedingten Absenzen (in Tagen pro FTE) waren 2019 rückläufig und betragen 21,4 Tage (Vorjahr 22,2 Tage). Vollzeitstellen).

Um den Personalbestand im Fahrdienst zu erhöhen, hat die BVB eine Rekrutierungsoffensive durchgeführt. Grund dafür war der Personalmangel im Fahrdienst, der durch Planungsfehler im Management entstanden war: So wurden die zu absolvierende Fahrmasse und der zusätzliche Personalbedarf für Tramersatz-Busse bei Baustellen unterschätzt. 2019 konnte die BVB insgesamt 108 Personen für den Fahrdienst ausbilden. Der Personalbestand im Fahrdienst war deshalb zum Jahresende nahezu ausgeglichen. Damit sich die Personalsituation im Fahrdienst nachhaltig entspannt, werden die Rekrutierungs- und Ausbildungsmassnahmen 2020 konsequent fortgesetzt.

Auf Basis der 2018 durchgeführten Mitarbeitendenumfrage wurden in allen Geschäftsbereichen unter Einbezug der Mitarbeitenden Massnahmen zur Verbesserung ihrer Zufriedenheit erarbeitet. Diese werden seit 2019 umgesetzt. Der Stand der Umsetzung wird regelmässig der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt, dies zuletzt im November 2019.

RISIKOMANAGEMENT

Ein professionelles Risikomanagement ist nicht nur gesetzlich gefordert. Es ist von entscheidender Bedeutung für die frühzeitige

Identifikation von wesentlichen Unternehmensrisiken, für deren Analyse, Steuerung und Überwachung – und somit letztlich für die sichere und risikofreie Leistungserbringung in der geforderten Qualität. Es ermöglicht zudem, 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

Im Juni 2019 hat die GPK einen Bericht zur BVB veröffentlicht. Sie benannte und untersuchte darin Themenfelder wie Mitarbeiterzufriedenheit, ausserordentliche Schäden an der Bahninfrastruktur und Compliance bei Beschaffungen. Diese waren weitgehend deckungsgleich mit den zuvor durch den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung definierten Themen, zu denen unabhängig vom GPK-Bericht konkrete Massnahmen festgelegt und umgesetzt wurden. Nach der Veröffentlichung des GPK-Berichts hat sich der damalige Direktor Erich Lagler entschieden, die BVB auf eigenen Wunsch zu verlassen.

Mitte Juli 2019 hat der Verwaltungsrat Bruno Stehrenberger zum neuen Direktor gewählt. Stefan Popp, Leiter Finanzen und Vize-Direktor, hat die BVB per Ende August 2019 verlassen.

Nach dem Direktionswechsel wurden die Prozesse und die Organisation überprüft und teilweise neu definiert. Ende August 2019 hat der neue Direktor drei Stossrichtungen vorgestellt: «Starker Service public für die trinationale Region», «Menschen im Mittelpunkt» und «Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln». Auf der Grundlage dieser Stossrichtungen und nach der Überprüfung der bestehenden Prozesse und der Organisation wurden Anpassungen vorgenommen. Als wichtigste organisatorische Veränderung wurde die 2018 beschlossene Zusammenführung der Geschäftsbereiche «Infrastruktur» und «Technik» zum Geschäftsbereich «Anlagen & Fahrzeuge» gestoppt. Dies unter anderem aufgrund der Erkenntnis, dass die Eigenständigkeit von Infrastruktur, Technik und Verkehr eine wichtige Grundvoraussetzung ist, um den Auftrag zu erfüllen und das Kerngeschäft weiterzuentwickeln. Seit dem 1. September 2019 werden «Technik» und «Infrastruktur» entsprechend wieder als eigenständige Geschäftsbereiche geführt und beide sind in der Geschäftsleitung vertreten. Zur Optimierung des Gesamtsystems Fahrzeugflotte/Infrastruktur wurde ein neues interdisziplinäres Fachgremium mit Fachpersonen aus den Geschäftsbereichen «Infrastruktur», «Technik» und «Verkehr» initiiert.

Die Bereiche «Marketing & Vertrieb» und «Werbung» wurden per 1. September 2019 vom Geschäftsbereich «Finanzen» in den Geschäftsbereich «Verkehr» verschoben. Der Bereich «Immobilien» wurde gleichzeitig vom Geschäftsbereich «Finanzen» in den Geschäftsbereich «Infrastruktur» verschoben. Ziel der Verschiebungen sind u.a. mehr Nähe zum Markt und damit zu den Fahrgästen sowie die stärkere Positionierung des Geschäftsbereichs «Finanzen» als Dienstleister.

Im November 2019 hat die BVB einen Strategieprozess gestartet, um die genannten

drei Stossrichtungen weiterzuentwickeln. Dabei steht die Frage im Fokus, wie sich die BVB in ihrem Kerngeschäft positionieren und welche Rolle sie im Bereich neuer Mobilitätsformen spielen möchte.

WEITERE EREIGNISSE

Anfang Mai 2019 wurde während zweier Wochen der Betrieb auf der Linie 3 zwischen Burgfelderhof und Gare de Saint-Louis zwischen 20.00 Uhr und Betriebsschluss eingestellt. Dies aufgrund mehrerer Attacken mit Laserpointern, die Mitarbeitende und Fahrgäste gefährdeten. Die französischen Behörden ergriffen daraufhin Massnahmen, sodass der Betrieb zwei Wochen später wieder vollständig aufgenommen werden konnte. Seither ist die Situation auf diesem Streckenabschnitt ruhig.

Um den Energieverbrauch, den grössten Umweltfaktor der BVB, zu reduzieren, hat das Unternehmen eine Netzoptimierungsstudie begonnen. Sie soll ermitteln, wie sich die re-kuperierte (zurückgewonnene) Energie im Tramnetz besser nutzen lässt. Auch in weiteren Bereichen ist die BVB aktiv: Mit der Professionalisierung des Gefahrstoffmanagements wurde der Grundstein gelegt, um künftig den Verbrauch von besonders schädlichen Stoffen zu reduzieren. Auch die Recyclingquote soll gesteigert werden. Dafür hat die BVB betriebsintern weitere Möglichkeiten geschaffen, um Abfälle in den Wertstoffkreislauf zurückzuführen.


AUSBLICK

Am 11. März 2020 hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) den Ausbruch des Coronavirus (COVID-19) aufgrund seiner schnellen, weltweiten Verbreitung zur Pandemie erklärt. Der Bundesrat hat daraufhin am 16. März 2020 die «ausserordentliche Lage» erklärt. Die Coronapandemie wird die ganze BVB und das Geschäftsjahr 2020 enorm prägen und sich unter anderem so-

wohl auf das Geschäftsergebnis wie auch die Fahrgastzahlen markant auswirken.

2020 feiert die BVB ihr 125-Jahr-Jubiläum. Die Feierlichkeiten erstrecken sich mit vielen Veranstaltungen für Mitarbeitende und die Basler Bevölkerung über das ganze Jahr. Höhepunkt sind die Tage der offenen Türen am 5. und 6. September 2020.

Die BVB hat 2019 einen Pilotbetrieb mit einem E-Bus gestartet. Er soll im Hinblick auf die geplante Umstellung der gesamten Busflotte auf batterieelektrische Busse bis 2027 Erkenntnisse für die Definition von technischen und betrieblichen Anforderungen liefern. Weitere Planungen in Bezug auf die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur und Fahrzeuge sowie der Betriebsprozesse laufen zurzeit. Die BVB wird 2020 einen Ratschlag zur Finanzierung dieses Vorhabens zuhanden des Grossen Rats einreichen. Der Entscheid des Grossen Rats über das Darlehensbegehren wird für Ende 2020 erwartet. Parallel zum politischen Prozess arbeitet die BVB an der Ausschreibung der ersten Tranche von zu beschaffenden E-Bussen, die – vorbehaltlich des Grossratsentscheids – die 52 vorhandenen Gas- und Dieselbusse ersetzen sollen.

2020 starten die Arbeiten für die Beschaffung zusätzlicher Flexity-Trams im Rahmen der Auslösung bestehender Optionslose. Diese Flexitys sollen unter anderem die Cornichon-Fahrzeuge ersetzen und die betriebliche sowie die technische Reserve erhöhen. 

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2019	2018
Verkehrserlöse		120 305 522	122 650 772
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	21 339 238	15 440 492
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	80 917 932	76 843 225
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	3 512 211	3 503 223
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	16 565 760	16 492 802
Aktivierete Eigenleistung und Lagerleistung		13 895 407	15 827 366
Betriebsertrag		256 536 070	250 757 880
Aufwand zur Leistungserstellung	4	-42 003 585	-42 657 694
Personalaufwand	5	-145 197 434	-140 037 724
Übriger betrieblicher Aufwand	6	-14 697 655	-15 230 222
Betriebsaufwand		-201 898 674	-197 925 640
Betriebsergebnis (EBITDA)		54 637 396	52 832 240
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	-51 390 882	-51 827 821
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	-1 636 795	-1 252 196
Abschreibungen		-53 027 677	-53 080 017
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		1 609 719	-247 777
Finanzertrag	7	204 423	285 391
Finanzaufwand	7	-1 458 821	-2 087 162
Finanzergebnis	7	-1 254 398	-1 801 771
Ordentliches Ergebnis		355 321	-2 049 548
Unternehmenserfolg vor Rücklagen		355 321	-2 049 548
Verwendung gesetzliche Rücklagen	20	-	1 283 871
Ergebniseffekt aus Rücklagen		-	1 283 871
Gewinn/Verlust (-)		355 321	-765 677

BILANZ

Per 31. Dezember 2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2019	31.12.2018
Flüssige Mittel	8	26 874 998	26 529 912
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	15 772 390	15 384 029
Sonstige kurzfristige Forderungen		4 371 236	6 309 905
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	24 442 131	23 035 969
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	11 928 756	10 272 020
Umlaufvermögen		83 389 511	81 531 835
Sachanlagen	13	633 738 384	641 065 448
Finanzanlagen	12	499 900	499 900
Immaterielle Anlagen	14	6 335 468	4 181 107
Anlagevermögen		640 573 752	645 746 455
Total Aktiven		723 963 263	727 278 290

Passiven	Note	31.12.2019	31.12.2018
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	11 129 194	10 759 478
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		72 246	122 462
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	11 799 093	10 999 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	13 165 795	13 222 806
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	41 582 063	35 531 182
Kurzfristiges Fremdkapital		77 748 391	70 635 021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	254 313 160	246 112 254
Langfristige Rückstellungen	17	3 524 635	5 943 500
Investitionszuschüsse	19	166 515 652	183 081 411
Langfristiges Fremdkapital		424 353 447	435 137 165
Fremdkapital		502 101 838	505 772 186
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	20	4 103 893	4 103 893
Freiwillige Rücklagen		29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben		4 015 122	4 015 122
Gewinnvortrag		11 510 965	12 276 642
Jahresgewinn/-verlust (-)		355 321	- 765 677
Eigenkapital		221 861 425	221 506 104
Total Passiven		723 963 263	727 278 290

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

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2019	2018	2017	2016	2015
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	256,54	250,76	249,26	233,90	239,10
Betriebliches Ergebnis	1,61	-0,25	1,73	2,28	1,30
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	0,36	-0,77	0,27	0,31	0,17
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern)^{1,2}					
	290,60	292,55	296,24	298,69	302,13
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern)^{1,2}					
	126,63	127,74	130,66	132,01	133,49
Linienlängen in m²					
Tram	72 775	72 755	69 599	68 282	68 282
Bus ³	112 035	111 663	112 290	112 695	112 695
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)					
Tram	6 377	6 375	6 227	6 179	6 180
Bus ³	6 527	6 365	6 475	6 488	6 383
Nachtnetzlinien	26	26	26	26	26
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)					
	81,1	82,4 ⁴	89,4	89	88
Extrafahrten					
	341	337	308	680	762
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	19 255 000	18 528 691	18 868 316	17 609 612	18 137 000
Gas	13 523 000	13 935 469	13 413 301	13 423 500	15 691 000
davon Biogas	6 199 000	6 198 750	6 198 750	6 198 750	6 199 000
Strom	77 000				
Tram					
Strom ⁵	29 367 000	31 513 797	31 097 760	32 735 616	33 997 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial					
davon erneuerbare Energien	35 643 000	37 712 547	37 296 510	38 934 366	40 196 000
davon erneuerbare Energien (%)	57,0	59,0	59,0	61,0	59,3
Mitarbeitende					
Personalbestand					
Personen	1 336	1 243	1 255	1 241	1 249
FTE	1 192,8	1 130,7	1 137,9	1 116,7	1 158,2
Männer					
	1 139	1 057	1 065	1 053	1 056
Männer in %					
	85,2	85,0	84,9	84,9	84,7
Frauen					
	197	186	190	188	191
Frauen in %					
	14,7	15,0	15,1	15,1	15,3
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)					
	18	14	16	17	15
Fluktuation insgesamt in %					
	8,3	8,8	7,4	6,5	6,2
Austritte					
	6,9	5,3	6,1	5,7	4,1
Pensionierungen					
	1,4	3,5 ⁶	1,3	0,7	2,1
Vertretene Nationalitäten					
	24	22	20	19	19
Durchschnittsalter					
	47,5	47,5	47,3	46,5	46,1
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)					
	5,6	6,5	5,4	7,4	5,5
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)					
	21,4	22,2	20,4	16,8 ⁷	17,2
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)					
	-	-	77	-	77

1 Inklusive Nachtnetz und Extrafahrten.

2 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

3 BVB inkl. SBG und MAB, 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 Erhöhte Zahl von Frühpensionierungen aufgrund der Reduktion des Umwandlungssatzes per 01.01.2019.

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



20 19

S. 2

**CORPORATE
GOVERNANCE**

S. 10

**JAHRES-
RECHNUNG**

S. 28

STATISTIKEN



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.

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, Vizepräsident ist Kurt Altermatt. Weitere Mitglieder des Verwaltungsrats sind Manfred Gloor (Vertreter Personal BVB), Hanspeter Ryser (Vertreter Kanton Basel-Landschaft), Sibylle Oser, Daniela Thurnherr und Widar von Arx.

ROLLE UND ARBEITSWEISE DES VERWALTUNGSRATS

Der Verwaltungsrat überwacht die Tätigkeit der Geschäftsleitung und wählt deren Mitglieder. Er erlässt das Organisationsreglement unter Vorbehalt der Genehmigung 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 bzw. vier (Ausschuss Strategie & Politik) 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 bestand bis zum 31. August 2019 aus dem Direktor, dem Vizedirektor sowie vier weiteren Mitgliedern. Zusätzlich nahm ein Mitglied der Geschäftsleitung ohne Stimmrecht an den Sitzungen teil. Nach der Veröffentlichung des Berichts der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rats (GPK) im Juni hat sich der damalige Direktor Erich Lagler entschieden, die BVB auf eigenen Wunsch zu verlassen. Mitte Juli 2019 hat der Verwaltungsrat Bruno Stehrenberger zum Direktor gewählt. Nach dem Direktionswechsel wurden die Prozesse und die Organisation überprüft und teilweise neu definiert. Ende August 2019 hat der neue Direktor drei Stossrichtungen vorgestellt: «Starker Service public für die trinationale Region», «Menschen im Mittelpunkt» und «Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln». Auf der Grundlage dieser Stossrichtungen und nach der Überprüfung der bestehenden Prozesse und der Organisation wurden Anpassungen vorgenommen. Als wichtigste organisatorische Veränderung wurde die 2018 beschlossene Zusammenführung der Geschäftsbereiche «Infrastruktur» und «Technik» zum Geschäftsbereich «Anlagen & Fahrzeuge» gestoppt. Dies unter anderem aufgrund der Erkenntnis, dass die Eigenständigkeit von Infrastruktur, Technik und Verkehr eine wichtige Grundvoraussetzung ist, um den Auftrag zu erfüllen und das Kerngeschäft weiterzuentwickeln. Seit dem 1. September 2019 werden «Technik» und «Infrastruktur» entsprechend wieder als eigenständige Geschäftsbereiche geführt. Beide Leitungspersonen sind Mitglied der Geschäftsleitung.

Im Berichtsjahr kam es zu folgenden Veränderungen in der Geschäftsleitung: Stefan Popp, Leiter Finanzen und Vizedirektor, hat die BVB per Ende August 2019 verlassen. Die Leitung des Geschäftsbereichs «Finanzen» übernahm Daniel Mangani ab September interimistisch. Nach der Wahl des damaligen Leiters Verkehr Bruno Stehrenberger zum Direktor führte Sigfried Flury den Geschäftsbereich «Verkehr» von Mitte Juli bis Oktober interimistisch. Seit November 2019 ist Milan Sedlacek Leiter Verkehr a.i. Die Leitung Unternehmensstab über-

nahm ab November 2019 Marion Gross-Schmid. Sie nimmt mit beratender Stimme Einsitz in der Geschäftsleitung. Von Januar bis Mai 2019 war Ramon Oppikofer Leiter Infrastruktur a.i. und von Juni bis September führte er den Geschäftsbereich «Anlagen & Fahrzeuge», bevor dieser im Zuge einer organisatorischen Anpassung wieder in zwei einzelne Geschäftsbereiche aufgeteilt wurde. Der Geschäftsbereich «Technik» wurde zuvor von Januar bis Juli 2019 von Ludwig Näf geleitet und von August bis September von Ramon Oppikofer. Seit Oktober 2019 führt Alexander Klett den Geschäftsbereich «Technik».

ENTSCHÄDIGUNGEN

VERWALTUNGSRAT

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidenten legt der Regierungsrat fest. 2019 hat der Regierungsrat auf der Basis eines Vergleichs mit anderen Unternehmen entschieden, die Vergütung der Verwaltungsratspräsidentin rückwirkend per 1. Januar 2018 von jährlich 60 000 Franken auf neu 80 000 Franken anzupassen. 2019 betrug die Vergütung für die Verwaltungsratspräsidentin deshalb 100 000 Franken (80 000 Franken für das Geschäftsjahr 2019 plus 20 000 Franken aufgrund der für das Geschäftsjahr 2018 rückwirkenden Anpassung von 60 000 Franken auf 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 1 200 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

	2019
Hunkeler Yvonne	102 192
Altermatt Kurt	42 531
Gloor Manfred	32 400
Oser Sibylle	33 916
Ryser Hanspeter	39 000
Thurnherr Daniela	41 400
Von Arx Widar	33 000
Gesamtvergütung VR (total 7 Personen)	324 439

VERGÜTUNGEN AN GESCHÄFTSLEITUNGSMITGLIEDER

in CHF, Bruttogehalt inkl. Familien- und Unterhaltszulagen

	2019
Höchste Einzelvergütung Erich Lagler (Rücktritt als Direktor per 28.6.2019)	281 329 ¹
Gesamtvergütung Geschäftsleitung (total 10 Personen mit Ab- und Zugängen)	1 401 582

¹ Inkl. Zahlungen gemäss kantonalem Personalgesetz und aufgrund der arbeitsvertraglichen Ansprüche.

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 baselstädtischen Spesenverordnung orientiert und gemäss §13 des BVB-OG im Einvernehmen mit der Personalkommission erlassen wurde.

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.

Das Berichtsjahr war geprägt von verschiedenen Sensibilisierungs- und Schulungskampagnen. So wurde eine Kampagne zum Schutz vor sexueller Belästigung durchgeführt. Des Weiteren wurden die Mitarbeitenden in einem Schulungsmodul informiert, über welche Kanäle Missstände intern gemeldet werden können. Zu diesem Meldeprozess wurde auch eine für alle Mitarbeitenden obligatorische Online-Schulung erstellt.

2019 hat die BVB 53 Submissionen (Vorjahr 35) 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 81,93 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 2019 fand über das ganze Jahr verteilt statt. In der ersten Jahreshälfte lag der Fokus auf der Selbstbeurteilung der Prozesse. In der zweiten Jahreshälfte wurde in drei Bereichen ein Walkthrough durchgeführt sowie das Testing der Schlüsselkontrollen angestossen.

RISIKOMANAGEMENT

Ein professionelles Risikomanagement ist nicht nur gesetzlich gefordert. Es ist von entscheidender Bedeutung für die frühzeitige Identifikation von wesentlichen Unternehmensrisiken, für deren Analyse, Steuerung und Überwachung – und somit letztlich für die sichere und risikofreie Leistungserbringung in der geforderten Qualität. Es ermöglicht zudem, 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



Von links:

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

Präsidentin

YVONNE HUNKELER

Dipl. Wirtschaftsprüferin,
Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:
Verkehrsbetriebe Luzern AG

Mandate als Mitglied:

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

Mitglied

HANSPETER RYSER

Selbstständiger Landwirt, 1965
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:
Gemeindepräsident Oberwil BL und
Bürgergemeindepräsident Oberwil BL,
Wasserwerk Reinach BL und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Vizepräsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:
Stiftung Oda Gesundheit und Soziales
im Kanton Solothurn, Stiftung Discher-
heim – Wohnen und Arbeiten Solothurn

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim für
körperbehinderte Kinder, Stiftung Pro
Senectute Kanton Solothurn, Vorstand
Alzheimer Solothurn

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972
Mitglied seit 01.01.2014

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

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:
Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Mandate als Mitglied:

Stiftung für die Weiterbildung
schweizerischer Richterinnen und Richter

Richterliche Tätigkeit:

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

Mitglied

MANFRED GLOOR

Wagenführer, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

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

VRA Personal & Compliance

Weitere Mandate

Vorstandsmitglied VGV
des VPOD Basel

Mitglied

SIBYLLE OSER

lic. iur. Advokatin, 1966
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Unternehmerin

VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mitglied der Verwaltung der
Genossenschaft Migros Basel

Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. oec., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats Basel-Stadt

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

VRA Finance & Controlling
VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:
Lorempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra

GESCHÄFTSLEITUNG



Von links:
Daniel Mangani, Alexander Klett,
Susanne Bolliger Crocoll,
Bruno Stehrenberger, Ramon Oppikofer,
Marion Gross-Schmid, Milan Sedlacek

Direktor

BRUNO STEHRENBERGER

Kaufmann KFS, 1966

Direktor seit 12.07.2019
(Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2016)

Leiterin Personal

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL

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

Mitglied seit 01.09.2017

Leiterin Unternehmensstab a.i.

MARION GROSS-SCHMID

Dr. rer. nat., Max-Planck-Inst. Stuttgart,
1962

Mitglied mit beratender Stimme seit
01.11.2019

Leiter Finanzen

DANIEL MANGANI

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

Mitglied seit 03.09.2019

Leiter Technik

ALEXANDER KLETT

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969

Mitglied seit 01.10.2019

Leiter Infrastruktur

RAMON OPPIKOFER

Dipl. Bauingenieur HTL/
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied seit 01.10.2018

Leiter Verkehr a.i.

MILAN SEDLACEK

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

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.05.2018



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

Das abgelaufene Berichtsjahr hat die BVB mit einem positiven Jahresergebnis von 0,36 Mio. CHF abgeschlossen. Bei den Einsteiger- und Personenkilometerzahlen und den abgesetzten Fahrausweisen verzeichnet die BVB leichte Rückgänge, die zum Teil auf intensive Bautätigkeiten im ersten Halbjahr 2019 zurückzuführen sind.

Die Einsteigerzahlen (126,6 Mio./–0,9 Prozent) sowie die Personenkilometer (290,6 Mio./–0,7 Prozent) entwickelten sich im TNW 2019 rückläufig. Die zahlreichen Baustellen, insbesondere am Bahnhof SBB, führten bei der BVB zu einer grösseren Abnahme der Einsteigerzahlen als bei den Verbundpartnern im TNW. Auch beim Verkauf von Abonnements war erneut ein Rückgang (–1,7 Prozent) festzustellen. Die Zunahme bei den Einzelbilletten (+2,9 Prozent) konnte diesen Rückgang nur teilweise kompensieren. Neben der kostenseitigen Optimierung bei der Auswahl der Fahrausweise haben sich vor allem die Baustellen im ersten Halbjahr 2019 negativ ausgewirkt. Der Verkauf des TNW-Sortiments liegt im Berichtsjahr bei insgesamt 245,1 Mio. CHF und damit 0,8 Prozent unter dem Vorjahr.

Erneut positiv entwickelten sich die Einnahmen aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA), die seit dem Vorjahr direkt den Transportunternehmen zugewiesen und nicht mehr über den TNW verteilt werden. Der Zuwachs von 2,4 Prozent auf 10,5 Mio. CHF widerspiegelt gleichzeitig die weitere positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Aufgrund der rückläufigen Gesamteinnahmen des TNW und des tieferen Verteilschlüssels ergaben sich für die BVB im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Mio. CHF geringere Ein-

nahmen aus dem TNW. Die positive Entwicklung im DV und bei den GA sowie Einnahmen aus den grenzüberschreitenden Aktivitäten im Dreiländergebiet haben den Rückgang nur teilweise kompensiert. Bei den Transporterlösen ergaben sich – unter Berücksichtigung von wegfallenden Sonderfaktoren – Mindere Erlöse gegenüber dem Vorjahr in der Höhe von 2,3 Mio. CHF.

Die Dienstleistungen und übrigen Erlöse waren um 5,9 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Wesentliche Effekte waren die erstmalige Realisierung von Forderungen gegenüber einem Fahrzeughersteller, die zumeist aus Vorjahren resultieren, sowie die Fakturierung gegenüber Externen im Zusammenhang mit Baustellen. Teilweise wurden Termine für Bauprojekte verschoben, andere Dienstleistungen noch nicht abgeschlossen. Sie führten im Vergleich zum Vorjahr zu einer reduzierten aktivierten Eigenleistung und Lagerleistung.

Die Abgeltungen haben um 4,1 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. Zudem wirkte sich die Korrektur des Regierungsratsbeschlusses im Zusammenhang mit der Abschöpfung aus den ausgebliebenen Mehreinnahmen im TNW positiv aus.

Der höhere Betriebsertrag führt zu einem positiven Jahresergebnis von 0,36 Mio. CHF. Der weitgehend budgetierte, um 5,2 Mio. CHF höhere Personalaufwand ist hauptsächlich auf die Stabilisierungsmassnahmen im Fahrdienst zurückzuführen. Zudem wird die Fahrdienstleistung auf der Linie 50 seit dem 01.01.2019 nicht mehr von der Postauto AG, sondern von der BVB gestellt.

Die Einstellung von zusätzlichem Fahrdienstpersonal und das zusätzliche, temporär eingesetzte Personal führten zu höheren Personalaufwendungen. Entlastend wirkten Veränderungen bei der Krankentaggeldversicherung sowie die rückläufigen Personalentwicklungskosten.

Die Finanzierungslage der BVB ist weiterhin stabil. Das Eigenkapital beträgt 221,9 Mio. CHF (Vorjahr 221,5 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 30,6 Prozent (Vorjahr 30,5 Prozent).

Aus dem Cashflow aus der Betriebstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 41,7 Mio. CHF (Vorjahr 29,0 Mio. CHF). Die Verbesserung im Cashflow ist insbesondere auf die Entwicklung des Nettoumlaufvermögens von 5,6 Mio. CHF (Vorjahr 10,9 Mio. CHF) zurückzuführen.

Zudem ergaben sich positive Effekte aus den betrieblichen Einnahmen und über die betrieblichen Ausgaben.

Aus dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von 50,3 Mio. CHF (Vorjahr 51,8 Mio. CHF). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus verschobenen Investitionen in Sachanlagen.

Aus dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultierte 2019 ein Mittelzufluss von 9,0 Mio. CHF (Vorjahr 6,3 Mio. CHF). Der Mittelzufluss beruhte auf der Darlehensaufnahme von 20 Mio. CHF für Gleisinfrastukturanlagen und einem Mittelabfluss aus der Rückzahlung von alten Darlehen in der Höhe von 11 Mio. CHF.

Nach der Finanzierung der Investitionen durch Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit und Nettozunahme der Finanzierungstätigkeiten stiegen die flüssigen Mittel um 0,3 Mio. CHF (Vorjahr –16,5 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 zum Geschäftserfolg der 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, die Leistung der Belegschaft entsprechend zu würdigen und den Mitarbeitenden für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Die BVB hat auch im Berichtsjahr das individuelle Potenzial ihrer Mitarbeitenden durch Personalentwicklungsmassnahmen und Wei-

terbildungen gefördert. So möchte die BVB vorhandenes Know-how an das Unternehmen binden und weiterentwickeln.

Ende 2019 beschäftigte die BVB 1336 Mitarbeitende (Vorjahr 1243 Mitarbeitende). Das bedeutet eine Zunahme von 93 Personen (rund 7,5 Prozent). Im Jahresdurchschnitt 2019 waren 1193 Vollzeitstellen besetzt (Vorjahr: 1131 Vollzeitstellen). Die krankheits- und unfallbedingten Absenzen (in Tagen pro FTE) waren 2019 rückläufig und betrugen 21,4 Tage (Vorjahr 22,2 Tage).

Um den Personalbestand im Fahrdienst zu erhöhen, hat die BVB eine Rekrutierungs-offensive durchgeführt. Grund dafür war der Personalmangel im Fahrdienst, der durch Planungsfehler im Management entstanden war: So wurden die zu absolvierende Fahrmasse und der zusätzliche Personalbedarf für Tramersatz-Busse bei Baustellen unterschätzt. 2019 konnte die BVB insgesamt 108 Personen für den Fahrdienst ausbilden. Der Personalbestand im Fahrdienst war deshalb zum Jahresende nahezu ausgeglichen. Damit sich die Personalsituation im Fahrdienst nachhaltig entspannt, werden die Rekrutierungs- und Ausbildungsmassnahmen 2020 konsequent fortgesetzt.

Auf Basis der 2018 durchgeführten Mitarbeitendenumfrage wurden in allen Geschäftsbereichen unter Einbezug der Mitarbeitenden Massnahmen zur Verbesserung ihrer Zufriedenheit erarbeitet. Diese werden seit 2019 umgesetzt. Der Stand der Umsetzung wird regelmässig der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt, dies zuletzt im November 2019.

BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Im Juni 2019 hat die GPK einen Bericht zur BVB veröffentlicht. Sie benannte und untersuchte darin Themenfelder wie Mitarbeiten-

denzufriedenheit, ausserordentliche Schäden an der Bahninfrastruktur und Compliance bei Beschaffungen. Diese waren weitgehend deckungsgleich mit den zuvor durch den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung definierten Themen, zu denen unabhängig vom GPK-Bericht konkrete Massnahmen festgelegt und umgesetzt wurden. Nach der Veröffentlichung des GPK-Berichts hat sich der damalige Direktor Erich Lagler entschieden, die BVB auf eigenen Wunsch zu verlassen.

Mitte Juli 2019 hat der Verwaltungsrat Bruno Stehrenberger zum neuen Direktor gewählt. Stefan Popp, Leiter Finanzen und Vizedirektor, hat die BVB per Ende August 2019 verlassen.

Nach dem Direktionswechsel wurden die Prozesse und die Organisation überprüft und teilweise neu definiert. Ende August 2019 hat der neue Direktor drei Stossrichtungen vorgestellt: «Starker Service public für die trinationale Region», «Menschen im Mittelpunkt» und «Haushälterischer Umgang mit finanziellen Mitteln». Auf der Grundlage dieser Stossrichtungen und nach der Überprüfung der bestehenden Prozesse und der Organisation wurden Anpassungen vorgenommen. Als wichtigste organisatorische Veränderung wurde die 2018 beschlossene Zusammenführung der Geschäftsbereiche «Infrastruktur» und «Technik» zum Geschäftsbereich «Anlagen & Fahrzeuge» gestoppt. Dies unter anderem aufgrund der Erkenntnis, dass die Eigenständigkeit von Infrastruktur, Technik und Verkehr eine wichtige Grundvoraussetzung ist, um den Auftrag zu erfüllen und das Kerngeschäft weiterzuentwickeln. Seit dem 1. September 2019 werden «Technik» und «Infrastruktur» entsprechend wieder als eigenständige Geschäftsbereiche geführt und beide sind in der Geschäftsleitung vertreten. Zur Optimierung des Gesamtsystems Fahrzeugflotte / Infrastruktur wurde ein neues interdisziplinäres Fachgremium

mit Fachpersonen aus den Geschäftsbereichen «Infrastruktur», «Technik» und «Verkehr» initiiert.

Die Bereiche «Marketing & Vertrieb» und «Werbung» wurden per 1. September 2019 vom Geschäftsbereich «Finanzen» in den Geschäftsbereich «Verkehr» verschoben. Der Bereich «Immobilien» wurde gleichzeitig vom Geschäftsbereich «Finanzen» in den Geschäftsbereich «Infrastruktur» verschoben. Ziel der Verschiebungen sind u.a. mehr Nähe zum Markt und damit zu den Fahrgästen sowie die stärkere Positionierung des Geschäftsbereichs «Finanzen» als Dienstleister.

Im November 2019 hat die BVB einen Strategieprozess gestartet, um die genannten drei Stossrichtungen weiterzuentwickeln. Dabei steht die Frage im Fokus, wie sich die BVB in ihrem Kerngeschäft positionieren und welche Rolle sie im Bereich neuer Mobilitätsformen spielen möchte.

WEITERE EREIGNISSE

Anfang Mai 2019 wurde während zweier Wochen der Betrieb auf der Linie 3 zwischen Burgfelderhof und Gare de Saint-Louis zwischen 20.00 Uhr und Betriebsschluss eingestellt. Dies aufgrund mehrerer Attacken mit Laserpointern, die Mitarbeitende und Fahrgäste gefährdeten. Die französischen Behörden ergriffen daraufhin Massnahmen, sodass der Betrieb zwei Wochen später wieder vollständig aufgenommen werden konnte. Seither ist die Situation auf diesem Streckenabschnitt ruhig.

Um den Energieverbrauch, den grössten Umweltfaktor der BVB, zu reduzieren, hat das Unternehmen eine Netzoptimierungsstudie begonnen. Sie soll ermitteln, wie sich die rezipierte (zurückgewonnene) Energie im Tramnetz besser nutzen lässt. Auch in weiteren Bereichen ist die BVB aktiv: Mit der Professionalisierung des Gefahrstoffmanage-

ments wurde der Grundstein gelegt, um künftig den Verbrauch von besonders schädlichen Stoffen zu reduzieren. Auch die Recyclingquote soll gesteigert werden. Dafür hat die BVB betriebsintern weitere Möglichkeiten geschaffen, um Abfälle in den Wertstoffkreislauf zurückzuführen.


AUSBLICK

Am 11. März 2020 hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) den Ausbruch des Coronavirus (COVID-19) aufgrund seiner schnellen, weltweiten Verbreitung zur Pandemie erklärt. Der Bundesrat hat daraufhin am 16. März 2020 die «ausserordentliche Lage» erklärt. Die Coronapandemie wird die ganze BVB und das Geschäftsjahr 2020 enorm prägen und sich unter anderem sowohl auf das Geschäftsergebnis wie auch die Fahrgastzahlen markant auswirken.

2020 feiert die BVB ihr 125-Jahr-Jubiläum. Die Feierlichkeiten erstrecken sich mit vielen Veranstaltungen für Mitarbeitende und die Basler Bevölkerung über das ganze Jahr. Höhepunkt sind die Tage der offenen Türen am 5. und 6. September 2020.

Die BVB hat 2019 einen Pilotbetrieb mit einem E-Bus gestartet. Er soll im Hinblick auf die geplante Umstellung der gesamten Busflotte auf batterieelektrische Busse bis 2027 Erkenntnisse für die Definition von technischen und betrieblichen Anforderungen liefern. Weitere Planungen in Bezug auf die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur und Fahrzeuge sowie der Betriebsprozesse laufen zurzeit. Die BVB wird 2020 einen Ratschlag zur Finanzierung dieses Vorhabens zuhänden des Grossen Rats einreichen. Der Entscheid des Grossen Rats über das Darlehensbegehren wird für Ende 2020 erwartet. Parallel zum politischen Prozess arbeitet die BVB an der Ausschreibung der ersten Tranche von zu beschaffenden E-Bussen, die – vorbehaltlich des Grossratsentscheids –

die 52 vorhandenen Gas- und Dieselbusse ersetzen sollen.

2020 starten die Arbeiten für die Beschaffung zusätzlicher Flexity-Trams im Rahmen der Auslösung bestehender Optionslose. Diese Flexitys sollen unter anderem die Cornichon-Fahrzeuge ersetzen und die betriebliche sowie die technische Reserve erhöhen. 

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2019	2018
Verkehrserlöse		120 305 522	122 650 772
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	1	21 339 238	15 440 492
Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	2	80 917 932	76 843 225
Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden	2	3 512 211	3 503 223
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	3	16 565 760	16 492 802
Aktivierete Eigenleistung und Lagerleistung		13 895 407	15 827 366
Betriebsertrag		256 536 070	250 757 880
Aufwand zur Leistungserstellung	4	-42 003 585	-42 657 694
Personalaufwand	5	-145 197 434	-140 037 724
Übriger betrieblicher Aufwand	6	-14 697 655	-15 230 222
Betriebsaufwand		-201 898 674	-197 925 640
Betriebsergebnis (EBITDA)		54 637 396	52 832 240
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	-51 390 882	-51 827 821
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	-1 636 795	-1 252 196
Abschreibungen		-53 027 677	-53 080 017
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		1 609 719	-247 777
Finanzertrag	7	204 423	285 391
Finanzaufwand	7	-1 458 821	-2 087 162
Finanzergebnis	7	-1 254 398	-1 801 771
Ordentliches Ergebnis		355 321	-2 049 548
Unternehmenserfolg vor Rücklagen		355 321	-2 049 548
Verwendung gesetzliche Rücklagen	20	-	1 283 871
Ergebniseffekt aus Rücklagen		-	1 283 871
Gewinn/Verlust (-)		355 321	-765 677

BILANZ

Per 31. Dezember 2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2019	31.12.2018
Flüssige Mittel	8	26 874 998	26 529 912
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	15 772 390	15 384 029
Sonstige kurzfristige Forderungen		4 371 236	6 309 905
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	24 442 131	23 035 969
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	11 928 756	10 272 020
Umlaufvermögen		83 389 511	81 531 835
Sachanlagen	13	633 738 384	641 065 448
Finanzanlagen	12	499 900	499 900
Immaterielle Anlagen	14	6 335 468	4 181 107
Anlagevermögen		640 573 752	645 746 455
Total Aktiven		723 963 263	727 278 290
Passiven	Note	31.12.2019	31.12.2018
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	11 129 194	10 759 478
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		72 246	122 462
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	11 799 093	10 999 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	13 165 795	13 222 806
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	41 582 063	35 531 182
Kurzfristiges Fremdkapital		77 748 391	70 635 021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	254 313 160	246 112 254
Langfristige Rückstellungen	17	3 524 635	5 943 500
Investitionszuschüsse	19	166 515 652	183 081 411
Langfristiges Fremdkapital		424 353 447	435 137 165
Fremdkapital		502 101 838	505 772 186
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	20	4 103 893	4 103 893
Freiwillige Rücklagen		29 244 584	29 244 584
Rücklagen kantonale Vorgaben		4 015 122	4 015 122
Gewinnvortrag		11 510 965	12 276 642
Jahresgewinn/-verlust (-)		355 321	- 765 677
Eigenkapital		221 861 425	221 506 104
Total Passiven		723 963 263	727 278 290

GELDFLUSSRECHNUNG

2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2019	2018
Gewinn/Verlust (-)		355 321	- 765 677
Abschreibungen auf Sachanlagen	13	51 390 882	51 827 821
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	14	1 636 795	1 252 196
Gewährte Nutzungsrechte Investition	19	- 16 565 760	- 16 492 802
Gewinn (-)/Verluste aus Abgängen des Anlagevermögens (+)	13	2 471 735	5 527 909
Zunahme/Abnahme von kurzfristigen Rückstellungen	17	- 57 011	667 334
Zunahme/Abnahme von langfristigen Rückstellungen	17	- 2 418 865	- 404 209
Veränderung gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	20	0	- 1 283 871
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		- 388 361	- 933 730
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen		1 938 669	- 4 178 833
Veränderung der Vorräte und angefangene Arbeiten		- 1 406 162	- 8 146 283
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzung		- 1 656 736	6 844 516
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		369 716	2 080 188
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten		- 50 215	- 4 898 964
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzung		6 050 881	- 2 135 310
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		41 670 889	28 960 285
Investitionen in Sachanlagen	13	- 46 552 201	- 49 656 421
Desinvestitionen in Sachanlagen	13	16 648	4 000
Investitionen in immaterielle Anlagen	14	- 3 791 156	- 1 913 599
Investitionen in Finanzanlagen	12	0	- 200 000
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		- 50 326 709	- 51 766 020
Aufnahmen/Rückzahlungen Finanzverbindlichkeiten	16	9 000 906	5 000 907
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	19	0	1 320 535
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		9 000 906	6 321 442
Veränderung des Fonds flüssige Mittel		345 086	- 16 484 293
Bestand flüssige Mittel am 01.01.	8	26 529 912	43 014 205
Bestand flüssige Mittel am 31.12.	8	26 874 998	26 529 912
Veränderung flüssige Mittel		345 086	- 16 484 293

EIGENKAPITALNACHWEIS

Per 31. Dezember 2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Rücklagen ¹	Neubewertungsreserven	Gewinnreserven	Total Gewinnreserve	Total
Bestand 01.01.2019	172 631 540	4 103 893	5 854 584	38 916 087	44 770 671	221 506 104
Jahresgewinn/-verlust	0	0	0	355 321	355 321	355 321
Erhöhung Dotationskapital	0	0	0	0	0	0
Zuwendung an Reserven	0	0	0	0	0	0
Verwendung von Reserven	0	0	0	0	0	0
Bestand am 31.12.2019	172 631 540	4 103 893	5 854 584	39 271 408	45 125 992	221 861 425

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

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 (SGF) 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 2019.

Währungsumrechnung

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

	Erfolgsrechnung Jahresdurchschnittskurs		Bilanz Stichtagskurs	
	2019	2018	2019	2018
1 EUR	1.1276	1.1709	1.0870	1.1269

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 Erlösdaten 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 Wertbeeinträchtigung (Impairment) werden jährlich überprüft.

Wirtschaftliche Nutzungsdauer

Wirtschaftliche Nutzungsdauer	in Jahren
Gebäude	50
Fahrbahn (nach Zonenlogik)	7–40
Fahrleitungen	25
Elektrische Schienentriebfahrzeuge (ESTF) – Wagenkasten	40
ESTF – Elektrik für Traktion und Sicherheit (Antrieb und Bremsen)	20
ESTF – Komforteinrichtung	17
ESTF – Fahrgastinformation / Klimageräte	10
ESTF – Bauteile – Drehgestell / Gelenke	8
Autobusse und Dienstfahrzeuge	5–12
Maschinen, Werkzeuge und Geräte	5–10
Betriebseinrichtungen	5–25
Mobiliar	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, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen.

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

in CHF	2019	2018
Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen		
für Tram	100 000 000	100 000 000
für Autobus	100 000 000	100 000 000
Brandversicherungswert der Gebäude	224 964 000	224 146 000

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	2019	2018
1	Dienstleistungs- und übrige Erlöse		
	Dienstleistungen ¹	18 613 049	11 815 660
	Werbeerlöse und Extradfahrten	3 566 072	3 709 237
	Übrige Erlöse	1 767 832	1 687 940
	Ergebnis aus Anlagenabgängen	- 2 471 735	- 1 631 977
	Ertragsminderungen	- 135 980	- 140 368
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	21 339 238	15 440 492

¹ Im Berichtsjahr beinhalten die Dienstleistungen auch die Erträge von 4 300 000 CHF aus Life-Cycle-Costing-(LCC-)Garantieverträgen für die Jahre 2009–2019.

Note	Details zu	2019	2018
2	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	76 417 534	72 385 839
	Übrige Abgeltungen	4 500 398	4 457 386
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	80 917 932	76 843 225
	Erlöse Abgeltungen Bund und Gemeinden		
	Abgeltung Bund	1 808 890	1 792 023
	Abgeltung Gemeinde Riehen	1 545 295	1 553 500
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	158 026	157 700
	Abgeltungen Bund und Gemeinden Basel-Stadt	3 512 211	3 503 223

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	2019	2018
3	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	12 850 189	12 730 073
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	3 271 723	3 318 881
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Infrastrukturinvestitionen	443 848	443 848
	Veränderung der gewährten Nutzungsrechte Investition	16 565 760	16 492 802

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	2019	2018
4	Aufwand zur Leistungserstellung		
	Materialaufwand ¹	8 797 162	8 216 431
	Energieaufwand	10 707 851	11 621 310
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	17 346 785	17 962 490
	Verwaltungskosten und Kostenanteil TNW	3 687 310	3 570 787
	Fahrzeugaufwand	1 458 208	1 276 855
	Aufwand für Verkehrsmittelwerbung	6 269	9 821
	Aufwand zur Leistungserstellung	42 003 585	42 657 694

1 Im Materialaufwand sind die Aufwendungen der Entsorgung von Ersatzteilen für übrige obsolekte Lagerteile mit Anschaffungs- und Herstellkosten von 98 572 CHF im Vorjahr und 179 666 CHF im Berichtsjahr enthalten.

Note	Details zu	2019	2018
5	Personalaufwand		
	Löhne	105 020 004	98 435 771
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	8 245 120	7 606 844
	Personalversicherungsbeiträge	28 225 554	30 161 389
	Übriger Personalaufwand	3 706 756	3 833 720
	Personalaufwand	145 197 434	140 037 724

Note	Details zu	2019	2018
6	Übriger betrieblicher Aufwand		
	Mehrwertsteuer	877 943	1 306 169
	Entsorgungsaufwand	232 917	211 250
	Informatikaufwand	5 672 276	6 238 712
	Raumaufwand	1 579 651	1 085 986
	Steuern und Abgaben	225 560	157 143
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	1 290 944	1 199 404
	Sachversicherungen	749 451	750 314
	Übrige betriebliche Aufwendungen	4 068 913	4 281 244
	Übriger betrieblicher Aufwand	14 697 655	15 230 222

Note	Details zu	2019	2018
7	Finanzergebnis		
	Zinserträge und Kursgewinne	204 423	285 391
	Zinsaufwand Darlehen Kanton	- 1 210 005	- 1 972 946
	Kursverluste und übrige Finanzaufwendungen	- 248 816	- 114 216
	Finanzergebnis	- 1 254 398	- 1 801 771

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

in CHF

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
8	Flüssige Mittel		
	Kassen	1 464 867	1 579 110
	Postfinance und Banken	25 388 845	24 600 812
	Checks und Gutscheine	21 286	37 710
	Flüssige Mittel beim Kanton Basel-Stadt	–	312 280
	Flüssige Mittel	26 874 998	26 529 912

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
9	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	Forderungen gegenüber Dritten	6 446 601	6 457 160
	Forderungen gegenüber Nahestehenden	9 646 961	9 556 150
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	–27 403	–77 813
	Wertberichtigung (pauschal auf Taxzuschläge)	–293 769	–551 468
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15 772 390	15 384 029

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
10	Vorräte und angefangene Arbeiten		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	972 471	979 574
	Rohstoffe	448 575	1 243 713
	Ersatzteile	14 130 615	13 894 920
	Halb- und Fertigfabrikate	6 171 326	4 550 155
	Sonstige Vorräte	858 389	434 888
	Angefangene Arbeiten	11 868 562	11 050 449
	Wertberichtigungen	–10 007 807	–9 117 730
	Vorräte und angefangene Arbeiten	24 442 131	23 035 969

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
11	Aktive Rechnungsabgrenzungen		
	Verkehrsabrechnung TNW	–	1 750 502
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	11 928 756	8 521 518
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	11 928 756	10 272 020

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
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 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
	Zugänge	5 544 847	2 700 250	21 102 905	1 314 916	15 889 283	46 552 201
	Abgänge ¹	- 1 225 569	- 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
	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 1 225 569 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	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
13	Sachanlagen 2018						
	Anschaffungswerte						
	Bestand 01.01.2018	404 919 131	74 609 756	477 044 764	172 351 722	28 640 164	1 157 565 537
	Synthetische Bewertung / Reklassifikation per 01.01.2018 ¹	0	0	212 728 630	15 818 828	0	228 547 458
	Zugänge	207 903 352	103 003	23 351 241	1 543 326	3 868 499	49 656 421
	Abgänge ²	-10 807 789	-2 488 906	-17 886 220	0	0	-31 182 915
	Umbuchungen	4 696 750	0	15 325 288	-8 723 559	-11 298 479	0
	Bestand am 31.12.2018	419 598 444	72 223 853	710 563 703	180 990 317	21 210 184	1 404 586 501
	Kumulierte Wertberichtigungen						
	Bestand 01.01.2018	-166 129 858	-41 699 884	-238 900 962	-62 066 077	0	-508 796 781
	Abschreibung synthetische Bewertung / Reklassifikation per 01.01.2018 ²	0	0	-212 742 034	-15 818 828	0	-228 560 862
	Abschreibungen	-17 256 306	-4 995 386	-23 568 151	-6 007 978	0	-51 827 821
	Abschreibung Abgänge ¹	6 488 193	2 072 879	17 103 338	0	0	25 664 410
	Umbuchungen	-13 516	0	13 516	0	0	0
	Bestand am 31.12.2018	-176 911 487	-44 622 391	-458 094 293	-83 892 883	0	-763 521 054
	Nettobuchwert						
	01.01.2018	238 789 273	32 909 871	238 143 803	110 285 645	28 640 164	648 768 757
	31.12.2018	242 686 957	27 601 461	252 469 410	97 097 435	21 210 184	641 065 448

- 1 Im Rahmen der synthetischen Bewertung werden die Strecken, Weichen, Kreuzungen und übrigen Bahninfrastrukturanlagen mit ihren (auf das jeweilige Erstellungsjahr) rückindexierten, durchschnittlichen aktuellen Wiederbeschaffungswerten bewertet. Die Abschreibung erfolgt nach den aktuellen Einschätzungen zur Nutzungsdauer (Historisierung) auf den Stichtag 01.01.2018. Hierfür bildet der Bestand (Längen/Mengen) des Gleisnetzes, der Weichen und Kreuzungen gemäss dem Geo-Informationssystem der BVB (GIS) die Basis. Das Gleisnetz wurde entsprechend in Zonen nach ihrer Belastung eingeteilt, für die unterschiedliche durchschnittliche Nutzungsdauern gelten. Bahninfrastrukturanlagen in der Innenstadt müssen durch ihre Belastungen von mehreren Linien dementsprechend schneller ersetzt werden als ausserhalb.
- 2 Abgegangen sind 2 Trams, 10 Anhänger mit ursprünglichen Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) von 5 658 523 CHF, 1 Flexity-Tram Nummer 5034 wegen Totalschaden nach Unfall mit ursprünglichen AHK 4 160 913 CHF, 4 Autobusse mit ursprünglichen AHK und Zusatzausrüstung von 2 272 780 CHF, Gleisinfrastrukturanlagen mit ursprünglichen AHK von 12 019 493 CHF. Zudem diverse kleine Anlagen mit AHK von 62 064 CHF.

Note	Details zu	2019	2018
14	Immaterielle Anlagen		
	Anschaffungswerte		
	Bestand 1. Januar	9 118 942	7 364 092
	Reklassifikation ¹	–	622 261
	Zugänge	3 791 156	1 913 599
	Abgänge	– 23 544	– 781 010
	Bestand am 31. Dezember	12 886 554	9 118 942
	Kumulierte Wertberichtigungen		
	Bestand 1. Januar	– 4 937 835	– 3 844 388
	Reklassifikation ¹	–	– 612 857
	Abschreibungen	– 1 636 795	– 1 252 196
	Abschreibungen Abgänge	23 544	771 606
	Bestand am 31. Dezember	– 6 551 086	– 4 937 835
	Nettobuchwert		
	1. Januar	4 181 107	3 519 704
	31. Dezember	6 335 468	4 181 107

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

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

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
15	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	8 620 546	9 679 875
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	2 508 648	1 079 603
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11 129 194	10 759 478

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
16	Finanzverbindlichkeiten		
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehensverbindlichkeiten fällig im Jahr 2019 ^{1,2}	11 799 093	10 999 093
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	11 799 093	10 999 093
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Gebäude ¹	33 213 160	34 512 254
	Darlehen für Fahrzeuge ¹	158 400 000	165 600 000
	Darlehen für Bahninfrastruktur ¹	62 700 000	46 000 000
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	254 313 160	246 112 254
	Davon Restlaufzeit 2 bis 5 Jahre	47 196 373	43 996 373
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	207 116 787	202 115 881
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,45 %	0,75 %

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 2020.

Note	Details zu	Bestand 01.01.	Umbuchung	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.	davon kurzfristig
17	Rückstellungen 2019							
	Garantie- und Haftungsfälle	673 770	0	205 110	- 487 000	0	391 880	391 880
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	7 865 211	0	383 861	0	0	8 249 072	8 249 072
	Dienstaltersgeschenke	2 530 557	0	0	- 390 890	0	2 139 667	561 893
	Diverse Personalverpflichtungen	8 096 768	0	1 574 000	- 1 587 957	- 2 173 000	5 909 811	3 962 950
	Total	19 166 306	0	2 162 971	- 2 465 847	- 2 173 000	16 690 430	13 165 795
	Rückstellungen 2018							
	Garantie- und Haftungsfälle	2 929 060	0	457 000	- 2 646 700	- 65 590	673 770	673 770
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	7 012 958	0	1 639 204	- 786 951	0	7 865 211	7 865 211
	Dienstaltersgeschenke	2 413 116	0	409 143	- 291 702	0	2 530 557	762 574
	Diverse Personalverpflichtungen	5 611 000	0	3 771 717	- 1 285 949	0	8 096 768	3 921 251
	Rückbauverpflichtungen	937 047	0	0	- 615 700	- 321 347	0	0
	Total	18 903 181	0	6 277 064	- 5 627 002	- 386 937	19 166 306	13 222 806

Garantie- und Haftungsfälle

Zum Bilanzstichtag bestehen Garantieverpflichtungen aus Bauleistungen zugunsten Dritter im Umfang von 346 880 CHF (Vorjahr 427 000 CHF) und übrige Garantieverpflichtungen von 45 000 CHF (Vorjahr 246 770 CHF).

Ferien- und Überzeitguthaben Personal

Die Ferien-/Überzeitrückstellung entspricht den bewerteten Zeitguthaben der Mitarbeitenden für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit 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 2020 realisiert werden.

Diverse Personalverpflichtungen

Die Rückstellung für diverse Personalverpflichtungen beinhaltet Unterstützungsbeträge bei allfälligen Frühpensionierungen von verdienten langjährigen Mitarbeitenden, die aus gesundheitlichen Gründen den Beruf nicht mehr ausüben können. Weiter sind Restrukturierungs- und Reorganisationskosten, künftige Mehrkosten für die Krankentaggeldversicherung aufgrund der Krankheitsverläufe in den Jahren bis 2020 sowie Kosten von Weiterbeschäftigung und Umschulung von Personal, welches aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden kann (Detachierte), enthalten.

Rückbauverpflichtungen

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

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
18	Passive Rechnungsabgrenzungen		
	TNW-Abrechnung	18 097 776	18 008 656
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	5 964 980	6 018 601
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	17 519 307	11 503 925
	Passive Rechnungsabgrenzungen	41 582 063	35 531 182

Note	Details zu	31.12.2019	31.12.2018
19	Investitionszuschüsse / Passivierte Nutzungsrechte		
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Kanton ¹	149 140 019	161 870 092
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	- 12 850 189	- 12 730 073
	À-fonds-perdu-Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16	136 289 830	149 140 019
	Eröffnungsbestand Kleininvestitionen Kanton ²	26 482 574	29 801 455
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	- 3 271 722	- 3 318 881
	Passivierte Nutzungsrechte Kleininvestitionen	23 210 852	26 482 574
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Andere ³	7 458 818	6 582 131
	Zugang Finanzierung durch Bund im Berichtsjahr	-	1 320 535
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	- 443 848	- 443 848
	Investitionszuschüsse Bund für Tramverlängerung	7 014 970	7 458 818
	Summe Investitionszuschüsse	166 515 652	183 081 411

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

Im Zusammenhang mit der Revision des BVB-OG ist der bisherige § 16 zum 06.06.2016 weggefallen. 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 entgegengerichtet – 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 entgegengerichtet – 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	2019	2018
20	Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG		
	Bestand per 1. Januar	4 103 893	5 387 764
	Entnahme	-	- 1 283 871
	Zuweisung	-	-
	Bestand per 31. Dezember	4 103 893	4 103 893

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.

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZU WEITEREN POSITIONEN

in CHF

Note	Details zu	Über-/Unterdeckung gemäss dem wirtschaftlichen Anteil der Organisation 31.12.2019 ¹	Über-/Unterdeckung gemäss dem wirtschaftlichen Anteil der Organisation 31.12.2018	Veränderung zum Vorjahr bzw. erfolgswirksam im Geschäftsjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand 2019	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand 2018
21	Personalvorsorge BVB						
	Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	29 955 561	- 19 279 064	0	17 935 883	17 935 883	17 551 283
	Total	29 955 561	- 19 279 064	0	17 935 883	17 935 883	17 551 283

¹ Überdeckung gemäss provisorische Einnahmen- und Ausgabenrechnung 2019 des Vorsorgewerkes BVB.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes der BVB beträgt gemäss provisorischer Jahresrechnung per 31.12.2019 104,5% (Vorjahr 97,0%). Zur Stärkung des Deckungsgrades wurde im Jahr 2019 ein zusätzlicher Betrag von 3 456 336 CHF (Vorjahr 3 464 305 CHF) in die Pensionskasse geleistet.

Auf der Basis des Pensionskassengesetzes (PKG), Stand 01.01.2016, für die Vorsorgewerke des Bereichs Staat und gemäss Regierungsratsbeschluss vom 29.09.2015 führt die 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:

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

Für denjenigen Teil der Leistungen, für die der jeweilige Deckungsgrad unter 80% 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	2019	2018
22	Vergütungen an Führungskräfte		
	Geschäftsleitungsmitglieder	1 401 582	1 337 897
	Verwaltungsräte	324 439	252 600
	Total Vergütungen an Führungskräfte	1 726 021	1 590 497

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 basieren auf dem kantonalen Personalgesetz und den arbeitsvertraglichen Bedingungen diesen gegenüber.

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

Note	Details zu	Kanton Basel-Stadt Vollkonsolidierte Einheiten ¹	Assoziierte Gesellschaften ²
23	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2019		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	820 041	3 765 122
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	80 917 932	–
	Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	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
	Transaktionen mit nahestehenden Personen 2018		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	668 299	5 041 208
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	76 843 225	–
	Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	12 730 073	–
	Betriebsertrag	90 241 597	5 041 208
	Aufwand zur Leistungserstellung	11 641 063	–
	Personalaufwand	2 695 973	–
	Übriger betrieblicher Aufwand	1 036 840	–
	Finanzergebnis	1 870 616	–
	Aufwendungen	17 244 492	–

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
	Zum Bilanzstichtag bestehen Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter im Umfang von 12 049 900 CHF (Vorjahr 18 445 771 CHF). 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 31.12.2019 bei 104,5% (Vorjahr 97,0%). Dementsprechend besteht im Berichtsjahr keine Eventualverbindlichkeit gegenüber dem Vorsorgewerk BVB (+29 955 561 CHF, Vorjahr –19 279 064 CHF).

Note	Details zu
25	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
	Am 11. März 2020 hat die Weltgesundheitsorganisation den Ausbruch des Coronavirus (COVID-19) aufgrund seiner schnellen, weltweiten Verbreitung zur Pandemie erklärt. Inzwischen sind mehr als 150 Länder vom Coronavirus betroffen. Viele Staaten verabschieden strengere Massnahmen, um den Coronavirus einzudämmen oder dessen Ausbreitung zu verlangsamen. Aktuell steigt die wirtschaftliche Unsicherheit deutlich an, was sich beispielsweise in volatilen Marktpreisen und Wechselkursen zeigt. Für den Abschlussstichtag zum 31. Dezember 2019 gelten der Coronavirus und die ergriffenen Gegenmassnahmen als ausweispflichtige Ereignisse. Daher ergeben sich keine Auswirkungen auf Ansatz und Bewertung von Vermögenswerten und Schulden. Aufgrund der Unsicherheiten in Bezug auf die Weiterentwicklung der aktuellen Situation, sehen wir uns gegenwärtig nicht dazu in der Lage, eine verlässliche Einschätzung der künftigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu treffen.

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 25.03.2020 behandelt und zur Genehmigung durch den Regierungsrat beantragt.
Der Regierungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 21.04.2020 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 10 bis 25), für das am 31. Dezember 2019 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 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) und der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen.



Basler Verkehrs-Betriebe, 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 2019 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

Pascal Henggi
 Zugelassener Revisionsexperte

Basel, 25. März 2020

LINIENSTATISTIK 2019

1	Dreirosenbrücke–Kannenfeldplatz–Bahnhof SBB (–Messeplatz–Badischer Bahnhof)
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Messeplatz–Badischer Bahnhof–Eglisee (–Riehen Schleufe)
3 ¹	Birsfelden Hard–Aeschenplatz–Barfüsserplatz–Burgfelderhof–Gare de Saint-Louis
6	Riehen Grenze–Messeplatz–Barfüsserplatz–Morgartenring–Allschwil Dorf
8 ²	Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum–Kleinhüningen–Schifflande–Bahnhof SBB–Neuweilerstrasse
14	Dreirosenbrücke–Messeplatz–Barfüsserplatz–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
603/4 ⁷	Schifflande–Kinderspital UKBB–Votaplatz–Hüningen Grenze / Saint-Louis Grenze

Total Bus

Nachtnetzlinien N6, N14, N20, N21, N22

Extrafahrten

Total ganzes Netz

Anmerkungen:

- 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.
- L32 wird durch die Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- L34 beinhaltet auch die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Es werden seit 2016 nur die Einsteiger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.
- L39 ist in der L34 enthalten.
- Die Linien L603/604 werden ab 2019 nicht mehr ausgewiesen.

Linienlänge (in m)	Rollmaterial	Beförderte Personen in Mio.		Personen-kilometer in Mio.		Durchschnittliche Reisedistanz in km		Geleistete Kurskilometer in Tsd.	
		2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
7 272	Tram lang	8,39	9,20	15,88	17,50	1,89	1,90	521	509
6 009	Tram lang	8,18	8,77	14,14	15,34	1,73	1,75	567	590
9 581	Tram lang	9,74	9,57	17,30	17,25	1,78	1,80	787	810
12 592	Tram lang	15,81	15,94	39,06	39,34	2,47	2,47	1 260	1 260
10 211	Tram lang	18,20	18,54	35,66	36,54	1,96	1,97	898	904
12 811	Tram lang	14,34	13,98	37,65	36,86	2,62	2,64	1 235	1 233
5 365	Tram kurz	4,88	5,33	8,38	9,12	1,72	1,71	490	511
5 484	Tram kurz	6,94	6,40	10,61	9,59	1,53	1,50	585	528
3 451	Tram kurz	0,24	0,22	0,31	0,30	1,32	1,34	34	30
72 775		86,72	87,95	179,00	181,83	2,06	2,07	6 377	6 375
5 913	Gelenkbus	6,09	6,10	11,28	11,36	1,85	1,86	480	465
7 415	Gelenkbus	1,61	1,62	3,33	3,36	2,07	2,07	299	298
6 538	Midibus	0,60	0,65	1,29	1,49	2,16	2,29	333	331
9 443	Normalbus	2,21	2,22	5,58	5,50	2,53	2,48	527	525
16 076	Gelenkbus	7,99	8,03	19,91	20,26	2,49	2,52	1 149	1 148
5 581	Kleinbus	0,18	0,19	0,35	0,38	1,99	1,98	95	95
15 769	Gelenkbus	11,76	11,80	32,36	32,16	2,75	2,73	1 449	1 496
13 193	Gelenkbus	2,46	2,49	5,22	5,22	2,12	2,10	549	541
9 357	Normal- oder Gelenkbus	0,43	0,22	1,84	0,94	4,31	4,29	228	101
5 894	Kleinbus	0,16	0,17	0,29	0,32	1,81	1,84	107	106
3 279	Midibus	0,38		0,58		1,53		174	
5 748	Gelenkbus	1,07	1,07	3,26	3,27	3,06	3,05	200	198
7 831	Gelenkbus	4,90	4,69	25,94	25,12	5,29	5,35	937	918
–	Normalbus	–	0,45	–	0,96	–	2,12	–	143
112 035		39,82	39,70	111,23	110,34	2,79	2,78	6 527	6 365
42 267		0,08	0,07	0,27	0,27	3,49	3,70	26	26
–		0,01	0,01		0,10	10,00	10,00		
227 077		126,63	127,74	290,60	292,55	2,29	2,29	12 930	12 766

ROLLMATERIALBESTAND 2019 – 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						
2019 Linie	0	26	17	72	115	0	0	0	20	20	135	8	13	95	115	250
2019 Oldtimer	7	3	1	0	11	6	0	2	1	9	20	0	1	0	1	21
2019 Total	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
2014	7	46	46	30	129	5	3	2	69	79	208	7	20	72	99	307

Stand: 31.12.2019

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2019	2018	2017	2016	2015
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	256,54	250,76	249,26	233,90	239,10
Betriebliches Ergebnis	1,61	-0,25	1,73	2,28	1,30
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	0,36	-0,77	0,27	0,31	0,17
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern) ^{1,2}	290,60	292,55	296,24	298,69	302,13
Beförderte Personen (in Mio. Einsteigern) ^{1,2}	126,63	127,74	130,66	132,01	133,49
Linienlängen in m²	184 810	184 418	181 889	180 977	180 977
Tram	72 775	72 755	69 599	68 282	68 282
Bus ³	112 035	111 663	112 290	112 695	112 695
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)	12 930	12 766	12 728	12 693	12 589
Tram	6 377	6 375	6 227	6 179	6 180
Bus ³	6 527	6 365	6 475	6 488	6 383
Nachnetzlinien	26	26	26	26	26
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)	81,1	82,4 ⁴	89,4	89	88
Extrafahrten	341	337	308	680	762
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	19 255 000	18 528 691	18 868 316	17 609 612	18 137 000
Gas	13 523 000	13 935 469	13 413 301	13 423 500	15 691 000
davon Biogas	6 199 000	6 198 750	6 198 750	6 198 750	6 199 000
Strom	77 000				
Tram					
Strom ⁵	29 367 000	31 513 797	31 097 760	32 735 616	33 997 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial	62 222 000	63 977 957	63 379 377	63 768 728	67 825 000
davon erneuerbare Energien	35 643 000	37 712 547	37 296 510	38 934 366	40 196 000
davon erneuerbare Energien (%)	57,0	59,0	59,0	61,0	59,3
Mitarbeitende					
Personalbestand					
Personen	1 336	1 243	1 255	1 241	1 249
FTE	1 192,8	1 130,7	1 137,9	1 116,7	1 158,2
Männer	1 139	1 057	1 065	1 053	1 056
Männer in %	85,2	85,0	84,9	84,9	84,7
Frauen	197	186	190	188	191
Frauen in %	14,7	15,0	15,1	15,1	15,3
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	18	14	16	17	15
Fluktuation insgesamt in %	8,3	8,8	7,4	6,5	6,2
Austritte	6,9	5,3	6,1	5,7	4,1
Pensionierungen	1,4	3,5 ⁶	1,3	0,7	2,1
Vertretene Nationalitäten	24	22	20	19	19
Durchschnittsalter	47,5	47,5	47,3	46,5	46,1
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	5,6	6,5	5,4	7,4	5,5
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	21,4	22,2	20,4	16,8 ⁷	17,2
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	-	-	77	-	77

1 Inklusive Nachnetz und Extrafahrten.

2 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

3 BVB inkl. SBG und MAB, 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 Schänzi 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 Erhöhte Zahl von Frühpensionierungen aufgrund der Reduktion des Umwandlungssatzes per 01.01.2019.

7 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, Wäbern bei Bern;
phorbis Communications AG,
Basel

Text

Unternehmenskommunikation
BVB, Basel

Fotos

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