



An den Grossen Rat

26.0720.01

BVD/P260720

Basel, 27. Mai 2026

Regierungsratsbeschluss vom 26. Mai 2026

Basler Verkehrs-Betriebe (BVB): Information über das Geschäftsjahr 2025 sowie über das Erreichen der in der Eignerstrategie 2022–2025 festgelegten Ziele

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.

1. Geschäftsjahr 2025

Anbei unterbreiten wir Ihnen den Geschäftsbericht 2025 der BVB. Die darin enthaltene Jahresrechnung wurde zusammen mit dem Bericht der Revisionsstelle vom Regierungsrat genehmigt. Die Revisionsstelle der BVB, PwC 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 mit der Jahresrechnung 2025 an seiner Sitzung vom 24. März 2026 genehmigt.

Im Geschäftsjahr 2025 zeigte sich im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) bei den Fahrgastzahlen und entsprechend bei den Erlösen eine erfreuliche Entwicklung. Diese konnten aber die negativen Effekte aus den Verschiebungen diverser grösserer Baustellen durch Einsparungen, Rekurse etc., die sich auf weitere Projekte auswirken, nicht komplett kompensieren. Die BVB schloss das Geschäftsjahr mit einem Verlust von 1,35 Mio. Franken ab.

Im TNW erholten sich im Vergleich zum Vorjahr zwar sowohl die Einsteigerzahlen (118,2 Mio., +2,3 Prozent) wie auch die Zahl der Personenkilometer (272,8 Mio., +2,8 Prozent). Sie blieben aber trotzdem unter den Planzahlen (-3,2 Prozent). Die Zahl der Mitarbeitenden betrug Ende 2025 1'445, was einer Zunahme von 72 Mitarbeitenden entspricht. Dieser Anstieg ist darauf zurückzuführen, dass frühzeitig Mitarbeitende für den Fahrdienst rekrutiert wurden, um sie rechtzeitig auszubilden und den Bedarf im Jahr 2026 planungssicher abzudecken. Weiter konnte mit diesen Neuanstellungen auch der Personalunterbestand aus den Vorjahren eliminiert werden, der bis dahin durch temporäres Personal aufgefangen wurde.

Die Arbeiten an der vom Grossen Rat im Dezember 2020 genehmigten Elektrifizierung der Busflotte (Bussystem 2027) liefen auch im Geschäftsjahr 2025 auf Hochtouren: Im Januar 2025 wurde

die Baubewilligung für den Neubau Garage Rank erteilt, im Februar 2025 haben die Bauarbeiten begonnen. 2027 wird der Neubau in Betrieb gehen. Zudem wurde die Beschaffung von elf E-Doppelgelenkbussen für die Linie 30 sowie die Beschaffung von 53 E-Gelenkbussen über Optionslose aus der Beschaffung von 2021/2022 vorbereitet. Diese Fahrzeuge werden 2027 angeliefert und in Betrieb genommen.

Die BVB geht davon aus, dass die Fahrgastzahlen auch im Jahr 2026 steigen werden, auch dank dem signifikanten Angebotsausbau seitens Kanton Basel-Stadt.

Zu Ihrer Kenntnisnahme erhalten Sie beiliegend den Geschäftsbericht 2025 der BVB.

2. Erreichen der in der Eignerstrategie 2022–2025 festgelegten Ziele

Die BVB erstattet dem Regierungsrat seit 2022 – gemäss Vorgaben der Eignerstrategie – einmal jährlich mittels eines strukturierten Reportings Bericht über das Erreichen der in der Eignerstrategie 2022–2025 festgelegten Ziele. Mit der Berichterstattung für das Jahr 2025 hat die BVB dem Regierungsrat gleichzeitig auch eine Berichterstattung über die letzten vier Jahre vorgelegt. Die wichtigsten Erkenntnisse sind nachfolgend aufgeführt.

Die BVB befand sich in der Berichtsperiode 2022 bis 2025 bei 20 der 25 Ziele aus der Eignerstrategie auf Kurs. Sie hat ihren Leistungsauftrag mit Ausnahme der zweiten Jahreshälfte 2023, als es – wie bei anderen Transportunternehmen auch – zu personalbedingten Kursausfällen gekommen ist, grundsätzlich zuverlässig erbracht (Ziel 3.1). Die Erneuerung der Bahninfrastruktur wurde während der Amtsperiode erfolgreich fortgesetzt (Ziel 4.1): Die Elektrifizierung der Busflotte konnte während der Amtsperiode insbesondere mit der Inbetriebnahme der ersten 65 E-Busse und dem Baubeginn für den Neubau Garage Rank entscheidend vorangetrieben werden. Damit hat sich sowohl der Energieverbrauch als auch der CO₂-Fussabdruck deutlich gesenkt und wird mit der vollständigen Elektrifizierung der Busflotte weiter sinken (Ziele 6.1 und 8.5). Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über den Energieverbrauch für die Jahre 2022 bis 2025.

	Energieverbrauch			
	2022	2023	2024	2025
Rollmaterial gesamt (in GWh resp. GWh-Äquivalenten)	61,8	54,3	47,3	50,9
Rollmaterial, erneuerbare Energien (in GWh resp. GWh-Äquivalenten und Anteil erneuerbarer Energien an Ge- samt)	33,2 (53,7%)	34,0 (62,6%)	34,2 (72,3%)	36,8 (72,3%)
Rollmaterial gesamt pro Kurskilometer (in GWh resp. GWh-Äquivalenten pro Kurskilometer)	4,75	4,11	3,54	3,51
Diesel und Benzin (Busse, Dienstfahr- zeuge, ohne MAB und SBG, in Liter); ohne HVO	2'072'341	1'571'111	1'442'580	1'472'451

Mit einer Ausnahme – der Frauenanteil konnte im Berichtsraum nicht gesteigert werden und verharrt bei rund 15 Prozent – wurden alle Ziele zur Personalpolitik erfüllt. Insbesondere hat die Zahl der krankheits- und unfallbedingten Absenzen deutlich abgenommen. Die meisten Ziele zur Nachhaltigkeit konnten erfüllt werden. Die Fahrgastzahlen und die Zahl der Personenkilometer haben in der Amtsperiode zwar deutlich zugenommen, die erwarteten Planwerte konnten aber in keinem Jahr erreicht werden (Ziel 3.2 «Rückgewinnung verlorener Kundschaft» noch nicht erreicht). Ziel 2.1 (Ausgeglichene Rechnung) war für die BVB ebenfalls schwierig zu erreichen, da über die vier Jahre betrachtet zweimal ein Gewinn (2022, 2023) und zweimal ein Verlust (2024, 2025) erwirtschaftet wurde. Ziel 6.3 (Erarbeiten einer unternehmensinternen Mobilitätsmanagementstrategie) hat die BVB ebenfalls nur teilweise erreicht: Eine eigentliche Mobilitätsmanagementstrategie in schriftlicher Form liegt nicht vor. Allerdings hat die BVB aufgezeigt, dass sie auch unabhängig davon eine nachhaltige und mit dem öffentlichen Verkehr abgestimmte Mitarbeitendenmobilität fördert. Das Ziel zur Spezialreserve Ortsverkehr (Ziel 2.6) konnte als einziges Ziel nicht erfüllt werden, da die Reserven im Regionalen Personenverkehr (RPV) und Ortsverkehr (OV) über die vier Jahre insgesamt abgebaut werden mussten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Geschäftsbericht BVB 2025 (inkl. Bericht der Revisionsstelle)
- Eignerstrategie 2022–2025

Basler Verkehrs-Betriebe Geschäftsbericht 2025



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.



Beförderungsleistung
(in Mio. Personenkilometern)

276,23

2025

268,10

2024



Beförderte Personen
(in Mio. Einsteiger*innen)

118,69

2025

116,00

2024



Kurskilometer
(in Mio. km)

13,29

2025

13,37

2024



Pünktlichkeit
(in Prozent der Abfahrten)

79,1

2025

79,4

2024



Mitarbeiter*innen
(Stand: 31.12.2025)

1 445

Personen

1 320,7

Vollzeitstellen (FTE)



Unternehmenserfolg
(in CHF)

-1 353 318

2025

-1 295 312

2024



**Energieverbrauch
Rollmaterial**
(in kWh, 2025)

50 855 000

Gesamtenergieverbrauch

36 777 000

(72,3 %)

Erneuerbare Energien



CO₂-Fussabdruck
(CO₂-Äquivalente, 2025)

9 200

Gesamt in Tonnen

33

in Gramm pro
Personenkilometer

Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Geschäftsjahr 2025 war betrieblich stark geprägt von Grossanlässen: Mit dem Eurovision Song Contest (ESC) und der UEFA Women's EURO stand Basel gleich zweimal in der Weltöffentlichkeit – und wir als BVB waren mittendrin. Dank einem ausgebauten Angebot hielten wir die zahlreichen Besucher*innen und die Region rund um die Uhr mobil. Erstmals in der BVB-Geschichte haben wir eine Woche lang einen 24-Stunden-öV angeboten. Es waren unter anderem auch diese beiden Grossevents, die für einen erfreulichen Zuwachs an Fahrgästen gesorgt haben: Über 118 Millionen Einsteiger*innen durften wir im vergangenen Jahr in unseren Bussen und Trams willkommen heissen. Das sind über zwei Millionen mehr als im Jahr 2024. Ihnen allen gilt mein herzlicher Dank.

Solche Grossanlässe sind planerisch und operativ eine grosse Herausforderung und haben alle Bereiche der BVB stark gefordert. Die erfolgreiche Bewältigung war nur möglich dank dem grossen Engagement aller Mitarbeiter*innen. Ihnen gilt mein besonderer Dank.

Für unseren täglichen Betrieb und auch für Grossanlässe sind wir auf eine tadellos funktionierende Infrastruktur angewiesen. Diese wird regelmässig unterhalten und erneuert, was im Geschäftsjahr 2025 zu grösseren Baustellen geführt hat, beispielsweise mit der Erneuerung der Traminfrastruktur am Bankverein. Unsere Erneuerungsvorhaben konnten wir leider nicht vollumfänglich realisieren. Der Grund dafür waren vorwiegend Einsparungen. Diese führten zu Einschränkungen im Betrieb, längeren Umfahrungszeiten und teilweise zu kostspieligen Überbrückungsmassnahmen.

Unsere Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten sind für den öV zentral und für das Angebot eines guten Service public entscheidend, denn als BVB sind wir und wollen wir auch in Zukunft sicher, zuverlässig und pünktlich sein.

Ab 2022 haben wir unsere E-Busse in Betrieb genommen. Nun bauen wir die langfristige Infrastruktur dafür: Unser Neubau Garage Rank wird unsere neue adäquate und kosteneffiziente Lade- und Unterhaltsinfrastruktur, die ab 2027 zur Verfügung stehen wird. Es ist die europaweit grösste und modernste Indoor-Ladeanlage für E-Busse. Im Neubau werden bis zu 144 E-Busse abgestellt, täglich geladen und unterhalten. Ab 2027 wird die Ära der Dieselfusse zu Ende gehen und wir erfüllen damit unseren politischen Auftrag, bis 2027 die gesamte Busflotte mit 100 Prozent erneuerbarer Energie zu betreiben.

Ich bin überzeugt, dass wir mit den Investitionen in die Infrastrukturerneuerung den öV in der trinationalen Region noch attraktiver machen und somit gut gerüstet sind für die Zukunft – auch und gerade für künftige Grossanlässe.

Thomas Schneider
Verwaltungsratspräsident BVB

Editorial	1
Interview mit Thomas Schneider und Bruno Stehrenberger	2
Jahresrückblick	6
Verwaltungsrat	8
Geschäftsleitung	9
Mitarbeiter*innen	10
Rollmaterialbestand	11
Linienstatistik	12
Finanzen	16
Corporate Governance	20
Jahresrechnung	22
Kennzahlen im Fünfjahresvergleich	48

Herausgeberin
Basler Verkehrs-Betriebe
Unternehmenskommunikation
Claragraben 55
CH-4005 Basel
T: +41 61 685 12 12
info@bvb.ch

Konzept und Gestaltung
eyeloveyou GmbH, Basel

Text
Unternehmenskommunikation
BVB, Basel

Fotografie
Bettina Matthiessen, matthiessen
fotografie, Weil am Rhein;
Unternehmenskommunikation,
BVB, Basel; Matthias Willi, Basel

Zwischen Grossanlässen, Baustellen und Innovationen

2025 stellte die BVB vor aussergewöhnliche Aufgaben: Mit dem ESC fand eine der grössten Musikveranstaltungen der Welt in Basel statt, gleichzeitig wurden zentrale Infrastrukturprojekte umgesetzt und die Elektrifizierung der Busflotte vorangetrieben. Verwaltungsratspräsident Thomas Schneider und Direktor Bruno Stehrenberger blicken auf dieses spannende Jahr zurück.

Das Basler Eventjahr 2025 liegt hinter uns. Welche Schlagzeile würdet ihr im Zusammenhang damit und der BVB setzen?

Thomas Schneider: We did it – erfolgreich und zuverlässig.

Bruno Stehrenberger: Die Mitarbeiter*innen der BVB haben Ausserordentliches geleistet.

Das sind schöne Schlagzeilen. Was war euer persönliches Highlight im Jahr 2025 in Bezug auf die BVB?

Bruno Stehrenberger: Das Jahr war geprägt von zwei internationalen Grossanlässen – dem ESC und der UEFA Women's EURO. Beide konnten wir operativ erfolgreich meistern, was mich sehr stolz macht. Ebenso wichtig waren die Fortschritte bei der Elektrifizierung der Busflotte und dem dafür notwendigen Neubau der Garage Rank, der 2025 sichtbar Form angenommen hat. Besonders wertvoll waren für mich auch die vielen persönlichen Begegnungen mit meinen Kolleginnen und Kollegen der BVB.

Thomas Schneider: Dem möchte ich mich anschliessen. Zudem standen für mich erneut die zahlreichen Infrastrukturprojekte im Fokus. Trotz eines anspruchsvollen Umfelds ist es gelungen, den Betrieb stabil und zuverlässig aufrechtzuerhalten.

Gab es auch Aspekte, die aus eurer Sicht nicht so gut verlaufen sind?

Thomas Schneider: Wenn wir gerade bei der Infrastruktur bleiben, hatten wir auch 2025 mit Bauverzögerungen in Folge von Einsprachen zu kämpfen. Eine enge Abstimmung mit dem Kanton sowie eine vorausschauende Planung sind hier entscheidend. Insgesamt haben wir unseren Leistungsauftrag gegenüber dem Kanton Basel-Stadt jedoch auch 2025 erfolgreich erfüllt – nämlich den öffentlichen Verkehr in Basel sicher und so pünktlich und zuverlässig wie möglich zu gestalten.

Bruno Stehrenberger: Ich möchte ebenfalls festhalten, dass der operative Betrieb 2025 sehr gut verlaufen ist. Im Umgang mit kurzfristigen Baustellenverschiebungen sehen wir weiterhin Optimierungspotenzial, insbesondere in der Koordination mit allen Anspruchsgruppen.

2025 war ein Jahr geprägt von Grossanlässen – was haben wir als BVB zu Veranstaltungen wie dem ESC und der UEFA Women's EURO beitragen können?

Bruno Stehrenberger: Wir konnten unsere Leistungsfähigkeit eindrücklich unter Beweis stellen. Beim ESC ist es uns besonders gut gelungen, die BVB als Teil von Basel ins Zentrum zu rücken – etwa mit den Oldtimer-Drämmli an der Opening Ceremony oder dem Karaoke-Drämmli. Die Bilder unserer Drämmli am ESC gingen um die Welt und dies macht mich noch immer sehr stolz. Auch



Thomas Schneider, Verwaltungsratspräsident

operativ funktionierte der Betrieb sehr gut: Besucher*innenlenkung, mehrsprachige Kommunikation und eine verständliche Signaletik für internationale Gäste waren hierfür zentrale Erfolgsfaktoren.

Warst du während dem ESC auch in der Stadt unterwegs?

Bruno Stehrenberger: Ja, selbstverständlich. Ich durfte auch eine Fahrt im Karaoke-Drämmli erleben. Dies war ein unvergessliches Erlebnis und eine unterhaltsame Erfahrung. Der ESC hat allgemein gute Stimmung in die Stadt Basel gebracht mit einem internationalen, friedlichen und bunten Publikum. Wir haben diese Zeit genossen und schätzen es, dass wir als BVB unseren Teil zu diesem riesigen Event leisten durften.

Gab es auch Herausforderungen für die BVB in Bezug auf den ESC?

Bruno Stehrenberger: Eine Herausforderung war sicherlich die kurze Planungszeit. Wir fuhren während dem gesamten ESC ein Nachtnetz, dieses musste entsprechend organisiert und koordiniert werden – die Fahrpläne, Fahrzeuge und

natürlich auch das Personal. Ich möchte mich bei unseren Mitarbeiter*innen für ihr Engagement, ihre Flexibilität und ihren Einsatz bedanken. Alle waren mit an Bord und haben alles gegeben, damit wir den ESC, aber auch die Women's EURO gut über die Bühne bringen konnten.

Ein Thema, das uns jedes Jahr begleitet, sind die Baustellen. 2025 war unter anderem die Linie 14 für vier Monate gesperrt, da die Gleise erneuert werden mussten. Die Erneuerung unserer Infrastruktur ist für uns essenziell – was ist eurer Meinung nach wichtig bei solch grösseren Baustellen mit Tramersatz?

Thomas Schneider: Neben der baulichen Umsetzung steht bei solchen Vorhaben die Kommunikation im Vordergrund. Es ist wichtig, dass wir alle Involvierten frühzeitig abholen und die Fahrgäste verständlich informieren. Ebenso entscheidend ist die Einhaltung der kommunizierten Bauzeiten – dies ist uns 2025 dank des Engagements der Mitarbeiter*innen gelungen.

Bruno Stehrenberger: Beim Tramersatz auf der Linie 14 wurde das Angebotskonzept sehr positiv aufgenommen. Denn wir konnten aus der vorherigen Vollsperrung auf dieser Strecke lernen und zwei unterschiedliche Buslinien anbieten – eine durch das Gellert und eine auf direkterem Weg von der Stadt nach Muttenz und Pratteln. Herausfordernd bei einem solchen Tramersatz mit Bussen bleibt jedoch, dass die Busse zu den Hauptverkehrszeiten zusammen mit dem Individualverkehr im Stau stehen. Hier ist es auch in den kommenden Jahren wichtig, dass wir zusammen mit allen Beteiligten des Kantons versuchen, noch bessere Lösungen für den ÖV zu finden.



Bruno Stehrenberger, Direktor

Am 8. April 2025 konnten wir den Grundstein für den Neubau Garage Rank legen. Was hat dieser Moment für euch bedeutet?

Thomas Schneider: Dies war ein wichtiger und schöner Moment. Wir dürfen stolz darauf sein, was wir im Bereich der Elektrifizierung geleistet haben und auch noch leisten werden.

Im September hat der Regierungsrat grünes Licht gegeben für die Umstellung der überlasteten Linie 30 auf E-Doppelgelenkbusse ab 2027. Sind Doppelgelenkbusse die Zukunft im Busnetz?

Thomas Schneider: Es ist unsere Aufgabe, die Doppelgelenkbusse intelligent einzusetzen. Diese Busse sind ein weiteres Element im gesamten ÖV-Konzept von Basel, aber sie sind keine Alternative zum Tram. Denn das Tram kann mehr Personen transportieren und bietet auch einen höheren Fahrkomfort.

Bruno Stehrenberger: Die Stärke von Basel-Stadt ist, dass wir beide Verkehrsmittel haben: Tram und Bus. Mit den Doppelgelenkbussen ist nochmals eine neue Dimension mitdazugekommen. Mit

diesen 24 Meter langen Fahrzeugen wird es uns gelingen, die Linie 30 zu entlasten. Aus Platzgründen ist es allerdings nicht möglich, überall auf dem Netz mit diesen Bussen durchzufahren. Es ist wichtig, das Tramnetz künftig weiterzuentwickeln und die Doppelgelenkbusse als Ergänzung sinnvoll auf dem Netz einzusetzen. Somit sind auch die Entwicklungen, die im Rahmen des Tramnetzes 2030 weiter vorangetrieben werden, essenziell für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Basel.

2025 konnten wir auch die Beschaffung der neuen Billettautomaten, welche ab 2027 im Einsatz sein werden, kommunizieren. An diesen Automaten wird keine Barzahlung mehr möglich sein. Wie habt ihr reagiert, wenn euch jemand darauf angesprochen hat?

Bruno Stehrenberger: Wir wurden oft darauf angesprochen, die Rückmeldungen waren allerdings verständnisvoll. Es ist weiterhin möglich, mit Bargeld zu zahlen, neu einfach mit einer Prepaid-Karte. Die neuen Automaten können technisch mehr, kosten aber weniger, weil die gesamte Mechanik und die Bewirtschaftung rund um das Bargeld eingespart werden können. Hier müssen

wir auch das Interesse der Steuerzahler*innen im Kopf haben und Kosten gegen Nutzen abwägen. Denn die Bezahlung mit Bargeld ist über die letzten Jahre betrachtet stark rückläufig.

Ende Mai 2025 haben wir die neue HR-Kampagne «Grün ist gut» lanciert – mutig mit einem Song und den Augen auf unseren Fahrzeugen. Welche Reaktionen hat diese Kampagne ausgelöst?

Thomas Schneider: Die Resonanz war sehr positiv. Fakt ist, dass die Kampagne ihre Wirkung zeigt, denn die BVB kann offene Stellen gut besetzen und es gehen seit der Lancierung der Kampagne auch mehr Bewerbungen ein.

Bruno Stehrenberger: Insgesamt ist die neue Kampagne ein rundes Paket mit den Augen auf unseren Fahrzeugen, dem Statement «Grün ist gut» und dem Song von Moony. Ich denke, dies macht sie auch so erfolgreich.

Was macht Grün für euch gut?

Thomas Schneider: Unser Auftrag ist sinnstiftend. Täglich dürfen wir Personen sicher, zuverlässig und pünktlich von A nach B transportieren – und dies erfüllen wir auch. Auf die BVB kann man sich verlassen.

Bruno Stehrenberger: Zudem leisten wir auch einen grossen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele von Basel-Stadt, indem wir per Ende 2027 auf eine komplett elektrisch und mit 100 Prozent erneuerbarer Energie betriebene Busflotte umstellen werden.

Ein Blick voraus: Wir haben eine neue Unternehmensstrategie für die Jahre 2026 bis 2029 lanciert. Diese ist auch abgestimmt auf die Eignerstrategie – also auf die Erwartungen des Kantons Basel-Stadt an uns. In welche Richtung wird es in den kommenden Jahren für die BVB gehen?

Thomas Schneider: Im Zentrum steht weiterhin, dass wir unseren Transportauftrag erfüllen. Zudem müssen wir uns clever mit Finanzierungsfragen auseinandersetzen und uns stets fragen, ob geplante Massnahmen auf die Ziele einzahlen, die unser Eigner uns vorgibt. Hier werden wir künftig weiterhin einen besonderen Schwerpunkt drauflegen.

Bruno Stehrenberger: Die Konzentration auf das Kerngeschäft steht im Mittelpunkt. Die Elektrifizierung der Busflotte wird uns weiterhin intensiv beschäftigen. Auch andere Innovationsthemen wollen wir vorantreiben.

Wie schaffen wir es, diese Zielsetzungen gemeinsam zu erreichen?

Bruno Stehrenberger: Es ist wichtig, dass wir die Themen, die wir anpacken, konsequent umsetzen können – beispielsweise bei der Elektrifizierung unserer Busflotte. Wir müssen hier alles berücksichtigen, sei es die Ausbildung unserer Fahr-dienstmitarbeiter*innen, die Beschaffung der Fahrzeugflotte und auch die Ausgestaltung der neuen Infrastruktur mit dem Neubau der Garage Rank. Gleichzeitig müssen wir auch bei weiteren Innovationsthemen, wie dem automatisierten Fahren, mit dabei bleiben und uns weiterhin in den jeweiligen Fachgruppen und Vereinen engagieren.

Welche Schlagzeile möchtet ihr 2026 über die BVB lesen?

Thomas Schneider: Die BVB hat den Transportauftrag auch 2026 erfolgreich erfüllt und konnte den Wandel in der Gesellschaft im Unternehmen adaptieren.

Bruno Stehrenberger: Die BVB meistert Herausforderungen weiterhin erfolgreich.

Jahresrückblick

Das Geschäftsjahr 2025 war von verschiedenen Ereignissen geprägt: Von Grossanlässen über Gleiserneuerungen am Bankverein sowie in der Zeughausstrasse und einer neuen HR-Kampagne bis hin zur Grundsteinlegung für den Neubau Garage Rank war alles dabei.



Gleiserneuerungen für ein sicheres Tramnetz

Auch 2025 hat die BVB die Infrastruktur erneuert, um weiterhin einen sicheren und zuverlässigen öV-Betrieb sicherzustellen. So wurden beispielsweise während drei Tagen fünf Kreuzungen und eine Weiche im Bereich Bankverein erneuert. Diese hatten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die Linie 14 musste aufgrund von Gleisbauarbeiten in der Zeughausstrasse sowie aufgrund der Gleiserneuerungen der BLT zwischen Muttenz Dorf und Lachmatt für vier Monate gesperrt werden. Es verkehrten zwei Ersatzbuslinien. Die Linie E14 fuhr auf direktem Weg ab Aeschenplatz nach Muttenz und Pratteln. Ergänzend bediente die neue Linie 27 die Haltestellen der Tramlinie 14 im Gellert.



Neuer HR-Auftritt: Grün ist gut

Unter dem Motto «Grün ist gut» präsentiert sich die BVB weiterhin als attraktive Arbeitgeberin. Begleitet wurde die im Mai lancierte Kampagne vom Song «Stig mit yy» des Basler Musikers Moony. Die Tonfolge des Refrains des Songs dient seit Kampagnenbeginn als akustisches Ankündigungssignal von Haltestellen in den BVB-Fahrzeugen. Die grossen Wackelaugen auf den Fahrzeugen unterstreichen die Kampagne und verdeutlichen zusätzlich die Botschaft «Grün ist auf der Suche nach dir».



Neuer Meilenstein: ECM-Zertifizierung

Als europaweit erster städtischer Verkehrsbetrieb im Meterspurbetrieb hat die BVB Ende Juni 2025 die sogenannte ECM-Zertifizierung (Entity in Charge of Maintenance) erhalten. Das Zertifikat bestätigt, dass die Trams der BVB prozesskonform instandgehalten und die Sicherheitsstandards im operativen Bereich eingehalten werden. Das Zertifikat wird für eine Dauer von fünf Jahren vergeben und jährlich überprüft.



Die BVB und der ESC

Insgesamt absolvierte die BVB 1150 Zusatzfahrten (rund 700 zusätzliche Tramfahrten und 450 zusätzliche Busfahrten), damit die ESC-Fans und alle Fahrgäste während der ESC-Woche im Mai 2025 bequem, sicher und zuverlässig an ihr Ziel gekommen sind. Weitere Highlights während dem ESC waren die Oldtimer-Drämmli an der Opening Ceremony sowie das Karaoke-Drämmli.



Basel als Zentrum des Frauenfußballs

Fünf Partien der UEFA Women's EURO wurden im Juli 2025 in Basel ausgetragen. An allen Spieltagen in Basel fuhren die Trams und Busse der BVB am Abend und in der Nacht länger, damit alle Fussballfans bequem zum Spiel und wieder nach Hause kamen. Insgesamt hatte die BVB 1200 Zusatzfahrten (rund 700 zusätzliche Tramfahrten und 500 zusätzliche Busfahrten) angeboten.



Grundsteinlegung Neubau Garage Rank

Damit bis 2027 die gesamte Busflotte auf E-Busse umgestellt werden kann, baut die BVB seit Februar 2025 die Garage Rank neu. Am 8. April 2025 wurde symbolisch der Grundstein für diesen Neubau gelegt. Bei den Feierlichkeiten hatte Regierungsrätin Esther Keller zusammen mit BVB-Verwaltungsratspräsident Thomas Schneider, BVB-Direktor Bruno Stehrenberger sowie Vertretern von IWB und den Architekten der Itten+Brechtbühl AG eine Erinnerungskiste im Boden des Neubaus versenkt. Darin sind Erinnerungsstücke wie ein Wunschbuch der BVB-Mitarbeiter*innen oder Baupläne der alten und neuen Garage Rank zu finden.



Sunflower Lanyards als Erkennungssymbol

Die BVB bietet seit Dezember 2025 als erstes städtisches öV-Unternehmen der Schweiz die Sunflower Lanyards als Erkennungssymbol für Menschen mit unsichtbaren Behinderungen oder Krankheiten an. Diese Schlüsselbänder sind seither am Kundenzentrum der BVB am Barfüsserplatz kostenlos und ohne Nachweispflicht erhältlich. Das Personal der BVB mit direktem Kundenkontakt ist entsprechend geschult und kann so auf die speziellen Bedürfnisse der Betroffenen eingehen.

Verwaltungsrat

V.l.n.r. (hinten):
Flavio Casanova,
Salvatore Masino,
Thomas Schneider,
Thomas Mahrer,
(vorne v.l.n.r.)
Daniela Thurnherr,
Widar von Arx,
Astrid Schnidrig



Präsident

Thomas Schneider

Eidg. dipl. Wirtschaftsprüfer,
Master of Science in Business
Administration, 1964
Mitglied seit 01.01.2022

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

Unabhängiger Verwaltungsrat

Vize-Präsident

Flavio Casanova

MSc ETH Bau-Ing., 1960
Mitglied seit 01.01.2022

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

Inhaber F. Casanova GmbH,
Consulting + Management

VRA Finance & Controlling
VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Mitglied:
Kantonsspital Baselland,
Holinger AG

Mitglied

Thomas Mahrer

Forstingenieur ETH, 1960
Mitglied seit 13.08.2024

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

Geschäftsführer Public Affairs GmbH,
Verkehr, Energie und Umwelt

VRA Personal & Compliance

Unabhängiger Verwaltungsrat

Mitglied

Salvatore Masino

Coach Netzservice, 1971
Mitglied seit 01.01.2026

Vertreter des Personals BVB

BVB-Angestellter seit 01.04.1996

VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Mitglied:
PSVB (Personalverband
Städtische Verkehrsbetriebe)

AGSt (Arbeitsgemeinschaft
der baselstädtischen
Staatspersonalverbände)

Mitglied

Astrid Schnidrig

1968
Mitglied seit 01.01.2024

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

VRA Finance & Controlling:
Präsidentin

VRA Personal & Compliance

Mandat als Mitglied

Swissgrid AG

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:
Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Richterliche Tätigkeit:
Appellationsgericht des Kantons
Basel-Stadt (ordentliche Richterin),
Justizgericht des Kantons Aargau
(Ersatzrichterin), Staatsgerichtshof
des Fürstentums Liechtenstein
(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: Präsident

Weitere Mandate

Mitglied der Jury «Prix Litra»,
Akademisches Mitglied Forschungs-
beirat SBB Forschungsfonds

Bisheriges Mitglied

Manfred Gloor

Mitglied vom 01.01.2018
bis 31.12.2025

Vertreter des Personals BVB

Geschäftsleitung

V.l.n.r. (hinten):
Milan Sedlacek,
Ramon Oppikofer,
Bruno Stehrenberger,
Daniel Mangani,
(vorne v.l.n.r.)
Alexander Klett,
Svenja Staiger,
Marco Fuster



Direktor

Bruno Stehrenberger

Kaufmann KFS, 1966
Direktor seit 12.07.2019
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 01.09.2016

Vize-Direktor/Leiter Infrastruktur

Ramon Oppikofer

Dipl. Bauingenieur HTL/
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 01.10.2018

Leiter Unternehmensstab

Marco Fuster

Volkswirt (lic. rer. pol.)
SKU Executive Management
Programm (CAS-HSG), 1975
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 23.10.2023

Leiter Technik

Alexander Klett

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 01.10.2019

Leiter Finanzen

Daniel Mangani

Eidg. Fachmann Finanz- und
Rechnungswesen,
Controller SIB, 1969
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 03.09.2019

Leiter Verkehr

Milan Sedlacek

Dipl. Techniker HF, Betriebstechnik
Excellence in General Management
DAS HSG, 1983
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 01.05.2018

Leiterin Personal

Svenja Staiger

Dipl. Betriebswirtin (BA)
EMBA, 1981
Mitglied der Geschäftsleitung
seit 01.03.2024

Mitarbeiter*innen

Personalbestand

Stand: 31.12.2025

Personen	1 445
Vollzeitstellen FTE	1 320,7
Männer	1 228
Männer in %	85,0
Frauen	217
Frauen in %	15,0
Frauenanteil im Verwaltungsrat	28,6
Frauenanteil in der Geschäftsleitung	14,3
Frauenanteil Führungs- und Fachkader	22,2
Lernende, Praktikant*innen	28
Fluktuation insgesamt in %	5,7
Austritte	3,7
Pensionierungen	2,0
Durchschnittsalter	47,9
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	5,5
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	20,6



Rollmaterial

Tram und Bus

Stand: 31.12.2025

Flexitys lang		44
Flexitys kurz		17
Combinos		28
Cornichons		26
Anhängerwagen		20
Kleinbusse	Diesel	5
	Total	5
Normalbusse	Elektro	19
	Total	19
Gelenkbusse	Diesel	54
	Elektro	39
	Total	93
Doppelgelenkbusse	Elektro	8
	Total	8
Oldtimertrams		28
Oldtimerbusse		1
Fahrzeuge	Total	289



Linienstatistik

Linie	Fahrweg	Linienlänge ¹ in km		Kurskilometer in Mio. km	
		2025	2024	2025	2024
TRAM					
1	Dreirosenbrücke – Badischer Bahnhof	7,20	7,20	0,53	0,56
2	Binningen Kronenplatz – Fondation Beyeler	9,30	9,27	0,64	0,67
3	Birsfelden Hard – Gare de Saint-Louis	9,58	9,58	0,89	0,83
6	Allschwil Dorf – Riehen Grenze	12,52	12,52	1,31	1,30
8	Neuweilerstrasse – Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum	10,09	10,09	0,95	0,96
14	Pratteln Schlosstrasse – Dreirosenbrücke	12,58	12,61	1,32	1,45
15	Bruderholz – Messeplatz	5,39	5,39	0,52	0,45
16	Bruderholz – Schifflande	5,35	5,35	0,50	0,52
21	Bahnhof St. Johann – Badischer Bahnhof	3,41	3,41	0,04	0,03
Total		75,40	75,42	6,70	6,77

Linie	Einsteiger*innen in Mio.	Personenkilometer in Mio. km		
	2025	2024	2025	2024
TRAM				
1	8,36	8,72	15,96	16,80
2	8,40	8,42	15,08	14,39
3	8,54	8,94	15,72	16,13
6	14,75	13,74	37,86	34,77
8	18,77	17,85	37,12	35,54
14	11,15	11,29	28,62	28,29
15	4,75	3,63	8,49	6,11
16	5,04	4,90	7,79	7,48
21	0,18	0,16	0,24	0,23
Total	79,94	77,65	166,88	159,73

Linie	Fahrweg	Linienlänge ¹ in km		Kurskilometer in Mio. km	
		2025	2024	2025	2024
BUS					
30	Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof	4,50	4,50	0,52	0,53
31	Bachgraben – Otto Wenk-Platz	7,89	7,90	0,29	0,29
32	Rotengraben – Chrischonaklinik	6,54	6,54	0,31	0,33
33	Schönenbuch Dorf – Schifflande	9,39	9,39	0,53	0,54
34	Bottmingen Schloss – Riehen Bahnhof	12,52	12,52	1,19	1,19
35	Inzlingen Zoll – Habermatten	5,62	5,62	0,10	0,10
36	Kleinhüningen – Schifflande	15,74	15,70	1,55	1,55
38 ²	Bachgraben – Wyhlen Siedlung	13,24	13,25	0,59	0,59
42	Bahnhof SBB – Bettingen Dorf	9,81	9,82	0,12	0,12
45	Chrischonaweg – Habermatten	5,94	5,94	0,11	0,11
46	Kleinhüningen – Muttenz Bahnhof	7,98	8,02	0,22	0,21
48	Bahnhof SBB – Bachgraben	5,81	5,81	0,25	0,24
50	Bahnhof SBB – EuroAirport	8,46	8,44	0,81	0,81
Total		113,42	113,42	6,59	6,60

Linie	Einsteiger*innen in Mio.	Personenkilometer in Mio. km		
	2025	2024	2025	2024
BUS				
30	6,62	6,60	12,47	12,50
31	1,39	1,35	2,62	2,53
32	0,58	0,59	1,20	1,24
33	1,86	1,82	4,65	4,52
34	7,24	7,30	19,08	19,62
35	0,15	0,14	0,27	0,26
36	11,02	10,91	30,69	30,54
38 ²	3,17	3,04	8,26	8,01
42	0,32	0,31	1,23	1,20
45	0,13	0,12	0,22	0,24
46	0,67	0,68	1,72	1,76
48	1,26	1,26	3,97	3,99
50	4,35	4,22	22,96	21,95
Total	38,75	38,35	109,35	108,37

GESAMT	Total	188,82	188,84	13,29	13,37
---------------	--------------	---------------	---------------	--------------	--------------

GESAMT	Total	118,69	116,00	276,23	268,10
---------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------

¹ Die angegebenen Linienlängen stellen eine typische Länge der Linie dar – basierend auf den aktuellen, tatsächlichen Entfernungen. Hierbei werden nicht alle möglichen Varianten berücksichtigt.
² Die Linie 38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Der Beitrag der SBG ist in der Statistik enthalten.



Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Die äusserst erfreuliche Entwicklung der Erlöse des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) konnte die negativen Effekte aus den Verschiebungen diverser grösserer Baustellen durch Einsparungen, Rekurse etc., die sich auf weitere Projekte auswirken, nicht komplett kompensieren. Daher schliesst die BVB das Geschäftsjahr 2025 mit einem Verlust von 1,35 Mio. CHF ab.

Der Verkauf des TNW-Sortiments lag im Berichtsjahr bei insgesamt 249,9 Mio. CHF und somit erfreuliche 9,7 Mio. CHF bzw. 4,1 Prozent über dem Vorjahr.

Die Haupttreiber dieses Wachstums sind die Jahresabos Jobticket und Jugend (insbesondere das U-Abo Jugend BS), welche um 20,6 bzw. 22,0 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen sind. Die Verkäufe der Abonnemente sind gesamtumfassend um 4,9 Mio. CHF bzw. 4,3 Prozent gestiegen.

Auch bei den Bartarifen, unter anderem die Verkäufe der Einzelbillette und der Tageskarten, ist eine erfreuliche Entwicklung ersichtlich. Diese sind um 4,3 Mio. CHF bzw. 6,7 Prozent gestiegen. Zu diesem Wachstum haben die einmaligen Grossanlässe wie der ESC und die UEFA Women's EURO beigetragen sowie das verhältnismässig regnerische Wetter im Herbst 2025.

Alle übrigen Einnahmen des TNW zeigen eine ähnliche Entwicklung.

Im TNW erholten sich die BVB-Einsteiger*innenzahlen (118,2 Mio./+2,3 Prozent) sowie die BVB-Personenkilometer (272,8 Mio./+2,8 Prozent) sehr gut gegenüber dem Vorjahr. Die BVB hat im TNW mengenmässig die grösste Entwick-

lung im Geschäftsjahr 2025 gemacht, liegt aber immer noch deutlich unter den Vor-Corona-Zahlen.

Die Einnahmen aus dem Direkten Verkehr (DV) und den Generalabonnements (GA) sind um 1,1 Mio. CHF bzw. 8,6 Prozent gestiegen.

Aufgrund der gestiegenen Gesamteinnahmen des TNW ergaben sich für die BVB im Vergleich zum Vorjahr mit 109,4 Mio. CHF um 4,6 Mio. CHF höhere Einnahmen aus dem TNW. Die gesamten Verkehrserlöse erreichten 125,5 Mio. CHF und waren gegenüber dem Vorjahr um 6,1 Mio. CHF höher.

Die Dienstleistungs- und übrigen Erlöse sind um 2,7 Mio. CHF höher als im Vorjahr. Wesentliche Gründe dafür waren die höhere Verrechnung von Kosten aus Baustellen der Bahninfrastruktur (+1,7 Mio. CHF), der höhere Erlös aus Versicherungsfällen (+0,6 Mio. CHF) sowie die höheren Garantierlöse für die Fahrzeugflotte Bus (+0,6 Mio. CHF). Aus der Sperrung Margarethenbrücke kam es gegenüber 2024 zu keinen Erlösen (-0,5 Mio. CHF).

Die Abgeltungen Kanton Basel-Stadt, Bund und Gemeinden haben um 3,1 Mio. CHF abgenommen.

Der Rückgang der Energiekosten Fahrstrom ist der Hauptgrund für die niedrigere Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt.

Der Aufwand zur Leistungserstellung fiel gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mio. CHF auf 61,3 Mio. CHF. Grund hierfür waren die niedrigeren Energiekosten Fahrstrom.

Der Personalaufwand stieg im Jahr 2025 aufgrund Arbeitgeberattraktivitätspaket seitens Kanton Basel-Stadt, der Teuerung sowie der Elimination des Unterbestandes des Jahres 2024 (wurde 2024 durch temporäres Personal aufgefangen) um 7,0 Mio. CHF und entspricht dem geplanten Wert.

Der übrige betriebliche Aufwand fiel um 2,6 Mio. CHF niedriger aus als im Vorjahr. Haupttreiber waren der niedrigere Bedarf an externem Personal (-1,5 Mio. CHF), der geringere Bedarf an Beratungsleistungen (-1,6 Mio. CHF) sowie die geringeren Energie- und Entsorgungsaufwände (-0,4 Mio. CHF). Die Korrektur der Vorsteuer wirkt dem entgegen (+0,5 Mio. CHF).

Die Abschreibungen stiegen im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Mio. CHF an. Dies ist durch die Hauptuntersuchungen Tram, die provisorischen Standorte Bus sowie einer Teilabschreibung der Projektkosten Trambeschaffung Plus begründet.

Die Finanzierungslage der BVB ist weiterhin stabil. Das Eigenkapital beträgt 193,2 Mio. CHF (Vorjahr: 194,5 Mio. CHF). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 24,0 Prozent (Vorjahr: 25,0 Prozent).

Der Cashflow aus der Betriebstätigkeit betrug 55,2 Mio. CHF. Die Veränderung zum Vorjahr (79,1 Mio. CHF) resultierte hauptsächlich aus der Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen über 9,1 Mio. CHF (Vorjahr: -31,9 Mio. CHF). Weiter wurden die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um

8,1 Mio. CHF erhöht (Vorjahr: -13,1 Mio. CHF).

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergab einen Mittelabfluss von 84,5 Mio. CHF (Vorjahr: 76,7 Mio. CHF). Die Anlagenzugänge aus dem Programm Bussystem 2027 beliefen sich auf 34,9 Mio. CHF (Vorjahr: 14,3 Mio. CHF). Sonstige wesentliche Investitionen betrafen mehrheitlich Bauleistungen in die Gleisinfrastruktur.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 30,6 Mio. CHF (Vorjahr: 11,9 Mio. CHF). Es wurden langfristige Darlehen vom Kanton Basel-Stadt für das Programm Bussystem 2027 über 29,4 Mio. CHF sowie für bauliche Massnahmen in die Bahninfrastruktur 28,2 Mio. CHF gewährt. Für die Amortisation bestehender Finanzverbindlichkeiten wurden 27,4 Mio. CHF aufgewendet. Gesamthaft ergaben die obigen Veränderungen eine Zunahme an flüssigen Mitteln von 1,4 Mio. CHF (Vorjahr: +14,3 Mio. CHF).

Mitarbeiter*innen

Die Mitarbeiter*innen der BVB zeichnen sich durch eine sehr hohe Identifikation mit dem Unternehmen aus. Sie leisten mit ihrem Engagement einen entscheidenden Beitrag zum guten Funktionieren der BVB. Der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat ist es ein grosses Anliegen, den Mitarbeiter*innen für ihr Engagement im vergangenen Jahr auch auf diesem Weg herzlich zu danken.

Ende 2025 beschäftigte die BVB 1445 Mitarbeiter*innen (Vorjahr: 1373 Mitarbeiter*innen). Am 31. Dezember 2025 waren 1320,7 Vollzeitstellen besetzt (Vorjahr: 1251,5 Vollzeitstellen). Der Anstieg der Vollzeitstellen ist darauf zurückzuführen, dass frühzeitig Mitarbeiter*innen für den Fahrdienst rekrutiert wurden, um sie rechtzeitig auszubilden und den Bedarf im Jahr 2026 planungssicher abzudecken. Die krankheits- und unfallbedingten Absenzen haben im Vergleich zum Vorjahr leicht ab-

genommen, sie lagen bei 20,6 Tagen pro FTE (Vorjahr: 20,9 Tage).

Die BVB misst der gezielten Weiterentwicklung und Qualifizierung ihrer Mitarbeiter*innen einen hohen Stellenwert bei. Im Jahr 2025 konnten insgesamt 27 Prozent der offenen Positionen mit internen Kandidatinnen und Kandidaten besetzt werden (Vorjahr: 12 Prozent). Dies verdeutlicht die Effektivität der strategischen Personalentwicklung, stärkt die langfristige Bindung der Mitarbeiter*innen und fördert interne Laufbahnen.

Der Personalentwicklungsprozess wird fortlaufend optimiert. Erkenntnisse aus der MD-Konferenz zu Führungs- und Personalentwicklung fliessen dabei direkt in die strategische Ausrichtung ein und tragen zur kontinuierlichen Professionalisierung bei. Die im Pilotjahr 2024 getestete Führungskräfteentwicklung konnte 2025 erfolgreich im gesamten Unternehmen etabliert werden. Das Programm stärkt die Führungsqualität nachhaltig, schafft ein gemeinsames Führungsverständnis und unterstützt die Umsetzung strategischer Schwerpunkte. Damit leistet es einen zentralen Beitrag zur Professionalisierung der Führungskultur.

Mit der neuen Pulsbefragung wurde 2025 ein zeitnahes und wirksames Instrument zur Erfassung der Mitarbeitendenperspektive eingeführt. Die erste Durchführung im Sommer lieferte wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung von Zusammenarbeit und Arbeitsbedingungen. Die gewonnenen Erfahrungen fliessen direkt in die Optimierung der nächsten Befragungsrunde ein und ermöglichen ein agiles, kontinuierliches Stimmungsmonitoring.

Im Jahr 2025 wurden die im Vorjahr eingeführten Massnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements weiter gefestigt. Die Angebote der Resilienzschulungen sowie der betrieblichen Physiotherapie etablierten sich organisationsweit und

werden von den Mitarbeitenden regelmässig genutzt.

Seit Herbst 2025 befasst sich zudem eine bereichsübergreifende Arbeitsgruppe mit Belastungsthemen im Fahrdienst. Die Arbeiten befinden sich noch in einer frühen Phase; eine umfassendere Umsetzung wird ab 2026 erwartet.

Saisonale Präventionskampagnen – insbesondere zum Thema «Arbeiten bei Hitze» – wurden gezielt weiterentwickelt und ausgerollt.

Seit Januar 2021 gibt es ein internes Case Management bei der BVB. Insgesamt haben sich im Berichtsjahr 2025 245 Mitarbeiter*innen beim internen Case Management angemeldet, was rund 17 Prozent der Belegschaft der BVB ausmacht (Vorjahr: 275 Mitarbeiter*innen, 20 Prozent der Belegschaft). Die Reduktion der Fallzahlen im Case Management lässt sich im Wesentlichen durch die rückläufige Zahl an Langzeitabsenzen im Geschäftsjahr erklären. Ende 2025 hat die BVB 28 Ausbildungsplätze für Lernende sowie Praktikantinnen und Praktikanten angeboten (Vorjahr: 23). Im Jahr 2025 haben keine neuen Trainees das Programm gestartet. Grund dafür war die konzeptionelle Weiterentwicklung. Das im Jahr 2020 ins Leben gerufene Programm wurde sehr erfolgreich eingeführt und seither konnten alle Trainees, die das Programm abgeschlossen haben, intern oder extern angestellt werden.

Im Jahr 2025 ging die Gesamtzahl der offenen Stellen im Vergleich zu 2024 deutlich um 34 Prozent zurück. Während die offenen Stellen ausserhalb des Fahrdienstes um 17,8 Prozent zunahm, sank die Zahl der offenen Fahrdienststellen stark um 65 Prozent. Positiv hervorzuheben ist der deutliche Rückgang offener Stellen zum Jahreswechsel, per 31. Dezember 2025, (-73 Prozent), was auf eine verbesserte Besetzungsquote hindeutet. Weiterhin wird diese durch die hohe

Anzahl an besetzten Rekrutierungen im Jahr 2025 für das 2026 im Fahrdienst erklärt. So konnten bereits Ende 2025 sämtliche Fahrschulen für das Jahr 2026 erfolgreich besetzt werden. Die Einstellungen mit Stellenantritt im Jahr 2025 reduzierten sich insgesamt um 22 Prozent. Der Altersdurchschnitt der Neueinstellungen sank um 13 Prozent und zeigt eine Verjüngung der Belegschaft. Der Frauenanteil bei den Einstellungen blieb prozentual leicht steigend, obwohl die absolute Zahl der Einstellungen von Frauen zurückging.

2025 wurde der neue HR-Auftritt «Grün ist gut» lanciert. Die daraus resultierenden grafischen Elemente wie z. B. Wackelaugen sind seither auf und in den BVB-Fahrzeugen sowie weiteren Kanälen zu sehen. Diese Elemente symbolisieren die Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden, denn «Grün ist auf der Suche nach Talenten». Auch ein Song des Basler Musikers Moony gehört zur Kampagne. Zudem konnte im Rahmen dieser Kampagne auch eine neue Karrierewebsite geschaffen und die Bewerbungsprozesse – insbesondere für den Fahrdienst – überarbeitet werden. Dank diesem neuen Employer Branding gingen 2025 mehr Bewerbungen bei der BVB ein.

Bei den Bewerbungskanälen gewannen die BVB-Karriereseite und soziale Medien weiter an Bedeutung, während klassische Stellenportale an Relevanz verloren.

Besondere Ereignisse während des Geschäftsjahrs

Im Januar 2025 wurde die Baubewilligung für den Neubau Garage Rank erteilt. Die entsprechenden Bauarbeiten haben im Februar begonnen, nachdem die alte Garage Rank zuvor vollständig rückgebaut worden war. Im April fand die offizielle Grundsteinlegung statt. Die Bauarbeiten dauern bis 2027.

Im März 2025 hat die BVB die öffentliche Ausschreibung zur Beschaffung neuer Billettautomaten lanciert. Die Beschaffung

erfolgt zusammen mit der BLT, der AAGL, den Stadtwerken Weil am Rhein, der Gemeinde Grenzach-Wyhlen und Saint-Louis Agglomération. Im August wurde der Zuschlag an die Firma Scheidt & Bachmann (Schweiz) AG mit dem Modell «FareGo Sales ST SRVM» vergeben. Der politische Prozess zur Finanzierung wurde vorbereitet, konnte im Berichtsjahr aber noch nicht abgeschlossen werden.

Am 10. April 2025 ist es beim Badischen Bahnhof zu einem schweren Unfall gekommen, bei dem ein E-Gelenkbus eine Person erfasste, die noch auf der Unfallstelle verstarb. Die Ermittlungen der zuständigen Behörden zum Unfallhergang konnten im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen werden.

Im Mai 2025 hat die BVB ihr Angebot im Rahmen ESC stark ausgedehnt. Während der Eröffnungszeremonie wurden diverse Oldtimer-Fahrzeuge zum Transport der am ESC teilnehmenden Künstler*innen eingesetzt. Insbesondere das Karaoke-Drämmli war ein grosser Publikumserfolg.

Im Juni hat die BVB als europaweit erstes städtisches Verkehrsunternehmen im Meterspurbetrieb eine ECM-Zertifizierung («Entity in Charge of Maintenance») erhalten. Die Zertifizierung bestätigt die technische Sicherheit und Instandhaltung der Fahrzeugflotte nach den europaweit geltenden Standards der EU-Verordnung 2019/779.

Im Juli hat die BVB ihr Angebot für die UEFA Women's EURO 2025 angepasst, um einen möglichst guten Fluss der Besucher*innen zu ermöglichen.

Im Nachgang zu den ausserordentlich grossen Schneefällen vom 21./22. November 2024 wurden 17 Massnahmen definiert und eingehend geprüft. Im Juni 2025 waren die Prüfungen abgeschlossen. Es wurden diverse Anpassungen und Verbesserungen an Prozessen sowie

Zuständigkeitsklärungen vorgenommen. Auf Investitionen in neues Material oder Geräte wurde angesichts der Seltenheit solcher Extremereignisse jedoch verzichtet.

Im September 2025 hat der Regierungsrat die Umstellung der Linie 30 auf E-Doppelgelenkbusse sowie die entsprechenden Mehrkosten für die Beschaffung von weiteren elf E-Doppelgelenkbussen des Typs lighTram 25 OPP® des Schweizer Herstellers Carrosserie HESS AG in Höhe von rund 4,4 Mio. Franken bewilligt.

Im Dezember 2025 hat der Grosse Rat der Beschaffung und Finanzierung von elf E-Gelenkbussen des Typs eCitaro G zugestimmt und ein Darlehen in Höhe von rund 13,96 Mio. Franken bewilligt. Diese zusätzlichen E-Gelenkbusse werden nötig aufgrund von Angebotsausbauten aus dem öV-Programm 2026–2028.

Neben diesen beiden Entscheiden zur zukünftigen E-Busflotte hat die BVB im Berichtsjahr in Absprache mit der Gemeinde Riehen und dem Bau- und Verkehrsdepartement weiter entschieden, ab dem Fahrplanwechsel 2027/2028 keine Kleinbusflotte mehr zu betreiben. Stattdessen werden die beiden Kleinbuslinien 35 und 45 ab diesem Zeitpunkt von der Margarethen Bus AG (mab) mit E-Midibussen betrieben werden. Die mab fährt im Auftrag der BVB bereits heute Midibusleistungen auf gewissen Linien, womit Synergien genutzt werden können. Die Übergabe der beiden Kleinbuslinien an die mab eliminiert das mit der Kleinbusflotte von nur fünf Fahrzeugen auftretende Risiko einer ungenügenden Fahrzeugverfügbarkeit. Zudem muss die BVB keinen Ersatzteillageraufbau machen und kann die Zahl der Lieferanten reduzieren. Für die Fahrgäste bietet sich mit den Midibussen mehr Platz in den Fahrzeugen.

Auf den Fahrplanwechsel 2025/2026 wurden neue Standards (u.a. angepasste Fahrzeiten) erfolgreich eingeführt.

Die Evaluationsphase der im Jahr 2024 gestarteten öffentlichen Ausschreibung zur Beschaffung von 23 neuen Tramzügen lief über das Berichtsjahr hinaus.

Ausblick

Der Trend der steigenden Einsteiger*innenzahlen zeichnet sich aus den letzten Jahren ab. Die BVB geht davon aus, dass die Fahrgastzahlen auch im Jahr 2026 steigen werden. Dies auch dank dem signifikanten Angebotsausbau seitens Kanton Basel-Stadt. Die Sparvorgaben des Kantons Basel-Stadt werden die BVB fordern.

Corporate Governance

Die BVB handelt nach den Grundsätzen der Corporate Governance. Die Vorgaben und Regeln für Governance und Compliance werden im Unternehmen gelebt.

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

Seit 2018 liegen das grundlegend überarbeitete Corporate Governance-Reglement sowie das Geschäfts- und Organisationsreglement vor. Das Kompetenzreglement wurde 2023 und das Unterschriftenreglement zuletzt im Jahr 2019 überarbeitet.

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, das 2023 durch die neue Mobilitätsstrategie abgelöst wurde, sowie 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. Im Jahr 2022 wurde die Eignerstrategie für den Zeitraum 2022 bis 2025 überar-

beitet und vom Regierungsrat verabschiedet. Im Jahr 2025 hat der Regierungsrat die Eignerstrategie für die Jahre 2026–2029 beschlossen.

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 Mitarbeiter*innen 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 2022 bis 2025 gewählt. Präsiert wurde er im Berichtsjahr von Thomas Schneider, Vizepräsident war Flavio Casanova. Weitere Vertreter*innen des Kantons Basel-Stadt sind Astrid Schnidrig, Daniela Thurnherr und Widar von Arx. Alle Vertreter*innen des Kantons Basel-Stadt wurden 2025 vom Regierungsrat für die Amtsperiode 2026 bis 2029 erneut gewählt und in ihrem Amt bestätigt. Manfred Gloor war Vertreter des Personals der BVB bis Ende 2025. Per Januar 2026 haben die Mitarbeiter*innen der BVB im Rahmen der Gesamterneuerungswahlen Salvatore Masino für die Amtsperiode 2026 bis 2029 in den Verwaltungsrat gewählt. Thomas Mahrer vertrat im Berichtsjahr den Kanton Basel-Landschaft. Er wurde vom Regierungsrat Basel-Landschaft erneut für die Amtsperiode 2026 bis 2029 in den Verwaltungsrat der BVB delegiert.

Rolle und Arbeitsweise des Verwaltungsrats

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

Ausschüsse

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

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

Die Ausschüsse bestehen aus je drei Verwaltungsratsmitgliedern. Ihnen können die Vorbereitung und die Überwachung der Durchführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats sowie weitere Aufgaben zugewiesen werden. Sie geben Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats ab. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungskompetenz. Für das Selektionsverfahren für den Direktor oder die Direktorin und die Geschäftsleitungsmitglieder ist der VRA Personal & Compliance zuständig.

Die Geschäftsleitung

Der Geschäftsleitung obliegt die operative Leitung des Unternehmens. Aufgaben sind 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 gemeinsame Führung des Unternehmens unter der Leitung des Direktors oder der Direktorin. Die Geschäftsleitung besteht

aus dem Direktor, dem Vize-Direktor sowie fünf weiteren Mitgliedern. Ende 2025 bestand die Geschäftsleitung aus folgenden Mitgliedern: Bruno Stehrenberger (Direktor), Ramon Oppikofer (Vize-Direktor und Leiter Infrastruktur), Marco Fuster (Leiter Unternehmensstab), Alexander Klett (Leiter Technik), Daniel Mangani (Leiter Finanzen), Milan Sedlacek (Leiter Verkehr) und Svenja Staiger (Leiterin Personal).

Entschädigungen Verwaltungsrat

Die Höhe der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder und des Verwaltungsratspräsidiums legt der Regierungsrat fest. 2025 betrug die Vergütung für den Verwaltungsratspräsidenten 80 000 CHF. Die Verwaltungsratsmitglieder (ohne Präsident) erhalten eine Jahrespauschale von 12 000 CHF sowie zusätzlich pro halbtägige Sitzung 600 CHF bzw. pro ganztägige Sitzung 1 200 CHF 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 2025

Schneider Thomas	81 375
Casanova Flavio	25 200
Gloor Manfred	23 400
Mahrer Thomas	23 400
Schnidrig Astrid	29 736
Thurnherr Daniela	27 000
Von Arx Widar	28 800
Gesamtvergütung Verwaltungsrat (total 7 Personen)	238 911

Die Vergütung der Geschäftsleitungsmitglieder wird aufgrund der Bestimmungen des baselstädtischen Lohngesetzes festgelegt und enthält eine variable Vergütung bis maximal 3 000 CHF in Form einer Anerkennungsprämie. Die Spesenvergütung erfolgt gemäss dem BVB-Spe-

senreglement, das sich an der baselstädtischen Spesenverordnung orientiert und gemäss § 13 des BVB-OG im Einvernehmen mit der Personalkommission erlassen wurde.

Vergütungen an Geschäftsleitungsmitglieder

in CHF, Bruttogehalt inkl. Familien- und Unterhaltszulagen 2025

Höchste Einzelvergütung Bruno Stehrenberger	285 349
Gesamtvergütung Geschäftsleitung (total per Stichtag 31.12.2025: 7 Personen)	1 570 551

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.

2025 hat die BVB 63 Submissionen (Vorjahr: 67) über dem Grenzwert von 150 000 CHF (Warenlieferungen und Dienstleistungen) abgewickelt und nach der beschaffungsrechtlichen Gesetzgebung der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB 2019) ausgeschrieben.

Damit sind Beschaffungen von Gütern und Dienstleistungen in der Höhe von 136,9 Mio. CHF für die kommenden Jahre sichergestellt.

Internes Kontrollsystem (IKS)/ Risikomanagement

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 bei der BVB 2015 ausgebaut und 2016 gemäss den Spezifikationen der IKS-Policy unternehmensweit eingeführt. Der IKS-Zyklus im Geschäftsjahr 2025 fand über das ganze Jahr verteilt statt. In der ersten Jahreshälfte lag der Fokus auf der Selbstbeurteilung der Prozesse. In der zweiten Jahreshälfte wurde das Testing der Schlüsselkontrollen durchgeführt.

Ein wirksames Risikomanagement ist ein zentrales Führungsinstrument zur frühzeitigen Identifikation, Bewertung und Steuerung wesentlicher Unternehmensrisiken. Es trägt zur Sicherstellung einer zuverlässigen und qualitativ hochwertigen Leistungserbringung bei und unterstützt zugleich die Wahrnehmung unternehmerischer Chancen.

Die BVB betreibt seit 2016 ein Risikomanagementsystem gemäss dem COSO-Framework. Dieses gewährleistet die regelmässige Analyse interner und externer Einflussfaktoren, die systematische Überwachung relevanter Risiken sowie die Definition, Umsetzung und Kontrolle geeigneter Massnahmen zur Risikominimierung.

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 sechs 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 dem Geschäftsjahr 2022 ist die PwC AG die Revisionsstelle der BVB.

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

Jahresrechnung

Erfolgsrechnung

2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	Note	2025	2024
Verkehrserlöse	1	125 458 074	119 393 983
Dienstleistungs- und übrige Erlöse	2	16 903 392	14 193 475
Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	3	136 474 032	139 093 300
Abgeltungen Bund und Gemeinden	3	6 880 909	7 347 910
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	4	10 173 657	12 462 738
Aktivierte Eigenleistung und Lagerleistung		27 108 039	27 512 956
Betriebsertrag		322 998 103	320 004 362
Aufwand zur Leistungserstellung	5	-61 336 556	-64 020 835
Personalaufwand	6	-168 046 866	-161 080 494
Übriger betrieblicher Aufwand	7	-27 212 188	-29 807 122
Betriebsaufwand		-256 595 610	-254 908 451
Betriebsergebnis (EBITDA)		66 402 493	65 095 911
Abschreibungen auf Sachanlagen	14	-61 515 236	-60 943 047
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	15	-3 274 762	-3 127 947
Abschreibungen		-64 789 998	-64 070 994
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		1 612 495	1 024 917
Finanzertrag	8	84 217	168 275
Finanzaufwand	8	-3 050 030	-2 488 504
Finanzergebnis	8	-2 965 813	-2 320 229
Ordentliches Ergebnis		-1 353 318	-1 295 312
Ausserordentliches Ergebnis		—	—
Gewinn/Verlust (-)		-1 353 318	-1 295 312

Bilanz

Per 31. Dezember 2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2025	31.12.2024
Flüssige Mittel	9	36 856 278	35 447 732
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	22 863 618	13 744 952
Sonstige kurzfristige Forderungen		7 232 548	6 708 767
Vorräte und angefangene Arbeiten	11	24 398 767	25 014 520
Aktive Rechnungsabgrenzungen	12	7 492 658	5 807 557
Umlaufvermögen		98 843 869	86 723 528
Sachanlagen	14	691 407 059	673 569 044
Finanzanlagen	13	411 136	440 092
Immaterielle Anlagen	15	15 719 819	18 050 487
Anlagevermögen		707 538 014	692 059 623
Total Aktiven		806 381 883	778 783 151
Passiven	Note	31.12.2025	31.12.2024
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	28 615 250	23 233 529
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17	12 460 093	4 352 318
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		2 532 235	1 967 213
Kurzfristige Rückstellungen	18	5 578 134	7 006 133
Passive Rechnungsabgrenzungen	19	42 109 983	41 950 845
Kurzfristiges Fremdkapital		91 295 695	78 510 038
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	419 129 880	393 866 464
Langfristige Rückstellungen	18	1 285 657	1 302 131
Investitionszuschüsse	20	101 485 848	110 566 397
Langfristiges Fremdkapital		521 901 385	505 734 992
Fremdkapital		613 197 080	584 245 030
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Gewinnreserven	21	-3 525 864	-2 129 300
Gewinnreserven			
Gewinnvortrag		25 432 445	25 331 193
Jahreserfolg		-1 353 318	-1 295 312
Eigenkapital		193 184 803	194 538 121
Total Passiven		806 381 883	778 783 151

Geldflussrechnung

2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

	2025	2024
Jahreserfolg	-1 353 318	-1 295 312
Abschreibungen auf Sachanlagen	61 515 236	60 943 047
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	3 274 762	3 127 947
Amortisation übrige Finanzanlagen	28 956	28 956
Gewinn (-) / Verluste aus Abgängen des Anlagevermögens (+)	3 985 750	4 291 341
Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	-10 173 657	-12 462 738
Veränderung der kurzfristigen Rückstellungen	-1 427 999	92 378
Veränderung der langfristigen Rückstellungen	-16 474	-63 857
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen & Leistungen	-9 118 666	31 876 516
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Forderungen	763 899	-1 038 599
Veränderung der Vorräte und angefangene Arbeiten	615 753	646 608
Veränderung der aktiven Rechnungsabgrenzungen	-1 685 101	-808 247
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen & Leistungen	8 107 775	-13 121 024
Veränderung der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	565 022	511 669
Veränderung der passiven Rechnungsabgrenzungen	159 138	6 391 392
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	55 241 076	79 120 077
Investitionen in Sachanlagen	-85 522 156	-74 269 195
Desinvestitionen in Sachanlagen	2 498 790	85 226
Investitionen in immaterielle Anlagen	-1 465 052	-2 495 427
Einzahlungen aus Investitionszuschüssen	10 750	—
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-84 477 668	-76 679 397
Aufnahme Finanzverbindlichkeiten	58 084 181	55 116 000
Rückzahlung Finanzverbindlichkeiten	-27 439 043	-43 248 042
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	30 645 138	11 867 958
Veränderung des Fonds Flüssige Mittel	1 408 546	14 308 638
Bestand Flüssige Mittel am 1. Januar	35 447 732	21 139 094
Bestand Flüssige Mittel am 31. Dezember	36 856 278	35 447 732
Veränderung Flüssige Mittel	1 408 546	14 308 638

Eigenkapitalnachweis

Per 31. Dezember 2025 in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Gewinnreserven	Gewinnreserven	Total
Bestand am 1. Januar 2025	172 631 540	-2 129 300	24 035 881	194 538 121
Ergebnisverwendung 2024	—	-1 396 564	1 396 564	—
Jahreserfolg	—	—	-1 353 318	-1 353 318
Bestand am 31. Dezember 2025	172 631 540	-3 525 864	24 079 127	193 184 803

Eigenkapitalnachweis

Per 31. Dezember 2024 in CHF

Eigenkapital	Dotationskapital	Gesetzliche Gewinnreserven	Gewinnreserven	Total
Bestand am 1. Januar 2024	172 631 540	-3 931 609	27 133 502	195 833 433
Ergebnisverwendung 2023	—	1 802 309	-1 802 309	—
Jahreserfolg	—	—	-1 295 312	-1 295 312
Bestand am 31. Dezember 2024	172 631 540	-2 129 300	24 035 881	194 538 121

Verwendung des Bilanzgewinnes

in CHF

	2025	2024
Vortrag aus Vorjahr	25 432 445	25 331 193
Jahreserfolg	-1 353 318	-1 295 312
Total zur Verwendung	24 079 127	24 035 881
Entnahme Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	492 713	1 031 807
Entnahme Spezialreserven Ortsverkehr	5 628 208	3 589 912
Einlage Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	-4 297 414	-3 231 604
Entnahme Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	20 084	6 449
Vortrag auf neue Rechnung	25 922 718	25 432 445



Anhang

Grundsätze der Rechnungslegung

Allgemeines

Die vorliegende Jahresrechnung wurde vollständig in Übereinstimmung mit den Richtlinien der Fachempfehlung zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) erstellt. Es wird das gesamte Regelwerk der Swiss GAAP FER angewendet. Zusätzlich sind die Bestimmungen der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) 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).

Währungsumrechnung

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

Angewendete Umrechnungskurse mit Vorjahresvergleich in CHF

	Erfolgsrechnung Jahresdurchschnittskurs		Bilanz Stichtagskurs	
	2025	2024	2025	2024
1 EUR	0,9466	0,9638	0,9305	0,9385

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 ein allfälliges Guthaben aus dem Kontokorrent mit dem Kanton Basel-Stadt, über das auch 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 Herstellkosten bewertet. Für die Risiken aus Verlust aufgrund einer langen Lagerdauer oder einer reduzierten Verwertbarkeit (Gängigkeit) wird eine nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ermittelte Wertberichtigung vorgenommen.

Die angefangenen Arbeiten werden zu Herstellkosten unter Abzug allfälliger Einzelwertberichtigungen bewertet.

Sachanlagen

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

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

Vermögensbezogene Zuwendungen in Form von Investitionszuschüssen werden brutto dargestellt.

Wirtschaftliche Nutzungsdauer

Wirtschaftliche Nutzungsdauer	in Jahren
Gebäude	50
Fahrbahn (nach Zonenlogik)	7-40
Dienstgleise	bis zu max. 55
Fahrleitungen	30
Elektrische Schienentriebfahrzeuge (ESTF) – Wagenkasten	40
ESTF – Elektrik für Traktion und Sicherheit (Antrieb und Bremsen)	20
ESTF – Komforteinrichtung	17
ESTF – Fahrgastinformation/Klimageräte	10
ESTF – Bauteile – Drehgestelle/Gelenke	8
Autobusse und Dienstfahrzeuge	8-14
Maschinen, Werkzeuge und Geräte	5-10
Betriebseinrichtungen	5-25
Mobiliar	5
IT-Hardware/IT-Software	5

Grün ist auf der Suche nach dir.
Komm zu uns: karriere.bvb.ch

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen werden aktiviert, sofern sie eindeutig identifizierbar sind, dem Unternehmen über mehr als einem Jahr einen messbaren Nutzen bringen und ihre Kosten zuverlässig bestimmt werden können. Die Bewertung der immateriellen Anlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibung. Die Abschreibungen werden linear über die betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer vorgenommen.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten

Das finanzielle Anlagevermögen enthält Genossenschaftsanteile und Beteiligungen. Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Abzug allfälliger Wertbeeinträchtigungen bewertet. Die Finanzverbindlichkeiten bestehen aus dem Kontokorrent sowie den Darlehen mit dem Kanton Basel-Stadt.

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.

Investitionszuschüsse / Passivierte Nutzungsrechte

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 passivierten Nutzungsrechte ergeben sich aus den Investitionszuschüssen des Kantons für Bahninfrastruktur. In diesem Gegenwert sind unter den Sachanlagen die mit diesen Mitteln finanzierten Anlagen ausgewiesen und beschrieben. Da diese Bahninfrastrukturanlagen bereits durch den Kanton finanziert wurden, dürfen sie keine Auswirkung auf die Abgeltung haben. Deswegen wurden für diese Bahninfrastrukturanlagen Nutzungsrechte zugunsten des Kantons passiviert, die betraglich gleichlautend – aber ergebnistechnisch entgegenwirkend – wie die entsprechenden Anlagen im Anlagenvermögen beschrieben werden.

Neben den Zuschüssen des Kantons Basel-Stadt bestehen Investitionszuschüsse vom Bund für Infrastrukturprojekte, die identisch abgewickelt werden.

Personalvorsorge

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

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

Nahestehende Personen

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

Die geschäftlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften basieren auf den handelsüblichen Vertragsformen und Konditionen.

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.

Die Investitionsverpflichtungen betreffen Verpflichtungen aus abgeschlossenen Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen.

Umsatzerfassung und Erlösquellen

Erlöse werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen wahrscheinlich zufließen wird. Die wichtigsten Erlösquellen der BVB sind die Verkehrserträge aus Ticket- und Abonnementverkäufen, Erträge aus der Infrastrukturbenützung sowie Abgeltungen der öffentlichen Hand. Die Einnahmen aus verkauften Einzelbilletten und Abonnements basieren auf Zählungen und Erhebungen des TNW. Dabei werden die erhobene Fahrausweisstruktur, die gezählten Fahrgäste und die zurückgelegten Streckenkilometer für die Aufteilung der Erlöse auf die einzelnen Transportunternehmen herangezogen. Die Erträge der Infrastrukturbenützung sind Trassenerträge, welche insbesondere die BLT entrichten muss, um auf dem Infrastrukturnetz der BVB zu fahren. Die Abgeltungen der öffentlichen Hand umfassen Leistungen des Kantons Basel-Stadt, des Bundes sowie der Gemeinden Riehen und Bettingen für den öffentlichen und regionalen Personenverkehr (basierend auf dem Personenbeförderungsgesetz) sowie die Bahninfrastruktur (basierend auf dem Eisenbahngesetz) im Umfang der entsprechenden Leistungsvereinbarungen.

Steuern

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

Die Mehrwertsteuer (MWST) wird seit 01.01.2016 nach der effektiven Methode abgerechnet.

Angaben im Sinne von Art. 37, Abs. 3 PBG**Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr**

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

Angaben im Sinne von Art. 66, Abs. 1 lit. b. ARPV

in CHF	2025	2024
Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen		
für Tram	100 000 000	100 000 000
für Autobus	100 000 000	100 000 000
Brandversicherungswert der Gebäude	349 729 000	256 523 000

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

Anhang per 31. Dezember 2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	2025	2024
1	Verkehrserlöse		
	Verkehrserlös Ticket- und Abonnementverkäufe	104 161 263	98 649 842
	Beiträge öffentliche Hand an TNW-Abonnementverkäufe	20 012 129	19 554 480
	Taxzuschläge Reisende ohne gültigen Fahrausweis (RogF)	1 284 682	1 189 661
	Verkehrserlöse	125 458 074	119 393 983

Note	Details zu	2025	2024
2	Dienstleistungs- und übrige Erlöse		
	Dienstleistungen	11 715 289	8 632 472
	Werbeerlöse und Extrafahrten	2 921 636	3 074 250
	Übrige Erlöse	2 276 012	2 644 986
	Ertragsminderungen	-9 545	-1 58 233
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	16 903 392	14 193 475

Note	Details zu	2025	2024
3	Abgeltungen Kanton Basel-Stadt		
	Abgeltungen Leistungsvereinbarung	119 872 408	120 908 851
	Abgeltungen RPV	16 601 624	18 184 449
	Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	136 474 032	139 093 300
	Abgeltungen Bund und Gemeinden		
	Abgeltung Bund RPV	4 939 955	5 212 410
	Abgeltung Gemeinde Riehen	1 914 755	2 079 000
	Abgeltung Gemeinde Bettingen	26 199	56 500
	Abgeltungen Bund und Gemeinden	6 880 909	7 347 910

Unter den Abgeltungen zeigen wir den Kostenersatz von Bund, Kanton Basel-Stadt und Gemeinden zur Aufrechterhaltung kantonaler, interkantonaler oder grenzüberschreitender Linien, die sich wirtschaftlich nicht selbst tragen, aber im Interesse der Bevölkerung sinnvoll sind und vom Individualverkehr entlasten. Die Abgeltungen aus der 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	2025	2024
4	Gewährte Nutzungsrechte Investitionen		
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Infrastrukturinvestitionen	8 234 354	10 680 967
	Gewährte Nutzungsrechte Kanton Basel-Stadt für Kleinanschaffungen	1 164 488	1 313 389
	Gewährte Nutzungsrechte Bund für Infrastrukturinvestitionen	774 815	468 382
	Gewährte Nutzungsrechte Investitionen	10 173 657	12 462 738

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

Note	Details zu	2025	2024
5	Aufwand zur Leistungserstellung		
	Materialaufwand	20 447 100	20 179 236
	Bestandsveränderungen Vorräte	266 471	784 497
	Energieaufwand ¹	14 527 471	17 761 174
	Unterakkordanten und Arbeiten Dritter	17 822 972	16 404 769
	Verwaltungskosten und Kostenanteil TNW	3 102 050	3 537 292
	Fahrzeugaufwand	1 169 140	977 301
	Übriger Aufwand zur Leistungserstellung	4 001 352	4 376 566
	Aufwand zur Leistungserstellung	61 336 556	64 020 835

¹ Die Reduktion der Energiekosten Tram um CHF 2 743 892 ist im deutlichen Rückgang der Strompreise begründet.

Note	Details zu	2025	2024
6	Personalaufwand		
	Löhne ¹	119 584 669	114 445 966
	Sozialzulagen und Inkonvenienz	9 598 398	9 217 559
	Personalversicherungsbeiträge	34 794 882	33 529 226
	Übriger Personalaufwand	4 068 917	3 887 743
	Personalaufwand	168 046 866	161 080 494

¹ Aufgrund Arbeitgeberattraktivitätspaket seitens Kanton Basel-Stadt, der Teuerung sowie der Elimination des Unterbestandes des Jahres 2024 stieg der Personalaufwand, befindet sich aber auf Planniveau.

Note	Details zu	2025	2024
7	Übriger betrieblicher Aufwand		
	Mehrwertsteuer	606 581	66 802
	Energie- und Entsorgungsaufwand	1 865 950	2 270 579
	Informatikaufwand	10 466 774	10 463 922
	Raumaufwand	3 664 144	3 616 355
	Gebühren und Abgaben	104 639	294 114
	Unterhalt, Reparaturen und Mieten	1 165 568	1 040 493
	Versicherungsaufwand	725 009	631 401
	Temporäres Personal	4 569 013	6 033 132
	Übrige betriebliche Aufwendungen	4 044 510	5 390 324
	Übriger betrieblicher Aufwand	27 212 188	29 807 122

Note	Details zu	2025	2024
8	Finanzergebnis		
	Zinserträge und Kursgewinne	84 217	168 275
	Zins-, Finanzaufwendungen und Kursverluste ¹	-3 050 030	-2 488 504
	Finanzergebnis	-2 965 813	-2 320 229

¹ Im laufenden Jahr sind Zinskosten auf den Darlehen und dem Kontokorrent beim Kanton Basel-Stadt über CHF 3 000 616 angefallen (Vorjahr: CHF 2 396 987). Die Erhöhung ist auf den Anstieg der Zinssätze sowie der langfristigen Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

Angaben und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz

Anhang per 31. Dezember 2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
9	Flüssige Mittel		
	Kassen	767 765	1 102 080
	Postfinance und Banken	36 037 333	34 287 262
	Checks und Gutscheine	51 180	58 390
	Flüssige Mittel	36 856 278	35 447 732

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
10	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	Forderungen gegenüber Dritten	4 293 637	3 574 331
	Forderungen gegenüber Nahestehenden ¹	19 211 004	10 745 921
	Forderungen gegenüber Assoziierten	277 527	321 894
	Wertberichtigung (Einzelwertberichtigungen und Delkredere)	-28 539	-58 162
	Wertberichtigung (pauschal auf Taxzuschläge)	-890 011	-839 032
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22 863 618	13 744 952

¹ Die Forderungen gegenüber Nahestehenden beinhalten Fakturen für die Leistungsvereinbarung sowie Subventionen für vergünstigte U-Abos von Einwohner*innen des Kantons Basel-Stadt.

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
11	Vorräte und angefangene Arbeiten		
	Hilfs- und Betriebsmaterial	783 079	889 259
	Rohstoffe	897 036	1 215 666
	Ersatzteile	17 021 029	18 198 191
	Halb- und Fertigfabrikate	9 970 691	8 944 287
	Sonstige Vorräte	365 183	456 108
	Angefangene Arbeiten	1 220 772	1 150 639
	Wertberichtigungen	-5 859 023	-5 839 630
	Vorräte und angefangene Arbeiten	24 398 767	25 014 520

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
12	Aktive Rechnungsabgrenzungen		
	Verkehrsabrechnung TNW	749 967	1 096 334
	Zeitguthaben gegenüber Mitarbeiter*innen	474 684	206 033
	Übrige aktive Rechnungsabgrenzungen	6 268 007	4 505 190
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	7 492 658	5 807 557

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
13	Finanzanlagen		
	Beteiligung an Moving Media Basel AG, Basel, 2/3 Beteiligungsanteil	99 900	99 900
	Übrige langfristige Finanzanlagen ¹	311 236	340 192
	Finanzanlagen	411 136	440 092

¹ 2022 wurde ein langjähriger Mietvertrag für einen Personal- und Traforaum am EuroAirport Basel abgeschlossen. Bei der Vertragsunterzeichnung musste ein Teil der Mietzinsen vorausbezahlt werden. Die Auflösung der Vorauszahlung erfolgt linear über die Mietperiode.

Anlagenspiegel Sachanlagen

Anhang per 31. Dezember 2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
14	Sachanlagen 2025						
	Anschaffungswerte						
	Bestand am 1. Januar 2025	439 104 383	113 398 753	696 795 454	194 924 741	42 900 690	1 487 124 021
	Zugänge ¹	14 645 317	—	21 661 323	5 403 924	43 811 592	85 522 156
	Abgänge	-1 471 760	-694 412	-34 412 603	-424 012	—	-37 002 787
	Umbuchungen ²	1 510 961	—	4 264 787	1 320 903	-6 575 693	520 958
	Bestand am 31.12.2025	453 788 901	112 704 341	688 308 961	201 225 556	80 136 589	1 536 164 348
	Kumulierte Wertberichtigungen						
	Bestand am 1. Januar 2025	-244 450 706	-42 838 802	-423 962 647	-102 302 822	—	-813 554 977
	Abschreibungen ³	-17 197 006	-9 901 719	-24 703 363	-9 713 148	—	-61 515 236
	Abgänge	1 073 174	583 298	28 286 975	369 477	—	30 312 924
	Bestand am 31.12.2025	-260 574 538	-52 157 223	-420 379 035	-111 646 493	—	-844 757 289
	Nettobuchwert						
	1. Januar 2025	194 653 677	70 559 951	272 832 807	92 621 919	42 900 690	673 569 044
	31. Dezember 2025	193 214 363	60 547 118	267 929 926	89 579 063	80 136 589	691 407 059

¹ Die Zugänge in den Anlagen im Bau betreffen vorwiegend Investitionen in die Elektrifizierungsstrategie mit dem Neubau der Garage Rank sowie dem Erwerb neuer Elektrobusse.

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

³ In den Abschreibungen Tram sind CHF 618 540 für einen Teilabgang der Projektkosten Trambeschaffung Plus enthalten.

Note	Details zu	Tram	Autobus	Infrastruktur	Gebäude	Anlagen im Bau	Total
14	Sachanlagen 2024						
	Anschaffungswerte						
	Bestand am 1. Januar 2024	461 926 585	114 224 717	698 462 848	199 757 861	35 626 228	1 509 998 239
	Zugänge ¹	9 726 077	-1 730 434	37 688 818	10 368 346	19 072 994	75 125 801
	Abgänge	-35 443 326	-15 577	-43 346 778	-17 957 383	—	-96 763 064
	Umbuchungen ²	2 895 047	920 047	3 990 566	2 755 917	-11 798 532	-1 236 955
	Bestand am 31.12.2024	439 104 383	113 398 753	696 795 454	194 924 741	42 900 690	1 487 124 021
	Kumulierte Wertberichtigungen						
	Bestand am 1. Januar 2024	-263 337 502	-32 785 053	-437 107 647	-110 911 620	—	-844 141 822
	Abschreibungen	-16 343 887	-10 069 326	-25 225 825	-9 304 009	—	-60 943 047
	Abgänge	35 230 683	15 577	38 376 185	17 907 447	—	91 529 892
	Umgliederungen	—	—	-5 360	5 360	—	—
	Bestand am 31.12.2024	-244 450 706	-42 838 802	-423 962 647	-102 302 822	—	-813 554 977
	Nettobuchwert						
	1. Januar 2024	198 589 083	81 439 664	261 355 201	88 846 242	35 626 228	665 856 417
	31. Dezember 2024	194 653 677	70 559 951	272 832 807	92 621 919	42 900 690	673 569 044

¹ Aufgrund von der verspäteten Auslieferung der E-Gelenkbusse wurde der BVB eine Pönale im Umfang von CHF 1 836 335 vergütet.

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

Anlagenspiegel Immaterielle Anlagen

Anhang per 31. Dezember 2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Software	Anlagen im Bau	Total
15	Immaterielle Anlagen 2025			
	Anschaffungswerte			
	Bestand am 1. Januar 2025	31 899 118	3 193 526	35 092 644
	Zugänge	281 177	1 183 875	1 465 052
	Abgänge	-1 620 268	—	-1 620 268
	Umbuchungen ¹	2 284 426	-2 805 384	-520 958
	Bestand am 31. Dezember 2025	32 844 453	1 572 017	34 416 470
	Kumulierte Wertberichtigungen			
	Bestand am 1. Januar 2025	-17 042 157	—	-17 042 157
	Abschreibungen	-3 274 762	—	-3 274 762
	Abschreibungen Abgänge	1 620 268	—	1 620 268
	Bestand am 31. Dezember 2025	-18 696 651	—	-18 696 651
	Nettobuchwert			
	1. Januar 2025	14 856 961	3 193 526	18 050 487
	31. Dezember 2025	14 147 802	1 572 017	15 719 819

1 Umbuchungen sind Anlagen im Bau, welche im Berichtsjahr abgeschlossen und von den Anlagen in Bau auf die fertigen Anlagen umgebucht wurden.

Note	Details zu	Software	Anlagen im Bau	Total
15	Immaterielle Anlagen 2024			
	Anschaffungswerte			
	Bestand am 1. Januar 2024	29 935 413	2 942 891	32 878 304
	Zugänge	-349 779	2 845 206	2 495 427
	Abgänge	-1 518 042	—	-1 518 042
	Umbuchungen ¹	3 831 526	-2 594 571	1 236 955
	Bestand am 31. Dezember 2024	31 899 118	3 193 526	35 092 644
	Kumulierte Wertberichtigungen			
	Bestand am 1. Januar 2024	-15 432 252	—	-15 432 252
	Abschreibungen	-3 127 947	—	-3 127 947
	Abschreibungen Abgänge	1 518 042	—	1 518 042
	Bestand am 31. Dezember 2024	-17 042 157	—	-17 042 157
	Nettobuchwert			
	1. Januar 2024	14 503 161	2 942 891	17 446 052
	31. Dezember 2024	14 856 961	3 193 526	18 050 487

1 Umbuchungen sind Anlagen im Bau, welche im Berichtsjahr abgeschlossen und von den Anlagen in Bau auf die fertigen Anlagen umgebucht wurden.

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
16	Finanzverbindlichkeiten		
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehensverbindlichkeiten fällig im Folgejahr ¹	27 865 043	22 986 503
	Kontokorrent Kanton Basel-Stadt	750 207	247 026
	Kurzfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	28 615 250	23 233 529
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)		
	Darlehen für Gebäude ^{1,2}	76 020 600	64 553 694
	Darlehen für Fahrzeuge ¹	170 971 000	174 865 000
	Darlehen für Bahninfrastruktur ¹	172 138 280	154 447 770
	Langfristige Darlehen gegenüber Nahestehenden (Kanton Basel-Stadt)	419 129 880	393 866 464
	Davon Restlaufzeit >1 bis 5 Jahre	100 811 697	93 082 313
	Davon Restlaufzeit länger als 5 Jahre	318 318 183	300 784 151
	Durchschnittlicher Zinssatz	0,70 %	0,60 %

¹ Die Rückzahlung der Darlehen erfolgt üblicherweise innerhalb von 20–25 Jahren für Bahninfrastruktur, innerhalb von 50 Jahren für Gebäude, innerhalb von 25 Jahren für Trams und 14 Jahren für Elektrobusse.

² Im Berichtsjahr wurden Darlehen über CHF 20 112 000 (Vorjahr: CHF 22 365 000) für den Neubau der Garage Rank abgeschlossen. Die Bestandesabnahme bezieht sich auf die Amortisation des Darlehens für das Service-Zentrum Wiesenplatz sowie der Provisorien während der Bauphase.

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
17	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	11 500 640	4 061 920
	Verbindlichkeiten gegenüber Nahestehenden	959 453	290 398
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12 460 093	4 352 318

Kurzfristige und langfristige Rückstellungen

Anhang per 31. Dezember 2025 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Note	Details zu	Bestand 01.01.	Bildung	Verwendung	Auflösung	Bestand 31.12.	davon kurzfristig
18	Rückstellungen 2025						
	Garantie- und Haftungsfälle	70 900	52 280	—	—	123 180	123 180
	Diverse Rückstellungen	202 176	—	—	–101 918	100 258	100 258
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	5 280 288	—	–222 725	–1 115 438	3 942 125	3 942 125
	Dienstaltersgeschenke	1 955 592	181 687	–231 363	—	1 905 916	620 259
	Diverse Personalverpflichtungen	799 308	792 312	–558 152	–241 156	792 312	792 312
	Total	8 308 264	1 026 279	–1 012 240	–1 458 512	6 863 791	5 578 134
	Rückstellungen 2024						
	Garantie- und Haftungsfälle	111 210	—	—	–40 310	70 900	70 900
	Diverse Rückstellungen	148 910	128 266	–75 000	—	202 176	202 176
	Ferien- und Überzeitguthaben Personal	4 768 175	789 802	–277 689	—	5 280 288	5 280 288
	Dienstaltersgeschenke	1 964 449	185 265	–194 122	—	1 955 592	729 182
	Diverse Personalverpflichtungen	1 287 000	418 764	–905 956	–500	799 308	723 587
	Total	8 279 744	1 522 097	–1 452 767	–40 810	8 308 264	7 006 133

Garantie- und Haftungsfälle

Bestehende Garantieverpflichtungen aus Bauleistungen zugunsten Dritter.

Diverse Rückstellungen

Diverse Rückstellungen, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden können.

Ferien- und Überzeitguthaben Personal

Die Ferien- und Überzeit-Rückstellung entspricht den bewerteten Zeitguthaben der Mitarbeiter*innen für nicht bezogene Ferien, Gleitzeit, Schichtzulagen sowie Überstunden. Die Zeitguthaben der BVB gegenüber den Mitarbeiter*innen werden unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen gezeigt.

Dienstaltersgeschenke

Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke ergibt sich aus der Verpflichtung gemäss dem kantonalen Personalgesetz, wonach Mitarbeiter*innen in Abhängigkeit ihrer Dienstzugehörigkeit in Jubiläumsjahren einen Anspruch auf Sonderurlaub haben. Die Rückstellung für Dienstaltersgeschenke im kurzfristigen Bereich betrifft Ansprüche der Mitarbeiter*innen, die spätestens im Folgejahr realisiert werden. Die langfristige Rückstellung für Dienstaltersgeschenke betrifft Ansprüche, die in den Jahren nach 2026 realisiert werden.

Diverse Personalverpflichtungen

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

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
19	Passive Rechnungsabgrenzungen		
	TNW-Abrechnung	25 732 392	20 729 944
	Mehrfahrtenkarten, GA und Halbtax	6 123 256	6 489 690
	Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	10 254 335	14 731 211
	Passive Rechnungsabgrenzungen	42 109 983	41 950 845
Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
20	Investitionszuschüsse/Passivierte Nutzungsrechte		
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Kanton ¹	89 536 680	100 217 648
	Zugang Finanzierung durch Kanton im Berichtsjahr	10 750	—
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	-8 234 355	-10 680 968
	Abgang durch Verkauf Sachanlage ²	-160 026	—
	Umbuchungen ³	617 994	—
	A-fonds-perdu-Finanzierung Eigner gem. BVB-OG § 16	81 771 043	89 536 680
	Eröffnungsbestand Kleininvestitionen Kanton ¹	12 579 639	13 893 027
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	-1 164 487	-1 313 388
	Abgang durch Verkauf Sachanlage ²	-45 296	—
	Passivierte Nutzungsrechte Kleininvestitionen	11 369 856	12 579 639
	Eröffnungsbestand Bahninfrastruktur Bund	8 450 078	8 918 460
	Zugang Finanzierung durch Bund im Berichtsjahr ⁴	1 287 680	—
	Gewährte Nutzungsrechte im Berichtsjahr	-774 815	-468 382
	Umbuchungen ³	-617 994	—
	Investitionszuschüsse Bund	8 344 949	8 450 078
	Summe Investitionszuschüsse	101 485 848	110 566 397

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

2 Zur Vereinfachung der Bewirtschaftung und der Koordination bei Bauprojekten wurden bestehende DC-Kabel zum Buchwert an die IWB übertragen.

3 Die in den Vorjahren erhaltenen Förderbeiträge für das Bauprojekt Lörracherstrasse wurden dem Kanton Basel-Stadt zugewiesen. Die ursprüngliche Abwicklung verwies auf Investitionsbeiträge des Bundes.

4 Auszahlung Agglobeiträge für die Bahninfrastrukturprojekte Burgfelderstrasse und Missionsstrasse.

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
21	Gesetzliche Gewinnreserven		
	Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	-2 976 853	-1 945 046
	Spezialreserven Ortsverkehr	-1 237 121	2 352 791
	Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	941 870	-2 289 734
	Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	-253 760	-247 311
	Gesetzliche Gewinnreserven	-3 525 864	-2 129 300
	Gesetzliche Gewinnreserven nach Verwendung Bilanzgewinn		
	Spezialreserven Regionaler Personenverkehr (Art. 36 PBG)	-3 469 566	-2 976 853
	Spezialreserven Ortsverkehr	-6 865 329	-1 237 121
	Spezialreserven Infrastruktur Kanton Basel-Stadt	5 239 284	941 870
	Spezialreserven Infrastruktur Gemeinde Riehen	-273 844	-253 760
	Gesetzliche Gewinnreserven	-5 369 455	-3 525 864

Angaben und Erläuterungen zu weiteren Positionen

in CHF

Note	Details zu	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaft- lichen Anteil der Organisation 31.12.2025 ¹	Über-/Unter- deckung gemäss dem wirtschaft- lichen Anteil der Organisation 31.12.2024	Veränderung zum Vorjahr bzw. erfolgswirksam im Geschäftsjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2025	Vorsorgeaufwand im Personal- aufwand 2024
22	Personalvorsorge BVB						
	Vorsorgepläne mit Überdeckung	117 349 117	72 490 099	—	22 300 130	22 300 130	21 275 411
	Total	117 349 117	72 490 099	—	22 300 130	22 300 130	21 275 411

¹ Überdeckung gemäss provisorische Einnahmen- und Ausgabenrechnung 2025 des Vorsorgewerkes BVB.

Der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes der BVB beträgt gemäss provisorischer Jahresrechnung per 31.12.2025 116,0 Prozent (Vorjahr: 110,0 Prozent). Zur Stärkung des Teuerungsfonds wurde im Jahr 2025 ein zusätzlicher Betrag von CHF 4 280 959 (Vorjahr: CHF 4 199 306) in die Pensionskasse geleistet.

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

- 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 Prozent liegt, besteht keine Staatsgarantie. Aus der Sicht des Kantons Basel-Stadt kommt die Staatsgarantie nur subsidiär zum Tragen, primär müssen die Betriebe allfällige Mittel für die Erhöhung des Deckungsgrades aufbringen.

Note	Details zu	2025	2024
23	Vergütungen an Führungskräfte		
	Geschäftsleitungsmitglieder	1 570 551	1 577 595
	Verwaltungsratsmitglieder	236 000	227 600
	Total Vergütungen an Führungskräfte	1 806 551	1 805 195

Note	Details zu	Kanton Basel-Stadt Konsolidierte Einheiten ¹	Assoziierte Gesellschaften ²
24	Transaktionen mit nahestehenden Personen		
	Transaktionen im 2025 in CHF		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	2 803 863	2 924 025
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	136 474 032	—
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	9 398 843	—
	Betriebsertrag	148 676 738	2 924 025
	Aufwendungen		
	Aufwand zur Leistungserstellung ³	13 544 099	—
	Personalaufwand	4 040 113	—
	Übriger betrieblicher Aufwand	5 582 006	—
	Finanzergebnis	2 994 930	—
	Aufwendungen	26 161 148	—
	Transaktionen im 2024 in CHF		
	Dienstleistungs- und übrige Erlöse	595 886	2 879 232
	Erlöse Abgeltungen Kanton Basel-Stadt	139 093 300	—
	Gewährte Nutzungsrechte Infrastrukturinvestitionen	11 994 357	—
	Betriebsertrag	151 683 543	2 879 232
	Aufwendungen		
	Aufwand zur Leistungserstellung ³	20 281 049	—
	Personalaufwand	4 047 816	—
	Übriger betrieblicher Aufwand	4 736 876	—
	Finanzergebnis	2 396 987	—
	Aufwendungen	31 462 728	—

¹ Stammhaus (Departemente und Dienststellen), Industrielle Werke Basel (IWB), Felix Platter-Spital, Universitätsspital Basel, Universitäre Psychiatrische Kliniken Basel, EuroAirport Basel-Mulhouse, MCH Group AG, Fachhochschule Nordwestschweiz

² Moving Media Basel AG

³ Im Aufwand zur Leistungserstellung ist ein Entgelt für die Zurverfügungstellung der Traktionsstromversorgung der Elektrobusse durch die IWB über CHF 2 838 980 (Vorjahr: CHF 3 235 211) enthalten. Im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie 2027 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt am 09.12.2020 die Ausgabenbewilligung für die Beschaffung von Elektrobusen durch die BVB sowie die Investitionen der IWB zur Erstellung der dazugehörigen Ladeinfrastruktur bewilligt. Der mehrjährige Kooperationsvertrag sieht vor, dass die Ladeinfrastruktur durch die IWB betrieben wird, welche die entstehenden Aufwendungen an die BVB als Entgelt belastet. Im Falle einer vorzeitigen Vertragsauflösung wäre die BVB verpflichtet, die Betriebsanlagen von der IWB zum aktuellen Buchwert zu erwerben. Der Restbuchwert der von der IWB eingesetzten Betriebsmittel beläuft sich zum Stichtag auf CHF 20 372 718 (Vorjahr: CHF 18 252 029).

Note	Details zu	31.12.2025	31.12.2024
25	Verpflichtungen aus Mietverträgen		
	Fälligkeit innerhalb 1 Jahr	1 262 930	1 312 930
	Fälligkeit >1 bis 5 Jahre	1 519 268	1 091 790
	Fälligkeit länger als 5 Jahre	222 563	308 009
	Total der ausstehenden Mietverpflichtungen	3 004 761	2 712 729

Die Verpflichtungen aus Mietverträgen betrifft mehrheitlich die beiden Provisorien für Elektrobusse im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie 2027. Im Weiteren besteht ein längerfristiger Mietvertrag für Personal- und Traforaum an der Haltestelle EuroAirport.

Note	Details zu
------	------------

26 Nicht-monetäre Zuwendungen der öffentlichen Hand

Für den Betrieb der Industrie- und Bürogebäude stellt der Kanton Basel-Stadt an neun Standorten Grund und Boden über Total 101 977 m² im Baurecht zur Verfügung. Gemäss § 22 Abs. 2 BVB-OG wird das Baurecht kostenlos gewährt.

Note	Details zu
------	------------

27 Ausserbilanzgeschäfte / Eventualverbindlichkeiten

Zum Bilanzstichtag bestehen weitere, nicht zu bilanzierende Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter im Umfang von CHF 111 381 710 (Vorjahr: CHF 67 217 684).

Es bestehen keine Eventualverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag (Vorjahr: CHF 0).

Note	Details zu
------	------------

28 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der Jahresrechnung 2025 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Genehmigung der Jahresrechnung

Gemäss § 12b BVB-OG obliegt die Genehmigung der Jahresrechnung dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.

Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 24. März 2026 behandelt und zur Genehmigung durch den Regierungsrat beantragt.



Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat und an die Finanzkontrolle des Kantons Basel- Stadt zur Jahresrechnung 2025 der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) Basel

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die beigelegte Jahresrechnung (Seiten 22-44) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie deren Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr 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 Transportunternehmen.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

PricewaterhouseCoopers AG, St. Jakobs-Strasse 25, 4002 Basel
+41 58 792 51 00



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: <http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 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 BVBOG dem Verwaltungsrat, deren Umsetzung der Geschäftsleitung. Nach Art. 12 BVB-OG hat die Revisionsstelle eine Beurteilung der ordentlichen Geschäftsführung vorzunehmen und an den Verwaltungsrat und an die Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt Bericht zu erstatten. Aufgrund unserer Prüfungshandlungen zur Beurteilung der formellen Einhaltung der Geschäftsordnung anhand der bestehenden Rechtsgrundlagen und Protokollierungen haben wir im Geschäftsjahr 2025 keine Sachverhalte festgestellt, die nicht den Vorgaben des BVB-OG entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG

Arsim Arslani
Revisionsexperte
Leitender Revisor
Basel, 24. März 2026

Andreas Kägi
Revisionsexperte

Kennzahlen im Fünfjahresvergleich

	2025	2024	2023	2022	2021
Ergebnis (Mio. CHF)					
Betriebsertrag	323,00	320,00	322,49	304,00	251,50
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	1,61	1,02	4,32	19,61	−23,90
Unternehmenserfolg	−1,35	−1,30	3,20	20,49	−23,86
Kurskilometer (Mio. km)					
Gesamt	13,29	13,37	13,22	13,01	12,99
Tram ¹	6,70	6,77	6,68	6,47	6,57
Bus ^{1,2}	6,59	6,60	6,55	6,54	6,42
Einsteiger*innen (Mio.)					
Gesamt	118,69	116,00	114,96	106,19	88,28
Tram ¹	79,94	77,65	78,64	73,02	60,39
Bus ^{1,2}	38,75	38,35	36,32	33,17	27,89
Personenkilometer (Mio. km)					
Gesamt	276,23	268,10	266,06	264,76	201,29
Tram ¹	166,88	159,73	163,73	153,71	125,12
Bus ^{1,2}	109,35	108,37	102,33	93,05	76,17
Pünktlichkeit ³ (% der Abfahrten)					
Gesamt	79,1	79,4	80,3	82,3	84,4
Tram ⁴	80,2	80,0	80,5	83,8	86,1
Bus ^{2,4}	77,9	78,9	80,0	80,6	82,7
Extrafahrten	274	254	247	192	51
Energieverbrauch (kWh bzw. kWh-Äquivalente)					
Bus					
Diesel	14 078 000	13 104 000	14 347 000	19 094 000	19 308 000
Gas	0	0	8 936 000	14 302 000	13 985 000
davon Biogas	0	0	2 993 000	4 791 000	4 685 000
Strom	8 553 000	7 148 000	3 263 000	44 000	86 000
Tram					
Strom	28 788 000	27 014 000	27 739 000	28 369 000	28 914 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial ⁵	50 855 000	47 266 000	54 285 000	61 809 000	62 293 000
davon erneuerbare Energien	36 777 000	34 163 000	33 995 000	33 204 000	33 685 000
davon erneuerbare Energien (%)	72,3	72,3	62,6	53,7	54,0
CO₂-Fussabdruck ⁶					
Gesamt (in Tonnen)	9 200	9 000	15 200	16 100	13 600
Pro Personenkilometer (in Gramm)	33	34	57	65	67
Mitarbeiter*innen					
Personalbestand					
Personen	1 445	1 373	1 348	1 352	1 362
FTE per Stichtag 31.12.	1 320,7	1 251,5	1 231,2	1 226,4	1 241,3
Männer (Anteil Männer in %)	1 228 (85,0%)	1 161 (84,6%)	1 142 (84,7%)	1 148 (84,9%)	1 158 (85,0%)
Frauen (Anteil Frauen in %)	217 (15,0%)	212 (15,4%)	206 (15,3%)	204 (15,1%)	204 (15,0%)
Lernende, Praktikantinnen und Praktikanten	28	23	26	27	28
Fluktuation insgesamt in %	5,7	7,8	7,4	6,5	5,4
Austritte	3,7	4,7	5,3	4,4	3,9
Pensionierungen	2,0	3,1	2,1	2,1	1,5
Durchschnittsalter	47,9	48,0	48,1	48,3	48,2
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	5,5	4,4	4,6	5,1	5,0
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	20,6	20,9	23,0	25,1	19,5
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	79	—	78	—	80

1 Bei Einsteiger*innen, Personenkilometern und Kurskilometern wird der Tramersatzverkehr durch Busse dem «Tram» zugeordnet.

2 Inklusive Beitrag der SüdbadenBus GmbH (SBG) auf der Linie 38.

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

4 Bei der Pünktlichkeit bezieht sich «Tram» und «Bus» auf das Verkehrsmittel, und Tramersatzverkehr durch Busse wird dem «Bus» zugeordnet.

5 Ab 2025 wird der Energieverbrauch sämtlicher BVB-Linien ausgewiesen, d.h. inklusive Beiträge in BL, D und F sowie der Margarethen Bus AG (mab) und SBG. Der Stromverbrauch Tram enthält die BLT-Linien auf dem BVB-Netz.

6 Anpassung auf Grund Datenvalidierung 2024 sowie Vorjahre auf Grund Systemgrenzen; mit der Einführung eines neuen Berechnungstools werden die Vorjahre 2026 erneut überarbeitet.

Wir, die BVB

Stand: 12. Februar 2026

Aeschlimann Markus • Aeschlimann Sascha • Agovic Muhamed • Ahl Martina • Alig Andreas • Aljimi Artan • Allan Baco • Allegra Luca • Alt Bernhard • Altermatt Andreas • Ameti Amet • Anders Dirk • Andolfatto Yannis • Andris Martin • Archut Roger • Arnold Arthus • Arnold Vinzenz • Arumugam Arangan • Asche Wolfgang • Aufranc René • Avci Cesur • Aydin Murat • Aytac Safiye • Azibou Achraf • Bächlin Thomas • Balling Andreas • Bammerlin Rainer • Banz Maja • Barth Nicole • Bashir Ahsan Kurt • Bauer Roland • Bausch Leo • Beer Katharina Christina • Begaj Egzon • Benitez Garcia Elisa • Benner Hans-Peter • Berger Christian • Berk Andreas • Bernasconi Renato • Bertschmann Jakob • Beslic-Dezic Mateja • Bethge Michael • Bichsel Markus • Biemann Daniel • Bir Jakob • Bittner Michael • Bleuler Patrizia • Bogdan Matija • Bojanic Aleksa • Borer Patrick • Born Ronny • Born Sascha • Bornert Laurent • Bösch Daniel • Boulosa Presedo Alberto • Brandl Andreas • Braun Robert • Brechbühl Andreas • Brechbühl Christoph • Brestler Nicole • Brian Vijayaratnam Biravin • Brodbeck Daniel • Brüning Antje • Brutenic Michaela • Bubendorff Philippe • Buchmüller Marc • Buchwieser Dominik • Bumann Fionn • Bunjaku Burim • Bürgi Jürg • Bürgi Pascal • Burkolter Cécilie • Bury Petra • Bussmann Franz • Buttazzo Mario • Buzadzija Admir • Bytom Heinrich • Cacik Adem • Calderan Mathieu • Camenzind Markus • Caputo Francesco • Cardone Raffaele • Carruba Pasquale • Caruso Francesca • Casanova Flavio • Catalano Domenico • Ceccone Christine • Cerar Peter • Ceric Nedzad • Cetin Fahmi Sertac • Cetin Yasar Taha • Chrétien Marc • Christen Thomas • Cimendag Solmaz • Cimpan Razvan • Cindric Dalibor • Clementz Patrice • Corrikan Konrad • Cristea Marcel • Cucci Mirco • Danielzik Remo • De Faveri Claudio • De Vasconcelos Soares Tiago Filipe • Deari Zekjir • Debik Martin • Degen Franziska • Degen Janina • Delaquais Pierre-Alain • Demir Levent • Demiri Nusret • Demiri Serafedin • Derungs Marc • Dervisi Hashim • Dettwiler Holger Ulf • Di Bella Marco • Di Milia-Minelli Elena • Diaconu Dan • Diaz Rodriguez Samuel • Djordjevic Sasa • Dogan Ali Kemal • Dogan Oktay • Domin Arkadiusz Edward • Döner Erkan • Dönmez Mehmet • Dosser Ralf • Dreier Nicola • Drihmi Hiba • Dugonics Victor-Iosif • Dürr Cyrille • Dursun Bülent • Duspara Lidia • Ebner Heinz • Eckert Michael • Eckert Regina • Eggimann Lukas • Ehmann Matthias • Eiche Mike • Eigenmann Guido • Eisele Annegret • Elber Stephan • Elmiger Tabea • Emmerich Thomas • Enderli Samuel • Enderle Lukas • Engel Tanja • Engelmann Volker • Erbsland Joël • Erbsland Martin • Erismann André • Erismann René • Ernst Theodor • Esain Urrea Juan Sebastian • Eskin Cagdas • Esser Björn • Etterlin Reto • Faé Simone • Fässler Martin • Feldmann Finn • Feldmann Peter Ernst • Fercher Valet Regula • Ferner Oliver • Ferraioli Luigi • Fesliyen Ömer • Feulner Timo • Fidale Vincenzo • Firkal Juraj • Flückiger Loan Frédéric • Flückiger Yves • Flückiger Pascal Christian • Foniqi Ardian • Forgione Assunta • Fornaro Thomas • Francke Stephan • Frédéric Sébastien Alexandre • Frei Barbara • Frei Ivan • Freinatis Yvonne • Frey Andrea • Frey Severin • Friederich Brogli Roger • Friesen Eduard • Frömcke Rolf • Fuchs Denise • Fuchs Michael • Fuster Marco • Ganzoni Alina • Gashi Bashkim • Gashi Basri • Gass Andreas • Gasser Thomas • Gatto Silvio • Gautschi Thomas • Gebele Christian • Geider Christian • Geismann Otto • Gemeinhardt Marco • Gemperle Gregory • Gepfert Alexander • Gerster-Henz Bruno Harold • Gierach Patric • Gilgin Lukas • Gimpler Jonathan Ernest Auguste • Givel Ronald • Glardon Michel • Glumm Sarah • Gnos Vincent • Godel Raphaël • Goldoni Nils • Golovanov Vladimir • Gonzalez Oliver • Götz Sandra • Grabowski Michael • Graff Patrick • Gräni Anna • Grimm Ralf • Grimm Ralf • Grütter Remo • Grywna Christian • Gschwind Jürg • Gugger Christoph • Guinea Andrea • Gülcemal Ahmet • Güntert Hans-Peter • Gürtler Michel • Gut Daniel • Haberthuer Paul • Hadzic Merih • Hafner Christian • Hagnauer Georg • Hajdari Nazmi • Hajdari Selami • Hajdini Betim • Hammel Vincent • Hamon Manuela • Handloser Andreas • Häner Roland • Harder Timothe • Hartmann Daniel • Hartmann Désirée • Hartmann Markus • Hassane Claudia Marlies • Hauffler Andreas • Hefti Markus • Helfenstein Urs • Helfer Stefan • Hemmerling Yves • Hensel Pascal • Herrmann Kristina • Herter Robert Frederic • Heyer Andrea • Heymel Sebastian • Hida Sebastian • Hiestand Markus • Himpfi Markus Florencio • Hischier German • Hoch Dominik Adrian • Höchst Albert • Hoffmann Stefanie • Hofmeier Olivier • Hogendorp Donovan Dorian • Homfeldt Tom • Hormann Oliver • Horvath Jenö • Hossner Peter • Hrnjak Anton • Huber Oliver • Hueter Patrik • Hufner Ivonne • Hügel Martin • Hülsman Julian • Hunziker Jonas • Hunzinger Eva • Huonder Stephan • Hurri René • Ibra Ekrem • Ibrahimix Nexhat • Ibri Lati • Inäbnit Daniel • Iseni Aid • Ismajli Naim • Itin Björn • Jäkle Kilian • Janocha Janina • Jehle Luzi • Jenny Simon • Jermann Michael • Jermann Michel • Jermann Sabrina • Jordi Thomas • Jovanovic Branislav • Jovanovic Sara • Jud Jean-Luc • Jundi Susan • Kaiser Martin • Kaltenbach Nils • Kameri Fitim • Kandiah Victoria • Känel Christian • Käppeli Lars • Käppeli Thomas • Karaaslan Sabit • Karten Matteo • Kaspar Patrick • Kast Martin • Kaya Aziz • Kazianis Georgios • Keser Ugur • Kessler Florian Gabriel • Kessler Paul • Kestenholtz Marcel • Khader Zohair Elias • Kiefer Dominik • Kim Yoon • Kirchoffier René • Kissouras Georgios • Klemprauer Grigorij • Klett Alexander • Knöpfel Cornelia Christina • Knospe Christian • Koc Cevdet • Koca Ramadan • Kohler Andrin • Kohler Claude • Köhler Jens • Kohler Marcus • Kolb Tobias • Koller Reto • Kölliker Daniel • Köng Samuel • Konrad Jacqueline • Konus Mustafa • Köpfl Manuel • Korff Katharina • Kotaich Ali • Kovacevic Toni • Kovacs Peter • Kraus Alexander • Krummenacher Sabine • Kühnert Jonas • Kuni Levander Thomas • Kunz Daniel • Kunz Dean • Küry Thomas • Kurz Daniel • Kurz Sarah • Lahouague Houssem • Lang Andreas • Lang Patrick • Lang Uwe • Lapadula Fabio • Lässer Silvia • Lauber Nadine • Lavantsiotis Georgios • Leber Cook Sarah Jane • Lehmann Florian Michael • Lehmann Urs • Lehner Cornelia • Lehner Philine • Lemke Claudia • Lenhard Anastasia • Leuthardt Beat • Limberger Wolfgang • Lippold Johannes • Litterst Philippe • Ljutfiji Erkan • Lochiger Marco • Löffler Klemens • Löhle Markus • Loosli Andreas • Loosli Stefan • Lorini Florian • Lovrekovic Dragan • Luce Julika • Luther-Mielke Adrien • Lütolf Richard • Lutz Claude • Lützelshwab Daniel • Madaci Hafdi • Maglio Alfonso • Mahrer Thomas • Maisner Carsten • Mangani Daniel • Mangold Manuela • Marchand Marcel • Marschall Ivonne • Martin Claude • Mascia Giovanni • Masino Salvatore • Masumy Mirvais • Mateja Sebastian • Matti Andreas • Maurer Jean-François • Maurer Viktor • Mayer Ingo • Mayer Marion • Mayritsch Marco • McCall Bruce • Meier Benjamin • Meier Michael • Mejinolli Lundrim • Merdzic Admir • Messerschmidt Sebastian • Mettau Maya • Meury Alessandro • Mezger Yves Robert • Meyer Daniel • Meyer Michel • Meyer Selina • Meyer-Mahjoubi Ilham • Michels Petra • Milosevic Milos • Minder Serge • Mittelbrun Ralf-Sören • Mlynarczyk Grzegorz • Moll David Peter • Möller Lukas • Morais Fabian • Morat Beatrice • Moren Pascal • Mosbrugger Jens-Peter • Moser Nurten • Motschi-Lapeta Pirmin • Mrkonjic Marijo • Mühlebach Sebastian • Mühlethaler Nikolas • Mulas Luca • Müller Dominique • Müller Florian Benjamin • Müller Lars • Müller Marcus • Müller Morad • Müller Olivia • Müller Patrick • Müller Reto • Müller-Hornberger Ursula • Mundwiler Fiona • Munishi Enver • Mustafaic Daniel • Mut Alexander • Naumann Robert • Neff Ruedi • Nehdi Shafik • Neidek Yvonne • Neyang Tashi • Niederberger Urban • Nickolic Vlada • Nikolic Vlado • Nuñez Segura David • Nuredini Asllan • Nydegger Hans • Oakeley David Alexander • Oberli Judith • Oehler Mike • Oggier Marc • Ok Doruk • Öner Ahmet • Oppikofer Ramon • Oser Felix • Özel Ikram • Öztürk Musa • Öztürk Ümit • Pajazitovic Edvig • Pamuk Erkan • Pappalardo Riccardo • Pasteau Raul Adrian • Paun Alexandru • Paun Stefania • Pernet Patrik • Pernter Andreas • Pfändler Selina • Philippe Cyrill • Picon Dina • Pieren Kay • Pietrass Matthias • Pitz Ronald • Pla Boluda Miguel Angel • Plaz Rolf • Polgar Philipp • Portmann Beat • Poslowski Stefanie • Preller Oliver • Probst Heinz • Probst Philipp • Prokopczyk Artur • Puglisi Donato • Pülfer David • Radojicic Danijela • Ramesh Kevin • Ranc Kevin • Rausser Serge • Rayappo Simson • Rebmann Jean-Pierre • Recher Markus • Reinau Philippe • Reinhard Dagmar • Reithmeyer Jan-Holger • Reithmeyer Jan-Holger • Renner Patrick • Rexhepaj Bajram • Reymond Pascal • Ricchiuto Antonio • Richterich Hecht Peter • Rink Micha • Risch Dominik Paul • Ritter Kai Arne • Roberto Giansalvatore • Roggensinger Simon • Rohal Robert • Romero Mischa • Roschi Daniel • Rosenblatt Amir • Rossi Sandra Sonja • Röthlisberger Thomas • Rottgardt Stephanie • Roures Perez Adrian • Rudin Bruno • Rudin Sabrina • Rudolf von Rohr Felicia • Rüegger Stephan Martin • Rütter Candid • Rütli Johann • Rütli Marco • Rymanowski Peter • Rytter Christian • Sabanovic Armin • Sacchetti Nicola • Sacher Ronny • Sahin Atay • Sakar Oktay • Saladin Daniel • Salathe Claudia • Salvatico Giuseppe • Salvisberg Patrick • Sambasivam Vijekanth • Sarti Beat Martin • Scaini Ivan • Schär David • Schär Michèle • Schär Rafael • Scharpf Lucio • Schäuble Nihad • Schellhorn Stefanie • Schiavano Martino-Ivan • Schiliro Vincenzo • Schindler Patrick • Schlatter Daniel • Schlotthauer Kai David • Schlumpf Christian • Schmid Benjamin • Schmid Martin Josef • Schmidt Stephan • Schmitt Harald • Schmitt Volker • Schneider Christoph • Schneider Thomas • Schneitter Simon • Schnell Sandra • Schnidrig Astrid • Schörlin Albin • Schott Andreas • Schudel Cornelia • Schüller Sven • Schuller Dieter Walter • Schultheiss Karin • Schulz Andreas • Schulz Daniel • Schütz Daniel • Schwarz Tobias • Schweizer Michel • Schwertzig Fabien • Schwob Yanick • Sciarra Adamo • Sedlacek Milan • Seferi Bujar • Seidler Séverin Pascal • Seiler Markus • Selvarajaha Amutharas • Semper Benitez Miguel Angel • Senn Ilona • Sentürk Hüseyin • Segrò Paolo • Siarska Svetlana • Siegenthaler Reto • Siegfried Robin • Simsek Gökhan • Simsek Mesut • Siposs Christian • Skorupan Adnan • Sommerhalter Thomas Joseph • Somogyvari Mario • Sonderegger Herzog Assunta • Soyut Murat • Spitz Patrick • Springinsfeld Thierry • Stächele Jürgen • Stahel Martin • Stähli Ruth • Stahr Christian • Staiger Svenja • Starecek Radim • Stehlin Michel • Stehlin Richard • Stehrenberger Bruno • Steiner Franziska • Steiner Michael • Steiner Walter • Steinke Robert • Stern Ina • Stiegeler Christian • Stohler Stéphanie • Stojkaj Zenun • Strada Michele • Strahl Jacqueline • Strahl Rolf • Straub Silvana • Strittmatter Mike • Studach Béla • Studer Josua • Studer Monika • Studer Susanne • Suhm Jannik • Suljic Aladin • Surkuljevic Branislav • Sütcü Fatih • Sütcü Serdar • Suter Sandro • Suter Sibylle • Tadzic Saud • Taiea Lahcen • Tanner Andreas • Tarchini Romano • Tas Medat • Taschner Raymond • Tekdemir Müjdat • Testa Dominik • Testa Jessica • Theiler Andreas • Thomann Elvira • Thomann Raymond • Thommen Patrick • Thoms Harald • Thüring Carlo • Thürkauf Steve • Thurnherr Daniela • Tinney Cassandra • Tischhauser Cornelia • Tomalla David Georg • Toth Daniel • Trinler Felix • Truong Boi Bang • Tschaele Nadine • Tschopp Rosmarie • Tsonis Evangelos • Tzimas Konstantinos • Uçak Umüt • Ucar Ömer • Ulke Lars • Ullmann Daniel • Ulrich Thomas Eugen • Ungefug Viktor • Unterfinger Manuel • Ur Sami • Urben Matthias • Utzinger Daniel • Utzinger Regula • Varol Mehmet • Vassallo Rosario • Vázquez Fernández Marcia • Veider-Hochfilzer Martina • Venturino Valerio • Veseli Luan • Visceglie Romina • Vitale Giovanni • Vogel François • Vogel Markus • Vögelin Patric • Voirol André • Volle Mario • Vollmer Heinrich • Voltolini Stefano • von Arx Widar • Von Rohr Patrick • Wachter Karin • Wackerle Christian • Wahl Martin • Weber Claudia • Weber Dmitry • Weber Oliver • Weber Ruedi • Wedemeyer Anke • Wedemeyer Borislav • Wehrl Annemarie • Weigand Bianca • Weiss Fabian • Weiss Marc • Weiss Yannick • Weissenberger Mario • Weisskopf Harette • Weller Regula • Welter Lucas Joachim • Wenger Andreas • Wenger Lars • Wenk Michel • Wenz Thomas • Wenzin Roger • Werner Mike • Wernli Benjamin • Wetzel Cornelia • Widmer Alexander • Widmer Beat • Wiedler Martin • Wiesner Janick • Wiesner Vitalij • Willener Andreas • Wintenerberger Barbara • Winter Bernd • Witt Sebastian Manuel • Wittstock Florian • Wittstock Alexandra • Wittlin Rolf • Wittmer Eric • Wittstock Andrea • Wöhrlé Tobias • Woitynek Thomas • Wolf Denise • Wolf Richard • Wring David • Wullschlegler Thomas • Wüthrich Marco • Yagci Baris • Yarayan Ümüt • Yaver Gülcan • Yesilyayla Gökhan • Yüksel Hakan • Zachariadis Ilias • Zbinden André • Zbinden Nathanael • Zeier Christoph • Zeiter Matthias • Zeller Yolanda • Zeller Yolanda • Zeller Yvonne • Zemp Thomas • Zenger Attila Robert • Ziani Abdel Kader • Zihlmann Hefel Irène • Zimmer Markus • Zimmermann Patrick • Zirkelbach Christopher • Zotter Patrick • Zumsteg Pascal und 700 weitere Mitarbeiter*innen



Eignerstrategie für die Basler Verkehrs-Betriebe 2022–2025

1. Allgemeine Bestimmungen

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) sind seit 2006 eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt. Der Alleineigner ist der Kanton Basel-Stadt. Er gibt deshalb strategische, politische, wirtschaftliche und unternehmerische Zielsetzungen und Rahmenbedingungen in Form einer Eignerstrategie vor. Grundlage dieser Eignerstrategie bilden die vom Regierungsrat erlassenen Richtlinien zur Public Corporate Governance vom 17. Januar 2020. Dem Kanton als Alleineigentümer kommen dabei zwei eigenständige und voneinander getrennte Funktionen zu. Einerseits tritt der Kanton als Besteller der von den BVB zu erbringenden Verkehrsleistungen auf. Diese Rolle kommt innerhalb des BVD dem Amt für Mobilität zu. Daneben erfolgt die eigentliche Steuerung und somit die Eignervertretung über das Beteiligungsmanagement, welches innerhalb des BVD im Generalsekretariat angesiedelt ist.

Die Eignerstrategie gibt dem Verwaltungsrat der BVB die strategischen und politischen Ziele vor. In der Eignerstrategie legt der Regierungsrat die mittelfristigen, auf vier Jahre ausgerichteten Ziele für die BVB fest. Die in der Eignerstrategie enthaltenen Vorgaben sind für die Unternehmung und seine Führungs- und Aufsichtsgremien in der Steuerung und Aufsicht der Unternehmung verbindlich. Die Eignerstrategie dient dem Regierungsrat zudem als Basis für die Anleitung der von ihm gewählten Mitglieder im Verwaltungsrat, die via Mandat verpflichtet werden, ihre Tätigkeiten im Verwaltungsrat im Einklang mit der Eignerstrategie auszuüben. Somit bildet sie auch die Grundlage für die Rechenschaftsablegung der vom Regierungsrat gewählten Mitglieder betreffend die Erreichung der gesetzten Ziele.

Die Eignerstrategie stützt sich dabei auf folgende rechtliche Grundlagen:

- § 30 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (Stand 10.06.2018)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 10. März 2004 (Stand 09.07.2015)
- Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) vom 10. März 2004 (Stand 06.06.2016)

2. Strategische Schwerpunkte

Der Regierungsrat legt für die BVB folgende Schwerpunkte für die Jahre 2022-2025 fest:

- **Attraktiver, ökologisch nachhaltiger und kundenfreundlicher öffentlicher Verkehr**
Die BVB sorgen für hohe Qualitätsstandards und achten dabei auf kostenbewusstes Handeln. Sie leisten so einen spürbaren Beitrag zur Erschliessung des Kantonsgebiets und zu einer ökologisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltigen Entwicklung des Kantons Basel-Stadt.
- **Aktive Massnahmen zur Rückgewinnung verlorener und Gewinnung neuer Kundinnen und Kunden**
Die BVB ergreifen Massnahmen, um die Bedürfnisse der Fahrgäste abzudecken und die Qualität des öffentlichen Verkehrs hoch zu halten. Sie richten ihre Entscheide und ihre Kommunikation danach aus, das Vertrauen der Bevölkerung, der Belegschaft und der Medien in das Unternehmen zu stärken. Um den öffentlichen Verkehr und die ressourcenschonende Mobilität

zu stärken, berücksichtigen die BVB neue Entwicklungen im Mobilitätssektor wie Sharingsysteme.

- **Laufende Optimierung der Kosten unter Einhaltung des Leistungsauftrags**
Die BVB organisieren sich so, dass die verkehrliche Wirkung und damit der volkswirtschaftliche Nutzen ihrer Leistungen nachhaltig wachsen. Sie sind in punkto Kosten, Prozesse und Organisation konkurrenzfähig gegenüber vergleichbaren schweizerischen Anbietenden des öffentlichen Verkehrs.
- **Etablierung als attraktive Arbeitgeberin durch fortschrittliche und sozialverantwortliche Personalpolitik**
Die BVB bieten ein konkurrenzfähiges und attraktives Arbeitsumfeld an. Dazu gehören insbesondere Fairness, Transparenz, Chancengleichheit und eine intakte, von gegenseitigem Respekt geprägte Sozialpartnerschaft.
- **Senkung des eigenen Ausstosses von Treibhausgasen auf Netto-Null bis spätestens 2037**
Die BVB räumen dem Klimaschutz bzw. der Verlangsamung des Klimawandels eine besondere Bedeutung ein und setzen entsprechende Massnahmen integral in der gesamten Unternehmung um.

3. Politische Vorgaben des Eigners

3.1 Grundsätze

Der Kanton Basel-Stadt ermöglicht und koordiniert gemäss § 30 der Kantonsverfassung eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Die BVB arbeiten eng und als zuverlässige Partnerin mit den staatlichen Stellen zusammen. Sie unterstützen und beraten diese bei Planung und Betrieb der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen. Die BVB treffen ihre Entscheide, die Auswirkungen auf den Kanton haben, konsistent zu den Eignerzielen und den Interessen des Kantons. Zur Regelung der Einzelheiten schliesst der Besteller mit den BVB die erforderlichen Vereinbarungen ab.

3.2 Wirtschaftliche Ziele

Die BVB finanzieren sich aus den Einnahmen aus Verkehrserlösen, weiteren Erlösen (z.B. Werbeeinnahmen) sowie der in der Leistungsvereinbarung geregelten Abgeltung. Die BVB setzen die ihr zur Verfügung stehenden Mittel kostenbewusst ein. Anzustreben ist eine ausgeglichene Rechnung. Dazu ergreifen die BVB aktiv Massnahmen zur Erhöhung der aus dem Verkauf erzielten Einnahmen und Verkehrserlöse und sorgen für eine fortlaufende Verbesserung ihrer Effizienz. Die betrieblichen Prozesse werden laufend optimiert, um die Produktivität und den Mitteleinsatz in der Leistungserbringung zu verbessern. Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind konsequent zu nutzen. Ausserdem sind Synergien durch Kooperation mit Dritten auszuschöpfen und das Potenzial zur wirtschaftlichen Optimierung durch gezieltes Out- oder Insourcing zu nutzen.

Die BVB stellen sicher, dass das Unternehmen über genügend flüssige Mittel verfügt, um finanzielle Forderungen und kurzfristige Verbindlichkeiten decken zu können. Die BVB sorgen dafür, dass insgesamt ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad erreicht und der geplante Kostendeckungsgrad gemäss jährlicher Linienrechnung eingehalten wird.

Die Finanzierung der BVB basiert auf folgenden Grundlagen:

- Der Besteller schliesst mit den BVB gemäss den gesetzlichen Vorgaben eine jährliche Leistungsvereinbarung ab. In der Leistungsvereinbarung werden die Abgeltung für die von den BVB erbrachten Betriebsleistungen festgelegt.
- Die Finanzierung von Investitionen der BVB im Verkehrsbereich ist durch den Kanton in Form von verzinslichen und rückzahlbaren Darlehen sichergestellt. In der durch den Regierungsrat am 15. Dezember 2020 bewilligten Rahmenvereinbarung zwischen der BVB und dem BVD zur Leistungsvereinbarung (gemäss §17 BVB-OG) sind die Grundsätze der finanziellen Steuerung von Investitionen geregelt (RRB Nr. 20/39/8). Mit dem Eigenkapital der BVB muss zumindest das Dotationskapital gedeckt sein. Eine allfällige Verschuldung bei anderen Geldgebern als dem Kanton Basel-Stadt darf die Höhe des ausstehenden Dotationskapitals nicht übersteigen. Für die Durchführung und die Finanzierung von besonderen Vorhaben (Innovationen, Digitalisierung, Nachhaltigkeit etc.) holen sich die BVB die hierzu erforderlichen Zusagen beim Besteller ab.
- Die BVB können Nebengeschäfte betreiben, sofern dadurch das Hauptgeschäft sinnvoll ergänzt wird oder durch Synergien Kosteneinsparungen beziehungsweise Gewinne erzielt werden können (gemäss §3 BVB-OG).
- Der Regierungsrat entscheidet über die Verwendung des Jahresergebnisses. Allfällige Defizite gehen zulasten des Eigenkapitals. Zum Ausgleich von Kostenschwankungen bzw. Einnahmeschwankungen im Ortsverkehr, ist eine Reserve «Spezialreserve Ortsverkehr» analog zum regionalen Personenverkehr aufzubauen.
- Die BVB unterstützen den Kanton im Zusammenhang mit Benchmarking im öffentlichen Verkehr und stellen die notwendigen Kennzahlen und Daten zur Verfügung.

Indikatoren: Berichterstattung über die wirtschaftliche Situation, Intervall: quartalsweise am Eignergespräch. Qualitative und quantitative Berichterstattung über Jahresabschluss, Rentabilität der Nebengeschäfte. Intervall: jährlich.

3.3 Ziele zur Leistungserbringung Verkehr

Die BVB tragen mit ihren Leistungen massgeblich dazu bei, dass die Ziele der baselstädtischen Verkehrspolitik zur Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung und der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr umgesetzt werden. Die BVB unterstützen und beraten den Kanton aktiv bei der Planung und Umsetzung eines attraktiven Angebots innerhalb des Kantonsgebietes Basel-Stadt. Sie unterstützen den Kanton und in Absprache mit der Eignervertretung auch die benachbarten Gebietskörperschaften bei der Planung und Umsetzung einer optimalen Erschliessung der benachbarten Siedlungsgebiete im In- und Ausland.

Die BVB engagieren sich aktiv für die Rückgewinnung verlorener, den Erhalt aktueller und den Gewinn potenzieller neuer Kundinnen und Kunden. Die Kundenzufriedenheit steht für die BVB im Mittelpunkt.

Die BVB befassen sich mit der Entwicklung der Mobilität, evaluieren laufend das Nachfragepotenzial und nutzen die Chancen zukünftiger technologischer Entwicklungen (Elektroantriebe, Digitalisierung, Smart Mobility, automatisiertes Fahren) und gesellschaftlicher Veränderungen (Demografie, Mobilitätsverhalten). Sie richten ihr Augenmerk auf die Intermodalität (Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln) und Sharingsysteme. Kooperationen mit Partnerunternehmen sind dabei erwünscht und zu prüfen. Die BVB leisten ihren Beitrag, um die Smart City-Strategie des Kantons voranzutreiben.

Die BVB setzen sich in den Gremien des TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz) für ein attraktives, auch für Gelegenheitskundinnen und -kunden leicht verständliches und zeitgemässes Tarifsysteem ein. Sie unterstützen den Kanton im TNW bei der Wahrnehmung seiner Interessen.

Die Leistungsziele basieren auf folgenden Grundlagen:

- Das verkehrspolitische Leitbild des Regierungsrats, welches einen leistungsstarken, attraktiven öffentlichen Verkehr als zentraler Grundpfeiler der baselstädtischen Mobilitätsstrategie fordert.
- Das vierjährige ÖV-Programm 2022 – 2025.
- Die jährlichen Leistungsvereinbarungen des Bestellers mit den BVB.

Indikatoren: Qualitative Berichterstattung zu den Zielen zur Leistungserbringung Verkehr, Intervall: jährlich. Berichterstattung zu der Entwicklung und zu den ergriffenen Massnahmen für die Erhöhung der Fahrgastzahlen, Intervall: halbjährlich am Eignergespräch.

3.4 Ziele zur Aufgabenerfüllung Infrastruktur

Die BVB erstellen, unterhalten und betreiben eine zuverlässige ÖV-Infrastruktur gemäss § 2 des BVB-OG auf dem Kantonsgebiet als Grundlage für ein attraktives ÖV-Angebot. Die BVB gestalten, betreiben und pflegen diese Infrastruktur sorgsam und abgestimmt auf die Ziele des Geschäftsmodells Infrastruktur (GMI des Tiefbauamtes des Kantons) und sorgen für die Sicherstellung ihrer kritischen Infrastrukturen. Dabei sind bei der künftigen technischen Auslegung des Fahrwegs zeitgemässe Lösungen mit volkswirtschaftlich möglichst optimalem Kosten- / Nutzenverhältnis vorzusehen, die auch an stark befahrenen Streckenabschnitten eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren bis zur Durchführung umfangreicherer Ersatzmassnahmen garantieren. Der alleinige und rasch durchführbare Ersatz von Gleisen (Oberbau) und Weichen oder Kreuzungen (Ober- und Unterbau) zählt nicht zu umfangreicheren Ersatzmassnahmen. Die BVB sind offen gegenüber neuen technologischen Entwicklungen im Infrastrukturbereich.

Indikatoren: Qualitative Berichterstattung zur Infrastruktur (Netzzustandsbericht); Intervall: jährlich.

3.5 Ziele zur Personalpolitik

Die Mitarbeitendenzufriedenheit und ein positives Betriebsklima geniessen bei den BVB einen hohen Stellenwert. Ein respektvoller und wertschätzender Umgang und eine offene Kommunikation sind Grundlagen der Führungskultur, in der die Führungskräfte die Voraussetzung für ein motivierendes und auf gegenseitigem Vertrauen basierendes Betriebsklima schaffen.

Die BVB bieten eine zeitgemässe berufliche Grundausbildung an. Sie fördern die stetige Weiterbildung der Mitarbeitenden und der Linienvorgesetzten und achten auf eine adäquate Nachfolgeplanung. Die BVB engagieren sich aktiv in der Berufsbildung und stellen mit Berufslehren, Praktika und Traineeprogrammen entsprechende Ausbildungsplätze für verschiedene Berufsgruppen zur Verfügung. Sie achten auf eine ausgeglichene Altersstruktur im Personalkörper.

Der Anteil der Frauen ist in allen Bereichen und auf allen Ebenen zu steigern, insbesondere in Führungsfunktionen. Der Verwaltungsrat strebt an, dass im Kader und in der Geschäftsleitung Frauen und Männer mindestens zu je einem Drittel vertreten sind. Wo betrieblich möglich, sind Teilzeitmodelle anzubieten. Die BVB fördern die Chancengleichheit, Gleichberechtigung und Diversität. Die BVB bezahlen Männern und Frauen für eine gleichwertige Arbeit den gleichen Lohn. Die BVB überprüfen periodisch, mindestens jedoch alle vier Jahre, die Lohngleichheit nach den Vorgaben des Lohngleichheitsdialogs. Die Lohngleichheit gilt als eingehalten, wenn der Logib-Wert niedriger als die methodische Unsicherheitsschwelle von 5 Prozent liegt.

Die BVB unterhalten eine unabhängige, interne Meldestelle, bei der Angestellte Missstände melden können. Meldungen können anonym erfolgen. Angestellte werden aufgrund einer Meldung im Angestelltenverhältnis nicht benachteiligt. Die Details werden im Geschäfts- und Organisationsreglement BVB festgehalten. Ebenfalls offen steht der Weg über die Ombudsstelle Basel-Stadt.

Indikatoren: Qualitative Berichterstattung zur Personalpolitik, Intervall: jährlich. Berichterstattung zu Mitarbeitendenzufriedenheitsumfragen, Intervall: situativ, mind. alle vier Jahre. Qualitative und quantitative Berichterstattung zum Logib-Wert, Intervall: periodisch, mind. alle vier Jahre.

3.6 Nachhaltigkeitsziele

Die BVB leisten einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz. Dies betrifft sowohl die Energieeffizienz von Fahrzeugen, Anlagen und Gebäuden als auch die Emissionen und Risiken der verwendeten Betriebsstoffe und Materialien. Hierfür reduzieren die BVB den Verbrauch an Primärenergie sowie die Emission von Luftschadstoffen sowie CO₂ und beziehen Strom aus erneuerbaren Quellen. Die BVB sorgen dafür, dass sie den eigenen Ausstoss von Treibhausgasen bis spätestens 2037 auf Netto-Null senken. Die BVB setzen sich unter Berücksichtigung der am Markt erhältlichen Technologien, des Einsatzzwecks sowie der Wirtschaftlichkeit über den Lebenszyklus dafür ein, die Betriebsflotte zu elektrifizieren.

Die BVB stellen im Rahmen der Beschaffung von Fahrzeugen oder bei der Erstellung von Bahninfrastruktur sowie mit Hilfe von betrieblichen Massnahmen sicher, dass die Lärmemissionen im Linienverkehr längerfristig sinken.

Die BVB entwickeln in den nächsten vier Jahren eine unternehmensinterne Mobilitätsmanagementstrategie. Sie wirken dadurch auf ein nachhaltigeres Verkehrsverhalten ihrer Mitarbeitenden hin. Die BVB sind bestrebt, dass Mitarbeitende bei Dienstreisen die Öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Die Reise mit dem Flugzeug soll nur dann erfolgen, wenn das Reiseziel ausserhalb eines Radius' von 1'000 Kilometern von Basel-Stadt liegt. Ausnahmen von dieser Regelung sind unter Berücksichtigung der unternehmerischen Aspekte restriktiv zu bewilligen.

Indikatoren: Qualitative Berichterstattung zur Nachhaltigkeit, Entwicklung gesamter Energieverbrauch der BVB, gesamter Bezug an Diesel und Benzin, Anteil erneuerbarer Energien am gesamten Energieverbrauch der BVB; Intervall: jährlich. Messung Lärmemission durch Linienverkehr, Intervall: unregelmässige Erhebung, situativ. Vorlegen der Mobilitätsmanagementstrategie z.Hd. BVD, spätestens 2025.

3.7 Risikomanagement und Revision

Die BVB betreiben ein geeignetes, angemessenes und systematisches Risikomanagement und ein entsprechendes internes Kontrollsystem (IKS), welches der Grösse, der Komplexität und dem Risikoprofil des Unternehmens entspricht.

Die Revisionsstelle

- prüft, ob die Jahresrechnung der BVB den gesetzlichen Vorschriften und dem gewählten Rechnungslegungsstandard (Swiss GAAP FER) entspricht;
- prüft den Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzgewinnes hinsichtlich Konformität mit den gesetzlichen Vorschriften sowie der Eignerstrategie;
- kontrolliert die Ausgestaltung und Implementierung des IKS nach Art. 728a OR bzw. PS 890 der Treuhandkammer;
- nimmt ihre Anzeigepflichten nach Art. 728c OR wahr.

Eine Wiederwahl der Revisionsgesellschaft ist für maximal sechs weitere Jahre möglich. Nach sieben Jahren ist zwingend ein Wechsel der Revisionsstelle vorzunehmen. Dem Verwaltungsrat steht ein Antragsrecht zu.

Indikator: Berichterstattung zum Risikomanagement gegenüber der Eignervertretung, Intervall: jährlich.

4. Vorgaben zur Führung/Aufsicht

4.1 Aufsicht durch den Regierungsrat, Eignervertretung und Mandatsverträge

Die Aufsicht über die BVB sowie die Eignervertretung des Kantons obliegen dem Regierungsrat. Er delegiert die Eignervertretung dem BVD. Die vom Regierungsrat gewählten und mandatierten Vertreter resp. Vertreterinnen im Verwaltungsrat der BVB handeln im Sinne der Eignerstrategie und tragen dazu bei, dass die in der Eignerstrategie für die BVB festgehaltenen Ziele des Regierungsrats erreicht werden.

Dazu wird ein entsprechender Mandatsvertrag zwischen dem/der Vorsteher/in des BVD und den einzelnen Verwaltungsratsmitgliedern abgeschlossen.

4.2 Oberaufsicht durch den Grossen Rat

Die Oberaufsicht über die BVB liegt beim Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt gemäss den Bestimmungen der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005. Die parlamentarischen Oberaufsichtskommissionen (Geschäftsprüfungs- und Finanzkommission) oder weitere Kommissionen des Grossen Rates wenden sich für Aufträge und Anfragen, die die BVB betreffen, an den Regierungsrat.

Die Finanzaufsicht gegenüber den BVB wird durch die Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt wahrgenommen.

5. Kooperationen, Beteiligungen, Ausgliederungen

Die BVB können vorbehältlich der Zustimmung der Eignervertretung geografisch expandieren, sofern damit die Eignerziele besser erreicht und die Kostendeckung erhöht werden können. Strategische Kooperationen mit anderen Verkehrsunternehmen oder branchennahen Unternehmen sind anzustreben, wenn damit die Kostendeckungslücke reduziert werden kann.

Bei Entscheiden über Gründung, Erwerb oder Veräusserung von Tochtergesellschaften oder anderen wesentlichen Beteiligungen sowie über die Errichtung von Stiftungen konsultieren die BVB die Eignervertretung und holen deren Einverständnis ein.

Operative oder betriebliche Kooperationen zur Gewinnung von Synergien sind kontinuierlich zu prüfen und im Sinne der Eignerstrategie zu handhaben. Die BVB prüfen laufend, ob in den Geschäftsbereichen oder Geschäftsprozessen Synergiepotenzial vorhanden ist und dieses genutzt werden kann.

Der Verwaltungsrat erstattet dem Regierungsrat jährlich Bericht über die Beteiligungen der BVB.

6. Vorgaben zum Berichts- und Informationswesen

In der Regel finden vierteljährliche Eignerggespräche zwischen dem BVD, dem/der Verwaltungsratspräsident/in der BVB und dem/der Direktor/in der BVB statt über die Umsetzung der Eignerstrategie.

Einmal pro Jahr findet zudem ein Eignerggespräch zwischen der BVB, dem BVD und dem Finanzdepartement statt, um den Entwurf des Jahresberichtes und der Jahresrechnung zu besprechen. Der Jahresbericht ist unmittelbar nach Fertigstellung der Eignervertretung zuzustellen.

Der Verwaltungsrat der BVB stellt via Eignervertretung Antrag betreffend die Genehmigung der Jahresrechnung und des Revisionsberichts sowie betreffend den Entscheid über die Verwendung des Jahresergebnisses. Die Entscheidungskompetenz liegt beim Regierungsrat.

Die Berichterstattung über die Erreichung der Eignerziele erfolgt jährlich gemäss der Struktur der Eignerstrategie und gleichzeitig mit dem Jahresbericht.

Indikator: Schriftliche Berichterstattung zur Erreichung der Ziele aus der Eignerstrategie; Intervall: jährlich. Situative Berichterstattung über die strategischen Schwerpunkte und die politischen Vorgaben des Eigners wo angezeigt oder nach Vorkommnissen; Intervall: an den Eignergesprächen oder in Zwischenberichten.

Der Verwaltungsrat und die Direktion der BVB sind verpflichtet, dem BVD wichtige (insbesondere in personeller, finanzieller, politischer oder risikorelevanter Hinsicht) Ereignisse und Entwicklungen unverzüglich zu kommunizieren. Der/die Vorsteherin des BVD kann jederzeit beim Verwaltungsrat oder bei der Direktion der BVB Auskunft oder eine Sonderberichterstattung anfordern. Dem BVD sind auf Verlangen sämtliche relevanten Daten zur Verfügung zu stellen.

Die zu erbringende Leistung und die dafür zu entrichtende Abgeltung werden jährlich in der Leistungsvereinbarung festgehalten. Die Berichterstattung zur Leistungserreichung an den Besteller erfolgt vierteljährlich auf Stufe Direktion BVB / Leitung Amt für Mobilität.

Die Rechnungslegung erfolgt gemäss der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen. Die BVB unterliegen als öffentlich-rechtliche Anstalt der ordentlichen Revision. In den Bereichen, die nicht durch die Verordnung des Bundes geregelt werden, soll sich die Rechnungslegung der BVB an die Richtlinien der Swiss GAAP FER halten. Die Rechnung der BVB wird in die Rechnung des Kantons Basel-Stadt konsolidiert. Die BVB stellt dem Kanton die dazu benötigten Informationen zur Verfügung.

7. Schlussbestimmungen

Die Eignerstrategie gilt vier Jahre. Vorbehalten bleiben Anpassungen seitens des Eigners aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen, besonderer Vorkommnisse oder veränderter Ziele des Eigners. Diese Eignerstrategie tritt rückwirkend per 1. Januar 2022 in Kraft.¹

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt



Esther Keller
Vorsteherin

Beilage

Aufgaben / Verantwortung Verwaltungsrat

¹ Netto-Null-Ziel bei den Strategischen Schwerpunkten und in Kapitel 3.6 von 2040 auf 2037 angepasst aufgrund der Annahme des Gegenvorschlags der kantonalen Klimagerechtigkeitsinitiative am 27. November 2022.

Aufgaben/Verantwortung Verwaltungsrat

Oberstes unternehmerisches Führungsorgan der BVB ist der Verwaltungsrat (VR), bestehend aus sieben Mitgliedern.

Die Aufgaben des Verwaltungsrates sind in OR Art. 707 ff geregelt. Des Weiteren gelten die Bestimmungen des BVB-OG §§ 9, 10.

Für den Fall, dass einzelne VR-Mitglieder die Interessen des Kantons nicht mehr vollumfänglich wahrnehmen können, kann der Regierungsrat die durch ihn gewählten VR-Mitglieder jederzeit abwählen.

Geschlechterquote: Mindestens 1/3 der vom Regierungsrat gewählten VR-Vertretungen sind weiblichen bzw. männlichen Geschlechts.

Anforderungskatalog:

Im Gremium als Ganzes müssen insgesamt folgende Kompetenzen vorhanden sein:

- Relevante Kenntnisse über den öffentlichen Verkehr
- Gute Kenntnisse des Umfelds der BVB (Kenntnisse der mobilitätsmässigen und politischen Rahmenbedingungen sowie ihrer Entwicklung)
- Kompetenz zur strategischen Führung einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs
- Betriebswirtschaftliche Kompetenzen und Erfahrung in der Finanzierung grosser Investitionsvorhaben
- Verständnis für die Anliegen des Marktes und der Kunden (Marketing-Kompetenz)

Anforderungen an die vom Regierungsrat gewählten VR-Mitglieder:

- Bereitschaft, die strategischen Ziele des Regierungsrates umzusetzen
- einwandfreier Ruf, Integrität und Glaubwürdigkeit
- Fach-, Sozial- und Persönlichkeitskompetenzen
- Fähigkeit zu strategischem Denken und Entscheiden
- Rollenverständnis und -akzeptanz,
- Keine finanziellen, personellen oder materiellen Interessenkonflikte oder Abhängigkeiten, die eine unabhängige Meinungsbildung beeinträchtigen können
- keine Doppelfunktion im Leitungs- und Verwaltungsorgan sowie in der Geschäftsleitung

Anforderungen an das VR-Präsidium:

- hinreichende zeitliche Verfügbarkeit, Flexibilität
- umfassende und breite Erfahrung in leitenden Positionen von grösseren, gesamtschweizerischen oder international tätigen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
- Fähigkeit, Transformationsprozesse zu gestalten
- Fähigkeit, als Repräsentant resp. Repräsentantin des obersten Leitungs- und Verwaltungsorgans vor Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Öffentlichkeit aufzutreten
- ausgeprägte Fähigkeit zur Kommunikation mit den wichtigen Anspruchsgruppen
- politische Affinität sowie regionale Verbundenheit
- gutes Verständnis für die politischen Rahmenbedingungen des öffentlichen Verkehrs im Kanton und in der Schweiz
- Fähigkeit, den Verwaltungsrat als Team zu führen
- hohe Entschlusskraft und Durchsetzungsvermögen (auch in schwierigen Situationen)
- Wille zur konstruktiven Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung der Unternehmung und dem zuständigen Fachdepartement