

2018

S. 2

DEN BLICK IN DIE ZUKUNFT GERICHTET

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

S. 10

MODERN UNTERWEGS

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

S. 14

EIN BEWEGTES JAHR

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

IN KÜRZE

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



**BEFÖRDERUNGS-
LEISTUNG**
(in Mio. Personenkilometern/Jahr)

292,55

2018

296,24

2017



BEFÖRDERTE PERSONEN
(in Mio. Einsteigern/Jahr)

127,74

2018

130,66

2017



LINIENLÄNGEN¹
(in m)

72 755

Tram (9 Linien)

111 663

Bus (15 Linien)



KURSKILOMETER
(in Tsd. km)

6375

Tram

6365

Bus



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

82,4

2018

89,4

2017



**MITARBEITERINNEN
UND MITARBEITER**

1243

Personen

1137,9

Vollzeitstellen (FTE)



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

- 765 677

2018

270 607

2017



**ENERGIEVERBRAUCH
ROLLMATERIAL**
(in kWh)

63 977 957

Gesamtenergieverbrauch

37 712 547

(59%)

Erneuerbare Energien

¹ Fahrplanjahr 2018 (11.12.2017 bis 09.12.2018)

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

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

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



Yvonne Hunkeler
Verwaltungsratspräsidentin BVB



Erich Lagler
Direktor BVB

IMPRESSUM

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

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

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

Text
Unternehmenskommunikation
BVB, Basel
Klarkom AG, Wabern bei Bern

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

Druck
Printhouse by Job Factory, Basel



Die neue Fahrzeugflotte ist nach Anlieferung des letzten Flexity komplett.



Die BVB hat zahlreiche Bauvorhaben wie geplant umgesetzt.



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

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

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

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

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

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

Welches Fazit ziehen Sie nach dem ersten Jahr?

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

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

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

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

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

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

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

— Erich Lagler



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

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

— Yvonne Hunkeler



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die hätte man aber auch schon früher verbessern müssen.

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

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

— Yvonne Hunkeler

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Welche Schlagzeilen wünschen Sie sich für das Geschäftsjahr 2019?

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

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

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

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

— Erich Lagler



FIT FÜR DIE ZUKUNFT

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

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

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

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

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

Infrastruktur und Fahrzeugflotte werden künftig aus einem Geschäftsbereich geführt.

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

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

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

In Zukunft sind noch vier Geschäftsbereiche in der Geschäftsleitung vertreten.

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

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

Der Umstellung liegen keine Sparvorgaben zugrunde.

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

HERAUSFORDERUNGEN DER ZUKUNFT

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



Stimmenfang

365 TAGE IM JAHR UNTERWEGS FÜR UNSERE FAHRGÄSTE

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



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

—— Lilo Widmer,
Basel



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

—— Gautaman Vithiyasagaram,
Basel



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

—— Alfred Holborn,
Basel



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

—— Saimir Krasnigi und Idir Krasnigi,
Allschwil



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

—— Manuela Möcklin und
Appenzeller-Mischling Eiko, Basel

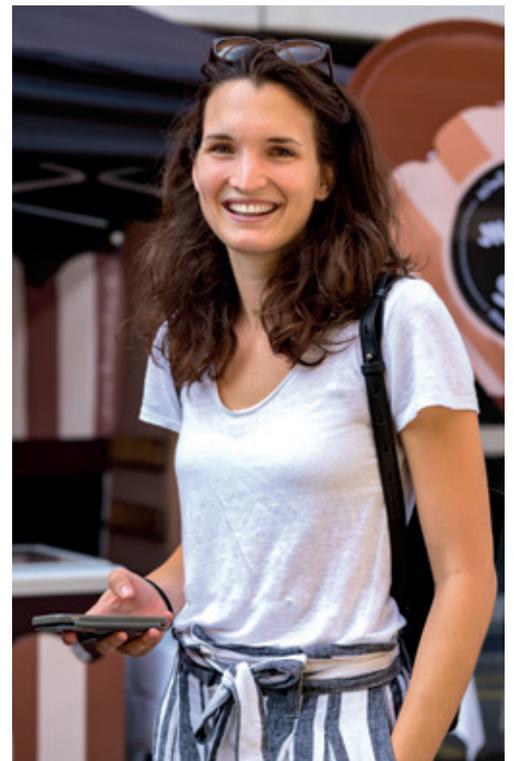


«Die BVB ist für uns ein Teil von Basel und
hat einen wahnsinnig tollen Aussenaustritt.»

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

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

—— Julia van Ditzhuyzen,
Basel





Modern unterwegs

ERFOLGREICHE FAHRZEUGBESCHAFFUNG: FÜR ZUVERLÄSSIGKEIT UND KOMFORT

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

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

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

FLEXITY-FLOTTE: MODERN UND BELIEBT

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

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

E-Bus-Pilot

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

CORNICHONS ALS VERSTÄRKUNG

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

COMBINO-FLOTTE: ERFOLGREICHE HAUPTUNTERSUCHUNG

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

NEUE BUSSE

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



Der batteriebetriebene Elektrobus ist bei den Fahrgästen sehr beliebt.

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

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

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

GRÜN IN DIE ZUKUNFT

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

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

ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2018



140 Trams

114 Busse

26 Oldtimer

280 TOTAL Fahrzeuge



Baustellen

NETZSANIERUNG AUF KURS

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

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

DIE GRÖSSTEN BAUPROJEKTE IM ÜBERBLICK

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

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

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

BAUVORHABEN 2019

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

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

DIE BVB BAUT IHREN ERHALTUNGSSTAU STETIG AB

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

Ausserordentliche Schäden

MEHR SCHLEIFARBEITEN, ABER KEIN GLEISERSATZ

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

Grund für die Schäden ist ein Wartungsrückstau bei der Radsatzbearbeitung.

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

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

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



Ein typisches Schadensbild (senkrechter Streifen rechts).

Baustellen-Signaletik

VORAUSSCHAUENDE PLANUNG UND EIN SICHERER BETRIEB

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

AUFFÄLLIG GEKENNZEICHNET



Die BVB-Baustellen sind neu signalisiert.

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

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

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

EIN BEWEGTES JAHR MIT VIELEN FACETTEN

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

Sicherheit

EINHEITLICHE REGELUNG ZU KLAPPRAMPEN



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

Jubiläum

EIN JAHR LINIE 3 NACH SAINT-LOUIS



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

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

Medienarbeit

BLICK HINTER DIE KULISSEN MIT «LIEBI BVB»



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

Social Media

ERFOLGREICHER
INSTAGRAM-LAUNCH

© Christian Ursprung

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

Busflotte

NEUE KLEINBUSSE
FÜR RIEHEN

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

Klybeck

GUT BESUCHTER TAG DER
OFFENEN TÜR

© Natalie von Harscher Fotografie

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

Tramdepot Dreispitz

EIN TRAM-MUSEUM ZUM
125-JAHR-JUBILÄUM

© Remo Brühlmann

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

Fairness

SCHWARZFAHREN IST
UNFAIR

Auch im Interesse der ehrlichen Fahrgäste führt die BVB rund um die Uhr Billettrollen durch. 2018 wurden in über 39000 Kontrollstunden mehr als 800000 Fahrgäste oder rund 0,5 Prozent aller Fahrgäste kontrolliert. Von diesen konnten gut 2,1 Prozent kein gültiges Billett vorweisen und wurden entsprechend gebüsst. Fahrgäste ohne gültiges Billett zahlen eine Gebühr von 100 Franken – definitiv keine lohnende Sache also. 🚍

Ausblick

UND 2019?



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

PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1243**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1130,7**

NATIONALITÄTEN **22**

DURCHSCHNITTSALTER **47,5 Jahre**

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

FRAUENANTEIL INSGESAMT **15,1 %**

IM VERWALTUNGSRAT **42,9 %**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **14,3 %**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **14,1 %**



GEMEINSAM VORWÄRTSKOMMEN

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

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

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

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

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



Susanne Bolliger Crocoll,
Leiterin Personal und
Mitglied der Geschäftsleitung

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

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

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

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

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

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

Busgarage Rank

NEUE MODERNE DIENSTRÄUME FÜR DAS FAHRPERSONAL

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

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

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

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

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

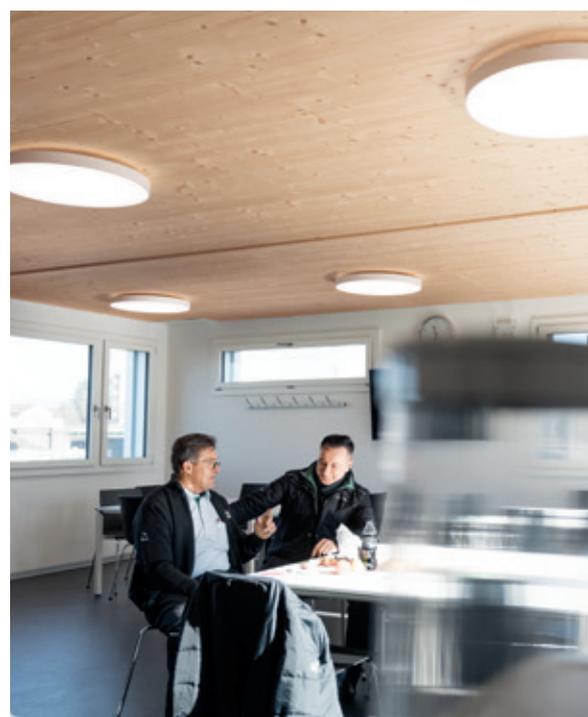


«Die neuen Diensträume der Garage Rank sind praktisch, modern und zeitgemäss.»

— Daniel Bielmann,
Leiter Produktion Bus



Der dreistöckige Neubau erfüllt den Minergie®-Standard.



Moderne Dienstäumlichkeiten für das Bus-Fahrpersonal.

Ärnschhaft jetzt?!

NEUER ARBEITGEBERAUFTRITT: ÜBERZÜG DI SÄLBER!



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

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

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

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

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

— www.bvb.ch/de/unternehmen/jobs

Neuer Kommunikationskanal

APP FÜR BVB-MITARBEITENDE



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



Ausbildung

NEUER FAHRSCHULBUS



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

Weiterbildung

FÜHRUNGS-AUSBILDUNG ABGESCHLOSSEN

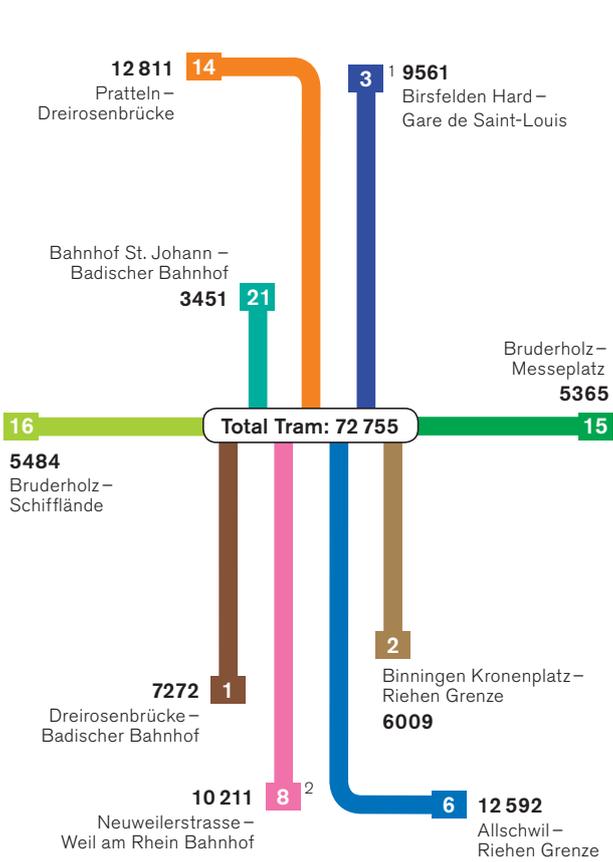
Ende 2018 konnte die im Dezember 2016 gestartete Führungsausbildung für die Kadermitarbeitenden abgeschlossen werden. Im Rahmen dieses Programms wurden Führungsmethoden und -instrumente vermittelt, die zu einem einheitlichen Führungsverständnis innerhalb der BVB führen sollen. Zuerst absolvierte die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

LINIENSTATISTIK 2018

Tram

LINIENLÄNGE ⁷

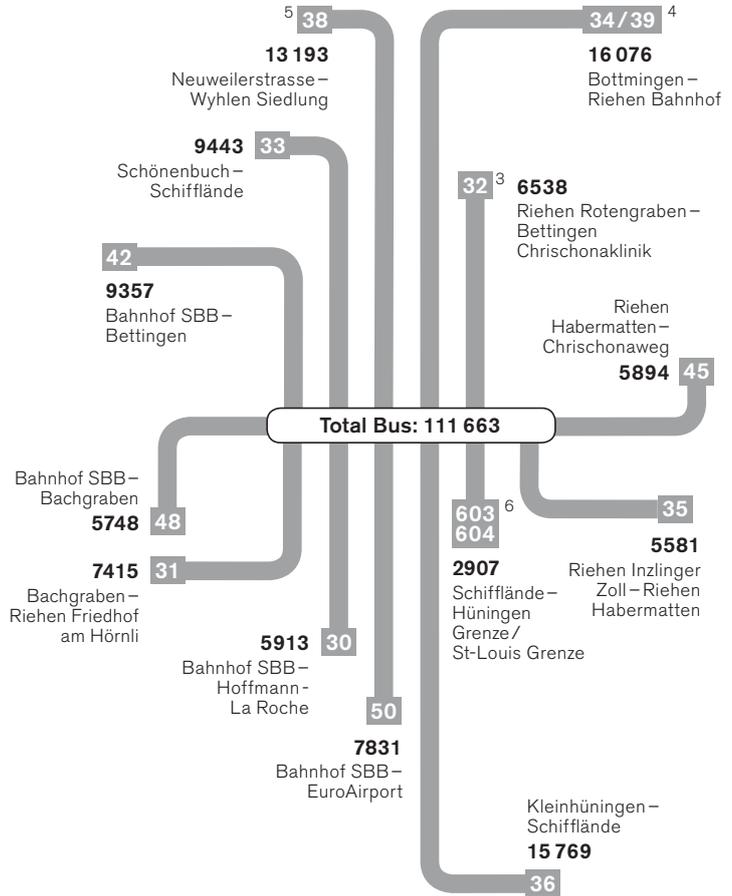
in m



Bus

LINIENLÄNGE ⁷

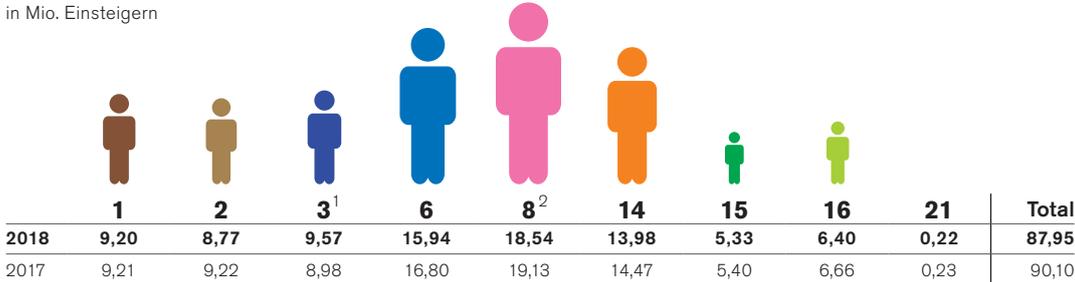
in m



Tram

BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM ⁷

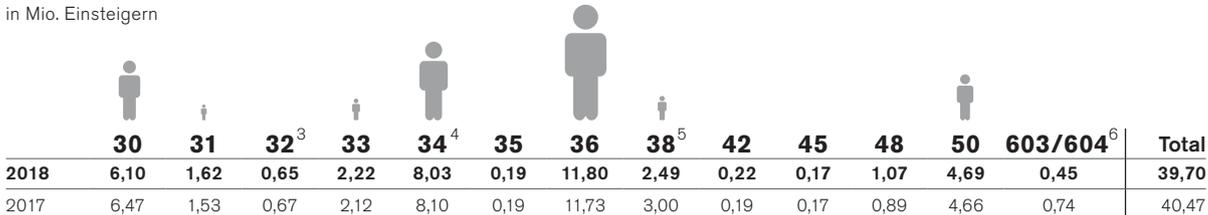
in Mio. Einsteigern



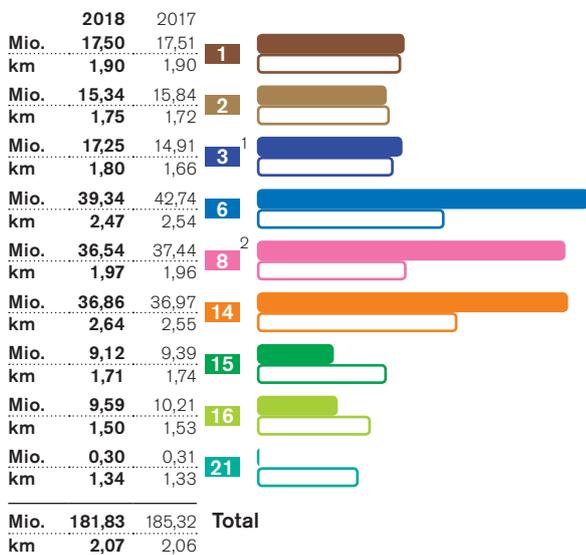
Bus

BEFÖRDERTE PERSONEN BUS ⁷

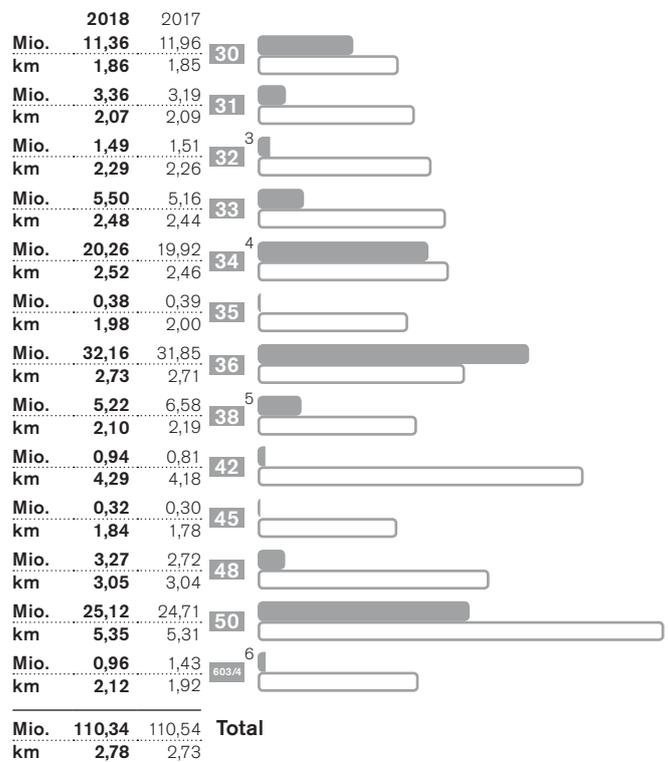
in Mio. Einsteigern



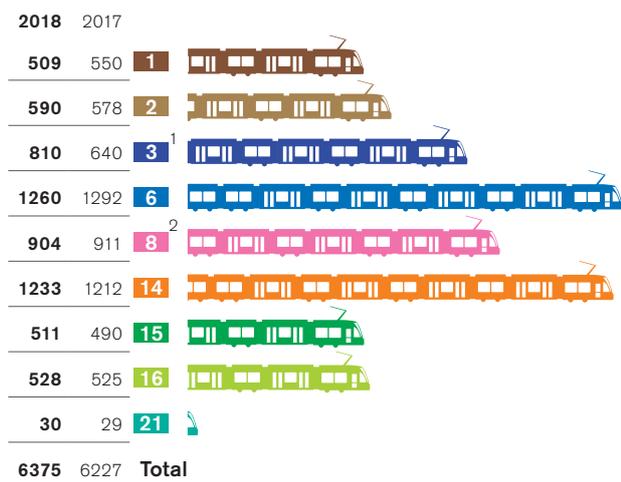
Tram

PERSONENKILOMETER ⁷ in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km


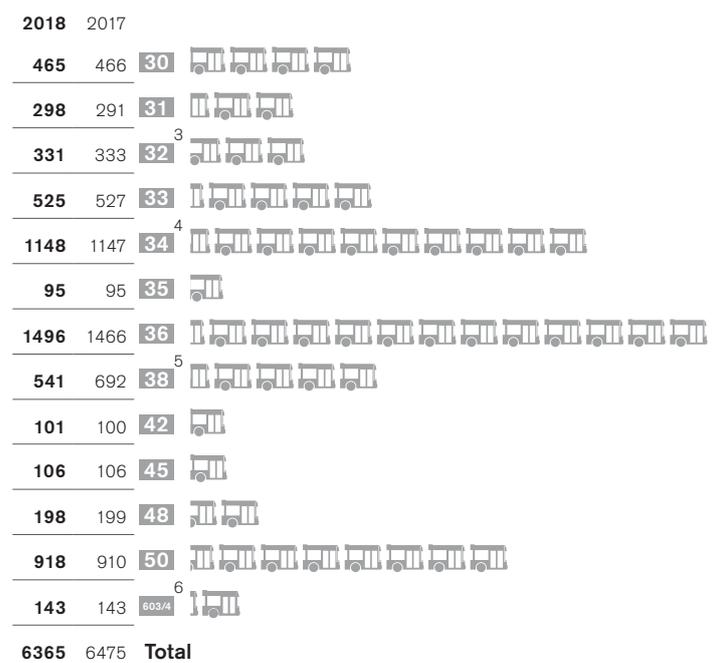
Bus

PERSONENKILOMETER ⁷ in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km


Tram

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Bus

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.


Anmerkungen

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

VERWALTUNGSRAT



Von links:

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

Präsidentin

YVONNE HUNKELER

dipl. Wirtschaftsprüferin,
Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Verwaltungsratspräsidentin der
Verkehrsbetriebe Luzern AG

Mandate als Mitglied:

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

Vizepräsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

selbstständig

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

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

Mandate als Mitglied:

Solothurnische Stiftung Schulheim für
körperbehinderte Kinder, Pro Senectute
Kanton Solothurn

Mitglied

MANFRED GLOOR

Wagenführer, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

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

VRA Personal & Compliance

Weitere Mandate

Vorstandsmitglied VGV
des VPOD Basel

Mitglied

SIBYLLE OSER

lic.iur. Advokatin, 1966
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats Basel-Stadt

VRA Strategie & Politik

Business Consultant

Weitere Mandate

Mitglied der Verwaltung der Genossen-
schaft Migros Basel

Mitglied

HANSPETER RYSER

selbstständiger Landwirt, 1965
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Gemeindepräsident Oberwil und
Bürgergemeindepräsident Oberwil,
Wasserwerk Reinach und Umgebung

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität
Basel, Professorin

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Mandate als Mitglied:

Stiftung für die Weiterbildung
schweizerischer Richterinnen und Richter

Richterliche Tätigkeit:

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

Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. iur., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

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

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Loirempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra

GESCHÄFTSLEITUNG



Von links:

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

Direktor

ERICH LAGLER

Betriebsingenieur SIB,
dipl. Verkaufsleiter SGMI, 1961

Direktor seit 01.11.2014

Leiter Technik a.i.

LUDWIG NÄF

Betriebswirt HF,
EMBA in Unternehmensführung, 1973

Mitglied a.i. seit 05.06.2018

Leiter Verkehr

BRUNO STEHRENBARGER

Kaufmann KFS, 1966

Mitglied seit 01.09.2016

Vizedirektor / Leiter Finanzen

STEFAN POPP

dipl. Betriebswirt, 1967

Mitglied seit 01.08.2014

Leiter Infrastruktur a.i.

RAMON OPPIKOFER

dipl. Bauingenieur HTL,
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied a.i. seit 01.10.2018

Leiterin Personal

SUSANNE BOLLIGER CROCOLL

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

Mitglied seit 01.09.2017

Leiter Unternehmensstab

MILAN SEDLACEK

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

Mitglied mit beratender Stimme seit
01.05.2018

Bisherige Mitglieder

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

Leiter Technik
Marcel Kuttler
Mitglied vom 01.08.1998 bis 05.06.2018

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

Leiter Betrieb
Reto Meister
Mitglied vom 01.11.2014 bis 30.09.2018

Leiter Markt & Netz
Stefan Schaffner
Mitglied vom 01.01.2013 bis 05.06.2018

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



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit ist positiv (Geldzufluss) und weist mit 29,0 Mio. CHF einen Anstieg von 27 Prozent gegenüber dem Vorjahr (22,8 Mio. CHF) aus. Ein wesentlicher Einfluss ist der Anstieg der Abschreibungen (+4,9 Mio. CHF). Die übrigen Bilanzpositionen gleichen sich nahezu aus. Die höheren Abflüsse aus den Nutzungsrechten Investitionen gleichen sich mit den Wertberechtigungen Sachanlagen im Jahr 2017 aus. Für das Berichtsjahr haben diese keine Vergleichsposition.

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

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

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

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

MITARBEITENDE

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

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

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

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

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

DURCHFÜHRUNG DER RISIKOBEURTEILUNG

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

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

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

BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Organisationsentwicklung

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

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

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

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

Ausserordentliche Schäden an neuer Bahninfrastruktur

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

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

WEITERE EREIGNISSE

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

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

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

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

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

AUSBLICK

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

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

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

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

BILANZ

Per 31. Dezember 2018 mit Vorjahresvergleich, in CHF

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

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

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

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

	2018	2017	2016	2015	2014
Ergebnis (in Mio. CHF)					
Betriebsertrag	250,76	249,26	233,90	239,10	245,10
Betriebliches Ergebnis	-0,25	1,73	2,28	1,30	3,17
Unternehmenserfolg nach Bildung Rücklagen	-0,77	0,27	0,31	0,17	4,82
Beförderungsleistung (in Mio. Personenkilometern²)¹	292,55	296,24	298,69	302,13	291,30
Beförderte Personen² (in Mio. Einsteigern)¹	127,74	130,66	132,01	133,49	131,79
Linienlängen² in m	184 418	181 889	180 977	180 977	183 047
Tram	72 755	69 599	68 282	68 282	65 653
Bus ³	111 663	112 290	112 695	112 695	117 395
Betriebsleistung (in 1000 Kurskilometern)¹	12 766	12 728	12 693	12 589	12 247
Tram	6 375	6 227	6 179	6 180	5 991
Bus ³	6 365	6 475	6 488	6 383	6 229
Nachnetzlinien	26	26	26	26	27
Pünktlichkeit (in % der Fahrten)	82,4 ⁴	89,4	89	88	88
Extrafahrten	337	308	680	762	877
Energieverbrauch (in kWh bzw. kWh-Äquivalent)					
Bus					
Diesel	18 528 691	18 868 316	17 609 612	18 137 000	18 119 000
Gas	13 935 469	13 413 301	13 423 500	15 691 000	16 031 000
Anteil Biogas (kWh)	6 198 750	6 198 750	6 198 750	6 199 000	6 252 000
Tram					
Strom ⁵	31 513 797	31 097 760	32 735 616	33 997 000	33 758 000
Gesamtenergieverbrauch Rollmaterial (kWh)	63 977 957	63 379 377	63 768 728	67 825 000	67 908 000
davon erneuerbare Energien (kWh)	37 712 547	37 296 510	38 934 366	40 196 000	40 010 000
davon erneuerbare Energien (%)	59,0	59,0	61,0	59,3	58,9
Mitarbeitende⁶					
Personalbestand					
Personen	1 243	1 255	1 241	1 249	1 206
FTE	1 130,7	1 137,9	1 116,7	1 158,2	1 089,7
Männer	1 057	1 065	1 053	1 056	1 012
Männer in %	85	84,9	84,9	84,7	83,9
Frauen	186	190	188	191	194
Frauen in %	15	15,1	15,1	15,3	16,1
Lernende (inkl. Praktikantinnen und Praktikanten)	14	16	17	15	12
Mitarbeitende pro Organisationseinheit					
Direktion (inkl. Legal & Compliance, Kommunikation, RSQU)	22	20	21	19	16
Betrieb	685	685	660	662	625
Infrastruktur	124	124	117	114	106
Technik	178	185	194	209	216
Markt & Netz	140	150	159	157	162
Finanzen	72	70	68	52	44
Human Resources	22	21	22	26	24
Unternehmensentwicklung ⁷	-	-	-	10	13
Fluktuation insgesamt in %	8,8	7,4	6,5	6,2	5,3
Austritte	5,3	6,1	5,7	4,1	3,3
Pensionierungen	3,5 ⁹	1,3	0,7	2,1	1,9
Vertretene Nationalitäten	22	20	19	19	18
Durchschnittsalter	47,5	47,3	46,5	46,1	45,9
Gesundheitsmanagement					
Berufsunfälle (Anzahl pro 100 FTE)	6,5	5,4	7,4	5,5	6,7
Krankheits- und unfallbedingte Absenzen (in Tagen pro FTE)	22,2	20,4	16,8 ⁸	17,2	17,8
Kundenzufriedenheit (Punkte auf 100er-Skala)	-	77	-	77	-

1 Inklusive Nachnetz und Extrafahrten.

2 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

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

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

5 Stromverbrauch ganzes BVB-Netz (inkl. BLT-Linien 10, 11, 17 11E; exkl. BVB-Linien auf BLT-Netz [Linie 14 ab Schänzli bis Pratteln]) sowie exkl. BVB-Linien in Deutschland und Frankreich.

Bei der Berechnung des Traktionsstroms wird ab dem Jahr 2017 der Verlustabzug von 2 Prozent nicht wie in den vorangegangenen Jahren auf den Energiebezug verrechnet, sondern auf die Kosten umgewälzt. Aus diesem Grund liegt der verrechnete Energiebezug +2 Prozent über der Betrachtung in den vorherigen Jahren.

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

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

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

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

WIR, DIE BVB:

Abegglen Martin • Acer Oender • Ackermann Michael • Ackermann Urs • Adam Sandra • Aeschlimann Markus • Aeschlimann Philipp • Aeschlimann Sascha • Afkir Najim • Agovic Muhamed • Aigner Gerhard-Martin • Albus Manrico • Alessandrini Denis • Alig Andreas • Aljimi Artan • Allegra Luca Altermatt Kurt • Altunhan Koray • Altvogel Markus • Amacher Hans-Rudolf • Ammann Erika • Andermatt Simon • Anders Dirk • Antener Sybille • Archut

Roger • Aregger Christian • Argast Cyrill • Arifi Shefik • Arnold Rolf • Arnold Vinzenz • Arnone Salvatore • Arroyo Pedro-Miguel • Aslanaj Afrim • Aspäck Patrick • Attianese Gerardo • Atz Judith • Audester Marcel • Audester Pierre • Auer Eduard • Aufranc René • Aufranc Roger • Aydin Murat • Aytas Tanju • Azibou Achraf • Bächle Sylvia • Bächlin Benjamin • Bächlin Thomas • Balcin Sinan • Balmer Christoph Balzer Alexander • Bammler Rainer • Banž Maja • Bariskan Mehmet • Barth Nicole • Barth Günther • Bashir Ahsan Kurt • Bassler Ronny • Baudraz Michel • Baumann Sonja • Baumeister Helmut Bausch Leo • Beggs Fridolin • Beha Michael • Bellina Mario • Beltrani Mario • Ben Kheder Beatrix • Benchermine Mouloud • Benner Hans-Peter • Berger Erwin • Berger Nathalie • Berk Andreas Bernasconi Renato • Bernheim Thomas • Bertschmann Jakob • Berwick Marcel • Bethge Michael • Bichsel Markus • Biedert Paul • Biemann Daniel • Bienz Hugo • Biljali Naim • Bill Bruno • Bir Bruno Bischoff Vincent • Bitterlin Philippe • Bittner Michael • Blind Daniel • Böckmann Michael • Boetsch Jeannot • Bogioglou Vergis • Böhme Norman • Bolliger Crocoll Susanne • Bollox Saul • Bonjour Daniel • Born Niklaus • Born Ronny • Born Sascha • Borri Raymond • Bösch Daniel • Boschert Gilles • Bossard Rolf • Bourzani Amarinto • Braun Vladimir • Braune Markus • Braunschweig Jean Brechbühl Andreas • Brenneisen Michael • Brenneisen Tobias • Brom Barbara • Brom Clement • Bruder Daniel • Bruggler Daniel • Brugier Susanne • Brüning Antje • Bryner Thomas • Bubendorf Esther Bubendorf Philippe • Büche Philipp • Bucheli Jean-Claude • Bucher Daniel • Bucher Daniel • Bucher Kurt • Bucher Patrick • Buchmüller Marc • Buchwieser Dominik • Buck Anton • Budzin Franziska Bugno Miodrag • Bühler Noah • Bühler Silvio • Bühlmann Tim • Buliqi Fatmir • Bunjaku Burim • Bünül Hasan • Bürgi Jürg • Bürgi Pascal • Bürgin Christian • Bürgin Daniel • Bürgin Michel • Bürgin Philipp • Bürgin Tobias • Bürgisser Urs • Buri Astrid • Burkhard Jessica • Burt Patrick • Bury Petra • Buser Roman • Busse Markus • Bussmann Franz • Buttazzo Mario • Büttler Gabriela • Büyük Adem BVBar • Cam Kemal • Camenisch Remo • Camenzind Markus • Cammarata Carmelo • Camur Deniz • Canta Calogero • Capozza Michele • Caprak Özcan • Caputo Francesco • Cardone Pietro Cardone Raffaele • Cardosa Soria Maria Amelia • Carl Kathrin • Carruba Mario • Caruso Angelo • Caruso Francesca • Catalano Domenico • Cavadini René • Cavanna Gino • Cecere Christian Cechovskij Konstantin • Cerar Peter • Ceylan Cemal • Ceylan Hüseyin • Chasiotis Konstantinos • Chretien Marc • Christen Thomas • Ciliberto Pietro • Cipriano Regina • Ciullo Gerardo • Clement Patrice • Coray Valentin • Costanzo Pasquale • Cotting Willy • Coting Daniel • Creux Patrick • Crimi Fabio • Cristea Marcel • Cuellar Balmaseda Yusimi • Cuni Joaquin • Damiani Stefano • Danielzik Remo • Danz Nicolas • de Maat Christian • Degen Franziska • Degen Reto • Degen Roland • Delaquais Pierre-Alain • Demel Claudia • Demiri Serafedin • Denzler Christopher • Dentzer Andreas • Deppler Marco • Derungs Marc • Dettwiler Robert • Di Bella Marco • Di Franco De La Plaza Fina • Di Giacomo Cristian • Di Milia-Minelli Elena • Di Salvo Salvatore • Diaconu Dan • Dienger Walter • Dieterl Cyrill • Dietrich Felix • Dietschy Stéphane • Dind Markus • Disch Björn • Dischner Patrick • Dittmann Jürgen • Dittmar Arno • Ditzler Pascal • Djakov Anatoli • Döbelin Rolf • Dobler Ronny • Dolski Tichomir • Domin Arkadiusz Edward • Doppler Christian • Doppler Philippe • Doser Ralf • Drajk Rafail • Dreibröd Matthias • Dreier Nicola • Dubbe Peter • Ducret Max • Dufer Dirk Volker • Dugonics Victor-Iosif • Dürr Adrienne • Dürr Cyrille • Duspára Jelena • Duspára Lidia • Dyba Dettel • Ebert Peter • Ebner Heinz • Eckerlin Heinz • Eckert Michael • Eckert Regina • Eggimann Lukas • Ehmann Matthias • Ehrlich Jürgen • Eiche Mike • Eisele Annegret • Elf Fredrik • Emmelin Jean-Marc • Enderli Samuel • Engelhardt Alois • Erath Flurin • Erdmann Sergey • Ergün Erdal • Erne Bernhard • Ernst Alexander • Ernst Theodor • Escribano Fabian • Eskin Cagdas • Esser Björn • Eterlin Reto • Farag Belal • Farooq Waheed • Fässler Martin • Fast Sergej • Fateus Norman • Federico Michele • Feher Cynthia • Fehlmann Stéphane • Feldmann Peter Ernst • Fercher Valet Regula • Ferlisi Calogero • Ferlisi Salvatore • Ferocino Fabrizio • Ferraioli Luigi • Ferraro Alessandro • Feuerstein Richard • Fidale Vincenzo • Finazzi Martha • Fischer Fabian • Fivian Daniel • Flach Artur • Flubacher Martin • Flück Thomas • Flückiger Pascal • Flückiger Yvonne • Fontana Gérard • Forestier Dominique • Fornaro Thomas • Förster Udo • Fraefel Roger • Francke Stephan • Frank Bruno • Frei Ivan • Frei Cornelia • Freinatits Yvonne • Frey Andrea • Frey Andreas • Frey Christina • Frick Hansrudolf • Fricker Reto Friederich Brogli Roger • Friedli Hans-Rudolf • Friesen Eduard • Fringeli Gerold • Fringeli Daniel • Fritsch Simon • Frömcke Rolf • Frutig Regina • Frutiger Pascal • Fuchs Denise • Furer Marcel • Furrer Edith • Fust Marie-Ange • Gaggiotti Eugenio • Galitz Christian • Galliker Roland • Gallina Antonino • Gärtner Kerstin • Gasser Andreas • Gasser Thomas • Gatto Silvio • Gaudin Laurence • Gebel René Gebele Christian • Gebhardt Stefan • Geiger Michael • Geissmann Leon • Geissmann Otto • Gemeinhardt Marco • Gepfert Alexander • Germann Maja • Gilgen Patrick • Gilgin Lukas • Gilgin Florian Girod Emanuel Frédéric • Giustiziero Laura • Givel Ronald • Glardon Michel • Gloor Manfred • Gmür Lukas • Gnos Vincent • Goldoni Claude • Golovanov Vladimir • Gonzalez Oliver • Götz Sandra Graf Martin • Graf Olga • Graf Patrick • Grandt Michèle • Grani Anna • Grässle Frank • Grätzer Michael • Gregorovic Nenad • Greuter Ulrich • Grieder Mario • Grill Silvana • Grosseglauer Cornelia Gross-Schmid Gudrun Marion • Grotte Dimitri • Gruntz Germain • Grywna Christian • Gschwind Jörg • Gubler Werner • Gubler Mario • Gugger Christoph • Gugger Serge • Guinea Andrea • Gull Matthias • Güntensperger Sybille • Günther Volkmar • Gürtler Michel • Gut Daniel • Gutzwiller Isabelle • Ha Minh • Habegger Markus • Habegger Markus • Hablützel Alfred • Hadzic Merih • Hadzic Nedžad • Häfliger Martin • Häfliger Michaela • Hafner Christian • Hafner Alexander • Hafner Jana • Hagnauer Georg • Halbeisen Theo • Halbeisen Sandrine • Hammer Beat • Handloser Andreas Hänggi Tobias • Hänni Thomas • Harder Timotheo • Hartmann Jörg • Hartmann Désirée • Härz Christian • Hasdemir Musa • Häsliger Reto • Hatstadt Jean-Pierre • Hauffer Andreas • Hecht Julian • Heer Daniel • Hefti Regula • Hehn Erich • Heid Mathias • Heini Daniel • Heitmann Oliver • Heizmann Tobias • Held Stephan • Helfer Serdar • Hempel Matthias • Hennink Ronald • Herren Stephan • Herrmann Kristina • Heusser Stefan • Heymel Sebastian • Hiestand Markus • Hirschfeld Andrey • Hirschier German • Hitz Bruno • Hochheim Dirk • Hodel Kurt • Höfer Roland • Höfer Jürgen Klaus • Hoffmann Andreas • Hoffmann Andrea • Hoffmann Stefanie • Hofstetter René • Hohl Rolf • Hollenstein Davide • Homhuan Sathapon • Honegger Peter • Hooge Grigorij • Höppler Marco • Horber Markus Horvath Jenő • Hostettler Susanne • Hostettler Peter • Hrnjak Anton • Huber Walter • Huber Anton • Huber Daniel • Huber Peter • Huber Oliver • Huber Samuel • Hübner Tino • Hueter Patrick • Hügel Martin • Hülsmann Julian • Hungerbühler Erika • Hunkeler Yvonne • Hunzinger Eva • Huonder Roger • Huonder Stephan • Hürbi Max • Hurmi René • Hurter Nadine • Hürzeler Urs • Ibrahim Ekrem • Imark Nathalie • Imhof Rodolfo • Imhof Felix • Imhof Jean • Inäbnit Daniel • Infantino Marco • Innaella Gerardo • Isik Kemal • Ismajli Ibrahim • Itin Björn • Ivanov Sergej • Jäckle Kilian • Jakob Nathalie • Jakob Anselme • Jakob Oliver • Jales Hon Manuela • Jannsen Thomas • Janocha Janina • Janosevic Nebojsa • Jehle Lukas • Jemmi Andrea • Jenne Nils • Jenni Peter • Jenni Yves • Jenny Simon • Jerliu Burim Jermann Michael • Jermann Michel • Jermann Sabrina • Jordi Stephan • Jordi Thomas • Joss Pascal • Jovanovic Slavoljub • Jucker Stephan • Jud Jean-Luc • Julier André • Jurkschat Arturas • Jurkschat Darius • Kabisch Waldemar • Kaehlin Bruno • Kägi Fabian • Kahraman Selim • Kälin Thomas • Kaltenrieder Heinz • Känel Christian • Kannampuzha Jemsy • Kaspar Patrick • Kast Martin • Kasstrati Ismet Kehli Hansjörg • Keiflin Nicole • Kella Gotamo Rushi • Keller Michael • Kempf Jean-Martin • Kessler Daniel • Kestel Eugene • Kiefer Dominik • Kieslich Sebastian • Kindsvater Erich • Kirchoffter René Kirner Michael • Kissling Martin • Kizildere Yusuf • Kleinert Torsten • Knapp Sascha • Knecht Oliver • Kniesch Olaf • Knoll Roman • Knöpfel Karl • Knospe Christian • Koblet Marcel • Kocabayoglu Mehmet Kochan Michael • Kohler Marcus • Kohler Markus • Kohler Andreas • Kohler Claude • Köhler Jens • Köhler Edgar • Koller Reto • Kölliker Daniel • Komba Sammy • Konrad Jacqueline • Konus Mustafa Köpfli Manuel • Korff Katharina • Körkel Sonja • Kostolich Dominic • Kotschal Ali • Kramer Roland • Kramm Christian • Krasniqi Remzi • Krattiger Jürg • Kräuliger René • Krause Uwe • Krefeld Max Kretschmer Elisabeth • Kreuzweger Michael • Kroos Mischa • Kropielnicki Slawomir • Krutschkow Michael • Kübler Martin • Kückükodabasi Ümmet • Kuhn Dominik • Kuhni Hans-Peter • Kungler Claude Künti Christian • Künzler Heinz • Künzli Urs • Kupfer Jörg • Kurt Darius • Küry Thomas • Kurz Daniel • Kurz Sarah • Kuttler Marcel • Kym Marco • Lack Dominik • Lado Bertoa Manuel • Lagler Erich Landolt Angela • Landolt Nadine • Lang Andreas • Lang Patrick • Langford Gerhard • Larbes Saïd • Lauber Nadine • Lauper Regina • Lehmann Urs • Lehner Cornelia • Lemke Claudia • Lenhard Peter Leuthardt Beat • Linder Raphael • Litemin Vladimir • Litterst Philippe • Ljutijij Erkan • Lochiger Marco • Loewel Lutz • Löffler Clemens • Löhle Markus • Löliger Ronald • Lombardi Eduardo • Lony André Loosli Andreas • Loparco Francesco • Lopez Francisco Javier • Lopez Rubén • Lorenz Norbert • Lorenzoni Drenvested Beatrice • Lovasova Michaela • Lovrekoic Dragan • Lukic Albert • Lüönd René Lustenberger Peter • Lutaj Arton • Lüthi Markus • Lüthi Olivier • Lütfli Richard • Lutter Georg • Lutz Claude • Lützeltschwab Roland • Lützeltschwab Daniel • Lützeltschwab Irina • Maglio Alfonso Magliocco Domenico • Magro Adelino • Mahjoubi Ilham • Mähler Tommy • Mahmudi Jusuf • Maier Claudia • Maier Martin • Maiorano Fabio • Mangold Florian • Mangold Manuela • Marchand Nicole Marjanovic Branko • Marner Roger • Martin Claude • Marzo Luigi • Marzo Rosso • Masino Salvatore • Mathys Marco • Matosevic Mario • Matt Mark • Matti Andreas • Maurer Jean-François • Mayer René • Mayer Marion • Mayer Viktor • Mayer Ingo • Mayritsch Marco • Mehnert Aldo • Mehollari Artan • Meienhofer Urs • Meier Paul • Meier Beat • Meier Peter • Meier Daniel • Meier-Christian Hanspeter Meier Erik • Meier Benjamin • Meier Norman • Mengens Beat • Merz Alexander • Merz Oliver • Siegfried • Mesmer Michel • Mesmer Michel • Messerschmidt Sebastian • Meury Patrick • Meury Alessandro Meury Joey • Meyer Guido • Meyer Daniel • Meyer Raphael • Meyer Daniel • Meyer Manuel • Micanovic Zoran • Michalek Sebastian • Miesch Arnd • Milkert Olaf • Milojkovic Veroljub • Minder Daniel Minder Serge • Mittelbrun Ralf-Sören • Mohler Olivier • Mokhtari Nadira • Möller Lukas • Monney André • Montesano Agar-Lidia • Morat Beatrice • Morat Niklaus • Moren Pascal • Morina Agim • Morris Dominic • Mortier Marie-Thérèse • Mosbrugger Jens-Peter • Moser Nurten • Moser Peter • Mühlethaler Nikolas • Mujic Zvezko • Müller Margott • Müller Andreas • Müller Urs • Müller Armin • Müller Reto Müller Marcus • Müller Dominique • Müller Patrick • Müller Stephan • Müller Jean • Mumenthaler Roberto • Munishi Enver • Muscara Andrea Mario • Mutz Stefan • Mwaringa Astrid • Näf Ludwig Naumann Alexandra • Naumann Robert • Neff Ruedi • Nehdi Shafik • Nemeth Attila • Neskoda Steffen • Neubert Yvonne • Neuenschwander Ernst • Nikolic Vlada • Nogalski Grzegorz • Noti Walter Notz Claudia • Nuñez Segura David • Nydegger Hans • Oberli Judith • Obrišt Ulrike • Oggier Marc • Önen Melkcan • Oppikofer Ramon • Oser Felix • Oser Roland • Oser Sibylle • Ott François • Oxé Christian • Özkan Coskun • Öztürk Ümit • Pacella Raffaele • Pafel Hans-Jürgen • Pasquariello Marco • Patestar Raul Adrian • Pavell Martin • Peraic Martin • Pernet Patrick • Pernter Andreas • Pettit Jérôme • Petrovic Darko • Petrovic Nikoleta • Peyer Heinz • Pfaffhauser Roger • Pfefferle Jürgen • Pfluger Roland • Philippe Cyrille • Piantadoni Fabio • Pielorz Marco • Pieren Kay • Pietrass Matthias Pietsch Matthias • Pittelkow Marcus • Pllana Agron • Plüss Urs • Pol Daniel • Politz Volker • Popp Stefan • Portmann Beat • Prinz Roland • Probst Heinz • Probst Philipp • Prokop Frantisek • Pulfer David • Purtschert Therese • Racine Reto • Radach Martin • Radisavljevic Dragan • Radojicic Danijela • Raschle Heinz • Rauschenbach Thomas • Rausser Serge • Reber Silvia • Rebmann Jean-Pierre Rebmann Nicole • Rechberger Tobias • Recher Markus • Refikoglou Mounim • Reichen Sabina • Reijnders Daniela • Reinhard Edwin • Reinhard Daniel • Reinhard Dagmar • Reithemer Jan-Holger • Rellstab Roger • Rendelmann Sebastian • Rensch Martin • Rentsch Pascal • Reut Bruno • Rhyner Andi • Ribli Walter • Ricchiuto Antonio • Richterich Hecht Peter • Rickenbacher Alain • Rigassi Benjamin Riggenbach Vincent • Ritz Kurt • Ryser Hanspeter • Rocca Luigi • Roggensinger Simon • Romano Luca • Rombaldoni Tino • Rosa Angelo • Roschi Daniel • Roth Helmut • Rottgardt Stephanie • Rübin Andreas • Ruch Christian • Ruchay Mirko • Rudin Bruno • Rudolf von Rohr Felicia • Rüdli Alexander • Rufenacht Heinz • Ruggieri Francesco • Rusch Beat • Russo Irene • Rütter Candid • Rützi Johann Rützi Marco • Rymonowski Peter • Rytter Christian • Sacchetti Nicola • Sacher Ronny • Sadiku Lidrona • Sailer Nadine • Saiti Sani • Saladin Urs • Saladin Daniel • Saladin Pascal • Salii Valmir • Salja Turkijan • Salvatico Giuseppe • Salvisberg Patrick • Sambasivam Vijekanth • Sarti Beat Martin • Sass Thomas • Savoca Daniele • Scaini Ivan • Scattone Pino • Schäfer Marco • Schär David • Schär Michèle • Scharbent André • Schärer Jean-Luc • Scharpf Lucio • Schäuble Nihad • Schäublin Peter • Schaeue Frank • Scheidegger Patrick • Schellhorn Stefanie • Schenk Sonja • Schenker Roger Scherer Philipp • Scherrer Josef • Schewior Michael • Schiavano Martino-Ivan • Schiess-Küffer Barbara • Schiumarini Claudia • Schlatter Daniel • Schmid Fritz • Schmid Jan • Schmid Benjamin • Schmid Daniel • Schmid Christine • Schmidt Viktor • Schmitt Jean-Marie • Schneeberger Philipp • Schneider Daniel • Schneider Peter • Schneider Stephan • Schneider Urs • Schnell Sandra • Schnetzler Roland • Schnijewski Thorsten • Schoch Nicole • Schog Michael • Schöllhorn Arne • Schölli Moritz • Schönmann Peter • Schönmann Rahel • Schorer Roger • Schörlein Albin • Schrag Peter • Schudel Cornelia • Schuhmann Daniel • Schüler Sven • Schuller Dieter Walter • Schulz Andreas • Schulz Daniel • Schürch Markus • Schwab Roland • Schweizer Jan • Schweizer Michel • Schwenn Mario Schwertzig Fabian • Schwob Norbert • Schwob Yanick • Sciarra Adamo • Sedlacek Milan • Segesdi Laurent • Seidler Séverin Pascal • Seiler Markus • Seirer Sven • Senn Ilona • Sgrò Paolo • Shech Shandel • Siegenthaler Beat • Siegenthaler Reto • Siegfried Robin • Siems Carsten • Sigg Peter • Signer Beat • Simon Stefan • Sinning Andreas • Siross Christian • Sirin Ersan • Skorupan Adnan Soeder Robert • Soland Remo • Soldera Rolf • Sönmez Yilmaz • Sopart Denny • Sorace Paolo • Soto Morales Vicente de los Santos • Spahr Daniel • Spies Jahn • Spiess Oliver • Spitz Patrick Springensfeld Thierry • Stahel Martin • Stähli Ruth • Stamm Hugo • Stamm Sonja • Stamm Edwin • Stampfler Jonas • Stankevici Vitali • Stark Walter • Stebler Peter • Stegmüller Alfred • Stegmüller André • Stegmüller Michael • Stehnenberger Bruno • Steiger Urs • Stein Michael • Steinbrecher Beatrice • Steiner Franziska • Steiner Valentin • Steinke Robert • Steinmann Christoph • Stevanato Mario • Stich Christian • Stiegeler Christian • Stierli Philipp • Stöcklin Christian • Stöcklin Nathalie • Stohler Stephanie • Stohler Steven • Stoos Olaf • Storp Roman • Strähli Rolf • Strassmann Pascal Streissel Maud • Strittmatter Werner • Stucki Anton • Studer Monika • Studer Susanne • Studer Josua • Studer Raymond • Subas Serkan • Suhm Harald • Sura Frank Reiner • Surber René • Surkov Sergej • Surkuljevic Branislav • Suter Sandro • Svegar Ana • Tadic Amir • Tadic Saud • Tancredi Gianfranco • Tanner Karl-Heinz • Tanner Thomas • Tanner Andreas • Tas Medat • Taschner Raymond Tavernaro Fabien • Tekdemir Erkan • Tekdemir Müjdat • Testa Dominik • Teuscher Heinz • Theiler Andreas • Theile-Vielage Daniela • Thielen Arndt • Thomann Elvira • Thomann Raymond • Thommen Florian • Thommen Patrick • Thoms Harald • Thöne Jörg • Thüring Carlo • Thürkaupt Steve • Thurnher Daniela • Tinney Cassandra • Tokmak Sinan • Tonzetter James • Top Yeyssel • Topic Djordje • Torun Hasan • Toth Daniel • Trächslin André • Trajanov Vanc • Treptow Björn • Trümmer Arno • Tschamper Fritz • Tschierschke Annette • Tschopp Rosmarie • Tuerk Ali • Uçak Umut • Ujehi Ernest • Ugazio Guido • Ugazio Silvio • Ulbricht Uwe • Ullmann Daniel • Ulrich Thomas • Ulrich Thomas • Unterfinger Manuel • Urben Matthias • Utzinger Daniel • Vassallo Rosario • Venuto Andrea • Vierzigmann Sigrid Vigorito Roberto • Virgilio Onofrio • Visceglie Romina • Vischer Georg • Vitello Paolo • Vogel Markus • Vögelin Patric • Vogt Karin • Vogt Markus • Voirol André • Vojinovic Ivan • Volle Mario • Vollmer Heinrich • Voltolini Stefano • von Allmen Pascal • Von Arx Widar • von Rohr Patrick • Vuojic Ruzica • Wackerle Christian • Wagner Sascha • Wahl Patrick • Währner Michael • Walter Sandro • Walther Monika • Wälti Werner • Wanderer Jacqueline • Waschkarin Swetlana • Wasserfallend Daniel • Wattenhofer Kilian • Weber Anton • Weber Peter • Weber Ruedi • Weber Claudia • Y Weber Dmitry • Weber Oliver • Weglinski Andrzej • Wehrl Annemarie • Weider Martin • Weiner Reto • Weiss Marc • Weissenberger Mario • Weisskopf Harlette • Weisskopf Manuela • Wenger Patrick • Wenger Lars • Wenger Andreas • Wenk Falko • Wenk Michel • Wenzin Roger • Werner Sebastian • Wetzler Cornelia • Weymuth Pascal • Widmer Daniel • Widmer Beat • Wiedlin Andreas • Wiesel Michael • Wild Regula Wilhelm Markus • Willener Andreas • Willers Patrick • Winter Bernd • Winter Kathleen • Winter Nick • Wisler Urs • Wittlin Rolf • Wittmer Eric • Wittstock Andrea • Wittwer Judith-Agnes • Wohlschlegel Roland • Wöhrle Tobias • Woitynek Thomas • Wokittel Jan-Patrick • Wolf Jürgen • Wolf Richard • Wudenek Roland • Wullschlegler Thomas • Wüthrich Marco • Wyss Heinrich • Wyss Karin • Yagci Baris • Yaver Gülcan • Yildiran Engin • Zbinden André • Zeka Lidron • Zeller Jolanda • Zeller Patrick • Zeller Tobias • Zemp Peter • Zemp Thomas • Zenger Attila Robert • Zenger Markus • Zihlmann Hefel Irène • Zimmermann Peter • Zimmermann Andreas • Zimmermann Patrick • Zimmermann Nicole • Zimmermann Simon C. • Zingg Dorothea • Zogaj Arben • Zuber Stephan • Zumbunn Sandra Zumsteg Emanuel • Zumsteg Pascal • Zürcher Alfred • sowie 100 weitere Mitarbeitende

