

# 20 19

S. 6

## **MOBILITÄT DER ZUKUNFT**

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

S. 10

## **UMSTELLUNG AUF E-BUSSE IST AUF KURS**

Die BVB plant mit Hochdruck die Elektrifizierung ihrer Busflotte.

S. 16

## **DAS HAT DIE BVB BEWEGT**

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

## IN KÜRZE

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



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

**290,60**

2019

**292,55**

2018



**BEFÖRDERTE PERSONEN**  
(in Mio. Einsteigern/Jahr)

**126,63**

2019

**127,74**

2018



**LINIENLÄNGEN<sup>1</sup>**  
(in m)

**72 775**

Tram (9 Linien)

**112 035**

Bus (15 Linien)



**KURSKILOMETER**  
(in Tsd. km)

**6377**

Tram

**6527**

Bus



**PÜNKTLICHKEIT<sup>2</sup>**  
(Erreichungsgrad innerhalb  
der definierten Toleranzwerte,  
in Prozenten der Fahrten)

**81,1**

2019

**82,4**

2018



**MITARBEITERINNEN  
UND MITARBEITER**

**1336**

Personen

**1192,8**

Vollzeitstellen (FTE)



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

**355 321**

2019

**- 765 677**

2018



**ENERGIEVERBRAUCH  
ROLLMATERIAL**  
(in kWh)

**62 222 000**

Gesamtenergieverbrauch

**35 643 000**

**(57%)**

Erneuerbare Energien

<sup>1</sup> Fahrplanjahr 2019 (10.12.2018 bis 14.12.2019).

<sup>2</sup> Als pünktlich gelten Abfahrten, die nicht mehr als 60 Sek. zu früh oder 120 Sek. zu spät erfolgen.

## EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Die BVB blickt auf ein anspruchsvolles und herausforderndes Geschäftsjahr zurück. Es war ein Jahr der Weichenstellungen – und dies in vielerlei Hinsicht.

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

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

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

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

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



**Bruno Stehrenberger**  
Direktor BVB

### IMPRESSUM

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

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

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

**Text**  
Unternehmenskommunikation  
BVB, Basel  
Klarkom AG, Wabern bei Bern

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

**Druck**  
Printhouse by Job Factory, Basel



10

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



14

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



18

Zusätzliche Mitarbeitende im Fahrdienst entschärfen die angespannte Situation.

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

## DAS KERNGESCHÄFT STÄRKEN UND DIE ZUKUNFT AKTIV GESTALTEN

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



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

— Bruno Stehrenberger

Bruno Stehrenberger,  
Direktor seit 12.07.2019

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

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

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

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

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

Wie profitieren die Fahrgäste von diesen drei Stossrichtungen?

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

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

— Yvonne Hunkeler

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

**Yvonne Hunkeler, wie haben Sie das letzte Jahr erlebt?**

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

**Zum Beispiel?**

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

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

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

**Wie nehmen Sie das politische Umfeld in Basel wahr?**

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

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

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

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

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



Yvonne Hunkeler,  
Verwaltungsratspräsidentin  
seit 01.01.2018

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das klingt nach einer neuen Ausrichtung.

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

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

Bruno Stehrenbarger, was wünschen Sie sich für 2020?

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





Mobilität der Zukunft

## DIE ZUKUNFT MOBIL GESTALTEN

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

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

### NÄHERE ZUKUNFT: E-MOBILITÄT

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

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

### MULTIMODALE MOBILITÄT IM TEST

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

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

### SMART CITY BASEL

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



## Kurzinterview

## DIE CHANCEN DER ZUKUNFT NUTZEN



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

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

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

An welche Chancen denken Sie?

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

Warum engagiert sich die BVB im Projekt «Yumuv»?

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

## PILOTPROJEKT MIT SELBSTFAHRENDEM BUS

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

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

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

Stimmenfang

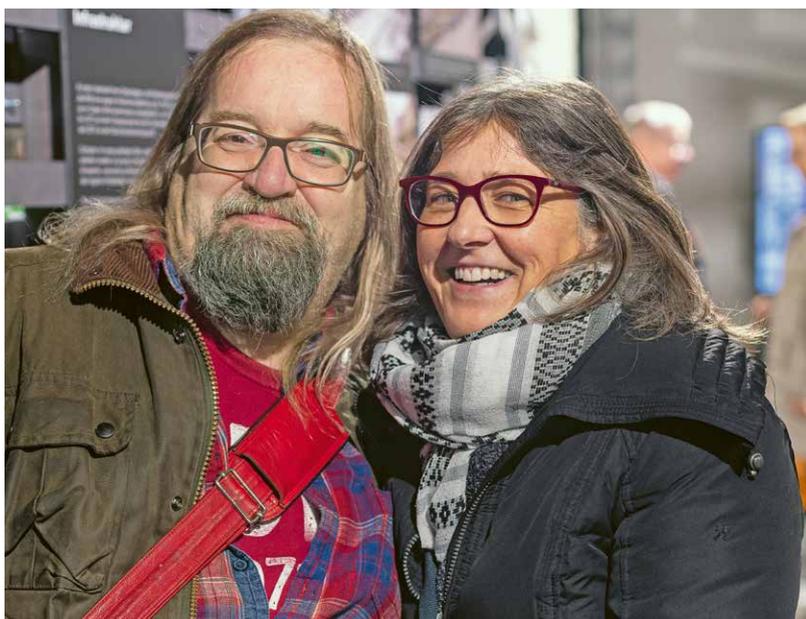
## ERSTE BESUCHERINNEN UND BESUCHER IM NEUEN TRAM-MUSEUM

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



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

— Moritz Schneider, Basel



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

— Rolf Hirs, Basel

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

— Pascale Portenier, Basel



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

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



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

— Christine Madörin, Aesch



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

— Robert Heuss, Basel



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

— Ann-Kathrin Waldburger, Bettingen

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

— Francisco Rodrigues, Binningen





Bussystem 2027

## DIE BVB ELEKTRIFIZIERT IHRE BUSFLOTTE

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

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

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

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

## Kurzinterview

## IWB UNTERSTÜTZT DIE BVB

**AUF LANGEN LINIEN BRAUCHT ES GELEGENHEITSLADESTATIONEN**

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

**NEUBAU GARAGE RANK**

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

**ZUSAMMENARBEIT MIT IWB UND BLT**

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

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



Peter Baumstark,  
Leiter integrierte Energielösungen von IWB

**Was kann die BVB von der Zusammenarbeit mit IWB erwarten?**

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

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

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

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

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



Ein Jahr Stromnibus

## POSITIVE ERFAHRUNGEN MIT DEM ERSTEN E-BUS IM PILOTBETRIEB

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

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

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

### ERFAHRUNGEN FÜR DIE BUS-BESCHAFFUNGEN SAMMELN

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

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

### GERINGER ENERGIEVERBRAUCH, LEISER BETRIEB

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

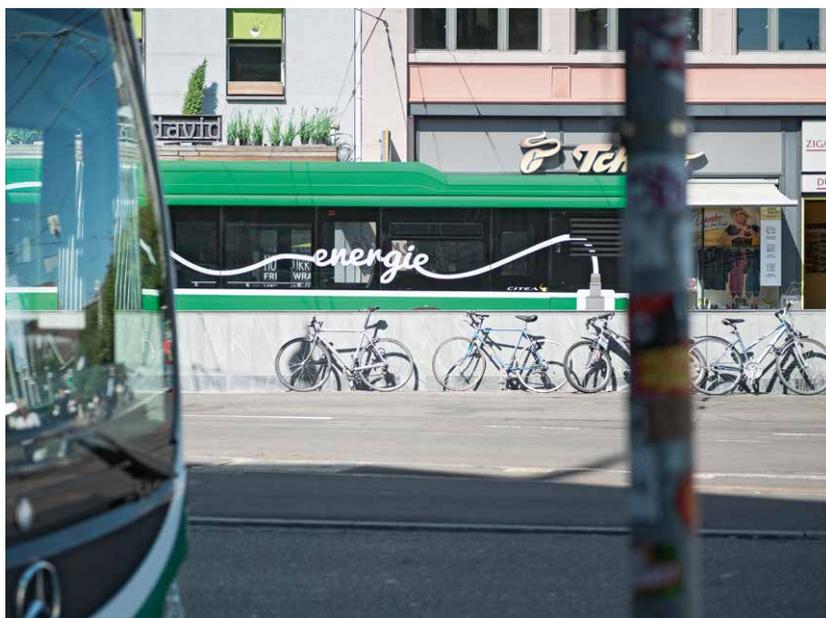
gen kann ein grosser Teil der Energie beim Bremsen wiedergewonnen werden. Das ist ein grosser Vorteil dieser Antriebstechnologie. Insgesamt ist der Energieverbrauch geringer als erwartet. Zudem ist der Bus deutlich leiser als die heute genutzten Diesel- und Gasbusse, was die Lärmbelastung für die Fahrgäste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

### TEST MIT NEUEM BORDRECHNER

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

### PILOTBETRIEB VERLIEF POSITIV

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



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

Garage Rank

## NEUBAU FÜR E-BUSSE



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

### IN ZWEI ETAPPEN BESCHAFFEN

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

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

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



In der Garage Rank wird der batteriebetriebene Elektrobus aufgeladen.

### ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2019



135

Trams

115

Busse

21

Oldtimer

271

TOTAL  
Fahrzeuge



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

Baustellen

## DIE BVB INVESTIERT IN ZWEI GROSSPROJEKTE

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

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

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

### BAUSTELLE CENTRALBAHNPLATZ

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

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

### BAUSTELLE BANKVEREIN

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

## Kurzinterview

**INSTANDHALTUNG IST EINE DAUERAUFGABE**

Ramon Oppikofer, Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung



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



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

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

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

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

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

### Welche Erkenntnisse zieht die BVB aus dem Baustellenjahr 2019?

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

## NOTMASSNAHME BANKVEREIN

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

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

# DAS HAT DIE BVB 2019 BEWEGT

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

## Jubiläum

### FÜNF JAHRE LINIE 8 NACH WEIL AM RHEIN



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

## Vertrieb

### TARIFARISCHE MEILENSTEINE ERREICHT



Die BVB hat zum Fahrplanwechsel 2019 alle ihre Haltestellen in den direkten Verkehr der Schweiz aufgenommen. Fahrgäste können neu von überall in der Schweiz ein durchgehendes Ticket an jeden Ort des BVB-Netzes kaufen. Zudem hat die BVB an der gegenseitigen Aboanerkennung des TNW und des Regio Verkehrsbunds Lörrach (RVL) mitgewirkt. So sind seit dem Fahrplanwechsel alle betreffenden Abos und Zeitkarten grenzüberschreitend auch im jeweiligen Nachbarverband gültig. Damit hat die BVB zwei tarifarische Meilensteine erreicht, welche die Attraktivität des regionalen Nahverkehrs massgeblich steigern. 🚍

## Update

### NEUE FAHRGASTINFORMATIONEN IN TRAM UND BUS



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

## Vandalismus

## SITUATION IN SAINT-LOUIS BERUHIGT



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

## Neues Gleissystem

## VELOFREUNDLICHE TRAMGLEISE IM TEST



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

## Aadie

## AUFTRITT AN DER LETZTEN MUBA



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

## Unfälle

## SCHWARZE STUNDEN IM OKTOBER



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

## Social Media

## AUF VIELEN KANÄLEN PRÄSENT



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

## Ausblick

## 2020 – DAS GROSSE JUBILÄUMSJAHR



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

---

## PERSONALZAHLEN

---

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1336**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1192,8**

NATIONALITÄTEN **24**

DURCHSCHNITTSALTER **47,5 Jahre**

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

---

FRAUENANTEIL INSGESAMT **14,7%**

IM VERWALTUNGSRAT **42,9%**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **28,6%**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **14,7%**

---

Mercedes-Benz  
Linienvorkehr / Traffic de ligne  
1 \* 21 \* Supplément / Places assises  
99 \* 100 \* 101 \* 102 \* 103 \* 104 \* 105 \* 106 \* 107 \* 108 \* 109 \* 110 \* 111 \* 112 \* 113 \* 114 \* 115 \* 116 \* 117 \* 118 \* 119 \* 120 \* 121 \* 122 \* 123 \* 124 \* 125 \* 126 \* 127 \* 128 \* 129 \* 130 \* 131 \* 132 \* 133 \* 134 \* 135 \* 136 \* 137 \* 138 \* 139 \* 140 \* 141 \* 142 \* 143 \* 144 \* 145 \* 146 \* 147 \* 148 \* 149 \* 150 \* 151 \* 152 \* 153 \* 154 \* 155 \* 156 \* 157 \* 158 \* 159 \* 160 \* 161 \* 162 \* 163 \* 164 \* 165 \* 166 \* 167 \* 168 \* 169 \* 170 \* 171 \* 172 \* 173 \* 174 \* 175 \* 176 \* 177 \* 178 \* 179 \* 180 \* 181 \* 182 \* 183 \* 184 \* 185 \* 186 \* 187 \* 188 \* 189 \* 190 \* 191 \* 192 \* 193 \* 194 \* 195 \* 196 \* 197 \* 198 \* 199 \* 200 \* 201 \* 202 \* 203 \* 204 \* 205 \* 206 \* 207 \* 208 \* 209 \* 210 \* 211 \* 212 \* 213 \* 214 \* 215 \* 216 \* 217 \* 218 \* 219 \* 220 \* 221 \* 222 \* 223 \* 224 \* 225 \* 226 \* 227 \* 228 \* 229 \* 230 \* 231 \* 232 \* 233 \* 234 \* 235 \* 236 \* 237 \* 238 \* 239 \* 240 \* 241 \* 242 \* 243 \* 244 \* 245 \* 246 \* 247 \* 248 \* 249 \* 250 \* 251 \* 252 \* 253 \* 254 \* 255 \* 256 \* 257 \* 258 \* 259 \* 260 \* 261 \* 262 \* 263 \* 264 \* 265 \* 266 \* 267 \* 268 \* 269 \* 270 \* 271 \* 272 \* 273 \* 274 \* 275 \* 276 \* 277 \* 278 \* 279 \* 280 \* 281 \* 282 \* 283 \* 284 \* 285 \* 286 \* 287 \* 288 \* 289 \* 290 \* 291 \* 292 \* 293 \* 294 \* 295 \* 296 \* 297 \* 298 \* 299 \* 300 \* 301 \* 302 \* 303 \* 304 \* 305 \* 306 \* 307 \* 308 \* 309 \* 310 \* 311 \* 312 \* 313 \* 314 \* 315 \* 316 \* 317 \* 318 \* 319 \* 320 \* 321 \* 322 \* 323 \* 324 \* 325 \* 326 \* 327 \* 328 \* 329 \* 330 \* 331 \* 332 \* 333 \* 334 \* 335 \* 336 \* 337 \* 338 \* 339 \* 340 \* 341 \* 342 \* 343 \* 344 \* 345 \* 346 \* 347 \* 348 \* 349 \* 350 \* 351 \* 352 \* 353 \* 354 \* 355 \* 356 \* 357 \* 358 \* 359 \* 360 \* 361 \* 362 \* 363 \* 364 \* 365 \* 366 \* 367 \* 368 \* 369 \* 370 \* 371 \* 372 \* 373 \* 374 \* 375 \* 376 \* 377 \* 378 \* 379 \* 380 \* 381 \* 382 \* 383 \* 384 \* 385 \* 386 \* 387 \* 388 \* 389 \* 390 \* 391 \* 392 \* 393 \* 394 \* 395 \* 396 \* 397 \* 398 \* 399 \* 400 \* 401 \* 402 \* 403 \* 404 \* 405 \* 406 \* 407 \* 408 \* 409 \* 410 \* 411 \* 412 \* 413 \* 414 \* 415 \* 416 \* 417 \* 418 \* 419 \* 420 \* 421 \* 422 \* 423 \* 424 \* 425 \* 426 \* 427 \* 428 \* 429 \* 430 \* 431 \* 432 \* 433 \* 434 \* 435 \* 436 \* 437 \* 438 \* 439 \* 440 \* 441 \* 442 \* 443 \* 444 \* 445 \* 446 \* 447 \* 448 \* 449 \* 450 \* 451 \* 452 \* 453 \* 454 \* 455 \* 456 \* 457 \* 458 \* 459 \* 460 \* 461 \* 462 \* 463 \* 464 \* 465 \* 466 \* 467 \* 468 \* 469 \* 470 \* 471 \* 472 \* 473 \* 474 \* 475 \* 476 \* 477 \* 478 \* 479 \* 480 \* 481 \* 482 \* 483 \* 484 \* 485 \* 486 \* 487 \* 488 \* 489 \* 490 \* 491 \* 492 \* 493 \* 494 \* 495 \* 496 \* 497 \* 498 \* 499 \* 500 \* 501 \* 502 \* 503 \* 504 \* 505 \* 506 \* 507 \* 508 \* 509 \* 510 \* 511 \* 512 \* 513 \* 514 \* 515 \* 516 \* 517 \* 518 \* 519 \* 520 \* 521 \* 522 \* 523 \* 524 \* 525 \* 526 \* 527 \* 528 \* 529 \* 530 \* 531 \* 532 \* 533 \* 534 \* 535 \* 536 \* 537 \* 538 \* 539 \* 540 \* 541 \* 542 \* 543 \* 544 \* 545 \* 546 \* 547 \* 548 \* 549 \* 550 \* 551 \* 552 \* 553 \* 554 \* 555 \* 556 \* 557 \* 558 \* 559 \* 560 \* 561 \* 562 \* 563 \* 564 \* 565 \* 566 \* 567 \* 568 \* 569 \* 570 \* 571 \* 572 \* 573 \* 574 \* 575 \* 576 \* 577 \* 578 \* 579 \* 580 \* 581 \* 582 \* 583 \* 584 \* 585 \* 586 \* 587 \* 588 \* 589 \* 590 \* 591 \* 592 \* 593 \* 594 \* 595 \* 596 \* 597 \* 598 \* 599 \* 600 \* 601 \* 602 \* 603 \* 604 \* 605 \* 606 \* 607 \* 608 \* 609 \* 610 \* 611 \* 612 \* 613 \* 614 \* 615 \* 616 \* 617 \* 618 \* 619 \* 620 \* 621 \* 622 \* 623 \* 624 \* 625 \* 626 \* 627 \* 628 \* 629 \* 630 \* 631 \* 632 \* 633 \* 634 \* 635 \* 636 \* 637 \* 638 \* 639 \* 640 \* 641 \* 642 \* 643 \* 644 \* 645 \* 646 \* 647 \* 648 \* 649 \* 650 \* 651 \* 652 \* 653 \* 654 \* 655 \* 656 \* 657 \* 658 \* 659 \* 660 \* 661 \* 662 \* 663 \* 664 \* 665 \* 666 \* 667 \* 668 \* 669 \* 670 \* 671 \* 672 \* 673 \* 674 \* 675 \* 676 \* 677 \* 678 \* 679 \* 680 \* 681 \* 682 \* 683 \* 684 \* 685 \* 686 \* 687 \* 688 \* 689 \* 690 \* 691 \* 692 \* 693 \* 694 \* 695 \* 696 \* 697 \* 698 \* 699 \* 700 \* 701 \* 702 \* 703 \* 704 \* 705 \* 706 \* 707 \* 708 \* 709 \* 710 \* 711 \* 712 \* 713 \* 714 \* 715 \* 716 \* 717 \* 718 \* 719 \* 720 \* 721 \* 722 \* 723 \* 724 \* 725 \* 726 \* 727 \* 728 \* 729 \* 730 \* 731 \* 732 \* 733 \* 734 \* 735 \* 736 \* 737 \* 738 \* 739 \* 740 \* 741 \* 742 \* 743 \* 744 \* 745 \* 746 \* 747 \* 748 \* 749 \* 750 \* 751 \* 752 \* 753 \* 754 \* 755 \* 756 \* 757 \* 758 \* 759 \* 760 \* 761 \* 762 \* 763 \* 764 \* 765 \* 766 \* 767 \* 768 \* 769 \* 770 \* 771 \* 772 \* 773 \* 774 \* 775 \* 776 \* 777 \* 778 \* 779 \* 780 \* 781 \* 782 \* 783 \* 784 \* 785 \* 786 \* 787 \* 788 \* 789 \* 790 \* 791 \* 792 \* 793 \* 794 \* 795 \* 796 \* 797 \* 798 \* 799 \* 800 \* 801 \* 802 \* 803 \* 804 \* 805 \* 806 \* 807 \* 808 \* 809 \* 810 \* 811 \* 812 \* 813 \* 814 \* 815 \* 816 \* 817 \* 818 \* 819 \* 820 \* 821 \* 822 \* 823 \* 824 \* 825 \* 826 \* 827 \* 828 \* 829 \* 830 \* 831 \* 832 \* 833 \* 834 \* 835 \* 836 \* 837 \* 838 \* 839 \* 840 \* 841 \* 842 \* 843 \* 844 \* 845 \* 846 \* 847 \* 848 \* 849 \* 850 \* 851 \* 852 \* 853 \* 854 \* 855 \* 856 \* 857 \* 858 \* 859 \* 860 \* 861 \* 862 \* 863 \* 864 \* 865 \* 866 \* 867 \* 868 \* 869 \* 870 \* 871 \* 872 \* 873 \* 874 \* 875 \* 876 \* 877 \* 878 \* 879 \* 880 \* 881 \* 882 \* 883 \* 884 \* 885 \* 886 \* 887 \* 888 \* 889 \* 890 \* 891 \* 892 \* 893 \* 894 \* 895 \* 896 \* 897 \* 898 \* 899 \* 900 \* 901 \* 902 \* 903 \* 904 \* 905 \* 906 \* 907 \* 908 \* 909 \* 910 \* 911 \* 912 \* 913 \* 914 \* 915 \* 916 \* 917 \* 918 \* 919 \* 920 \* 921 \* 922 \* 923 \* 924 \* 925 \* 926 \* 927 \* 928 \* 929 \* 930 \* 931 \* 932 \* 933 \* 934 \* 935 \* 936 \* 937 \* 938 \* 939 \* 940 \* 941 \* 942 \* 943 \* 944 \* 945 \* 946 \* 947 \* 948 \* 949 \* 950 \* 951 \* 952 \* 953 \* 954 \* 955 \* 956 \* 957 \* 958 \* 959 \* 960 \* 961 \* 962 \* 963 \* 964 \* 965 \* 966 \* 967 \* 968 \* 969 \* 970 \* 971 \* 972 \* 973 \* 974 \* 975 \* 976 \* 977 \* 978 \* 979 \* 980 \* 981 \* 982 \* 983 \* 984 \* 985 \* 986 \* 987 \* 988 \* 989 \* 990 \* 991 \* 992 \* 993 \* 994 \* 995 \* 996 \* 997 \* 998 \* 999 \* 1000 \* 1001 \* 1002 \* 1003 \* 1004 \* 1005 \* 1006 \* 1007 \* 1008 \* 1009 \* 1010 \* 1011 \* 1012 \* 1013 \* 1014 \* 1015 \* 1016 \* 1017 \* 1018 \* 1019 \* 1020 \* 1021 \* 1022 \* 1023 \* 1024 \* 1025 \* 1026 \* 1027 \* 1028 \* 1029 \* 1030 \* 1031 \* 1032 \* 1033 \* 1034 \* 1035 \* 1036 \* 1037 \* 1038 \* 1039 \* 1040 \* 1041 \* 1042 \* 1043 \* 1044 \* 1045 \* 1046 \* 1047 \* 1048 \* 1049 \* 1050 \* 1051 \* 1052 \* 1053 \* 1054 \* 1055 \* 1056 \* 1057 \* 1058 \* 1059 \* 1060 \* 1061 \* 1062 \* 1063 \* 1064 \* 1065 \* 1066 \* 1067 \* 1068 \* 1069 \* 1070 \* 1071 \* 1072 \* 1073 \* 1074 \* 1075 \* 1076 \* 1077 \* 1078 \* 1079 \* 1080 \* 1081 \* 1082 \* 1083 \* 1084 \* 1085 \* 1086 \* 1087 \* 1088 \* 1089 \* 1090 \* 1091 \* 1092 \* 1093 \* 1094 \* 1095 \* 1096 \* 1097 \* 1098 \* 1099 \* 1100 \* 1101 \* 1102 \* 1103 \* 1104 \* 1105 \* 1106 \* 1107 \* 1108 \* 1109 \* 1110 \* 1111 \* 1112 \* 1113 \* 1114 \* 1115 \* 1116 \* 1117 \* 1118 \* 1119 \* 1120 \* 1121 \* 1122 \* 1123 \* 1124 \* 1125 \* 1126 \* 1127 \* 1128 \* 1129 \* 1130 \* 1131 \* 1132 \* 1133 \* 1134 \* 1135 \* 1136 \* 1137 \* 1138 \* 1139 \* 1140 \* 1141 \* 1142 \* 1143 \* 1144 \* 1145 \* 1146 \* 1147 \* 1148 \* 1149 \* 1150 \* 1151 \* 1152 \* 1153 \* 1154 \* 1155 \* 1156 \* 1157 \* 1158 \* 1159 \* 1160 \* 1161 \* 1162 \* 1163 \* 1164 \* 1165 \* 1166 \* 1167 \* 1168 \* 1169 \* 1170 \* 1171 \* 1172 \* 1173 \* 1174 \* 1175 \* 1176 \* 1177 \* 1178 \* 1179 \* 1180 \* 1181 \* 1182 \* 1183 \* 1184 \* 1185 \* 1186 \* 1187 \* 1188 \* 1189 \* 1190 \* 1191 \* 1192 \* 1193 \* 1194 \* 1195 \* 1196 \* 1197 \* 1198 \* 1199 \* 1200 \* 1201 \* 1202 \* 1203 \* 1204 \* 1205 \* 1206 \* 1207 \* 1208 \* 1209 \* 1210 \* 1211 \* 1212 \* 1213 \* 1214 \* 1215 \* 1216 \* 1217 \* 1218 \* 1219 \* 1220 \* 1221 \* 1222 \* 1223 \* 1224 \* 1225 \* 1226 \* 1227 \* 1228 \* 1229 \* 1230 \* 1231 \* 1232 \* 1233 \* 1234 \* 1235 \* 1236 \* 1237 \* 1238 \* 1239 \* 1240 \* 1241 \* 1242 \* 1243 \* 1244 \* 1245 \* 1246 \* 1247 \* 1248 \* 1249 \* 1250 \* 1251 \* 1252 \* 1253 \* 1254 \* 1255 \* 1256 \* 1257 \* 1258 \* 1259 \* 1260 \* 1261 \* 1262 \* 1263 \* 1264 \* 1265 \* 1266 \* 1267 \* 1268 \* 1269 \* 1270 \* 1271 \* 1272 \* 1273 \* 1274 \* 1275 \* 1276 \* 1277 \* 1278 \* 1279 \* 1280 \* 1281 \* 1282 \* 1283 \* 1284 \* 1285 \* 1286 \* 1287 \* 1288 \* 1289 \* 1290 \* 1291 \* 1292 \* 1293 \* 1294 \* 1295 \* 1296 \* 1297 \* 1298 \* 1299 \* 1300 \* 1301 \* 1302 \* 1303 \* 1304 \* 1305 \* 1306 \* 1307 \* 1308 \* 1309 \* 1310 \* 1311 \* 1312 \* 1313 \* 1314 \* 1315 \* 1316 \* 1317 \* 1318 \* 1319 \* 1320 \* 1321 \* 1322 \* 1323 \* 1324 \* 1325 \* 1326 \* 1327 \* 1328 \* 1329 \* 1330 \* 1331 \* 1332 \* 1333 \* 1334 \* 1335 \* 1336 \* 1337 \* 1338 \* 1339 \* 1340 \* 1341 \* 1342 \* 1343 \* 1344 \* 1345 \* 1346 \* 1347 \* 1348 \* 1349 \* 1350 \* 1351 \* 1352 \* 1353 \* 1354 \* 1355 \* 1356 \* 1357 \* 1358 \* 1359 \* 1360 \* 1361 \* 1362 \* 1363 \* 1364 \* 1365 \* 1366 \* 1367 \* 1368 \* 1369 \* 1370 \* 1371 \* 1372 \* 1373 \* 1374 \* 1375 \* 1376 \* 1377 \* 1378 \* 1379 \* 1380 \* 1381 \* 1382 \* 1383 \* 1384 \* 1385 \* 1386 \* 1387 \* 1388 \* 1389 \* 1390 \* 1391 \* 1392 \* 1393 \* 1394 \* 1395 \* 1396 \* 1397 \* 1398 \* 1399 \* 1400 \* 1401 \* 1402 \* 1403 \* 1404 \* 1405 \* 1406 \* 1407 \* 1408 \* 1409 \* 1410 \* 1411 \* 1412 \* 1413 \* 1414 \* 1415 \* 1416 \* 1417 \* 1418 \* 1419 \* 1420 \* 1421 \* 1422 \* 1423 \* 1424 \* 1425 \* 1426 \* 1427 \* 1428 \* 1429 \* 1430 \* 1431 \* 1432 \* 1433 \* 1434 \* 1435 \* 1436 \* 1437 \* 1438 \* 1439 \* 1440 \* 1441 \* 1442 \* 1443 \* 1444 \* 1445 \* 1446 \* 1447 \* 1448 \* 1449 \* 1450 \* 1451 \* 1452 \* 1453 \* 1454 \* 1455 \* 1456 \* 1457 \* 1458 \* 1459 \* 1460 \* 1461 \* 1462 \* 1463 \* 1464 \* 1465 \* 1466 \* 1467 \* 1468 \* 1469 \* 1470 \* 1471 \* 1472 \* 1473 \* 1474 \* 1475 \* 1476 \* 1477 \* 1478 \* 1479 \* 1480 \* 1481 \* 1482 \* 1483 \* 1484 \* 1485 \* 1486 \* 1487 \* 1488 \* 1489 \* 1490 \* 1491 \* 1492 \* 1493 \* 1494 \* 1495 \* 1496 \* 1497 \* 1498 \* 1499 \* 1500 \* 1501 \* 1502 \* 1503 \* 1504 \* 1505 \* 1506 \* 1507 \* 1508 \* 1509 \* 1510 \* 1511 \* 1512 \* 1513 \* 1514 \* 1515 \* 1516 \* 1517 \* 1518 \* 1519 \* 1520 \* 1521 \* 1522 \* 1523 \* 1524 \* 1525 \* 1526 \* 1527 \* 1528 \* 1529 \* 1530 \* 1531 \* 1532 \* 1533 \* 1534 \* 1535 \* 1536 \* 1537 \* 1538 \* 1539 \* 1540 \* 1541 \* 1542 \* 1543 \* 1544 \* 1545 \* 1546 \* 1547 \* 1548 \* 1549 \* 1550 \* 1551 \* 1552 \* 1553 \* 1554 \* 1555 \* 1556 \* 1557 \* 1558 \* 1559 \* 1560 \* 1561 \* 1562 \* 1563 \* 1564 \* 1565 \* 1566 \* 1567 \* 1568 \* 1569 \* 1570 \* 1571 \* 1572 \* 1573 \* 1574 \* 1575 \* 1576 \* 1577 \* 1578 \* 1579 \* 1580 \* 1581 \* 1582 \* 1583 \* 1584 \* 1585 \* 1586 \* 1587 \* 1588 \* 1589 \* 1590 \* 1591 \* 1592 \* 1593 \* 1594 \* 1595 \* 1596 \* 1597 \* 1598 \* 1599 \* 1600 \* 1601 \* 1602 \* 1603 \* 1604 \* 1605 \* 1606 \* 1607 \* 1608 \* 1609 \* 1610 \* 1611 \* 1612 \* 1613 \* 1614 \* 1615 \* 1616 \* 1617 \* 1618 \* 1619 \* 1620 \* 1621 \* 1622 \* 1623 \* 1624 \* 1625 \* 1626 \* 1627 \* 1628 \* 1629 \* 1630 \* 1631 \* 1632 \* 1633 \* 1634 \* 1635 \* 1636 \* 1637 \* 1638 \* 1639 \* 1640 \* 1641 \* 1642 \* 1643 \* 1644 \* 1645 \* 1646 \* 1647 \* 1648 \* 1649 \* 1650 \* 1651 \* 1652 \* 1653 \* 1654 \* 1655 \* 1656 \* 1657 \* 1658 \* 1659 \* 1660 \* 1661 \* 1662 \* 1663 \* 1664 \* 1665 \* 1666 \* 1667 \* 1668 \* 1669 \* 1670 \* 1671 \* 1672 \* 1673 \* 1674 \* 1675 \* 1676 \* 1677 \* 1678 \* 1679 \* 1680 \* 1681 \* 1682 \* 1683 \* 1684 \* 1685 \* 1686 \* 1687 \* 1688 \* 1689 \* 1690 \* 1691 \* 1692 \* 1693 \* 1694 \* 1695 \* 1696 \* 1697 \* 1698 \* 1699 \* 1700 \* 1701 \* 1702 \* 1703 \* 1704 \* 1705 \* 1706 \* 1707 \* 1708 \* 1709 \* 1710 \* 1711 \* 1712 \* 1713 \* 1714 \* 1715 \* 1716 \* 1717 \* 1718 \* 1719 \* 1720 \* 1721 \* 1722 \* 1723 \* 1724 \* 1725 \* 1726 \* 1727 \* 1728 \* 1729 \* 1730 \* 1731 \* 1732 \* 1733 \* 1734 \* 1735 \* 1736 \* 1737 \* 1738 \* 1739 \* 1740 \* 1741 \* 1742 \* 1743 \* 1744 \* 1745 \* 1746 \* 1747 \* 1748 \* 1749 \* 1750 \* 1751 \* 1752 \* 1753 \* 1754 \* 1755 \* 1756 \* 1757 \* 1758 \* 1759 \* 1760 \* 1761 \* 1762 \* 1763 \* 1764 \* 1765 \* 1766 \* 1767 \* 1768 \* 1769 \* 1770 \* 1771 \* 1772 \* 1773 \* 1774 \* 1775 \* 1776 \* 1777 \* 1778 \* 1779 \* 1780 \* 1781 \* 1782 \* 1783 \* 1784 \* 1785 \* 1786 \* 1787 \* 1788 \* 1789 \* 1790 \* 1791 \* 1792 \* 1793 \* 1794 \* 1795 \* 1796 \* 1797 \* 1798 \* 1799 \* 1800 \* 1801 \* 1802 \* 1803 \* 1804 \* 1805 \* 1806 \* 1807 \* 1808 \* 1809 \* 1810 \* 1811 \* 1812 \* 1813 \* 1814 \* 1815 \* 1816 \* 1817 \* 1818 \* 1819 \* 1820 \* 1821 \* 1822 \* 1823 \* 1824 \* 1825 \* 1826 \* 1827 \* 1828 \* 1829 \* 1830 \* 1831 \* 1832 \* 1833 \* 1834 \* 1835 \* 1836 \* 1837 \* 1838 \* 1839 \* 1840 \* 1841 \* 1842 \* 1843 \* 1844 \* 1845 \* 1846 \* 1847 \* 1848 \* 1849 \* 1850 \* 1851 \* 1852 \* 1853 \* 1854 \* 1855 \* 1856 \* 1857 \* 1858 \* 1859 \* 1860 \* 1861 \* 1862 \* 1863 \* 1864 \* 1865 \* 1866 \* 1867 \* 1868 \* 1869 \* 1870 \* 1871 \* 1872 \* 1873 \* 1874 \* 1875 \* 1876 \* 1877 \* 1878 \* 1879 \* 1880 \* 1881 \* 1882 \* 1883 \* 1884 \* 1885 \* 1886 \* 1887 \* 1888 \* 1889 \* 1890 \* 1891 \* 1892 \* 1893 \* 1894 \* 1895 \* 1896 \* 1897 \* 1898 \* 1899 \* 1900 \* 1901 \* 1902 \* 1903 \* 1904 \* 1905 \* 1906 \* 1907 \* 1908 \* 1909 \* 1910 \* 1911 \* 1912 \* 1913 \* 1914 \* 1915 \* 1916 \* 1917 \* 1918 \* 1919 \* 1920 \* 1921 \* 1922 \* 1923 \* 1924 \* 1925 \* 1926 \* 1927 \* 1928 \* 1929 \* 1930 \* 1931 \* 1932 \* 1933 \* 1934 \* 1935 \* 1936 \* 1937 \* 1938 \* 1939 \* 1940 \* 1941 \* 1942 \* 1943 \* 1944 \* 1945 \* 1946 \* 1947 \* 1948 \* 1949 \* 1950 \* 1951 \* 1952 \* 1953 \* 1954 \* 1955 \* 1956 \* 1957 \* 1958 \* 1959 \* 1960 \* 1961 \* 1962 \* 1963 \* 1964 \* 1965 \* 1966 \* 1967 \* 1968 \* 1969 \* 1970 \* 1971 \* 1972 \* 1973 \* 1974 \* 1975 \* 1976 \* 1977 \* 1978 \* 1979 \* 1980 \* 1981 \* 1982 \* 1983 \* 1984 \* 1985 \* 1986 \* 1987 \* 1988 \* 1989 \* 1990 \* 1991 \* 1992 \* 1993 \* 1994 \* 1995 \* 1996 \* 1997 \* 1998 \* 1999 \* 2000 \* 2001 \* 2002 \* 2003 \* 2004 \* 2005 \* 2006 \* 2007 \* 2008 \* 2009 \* 2010 \* 2011 \* 2012 \* 2013 \* 2014 \* 2015 \* 2016 \* 2017 \* 2018 \* 2019 \* 2020 \* 2021 \* 2022 \* 2023 \* 2024 \* 2025 \* 2026 \* 2027 \* 2028 \* 2029 \* 2030 \* 2031 \* 2032 \* 2033 \* 2034 \* 2035 \* 2036 \* 2037 \* 2038 \* 2039 \* 2040 \* 2041 \* 2042 \* 2043 \* 2044 \* 2045 \* 2046 \* 2047 \* 2048 \* 2049 \* 2050 \* 2051 \* 2052 \* 2053 \* 2054 \* 2055 \* 2056 \* 2057 \* 2058 \* 2059 \* 2060 \* 2061 \* 2062 \* 2063 \* 2064 \* 2065 \* 2066 \* 2067 \* 2068 \* 2069 \* 2070 \* 2071 \* 2072 \* 2073 \* 2074 \* 2075 \* 2076 \* 2077 \* 2078 \* 2079 \* 2080 \* 2081 \* 2082 \* 2083 \* 2084 \* 2085 \* 2086 \* 2087 \* 2088 \* 2089 \* 2090 \* 2091 \* 2092 \* 2093 \* 2094 \* 2095 \* 2096 \* 2097 \* 2098 \* 2099 \* 2100 \* 2101 \* 2102 \* 2103 \* 2104 \* 2105 \* 2106 \* 2107 \* 2108 \* 2109 \* 2110 \* 2111 \* 2112 \* 2113 \* 2114 \* 2115 \* 2116 \* 2117 \* 2118 \* 2119 \* 2120 \* 2121 \* 2122 \* 2123 \* 2124 \* 2125 \* 2126 \* 2127 \* 2128 \* 2129 \* 2130 \* 2131 \* 2132 \* 2133 \* 2134 \* 2135 \* 2136 \* 2137 \* 2138 \* 2139 \* 2140 \* 2141 \* 2142 \* 2143 \* 2144 \* 2145 \* 2146 \* 2147 \* 2148 \* 2149 \* 2150 \* 2151 \* 2152 \* 2153 \* 2154 \* 2155 \* 2156 \* 2157 \* 2158 \* 2159 \* 2160 \* 2161 \* 2162 \* 2163 \* 2164 \* 2165 \* 2166 \* 2167 \* 2168 \* 2169 \* 2170 \* 2171 \* 2172 \* 2173 \* 2174 \* 2175 \* 2176 \* 2177 \* 2178 \* 2179 \* 2180 \* 2181 \* 2182 \* 2183 \* 2184 \* 2185 \* 2186 \* 2187 \* 2188 \* 2189 \* 2190 \* 2191 \* 2192 \* 2193 \* 2194 \* 2195 \* 2196 \* 2197 \* 2198 \* 2199 \* 2200 \* 2201 \* 2202 \* 2203 \* 2204 \* 2205 \* 2206 \* 2207 \* 2208 \* 2209 \* 2210 \* 221

## REKRUTIERUNGSOFFENSIVE ZEIGT WIRKUNG

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

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

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

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

### PERSONALENTWICKLUNGSPROGRAMM AUSGEBAUT

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



Susanne Bolliger Crocoll,  
Leiterin Personal und Mitglied der Geschäftsleitung

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

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

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

Welche speziellen Herausforderungen gab es bei der Rekrutierung neuer Fahrdienstmitarbeitenden?

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

Was sind aus Ihrer Sicht die grössten Herausforderungen der Zukunft?

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

## BETRIEBLICHES GESUNDHEITSMANAGEMENT

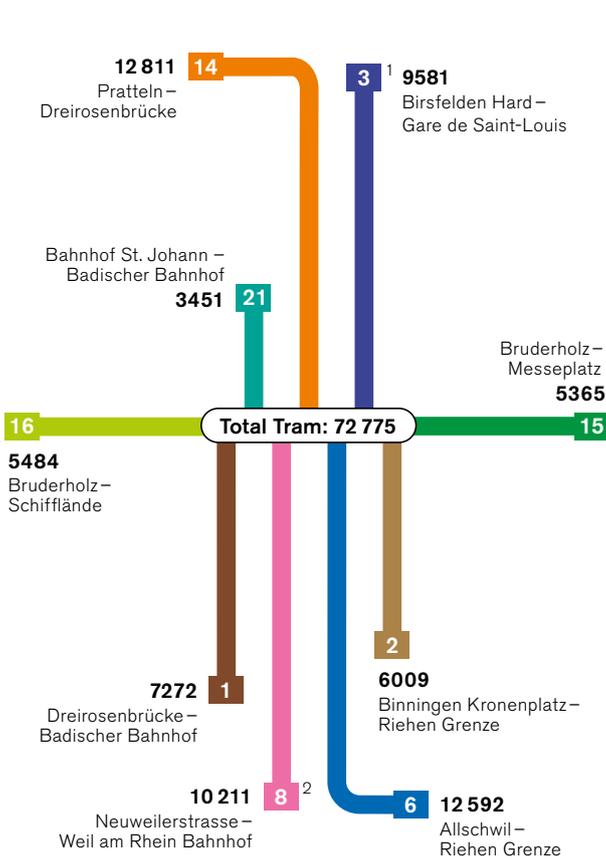
Die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden ist und bleibt für die BVB zentral. Auch in diesem Jahr gab es diverse kostenlose Angebote im Gesundheitsbereich. Besonders erwähnenswert sind Meditationsstunden, die von einem Wagenführer und Zen-Mönch angeboten werden, sowie Resilienztrainings, bei denen die psychische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

# LINIENSTATISTIK 2019

Tram

## LINIENLÄNGE<sup>6</sup>

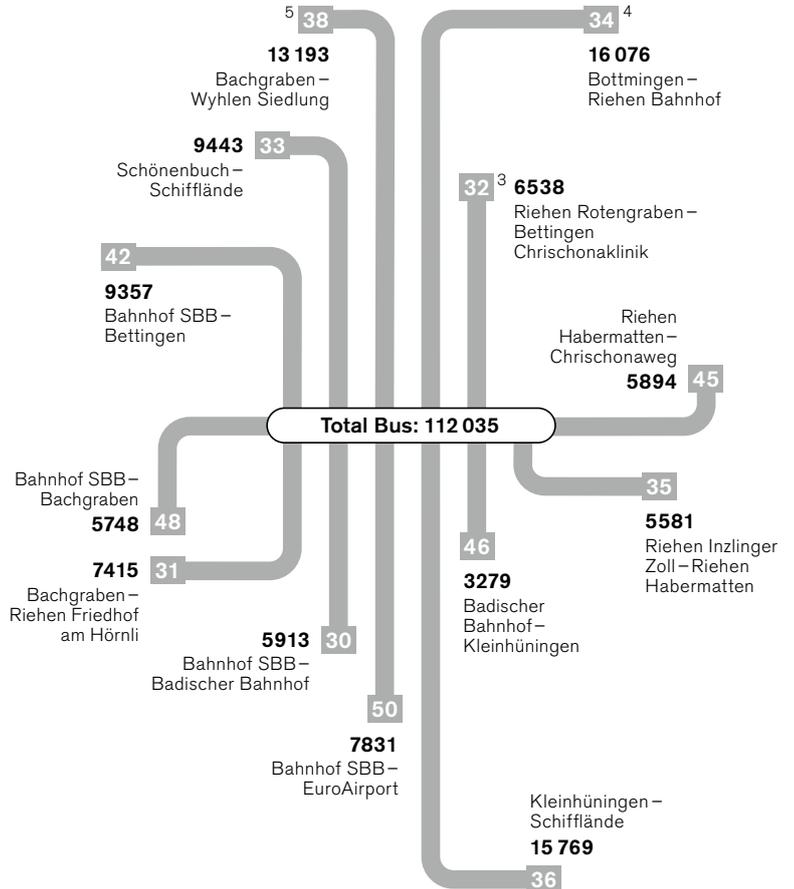
in m



Bus

## LINIENLÄNGE<sup>6</sup>

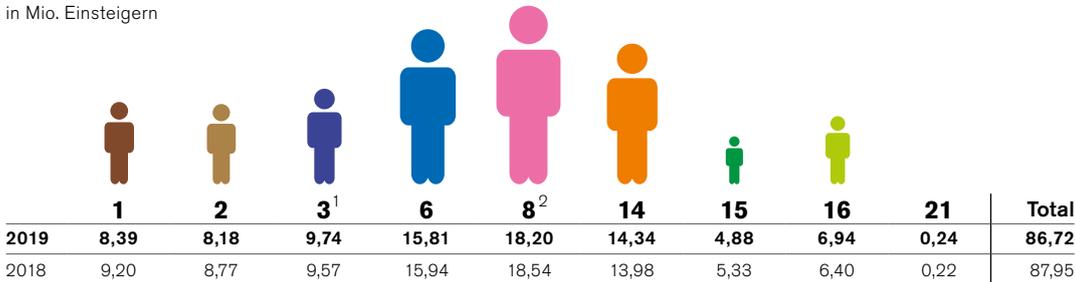
in m



Tram

## BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM<sup>6</sup>

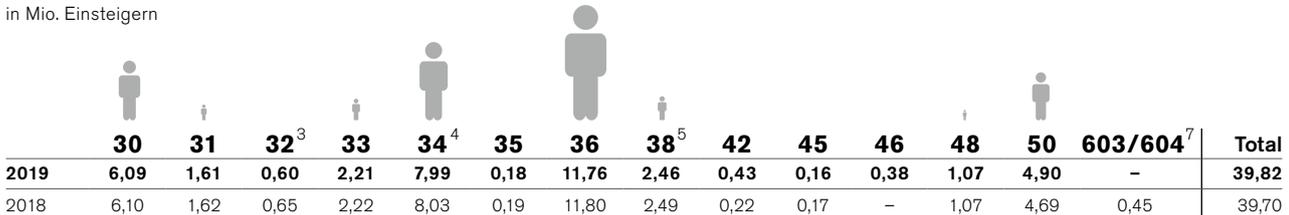
in Mio. Einsteigern



Bus

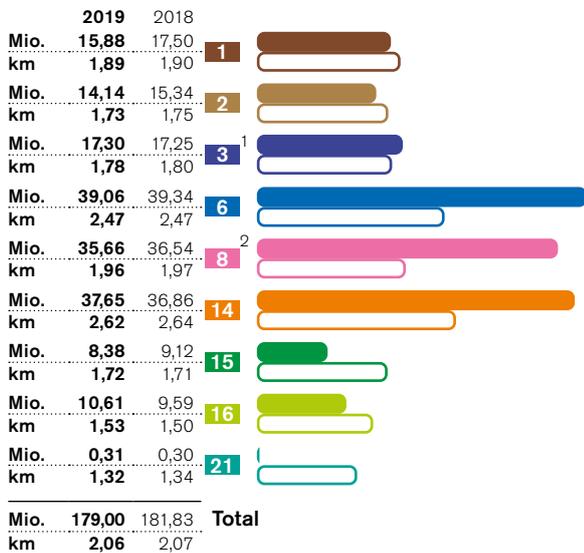
## BEFÖRDERTE PERSONEN BUS<sup>6</sup>

in Mio. Einsteigern



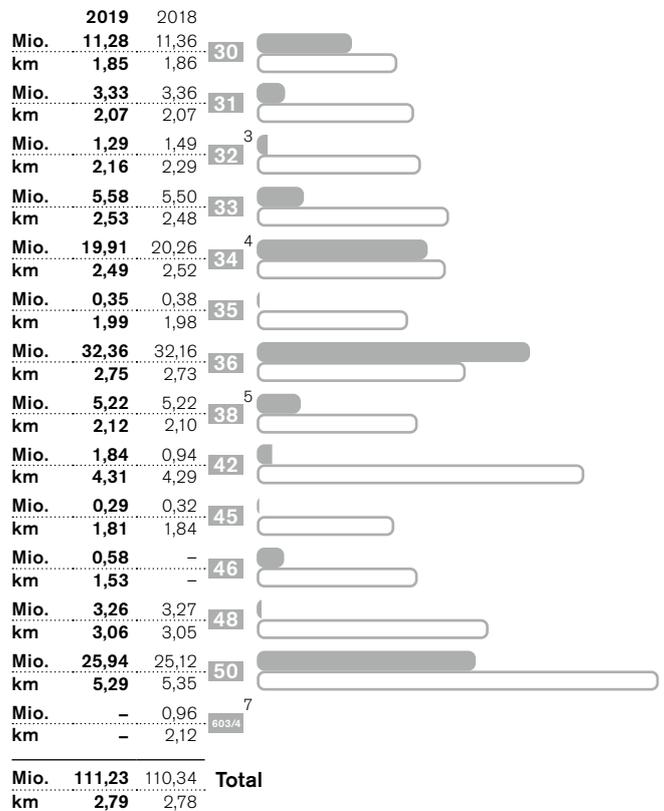
Tram

**PERSONENKILOMETER** <sup>6</sup> in Mio.  
**DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ** in km



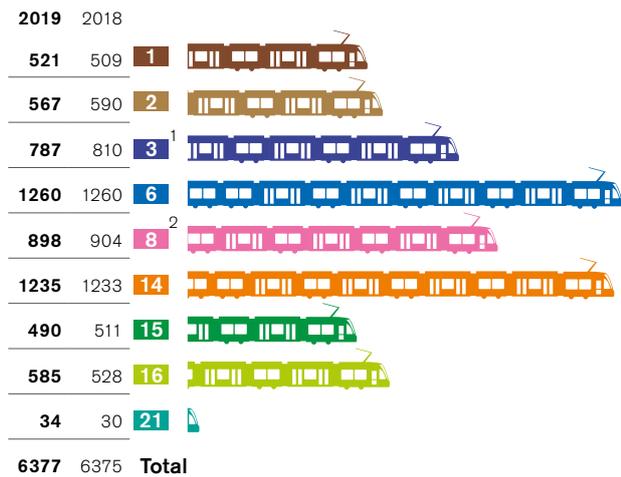
Bus

**PERSONENKILOMETER** <sup>6</sup> in Mio.  
**DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ** in km



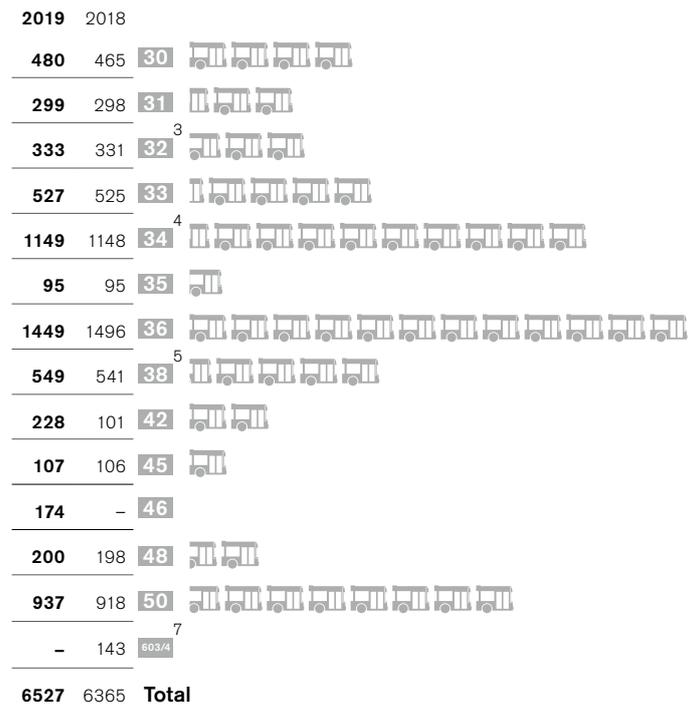
Tram

**GELEISTETE KURSKILOMETER** in Tsd.



Bus

**GELEISTETE KURSKILOMETER** in Tsd.



Anmerkungen

- L3 beinhaltet auch die Fahrgäste auf dem französischen Abschnitt in Saint-Louis.
- L8 beinhaltet auch die Fahrgäste auf dem deutschen Abschnitt in Weil am Rhein.
- L32 wird durch Margarethen Bus AG im Auftrag der BVB betrieben.
- L34 beinhaltet auch die Schülerbuslinie 39 von «Brombacherstrasse» nach «Drei Linden».
- L38 wird in Betriebsgemeinschaft mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) geführt. Es werden nur die Einsteiger und Personenkilometer auf dem Schweizer Gebiet aufgeführt.
- Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.
- Bis 2018 sind die Linien L603/604 im Total enthalten. L603 und L604 werden durch Métro-Cars S.A. betrieben. Seit 2019 werden diese beiden Linien nicht mehr ausgewiesen.

## VERWALTUNGSRAT



**Von links:**

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

Präsidentin

**YVONNE HUNKELER**

Dipl. Wirtschaftsprüferin, Betriebsökonomin HWV, 1967  
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

**Weitere Mandate**

**Mandate als Präsidentin:**  
Verkehrsbetriebe Luzern AG

**Mandate als Mitglied:**

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

Mitglied

**HANSPETER RYSER**

Selbstständiger Landwirt, 1965  
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons  
Basel-Landschaft

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

**Weitere Mandate**

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

**Mandate als Mitglied:**

Anstaltsrat Gartenbad Bottmingen

Vizepräsident

**KURT ALTERMATT**

Dr. oec. HSG, 1951  
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Selbstständig

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

**Weitere Mandate**

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

**Mandate als Mitglied:**

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

Mitglied

**DANIELA THURNHERR**

Prof. Dr. iur., 1972  
Mitglied seit 01.01.2014

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

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

**Weitere Mandate**

**Mandate als Präsidentin:**  
Ernst und Anna Landsberg-  
Erinnerungsstiftung

**Mandate als Mitglied:**

Stiftung für die Weiterbildung  
schweizerischer Richterinnen und Richter

**Richterliche Tätigkeit:**

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

Mitglied

**MANFRED GLOOR**

Wagenführer, 1967  
Mitglied seit 01.01.2018

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

VRA Personal & Compliance

**Weitere Mandate**

Vorstandsmitglied VGV  
des VPOD Basel

Mitglied

**SIBYLLE OSER**

lic. iur. Advokatin, 1966  
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats  
Basel-Stadt

Unternehmerin

VRA Strategie & Politik

**Weitere Mandate**

Mitglied der Verwaltung der  
Genossenschaft Migros Basel

Mitglied

**WIDAR VON ARX**

Prof. Dr. oec., 1977  
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats Basel-Stadt

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

VRA Finance & Controlling  
VRA Strategie & Politik

**Weitere Mandate**

**Mandate als Präsident:**  
Lorempira GmbH

**Mandate als Mitglied:**

Prix Litra

## GESCHÄFTSLEITUNG



### Von links:

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

Direktor

### BRUNO STEHRENBERGER

Kaufmann KFS, 1966

Direktor seit 12.07.2019  
(Mitglied der Geschäftsleitung seit  
01.09.2016)

Leiterin Personal

### SUSANNE BOLLIGER CROCOLL

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

Mitglied seit 01.09.2017

Leiterin Unternehmensstab a.i.

### MARION GROSS-SCHMID

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

Mitglied mit beratender Stimme seit  
01.11.2019

Leiter Finanzen

### DANIEL MANGANI

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

Mitglied seit 03.09.2019

Leiter Technik

### ALEXANDER KLETT

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969

Mitglied seit 01.10.2019

Leiter Infrastruktur

### RAMON OPIKOFER

Dipl. Bauingenieur HTL/  
NDS Wirtschaftsingenieur FH, 1971

Mitglied seit 01.10.2018

Leiter Verkehr a.i.

### MILAN SEDLACEK

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

Mitglied der Geschäftsleitung seit  
01.05.2018



## GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

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

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

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

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

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

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

Die Abgeltungen haben um 4,1 Mio. CHF zugenommen. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf die höhere Abgeltung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt zurückzuführen, die sich aufgrund der Mehrleistungen sowie der Investitionen ins Rollmaterial und in die Bahninfrastruktur ergeben hat. Zudem wirkte sich die Korrektur des Regierungsratsbeschlusses im Zusammenhang mit der Abschöpfung aus den ausgebliebenen Mehreinnahmen im TNW positiv aus.

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

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

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

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

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

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

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

Nach der Finanzierung der Investitionen durch Mittelzufluss aus Geschäftstätigkeit und Nettozunahme der Finanzierungstätigkeiten stiegen die flüssigen Mittel um 0,3 Mio. CHF (Vorjahr –16,5 Mio. CHF).

#### MITARBEITENDE

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

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

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

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

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

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

#### RISIKOMANAGEMENT

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

mensrisiken, für deren Analyse, Steuerung und Überwachung – und somit letztlich für die sichere und risikofreie Leistungserbringung in der geforderten Qualität. Es ermöglicht zudem, Chancen für das Unternehmen zu erkennen.

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

#### BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

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

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

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

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

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

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

#### WEITERE EREIGNISSE

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

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

#### AUSBLICK

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

wohl auf das Geschäftsergebnis wie auch die Fahrgastzahlen markant auswirken.

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

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

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

# JAHRESRECHNUNG

## ERFOLGSRECHNUNG

2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

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

**BILANZ**

Per 31. Dezember 2019 mit Vorjahresvergleich, in CHF

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

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

# KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

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

1 Inklusive Nachtnetz und Extrafahrten.

2 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

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

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

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

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

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

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

# WIR, DIE BVB:

Abbott Angus • Ackermann Michael • Adam Sandra • Aeschlimann Markus • Aeschlimann Philipp • Aeschlimann Sascha Agovic Muhamed • Ahmeti Besart • Aigner Gerhard-Martin • Alig Andreas • Aljimi Artan • Allegra Luca • Alt Bernhard Altunhan Koray • Ammann Erika • Andermatt Simon • Anders Dirk • Antener Sybille • Archut Roger • Argast Cyrill • Arnold Vinzenz

Asche Wolfgang • Asllanaj Afrim • Aspöck Patrick • Atz Judith • Auderset Pierre • Auer Eduard • Aufranc René • Aufranc Roger • Aydin Murat • Baatz Kenneth-Joan Bächle Sylvia • Bächlin Thomas • Bajraktari Nazif • Balasubramanian Thilaxan • Balzer Alexander • Bammerlin Rainer • Banholzer Ralf • Banz Maja • Bariskan Mehmet Barth Günther • Baumeister Helmut • Bausch Leo • Baustellen • Beha Michael • Bellina Mario • Beltrani Mario • Bencherhine Mouloud • Berger Erwin • Berk Andreas Bernasconi Renato • Bethge Michael • Bichsel Markus • Biemann Daniel • Bill Bruno • Bitterlin Philippe • Bittner Michael • Boetsch Jeannot • Böhme Norman • Bojanic Aleksa Bolliger Crocoll Susanne • Born Ronny • Bösch Daniel • Braune Markus • Braunschweig Jean • Brechbühl Andreas • Brenneisen Tobias • Brugger André • Brugger Sabine Brugier Susanne • Brüning Antje • Bubendorf Esther • Bubendorff Philippe • Bucheli Jean-Claude • Buchmüller Marc • Buchwieser Dominik • Budzin Franziska • Bugno Miodrag Bühler Silvio • Buliqi Fatmir • Burgener Jessica • Bürgi Jörg • Bürgi Pascal • Würgin Daniel • Bürgin Philipp • Bürgisser Urs • Buri Astrid • Burkhard Jessica • Burt Patrick • Bury Petra Buser Daniel • Buser Roman • Buss Jurij • Buttazzo Mario • Büyük Adem • Buzadzija Admir • Camenisch Remo • Camenzind Markus • Canta Calogero • Capozza Michele Capurso Federica • Carl Kathrin • Carl Martin • Caruso Francesca • Catalano Domenico • Cavadini René • Cavanna Gino • Cecere Christian • Cechovskich Konstantin • Cerar Peter Ceylan Cemal • Ceylan Hüseyin • Chasiotis Konstantinos • Chrétien Marc • Christen Thomas • Cipriano Regina • Coray Valentin • Costanzo Pasquale • Cotting Daniel • Cristea Marcel • Danielzik Remo • Danz Nicolas • de Maat Christian • Degen Franziska • Degen Reto • Degen Roland • Delaquais Pierre-Alain • Denzler Urs • Derungs Marc • Dettwiler Robert • Di Bella Aldo • Di Bella Marco • Di Franco De La Plaza Fina • Di Giacomo Cristian • Di Salvo Salvatore • Diaconu Dan • Dienger Walter • Diesslin Angelino • Dietrich Felix • Dietschy Stéphane • Dimitrov Borislav • Disch Björn • Dittmar Arno • Ditzler Pascal • Djakow Anatoli • Dobler Ronny • Domin Arkadiusz Edward • Doppler Philippe Doser Ralf • Drajok Raffael • Dreier Nicola • Dubbe Peter • Ducret Max • Dufner Dirk Volker • Dugonics Victor-Iosif • Durmus Yeter • Dursun Bülent • Duspara Lidia • Dyba Detlef Ebner Heinz • Eckert Michael • Eckert Regina • Eggimann Lukas • Egli Walter • Ehmman Matthias • Eiche Michael • Francke Annetegret • Elff Frederik • Enderli Samuel • Engelhardt Alois • Engelmann Volker • Erbsland Joël • Erbsland Martin • Erdem Ahmet Namik • Erdmann Sergey • Ergün Erdal • Erismann André • Erne Bernhard • Ernst Alexander • Ernst Theodor • Escribano Fabian • Eskin Cagdas • Esser Björn • Estevez Guerra Maria José • Etterlin Reto • Farag Belal • Fässler Martin • Fast Sergej • Feldmann Peter Ernst Fercher Valet Regula • Ferrailo Luigi • Feuerstein Richard • Fidale Vincenzo • Fischer Fabian • Fistik Dogan • Fivian Daniel • Flach Artur • Flubacher Martin • Flück Thomas Flückiger Yves • Flückiger Pascal Christian • Flury Siegfried • Forestier Dominique • Fraefel Roger • Francke Stephan • Frank Bruno • Frederic Sebastian • Frei Cornelia • Frei Ivan Freinatis Yvonne • Frey Christina • Friederich Brogli Roger • Friedli Hans-Rudolf • Friesen Eduard • Fritsch Simon • Fritz Caroline • Frömcke Rolf • Frutiger Pascal • Fuchs Denise Fürer Marcel • Furrer Edith • Furst Marie-Ange • Gärtner Kerstin • Gass Andreas • Gass Andreas • Gasser Dominique • Gasser Thomas • Gebele Christian • Geissmann Leon Geissmann Otto • Gemeinhart Marco • Germann Maja • Gilgen Patrik • Givel Ronald • Glardon Michel • Gloor Manfred • Gnos Vincent • Gondoni Claude • Golovanov Vladimir Gonzalez Oliver • Götz Sandra • Graf Cornelia • Graf Martin • Gräni Anna • Grätzer Michael • Greuter Ulrich • Grill Silvana • Grimm Ralf • Gross-Schmid Gudrun Marion Grützebauch Steve • Grunauer Georges • Gruntz Germain • Grywna Christian • Gubler Mario • Gugger Christoph • Guinea Andrea • Gull Matthias • Güngör Talip • Güntensperger Sybille • Günther Volkmar • Gürtler Michel • Gut Daniel • Gutzwiler Isabelle • Hablützel Alfred • Hadzic Merih • Hadzic Nedzad • Hafner Christian • Hafner Jana • Hagnauer Georg • Hajdari Selami • Halbeisen Sandrine • Hamon Manuela • Handloser Andreas • Hänggi Tobias • Hänni Thomas • Harder Timothee • Hartmann Désirée • Hartmann Jörg Hartmann Markus • Härz Christian • Haufler Andreas • Hecht Julian • Heer Daniel • Hefti Michael • Hehn Erike • Held Stephan • Helfenstein Urs • Hempel Matthias • Hennink Ronald • Henschke Cornelia • Heusser Stefan • Hinkelbein Katja • Hirschfeld Andrey • Hirt Andreas • Hirschier German • Hobi Bruno • Hochheim Dirk • Höfer Jürgen Klaus Hoffmann Andreas • Hoffmann Stefanie • Hogendorp Donovan Dorian • Hohl Rolf • Horber Markus • Hostettler Peter • Hostettler Susanne • Hrnjak Anton • Huber Anton Huber Oliver • Huber Walter • Hübner Tino • Hueter Patrik • Hügel Martin • Hülsman Julian • Hungerbühler Erika • Hunzinger Eva • Huonder Stephan • Hübsi Max • Hurni René Ibrahim Ekrem • Imhof Felix • Imhof Jean • Inäbnit Daniel • Infantino Marco • Isik Kemal • Ismajli Islam • Itin Björn • Jäkle Kilian • Jakob Anselme • Jannsen Thomas • Jashari Besnik Jenny Simon • Jerliu Burim • Jermann Michael • Jermann Michel • Jermann Sabrina • Jordi Stephan • Jordi Thomas • Jucker Stephan • Jud Jean-Luc • Jurkschat Arturas Jusufoski Raim • Kägi Fabian • Kälin Thomas • Kaltenrieder Heinz • Känel Christian • Karaaslan Sabit • Kast Martin • Kastrati Ismet • Kazianis Georgios • Keller Astrid • Kessler Daniel • Khader Zohair Elias • Kiefer Dominik • Kindler Thomas • Kindsvater Erich • Kirchoffer René • Kirner Michael • Kissling Martin • Kizildere Yusuf • Kizilhan Ismail • Kleinert Niels • Klett Alexander • Knöpfel Cornelia Christina • Knosp Christian • Kohler Claude • Kohler Marcus • Köhli Edgar • Koller Reto • Kölliker Daniel • Komarcevic Branislav Konrad Jacqueline • Konus Mustafa • Köpfler Manuel • Korff Katharina • Körkel Sonja • Kramm Christian • Krasniqi Luigj • Krasniqi Remzi • Kräuliger René • Kretschmer Elisabeth Kreuzweger Michael • Krummenacher Sabine • Kruttschokow Michael • Kübler Martin • Kückötkodabasi Ümmet • Kungler Claude • Kunz David • Künzle Janine • Künzli Urs • Kupfer Jörg • Kürty Thomas • Kurz Daniel • Kurz Sarah • Kym Marco • Lado Bertoa Manuel • Lang Andreas • Lang Patrick • Lauber Nadine • Lavantsiotis Georgios • Lehmann Urs • Lehner Cornelia • Lenke Claudia • Leuthardt Beat • Lier Harald • Ljutij Erkan • Lochiger Marco • Löffler Klemens • Löliger Ronald • Loosli Andreas • Loparco Francesco • Lopez Rubén Lünse David • Lutz Claude • Lützel Schwab Daniel • Lützel Schwab Irina • Lützel Schwab Roland • Maglio Alfonso • Mahmudi Jusuf • Maiorano Fabio • Mangani Daniel • Mangold Florian • Mangold Manuela • Marjanovic Branko • Marrer Roger • Martin Claude • Matti Andreas • Maurer Jean-François • Mayer Ingo • Mayer Marion • Mayer René • Mayritsch Marco • Meier Beat • Meier Benjamin • Meier Michael • Meier Paul • Meier Peter • Meissburger Christof • Mejinolli Lundrim • Merz Oliver Siegfried • Mesmer Michel Messerschmidt Sebastian • Meury Alessandro • Meury Patrick • Meyer Daniel • Meyer Daniel • Meyer Guido • Meyer Manuel • Meyer Patrick • Milicevic Dejan • Milkert Olaf Minder Daniel • Moeschlin Marc • Mokhtari Nadira • Möller Lukas • Möller Stephan • Monney André • Morat Beatrice • Morat Niklaus • Moren Pascal • Mortier Marie-Thérèse Mosbrugger Jens-Peter • Moschall Tony • Moser Nurten • Moser Peter • Mühlethaler Nikolas • Müller Jean • Müller Marcus • Müller Patrick • Müller Urs • Murugathas Rinesch Naumann Alexandra • Naumann Robert • Neff Ruedi • Nehdi Shafik • Neidek Yvonne • Neskoada Steffen • Neubert Yvonne • Neuenschwander Ernst • Neyang Tashi • Nikolic Vlada • Nogalski Grzegorz • Notz Claudia • Nuñez Segura David • Nydegger Hans • Oberli Judith • Oehler Mike • Oggier Marc • Ok Doruk • Oppikofer Ramon • Oser Felix Oser Roland • Özkan Coskun • Palanci Elâ Nur • Palumbo Sandro • Pasquariello Marco • Pastean Raul Adrian • Pernet Patrik • Pernter Andreas • Pfaffhauser Roger Pfammatter Stefan • Pfluger Roland • Philippe Cyrill • Piantadosi Fabio • Pieren Kay • Pietrass Matthias • Pittelkow Marcus • Plüss Urs • Pol Daniel • Prinz Roland • Probst Heinz Prokop Frantisek • Prokopczyk Artur • Pulfer David • Radach Martin • Radisavljevic Dragan • Rauschenbach Thomas • Reber Silvia • Rebmann Jean-Pierre • Rebmann Nicole Rechberger Tobias • Reimers Peter • Rellstab Roger • Rendelmann Sebastian • Rhyner Andri • Richter Hecht Peter • Rickenbacher Alain • Rink Sigrid • Ritter Kai Arne Rocca Luigi • Rodrigues-Manso Fernanda • Roggensinger Simon • Romano Luca • Rombaldoni Tino • Roschi Daniel • Rottgardt Stephanie • Rübin Andreas • Ruchay Mirko Rudin Bruno • Rüdin Daniel • Rudolf von Rohr Felicia • Rüdte Alexander • Rüfenacht Heinz • Russo Irene • Rütter Candid • Rütli Johann • Rütli Marco • Rymanowski Peter • Rytter Christian • Sabanovic Armin • Sacchetti Nicola • Sacher Ronny • Saladin Daniel • Salathe Claudia E. • Saliu Valmir • Salja Turkjan • Salvisberg Patrick • Sambasivam Vijekanth Sandmeier Bruno • Sarbach Evelyn • Sass Thomas • Savoca Daniele • Scaini Ivan • Scattono Pino • Schaltenbrand Joseph • Schär Michèle • Scharbert André • Scharpf Lucio Schäuble Nihad • Schäublin Peter • Schaeue Frank • Scheidegger Patrick • Schellhorn Stefanie • Schenk Sonja • Schenker Roger • Scherer Philipp • Scherrer Josef • Schiess-Küffer Barbara • Schlatter Daniel • Schmid Benjamin • Schmid Fritz • Schmid Martina • Schmidt Stephan • Schmitt Jean-Marie • Schneeberger Philipp • Schneider Daniel Schneider Urs • Schnell Sandra • Schoch Marcus • Schoch Nicole • Schöllhorn Arne • Scholz Marek • Schönmann Rahel • Schörlin Albin • Schudel Christian • Schudel Cornelia Schüller Sven • Schuller Dieter Walter • Schulz Andreas • Schulz Daniel • Schürch Markus • Schwarz Tobias • Schweizer Jan • Schweizer Michel • Schwenn Mario • Schwertzig Fabien • Schwob Norbert • Schwob Yanick • Sciarra Adamo • Sedlacek Milan • Seidler Séverin Pascal • Selishta Granit • Senn Ilona • Sgrò Paolo • Shech Shandel • Siegenthaler Reto • Siegfried Robin • Sinning Andreas • Siposs Christian • Sirin Ersan • Skorupan Adnan • Soeder Robert • Somogyvari Mario • Sönmez Yilmaz • Soto Morales Vicente de los Santos • Söylemez Ahmet • Spahr Daniel • Spitz Patrick • Springinsfeld Thierry • Stahel Martin • Stähli Ruth • Stamm Hugo • Stamm Sonja • Stampfler Jonas • Stankevici Vitali • Stehrenberger Bruno • Steiger Urs • Steinhilber Beatrice • Steiner Valentin • Steinke Robert • Steinmann Christoph • Stiegeler Christian • Stierli Philipp • Stoecklin Barbara • Stohler Stéphanie • Stohler Steven • Stoos Olaf • Storp Roman • Streissel Maud • Strittmatter Werner • Studer Monika • Studer Raymond • Studer Susanne • Subas Serkan • Suhm Harald • Surkujevic Branislav • Suter Sandro • Sutter Patrick • Svegar Ana • Tadzic Amir • Tadzic Saud • Taiea Lahcen • Tanner Andreas • Tanner Hansjörg Tarchini Romano • Tas Medat • Taschner Raymond • Tekdemir Müjdat • Testa Dominik • Teuscher Heinz • Thomann Elvira • Thomann Raymond • Thoms Harald • Thöne Jörg Thüring Carlo • Thürkau Steve • Tietz Jeldrik • Tischhauser Cornelia • Toklu Simon Sidar • Tokmak Sinan • Toneyzer James • Top Veysel • Topic Djordje • Toth Daniel • Treptow Bjoern • Tschamper Fritz • Tschopp Rosmarie • Tschudy Florian • Turan Erdem Doruk • Uçak Umut • Uçar Ömer • Uhl Dieter • Ullmann Daniel • Ulrich Thomas Eugen • Unterfinger Manuel • Urben Matthias • Utzinger Daniel • Vassallo Rosario • Vischer Georg • Vitale Giovanni • Vogel Markus • Vögelin Patric • Vogt Markus • Voirol André • Volle Mario • Vollmer Heinrich • von Allmen Pascal • Von Rohr Patrick • Wackerle Christian • Wagner Sascha • Wahl Martin • Walter Sandro • Walther Monika • Wanderer Jacqueline • Wattenhofer Kilian • Weber Anton • Weber Claudia • Weber Dmitry • Weber Fadri • Weber Oliver • Weber Ruedi • Wehri Annemarie • Weider Martin • Weiner Reto • Weiss Marc • Weissenberger Mario • Weisskopf Harlette • Wenger Andreas • Wenger Lars • Wenk Falko • Wenzin Roger • Wetter Amanda • Wetter Rebekka • Wetzel Cornelia • Weymuth Pascal Widmer Beat • Wiedlin Andreas • Wiehl Michael • Wild Regula • Wilde Eddie • Wilhelm Markus • Willener Andreas • Wilms Slobodan • Winter Bernd • Wittlin Rolf • Wittmer Eric • Wöhrle Tobias • Woitynek Thomas • Wolf Jürgen • Wolf Richard • Wunderlin Michael • Wyrsch Swen • Wyss Karin • Yagci Baris • Zachariadis Ilias • Zbinden André • Zeller Tobias • Zemp Thomas • Zenger Attila Robert • Zigon Silvia • Zihlmann Hefel Irene • Zimmer Markus • Zimmermann Nicole • Zimmermann Patrick • Zimmermann Peter Zimmermann Simon • Zogaj Arben • Zumsteg Emanuel • Zumsteg Pascal • Zwahlen Marc sowie 570 weitere Mitarbeitende

