

2020

S. 6

CORONA HÄLT DIE BVB IN ATEM

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

S. 12

ELEKTRISCHE BUSFLOTTE

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

S. 14

BVB – MEHR ALS TRAM UND BUS

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

IN KÜRZE

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



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

195,55

2020

290,60

2019



BEFÖRDERTE PERSONEN
(in Mio. Einsteigern/Jahr)

85,78

2020

126,63

2019



LINIENLÄNGEN
(in m)

72 898

Tram (9 Linien)

111 914

Bus (15 Linien)



KURSKILOMETER
(in Tsd. km)

6064

Tram

6296

Bus



PÜNKTLICHKEIT ¹
(Erreichungsgrad innerhalb
der definierten Toleranzwerte,
in Prozenten der Fahrten)

84,2

2020

81,1

2019



**MITARBEITERINNEN
UND MITARBEITER**

1376

Personen

1242,2

Vollzeitstellen (FTE)



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

- 20 770 218

2020

355 321

2019



**ENERGIEVERBRAUCH
ROLLMATERIAL**
(in kWh)

56 786 000

Gesamtenergieverbrauch

31 934 000

(56,2%)
Erneuerbare Energien

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

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

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

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



Yvonne Hunkeler
Verwaltungsratspräsidentin BVB

IMPRESSUM

Herausgeberin

Basler Verkehrs-Betriebe
Unternehmenskommunikation
Claragraben 55
CH-4005 Basel

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



Konzept und Gestaltung

Klarkom AG, Wabern bei Bern
phorbis Communications AG,
Basel

Text

Unternehmenskommunikation
BVB, Basel
Klarkom AG, Wabern bei Bern

Illustrationen

Michael Meister, Bottmingen

Fotos

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

Druck

Printhouse by Job Factory, Basel



16

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



18

Der BVB-Jahresrückblick 2020.



20

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

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

SCHMERZHAFTER FAHRGASTRÜCKGANG, ABER GUTE ZUKUNFTSAUSSICHTEN

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

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

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

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

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

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

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



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

— Ramon Oppikofer, Vize-Direktor



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

— Bruno Stehrenberger,
Direktor

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

Können Sie der Coronakrise etwas Positives abgewinnen?

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

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

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

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

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

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

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

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

— Bruno Stehrenberger

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

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

BRUNO STEHRENBARGER:

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

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

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

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

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

Und nach 2021?

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

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

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

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

Was ist Ihr Ausblick auf 2021?

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

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

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

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

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



EIN AUSSERGEWÖHNLICHES JAHR

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





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

FÜHREN IN KRISENZEITEN: DIE BVB-INTERNE CORONA-TASKFORCE

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

PANDEMIEFAHRPLAN WÄHREND DES LOCKDOWNS

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

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





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

STARKER FAHRGASTRÜCKGANG

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

DER SCHUTZ DER MITARBEITENDEN AN ERSTER STELLE

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

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

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

CORONA-ANLAUFSTELLE INSTALLIERT

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

Interview

VERLUST VON 20,8 MILLIONEN FRANKEN



Daniel Mangani,
Leiter Finanzen und Mitglied der Geschäftsleitung

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

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

Aus welchen Mitteln wird dieser Verlust gedeckt?

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

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

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



MASKENTRAGPFLICHT IM ÖV

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

UND IN 125 JAHREN?

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



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

—— Andreas Büttiker, Direktor BLT



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

—— Esther Keller,
Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement BS

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

—— Timm Klose,
Verteidiger FC Basel 1893





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

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



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

—— Sarah Spale,
Schauspielerin

«Insgeheim hoffe ich, dass wir Baslerinnen und Basler und die Touristinnen und Touristen unser geliebtes «Drämmli» auch in 125 Jahren noch schätzen. Bestimmt fahren die Trams dann nicht mehr auf Schienen. Vielleicht schweben sie bis dann sogar in der Luft?»

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



DIE ELEKTRIFIZIERUNG DER BUSFLOTTE IST AUF KURS

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



Bussystem 2027

E-DOPPELGELENKBUSSE FÜR DIE LINIE 50



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

BESCHAFFUNG VON 126 E-BUSSEN IN ZWEI ETAPPEN

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

GARAGE RANK MUSS NEU GEBAUT WERDEN

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

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

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

PROVISORIEN ZUM ABSTELLEN DER BUSSE

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

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



ROLLMATERIALSTATISTIK

Stand 31.12.2020



135 Trams

115 Busse

21 Oldtimer

271 TOTAL Fahrzeuge

BVB – MEHR ALS TRAM UND BUS

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

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

UNSERE HERAUSFORDERUNGEN

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

UNSERE STRATEGIE

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

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

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

ZUSÄTZLICHE STOSSRICHTUNGEN

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

UNSERE VISION

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

UNSERE STOSSRICHTUNGEN

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

UNSER LEITSPRUCH

BVB – Mehr als Tram und Bus



Interview

DIE NEUE STRATEGIE VERANKERN



Milan Sedlacek,
Leiter Unternehmensstab

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

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

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

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



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

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

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

ERNEUERT UND INSTAND GEHALTEN

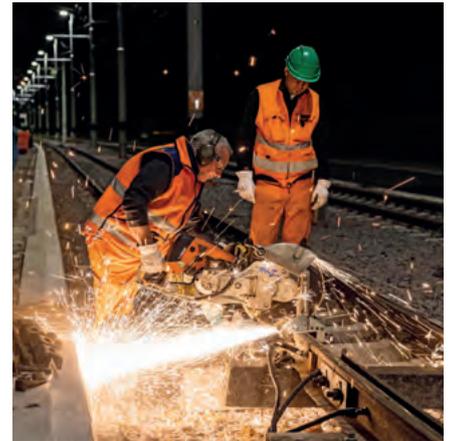
3200 Gleismeter, 7 Kreuzungen, 8 Weichen und 1500 Meter Fahrleitung mit 44 Fahrleitungsmasten hat die BVB 2020 erneuert. Das Gesamtbauvolumen betrug 13 Millionen Franken.



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

GLEIS- UND FAHRLEITUNGSBAU ÄUSSERE BASELSTRASSE ABGESCHLOSSEN

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



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

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

Interview

ALLE BAUVORHABEN PLANMÄSSIG UMGESETZT



Ramon Oppikofer, Leiter Infrastruktur und Vize-Direktor

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

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

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

Welche Herausforderungen stehen für das aktuelle Jahr an?

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

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

Welches Fazit ziehen Sie betreffend Netzsanierung für das Jahr 2020?

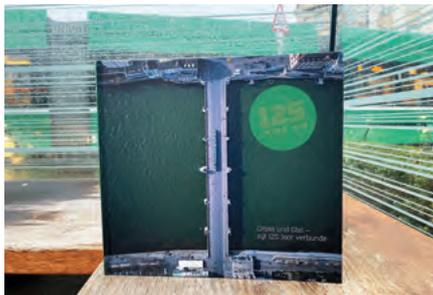
Die Entwicklung des Zustandsmittelwertes ist positiv. Alle Anlagen, die mit Stand des Netzzustandsberichtes 2019 in der Zustandsklasse 5 sind, sind für einen Ersatz bis einschliesslich 2021 geplant. Ebenfalls positiv: Der vor einigen Jahren kommunizierte «Sanierungs-Nachholbedarf» an unseren Infrastrukturanlagen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

EIN JAHR MIT VIELEN BEWEGENDEN MOMENTEN

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

125 Jahre BVB

EIN JUBILÄUM (FAST) OHNE FEIERN



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

BVB-Geschichte

TRAM-MUSEUM ERÖFFNET



© Claudia Link

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

Fahrgastinformation

HALTEKANTEN NEU BESCHRIFTET



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

Bussystem 2027

MIT DEM STROMNIBUS
AUF TOUR

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

Sicherheit

VIDEOCLIPS FÜR
DIE FAHRGÄSTE

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

125 Jahre BVB

EINE BRIEFMARKE
FÜR DIE BVB

© Urs Graber

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

Mobilität der Zukunft

YUMUV: MOBILITÄT
IM ABO

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

Umwelt

LUFTMESSUNGEN
AUF DEM BVB-NETZ

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

Sicherheit

DER «ROLLATOR-REST»
IM TEST

© Roland Schmid

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

PERSONALZAHLEN

PERSONALBESTAND (PERSONEN) **1376**

VOLLZEITSTELLEN (FTE) **1242,2**

NATIONALITÄTEN **27**

DURCHSCHNITTSALTER **47,3 Jahre**

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

FRAUENANTEIL INSGESAMT **14,8%**

IM VERWALTUNGSRAT **42,9%**

IN DER GESCHÄFTSLEITUNG **14,3%**

IM FÜHRUNGS- UND FACHKADER **15,1%**



BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT

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

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

INVESTITION IN DIE ZUKUNFT

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

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

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

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



Susanne Bolliger Crocoll,
Leiterin Personal und Mitglied der
Geschäftsleitung

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

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

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

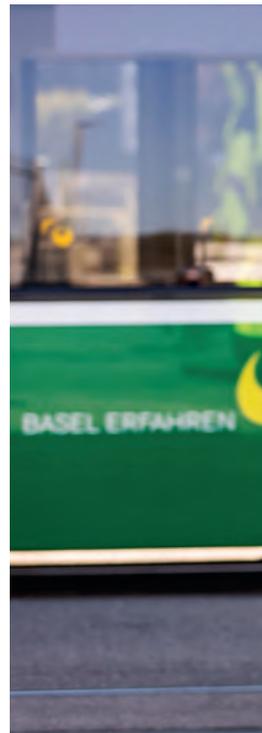
FRAUENFÖRDERUNG

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

Mitarbeitende

1376 MITARBEITENDE – 1 BVB

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





3



4



5



6

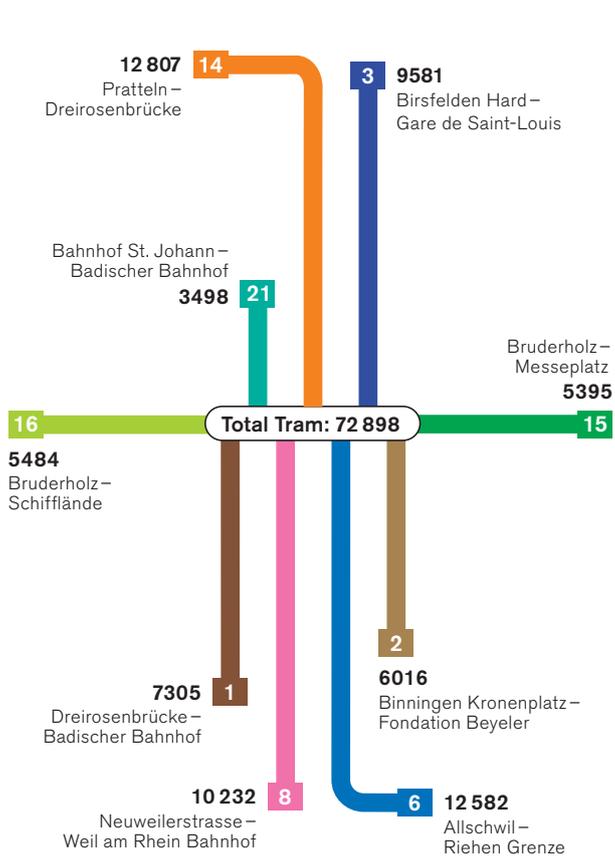
- 1 Bus-Chauffeur mit dem Stromnibus beim EuroAirport.
- 2 Der Zustand der elektrischen Anlagen wird mit kritischem Blick geprüft und wo nötig geflickt.
- 3 Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Kundendienst sind für Fragen der Fahrgäste bei Baustellen oder Veranstaltungen im Einsatz.
- 4 Die Abteilung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

LINIENSTATISTIK 2020

Tram

LINIENLÄNGE¹

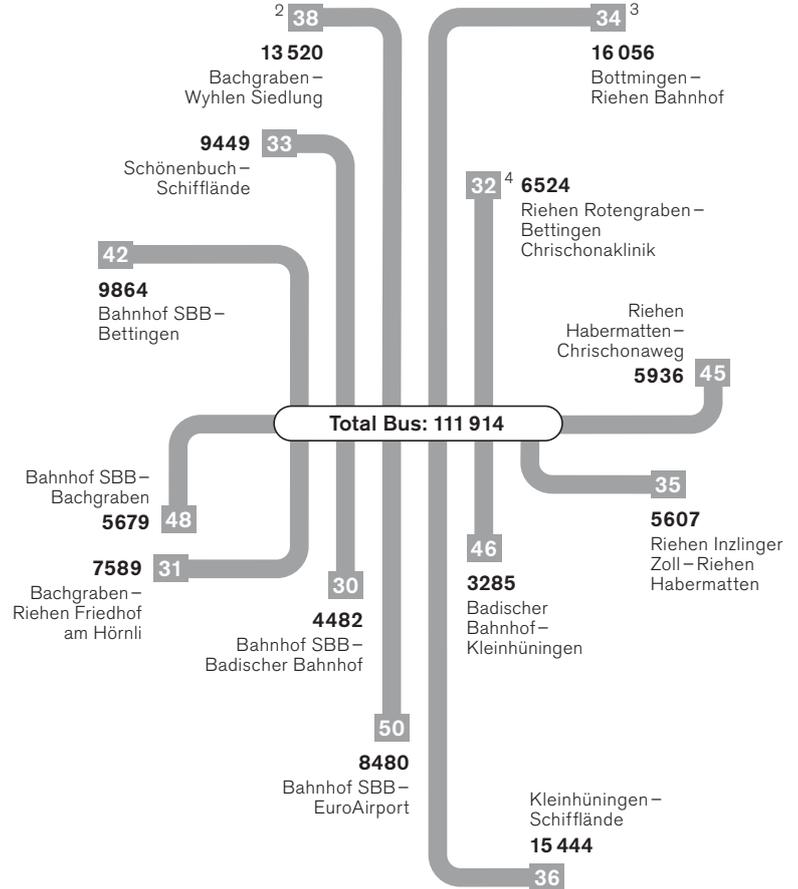
in m



Bus

LINIENLÄNGE¹

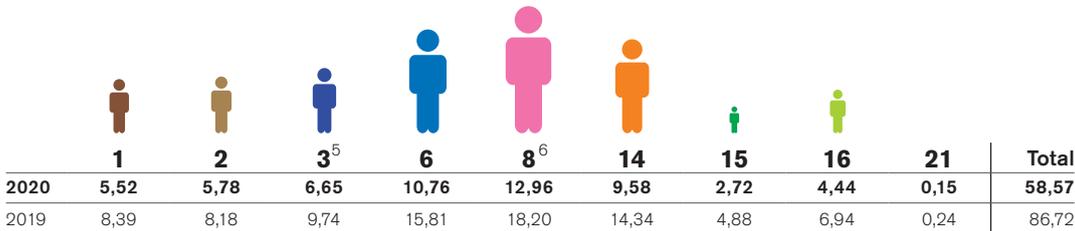
in m



Tram

BEFÖRDERTE PERSONEN TRAM¹

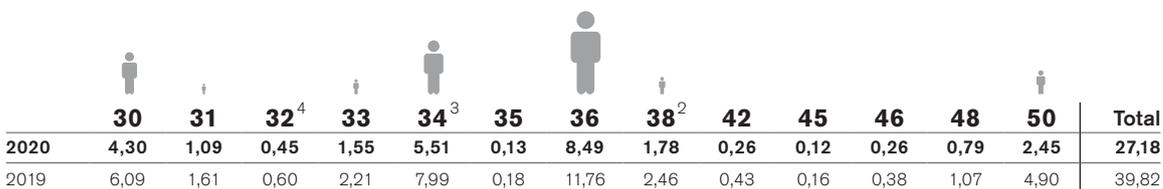
in Mio. Einsteigern



Bus

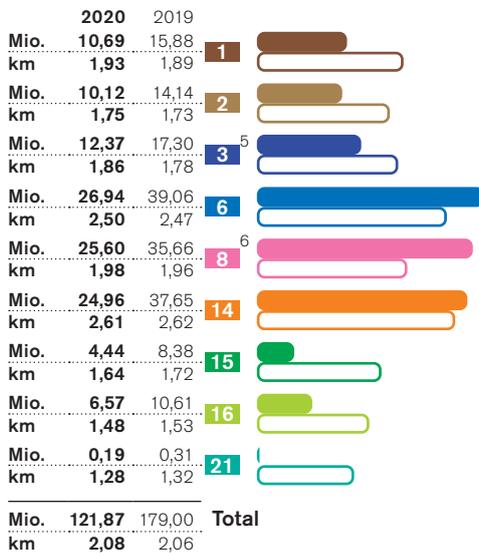
BEFÖRDERTE PERSONEN BUS¹

in Mio. Einsteigern



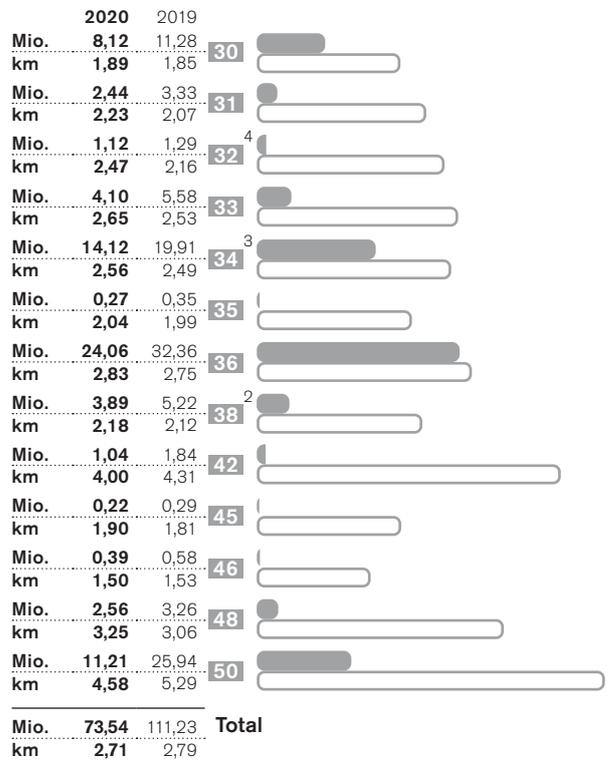
Tram

PERSONENKILOMETER¹ in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km



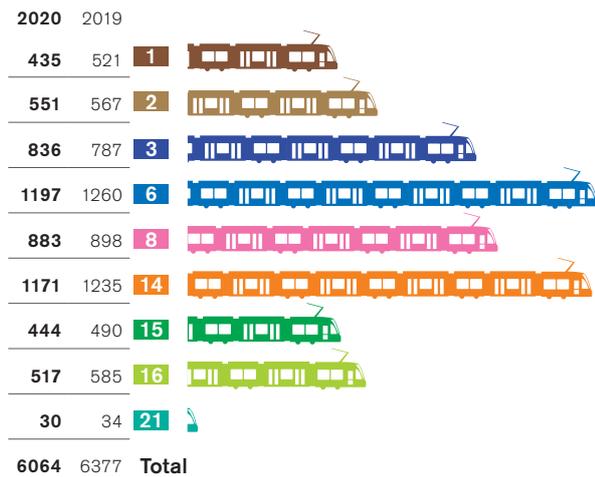
Bus

PERSONENKILOMETER¹ in Mio.
DURCHSCHNITTLICHE REISEDISTANZ in km



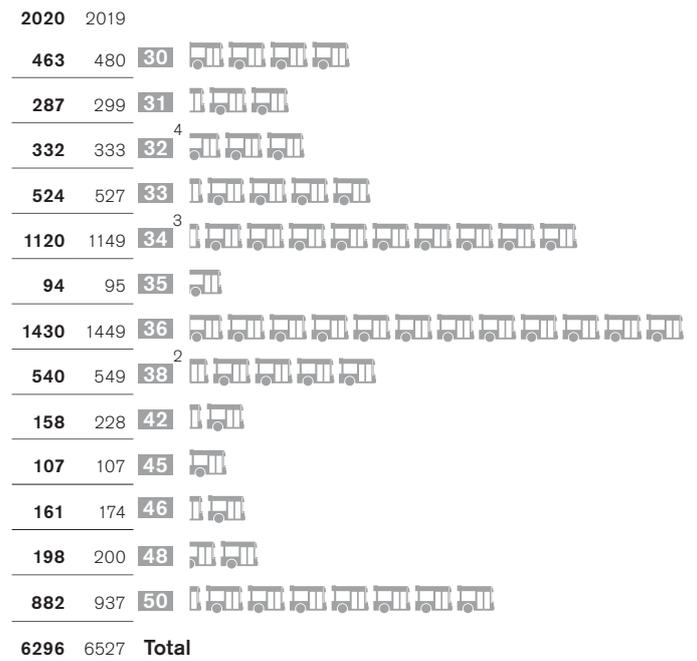
Tram

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.



Bus

GELEISTETE KURSKILOMETER in Tsd.



Anmerkungen

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

VERWALTUNGSRAT



Präsidentin

YVONNE HUNKELER

Dipl. Wirtschaftsprüferin,
Betriebsökonomin HWV, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständige Unternehmensberaterin

Weitere Mandate

Mandate als Mitglied:

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



Vize-Präsident

KURT ALTERMATT

Dr. oec. HSG, 1951
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreter des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

VRA Finance & Controlling: Präsident

VRA Personal & Compliance:

Vize-Präsident

VRA Nomination: Präsident

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Stiftung Discherheim – Wohnen und
Arbeiten Solothurn

Mandate als Mitglied:

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



Mitglied

MANFRED GLOOR

Wagenführer, 1967
Mitglied seit 01.01.2018

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

VRA Personal & Compliance

Weitere Mandate

Vorstandsmitglied VGV
des VPOD Basel



Mitglied

SIBYLLE OSER

lic.iur. Advokatin, 1966
EMBE HSG, Mediatorin
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Selbstständig

VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Vize-Präsidentin der Verwaltung der
Genossenschaft Migros Basel



Mitglied

HANSPETER RYSER

Selbstständiger Landwirt, 1965
Mitglied seit 01.01.2010

Vertreter des Kantons
Basel-Landschaft

VRA Strategie & Politik: Präsident
VRA Finance & Controlling:
Vize-Präsident
VRA Nomination

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

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

Mandate als Mitglied:

Anstaltsrat Gartenbad Böttingen,
Verband Basellandschaftlicher
Gemeinden



Mitglied

DANIELA THURNHERR

Prof. Dr. iur., 1972
Mitglied seit 01.01.2014

Vertreterin des Regierungsrats
Basel-Stadt

Juristische Fakultät der Universität
Basel, Professorin

VRA Personal & Compliance: Präsidentin
VRA Nomination

Weitere Mandate

Mandate als Präsidentin:

Ernst und Anna Landsberg-
Erinnerungsstiftung

Richterliche Tätigkeit:

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



Mitglied

WIDAR VON ARX

Prof. Dr. oec., 1977
Mitglied seit 01.01.2018

Vertreter des Regierungsrats Basel-Stadt

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

VRA Strategie & Politik: Vize-Präsident

VRA Finance & Controlling
VRA Strategie & Politik

Weitere Mandate

Mandate als Präsident:

Lorempira GmbH

Mandate als Mitglied:

Prix Litra
Mitglied Beirat des
SBB Forschungsfonds

GESCHÄFTSLEITUNG



Direktor
BRUNO STEHRENBARGER
Kaufmann KFS, 1966

Direktor seit 12.07.2019
(Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2016)



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

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.10.2018



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

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.09.2017



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

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.04.2020



Leiter Technik

ALEXANDER KLETT

Dipl. Ingenieur (FH), MBA, 1969

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.10.2019



Leiter Finanzen

DANIEL MANGANI

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

Mitglied der Geschäftsleitung seit
03.09.2019



Leiter Unternehmensstab

MILAN SEDLACEK

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

Mitglied der Geschäftsleitung seit
01.05.2018



GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MITARBEITENDE

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

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

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

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

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

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

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

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

RISIKOMANAGEMENT

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

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

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

BESONDERE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

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

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

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

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

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

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

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

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

WEITERE EREIGNISSE

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

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

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

AUSBLICK

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

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

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

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

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

JAHRESRECHNUNG

ERFOLGSRECHNUNG

2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

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

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

BILANZ

Per 31. Dezember 2020 mit Vorjahresvergleich, in CHF

Aktiven	Note	31.12.2020	31.12.2019
Flüssige Mittel	8	7 118 035	26 874 998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	13 432 000	15 772 390
Sonstige kurzfristige Forderungen		3 082 058	4 371 236
Vorräte und angefangene Arbeiten	10	27 139 769	24 442 131
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	15 480 582	11 928 756
Umlaufvermögen		66 252 444	83 389 511
Sachanlagen	13	615 073 771	633 738 384
Finanzanlagen	12	499 900	499 900
Immaterielle Anlagen	14	5 424 514	6 335 468
Anlagevermögen		620 998 185	640 573 752
Total Aktiven		687 250 629	723 963 263
Passiven	Note	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15	3 560 620	11 129 194
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		14 713	72 246
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	12 596 195	11 799 093
Kurzfristige Rückstellungen	17	10 055 048	13 165 795
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	52 433 967	41 582 063
Kurzfristiges Fremdkapital		78 660 543	77 748 391
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	256 427 226	254 313 160
Langfristige Rückstellungen	17	2 801 059	3 524 635
Investitionszuschüsse	19	152 374 488	166 515 652
Langfristiges Fremdkapital		411 602 773	424 353 447
Fremdkapital		490 263 316	502 101 838
Dotationskapital		172 631 540	172 631 540
Gesetzliche Rücklagen nach Art. 36 PBG	20	–	4 103 893
Gewinnvortrag		45 125 991	44 770 671
Jahresgewinn/-verlust (–)		–20 770 218	355 321
Eigenkapital		196 987 313	221 861 425
Total Passiven		687 250 629	723 963 263

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

KENNZAHLEN IM FÜNFJAHRESVERGLEICH

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

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

2 Angaben beziehen sich auf das jeweilige Fahrplanjahr.

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

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

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

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

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

7 Nachträgliche Korrektur.

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

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

WIR, DIE BVB:

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

