

# BVB: Nicht nur die Trämli und Busse sind grün



Seit 115 Jahren transportieren die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) die Baslerinnen und Basler, und als Teil des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) die Pendler aus der Region. Der ÖV-Anteil ist im Vergleich mit anderen Städten sehr hoch, was als wichtiger Faktor zur hohen Lebensqualität in Basel beiträgt. Zuverlässig, schnell und sicher werden die Passagiere befördert, was sich in wachsenden Passagierzahlen, einer grossen Kundenzufriedenheit und einem gesunden Geschäftsergebnis niederschlägt. Die BVB ist aber auch in Sachen Ökologie Spitze, sorgt sie doch mit ständigen Innovationen für einen sauberen und energieeffizienten, öffentlichen Verkehr.

Interview mit Urs Hanselmann  
von Niggi Freundlieb

Die BVB befördert pro Jahr gegen 125 Millionen Fahrgäste. Das sind rund 340'000 Fahrgäste pro Tag. Insgesamt sind auf acht Traminien zweihundert Trams im Einsatz, auf zwölf Buslinien verkehren neunzig Busse. Seit dem 1. Januar 2006 ist die BVB eine öffentlich-rechtliche Anstalt, die sich zu hundert Prozent im Besitz des Kantons Basel-Stadt befindet.

Die BVB wurde 1895 gegründet und betreibt heute als grösste Partnerin im TNW, in Basel-Stadt und Umgebung über 160 Kilometer Tram- und Buslinien. Von Basel, über Binningen, Bottmingen, Allschwil, Schönenbuch, Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Riehen, Bettingen, bis hin zu Weil am Rhein (BRD) und Haltingen (BRD) bedient die BVB als öffentlicher Verkehrsbetrieb zahlreiche Orte der Region.

**«Geschäftsführer»: Die für letztes Jahr angekündigte, und wegen der Finanzkrise um ein Jahr verschobene Preiserhöhung – sie tritt ab Juni in Kraft – hat eigentlich keine öffentlichen Diskussionen ausgelöst; die Menschen setzten sich jedenfalls nicht wie 1969 auf die Schienen. Kann daraus geschlossen werden, dass die Bevölkerung mit der BVB zufrieden ist, beziehungsweise aufgrund der Leistungen der BVB mit einer Preiserhöhung leben kann?**

**Urs Hanselmann:** Wir machen alle zwei Jahre eine Kundenzufriedenheitsumfrage. Und dort attestieren uns die Kunden, dass wir einen sehr guten Job machen. Die BVB erhält sogar die besseren Noten als öffentliche Verkehrs- und Transportunternehmen in anderen Schweizer Städten in vergleichbaren Umfragen. Aber auch die Fakten sprechen eine deutliche Sprache. Immer

mehr Menschen werden durch die BVB transportiert und ich bin deshalb überzeugt, dass die Basler Bevölkerung eine doch relativ moderate Preiserhöhung für gerechtfertigt hält und unsere Bemühungen für einen leistungsstarken und gleichzeitig modernen, sowie umweltorientierten ÖV honoriert. Diese breite Zustimmung zur BVB ist aber auch eine Verpflichtung für uns, weiterhin dafür zu sorgen, dass nicht nur die Kunden zufrieden sind, sondern auch dass der Standort Basel eine BVB hat, die für die Zukunft gerüstet ist.

**Tariferhöhungen, die ja den gesamten TNW betreffen, haben aber natürlich vor allem sachliche Gründe. Welche?**

Ein Kostenfaktor sind die stark gestiegenen Preise für die elektrische Energie, welche bei der BVB mit jährlichen Mehrkosten von 2,5 Millionen



**Urs Hanselmann**

Alter	61
Zivilstand	verheiratet
Erlerner Beruf	dipl. Elektroingenieur ETH
Heutige Position	Direktor BVB (seit 1996)
Hobbies	Berge, Wandern, Ski, Fotografie

Franken zu Buche stehen. Nicht zu vergessen die Teuerung, die seit der letzten Anpassung der Einzelbillettpreise um rund sechs Prozent, jene für das U-Abo um zweieinhalb Prozent gestiegen sind, was einem Teuerungseffekt von rund sechs Millionen Franken entspricht. Ein entscheidender Punkt ist aber, dass die BVB und ihre Partnerunternehmen im TNW ja den öffentlichen Verkehr in der ganzen Region Nordwestschweiz kontinuierlich ausbauen, zum Beispiel durch neue Streckenerschliessungen, aber auch im Bereich des Fahrgastkomforts. Man muss den Kunden attraktive Transportleistungen anbieten, die mit den anderen öffentlichen Verkehrsträgern verknüpft sind. Die Kunden wollen sich aber auch technologisch und ökologisch modern und vernünftig transportieren lassen, um eine Alternative zum privaten Auto zu haben.

**Deshalb auch die starke Gewichtung des Themas Ökologie bei der BVB?**

Ökologie ist für uns ein grosses Thema – bei der BVB sind nicht nur die Trämli und Busse grün! Wir haben klare CO<sub>2</sub>-Ziele und arbeiten intensiv daran, um diese Ziele, zum Beispiel im Busbereich, zu erreichen. Als Beispiel nenne ich unsere Biogas-Busse, die sich sehr bewähren, aber auch die zukünftige Busbeschaffung, wo der Trend ganz eindeutig in Richtung Hybrid-Fahrzeuge geht. Dann darf man nicht vergessen, dass die BVB grosse Liegenschaften wie zum Beispiel das Wiesenplatz-Depot besitzt, die viel Energie zum Heizen benötigen. Auch in diesem Bereich unternehmen wir grosse Anstrengungen zur Energieoptimierung.

**Im September 2009 sind mit Martin Gudenrath (VR-Präsident) und dem früheren SBB-Mann Paul Blumenthal zwei sogenannte Topshots in den BVB-Verwaltungsrat geholt worden. In einem Interview hat Regierungsrat Wessels auf die Frage, ob er sich nun im BVB-Verwaltungsrat mehr unternehmerischen Geistes wünschete, vielsagend geantwortet: «Das ist Interpretationssache.» Wie interpretieren Sie das?**

Die BVB hat seit der Umwandlung in ein öffentlich-rechtliches Unternehmen im Jahr 2006, die sich sehr bewährt hat, gerade in Richtung unternehmerisches Denken sehr grosse Fortschritte gemacht. Unsere Philosophie ist es, gute Leistungen zu guten Kostenbedingungen zu erbringen und auch dafür zu sorgen, dass wir die entsprechenden finanziellen Polster haben, um als Unternehmen für alle Eventualitäten gerüstet zu sein. Ich denke, dass wir diesbezüglich als Unternehmen sehr gut positioniert sind. Was das Zitat anbelangt, kann ich nur sagen, dass vom Verwaltungsrat starke unternehmerische Impulse kommen und verstärkt kommen werden, und wir von der Geschäftsleitung dies begrüssen.

**Werfen wir einen kurzen Blick auf aktuelle «Baustellen»: Wie weit ist man mit der Tramverbindung nach Frankreich?**

Für die Linie 3 ins Elsass wird auf der Ebene Vor- und Machbarkeitsstudie gearbeitet. Deren Erkenntnisse werden zu den entsprechenden Prozessen führen. Als zweite Priorität sehen wir das Projekt der Linie 11, die ja im Agglomerationsprogramm angemeldet ist. Wir favorisieren al-

lerdings die Linie 3, weil diese durch Gebiete mit Entwicklungspotential führt, während die Linie 11 bebauteres Gebiet durchfahren würde. Generell muss einfach bedacht werden, dass Planungs- und Entscheidungsprozesse bei grenzüberschreitenden Projekten naturgemäss sehr anspruchsvoll und zeitintensiv sind.

**Ein Dauerthema ist die Optimierung der Erschliessung Allschwils durch die BVB. Wie stellt sich die Situation zurzeit dar?**

Die Situation in Allschwil ist komplex. Mit unserer Busverbindung ins Bachgrabengebiet haben wir einem grossen Bedürfnis entsprochen. Bekanntlich muss hier aber nach politischen Lösungen zwischen Basel-Stadt und Basel-Land gesucht werden, insbesondere auch was die Realisierung einer von mehreren zur Diskussion stehenden Linienführungs-Varianten in Bezug auf die Traminien 6 und 8 betrifft. Die Erschliessung des Bachgrabengebiets, aber auch die direkte Anbindung an den Bahnhof SBB liegen uns sehr am Herzen und alle Beteiligten sind sich klar darüber, dass man an einem Konsens arbeiten muss.

**Und wie weit ist man bei der Verbindung des Leimentals zum Bahnhof SBB, Stichwort Margarethenstich?**

In beiden Basel wird auf der Stufe Vorprojekt daran gearbeitet. Ich denke, dass innerhalb eines Jahres das Geschäft auch politisch behandelt und ein Projektierungskredit gesprochen werden kann. Gemäss Planung, kann die Verbindung jedoch frühestens auf Ende 2014 realisiert werden. ■

Weitere Informationen

**Basler Verkehrs-Betriebe BVB**  
Claragraben 55  
CH-4058 Basel  
Telefon +41 (0) 61 685 12 60  
Telefax +41 (0) 61 685 12 48  
info@bvb.ch  
www.bvb.ch

## Tessiner Geflecht



**Kohlenberggasse 20, 4051 Basel,  
Telefon: 061/225'58'77  
www.blindenheimbasel.ch**

