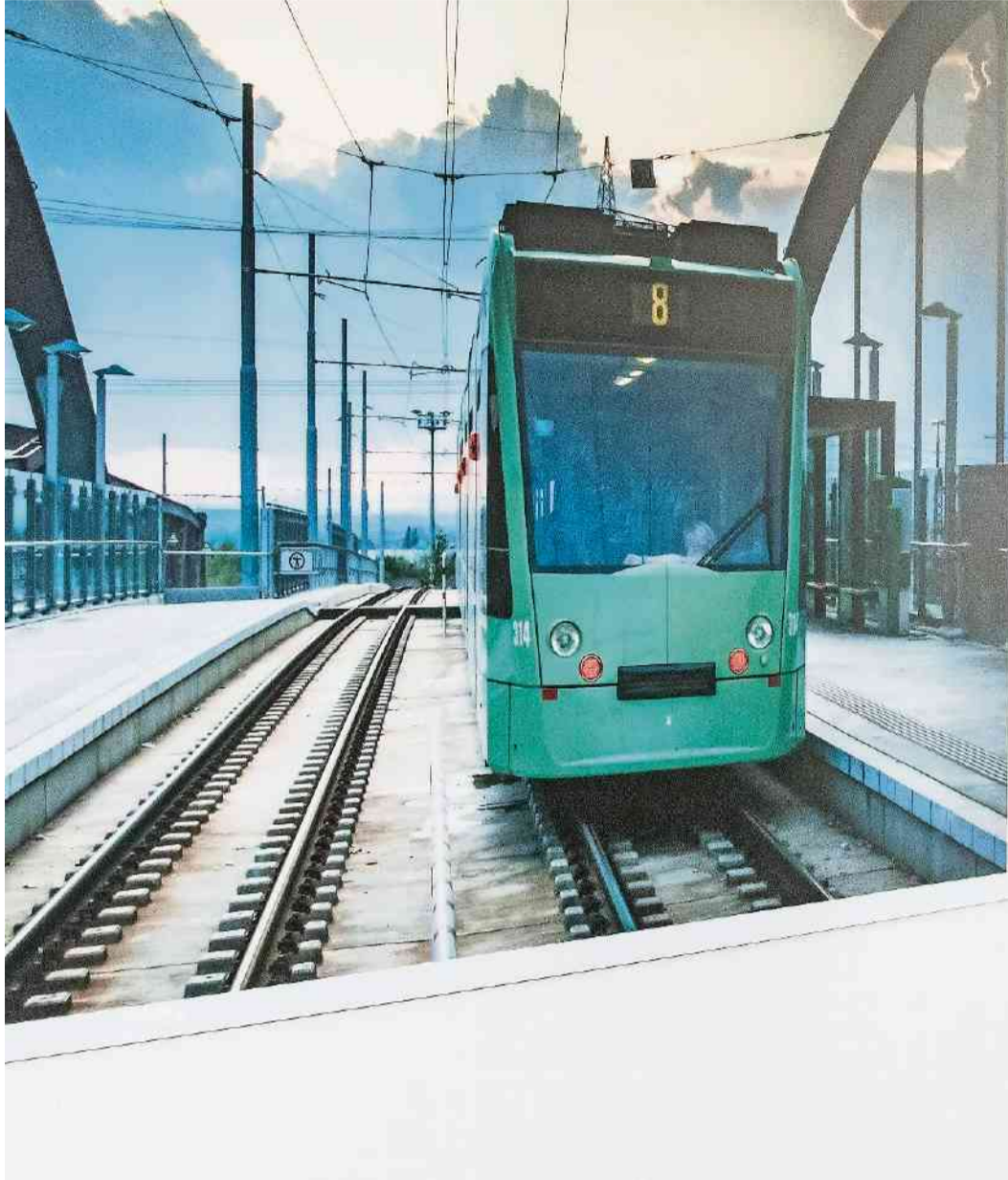


# «Möglichst bald elektrisch fahren»

öV Die neue Verwaltungsratspräsidentin kämpft mit Altlasten und will die BVB fit machen für die Zukunft



Seit Anfang Jahr die oberste Basler Drämmli-Fahrerin: BVB-Verwaltungsratspräsidentin Yvonne Hunkeler.

NICOLE NARS-ZIMMER

## ZUR PERSON

### Luzerner CVP-Frau

Die 51-jährige Luzernerin Yvonne Hunkeler ist seit Anfang Jahr Präsidentin des Verwaltungsrats der BVB. Ihr Vorgänger Paul Blumenthal war vergangenen Sommer per sofort zurückgetreten, nachdem die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Grossen Rats eine Reihe von Problemen im öV-Unternehmen aufgedeckt hatte. Weil auch Vizepräsident Paul Rüst das Handtuch warf, musste der BVB-Verwaltungsrat ein halbes Jahr interimistisch geführt werden. Hunkeler arbeitet als Unternehmensberaterin und politisiert seit 2011 für die CVP im Luzerner Kantonsrat. Seit 2012 ist sie zudem Verwaltungsratspräsidentin der Verkehrsbetriebe Luzern. (HYS)

VON JONAS HOSKYN

### Frau Hunkeler, Sie sind seit Anfang Jahr Verwaltungsratspräsidentin der BVB. Wie war ihr erster Monat?

Yvonne Hunkeler: Ich konnte schon sehr viel aufgleisen. Ich hatte Gespräche mit Mitgliedern der Geschäftsleitung und zwei Sitzungen mit dem neuen Verwaltungsrat, in dem wir bereits mehrere strategische Entscheide gefällt haben.

### In den letzten Jahren durchliefen die BVB schwierige Zeiten. Wie sehr sind Sie noch mit Aufräumen beschäftigt?

Ich habe ein Unternehmen angetroffen, das noch stark mit Altlasten beschäftigt ist, zum Teil noch aus der Krise 2014. Das prägt die Unternehmenskultur bis heute. Wir kommen nun langsam in eine Phase, in der man neue strategische Themen anpacken kann.

### Sprechen wir noch kurz über die Altlasten. Die Unzufriedenheit unter den Mitarbeitern ist seit langem ein grosses Problem.

Es wurden verschiedene Verhandlungsgremien mit den Personalverbänden geschaffen, auch unter Einbezug unserer Personalkommission. Ich bin zuversichtlich, dass das Ganze jetzt auf eine neue Basis gestellt wird. Es muss wieder eine Kultur geschaffen werden, dass man gerne für die BVB arbeitet.

### Ein Grund für das schlechte Klima war auch das Sparprogramm Avanti.

Das Ziel von Avanti ist für mich nicht in erster Linie, Geld zu sparen. Und schon gar nicht, Personal abzubauen. Avanti ist vor allem ein Thema der Unternehmenskultur. Es soll zur Folge haben, dass sich das Unternehmen laufend verbessert. In einer solchen Firma arbeitet man auch gerne. Wenn ein Unternehmen eine ständige Verbesserungskultur lebt, werden quasi als Nebeneffekt auch Effizienzgewinne geschaffen. In der Vergangenheit wurde dies zu stark in den Vordergrund gerückt.

### Nachholbedarf besteht auch im Bereich Infrastruktur. Da wurde zu lange zu viel aufgeschoben.

Der Bereich Infrastruktur ist aktuell sehr gut aufgestellt, das zeigen auch die Erfolge im 2017. Richtig ist aber, dass es noch eine

Reihe Hausaufgaben gibt, weil bis zirka 2016 zu wenig investiert wurde. Die jetzige Crew hat eine Infrastruktur angetroffen mit grossen Nachholbedarf im Unterhalt. Meistens handelt es sich um Grosseprojekte, es braucht also eine gewisse Zeit, um

### «Ich habe in meinem ersten Monat in Basel sehr viel Goodwill gegenüber dem Unternehmen und dem öV als Ganzes wahrgenommen.»

Yvonne Hunkeler  
Verwaltungsratspräsidentin BVB

den Rückstand wieder aufzuholen. Aber wir haben jetzt eine gute Planung, sodass wir den Nachholbedarf kontinuierlich abbauen können. Es braucht dafür aber noch ein paar ausserordentliche Jahre.

### Die ganzen Krisen haben dem Image des Unternehmens stark geschadet. Wie werden die BVB wieder ein Sympathieträger?

Ich habe in meinem ersten Monat in Basel sehr viel Goodwill gegenüber dem Unternehmen und dem öV als Ganzes wahrgenommen. Viele haben zuversichtlich ge-

meint: Jetzt wird's dann sicher ruhiger um die BVB. Klar ist für mich aber: Wir müssen immer offen und transparent kommunizieren.

### Blicken wir in die Zukunft. Welche Themen sind Ihnen wichtig?

Ich hoffe, dass wir bald in die Phase der Unternehmensentwicklung kommen. Wo gibt es strategische Partnerschaften? Wie gehen wir mit der Digitalisierung um? Die BVB hatten bisher gar nicht wirklich die Chance, sich um solche Themen zu kümmern, weil immer andere Sachen wichtiger waren. Wir müssen die BVB fit für die Zukunft machen.

### Geben Sie mir ein Beispiel.

Ich bin ja auch Verwaltungsratspräsidentin der Verkehrsbetriebe Luzern VBL. Dort haben wir die App Fairtiq mitentwickelt. Die Idee: Das Handy ortet, an welcher Haltestelle man einsteigt. Am Ende der Fahrt klickt man dann wieder auf die App. Diese berechnet dann den günstigsten Tarif für die zurückgelegte Strecke.

### Welche Unterschiede sehen Sie bei Ihren Aufgaben in Luzern und Basel?

Das politische Umfeld in Basel ist anders. Die BVB sind eine öffentlich-rechtliche

Anstalt und näher an den Kanton gebunden. Viele Themen sind aber ähnlich, etwa die Anliegen der Personalverbände.

### Eine weitere Gemeinsamkeit: In Luzern wird seit letzter Woche ein Elektrobus getestet. Wie kürzlich bekannt wurde, planen die BVB ab Herbst ebenfalls ein solches Pilotprojekt. Obwohl bereits in wenigen Jahren die halbe Busflotte ersetzt werden muss.

Wir haben das Thema letzten Freitag im Verwaltungsrat besprochen und entschieden, dass für die BVB die sukzessive Umstellung auf Elektroantrieb Priorität hat. Dass Ziel ist, möglichst bald voll elektrisch zu fahren. Der Pilotbus soll nun die Bestätigung bringen.

### Mehrere Politiker haben Ihnen offenbar angeboten, sich für eine finanzielle Unterstützung stark zu machen, wenn die BVB ein klares Bekenntnis zu den Elektrobusen abgeben.

Wie gesagt, Elektrobusse haben für uns Priorität. Klar ist: Am Ende hat unser Vorschlag ein Preisschild, und Elektrobusse werden sicher nicht die günstigste Variante sein. Dann muss die Politik entscheiden, was sie will.

AB HERBST 2018 UNTERWEGS

## Die BVB testen den Bus der Zukunft

Vor zwei Wochen haben die BVB ihren ersten Elektrobus gekauft. Stolze 800 000 Franken kostet der VDL Citea SLFA-180 Electric aus Holland, mit dem unter anderem die Stadt Köln bereits gute Erfahrungen sammeln konnte. Dazu kommen noch 300 000 Franken für die Lade-station. Zum Vergleich: Ein Dieselbus, wie ihn die Basler Verkehrsbetriebe zuletzt besorgt haben, ist mit rund 670 000 Franken deutlich billiger. Auch technisch hat der 18 Meter lange Elektrobus noch seine Einschränkungen. Die maximale Reichweite liegt bei 130 Kilometern - im Winter aufgrund der Heizung nochmals deutlich geringer. Und das trotz drei Tonnen schweren Akkus auf dem Dach. Ab Herbst wird der Elektrobus auf Basels Strassen auf seine Tauglichkeit hin ge-



18 Meter lang und voll elektrisch: der künftige Testbus der BVB.

ZVG

testet. Fünf bis sechs Stunden soll der Bus jeweils zu den Spitzenzeiten am Morgen und am Feierabend im Einsatz stehen.

Dazwischen muss er zum Auftanken für rund 30 Minuten in die Garage Rank. Die BVB wollen mit den kurzen Linien starten und den Bus mit 130

Plätzen nach und nach auf allen Linien im Einsatz testen. Hintergrund des Pilotprojekts sind die zwei grossen bevorstehenden Busbeschaffungen des Unternehmens. In den nächsten Jahren erreicht der Grossteil der Busflotte ihr Lebensende. 2020/22 soll deshalb die Hälfte des Fuhrparks - über 50 Gas- und ältere Dieselbusse - ersetzt werden. Fünf Jahre später wird dann der Nachfolger für die Citaro-Dieselbusse gesucht, die seit 2015 im Einsatz stehen. Spätestens ab diesem Zeitpunkt müssen die BVB ohne fossile Brennstoffe auskommen - dies schreibt ihnen das öV-Gesetz vor. Der Knackpunkt dürfte sein, ob die Technik bereits in naher Zukunft genügend ausgereift ist. Auch die Finanzierung der teureren Busse dürfte noch einig- ges zu reden geben. (HYS)