



Inhaltsverzeichnis

Editorial	
Auf Zukunft gestellt	4
Jahresbericht	
Erneuerung Waldenburgerbahn: Plangenehmigungsgesuche	8
Neue Fernwirkanlage und hindernisfreie Haltestellen	10
Ausschreibung Elektrobusse: Zuschlag geht an EvoBus	14
Die BLT investiert in die Zukunft	16
«Pick-e-Bike»: Nachfrage nach Sharing-Angebot steigt	18
Kurznachrichten	22
Kennzahlen 2019	24
Die BLT als attraktive Arbeitgeberin	28
Nachgefragt: Mitarbeitende im Interview	30
Die BLT erhöht familienfreundliche Sozialleistungen	33
Tarifverbund Nordwestschweiz	34
Kennzahlen TNW 2019	36
Finanzen	
Finanzieller Lagebericht	38
Erfolgsrechnung	40
Bilanz	41
Geldflussrechnung	42
Anhang zur Jahresrechnung	43
Erläuterungen	45
Verwendung des Bilanzgewinns	51
Bericht der Revisionsstelle	52
Organisation	
Führungsorgane	54
Kennzahlen	
Trams bleiben stabil und Busse legen leicht zu	58
Fahrgastfrequenzen	59
Bahn-, Tram- und Buslinien	60
Streckennetz	61

Auf Zukunft gestellt

Die BLT nutzt die Chancen der Digitalisierung, um für ihre Kundinnen und Kunden Mehrwerte zu erzielen, den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu vereinfachen und die Effizienz zu steigern. Gleichzeitig erneuert sie kontinuierlich die Infrastruktur, setzt auf innovative, ressourcenschonende Technologien und macht sich fit für die Zukunft.

Das Jahr 2019 stand bei der BLT ganz im Zeichen von Infrastrukturerneuerungen und Innovationen.

Intensiv und anspruchsvoll ist das Grossprojekt «Erneuerung Waldenburgerbahn». Sämtliche Plangenehmigungsgesuche zur Erneuerung der Infrastruktur zwischen Liestal und Waldenburg wurden beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Mit den Baubewilligungen rechnet die BLT im Jahr 2020. Minutiös geplant wurde zudem die Koordination von Baulogistik und Verkehr, um den möglichst reibungslosen Ablauf während der Bauphase zu gewährleisten.

Mehrere Bauvorhaben realisierte die BLT im Berichtsjahr auf den Tramlinien, von der Erneuerung der Fahrleitung über den Ersatz von Schrankenanlagen bis zum hindernisfreien Umbau von Haltestellen. Bis Ende 2024 wird die BLT alle 59 Tramhaltestellen gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes umbauen. Die Umbauarbeiten sind zeitlich auf die langfristig geplanten Infrastrukturerneuerungen abgestimmt.

Innovative, digitale Wege geht die BLT mit dem Aufbau der neuen Fernwirkanlage. Ziel ist es, alle Gleichrichter, Sicherungsanlagen und Fahrwege der BLT mittels Fernwirkanlage zu überwachen und zu steuern. Dazu baute die BLT in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft ein eigenes Glasfasernetz. Der hohe Nutzen rechtfertigt die Investitionen in die neue zentrale Überwachungs- und Steuerungsanlage: höherer Personenschutz für die Fahrgäste und die Mitarbeitenden, kürzere Interventionszeiten und genereller Rückgang der Betriebsstörungen. Die erste Etappe der neuen Fernwirkanlage ging im Jahr 2019 in Betrieb.

Mit der technologischen Aufrüstung investiert die BLT in die Zukunft und erhöht ihre Wettbewerbsfähigkeit mit dem Anspruch, auch in Zukunft zu den besten Unternehmen im öffentlichen Verkehr zu gehören.

Im Berichtsjahr führte die BLT das unternehmensweite Enterprise Resource Planning-System (ERP-System) ein. Die neue IT-Plattform mit der Standard-Softwarelösung Microsoft Navision bringt zahlreiche Vorteile und wirkt sich positiv auf die Prozesse, Datenqualität und Effizienz aus. Das längerfristige Ziel ist es, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens wei-

ter zu optimieren und die steigenden Compliance-Anforderungen zu erfüllen.

Die BLT fokussiert auf den Ausbau der digitalen Kundenchnittstelle und treibt diesen gemeinsam mit der BVB weiter voran. Wer ein U-Abo besitzt, fährt seit Ende 2019 ohne Mehrkosten über die Grenze nach Deutschland. Zeitgleich profitieren U-Abonnentinnen und U-Abonnenten von der neuen Zusatzfunktion «Via Libre» der U-Abo App. Sie können damit die ganze Schweiz im öV bereisen und ihr Ticket einfach über die App lösen.

Die BLT leistet via TNW mit dem U-Abo seit Jahren einen nachhaltigen Beitrag zur Schonung der Umwelt. Auch bei Neubeschaffungen setzt sie auf die jeweils modernsten, kommerziell nutzbaren Umwelttechnologien. Anfang 2019 schrieb die BLT die Beschaffung von fünf Elektro-Normbussen inklusive Ladeinfrastruktur und Betriebsdaten-Managementsystem öffentlich aus. Der geplante E-Bus Pilotbetrieb auf der Linie 37 soll das Potenzial der alternativen Antriebsform für den Einsatz auf Buslinien im Baselbiet aufzeigen.

Die BLT schloss das Berichtsjahr mit einem positiven Ergebnis ab. Es resultierte ein Gewinn von CHF 2,33 Millionen. Dabei trug der nicht abgeltungsberechtigte Marktwirtschaftliche Bereich mit einem Jahresgewinn nach Steuern von CHF 1,66 Millionen wesentlich zum guten Gesamtergebnis der BLT bei.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre ausserordentlichen Leistungen und ihren engagierten Einsatz. Unseren Kundinnen und Kunden danken wir für das Vertrauen in die BLT und unseren Partnern im Tarifverbund sowie den nationalen, kantonalen und lokalen Behörden für die konstruktive Zusammenarbeit.

André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats

Andreas Büttiker
Direktor



André Dosé, Präsident des Verwaltungsrats (links), und Andreas Büttiker, Direktor (rechts).



Die BLT ist auf Zukunft gestellt. Erneuerungen der Infrastruktur und Innovationen prägten das Jahr 2019.

Erneuerung Waldenburgerbahn: Plangenehmigungsgesuche

Das Jahr 2019 stand ganz im Zeichen der Plangenehmigungsverfahren und des Baulogistik-, Verkehrs- und Bahnersatzkonzepts. Die Plangenehmigungsgesuche zur Erneuerung der Infrastruktur zwischen Liestal und Waldenburg sind eingereicht und beim Bundesamt für Verkehr in Prüfung. Die Baubewilligungen werden 2020 erwartet. Für einen reibungslosen Ablauf während der Bauphase sind die minutiöse Planung und sorgfältige Koordination von Baulogistik und Verkehr entscheidend – im engen Waldenburger Tal eine logistische Herausforderung.

Die BLT reichte bereits Ende 2018 die Plangenehmigungsgesuche der Streckenabschnitte Altmarkt–Bubendorf–Talhaus–Lampenberg–Ramlingen sowie Hirschlang beim Bundesamt für Verkehr ein. Im 2019 folgten die Plangenehmigungsgesuche der Streckenabschnitte Hölstein–Niederdorf–Winkelweg–Oberdorf und Waldenburg. Die Plangenehmigungen der gesamten Strecke von Liestal bis Waldenburg werden vom Bundesamt für Verkehr im Jahr 2020 erwartet, sodass die ersten Bauarbeiten unter Betrieb im selben Jahr starten werden.

Mit dem Start des Vierspurausbau im Bahnhof Liestal Ende Juni 2019 ist die Bauphase des Projekts «Erneuerung Waldenburgerbahn» eingeläutet. Unter der Federführung der SBB werden dabei der Bahnsteig und die Gleisanlage der Waldenburgerbahn erneuert und aufgewertet.

Logistische Herausforderungen

Die Bauarbeiten zur Erneuerung der Waldenburgerbahn und zum Hochwasserschutz entlang der Vorderen Frenke haben Auswirkungen auf den Bahnbetrieb und auf den Verkehr entlang der Kantonsstrasse. Das teilweise enge Tal ist sowohl für die Verkehrsplanung als auch für die Lagerung und Lieferung des Baustellenmaterials eine logistische Herausforderung. Entsprechend detailliert analysierte die BLT die Einflüsse auf Verkehr und Logistik im Waldenburger Tal. Mit dem Ziel, die Verkehrsflüsse sicherzustellen, erarbeiteten Fachspezialisten ein detailliertes Baulogistik- und Verkehrskonzept mit griffigen Massnahmen und Rahmenbedingungen.

Die Bautätigkeiten werden auf der Kantonsstrasse zu temporären Verkehrseinschränkungen führen und im oberen Talabschnitt einschneidender sein als im unteren. Die Einschränkungen betreffen alle Verkehrsbeteiligten – Autofah-

rer, Motorrad- und Velofahrer, Fahrgäste und Fussgänger. Die Baustellenbereiche werden durch ein grossräumiges Umfahungskonzept entlastet. Temporäre Materialdepots im Tal helfen zusätzlich, den Baustellenverkehr zu reduzieren.

Grosser Materialbedarf

Mit der Erneuerung der 13 Kilometer langen Bahnstrecke werden grosse Mengen von Material während der Aushub-, Abbruch- und Neubauarbeiten bewegt. Das Material wird transportiert, in den Materialkreislauf zurückgeführt, zwischengelagert oder zur jeweiligen Baustelle geliefert. Die Materiallieferungen erfolgen «just in time», um die Fahrdistancen zu den Baustellen möglichst kurz zu halten. Dazu werden in den definierten Streckenabschnitten, den sogenannten Losen, Installationsflächen eingerichtet.

Materialbedarf Erneuerung Linie 19

500 t Schwellen
21 Weichen (8 Typen)
45'000 t Aushub Alt-Schotter
66'000 t neuer Schotter
300'000 t Aushub
2'400 t Schienen
19'000 t Betonabbruch
216 t Fahrleitungsmasten
56'000 t Frischbeton (inkl. Bohrpfähle)
1'900 t Kabelkanal
24'000 t Beläge
280'000 t Kiessand/Hinterfüllung
700 t Mastfundamente



Der Vierspurausbau im Bahnhof Liestal läutet die Bauphase zur Erneuerung der Waldenburgerbahn ein.

Buslinie 19 als Bahnersatz

Vom 6. April 2021 bis 10. Dezember 2022 wird die gesamte Strecke der Waldenburgerbahn vollständig gesperrt. In diesem Zeitraum wird der effektive Bau der neuen Bahnlinie erfolgen. Während dieser Zeit verkehren klimatisierte Gelenkbusse, die den Fahrgästen genügend Platz und zeitgemässen Komfort bieten. Die Reisezeit mit dem Bus von Waldenburg nach Liestal verlängert sich in den Hauptverkehrszeiten um maximal zehn Minuten gegenüber der Fahrt mit der Waldenburgerbahn. Der Busbetrieb der Linie 19 wird auf die Bahnanschlüsse in Liestal abgestimmt. Der Fahrplan wird auf das Fahrgastaufkommen ausgerichtet und die Busse fahren während der Stosszeiten im 7,5-Minuten-Takt. Die Buslinie 19 wird die BLT mit Unterstützung von PostAuto betreiben.

Erste Bauarbeiten unter Betrieb

Bis zum effektiven Bau der neuen Bahnlinie werden im Vorfeld ab Sommer 2020 Arbeiten durchgeführt, ohne den Bahnbetrieb zu tangieren. Die Gleichrichterstationen entlang der Bahnstrecke werden erstellt, Installationsplätze eingerichtet und diverse Vorbereitungsmaßnahmen umgesetzt.

Bestellung neue Niederflur-Fahrzeuge

Am 17. April 2019 bewilligte der BLT Verwaltungsrat den Investitionskredit von CHF 58,5 Millionen für die Beschaffung von zehn neuen modularen Niederflur-Fahrzeugen des Typs «Tramlink» von Stadler Rail. Die Bestellung erfolgte mit der Vertragsunterzeichnung vom 26. April 2019. Die neuen Fahrzeuge werden ab Frühjahr 2021 im Werk von Stadler Rail in Valencia produziert und ab Dezember 2022 auf der Linie 19 zwischen Liestal und Waldenburg verkehren.

Information und Kommunikation

Die BLT pflegt während der gesamten Projektphase einen engen Kontakt und regelmässigen Dialog mit den verschiedenen Stakeholdern wie Bund, Kanton, Gemeinden, Gewerbe, Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Der kontinuierliche Austausch mit der Bevölkerung des Waldenburger Tals spielt eine zentrale Rolle. In direkten Gesprächen, an Informationsanlässen und mittels WB Magazin informiert die BLT die Bevölkerung regelmässig über den aktuellen Projektstand und die nächsten Meilensteine. Auch die Website www.blt.ch/Linie19 bietet jederzeit einen Überblick über die Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn und informiert laufend über aktuelle Ereignisse.



Das gesamte Streckennetz der BLT wird in den nächsten Jahren an die Fernwirkanlage angeschlossen.

Neue Fernwirkanlage und hindernisfreie Haltestellen

Die BLT realisierte im Jahr 2019 diverse Bauvorhaben auf den Tramlinien 10, 14 und 17 – von der Fahrleitungserneuerung über den Ersatz von Schrankenanlagen bis zum hindernisfreien Umbau von Haltestellen. Zugleich wurde die erste Etappe der neuen Fernwirkanlage in Betrieb genommen.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) des Bundes verordnet die technischen Anforderungen und die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. Bauten, Anlagen und Fahrzeuge sind bis 31. Dezember 2023 gemäss BehiG anzupassen, damit mobilitätseingeschränkte Menschen den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können. Vorgeschrieben werden unter anderem die Umsetzung von optischen und taktilen Indikatoren sowie der niveaugleiche Einstieg in Fahrzeuge.

Neue Haltestellen Linien 10 und 14

Die Haltestellen «Oberwil Zentrum», «Stallen» und «Dorenbach» der Linie 10 sowie «Zum Park» und «Schützenstrasse» der Linie 14 wurden im Jahr 2019 erneuert und an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst. Der erhöhte Bahnsteig mit Zugangsrampe ge-

währleistet allen Fahrgästen den hindernisfreien Ein- und Ausstieg. Die neuen Haltestellen sind gemäss BLT Standard mit Wartehalle, Sitzbank, Billettautomaten, digitaler Fahrgastinformationsanzeige, Informationsstele und LED-Beleuchtungskandelaber ausgestattet.

Die BLT wird bis Ende 2024 alle 59 Tramhaltestellen behindertengerecht umbauen. Die Arbeiten werden zeitlich jeweils auf die langfristig geplanten Infrastrukturerneuerungen abgestimmt. Auf der Linie 14 wird im 2020 der Streckenabschnitt Lachmatt–Pratteln Schlossstrasse vollständig erneuert, sodass der hindernisfreie Umbau der Haltestellen in diesem Abschnitt gleichzeitig erfolgen wird.

Neue Fahrleitungen und technische Anlagen

Die Fahrleitungen auf dem Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen «Binningen Oberdorf» und «Zoo» hatten ihre Lebensdauer erreicht und mussten vollständig erneuert werden. Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Haltestelle «Dorenbach» wurde die Böschung entlang der Birsig durch bauliche Massnahmen verstärkt und gesichert. Während der halbjährigen Bauphase verkehrten die Trams im wechselseitigen Einspurbetrieb.

In Binningen wurden die veralteten Bahnübergänge Linden- und Blumenstrasse ersetzt. Die neu installierten Barrieren erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Zugleich wurde die Lichtsignalanlage modernisiert und eine neue Technikkabine zur Steuerung der Bahn- und Lichtsignalanlage an der Gorenmattstrasse erstellt. In Muttenz erneuerte die BLT die veraltete Lichtsignalanlage und den Bahnübergang an der Schützenhausstrasse. In Pratteln baute sie die neuen Fahrleitungsfundamente für die 2020 geplante Gesamterneuerung der Strecke Lachmatt–Pratteln Schlossstrasse.

Die BLT sprach die Bauvorhaben und allfällige Verkehrsleitungen mit den betroffenen Gemeinden ab. Ebenso informierte sie die Anwohnerinnen, Anwohner und lokalen Zeitungsredaktionen im Voraus darüber.

Aufbau Fernwirkanlage

Im Dezember 2019 ging die erste Etappe der neuen Fernwirkanlage in Betrieb: auf der Linie 10 von Ruchfeld bis Dornach, auf der Linie 17 von Hüslimatt bis Rodersdorf sowie im Depot Hüslimatt. Die Aufschaltung der weiteren Streckennetze wird etappenmässig in den nächsten Jahren erfolgen.

Die Fernwirkanlage umfasst die gesamte Energieversorgung mit den Gleichrichteranlagen und Schaltposten auf den Strecken sowie die technischen Anlagen mit Weichenheizungen, Bahnübergängen, Beleuchtungen der Haltestellen, unterbruchsfreien Stromversorgungsanlagen, Schienenbenetzungsanlagen, Wassermelder und Lüftungsanlagen. Die verschiedenen Benutzergruppen wie Fahrdienstleiter und Elektroteam können die Anlagen mittels Software überwachen und fernbedienen. Bei einer Störung erfolgt automatisch ein Alarm.

Vorteile für Kunden und Unternehmen

Die Fernwirkanlage bringt der BLT und ihren Kunden Vorteile. Der Personenschutz wird für die Fahrgäste und die Mitarbeitenden erhöht, indem bei einem Ereignis die Fahrleitung respektive die Stromzufuhr rascher abgeschaltet werden kann. Durch die Früherkennung werden die Interventionszeiten reduziert, da die Stromzufuhr nicht mehr vor Ort auf dem Streckenabschnitt abgeschaltet werden muss. Das Elektroteam kann sich gezielter auf den Arbeitseinsatz auf dem Streckennetz vorbereiten und die für die Reparatur notwendigen Ersatzteile bereits rüsten. Letztendlich wird die Zeit der Betriebsstörung reduziert, was den Fahrgästen nutzt.



Die BLT baut alle Tramhaltestellen hindernisfrei um, gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Ausschreibung Elektrobusse: Zuschlag geht an EvoBus

Die BLT schrieb Anfang 2019 die Beschaffung von fünf Elektro-Normbussen inklusive Ladeinfrastruktur und Betriebsdaten-Managementsystem öffentlich aus. Unter den drei eingereichten Angeboten überzeugte EvoBus (Schweiz) AG mit dem neuen eCitaro von Mercedes-Benz auf der ganzen Linie. Der E-Bus Pilotbetrieb ist auf der Linie 37 mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 geplant, vorausgesetzt der Landrat stimmt der Finanzierungsvorlage zu.

Im Rahmen der Energiestrategie 2050 beauftragte das Bau- und Umweltschutzdepartement des Kantons Basel-Landschaft die Baselland Transport AG, einen Pilotbetrieb mit Elektrobusen zu erstellen und die Beschaffung öffentlich auszuschreiben. Der Pilotbetrieb soll das Potenzial der alternativen Antriebsform für den Einsatz auf Buslinien im Baselbiet aufzeigen.

eCitaro klarer Favorit

Drei Unternehmen reichten ihre Angebote fristgerecht ein und stellten je ein Fahrzeug für die obligatorischen Fahrtstests bereit. Die Anforderungskriterien in Technik, Ökologie, Service und Unterhalt erfüllte der eCitaro von Mercedes-Benz am besten. Das Fahrzeug verfügt über ein innovatives Energiemanagement. Heizung und Klimatisierung erfolgen mit einer Wärmepumpe. Die Bremsenergie wird rekuperiert und in der Antriebsbatterie gespeichert. Die Batteriekapazität deckt die erforderlichen Reichweiten ab und die Serviceleistungen garantieren einen langfristigen, zuverlässigen Betrieb.

Pilotbetrieb Buslinie 37

Der mehrjährige Pilotbetrieb erfolgt auf der Buslinie 37 mit dem Einsatz der fünf Elektro-Normbusse inklusive Energieversorgung, Betriebsdatenmanagement und Fahrzeugdisposition. In dieser Phase werden Entscheidungsgrundlagen für die mittelfristige Umstellung weiterer Linien auf Elektrobusbetrieb erarbeitet und die Auswirkungen auf den Betrieb sowie die ökologischen und ökonomischen Folgen evaluiert. Nach Abschluss der Pilotphase werden die eCitaro Elektro-Normbusse weiterhin regulär im Linienbetrieb verkehren.

Investitions- und Betriebskosten

Die Beschaffung der fünf Elektro-Normbusse und die damit verbundene Einführung der alternativen Antriebstechnologie macht einmalige Investitionen für die Ladeinfrastruktur von CHF 1,3 Millionen notwendig. Im Rahmen der regulären Ersatzbeschaffung der Dieselbusse betragen die Mehrinvestitionen für die Elektro-Normbusse inklusive Betriebsdaten-Managementsystem CHF 1,9 Millionen. Die Unterhalts- und Betriebskosten bleiben unverändert. Der Landrat wird im Frühjahr 2020 über die Finanzierungsvorlage für einen einmaligen Investitionskredit von CHF 1,3 Millionen für die Ladeinfrastruktur entscheiden.

Kurzporträt eCitaro Elektro-Normbus, 3-türig

Länge	12,135 m
Breite	2,550 m
Beförderungskapazität	Sitzplätze 33 Stehplätze 40
Heizung/Kühlung	Mittels Wärmepumpe
Antrieb	Hinterachse-Antrieb mit 2 Radnaben-Elektromotoren
Antriebsleistung	250 kW (2 Motoren à je 125 kW)



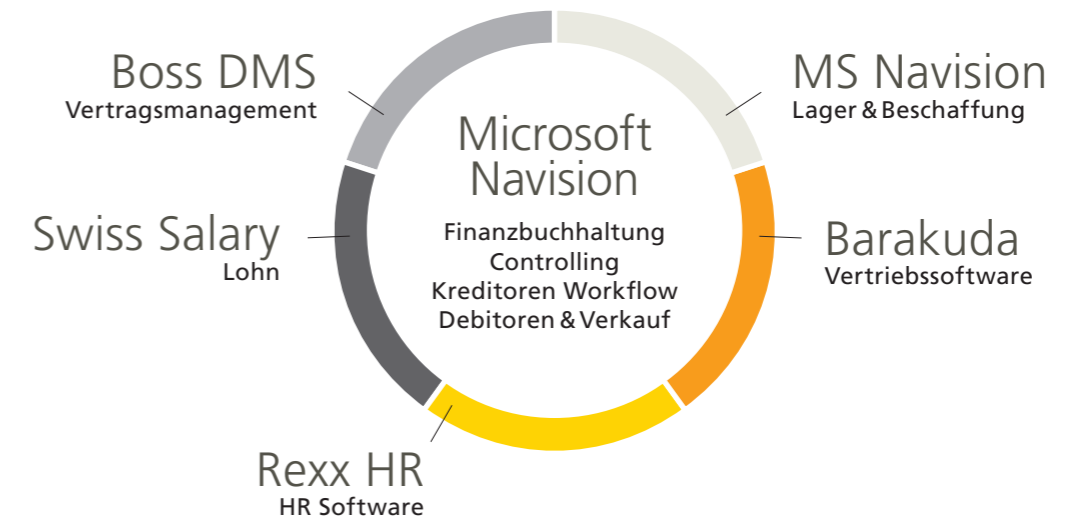
Der eCitaro wird als mehrjähriger Pilotbetrieb auf der Linie 37 verkehren.

Die BLT investiert in die Zukunft

Die BLT rüstet technologisch auf und führt ein neues unternehmensweites Enterprise Resource Planning-System ein. Die neue IT-Plattform mit der Standard-Softwarelösung Microsoft Navision bringt nicht nur den Mitarbeitenden und Kunden Vorteile, sondern wirkt sich auch positiv auf die Prozesse, Datenqualität und Wirtschaftlichkeit aus. Administrative Arbeiten werden automatisiert, Redundanzen beseitigt, die Effizienz erhöht sowie die finanzielle Steuerung des Unternehmens deutlich verbessert.



Mit der technologischen Aufrüstung erhöht die BLT ihre Wettbewerbsfähigkeit.



Das ERP-System ist die zentrale Datenerfassung aller Umsysteme und Prozesse. Die Daten werden via Schnittstelle oder direkt in Microsoft Navision übermittelt und weiterverarbeitet.

Die bisherige Systemlandschaft mit zahlreichen Insellösungen wird vereinheitlicht und durch ein Enterprise Resource Planning-System (ERP-System) abgelöst. Das ERP-System dient der Ressourcen- und Prozessplanung sowie der finanziellen Steuerung des Unternehmens. Es integriert die verschiedenen Applikationen der Geschäftsbereiche direkt oder mittels Schnittstelle und fungiert als zentrale Datenerfassung aller Umsysteme und Prozesse. Dies vereinfacht die Organisation und Bearbeitung der internen Geschäftsaktivitäten, unterstützt das Prozessdenken der Mitarbeitenden, verbessert die Datenqualität und erhöht die Effizienz.

Erste Module aufgeschaltet

2019 erarbeitete die interne Projektgruppe zusammen mit den externen Partnern KPMG und Boss Info die Detailkonzepte, evaluierte die Software und testete diese auf Herz und Nieren. Die ersten zwei Module, der «Kreditorenworkflow» und die «elektronische Zeiterfassung», gingen am 1. Januar 2020 live. Weitere Module der Finanz- und Personalabteilung werden im selben Jahr folgen.

Zentrales, standardisiertes Arbeitsinstrument

Mit der betriebswirtschaftlichen Softwarelösung erhalten die Mitarbeitenden ein zentrales, standardisiertes Arbeitsinstrument, mit welchem wichtige Kunden- und Betriebsinformationen sowie relevante Kennzahlen auf einen Blick und bereichsübergreifend verfügbar sind. Die Bearbeitung in verschiedenen Tools, sogenannte Medienbrüche, wird dadurch reduziert oder entfällt. Mittelfristig wird das neue Arbeitsinstrument die Mitarbeitenden von administrativen Arbeiten entlasten und mehr Raum und Zeit für die Kernaufgaben schaffen.

Hohe Datenqualität und optimierte Prozesse

Der Aufbau eines zentralen Datenmanagements verbessert die Datenqualität unmittelbar, indem beispielsweise Redundanzen beseitigt werden. Die bisherigen Prozessabläufe werden hinterfragt, bei Bedarf optimiert und als durchgängige Prozesse im System abgebildet. Dies vereinfacht das Controlling und ermöglicht ein standardisiertes Reporting.

Führungs- und Steuerungsinstrument

Mit der technologischen Aufrüstung investiert die BLT in die Zukunft und erhöht ihre Wettbewerbsfähigkeit mit dem Anspruch, auch in Zukunft zu den besten Unternehmen im öffentlichen Verkehr zu gehören.

Das ERP-System wird weiter ausgebaut – beispielsweise mit einer Business Intelligence Software, mit welcher dem Management ein Führungsinstrument bereitgestellt wird. Das längerfristige Ziel ist es, basierend auf dem ERP-System die Wirtschaftlichkeit weiter zu optimieren, die steigenden Compliance-Anforderungen zu erfüllen, einen Beitrag zur Sicherung der Ressourcen zu leisten sowie für die Stakeholder weiterhin ein verlässlicher Partner erster Wahl zu sein.

«Pick-e-Bike»: Nachfrage nach Sharing-Angebot steigt

Die Pick-e-Bike AG hat sich mit ihrem E-Bike Sharing-Angebot auf dem Markt etabliert. Der Trend zur Sharing Economy hält ungebrochen an. Im Berichtsjahr nutzten bereits über 20'000 Kundinnen und Kunden das neue Angebot. Der Aufbau der Pick-e-Bike eigenen Serviceorganisation mit Werkstatt und Onsite-Service-Team hat sich bewährt.

Das von Primeo Energie, Basler Kantonalbank und BLT im Mai 2018 lancierte innovative Sharing-Angebot «Pick-e-Bike» erfreut sich in Basel-Stadt und Agglomeration grosser Nachfrage. Im Jahr 2019 stieg die Anzahl registrierter Kundinnen und Kunden stetig an und zugleich wurde die Pick-e-Bike-Zone um weitere Gemeinden ausgedehnt. Dies führte dazu, dass die E-Bike-Flotte der Marke «Stromer» auf 300 E-Bikes erhöht wurde. Die Kundinnen und Kunden nutzen die emissionsfreien Elektroräder für den effizienten Nahverkehr und schätzen dabei die einfache Anwendung und Miete. Die Pick-e-Bike-App zeigt auf dem Smartphone in Echtzeit die Position und den Batterieladestand der einzelnen Fahrzeuge an. Mit wenigen Klicks ist das gewünschte E-Bike gemietet und für die Fahrt freigeschaltet.

Pick-e-Bike-Werkstatt aufgebaut

Die Pick-e-Bike-Kundinnen und Kunden erwarten, dass die E-Bikes in einwandfreiem Zustand zur Verfügung stehen. Die Pick-e-Bike AG reorganisierte und optimierte 2019 den Fahrzeugunterhalt, indem sie eine eigene Werkstatt und ein Onsite-Service-Team aufbaute. Die Service-Mitarbeiter sind für den Batteriewechsel und den Unterhalt der E-Bikes in der Pick-e-Bike-Zone verantwortlich. Sie arbeiten in bis zu drei Schichten und wechseln dabei täglich die Batterien von 40 bis 100 E-Bikes, führen einen kleinen Service und Sicherheitscheck vor Ort durch und bringen fahrtüchtige E-Bikes zur Reparatur in die Werkstatt zurück.

In der Pick-e-Bike-Werkstatt führt ein erfahrener Fachspezialist die Reparaturen durch, vom defekten Fahrradschlauch über die Einstellung der Schaltungen bis hin zum Austausch der Kommunikationseinheit. Sobald die E-Bikes wieder fahrtüchtig sind, nimmt sie der Onsite-Service-Mitarbeiter auf seiner nächsten Tagestour mit und verteilt sie in der Pick-e-Bike-Zone.

Pick-e-Bike-Zone erweitert

Im Jahr 2019 stieg die Pick-e-Bike-Zone auf eine Fläche von rund 50 km² an. Neu stiessen die Gemeinden Allschwil, Biel-Benken und Dornach dazu. Weitere Gemeinden haben bereits ihr Interesse an einer Beteiligung bekundet. Die Pick-

e-Bike-Zone umfasste im Berichtsjahr die Stadt Basel und die Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Biel-Benken, Binningen, Bottmingen, Dornach, Münchenstein, Oberwil, Reinach, Riehen und Therwil.

20'000-Marke überschritten

Am 31. Dezember 2019 zählte die Pick-e-Bike-App 20'252 registrierte Kundinnen und Kunden. Insgesamt buchten sie 235'365 Fahrten und mieteten die E-Bikes und E-Scooter während 2,6 Millionen Minuten.

Seit 1. Juli 2019 steht den BLT Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Pick-e-Bike-Angebot kostenlos zur Verfügung. Die BLT schloss dazu einen Kooperationsvertrag mit der Pick-e-Bike AG ab. Das Gratisangebot, das auch der Gesundheitsförderung dient, wird von rund 60 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rege genutzt.

E-Scooter-Pilot beendet

Im Frühjahr 2019 baute die Pick-e-Bike AG das Sharing-Angebot aus und lancierte den E-Scooter der Marke «Kumpen». Das zusätzliche Pick-e-Bike-Angebot stiess bei den Nutzerinnen und Nutzern auf grosses Interesse. Diese mieteten die E-Scooter, im Gegensatz zu den E-Bikes, vorwiegend für längere Fahrten.

Trotz hoher Nachfrage entschied die Pick-e-Bike AG, das E-Scooter-Pilotangebot wegen ungenügender Marktreife per Ende November 2019 einzustellen. Die für den Sharing-Einsatz notwendigen Leistungs- und Qualitätskriterien wurden im täglichen Betrieb nicht erfüllt. Ebenso erwiesen sich die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der E-Scooter als instabil.

Nichtsdestotrotz hält die Pick-e-Bike AG an ihrer Multivehikel-Strategie fest. Zurzeit fokussiert das Unternehmen auf den Einsatz von zusätzlichen E-Bikes mit einer Fahrleistung von 25 km/h, die ohne Fahrausweis genutzt werden können. Ebenso werden mögliche E-Scooter-Modelle evaluiert, die sich für ein Sharing-Angebot eignen.



Onsite-Service Mitarbeitende und Fachspezialisten in der Werkstatt sorgen für einen reibungslosen Pick-e-Bike-Betrieb.



21,6 Millionen Fahrgäste beförderte die Linie 11 im Jahr 2019.

Kurznachrichten

Doppelspurausbau Spiesshöfli bewilligt

Der Landrat genehmigte bei seiner Sitzung vom 14. November 2019 einstimmig den Kredit von CHF 36,63 Millionen für den Doppelspurausbau Spiesshöfli. Der Einspurabschnitt zwischen Gorenmatt-Kreuzung und Schloss Binningen mit den risikobehafteten ungesicherten Bahnübergängen wird somit aufgehoben. Die Sicherheit wird dadurch für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und der Verkehrsfluss im Tramnetz zwischen Stadt und Agglomeration deutlich verbessert. Die öffentliche Ausschreibung des Ausführungsprojekts ist im Jahr 2021 geplant, sodass die Projektumsetzung Ende 2022 starten wird.

Digitales eWagenbuch eingeführt

Das klassische physische Wagenbuch wird durch ein zeitgemäßes digitales eWagenbuch abgelöst. Meldungen über Störungen, Defekte, Schäden und Ereignisse erfassen die Fahrdienstangestellten neu im digitalen eWagenbuch auf dem öVPad. Die erfassten Meldungen werden direkt in das Instandhaltungsprogramm der Fahrzeuge übertragen und durch die Mitarbeitenden des Tram- oder Busdepots weiterbearbeitet. Das digitale eWagenbuch erhöht die Effizienz und Transparenz im Prozessablauf. Der aktuelle Bearbeitungsstatus ist für alle einsehbar, Mehrfacherfassungen sind ausgeschlossen und eine automatische Meldung informiert den Fahrdienstangestellten, sobald der Fall abgeschlossen ist.

Fahrstiltrainer RIBAS getestet

RIBAS ist ein Informationssystem, das den Buschauffeuren und Buschauffeuren eine objektive Rückmeldung zu ihrem Fahrstil gibt und diesen positiv beeinflusst. Ein einfaches Ampelsystem warnt die Fahrer bei überhöhter Drehzahl, übermässigem Leerlauf, zu starkem Bremsen, zu starker Beschleunigung oder bei Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Optimierung des Fahrstils führt zu höherem Fahrkomfort für die Fahrgäste, zu weniger CO₂-Ausstoss und Treibstoffverbrauch und zu tieferen Wartungs- und Betriebskosten. Dies zeigte die einjährige, erfolgreiche Testphase in Eptingen eindrücklich. Bis im Frühjahr 2020 wird die gesamte BLT Busflotte mit dem RIBAS Gerät ausgerüstet und die Mitarbeitenden geschult sein.

Billettautomaten elektronisch aufgerüstet

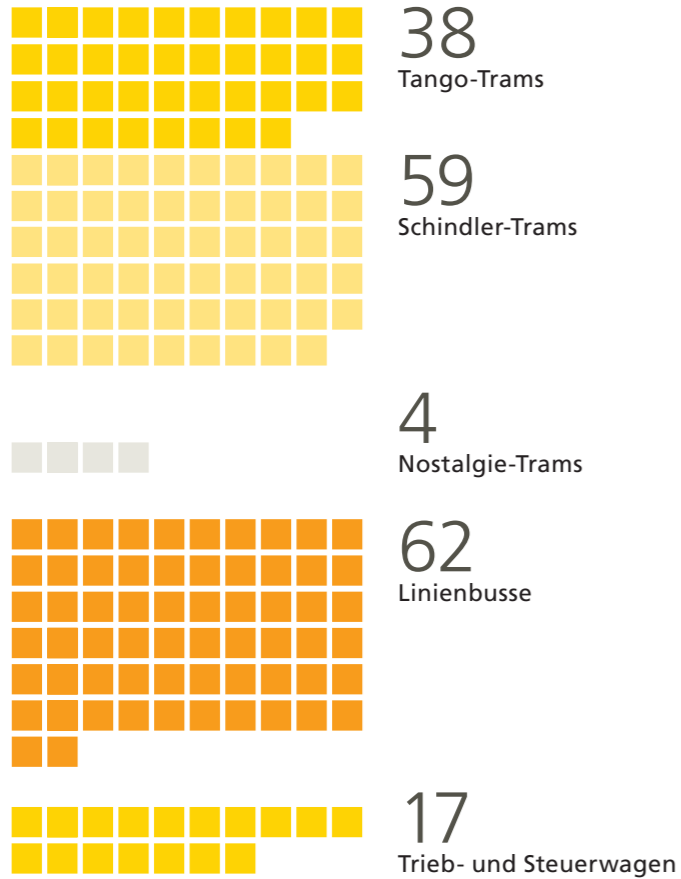
80 Prozent der Einzeltickets kaufen die Fahrgäste am Billettautomaten. Trotz Digitalisierung und steigender Verkäufe über das Smartphone entsprechen Billettautomaten nach wie vor einem klaren Kundenbedürfnis. Hinzu kommt, dass die BLT verpflichtet ist, den Kauf von Tickets, laut Personenbeförderungsgesetz, innerhalb oder ausserhalb des Fahrzeugs anzubieten. Anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse entschied die BLT, die bestehenden Automaten, anstelle einer Neubeschaffung, elektronisch aufzurüsten und für die Zukunft fit zu machen. Anfang 2019 wurden alle BLT Billettautomaten mit einer neuen Rechner- und Kommunikationseinheit ausgerüstet und das Mobilfunknetz von 2G auf 3G/4G migriert. Davon profitieren Kundinnen und Kunden, indem der Ticketbezug rascher abläuft.



Die BLT rüstet die gesamte Busflotte mit dem Fahrstiltrainer RIBAS aus.

Kennzahlen 2019

Tram-, Bus- & Bahnflotte



Fahrgäste

11,2 Mio. Bus-Fahrgäste
42,1 Mio. Tram-Fahrgäste



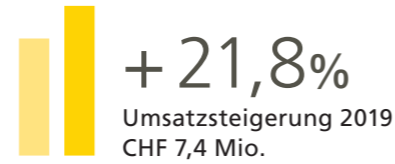
1,8 Mio. Bahn-Fahrgäste

187,3 Mio. Personenkilometer
3,4 Pkm pro Fahrgast

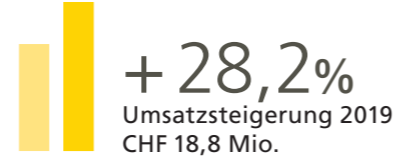
«Tickets»- & U-Abo App



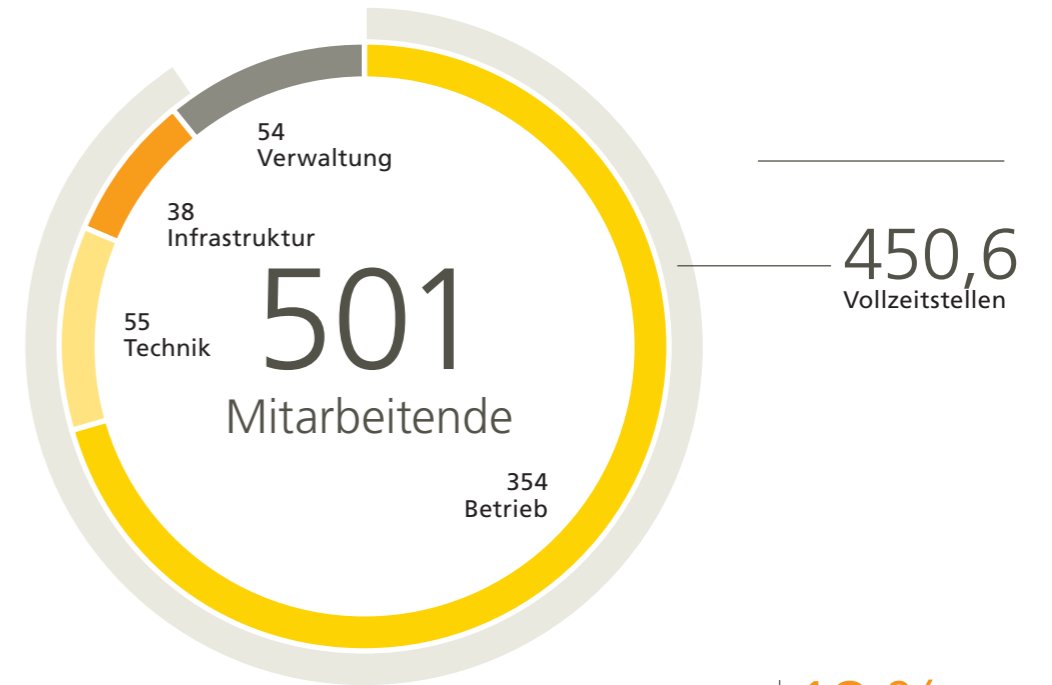
152'071
«Tickets»
App-Downloads
kumuliert



120'316
U-Abo
App-Downloads
kumuliert



Mitar- beitende



82 %
412 Männer

18 %
89 Frauen



Finanz- kennzahlen

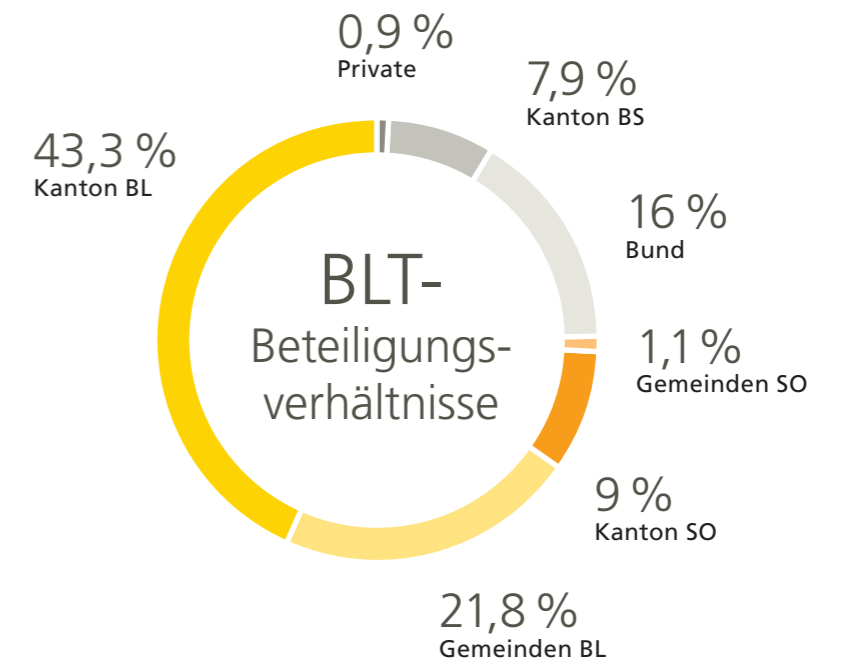
CHF 118,3 Mio.
Betriebsertrag

CHF 2,33 Mio.
Jahresgewinn

CHF 57,8 Mio.
Verkehrsertrag

CHF 491,2 Mio.
Bilanzsumme

Beteiligungen





55,1 Millionen Fahrgäste nutzten im Jahr 2019 die öffentlichen Verkehrsmittel der BLT.

Die BLT als attraktive Arbeitgeberin

Die BLT schafft die Voraussetzungen für ein motivierendes und leistungsorientiertes Arbeitsklima und unterstützt die Mitarbeitenden bei ihrer Weiterbildung. Mit innovativen Ausbildungskonzepten will sie die besten Arbeitskräfte anziehen und auch in Zukunft eine attraktive und verlässliche Arbeitgeberin im regionalen öffentlichen Verkehr sein.

Die BLT fördert und unterstützt die Mitarbeitenden in ihrer Weiterbildung. Denn die gezielte Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein zentraler Bestandteil des Unternehmenserfolgs. Das interne BLT Campus Programm bietet Mitarbeitenden die Möglichkeit, ihren Kompetenzbereich auszubauen und sich persönlich und beruflich weiterzubilden. Dies stärkt ihre Marktfähigkeit und erhöht zugleich ihre Zufriedenheit und Motivation. Auf Erfolgskurs befindet sich die polyvalente Ausbildung von Fahrdienstmitarbeitenden.

Polyvalente Ausbildung

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst arbeiten in der Regel entweder als Buschauffeuse und Buschauffeur, als Tramwagenführerin und Tramwagenführer oder als Triebfahrzeugführerin oder Triebfahrzeugführer WB. Seit 2019 können sie sich bei Interesse und Eignung zum polyvalenten Fahrdienstmitarbeitenden weiterbilden, der sowohl im Bus, im Tram als auch in der Bahn einsetzbar ist. Das neue Angebot der BLT bewährt sich und stösst bei zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Fahrdienst auf Interesse. Mittelfristig wird der Pool an polyvalentem Fahrdienstpersonal aufgestockt, mit dem Ziel, dass rund 25% der Fahrdienstangestellten polyvalent ausgebildet sind. Dies bringt beiden Seiten einen Mehrwert: Die Mitarbeitenden profitieren von mehr Abwechslung im Job und zusätzlichen Kompetenzen. Die BLT kann den Personaleinsatz flexibler gestalten und Fahrleistungsschwankungen zwischen Bahn, Tram und Bus besser auffangen.

Vom LKW zur BLT

Die BLT hat im Jahr 2019 die Rekrutierung von Fahrdienstangestellten intensiviert und die Massnahmen verstärkt. Der Angebotsausbau der Buslinie 65, die bevorstehende Teil- und Vollsperrung der Waldenburgerbahn, die geplante Erneuerung der Linie 14 im Streckenabschnitt Pratteln und diverse Pensionierungen in den nächsten Jahren erfordern zusätzliches Fahrdienstpersonal. Die BLT hat eine breit angelegte Werbekampagne gestartet, mit welcher sie potenzielle Fahrdienstmitarbeitende über verschiedene Kommunikationskanäle anspricht. Die Kampagne «Vom LKW zur BLT» richtet sich an erfahrene LKW-Fahrerinnen und -Fahrer, die sich zum Buschauffeur oder zur Buschauffeuse weiterbilden möchten. Die BLT trägt dabei die Weiterbildungskosten zur Erlangung des Führerausweises der Kategorie D. Die Werbemaassnahmen zeigten Erfolg und im Jahr 2019 konnten alle offenen Stellen im Fahrdienst besetzt werden.



Die BLT fördert die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Nachgefragt: Mitarbeitende im Interview

Markus Broenimann (B) und Michael Gentinetta (G) absolvierten als erste Mitarbeitende die polyvalente Ausbildung von Tram auf Bus. Im Interview erzählen sie, welche Vorteile ihnen diese Ausbildung brachte.

Was war Ihre Motivation, die polyvalente Ausbildung zu absolvieren?

B: «Da ich auf der Leitstelle tätig bin, habe ich viel mit dem Bus und den Buschauffeuren zu tun, aus diesem Grund wollte ich schon lange die Busausbildung in Angriff nehmen. Erst wenn man selber die Arbeit der Fahrdienstangestellten ausführt, kann man diese besser beurteilen und erkennt ihre Herausforderungen.»

G: «Ich hatte schon länger Interesse am Busfahren und natürlich auch an der Abwechslung, die es mit sich bringt.»

Welche Fähigkeiten muss man für die polyvalente Ausbildung mitbringen?

B: «Anpassungsfähigkeit, denn im Tram- und Bussektor ist mit diversen Baustellen und Umleitungen zu rechnen. Man muss immer auf dem neusten Stand sein. Flexibilität, denn man muss umdenken können, um spontan kurzfristig einen Dienst vom Tram auf Bus oder vom Bus auf Tram zu wechseln. Lernbereitschaft, man muss offen für Neues sein und bereit, sein Wissen zu erweitern.»

G: «Wichtig ist vor allem, dass man motiviert ist, diese Ausbildung zu absolvieren.»

Was hat Sie während der Ausbildung besonders gefordert?

B: «Die Länge der Busse beim Manövrieren und die Busprüfung mit dem Experten der MFP.»

G: «Für mich war die Umstellung auf ein grosses breites Fahrzeug eine Herausforderung.»

Wie hat sich Ihre Arbeit seitdem verändert?

B: «Für mich sehr viel. Jetzt verstehe ich die Buschauffeure, weiss was ich ihnen zutrauen kann und was nicht. Ich sehe die Probleme bei Baustellen und kann die Situation vor Ort besser einschätzen. Ich kann bei internen Fragen bessere und klare Antworten geben.»

G: «Ich habe seit der Ausbildung noch mehr Abwechslung.»

Was schätzen Sie besonders beim polyvalenten Arbeitseinsatz?

B: «Ganz klar die Abwechslung.»

G: «Mir gefällt besonders die kurzfristige Zuteilung vom Tram zum Bus und vom Bus zum Tram.»

Hat sich die Ausbildung für Sie gelohnt?

B: «Für mich persönlich hat sich die Ausbildung sehr gelohnt. Alleine schon für die Arbeit auf der Leitstelle und meinem neuen Wissen im Busbereich. Zudem fahre ich sehr gerne Bus.»

G: «Auf jeden Fall. Es macht mir riesigen Spass, Bus zu fahren. Ich würde die Ausbildung jederzeit wieder machen.»



Markus Broenimann (links) und Michael Gentinetta (rechts) schätzen die polyvalente Ausbildung.



Familienfreundliche Sozialleistungen für die BLT Mitarbeitenden.

Die BLT erhöht familienfreundliche Sozialleistungen

Die BLT verfolgt eine zeitgemässe Lohn- und Sozialpolitik, die sich am Markt, an Funktion, Leistung und Erfahrung orientiert. Im 2019 beschloss sie attraktive Massnahmen zu Gunsten von Mitarbeitenden und Familien.

Der BLT Verwaltungsrat unterstützt die familienpolitischen Massnahmen der BLT und bewilligte Ende 2019 den Antrag der Geschäftsleitung, die Kinder- und Ausbildungszulagen sowie den Mutter- und Vaterschaftsurlaub per 1. Januar 2020 zu erhöhen.

Höhere Kinder- und Ausbildungszulagen

Die Kinder- und Ausbildungszulagen stiegen pro Kind und Monat um CHF 75. Seit 1. Januar 2020 beträgt die Kinderzulage (bis 16 Jahre) CHF 275 pro Monat und die Ausbildungszulage für Jugendliche (ab 16–25 Jahre) CHF 325 pro Monat.

Verlängerter Mutter- und Vaterschaftsurlaub

Seit 1. Januar 2020 gewährt die BLT künftigen Müttern neu einen Mutterschaftsurlaub von 16 Wochen. Väter erhalten einen Vaterschaftsurlaub von zwei Wochen, eine Woche mehr als bisher. Damit stärkt die BLT Familien und fördert zugleich ihre Attraktivität als verlässliche Arbeitgeberin.

Case Management

Die BLT führte im September 2019 das Case Management als neues Angebot für Mitarbeitende ein. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich in einer schwierigen Lebensphase aufgrund einer Krankheit oder eines Unfalls befinden und über längere Zeit arbeits- oder teilarbeitsunfähig sind, können das Angebot kostenlos in Anspruch nehmen. Sie werden dabei durch die Case Managerin in der beruflichen Wiedereingliederung und bei Abklärungen mit den Sozialversicherungen unterstützt sowie im Veränderungsprozess begleitet.

Führungswechsel infolge Pensionierung

Vierzig Jahre lang prägte Sabine Fasel, Leiterin Personal und Mitglied der Geschäftsleitung, die Entwicklung des Unternehmens entscheidend mit. Als Leiterin Personal setzte sie sich mit grossem Engagement für das Wohl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein, deren grosse Akzeptanz sie genoss. Mit ihrer Persönlichkeit, ihrem «feu sacré», lebte sie die Unternehmenskultur vorbildlich während vier Jahrzehnten vor. Anfangs 2020 trat Sabine Fasel in den wohlverdienten Ruhestand. Die BLT dankt Sabine Fasel für ihren verdienstvollen, geschätzten und langjährigen Einsatz. Alexandra Gasser tritt per 1. Januar 2020 als Leiterin Personal und Mitglied der Geschäftsleitung ihre Nachfolge an.

Tarifverbund Nordwestschweiz

Seit Dezember 2019 ist das U-Abo auch im grenznahen Deutschland gültig. Der Regio Verkehrsverbund Lörrach RVL und der TNW anerkennen gegenseitig die Abo-Fahrausweise. Damit wächst die trinationale Region stärker zusammen und das grenzüberschreitende Reisen im öffentlichen Verkehr wird einfacher. U-Abo App Nutzerinnen und Nutzer profitieren zusätzlich von der neuen Funktion «Via Libre».

Wer mit dem U-Abo ins grenznahe Ausland reiste, musste bisher ein zusätzliches Ticket kaufen. Mit der erweiterten Gültigkeit fahren U-Abonnentinnen und U-Abonnenten nun ohne Aufwand und Mehrkosten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in den grenznahen deutschen RVL-Zonen der Städte Weil am Rhein, Lörrach und Rheinfelden und der Gemeinden Grenzach-Wyhlen, Binzen und Eimeldingen.

«Wir wollen ein treuer Begleiter für unsere Stammkundschaft sein und der Kundenbindung vermehrt Aufmerksamkeit schenken.»

Adrian Brodbeck, Geschäftsführer TNW

Im Gegenzug gelten die RVL-Jahresabos in den Schweizer TNW-Zonen 10, Basel-Stadt und angrenzende Gemeinden, und 40, Rheinfelden. Die Gültigkeit der RVL-Monats- und Jahreskarten wurde ebenfalls erweitert: auf den Tramlinien 6 und 8 und auf den Buslinien 38 und 55 ab Landesgrenze bis Claraplatz, Basel-Stadt sowie auf der Buslinie 7312 ab Landesgrenze bis Rheinfelden, Schweiz. Damit profitieren auch die RVL-Zeitkarten-Nutzerinnen und -Nutzer bei minimal angepasstem Preis vom grenzüberschreitenden Mehrwert.

Die Kooperation der beiden Verbände erfolgt während eines Probetriebs von zwei Jahren.

Kernprodukt des TNW

Das U-Abo ist das Kernprodukt des TNW. Über 70 Prozent der TNW-Gesamteinnahmen resultieren aus dem Verkauf des U-Abos. In den letzten drei Jahren war die Nachfrage rückläufig. Die Gründe dafür waren vielfältig: vom kundenfreundlichen Fliegsdatum beim U-Abo über langanhaltende Schönwetterperioden und zahlreiche Baustellen auf dem Liniennetz bis hin zu dem sich ändernden Mobilitätsverhalten und dem Trend zur Sharing Economy.

Der rückläufigen Nachfrage begegnet der TNW mit dem Ausbau des grenzüberschreitenden Angebots, einem dichten Netz von Bahn-, Bus- und Tramlinien mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, günstigen harmonisierten Tarifen und der konsequenten Weiterentwicklung der digitalen Kundenschnittstelle. Die Ende 2019 lancierte Marketingkampagne «Alles im Abo.» macht potenzielle Kundinnen und Kunden auf die attraktiven TNW-Angebote und deren Mehrwert aufmerksam.

«Unbegrenzt, unschlagbar, unersetzlich, unternehmungslustig. Es gibt Vieles, wofür das «U» im U-Abo – neben Umweltschutz natürlich – auch noch stehen könnte.»

Ralph Lewin, Präsident TNW

Mobil unterwegs mit der U-Abo App

Seit der Lancierung der U-Abo App vor zwei Jahren wurde diese bereits mehr als 120'300 Mal heruntergeladen. Ihre Vorteile überzeugen: Das Monats- oder Jahres-U-Abo kann jederzeit erneuert werden. Die Bezahlung erfolgt einfach mittels Debit- oder Kreditkarte, die Kaufquittung wird per E-Mail zugesandt. Der Verlust des U-Abos ist nicht mehr möglich, selbst wenn der Nutzer sein Smartphone verliert. Das U-Abo ist in der App gespeichert und kann jederzeit mittels Log-in auf ein neues Gerät heruntergeladen werden. Werden zusätzlich Passfoto und Identitätskarte auf der U-Abo App abgespeichert, entfällt bei Ticket-Kontrollen das Vorweisen des Ausweises.

Via libre mit Check-in/Check-out Funktion

Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2019 wurde zeitgleich die Zusatzfunktion «Via Libre» in der U-Abo App aufgeschaltet. U-Abonnentinnen und U-Abonnenten können damit die ganze Schweiz im öV bereisen und ihr Ticket mit der «Check-in/Check-out Funktion» direkt über die U-Abo App lösen. Verrechnet wird zum optimalen Tarif. Mit einem gültigen U-Abo wird der Preis ab dem letzten Halt im TNW Gebiet berechnet.

«Die Digitalisierung eröffnet Chancen für einen möglichst einfachen Zugang zum öV in der ganzen Schweiz.»

Adrian Brodbeck, Geschäftsführer TNW

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Das U-Abo ist heute aktueller denn je. Am Anfang seiner Erfolgsgeschichte, im Jahr 1984, stand die innovative Idee, einen Tarifverbund mit einem einheitlichen, günstigen Tarif zu schaffen und damit mehr Menschen zur umweltschonenden Mobilität zu bewegen. Das Umweltschutz-Abo zielte darauf, die Region Basel von Abgasen durch den Individualverkehr zu entlasten. Themen wie Waldsterben, Ozonloch und Treibhauseffekt bewegten damals die Gemüter. Mit einem überzeugenden und attraktiven Angebot wurden die Menschen dazumal für umweltbewusstes Handeln begeistert.

«Wie es sich für ein Mobilitätsangebot gehört, bleibt auch das U-Abo nicht stehen, sondern entwickelt und verbessert sich immer weiter.»

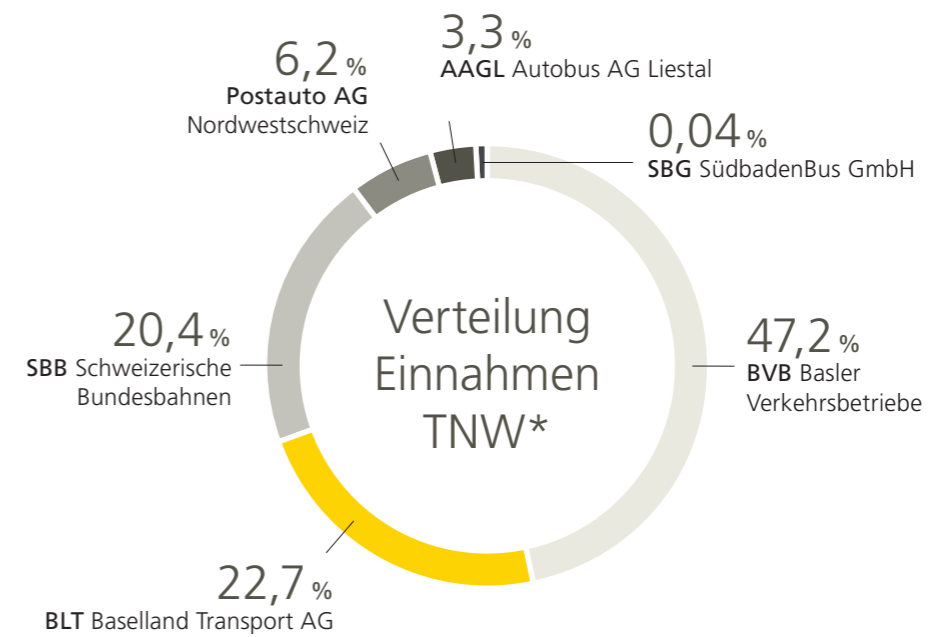
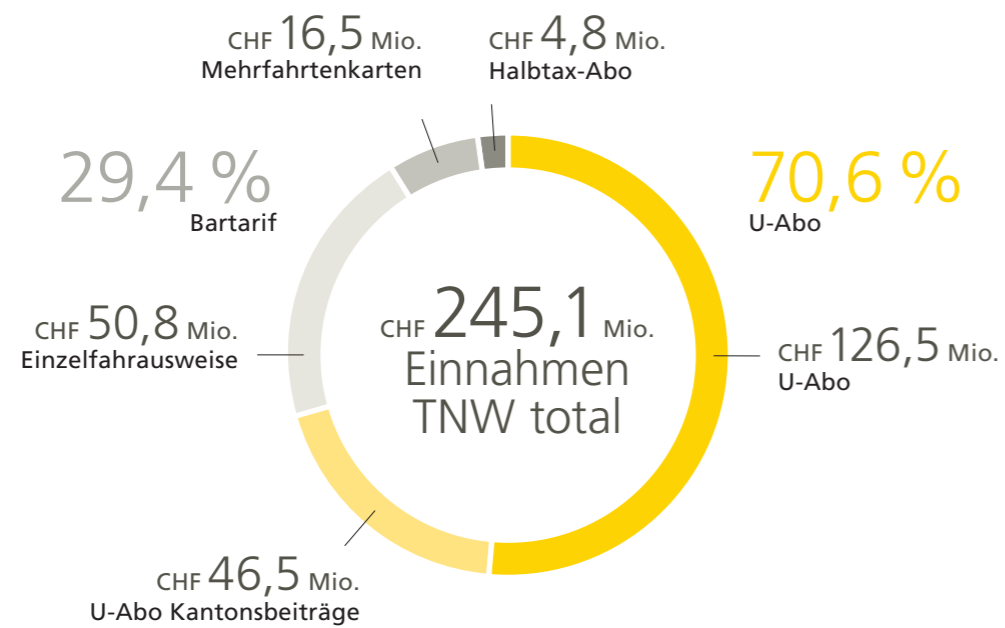
Ralph Lewin, Präsident TNW

Heute ist das Thema Klimaschutz in aller Munde und rasche Massnahmen werden gefordert. Das U-Abo leistet seit Jahrzehnten einen nachhaltigen Beitrag zur Schonung der Umwelt. Es hilft sowohl CO₂-Emissionen einzusparen und zugleich die eigenen Mobilitätskosten zu senken als auch eine nachhaltige Mobilität zu fördern.



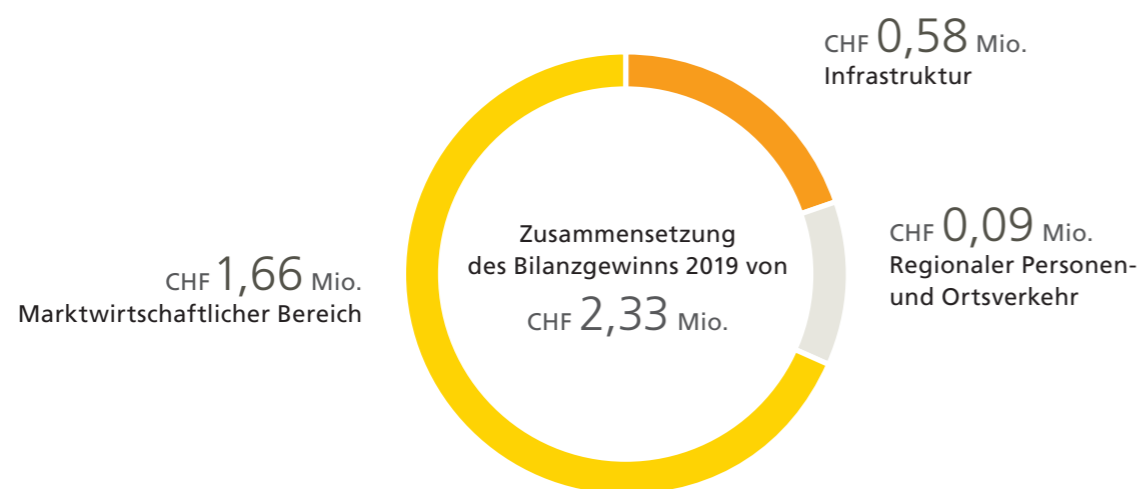
Kennzahlen TNW 2019

*Ohne Einnahmen Generalabo und direkter Verkehr. Diese werden den Transportunternehmen direkt zugeführt.



Finanzieller Lagebericht

Das erwirtschaftete Jahresergebnis 2019 beträgt CHF 2,33 Millionen und liegt damit leicht unter dem Vorjahreswert. Der Verkehrsertrag sowie die Erträge im Marktwirtschaftlichen Bereich bewegen sich auf Vorjahresniveau. Per 1. Januar 2020 wurde ein neues ERP-System eingeführt, welches die finanzielle Steuerung des Unternehmens deutlich verbessert.



Positives Jahresergebnis

Mit einem Gewinn von CHF 2,33 Millionen im Jahr 2019 erwirtschaftete die BLT wiederum ein positives Ergebnis. Der Verkehrsertrag ist mit CHF 57,8 Millionen im Vergleich zum Vorjahr (2018: CHF 58,0 Millionen) praktisch unverändert. Die gestiegenen Abgeltungen sind auf höhere Abschreibungen von nichtaktivierbaren Anlagen zurückzuführen. Bedingt durch diverse Baustellen und die Anpassung der Haltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes aktivierte die BLT höhere Eigenleistungen respektive stellte diese in Rechnung.

Zum ausgeglichenen Ergebnis der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» trugen neben einer leicht positiven Fahrgastzahlentwicklung erneut die gestiegenen Erträge im Direkten Verkehr sowie in der Fahrzeugwerbung bei. Diese Mehrerträge konnten den Rückgang der TNW Verkehrseinnahmen zu einem wesentlichen Teil kompensieren. Die Sparte Infrastruktur schliesst im Vergleich zum Vorjahr mit einem leicht höheren Ertragsüberschuss ab.

Durch die stabile Ertragssituation trägt der nicht abgeltungsberechtigte Marktwirtschaftliche Bereich mit einem Jahresgewinn nach Steuern von CHF 1,66 Millionen wesentlich zum guten Gesamtergebnis der BLT bei.

Neue Finanzsoftware

Die Finanzabteilung der BLT setzt seit 2003 die Finanzsoftware Xpert des Herstellers Soreco ein. Aufgrund der immer komplexeren Budgetierungs- und Reporting-Anforderungen wurde Ende 2018 entschieden, die bisherige Finanzsoftware durch Microsoft Dynamics Navision zu ersetzen. Ausschlaggebend für den Entscheid zugunsten von Navision waren unter anderem die mit dieser Software bereits erfolgreich implementierte Lagerbewirtschaftung im Jahr 2018 sowie die unternehmensweite Durchgängigkeit mit der Integration weiterer Geschäftsbereiche wie Personal und Vertrieb.

Nach einer umfassenden Analyse und Optimierung der Finanzprozesse wurden die Detailkonzepte in Zusammenarbeit mit dem externen Partner Boss Info erstellt. Durch Referenzbesuche bei der Matterhorn Gotthard Bahn konnten branchenspezifische Herausforderungen und Lösungsansätze im Navision Enterprise Resource Planning (ERP) besprochen und integriert werden.

Nach einer intensiven Testphase Ende 2019 ging das neue ERP am 1. Januar 2020 in Betrieb. Im selben Jahr werden das Controlling Modul mit der Kostenrechnung, das Projektmodul sowie das Reporting Tool «Business Intelligence» folgen. Ab 1. Januar 2021 wird die Lohnbuchhaltung im Navision Modul «SwissSalary» geführt.

Risikobeurteilung

Die BLT setzt ein Risikomanagementsystem ein, mit dem die strategischen und operativen Risiken regelmässig präventiv erfasst und überwacht werden. Die Grundlage bildet ein auf die BLT zugeschnittener Risikokatalog. Dieser wird regelmässig überprüft und angepasst. Sämtliche identifizierten Risiken werden jährlich auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und ihr Schadensausmass beurteilt. Der Bericht zuhanden des Verwaltungsrats gibt Auskunft über die Risikolage sowie die umgesetzten und die geplanten Massnahmen zur Risikominimierung. Für das Berichtsjahr bleiben folgende Kernrisiken bestehen:

- Eine Zunahme von Verspätungen im Busbereich kann zu instabilen Fahrplänen, Anschlussbrüchen und Fahrgastverlusten führen sowie als Folge davon zu einem Rückgang der Einnahmen und der Kundenzufriedenheit.
- Ein schwerer Bahn-, Tram- oder Busunfall kann zu Personen- und Sachschäden sowie zu Betriebsunterbrüchen führen.

Der Verwaltungsrat hat zu den einzelnen Kernrisiken entsprechende Massnahmen definiert. Für einzelne Kernrisiken bestehen Rückstellungen.

Vollzeitstellen

Im Vergleich zum Vorjahr (444,1) stieg die Anzahl Vollzeitstellen im Berichtsjahr um 6,5 auf total 450,6 Vollzeitstellen. Im Jahr 2019 wurde insbesondere die Rekrutierung von Fahrdienstangestellten intensiviert. Denn der Angebotsausbau der Buslinie 65, die bevorstehende Teil- und Vollspernung der Waldenburgerbahn, die Erneuerung der Linie 14 im Streckenabschnitt Pratteln sowie diverse Pensionierungen in den nächsten Jahren erfordern zusätzliches Fahrdienstpersonal.

Bestellungs- und Auftragslage

Im Jahr 2019 verhandelte die BLT mit dem Kanton Basel-Landschaft den Leistungsauftrag für die Jahre 2020 und 2021. Im Wesentlichen bleibt der Leistungsauftrag für das Fahrplanjahr 2020 stabil, während im Jahr 2021 ein Ausbau der Linie E11 geplant ist.

Die BLT reichte Ende 2019 die Offerte für den Betrieb und Erhalt der Infrastruktur 2021–2024 sowohl beim Bundesamt für Verkehr als auch beim Kanton Basel-Landschaft ein. Die Infrastruktur der Tramlinie 14 wird mit der Leistungsvereinbarung 2021–2024 neu durch den Kanton Basel-Landschaft finanziert und nicht mehr wie bisher über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Die Unterzeichnung der definitiven Leistungsvereinbarung 2021–2024 wird voraussichtlich im Herbst 2020 erfolgen.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Das Wagenbuch, in welchem das Fahrdienstpersonal Störungsmeldungen, Schäden und Ereignisse erfasst, wurde digitalisiert. Die erfassten Daten werden direkt in das Instandhaltungsprogramm der Fahrzeuge weitergeleitet und durch die Mitarbeitenden der Tram- und Busdepots weiterbearbeitet. Das eWagenbuch erhöht die Effizienz und Transparenz im Prozessablauf. Ebenso ging im Berichtsjahr das Fahrstil-Informationssystem RIBAS in Betrieb. Dieses erfasst während der Fahrt Daten zur Optimierung des Fahrstils und gibt den Fahrdienstmitarbeitenden direkt und objektiv Rückmeldung.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im zweiten Quartal 2019 wurde eine erste Anzahlung über CHF 17,6 Millionen für die Beschaffung des neuen Rollmaterials der Waldenburgerbahn an die Stadler Bussnang AG getätigt, welche durch eine Bankgarantie abgesichert ist.

Ausblick

In den kommenden Jahren stehen diverse Bautätigkeiten im Fokus der BLT. Zum einen starten im Sommer 2020 die Bauarbeiten unter Betrieb zur Erneuerung der Waldenburgerbahn, zum anderen wird der Umbau der Tramhaltestellen gemäss den Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz fortgesetzt. Nachdem im Jahr 2019 die Haltestellen «Binningen Dorenbach», «Oberwil Zentrum» und «Oberwil Stallen» der Linie 10 sowie «Zum Park» und «Schützenstrasse» der Linie 14 erneuert wurden, folgen im 2020 weitere acht Haltestellen auf den Linien 10 und 14.

Erfolgsrechnung

In TCHF	Erläuterungen im Anhang	2019	2018
Verkehrsertrag	1	57'785	58'028
Abgeltungen	2	48'067	44'770
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	3	6'741	4'806
Sonstige Erträge	4	4'350	5'190
Eigenleistungen		1'322	1'059
Total Betriebsertrag		118'265	113'854
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	5	10'157	11'283
Sachaufwand	6	11'718	10'632
Personalaufwand	7	49'757	49'215
Übriger betrieblicher Aufwand	8	9'429	7'307
Total Betriebsaufwand		81'061	78'436
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		37'204	35'417
Abschreibungen		36'445	34'422
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		759	996
Finanzertrag		228	147
Finanzaufwand		73	94
Finanzergebnis		155	54
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		914	1'049
Betriebsfremdes Ergebnis	9	1'835	1'720
Ausserordentliches Ergebnis		0	- 18
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg		1'835	1'702
Ergebnis vor Steuern		2'749	2'752
Direkte Steuern		420	307
Jahresergebnis		2'329	2'445

Bilanz

In TCHF	Erläuterungen im Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Aktiven			
Flüssige Mittel	10	33'368	62'878
Kurzfristige Geldanlagen		1'000	22'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	11'967	6'764
Übrige kurzfristige Forderungen	12	9'257	13'562
Vorräte	13	1'112	1'286
Aktive Rechnungsabgrenzungen	14	1'978	4'875
Total Umlaufvermögen		58'682	111'365
Finanzanlagen		1'462	1'734
Beteiligungen	15	858	858
Sachanlagen	16	387'048	396'379
Anlagen im Bau	17	43'121	24'404
Total Anlagevermögen		432'489	423'376
Total Aktiven		491'171	534'741
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	4'692	8'190
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	19	27'998	31'437
Passive Rechnungsabgrenzungen	20	19'058	24'170
Kurzfristige Rückstellungen	21	3'018	2'910
Total kurzfristiges Fremdkapital		54'766	66'707
Verzinsliche Darlehen	22	0	15'000
Unverzinsliche Darlehen		700	700
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bahninfrastrukturfonds	23	74'532	94'769
Bedingt rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	23	240'929	235'816
Rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	23	25'416	28'546
Langfristige Rückstellungen	21	21'767	22'472
Total langfristiges Fremdkapital		363'345	397'303
Total Fremdkapital		418'111	464'010
Eigenkapital			
Aktienkapital		13'100	13'100
Gesetzliche Gewinnreserven		4'661	4'494
Zweckgebundene Gewinnreserven	24	27'576	26'808
Freiwillige Gewinnreserven		25'404	23'895
Jahresgewinn		2'329	2'445
Eigene Aktien		- 10	- 10
Total Eigenkapital		73'060	70'731
Total Passiven		491'171	534'741

Geldflussrechnung

In TCHF	2019	2018
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	2'329	2'445
Abschreibungen Sachanlagen RPV/Infra	36'445	34'422
Abschreibungen Sachanlagen Marktwirtschaftlicher Bereich	1'171	704
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	- 597	- 9'623
Veränderung kurzfristige Forderungen	- 897	- 921
Veränderung Vorräte	185	266
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	2'897	1'872
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	- 12'936	- 1'658
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	- 5'112	- 2'576
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	23'485	24'931
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	- 47'014	- 22'071
Devestitionen von Sachanlagen	0	344
Investitionen in Finanzanlagen		
Devestitionen von Finanzanlagen	273	173
Investitionen in Beteiligungen		
Devestitionen von Beteiligungen		
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 46'741	- 21'554
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme bedingt rückzahlbare Darlehen und Darlehen Marktwirtschaftlicher Bereich	- 12'254	34'487
Rückzahlung Darlehen	- 15'000	- 33'233
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 27'254	1'254
Veränderung flüssige Mittel	- 50'510	4'631
Nachweis Veränderung flüssige Mittel		
Stand 01.01.	84'878	80'247
Stand 31.12.	34'368	84'878
Veränderung flüssige Mittel	- 50'510	4'631

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR, gültig ab 1. Januar 2013) sowie der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Abschlussstichtag

Bilanzstichtag für den Abschluss ist der 31. Dezember.

Steuern

Das StHG regelt in Art. 23 Abs. 1 lit. j die Steuerpflicht der vom Bund konzessionierten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die für diese Tätigkeit Abgeltungen erhalten oder aufgrund ihrer Konzession einen ganzjährigen Betrieb von nationaler Bedeutung aufrechterhalten müssen. Die Steuerbefreiung erstreckt sich auch auf Gewinne aus der konzessionierten Tätigkeit, die frei verfügbar sind. Von der Steuerbefreiung ausgenommen sind jedoch Nebenbetriebe und Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit haben.

Beziehungen zu wesentlichen Aktionären

Bund, Kantone und Gemeinden stellen für die BLT als konzessioniertes Transportunternehmen bedeutende Aktionäre dar. Aufgrund der Tätigkeit bestehen diverse finanzielle Verbindungen zu diesen Gemeinwesen, welche sich entsprechend auf die Bilanz und Erfolgsrechnung auswirken, aber nur bezüglich der Darlehen und Abgeltungen separat ausgewiesen werden.

Stetigkeit der Darstellung und Bewertung

In Bezug auf die Bewertung wurden keine Änderungen vorgenommen.

Rundungen

Aufgrund von Rundungen können sich im vorliegenden Abschluss bei Summenbildungen geringfügige Abweichungen ergeben.

Bewertungsgrundsätze

Grundlage der Bewertung bilden Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten. Die wesentlichen Bilanzpositionen sind wie nachstehend bilanziert:

– Flüssige Mittel

Flüssige Mittel umfassen Kassenbestände, Postcheck- und Bankguthaben sowie kurzfristige Geldmarktanlagen mit einer Restlaufzeit bis zu drei Monaten. Die Bilanzierung erfolgt zum Nominalwert.

– Kurzfristige Geldanlagen

Kurzfristige Geldanlagen bestehen aus Festgeldanlagen mit Restlaufzeiten von vier bis zwölf Monaten ab Bilanzstichtag. Die Anlagen erfolgen bei schweizerischen Finanzinstituten. Die Bilanzierung erfolgt zum Nominalwert.

– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen werden zu Nominalwerten abzüglich einer Wertberichtigung für ausfallgefährdete Forderungen bewertet. Konkrete Bonitätsrisiken werden dabei einzeln berücksichtigt. Den latenten Kreditrisiken wird mit einer pauschalen Wertberichtigung Rechnung getragen.

– Übrige kurzfristige Forderungen

Die Forderungen werden zum Nominalwert bilanziert.

– Vorräte

In den Vorräten werden die für anstehende Streckenaus- und -neubauten beschafften Tramschienen zu Anschaffungskosten geführt. Die Bewertung der Ersatzteile für Schienenfahrzeuge erfolgt ebenfalls zu Anschaffungskosten. Risiken aus geringer Umschlaghäufigkeit werden mittels einer jährlichen pauschalen Wertberichtigung von zehn Prozent auf dem Inventarwert Rechnung getragen.

– Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen

Die Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen von Umweltschutzabonnements sowie Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtaxabonnements und Mehrfahrtenkarten.

– **Finanzanlagen**

Die Finanzanlagen umfassen Darlehen mit einer Restlaufzeit von über zwölf Monaten ab Bilanzstichtag sowie Wertschriften.

– **Sachanlagen**

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten erfasst und über den geschätzten Zeitraum ihrer Nutzung linear abgeschrieben.

– **Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert bewertet. Sie beinhalten alle binnen eines Jahres fälligen Positionen.

– **Rückstellungen**

Rückstellungen sind Verbindlichkeiten, die hinsichtlich ihres Bestehens oder der Höhe ungewiss sind, aber mit hinreichend grosser Wahrscheinlichkeit erwartet werden. Es findet eine jährliche Neubeurteilung statt.

Anlagekategorie	Nutzungsdauer in Jahren
Grundstücke/Entschädigungen	50 und länger
Unterbau	20–100
Oberbau	5–33
Hochbau	20–80
Anlagen und Einrichtungen	5–33
Bahnstrom- und Antriebsanlagen	10–50
Niederspannungs-, Sicherungs- und Telekomanlagen	5–33
Schienenfahrzeuge	5–40
Strassenfahrzeuge/Busse	5–20
Mobilien	4–33

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

In TCHF	2019	2018
1 Verkehrsertrag		
Personenverkehrsertrag	47'198	47'272
U-Abo Beiträge	10'587	10'756
	57'785	58'028
2 Abgeltungen		
Regionaler Personenverkehr	25'401	25'570
Infrastruktur	22'666	19'200
	48'067	44'770
3 Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte		
Zug- und Fahrdienstleistungen	4'150	2'083
Leistungen für TNW/Bestellergemeinschaft	2'118	2'156
Sonstige Leistungen	473	567
	6'741	4'806
4 Sonstige Erträge		
Miet- und Pächterträge	932	921
Trassenerlös aus Netzzugang	1'101	1'164
Werbeertrag	2'089	2'024
Gewinn aus Anlagenabgängen	0	345
Sonstige betriebliche Erträge	228	736
	4'350	5'190
5 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien		
Unterhalt Anlagen	2'765	4'095
Unterhalt Fahrzeuge	4'480	5'131
Unterhalt Mobilien	2'912	2'057
	10'157	11'283
6 Sachaufwand		
Betriebsbesorgungen	8'007	6'760
Energie und Verbrauchsstoffe	3'711	3'872
	11'718	10'632
7 Personalaufwand		
Gehälter und Löhne	37'457	36'790
Zulagen und Nebenbezüge	3'210	2'877
Versicherungsleistungen	– 1'305	– 1'326
Sozialversicherungen	10'203	10'668
Dienstkleider/übriger Personalaufwand	192	206
	49'757	49'215
8 Übriger betrieblicher Aufwand¹		
Pacht und Miete	186	182
Versicherungen und Schadensersatz	919	931
Marketing und Vertrieb	883	506
Honorare und Provisionen	2'456	1'254
Vorsteuerkürzungen und Gebühren	2'198	2'065
Transaktionsgebühren	1'089	1'006
Allgemeiner Aufwand	1'698	1'363
	9'429	7'307
¹ enthält weiterverrechenbare Aufwendungen an den TNW		
9 Betriebsfremdes Ergebnis		
Erträge der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich	3'979	3'241
Aufwendungen der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich ¹	– 2'144	– 1'521
	1'835	1'720

¹ ohne Steuern der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF	31.12.2019	31.12.2018
10 Flüssige Mittel		
Kasse, Post, Bank		
– frei verfügbare Mittel	28'632	32'148
– Festgeldanlagen mit Fälligkeiten bis drei Monate	0	10'000
– zweckgebundene Mittel ¹	4'736	20'730
	33'368	62'878
<small>¹ Für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte</small>		
11 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Gegenüber Dritten	5'948	4'609
Gegenüber Nahestehenden	6'769	2'905
Wertberichtigungen	– 750	– 750
	11'967	6'764
12 Übrige kurzfristige Forderungen		
Gegenüber staatlichen Stellen	5'415	9'021
Gegenüber Sozialversicherungen	150	941
Gegenüber Nahestehenden	159	379
Übrige kurzfristige Forderungen	3'533	3'221
	9'257	13'562
13 Vorräte		
Schienen	429	458
Ersatzteile Schienenfahrzeuge	517	660
Ersatzteile Elektro Lager	25	0
Treibstoff	141	168
	1'112	1'286
14 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Aktive Rechnungsabgrenzungen Abschreibungsabteilung Infrastruktur	0	1'737
Aktive Rechnungsabgrenzungen übrige	1'978	3'138
	1'978	4'875
15 Beteiligungen		
	Aktienkapital	Anteil %
BLT Sonnenenergie AG	2'020'000	40
Moving Media Basel AG	150'000	33,4
	808	808
	50	50
	858	858
16 Sachanlagen		
Sachanlagen der Sparte Infrastruktur per 01.01.	453'035	457'466
Zugänge	19'317	8'993
Abgänge	– 23	– 13'424
Wertberichtigungen kumuliert	– 268'457	– 254'545
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.	203'872	198'490
Sachanlagen der Sparten RPV/übrige per 01.01.	496'828	508'203
Zugänge	2'970	3'502
Abgänge	– 1	– 14'877
Wertberichtigungen kumuliert	– 316'621	– 298'939
Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.	183'176	197'889
	387'048	396'379

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF	31.12.2019	31.12.2018
17 Anlagen im Bau		
Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur per 01.01.	23'287	14'854
Zugänge	25'410	18'893
Abgänge	– 24'978	– 10'460
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.	23'719	23'287
Anlagen im Bau der Sparten RPV/Übrige per 01.01.	1'117	2'197
Zugänge	21'604	2'833
Abgänge	– 3'319	– 3'913
Buchwert der Sparten RPV/Übrige per 31.12.	19'402	1'117
	43'121	24'404
18 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Gegenüber Dritten	4'556	8'064
Gegenüber Nahestehenden	136	126
	4'692	8'190
19 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
Gegenüber Dritten	1'656	2'019
Gegenüber Nahestehenden	973	1'808
Gegenüber staatlichen Stellen	13'381	14'802
Gegenüber Pensionskasse	521	502
Gegenüber Verkehrsunternehmungen	11'467	12'306
	27'998	31'437
20 Passive Rechnungsabgrenzungen		
Abgrenzungen TNW-Einnahmen	10'647	10'907
Abgrenzungen Fahrausweise (GA, Halbtax, MFK)	3'348	3'348
Übrige Abgrenzungen	5'063	9'915
	19'058	24'170
21 Rückstellungen		
Kurzfristige Rückstellungen ¹	3'018	2'910
Langfristige Rückstellungen ¹	21'767	22'472
	24'785	25'382
<small>¹ kurz- und langfristige Risiken werden pro Verpflichtung einzeln geführt</small>		
22 Verzinsliche Darlehen		
	Laufzeit	Zinssatz %
compenswiss	2014–2019	0,26
	0	15'000
	0	15'000

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF

23 Darlehen der öffentlichen Hand	31.12.2018				
	Bund	Kanton BL	Kanton BS	Kanton SO	Total
Darlehen EBG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	0	164'389	10'682	13'530	188'601
Darlehen IFG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	729	6'539			7'268
Darlehen BIF der Sparte Infrastruktur per 01.01.	87'146				87'146
Zugänge Darlehen BIF	7'623	6'863			14'486
Zugänge Darlehen EBG					0
Zugänge Darlehen IFG					0
Abgänge Darlehen EBG					0
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	95'498	177'791	10'682	13'530	297'501
Darlehen Sparte RPV/OV per 01.01.	46'402	116'565		7'994	170'961
Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14'907			14'907
Zugänge Darlehen RPV					0
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01.	- 37'129	- 78'471		- 5'406	- 121'006
Rückzahlungen	- 1'030	- 2'107		- 95	- 3'232
Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	8'243	50'894		2'493	61'630
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	103'741	228'685	10'682	16'023	359'131

Darlehen der öffentlichen Hand	31.12.2019				
	Bund	Kanton BL	Kanton BS	Kanton SO	Total
Darlehen EBG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	0	164'389	10'682	13'530	188'601
Darlehen IFG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	729	6'539			7'268
Darlehen BIF der Sparte Infrastruktur per 01.01.	94'769	6'863			101'632
Zugänge Darlehen BIF		5'114			5'114
Zugänge Darlehen EBG					0
Zugänge Darlehen IFG					0
Abgänge Darlehen BIF	- 20'237				- 20'237
Abgänge Darlehen EBG					0
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	75'261	182'905	10'682	13'530	282'378
Darlehen Sparte RPV/OV per 01.01.	46'402	116'565		7'994	170'961
Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14'907			14'907
Zugänge Darlehen RPV					0
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01.	- 38'159	- 80'578		- 5'501	- 124'238
Rückzahlungen	- 1'031	- 2'009		- 91	- 3'131
Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	7'212	48'885		2'402	58'499
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	82'473	231'789	10'682	15'932	340'877

24 Zweckgebundene Gewinnreserven	31.12.2019		31.12.2018	
Gewinnreserven Art. 36 PBG		26'780		26'626
Gewinnreserven Art. 67 EBG		- 5'729		- 6'208
Übrige		6'525		6'390
		27'576		26'808

Weitere Angaben im Sinne von Art. 959c Abs. 1 und 2 OR und ff

Gesamtbetrag der aufgelösten Wiederbeschaffungsreserven und weiteren wesentlichen Auflösungen von stillen Reserven, wenn dadurch das Ergebnis wesentlich günstiger dargestellt wird

Im laufenden Jahr fand eine Nettoauflösung von stillen Reserven in Höhe von CHF 705'000 statt. Die kumulierten Abschreibungsreserven betragen CHF 17'299'705 (unverändert), davon Sparte Verkehr CHF 14'684'184 (unverändert), Sparte Infrastruktur CHF 2'615'521 (unverändert).

Beteiligung	31.12.2019		31.12.2018	
	Kapital	Stimmen	Kapital	Stimmen
Name und Rechtsform	Kapital in CHF			
BLT Sonnenenergie AG, Münchenstein ¹	2'020'000	40%	40%	40%
Moving Media Basel AG, Basel ²	150'000	33,4%	33,4%	33,4%
Pick-e-Bike AG ³	600'000	33,4%	33,4%	33,4%

¹ Die Beteiligung bezweckt die Realisierung und den Betrieb von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie.

² Die Beteiligung bezweckt die Vermarktung und Bewirtschaftung von Werbeflächen.

³ Die Beteiligung bezweckt die verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen. Die Beteiligung ist im Marktwirtschaftlichen Bereich enthalten.

Eigene Anteile	31.12.2019		31.12.2018	
	Anzahl	CHF	Anzahl	CHF
01.01.	34	9'850	34	9'850
Kauf				
Verkauf				
31.12.	34	9'850	34	9'850

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die vom Bundesrat am 13., 16. und 20. März 2020 verordneten Massnahmen im Zusammenhang mit COVID-19 werden einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 2020 haben. Die entsprechenden Auswirkungen werden laufend von der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat analysiert und beurteilt.

Als «wesentlich» werden Ereignisse definiert, die einen Einfluss auf die Erfolgsrechnung von grösser 5 Prozent haben. Die BLT erwartet für das Jahr 2020 einen Ertragseinbruch in Millionenhöhe, welcher nicht durch Kostensenkungen kompensiert werden kann. Die BLT ist von Bund und Kanton aufgefordert, weiterhin das Grundangebot aufrechtzuerhalten.

Honorar Revisionsstelle in CHF	2019	2018
Revisionsdienstleistungen	33'900	33'900
Andere Dienstleistungen	keine	keine

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in TCHF	2019	2018
Honorare an die Mitglieder des Verwaltungsrats	220	218

Die Honorare beinhalten das Fixum (VR und Ausschüsse) sowie das Sitzungsgeld (VR, Ausschüsse und Beirat). Die Spesenpauschalen (CHF 14'500) sind im Honorar nicht enthalten. Sie gelten als Auslagenersatz.

Entschädigung der Mitglieder der Geschäftsleitung in TCHF	2019	2018
Total 8.0 Jahresvollzeitstellen (Vorjahr 8.0 Jahresvollzeitstellen)	1'684	1'686

Der Gesamtlohn enthält einen festen und einen variablen Lohnbestandteil.

Der variable Lohnbestandteil richtet sich nach klar definierten und messbaren Zielwerten.

Die Spesenpauschalen (CHF 25'600) sind in den Entschädigungen nicht enthalten. Sie gelten als Auslagenersatz. Ebenfalls nicht enthalten sind Kinder-/Familienzulagen und allfällige Dienstaltersgeschenke.

Anzahl Vollzeitstellen	2019	2018
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	450,6	444,1

Angaben im Sinne von Art. 37 Abs. 3 PBG

Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnung, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen. Die Aufsichtsbehörde kann zudem zusätzliche Schwerpunktprüfungen im Bereich Subventionsrecht vornehmen. Eine solche subventionsrechtliche Prüfung hat 2019 stattgefunden. Die BLT wird per 1. Januar 2021 Swiss GAAP FER als neuen Rechnungslegungsstandard einführen.

Angaben im Sinne von Art. 3 Abs. 2 RKV

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in TCHF	2019	2018
Sachversicherungen	541'392	580'420
Haftpflichtversicherungen	106'000	106'000

Angaben im Sinne von Art. 3 Abs. 2 RKV (Investitionsrechnung, Anlagen und Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur)

Anlagen im Bau in TCHF						
Anlagen im Bau Bestand 01.01.	Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total Investitionen	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau Bestand 31.12.
23'288	24'112	1'298	25'410	5'661	19'317	23'720

Angaben im Sinne von Art. 7 Abs. 2 und 3 RKV (kumulierte Werte Infrastruktur)

In TCHF	2019	2018
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	472'329	453'036
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	203'873	198'490
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	13'934	14'770

Verwendung des Bilanzgewinns

In TCHF	2019	2018
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahres	0	0
Jahresgewinn	2'329	2'445
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'329	2'445
Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns	Antrag des Verwaltungsrats	Beschluss der General- versammlung
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'329	2'445
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	166	168
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 36 Abs. 1–3 PBG	326	154
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen Art. 67 EBG	582	479
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen übrige	– 239	135
Bildung/Auflösung Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	79	96
Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1'415	1'413
Total	2'329	2'445

Der Präsident des Verwaltungsrats:



A. Dosé

Der Direktor:



A. Büttiker

Oberwil, 20. April 2020



Bericht der Revisionsstelle

an die Generalversammlung der BLT Baselland Transport AG

Oberwil

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der BLT Baselland Transport AG bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 40 bis 51) für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Hervorhebung eines Sachverhalts

Für das Geschäftsjahr 2018 hat das Bundesamt für Verkehr bei der BLT Baselland Transport AG eine subventionsrechtliche Prüfung vorgenommen. Bezüglich dieser Prüfung verweisen wir auf den Anhang zur Jahresrechnung im Abschnitt «Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde». Unser Prüfungsurteil ist im Hinblick auf diesen Sachverhalt nicht eingeschränkt.

PricewaterhouseCoopers AG, St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, 4002 Basel
Telefon: +41 58 792 51 00, Telefax: +41 58 792 51 10, www.pwc.ch

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG

Dr. Rodolfo Gerber
Revisionsexperte
Leitender Revisor

Urs Nager
Revisionsexperte

Basel, 20. April 2020



Führungsorgane

Verwaltungsrat

André Dosé, Münchwilen
Präsident

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Vizepräsident

Lorenz Altenbach, Dornach

Thomas Hofmann, Hersberg

Gabi Mächler, Basel

Christian Pestalozzi, Oberwil

Heidi Schaub, Muttenz

Daniela Schneeberger, Thürnen

Anita Schweizer, Hölstein

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Basel

Geschäftsleitung

Andreas Büttiker, Therwil*
Direktor

Fredi Schödler, Sissach*
Stv. Direktor
Leiter Betrieb & Technik

Alexandre Gröli, Rodersdorf*
Vizedirektor
Leiter Finanzen & Personal

Christian Boos, Seltisberg
Leiter Betrieb

Sabine Fasel, Oberwil
Leiterin Personal

Philipp Glogg, Röschenz
Leiter Fahrzeuge

Reto Meister, Dornach
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur

* Ausschuss der Geschäftsleitung



(1. Reihe, von links) Gabi Mächler, Lorenz Altenbach, Heidi Schaub, (2. Reihe) Anita Schweizer, Thomas Hofmann, Daniela Schneeberger (3. Reihe) Christian Pestalozzi, Christoph B. Bühler, André Dosé.



Die Produkte- und Servicequalität laufend zu verbessern und damit Mehrwert für die Kundinnen und Kunden zu schaffen, gehört zur Strategie der BLT.

Trams bleiben stabil und Busse legen leicht zu

55,1 Millionen Fahrgäste nutzten im Jahr 2019 die öffentlichen Verkehrsmittel der BLT. Dies entspricht einem Zuwachs von 350'300 Fahrgästen (+0,6%) gegenüber dem Vorjahr. Sie legten dabei 187,3 Millionen Personenkilometer mit Tram, Bus und Bahn zurück, 1,7 Millionen Personenkilometer (-0,9%) weniger als im Vorjahr. Mit einem Zuwachs von 124'100 Fahrgästen (+1,1%) setzte sich der positive Trend der letzten Jahre bei den Buslinien fort. Bei den Tramlinien resultierte nach zweijährigem Rückgang erstmals ein leichter Anstieg der Fahrgastzahlen um 263'900 (+0,6%) .

Die Fahrgastzahlen sind im Jahr 2019 insgesamt leicht gestiegen, während die Anzahl Personenkilometer leicht sank. Dies bedeutet, dass die Anzahl Kurzstreckenfahrer zunahm.

Auf der Tramlinie 11 waren mehr Fahrgäste unterwegs als im Vorjahr. Besonders ausgeprägt war die Zunahme aufgrund der neuen Hochschule auf dem Dreispitzareal. Die Tramlinien 10 und 17 wiesen im Jahr 2019 einen leichten Rückgang der Fahrgäste (-0,5%) und der Personenkilometer (-1,9%) aus. Im Vergleich zu den Vorjahren fiel dieser moderat aus.

Tramlinien 10 und 11 weiterhin Spitzenreiter

Spitzenreiterin mit rund 21,6 Millionen Fahrgästen im Jahr 2019 bleibt die Tramlinie 11 von Aesch nach Basel bis St. Louis Grenze inklusive Tramlinie E11 von Reinach Süd bis Theater. 59'200 Personen fuhren im Durchschnitt pro Tag auf dieser Linie. Mit 20,5 Millionen Fahrgästen folgt die Tramlinie 10 von Dornach bis Flüh/Rodersdorf inklusive Tramlinie 17 von Ettingen bis Wiesenplatz, was einem Tagesdurchschnitt von 56'200 Personen entspricht.

Buslinien 37 und 47 auf Erfolgskurs

Die Buslinien 37 und 47 sind im Aufwärtstrend. Die Buslinie 37 ist werktags zu den Stosszeiten sowie am Abend und an den Wochenenden sehr gut frequentiert. Eine überproportionale Zunahme erfolgte auf den Streckenabschnitten Aeschenplatz-Emanuel Büchel-Strasse und Dreispitz-St. Jakob, welche Schüler und Studenten stark nutzen. Die Eröffnung der Fachhochschule Nordwestschweiz in Muttenz führte zu einer so hohen Nachfrage, dass auf der Linie 47 zusätzliche Gelenkbusse verkehrten. Die Fahrgastzahl stieg auf 1,9 Millionen, ein Plus von 111'000 Fahrgästen (+6,4%).

Buslinien 60, 61, 62 gut frequentiert

Gut unterwegs sind die Buslinien 60, 61 und 62. Die Linie 60 konnte auf dem Streckenabschnitt Bottmingen-Muttenz Bahnhof zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Auf der Buslinie 61, eine wichtige Zubringerlinie für Schülerinnen und Schüler,

wirkte sich der Angebotsausbau von zusätzlichen Fahrten am Morgen und über Mittag äusserst positiv aus. Die Anzahl Fahrgäste stieg um 55'600 (+7,3%) und die Personenkilometer um 78'100 (+5,7%). Die Linie 62 verbindet das Birseck- und Leimental. Nach dem angebotsbedingten Frequenzrückgang 2018 verzeichnete sie 2019 wieder ein Plus von 14'400 Fahrgästen (+2,9%) und 20'100 Personenkilometern (+1,4%).

Buslinien 64 und 65 mit Fahrgastrückgang

Die Buslinie 64 verkehrte 2019 auf verkürzter Strecke zwischen Dornach Bahnhof und Allschwil. Der Streckenabschnitt Dornach Bahnhof-Arlesheim wurde auf einen ½-Stundentakt-Betrieb reduziert. Die Fahrplanausdünnung bewirkte einen Rückgang an Fahrgästen (-3%) und Personenkilometern (-12,6%). Die Buslinie 65 verzeichnete ebenfalls einen Rückgang an Fahrgästen (-8,3%) und Personenkilometern (-18,6%). Aufgrund zahlreicher Baustellen und daraus resultierender Verspätungen nahm die Anzahl Pendler stark ab, denn die Bahnanschlüsse in Dornach Bahnhof konnten zeitweise nicht mehr gewährleistet werden.

Linie 19 mit mehr Langstrecken-Pendlern

Die Bahnlinie 19 zwischen Waldenburg und Liestal beförderte 2019 rund 1,8 Millionen Fahrgäste, die insgesamt 13,4 Millionen Personenkilometer zurücklegten. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem leichten Fahrgastrückgang von 38'100 (-2,1%) und einer Zunahme von 84'300 Personenkilometern (+0,6%). Der Fahrgastrückgang erfolgte ausnahmslos auf dem Streckenabschnitt Liestal Bahnhof-Bad Bubendorf, bedingt durch den Umzug der Pädagogischen Hochschule von Liestal (Altmarkt) ins Polyfeld nach Muttenz. Während die Anzahl Kurzstreckenfahrer sank, nahm jene der Langstreckenfahrer im Streckenabschnitt Waldenburg und Lampenberg Station zu, was sich positiv auf die Personenkilometer auswirkte. Gründe dafür sind unter anderem die optimierten Bahnanschlüsse der Buslinien 92 und 93.

Fahrgastfrequenzen

Linie	2019	2018	2019	2018
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	17'984	18'031	71'780	72'899
11/E11	21'583	21'212	62'272	61'671
17	2'480	2'539	7'423	7'822
19 (WB)	1'766	1'804	13'438	13'354
37	1'160	1'100	2'383	2'346
47	1'858	1'747	4'890	4'654
58	216	220	294	303
59	185	197	249	278
60	1'855	1'819	6'678	6'583
61	816	761	1'440	1'362
62	515	501	1'414	1'394
63	208	206	773	769
64	2'017	2'077	6'614	7'568
65	555	605	1'165	1'431
66	364	374	900	959
91	42	37	187	163
92	36	35	147	135
93	55	53	137	133
105	144	172	266	343
106	127	127	433	475
107	687	691	2'516	2'537
108	348	339	1'350	1'288
109	14	18	30	33
BLT Nachtnetz	96	95	472	495
Total	55'111	54'760	187'251	188'995

Bahn-, Tram- und Buslinien

Linienverzeichnis und Streckenlänge

Bahnlinien

19	Liestal Bahnhof–Waldenburg Bahnhof	13,100 km
Total	Bahnlinien	13,100 km

Tramlinien

10	Rodersdorf Station–Oberwil–Heuwaage–Aeschenplatz–Münchenstein–Dornach Bahnhof	25,974 km
11	Aesch Dorf–Reinach–Dreispietz–Basel Bahnhof SBB–Aeschenplatz–St-Louis Grenze	14,235 km
14*	Pratteln–Muttentz–Kantonsgrenze BL/BS–Aeschenplatz–Messeplatz–Dreirosenbrücke	12,534 km
17	Ettingen Bahnhof–Schiffflände–Claraplatz–Wiesenplatz	12,215 km
Total	Tramlinien	64,958 km

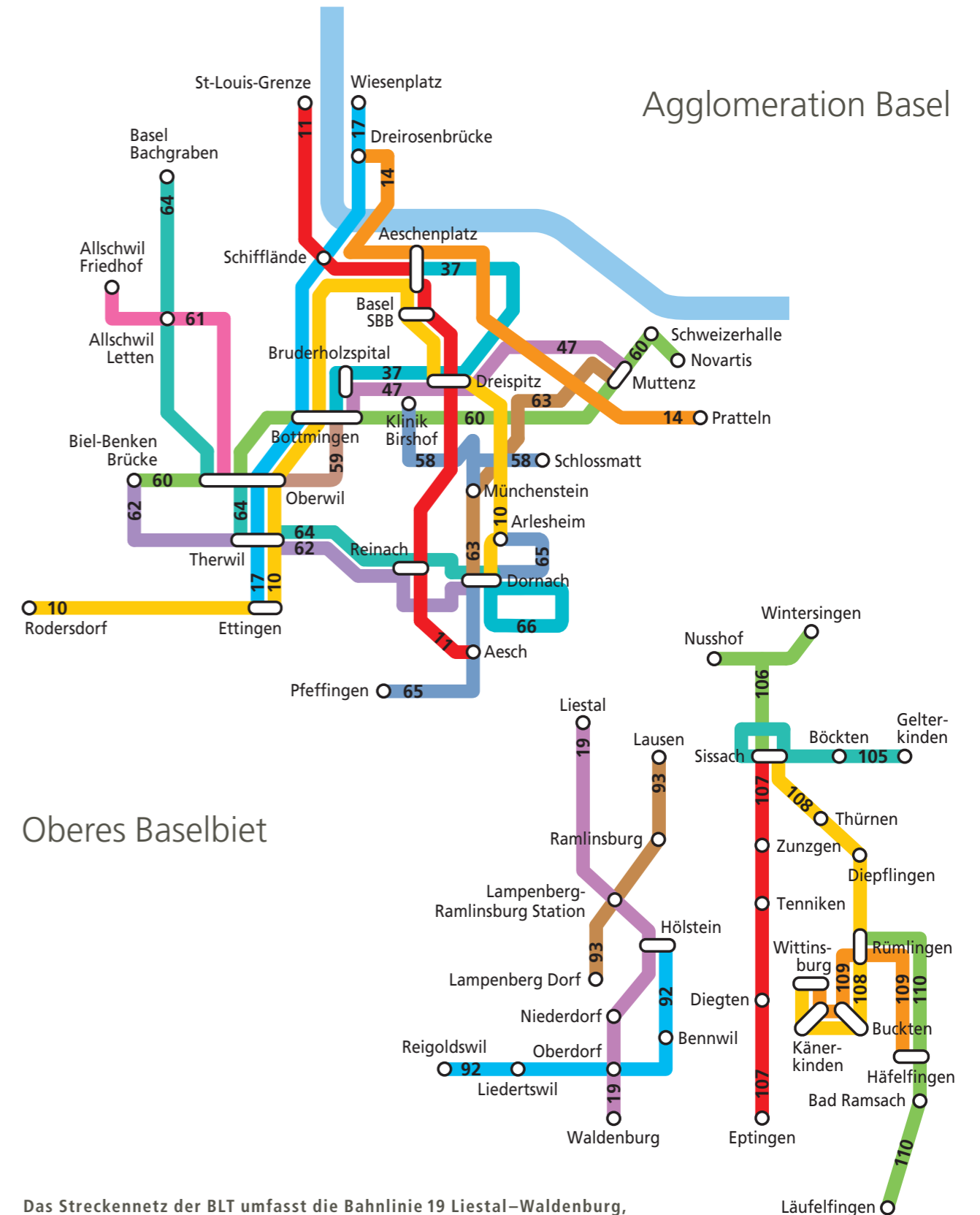
* Wird von der BVB im Auftrag der BLT von Pratteln bis Kantonsgrenze BS/BL betrieben. Die BLT ist für die Infrastruktur auf Kantonsgebiet BL zuständig.

Buslinien

37	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispietz–Aeschenplatz	10,276 km
47	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispietz–Muttentz Bahnhof	9,260 km
58	Ortsbus Münchenstein: Klinik Birshof–Schlossmatt	4,755 km
59	Ortsbus Oberwil/Bottmingen: Oberwil Zentrum–Bottmingen Schloss	3,721 km
60	Biel-Benken Brücke–Bottmingen–Münchenstein–Muttentz–Muttentz Novartis	15,807 km
61	Oberwil Zentrum–Bertschenacker–Binningen Kronenplatz–Allschwil Friedhof	8,166 km
62	Biel-Benken Brücke–Therwil–Reinach–Kägen–Dornach Bahnhof	8,934 km
63	Dornach Bahnhof–Münchenstein Bahnhof–Muttentz Bahnhof	9,225 km
64*	Basel Bachgraben–Allschwil–Oberwil–Therwil–Reinach–Dornach Bahnhof	14,667 km
65**	Arlesheim Dorf–Dornach Bahnhof–Aesch–Pfeffingen Bergmattenweg	7,229 km
66	Ortsbus Dornach: Dornach Bahnhof–Goetheanum–Apfelsee–Dornach Bahnhof	5,575 km
91***	Reigoldswil Dorfplatz–Lauwil–Bretzwil Dorf	6,380 km
92	Hölstein Station–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil–Reigoldswil Dorfplatz	14,676 km
93	Lampenberg Dorf–Ramllinsburg–Lausen Bahnhof Nord	7,239 km
105	Ortsbus Sissach: Sissach West–Sissach Bahnhof–Böckten–Gelterkinden Obere Mühle	7,386 km
106****	Wintersingen Blumatt–Sissach Bahnhof	9,007 km
107	Eptingen Gemeindeplatz–Sissach Bahnhof	9,639 km
108	Wittinsburg Chamber–Läufelfingen–Buckten–Sissach Bahnhof	10,017 km
109*****	Wittinsburg Chamber–Buckten–Rümlingen–Häfelfingen Dorf	6,813 km
110*****	Rümlingen Dorf–Häfelfingen–Läufelfingen Bahnhof	7,735 km
Total	Buslinien	176,507 km

* Verkürzte Linienführung ab Fahrplanwechsel vom 15.12.2019
 ** Verlängerte Linienführung ab Fahrplanwechsel vom 15.12.2019
 *** Linie wird ab Fahrplanwechsel vom 15.12.2019 nicht mehr durch die BLT bedient.
 **** Wird durch Sägesser AG, Wintersingen, im Auftrag der BLT betrieben
 ***** Neue Linienführung ab Fahrplanwechsel vom 15.12.2019
 ***** Neue Buslinie ab Fahrplanwechsel vom 15.12.2019

Streckennetz



Das Streckennetz der BLT umfasst die Bahnlinie 19 Liestal–Waldenburg, die vier Tramlinien 10, 11, 14 und 17 sowie 19 Buslinien im unteren und oberen Baselbiet.

Impressum

Redaktion

BLT Baselland Transport AG, Grenzweg 1, 4104 Oberwil,
Telefon +41 61 406 11 11, info@blt.ch, www.blt.ch

Gestaltung

cR Werbeagentur AG, Basel

Bilder und Grafiken

BLT Baselland Transport AG, cR Werbeagentur AG, Basel,
Christian Aeberhard, Dominik Plüss, André Raul Surace, Daimler AG

Druck

Stuedler Press AG, Basel

© BLT Baselland Transport AG





BLT Baselland Transport AG
Grenzweg 1, 4104 Oberwil
Tel. 061 406 11 11, info@blt.ch
www.blt.ch