



Inhaltsverzeichnis

Editorial

Ein Garant für Stabilität und Innovation	4
--	---

Jahresbericht

Das Coronavirus gab den Takt vor	8
Erneuerung Waldenburgerbahn: Erste Baubewilligungen	10
140 Jahre Waldenburgerbahn	12
Erste E-Busse in Betrieb	16
Linie 14: Erneuerung der Infrastruktur	18
Innovationen	20
Kurznachrichten	22
Kennzahlen 2020	24
BLT und SEV überarbeiten und verbessern GAV	28
Neues Jobportal lanciert	30
Starker Rückgang beim Ticket- und U-Abo-Verkauf	32
Kennzahlen TNW 2020	34

Finanzen

Finanzieller Lagebericht	36
Erfolgsrechnung	38
Bilanz	39
Geldflussrechnung	40
Anhang zur Jahresrechnung	41
Grundsätze zur Rechnungslegung	41
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	43
Erläuterungen zur Bilanz	44
Verwendung des Bilanzgewinns	49

Organisation

Führungsorgane	52
Starker Fahrgastrückgang wegen Coronapandemie	56
Fahrgastfrequenzen	57
Bahn-, Tram- und Buslinien	58
Streckennetz	59

Bild Umschlagseiten:

Der neue Elektro-Normbus eCitaro wird als mehrjähriger Pilotbetrieb auf der Linie 37 verkehren.

Ein Garant für Stabilität und Innovation

Die Coronapandemie gab im Jahr 2020 den Takt vor. Das gesellschaftliche Leben stand still und die Mobilität der Menschen ging stark zurück, was bei der BLT sinkende Fahrgastzahlen und Mindereinnahmen zur Folge hatte. Die BLT sorgte in dieser ausserordentlichen Zeit weiterhin für einen stabilen und verlässlichen öV-Betrieb. Gleichzeitig trieb sie die Erneuerung der Infrastruktur und die Umsetzung innovativer Projekte konsequent voran.

2020 war ein ausserordentliches Jahr, das in die Geschichte eingehen wird. Die Coronapandemie hielt die Welt in Atem und ihre Auswirkungen und Herausforderungen spürten die Menschen und die Unternehmungen unmittelbar. Der Bundesrat erklärte im März 2020 die ausserordentliche Lage und verordnete schweizweit den ersten Shutdown. Von einem Tag auf den anderen ging die Mobilität der Bevölkerung abrupt zurück. Die BLT verzeichnete den grössten Fahrgastrückgang und Einnahmeneinbruch seit ihrer Gründung. Im Berichtsjahr beförderte sie 17,4 Millionen Fahrgäste weniger als im Vorjahr, was Mindereinnahmen von CHF 11 Millionen entspricht. Dank ihrem finanziell stabilen Fundament kann sie die Einnahmerückgänge mit eigenen Reserven ausgleichen.

Die BLT nahm ihren Leistungsauftrag auch in der Coronakrise wahr und hielt das Grundangebot im öffentlichen Verkehr (öV) für die Kundinnen und Kunden jederzeit aufrecht. Die Vorgaben der Bundesämter für Gesundheit (BAG) und für Verkehr (BAV) setzte sie strikte um. Einen ausserordentlichen Einsatz leisteten dabei die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich rasch und engagiert auf die neuen und sich ändernden Bedingungen einstellten, für eine sichere und pünktliche Beförderung der Fahrgäste sorgten sowie Projekte und Innovationen in der BLT konsequent vorantrieben.

Ab 1. Januar 2021 profitieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von einem aktualisierten Gesamtarbeitsvertrag mit attraktiven Verbesserungen. In konstruktiven und partnerschaftlichen Gesprächen vereinfachten, aktualisierten und modernisierten die BLT zusammen mit der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) das wichtige Vertragswerk.

Mit dem Pilotbetrieb von Elektrobussen auf der Linie 37 läutet die BLT den Paradigmenwechsel in der Antriebstechnologie ein, ein wichtiger Schritt hin zur E-Mobilität im Rahmen der Energiestrategie 2050 im öV.

Der Mobilitätsmarkt ist seit Jahren stark im Wandel, wobei die Digitalisierung ein treibender Faktor ist. Die aktuelle Coronapandemie beschleunigt das veränderte Mobilitätsverhalten zusätzlich, was sich auf den klassischen öffentlichen Verkehr auswirkt. Die BLT verfolgt konsequent die Strategie, sich vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter zu entwickeln. Sie will in der Region eine führende Rolle einnehmen, stets mit dem Ziel, ihr Kerngeschäft, den öffentlichen Verkehr, zu stärken. Mit der Gründung von Pick-e-Bike hat sie den ersten Schritt vollzogen. Im Berichtsjahr entwickelte die Pick-e-Bike AG ein eigenes, sharingtaugliches E-Bike. Im Juni 2021 wird sie 500 neue, qualitativ hochstehende E-Bikes auf den Markt bringen.

Die BLT schloss das Berichtsjahr mit einem Jahresergebnis von CHF –1,6 Millionen ab. In allen Bereichen waren die negativen Auswirkungen der Coronapandemie spürbar. Gesamthaft sank der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um CHF –2,4 Millionen.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die uns in diesem herausfordernden Jahr mit ihrem ausserordentlichen Einsatz und grossen Engagement besonders beeindruckten. Ein Dankeschön geht auch an unsere Kundinnen und Kunden für das entgegengebrachte Vertrauen. Den Partnern im Tarifverbund Nordwestschweiz und den lokalen, kantonalen und nationalen Behörden danken wir für die gute Zusammenarbeit.



André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats



Andreas Büttiker
Direktor



André Dosé, Präsident des Verwaltungsrats (rechts), und Andreas Büttiker, Direktor (links), setzen konsequent auf die Nutzung von erneuerbaren Energien. Die Fotovoltaik Anlage der BLT Sonnenenergie AG produziert rund 1,2 Mio. kWh Strom pro Jahr.



Das neue Niederflurfahrzeug Tramlink in seinem definitiven Kleid.

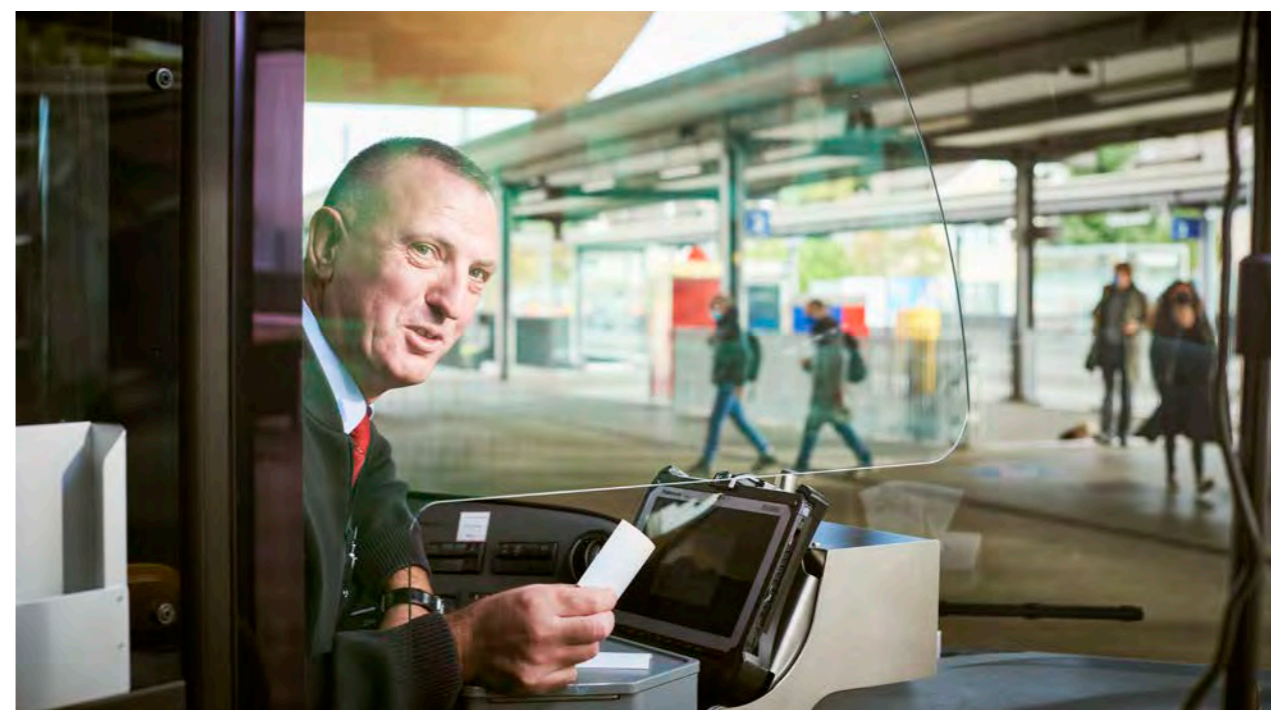
Das Coronavirus gab den Takt vor

Die BLT war im Berichtsjahr gut unterwegs, bis der Bundesrat Mitte März den Shutdown als Schutzmassnahme gegen die Verbreitung des Coronavirus verordnete. Das öffentliche Leben stand wochenlang still. Die Fahrgastzahlen brachen massiv ein. In den Sommermonaten nahm die Mobilität der Bevölkerung wieder zu und auch die BLT Fahrgastzahlen stiegen an. Die verschärften Massnahmen ab Oktober führten zu einem erneuten Rückgang. Im Jahr 2020 beförderte die BLT rund 17 Millionen Fahrgäste weniger als im Vorjahr.

Das Jahr 2020 war für die Bevölkerung und für die Unternehmen ein schwieriges und herausforderndes Jahr. Das Coronavirus hielt die Schweiz in Atem und führte zu starken Einschränkungen im öffentlichen und privaten Leben. Am 16. März erklärte der Bundesrat die ausserordentliche Lage gemäss Epidemiegesezt und rief den nationalen Notstand aus. Zugleich verordnete er den ersten Shutdown. Die Bevölkerung war aufgefordert, zu Hause zu bleiben, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten und soziale Kontakte zu vermeiden. Läden, Restaurants, Unterhaltungs- und Freizeitbetriebe blieben während sechs Wochen geschlossen. Die Transportunternehmen reduzierten, auf Anordnung der Systemführerinnen SBB und Postauto und in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), das öV-Angebot in der gesamten Schweiz. Zugleich waren sie verpflichtet, die Bedürfnisse für die Grundversorgung sicherzustellen und für eine gute Verteilung der Fahrgäste (Social Distancing) zu sorgen.

Shutdown führt zu massivem Fahrgastrückgang

Der Shutdown vom 16. März bis 11. Mai 2020 bewirkte einen massiven Fahrgastrückgang, wie die Grafik unten verdeutlicht. Während sich die Fahrgastzahlen auf den BLT Linien im Januar und Februar insgesamt auf gleich hohem Niveau wie im Vorjahr bewegten, sanken sie im März auf 55 Prozent und im April auf 26 Prozent. Mit der Lockerung der Massnahmen ab 11. Mai nahm die Mobilität der Bevölkerung wieder zu und die BLT konnte, auf Anordnung der Systemführerinnen und des BAV, das Angebot wieder auf 100 Prozent hochfahren. Bis im September erreichten die Fahrgastzahlen 81 Prozent des Vorjahresniveaus. Mit der zunehmenden Verschärfung der Schutzmassnahmen zur Bekämpfung der Coronapandemie im Oktober sanken die Fahrgastzahlen bereits im November wieder auf 59 Prozent. Die BLT betrieb ihre Linien weiterhin gemäss Fahrplan, mit Ausnahme des TNW Nachtnetzes, welches ab 6. November vorübergehend eingestellt wurde. Die durchschnittliche Anzahl Fahrgäste lag im Jahr 2020 bei 69 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, was einem Minus von 17,4 Millionen Fahrgästen und Mindereinnahmen von CHF 11 Millionen entspricht.



Glastrennscheiben erhöhen den Gesundheitsschutz der Fahrdienstangestellten.

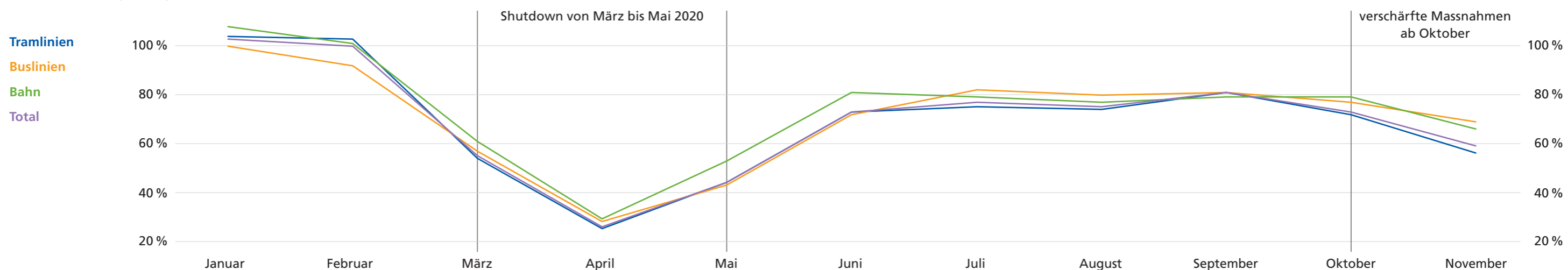
Einheitliches Schutzkonzept im öV

Die Systemführerinnen erarbeiteten in enger Absprache mit dem BAV für die gesamte öV-Branche ein Schutzkonzept und definierten einheitliche, verbindliche Massnahmen. Zum Schutz der Fahrgäste und des Fahrdienstpersonals wurden die Hygienemassnahmen verstärkt. Die Griff- und Haltestangen in Tram, Bus und Bahn wurden täglich gereinigt. Bei jeder Haltestelle öffneten, sofern möglich, die Türen automatisch, ohne dass die Fahrgäste den Halteknopf drücken mussten. Die Türen blieben bewusst länger geöffnet, um für einen regelmässigen Luftaustausch zu sorgen. Auch

während des reduzierten Fahrplanbetriebs liess die BLT die Kompositionen unverändert in derselben Grösse fahren, um den Fahrgästen das Social Distancing zu ermöglichen. Anfangs Juli führte der Bundesrat schweizweit die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr ein, welche er im Oktober auf die Haltestellenbereiche erweiterte. Die Fahrgäste wurden mit einer Kommunikationskampagne kontinuierlich auf die Einhaltung der Schutzmassnahmen sensibilisiert.

Fahrgastzahlen 2020

Relative Entwicklung im Vergleich zum Jahr 2019



Erneuerung Waldenburgerbahn: Erste Baubewilligungen

Im Jahr 2020 erteilte das Bundesamt für Verkehr die ersten Plangenehmigungsverfügungen zur Erneuerung der Waldenburgerbahn. Damit können die effektiven Bauarbeiten unter Vollsperrung des Bahnbetriebs planmässig ab 6. April 2021 erfolgen. Die Bauarbeiten unter Betrieb sind bereits weit fortgeschritten.

Das Projekt Erneuerung Waldenburgerbahn (WB) lief im Jahr 2020 auf Hochtouren. Rund zwei Dutzend Fachspezialisten des Bundesamtes für Verkehr (BAV) prüften die Plangenehmigungsgesuche zur Erneuerung der Infrastruktur auf Herz und Nieren. Ende 2020 erteilte das BAV die Plangenehmigungsverfügungen für die Abschnitte Altmarkt, Niederdorf, Hirschlang, Lampenberg–Ramlinsburg (Teilgenehmigung) sowie Waldenburg. Im Januar 2021 folgten Bubendorf, Hölstein und Oberdorf.

Mit dem Bau der Gleichrichterstationen und der Vorbereitung der Installationsplätze starteten die ersten Bauarbeiten unter Betrieb. Auf diversen Streckenabschnitten wurden Wasserleitungen ersetzt und Werkleitungsarbeiten durchgeführt. Seit August 2020 ist eine Task Force im Einsatz, welche die Bauphasen und das Verkehrsregime aktiv begleitet und für einen möglichst reibungslosen Ablauf sorgt.

Grundwasserschutz vor Renaturierung

Die geplante Renaturierung und Verlegung der Vorderen Frenke auf dem Streckenabschnitt zwischen Lampenberg–Ramlinsburg und Hölstein wird nicht umgesetzt. Die Stadt Liestal erhob Einsprache, weil das geplante Projekt die Grundwasserfassung Helgenweid, aus welcher sie Trinkwasser bezieht, tangierte. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) wertete den Grundwasserschutz höher und entschied gegen die Verlegung und Renaturierung des Flusses. Die BLT erarbeitete eine alternative Lösungsvariante und reichte das Plangenehmigungsgesuch im September 2020 beim BAV ein.

Vergabe der Tiefbauarbeiten

Die BLT schrieb im März 2020 die Tiefbauarbeiten im Umfang von CHF 116 Millionen öffentlich aus. Mit Implenia Schweiz AG und den drei Arbeitsgemeinschaften (ARGE) unter der Federführung von Albin Borer AG, Tozzo AG und Meier + Jäggi AG erhielten regionale Bauunternehmungen den Zuschlag. Damit bleibt die Wertschöpfung in der Region.

Der Zuschlag der Submissionen für den Gleisbau, mit einem Auftragsvolumen von rund CHF 6 Millionen, ging an die ARGE Meier + Jäggi AG mit Vanoli AG (siehe Infokasten).

Ende 2020 erfolgten die Submissionen für den Bahnhof Waldenburg.

Erstes Fahrzeug in Produktion

Im Oktober 2020 läutete Stadler Rail die Produktionsphase der zehn «Tramlink» Niederflurfahrzeuge ein. Im Mai 2021 wird die Endmontage und im Dezember 2021 die Endabnahme des ersten Fahrzeugs erfolgen. Trotz der herausfordernden Situation wegen der Coronapandemie sicherte Stadler Rail der BLT die pünktliche Lieferung und Inbetriebnahme der zehn Fahrzeuge ab Juli bis Ende Oktober 2022 zu.

Kommunikation verstärken

Nach der coronabedingten Pause fanden im September wieder Informationsanlässe für die Bevölkerung statt. Da die Teilnehmerzahl begrenzt war, wurden die Anlässe gefilmt und auf der BLT Website veröffentlicht. Die BLT pflegt seit Projektstart einen engen Kontakt und regelmässigen Dialog mit den Stakeholdern. Während der Bauphase wird sie die Kommunikation gezielt verstärken. Auf der Website www.blt.ch/linie19 sind aktuelle Informationen zu Baustellen, Verkehr und Umleitungen, Nachtarbeiten, Busfahrplan und Infopoint WB publiziert. Zusätzlich geben Webcams Einblick auf einzelne Baustellen.

Infopoint WB

An der Dorfstrasse 74 in Niederdorf hat die BLT Räumlichkeiten gemietet und temporäre Büros für die Bau- und Projektleitungen sowie einen Infopoint für die Bevölkerung eingerichtet. Der Infopoint WB vermittelt aktuelle Informationen rund um das Projekt und bietet die Möglichkeit, Besprechungen und kleinere Anlässe direkt vor Ort durchzuführen.

ARGE A-Z

c/o Albin Borer AG mit Anliker AG, Rudolf Wirz AG und Ziegler AG

Los 1 Altmarkt–Bubendorf

Los 3 Lampenberg–Ramlinsburg–Hölstein

Los 6.2 Winkelweg–Oberdorf

ARGE Liestal–Waldenburg 2022

c/o Tozzo AG mit Marti AG, Sersa Group AG und Walo Bertschinger AG

Los 2 Bubendorf–Lampenberg–Ramlinsburg

Los 4 Hölstein–Niederdorf

ARGE WB

c/o Meier + Jäggi AG mit Vanoli AG

Los 5 Haltestelle Hirschlang

Implenia Schweiz AG

Los 6.1 Niederdorf–Winkelweg



Am 5. April 2021 fährt das «Waldeburgerli» mit den Schindler-Pendelzügen zum letzten Mal durch das Tal.

140 Jahre Waldenburgerbahn

Am 1. November 2020 feierte die Waldenburgerbahn ihr 140-jähriges Bestehen. «Die Lebensader des Waldenbertals» ist dem Pioniergeist, der Beharrlichkeit und der Innovationskraft seiner Gründer zu verdanken. Mit der Elektrifizierung der Bahn im Jahr 1953 erfolgte ein Quantensprung in der Bahntechnologie. Heute steht die Innovationskraft mit der Erneuerung der WB wiederum im Zentrum. Denn die BLT baut nicht nur eine neue Bahn, sondern setzt mit CBTC eine neue, zukunftsweisende Technologie bei der Zugsteuerung und -sicherung ein.

Es brauchte einen langen Atem, bis es am 1. November 1880 soweit war und die Waldenburgerbahn (WB) erstmals auf Schmalspur von Liestal nach Waldenburg dampfte. Die Schweizerische Centralbahn hatte sich bereits 1855 die Subvention für den Bau der WB gesichert. Doch erst mit der Volksabstimmung vom 18. Juni 1871 wurde die Konzession der WB als rechtskräftig erklärt und das Projekt gutgeheissen.

Ohne Bahn keine Entwicklung der Täler

Die Gemeinde Waldenburg erkannte schon früh, dass eine Bahn für wirtschaftlichen Aufschwung im Tal sorgen würde. Entsprechend intensiv umwarb sie Industriebetriebe und lockte diese in das Tal. 1853 gründete sie die Uhrenfabrik Société d'Horlogerie à Waldenburg, deren alleiniger Inhaber ab 1870 Gédéon Thommen wurde. Er war zugleich die treibende Kraft hinter dem Bahnprojekt und wirkte zehn Jahre lang als Direktionspräsident der WB. Sein Nachfolger und Schwiegersohn, Dr. Hermann Straumann, erneuerte das Rollmaterial und verhinderte damit die Umstellung auf einen Busbetrieb. Dessen Sohn, Dr. med. Roland Straumann, führte die Arbeit weiter und sicherte das definitive Weiterbestehen der Bahn, indem er 1953 die WB elektrifizierte.

Von Dampf- auf Strombetrieb

Am 25. Oktober 1953 wohnten Tausende von Besucherinnen und Besuchern der offiziellen Einweihung des elektrischen Betriebes der WB bei. Zugleich verkehrten die mit Dampf betriebenen Züge offiziell zum letzten Mal. Mit der Elektrifizierung war der erste grosse Schritt hin zur modernen Bahn vollzogen.

Die WB entwickelte sich zunehmend von der Güter- und Ausflugsbahn zur Pendlerbahn. Die starke industrielle Entwicklung liessen die Einwohner- und Pendlerzahlen im Tal steigen. Der Bezirk Waldenburg verzeichnete zwischen 1980 und 1997 ein Bevölkerungswachstum von 21 Prozent, und die Anzahl Fahrgäste verdoppelte sich innerhalb von zwanzig Jahren. Schon bald stiessen die im Jahr 1985 neu beschafften Pendelzüge an ihre Kapazitätsgrenzen, sodass bereits Ende 1992 eine zweite Lieferung erfolgte. Im Jahr 1998 beförderte die WB über 1,6 Millionen Fahrgäste.



Für die Zukunft gerüstet

Zwischen 2010 und 2015 befasste sich der Landrat mit der Zukunft der Waldenburgerbahn, insbesondere mit der Umspuration auf 1000 mm und einem möglichen Systemwechsel von Bahn auf Bus. Am 17. Dezember 2015 beschloss er die Erneuerung der WB als Meterspurbahn, eine Fahrzeugbreite von 2,40 Metern und eine Auslegung des Lichtraumprofils auf 2,65 Meter. Damit konnte die Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn in Angriff genommen werden. Am 1. Januar 2016 übernahm die BLT die Projektleitung für die Erneuerung der WB vom Tiefbauamt Basel-Landschaft.

Die BLT baut nicht nur eine neue Bahn, sondern integriert gleichzeitig zukunftsweisende, skalierbare Technologien. Das neue Rollmaterial und die Infrastruktur werden mit dem Communication-Based Train Control-System (CBTC) ausgerüstet, ein digitales Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem, das die Triebfahrzeugführenden mit Assistenzfunktionen unterstützt und in Zukunft teilautonomes Fahren ermöglicht. In einem ersten Schritt wird CBTC die klassischen Bahnstellwerke ersetzen. Der Wechsel von der punktuellen Positionsüberwachung hin zur kontinuierlichen, präzisen Positions- und Geschwindigkeitsüberwachung mit dem CBTC-System ist ein technologischer Quantensprung.



Dampflok Nr. 6 mit Güter- und Personentransportwagen im Jahr 1949.



Fredi Schödler, Stv. Direktor und Leiter Betrieb und Technik, verantwortet das Grossprojekt zur Erneuerung der Waldenburgerbahn.

Erste E-Busse in Betrieb

Die Energiestrategie 2050 im öV sieht vor, den Energieverbrauch innerhalb von dreissig Jahren zu halbieren. Dabei soll die Energieeffizienz gesteigert, der CO₂-Ausstoss gesenkt, der Strom aus erneuerbaren Quellen genutzt und die Produktion von erneuerbarer Energie erhöht werden. Wie die BLT diese Ziele erreichen will, wie sie den Paradigmenwechsel in der Antriebstechnologie vorbereitet und welche Herausforderungen damit verbunden sind, erläutert Fredi Schödler, Leiter Betrieb und Technik, im Interview.

Bis 2050 soll der Energieverbrauch im öV um 50 Prozent reduziert werden. Ist dieses Ziel für die BLT realistisch?

Dieses Ziel ist ehrgeizig, aber realistisch. Unsere Systeme werden immer effizienter und verbrauchen laufend weniger Energie. Der Dieselverbrauch eines Normbusses beispielsweise sank in den letzten 15 Jahren um 20 Prozent, trotz der Ausrüstung mit Klimaanlage für einen besseren Fahrgastkomfort.

Welche Massnahmen hat die BLT definiert, um die Vorgaben des Bundes zu erreichen?

Seit 2009 wird die Bremsenergie der Tango-Trams rekupe-riert und für den Betrieb von Klimaanlage und Lichtquellen im Tram verwendet. Die restliche verfügbare Energie fliesst in die Fahrleitung zurück. Bis in fünf Jahren rekuperieren alle 73 Schienenfahrzeuge der BLT die Bremsenergie. Bei der neuen Waldenburgerbahn werden zusätzlich stationäre Energiespeicher entlang der Strecke eingesetzt. Diese Technologie werden wir auch punktuell auf unserem Stammnetz nutzen.

Im Frühjahr 2021 wird die BLT die ersten Elektrobusse einsetzen. Gemäss Studien spart der E-Bus im Vergleich zum Dieselbus Energie und stösst weniger CO₂ aus. Allerdings dürfen wir die sogenannte graue Energie, welche beispielsweise für die Batterieherstellung erforderlich ist, nicht ausser Acht lassen. Deshalb ist es wichtig, nicht dogmatisch auf Elektroantrieb zu setzen. Denn auch die Verbrennungsmotoren werden weiterentwickelt und neue Technologien kommen auf den Markt.

Inwiefern ist der Pilotbetrieb mit Elektrobusen für die künftige Antriebsstrategie der BLT Busflotte entscheidend?

Der Pilotbetrieb auf der Buslinie 37 mit den topographischen, städtischen und ländlichen Verhältnissen eignet sich ideal, um die theoretischen Aussagen zum Elektroantrieb bei Linienbussen in der Praxis zu prüfen. Obwohl wir über-

zeugt sind, dass unser Einsatzkonzept funktionieren wird, sind die Erkenntnisse für die Umsetzung der Energiestrategie und der künftigen Antriebsstrategie der BLT Busflotte wertvoll.

Was bedeutet der Paradigmenwechsel für den Betrieb und die Mitarbeitenden?

Die BLT geht mit den Ressourcen haushälterisch um und tritt für die Energiestrategie 2050 ein. Ebenso sind wir überzeugt, dass wir bei den Mitarbeitenden die Sensibilität und das Bewusstsein für Energiefragen fördern und mittelfristig einen Spillover-Effekt erzielen können.

Wo sieht die BLT die grössten Herausforderungen?

Der Wandel und die Einführung neuer Technologien sowie die Mehrkosten sind die grossen Herausforderungen. Energie wird in Zukunft teurer und gleichzeitig wertvoller. Mit der Umsetzung ihrer Energiestrategie leistet die BLT einen Beitrag, um längerfristig einen Teil der Mehrkosten und der höheren Investitionen zu kompensieren. Zu den Themen Energieerzeugung, Energiemanagement und Energieverbrauch gilt es, noch viele Fragen zu beantworten und Lösungen zu finden. Bei der Energieerzeugung aus natürlichen Ressourcen beispielsweise steht nicht immer gleich viel Energie zur Verfügung. Es braucht Lösungen, um die Energieproduktion optimal auf den Energieverbrauch abzustimmen und den Strom zu speichern. Eine grosse Herausforderung, welche die BLT in einem ersten Schritt mit dem Einsatz der Energiespeicher realisieren wird.



Mit dem neuen E-Bus läutet die BLT den Paradigmenwechsel in der Antriebstechnologie ein.

Linie 14: Erneuerung der Infrastruktur

Die Gleisanlagen der Linie 14 zwischen Rothaus- und Schlosstrasse wurden erneuert und die Haltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz angepasst. Während der Bauphase verkehrten Busse der BVB und BLT als Trammersatz. Der Landrat bewilligte im Berichtsjahr die Ausgaben für die Infrastrukturerneuerungen 2021–2024 sowie den Projektierungskredit «Salina Raurica».

Die Gleisanlage auf dem zwei Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Rothausstrasse in Muttenz und Schlosstrasse Pratteln hatte ihre Lebensdauer erreicht und musste erneuert werden. Während der rund dreimonatigen Bauphase ersetzte die BLT viertausend Meter Gleis und Teile der Fahrleitungen. Zugleich baute sie die Haltestellen entlang des Streckenabschnitts hindernisfrei um, sodass der selbstständige, stufenlose Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste gewährleistet ist. Die neuen Haltestellen präsentieren sich mit Wartehalle, Sitzbank, Billettautomaten, digitaler Fahrgastinformationsanzeige, Informationsstele und LED-Beleuchtungskandelaber.

Busse als Trammersatz

Die Planung der Bauarbeiten erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den BVB. Während der Bauphase war die Strecke vollständig gesperrt, und es verkehrten Busse als Trammersatz. Wegen der Coronapandemie und den daraus folgenden Personalengpässen der BVB übernahm die BLT mit eigenem Fahrdienstpersonal und Gelenkbussen mehrheitlich den Busbetrieb.

Kanton trägt künftig Infrastrukturkosten

Die BVB und BLT teilen sich die Konzessionen der Linie 14. Die BVB betreiben als Inhaberin der Betriebskonzession die gesamte Linie 14 ab Dreirosenbrücke bis Schlosstrasse. Die BLT besitzt die Infrastrukturkonzession für die basellandschaftliche Strecke ab Schänzli bis Pratteln. Seit 1. Januar 2018 ist sie für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastrukturanlagen zuständig.

Der Bund stuft im Berichtsjahr die Linie 14 als Ortsverkehr ein. Ab 1. Januar 2021 erhält die Linie 14 deshalb keine Investitionsmittel mehr aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Die Kosten für zukünftige Infrastrukturerneuerungen auf Kantonsgebiet trägt der Kanton Basel-Landschaft.

Infrastrukturerneuerungen 2021–2024 bewilligt

In den Jahren 2021–2024 wird die Infrastruktur auf dem Gemeindegebiet Muttenz erneuert. Die Gleis- und Sicherungsanlagen auf dem Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Freidorf und Zum Park haben nach rund vierzigjähriger Nutzung ihre Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Die Kosten für die Sanierung der Gleis-, Sicherungs- und elektrischen Anlagen inklusive Erneuerung der Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz belaufen sich auf CHF 18 Millionen. Der Landrat stimmte an seiner Sitzung vom 10. September 2020 dem Geschäft zu.

Projekt «Salina Raurica»

Der Kanton Basel-Landschaft plant die Verlängerung der Linie 14 ab Pratteln via Grüssenareal bis nach Salina Raurica und Augst. Damit soll ein bedeutendes Entwicklungsgebiet mit Wohnraum für 2500 Personen und ebenso vielen Arbeitsplätzen durch das Tram erschlossen werden. Am 3. Dezember 2020 genehmigte der Landrat den Planungskredit von CHF 17,1 Millionen. Gegen das Projekt wurde Ende Januar 2021 das Referendum ergriffen.

Vor 100 Jahren, am 22. Januar 1921, feierte die Basellandschaftliche Überlandbahn BUeB, die heutige Linie 14, die Eröffnung der Strecke Basel St. Jakob – Muttenz.

Der Bau der einspurigen Strecke von Basel bis Pratteln erfolgte in zwei Etappen, 1921 von St. Jakob nach Muttenz und 1922 von Muttenz nach Pratteln.

In gleichen Etappen wurden 1931 respektive 1951 die Streckenabschnitte auf Doppelspur ausgebaut und betrieben.



Die BLT ist für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastrukturanlagen der Linie 14 auf Baselbieter Boden zuständig.

Innovationen

Begleitfahrt digitalisiert

Mit dem öV-Pad im Fahrdienst schreitet die Digitalisierung rasch voran. Im Jahr 2020 wurde der Prozess der Begleitfahrt analysiert und vollständig digitalisiert. Bisher waren Qualitätskontrollen mit einem aufwändigen, manuellen Prozessablauf verbunden. Wenn zur Qualitätssicherung eine Begleitfahrt stattfand, löste dies eine Vielzahl an administrativen, inkonsistenten Arbeiten aus, die manuell und in verschiedenen Tools erfasst wurden. Die Firma Innotix nahm die von der BLT initiierte Erneuerung auf und bildete den gesamten Prozess digital und konsistent im neuen Modul Begleitfahrt ab. Die BLT setzt als erstes Transportunternehmen das neue Modul ein. Sämtliche Eingaben erfolgen im öV-Pad, die notwendigen Formulare sind rasch erstellt, strukturiert abgelegt, mit einem Klick einsehbar sowie für statistische Auswertungen verfügbar.

Anschlussicherung eingeführt

Die BLT führte im Busbereich die Anschlussicherung (ANS) ein, um damit den Fahrgästen gut funktionierende Anschlüsse zu gewährleisten. Der Fahrgast soll genügend Zeit haben, um bei einem Umsteigeknoten beispielsweise von Bus auf Tram oder von Bahn auf Bus zu wechseln. Ziel ist es, mit der ANS lange Wartezeiten zu vermeiden und damit die gesamte Reisezeit zu reduzieren. Das ANS-System bezieht Echtzeitdaten aus dem rechnergestützten Betriebsleitsystem und berechnet die Zeitdauer zwischen Ankunftszeit «Zubringer», Fussweg und spätester Abfahrtszeit «Abbringer». Die Buschauffeuren und Buschauffeure erhalten die Informationen über Verspätungen sowie verbindliche Anweisungen auf ihre Bordrechner übermittelt und werden so bei ihrer täglichen Arbeit unterstützt.



Neues E-Bike entwickelt

Die Pick-e-Bike AG entwickelte in enger Zusammenarbeit mit der deutschen Firma eflow Europe GmbH ein eigenes, neues, sharingtaugliches E-Bike mit einer innovativen IOT (Internet of Things)-Einheit. Eine standortgenaue Ortung und die jederzeitige Verfügbarkeit von wichtigen Systeminformationen (z.B. Batterieladezustand) ist für eine optimale Dienstleistung entscheidend. Im Vergleich mit einem privaten E-Bike muss ein sharingtaugliches E-Bike robuster und stabiler sein. Deshalb wurden beim neuen E-Bike die Kabel für die Bremsen und elektrische Steuerung inwändig angelegt sowie verschiedene Komponenten zusätzlich verstärkt. Ebenso wurde auf eine effiziente Wartung geachtet. Fachspezialisten unterzogen die Prototypen während mehrerer Wochen intensiven Tests, vom Fahr- und Bremsverhalten über die Leistungsentfaltung des Elektromotors, die Stabilität von Bremshebel und seitlichem Ständer bis hin zur Bedienbarkeit des Bordcomputers. Das neue E-Bike überzeugte, sodass Ende Dezember 2020 die Bestellung von 500 neuen E-Bikes ausgelöst wurde. Die Inbetriebnahme ist im Juni 2021 geplant.

Innovative Produkte und Dienstleistungen bringen Kundinnen und Kunden zusätzlichen Mehrwert.

Kurznachrichten

Hindernisfreie Haltestellen

Bauten, Anlagen und Fahrzeuge sind gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) bis Ende 2023 so anzupassen, dass mobilitätseingeschränkte Personen den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können. Dazu gehört der niveaugleiche Einstieg von der Haltestelle ins Fahrzeug. Die BLT erneuerte im Jahr 2020 auf den Linien 10/17 die Haltestellen Dornach Bahnhof und Hüslimatt sowie auf der Linie 14 die Haltestellen Muttetz Dorf, Lachmatt, Kästeli, Gempenstrasse, Bahnhofstrasse und Schlosstrasse. Die neuen Haltestellen präsentieren sich hindernisfrei, mit erhöhtem Perron und Zugangsrampe sowie im BLT Standard mit Wartehalle, Sitzbank, Billettautomaten, digitaler Fahrgastinformationsanzeige, Informationsstele und LED-Beleuchtungskandelaber.

Fernwirkanlage erweitert

Die Sicherungsanlagen der Linie 10/17 von Hüslimatt bis Dornach sowie der Linie 14 von Schänzli bis Pratteln wurden in das Fernwirksystem integriert. Die Fachspezialisten können die technischen Anlagen mittels Software überwachen und fernbedienen, und bei einer Störung erfolgt automatisch ein Alarm. Dies erhöht einerseits die Sicherheit der Fahrgäste und der Mitarbeitenden und reduziert andererseits die Dauer einer Betriebsstörung.

Rollmaterial der Waldenburgerbahn verkauft

Die sieben Triebwagen BDe 4/4 und die zehn Steuerwagen Bt Schindler der Waldenburgerbahn werden in Zukunft in der Slowakei im Einsatz sein und Fahrgäste befördern. Die BLT und die Firma Čiernohorská železnica unterzeichneten im April 2020 den Kaufvertrag. Im Frühjahr 2021 werden die Fahrzeuge inklusive Ersatzmaterial von Waldenburg in die Slowakei nach Cierny Balog transportiert.

Ergebnisse Kundenbefragung 2019

Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn führten im Herbst 2019 eine Fahrgastbefragung zur Kundenzufriedenheit im öffentlichen Verkehr durch. Die grosse Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden aus den Befragungen der vergangenen Jahre bleibt stabil und bewegt sich in allen vier Kantonen auf einem ähnlich hohen Niveau. Die Gesamtzufriedenheit erreicht Werte zwischen 74 und 77 von insgesamt 100 möglichen Punkten. Im Kanton Basel-Landschaft ist die Zufriedenheit mit dem öV nach wie vor hoch. Der Wert für die Gesamtzufriedenheit liegt bei 76 von maximal 100 Punkten. Als sehr gut werden die Leistungen des Personals bewertet und signifikant höher die Onlinedienste wie Ticketkauf und Informationsmöglichkeiten. Leicht rückläufig ist die Zufriedenheit mit der Zuverlässigkeit im Bus- und Bahnbereich.

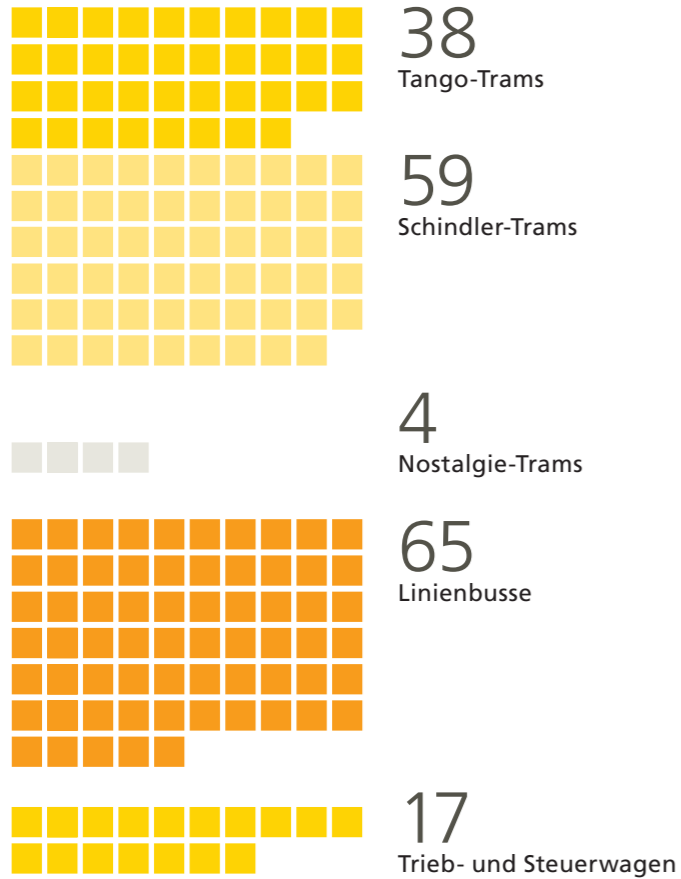
Die Kundinnen und Kunden sind mit der BLT insgesamt sehr zufrieden. Verbesserungspotenzial sehen sie insbesondere bei der Kundeninformation im oberen Baselbiet. Mit der Erneuerung der Waldenburgerbahn werden diese Anforderungen umgesetzt. Zusätzlich prüft die BLT die Installation von digitalen Fahrgastinformationsanzeigen an zentralen Bushaltestellen. Das Hauptaugenmerk legt die BLT auf die Verbesserung der «Fahrplanstabilität Bus» in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft.



Die Schindlerwagen der Waldenburgerbahn werden «ausgegleist» und nach Cierny Balog transportiert.

Kennzahlen 2020

Tram-, Bus- & Bahnflotte



Fahrgäste

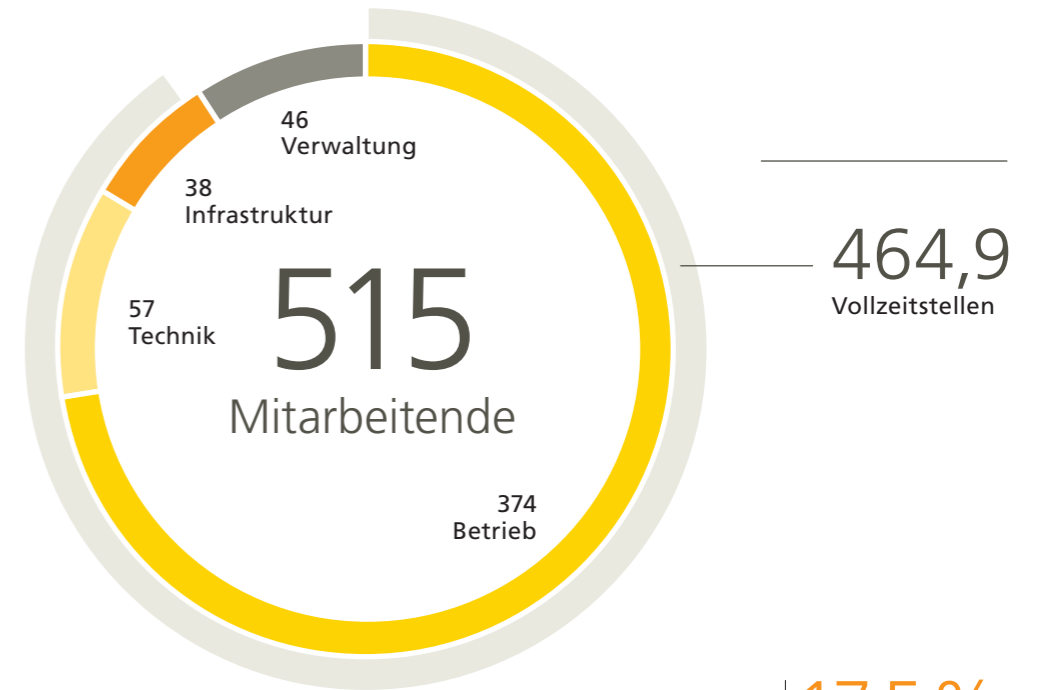
8,1 Mio. Bus-Fahrgäste 28,3 Mio. Tram-Fahrgäste



1,3 Mio. Bahn-Fahrgäste

130,1 Mio. Personenkilometer
3,5 Pkm pro Fahrgast

Mitarbeitende



82,5 %
425 Männer

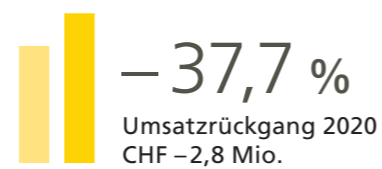
17,5 %
90 Frauen



App «Tickets»



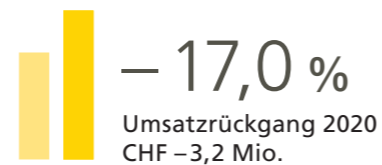
185'693 Downloads kumuliert



App «U-Abo»



166'889 Downloads kumuliert



Finanzkennzahlen

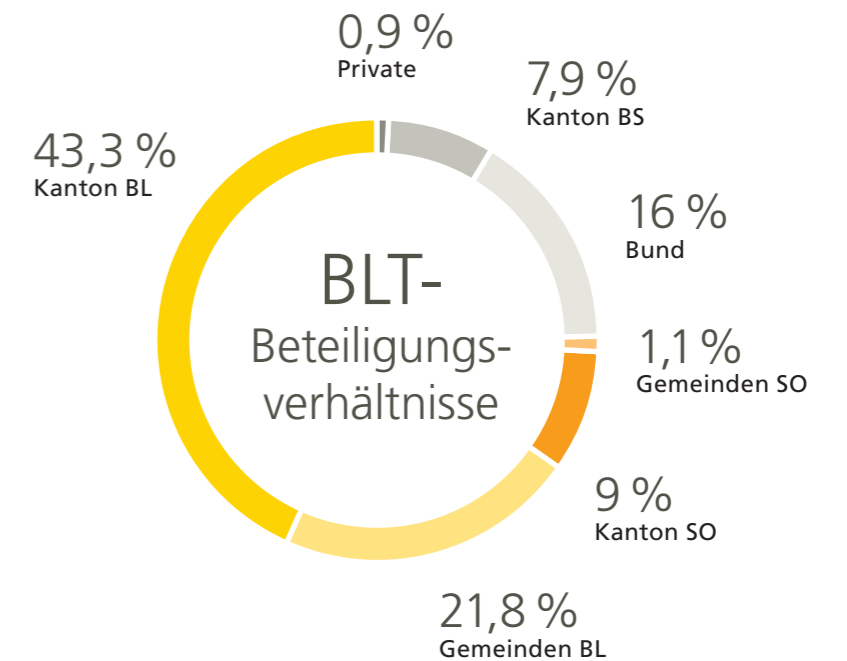
CHF 115,9 Mio. Betriebsertrag

CHF -1,6 Mio. Jahresverlust

CHF 43,4 Mio. Verkehrsertrag

CHF 519,2 Mio. Bilanzsumme

Beteiligungen





Fünf neue eCitaros von Mercedes-Benz werden ab Sommer 2021 auf der Linie 37 verkehren.

BLT und SEV überarbeiten und verbessern GAV

Am Freitag, 20. November 2020, unterzeichneten Vertreterinnen und Vertreter des SEV und der BLT den Gesamtarbeitsvertrag, der ab 1. Januar 2021 in Kraft tritt. In konstruktiven Gesprächen überarbeiteten und vereinfachten sie gemeinsam das Vertragswerk. Die BLT Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren von attraktiven Verbesserungen.

Der BLT Gesamtarbeitsvertrag (GAV) wurde vor zehn Jahren mit der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) ausgehandelt. In dieser Zeitspanne kamen sieben Nachträge hinzu. Im Frühling 2020 vereinbarte die Geschäftsleitung mit Vertreterinnen und Vertretern des SEV die Überarbeitung des GAV. In konstruktiven und partnerschaftlichen Gesprächen gelang es, das wichtige Vertragswerk zu vereinfachen und gleichzeitig Verbesserungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erzielen. Die BLT steht in guten und in schlechten Zeiten zu ihren vertraglichen Verpflichtungen. Trotz Coronakrise und dem daraus resultierenden Millionenverlust sind die Arbeitsplätze und der Lohnstufenanstieg gesichert.

Mehrwert für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten mit dem angepassten GAV ein übersichtliches, gut strukturiertes Vertragswerk, das eine einfache und rasche Orientierung ermöglicht. Zahlreiche Verbesserungen, die der Verwaltungsrat genehmigte, wurden zugleich umgesetzt.

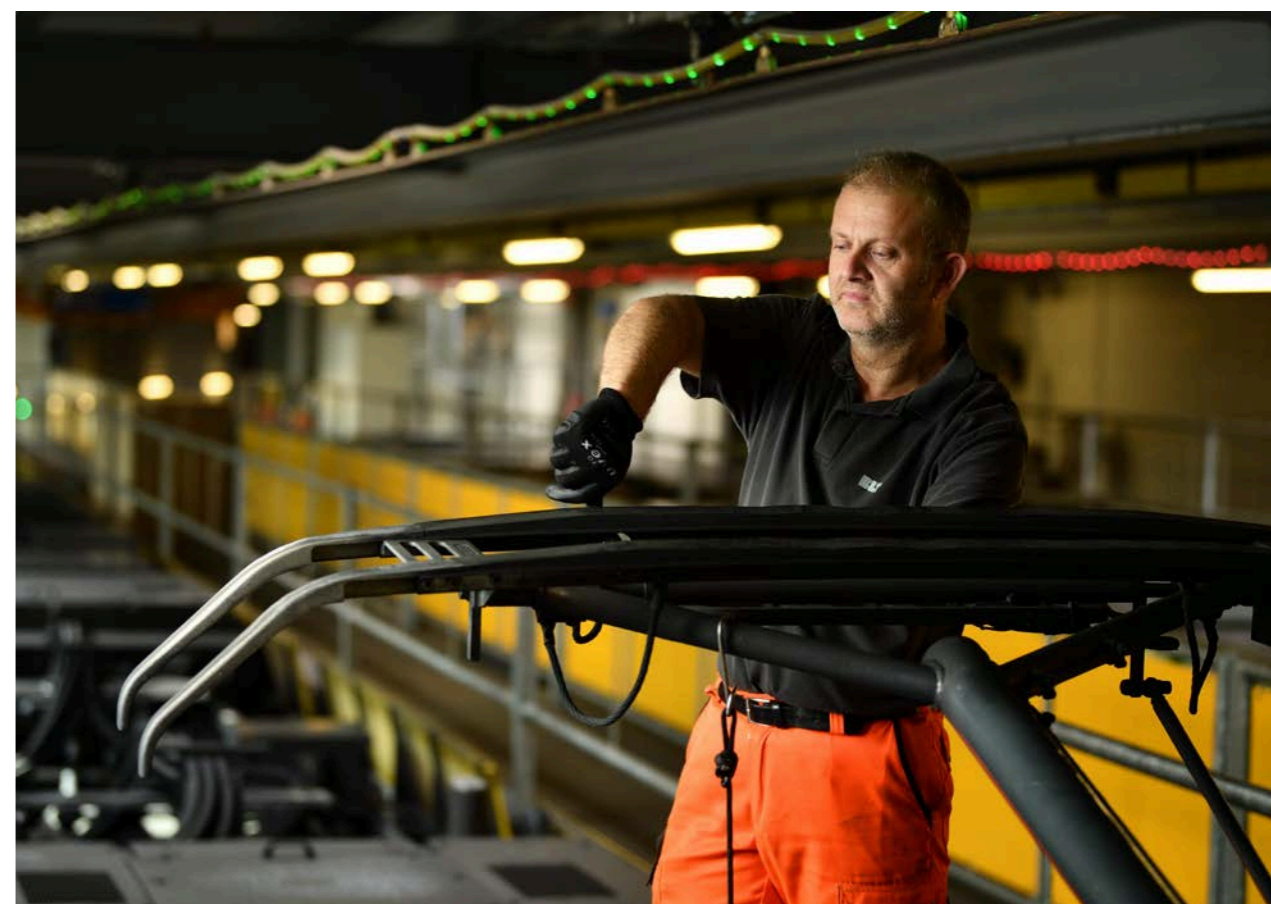
Zulagen und Anstellung

Die regelmässig ausbezahlten Zulagen, wie beispielsweise Nacht- und Sonntagszulagen, werden pensionskassenversichert. Dabei gilt der für die Mitarbeitenden vorteilhafte Beitragsverteilungsschlüssel von 45 Prozent Mitarbeitende und 55 Prozent BLT, was in der Altersvorsorge zu einer spürbaren Verbesserung führt.

Für die Einsätze von Instruktorinnen und Instruktoressen Tram und Bus sowie von Fahrbegleiterinnen und Fahrbegleitern werden die Zulagen ab 1.1.2021 erhöht. Ebenso kommen

alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Genuss der freiwilligen Familienzulage, wenn sie die Voraussetzungen gemäss Familienzulagengesetz erfüllen.

Wer bei der BLT angestellt wird, wird innerhalb eines Lohnbandes eingestuft. Massgebend für die Einstufung sind die Qualifikationen, welche die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter mitbringt. Der Anfangslohn wird innerhalb der jeweiligen Lohnklasse angesetzt. Ab einem Beschäftigungsgrad von 50 Prozent erfolgt die Anstellung im Monatslohn.



Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren von verbesserten Leistungen.

Umfrage zu Dienstplänen

Die BLT wird alle drei Jahre eine Personalumfrage durchführen, um die Rahmenbedingungen für die Handhabung der Arbeitszeit festzulegen. Die Kriterien und Inhalte der Umfrage erarbeiten die Sozialpartner BLT, SEV und Fachausschuss Dienstplan gemeinsam.

Absenzen und unbezahlter Urlaub

Bezahlte Absenzen und Abwesenheiten wegen Krankheit und Unfall werden entsprechend der vorliegenden Dienst-einteilung als Arbeitszeit angerechnet. Besteht keine Dienst-einteilung, erfolgt die Anrechnung pauschal gemäss dem vertraglich vereinbarten Beschäftigungsgrad.

Wegen der ausserordentlichen Lage im Jahr 2020 stellte die BLT sicher, dass per 1. Januar 2021 keine Minus-Arbeitszeit-Saldi bestehen.

Ab 1.1.2021 wird der Vaterschaftsurlaub dem Mutterschaftsurlaub angepasst. Väter erhalten damit die Möglichkeit, ihren Vaterschaftsurlaub in der Regel mit einem unbezahlten Urlaub um bis zu sechs Monate nach der Geburt des Kindes zu verlängern.

BLT und SEV bleiben im Gespräch

Die BLT und der SEV werden weiterhin den konstruktiven Austausch und die partnerschaftliche Zusammenarbeit pflegen, mit dem Ziel, auch in Zukunft eine attraktive Arbeitgeberin zu bleiben und die Mitarbeiterzufriedenheit hochzuhalten.

Neues Jobportal lanciert

Die BLT stellt den Bewerbungs- und Rekrutierungsprozess auf online um. Damit schreitet die Digitalisierung auch im Personalmanagement zügig voran. Im April 2020 lancierte die BLT das neue Jobportal unter jobs.bl.ch und präsentiert sich potenziellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als modernes, zukunftsgerichtetes Unternehmen, das qualifizierte und motivierte Arbeitskräfte anziehen will.

Das neue Jobportal der BLT ist die erste Visitenkarte für potenzielle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich auf eine Stelle bei der BLT bewerben. Es vermittelt ihnen einen ersten, prägenden Eindruck über die BLT als modernes Unternehmen und sichere, attraktive Arbeitgeberin im regionalen öffentlichen Verkehr. Die Bewerberinnen und Bewerber erhalten Einblick in die Arbeitswelt und Unternehmenskultur der BLT und in die Vielfalt der Berufe. Gleichzeitig können sie sich über die beruflichen Perspektiven, die Aus- und Weiterbildungsangebote sowie über zusätzliche Vorteile und Angebote informieren, die sie bei einer Anstellung bei der BLT erwarten. Ziel ist es, mit einem professionellen Auftritt, innovativen Ausbildungskonzepten und vorteilhaften Anstellungsbedingungen die besten Arbeitskräfte zu gewinnen.

Standardisiert, einheitlich und effizient

Der gesamte Bewerbungs- und Rekrutierungsprozess erfolgt digital. Die Bewerbungen über das Jobportal ermöglichen eine rasche, automatisierte und einheitliche Abwicklung. Zugleich erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Personalabteilung ein effizientes Arbeitsinstrument, das sie in der Personalrekrutierung unterstützt und von administrativen Arbeiten entlastet. Dadurch bleibt ihnen mehr Raum und Zeit für ihre Kernaufgaben.

Mitarbeitende als Testimonials

In einem nächsten Schritt ist geplant, das Jobportal mit Videoclips zu erweitern. Dabei werden sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus verschiedenen Bereichen als Testimonials und Botschafter der BLT präsentieren. Mit kurzen Statements zeigen sie auf, was sie in ihrem Job fasziniert und weshalb sie gerne bei der BLT arbeiten.



Das BLT Jobportal im neuen, zeitgemässen Look.

Starker Rückgang beim Ticket- und U-Abo-Verkauf

Die vom Bund getroffenen Schutzmassnahmen gegen das Coronavirus hatten direkte und unmittelbare Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Die Anzahl Fahrgäste und die Einnahmen aus dem Ticket- und U-Abo-Verkauf brachen ein. Mit welchen Marketingmassnahmen der Tarifverbund Nordwestschweiz die Kundinnen und Kunden zurückgewinnen will, zeigt Reto Meister, Leiter Marketing & Vertrieb, im Interview auf.

Die Coronapandemie hat das öffentliche Leben teilweise stillgelegt und die Mobilität der Bevölkerung stark eingeschränkt. Wie einschneidend wirkte sich dies auf die Nachfrage von Tickets und U-Abos im TNW-Gebiet aus?

Von Januar bis Dezember 2020 kam es im TNW zu einem kumulierten Rückgang von -20,2 Prozent bzw. CHF -49,5 Millionen. Mehr als die Hälfte davon stammt aus dem Bartarif.

Während des ersten Shutdowns im April und Mai 2020 verzeichnete der TNW die höchsten Einbrüche. Danach entspannte sich die Lage in den Monaten Juli bis Oktober 2020, bevor sie sich aufgrund der neuen Coronamassnahmen im November und Dezember 2020 wieder verschlechterte.

Als Leiter Marketing & Vertrieb in der BLT verantworten Sie zugleich die Werbekampagne des TNW. Hat die Coronapandemie die seit 2019 laufende U-Abo Kampagne beeinflusst?

Ja, die Coronapandemie hat die laufende U-Abo Kampagne stark beeinflusst. Wir haben den inhaltlichen Fokus neu auf den Verkauf von Jahresabos gelegt (zwei Monate gratis fahren mit dem Jahresabo). Denn wir mussten davon ausgehen, dass aufgrund der Pandemie im Jahr 2021 noch weniger Abos verkauft werden als im Vorjahr. Jahresabos werden typischerweise über den Jahreswechsel gekauft und zu diesem Zeitpunkt gab es im letzten Jahr noch keine Pandemie. Wir haben uns zudem entschieden, in den Wer-

besujets vorerst nur Personen mit Schutzmaske zu zeigen. Die Kampagne wurde dadurch als sehr aktuell wahrgenommen. Neu haben wir die Kampagne intensiviert und auch stark online gefahren. So erreichten wir auch Personen, die im Homeoffice arbeiteten.

«Während des ersten Shutdowns verzeichnete der TNW die höchsten Einbrüche.»

Mit welchen Massnahmen wollen Sie die TNW Kundinnen und Kunden auf Tram, Bus und Bahn zurückholen?

Wir haben im TNW ein sehr attraktives Produkt. Ein unkompliziertes, günstiges Tarifsystem mit einem einfachen Zugang und einem Liniennetz von über 750 Kilometern an fast jeden Ort in der Region. Das sind die Kernelemente, die es zu kommunizieren gilt. Wir werden den Kundinnen



Reto Meister, Leiter Marketing & Vertrieb, verantwortet die U-Abo Werbekampagne des TNW.

«Unter u-abo.ch können Kundinnen und Kunden ihr U-Abo bequem online kaufen, verlängern, Daten verwalten und künftig von Spezialangeboten profitieren.»

und Kunden aufzeigen, dass man in der Nordwestschweiz kaum günstiger und vorteilhafter reisen kann als mit dem U-Abo, und dass es sehr einfach ist, ein U-Abo über unsere digitalen Kanäle zu beziehen.

Im Dezember wurde der digitale Kundenschalter, das Home of U-Abo Portal, lanciert. Wo liegt der Mehrwert für die Kundinnen und Kunden?

Das Home of U-Abo Portal ist das Zuhause des U-Abos. Unter u-abo.ch können Kundinnen und Kunden ihr U-Abo zeit- und ortsunabhängig bequem online kaufen und verlängern, ihre Daten selbständig verwalten, informiert bleiben und künftig auch von Spezialangeboten profitieren.

«Wir haben im TNW ein sehr attraktives Produkt. Unkompliziert, günstig, einfach zugänglich und mit einem Liniennetz von 750 Kilometern an fast jeden Ort in der Region.»

Wo sehen Sie aus Marketingsicht die grössten Herausforderungen in den nächsten drei bis fünf Jahren?

Im TNW geht es primär darum, die Kundinnen und Kunden nach der Pandemie wieder zurück auf den öV zu bringen. Wir müssen ihr Vertrauen zurückgewinnen, damit sie den öV wieder als sicher wahrnehmen. So können die rückläufigen Erträge gebremst werden.

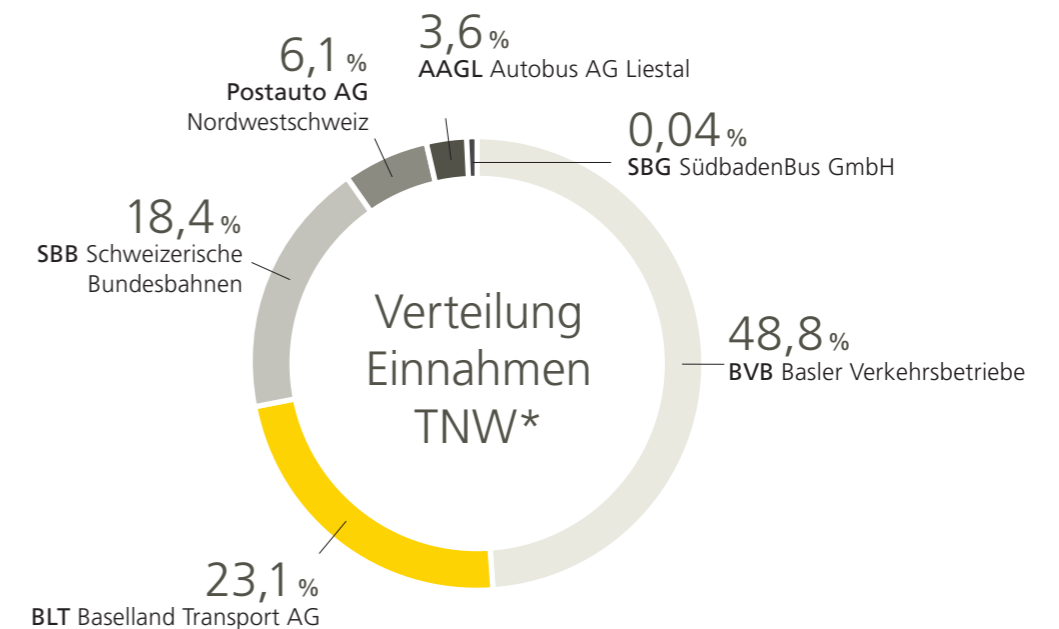
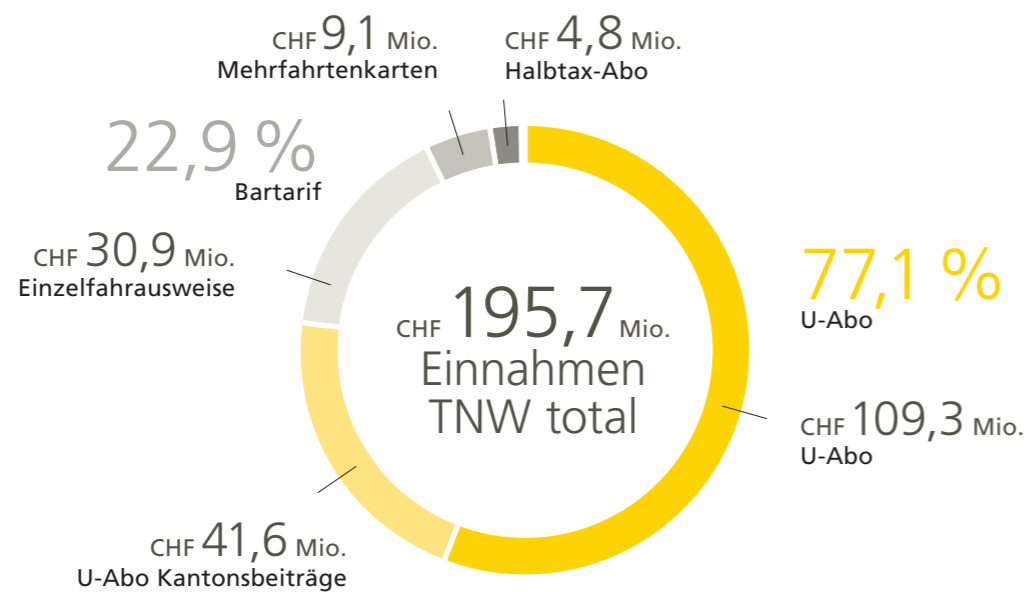
Bei der BLT geht es in erster Linie darum, den Kundinnen und Kunden unsere neuen, innovativen Produkte näherzubringen. Die Buslinie 37, die ab Sommer 2021 voll elektrisch betrieben wird, die neue Waldenburgerbahn oder die neuen Trams von Stadler sind nur einige Beispiele davon. Wir sind zudem daran, das Markenbild der BLT subtil an die Anforderungen des digitalen Zeitalters anzupassen.

Im Bereich der integrierten Mobilität stehen ebenfalls spannende Projekte an, die marketingtechnisch herausfordernd sind. Bei Pick-e-Bike wird 2021 die Stromer Flotte durch ein neues, selbstentwickeltes Sharing E-Bike ersetzt. Auch hier gilt es, nach der Pandemie die Kundinnen und Kunden zurückzuholen und Pick-e-Bike Rückenwind zu verschaffen.



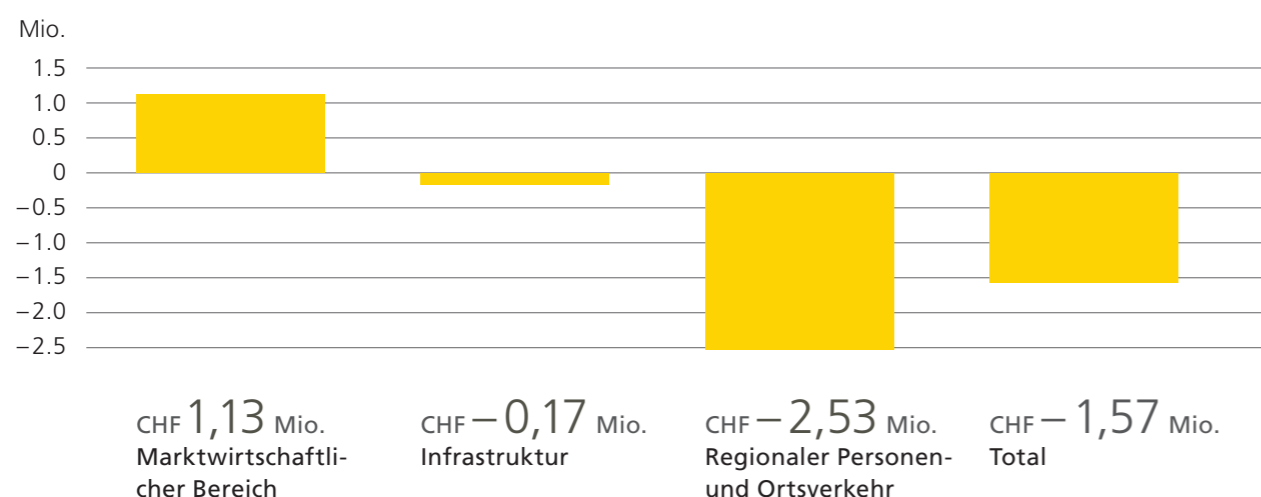
Kennzahlen TNW 2020

*Ohne Einnahmen Generalabo und direkter Verkehr. Diese werden den Transportunternehmen direkt zurückgeführt. Die Verkehrseinnahmen 2020 (CHF 185,7 Mio. Cash-in) werden aufgrund der coronabedingten Lage gemäss dem angepassten Offertschlüssel 2020 verteilt.



Finanzieller Lagebericht

Die Coronapandemie beeinflusste den Verlauf des Geschäftsjahres 2020 stark. Insbesondere der vom Bundesrat verordnete Shutdown im Frühjahr 2020 sowie die Angebotsreduktion des öffentlichen Verkehrs vom 23. März bis zum 11. Mai 2020 führten schweizweit zu einem massiven Fahrgastrückgang. Der Trend hin zu Homeoffice, die Absage von Grossanlässen und die verminderte Reisetätigkeit verschärften die Situation zusätzlich.



Negatives Jahresergebnis

Im Jahr 2020 beförderte die BLT rund 17 Millionen Fahrgäste weniger als im Vorjahr, was einen Umsatzrückgang von -24,9 Prozent zur Folge hatte. Die BLT hielt ihr Leistungsangebot im Geschäftsjahr weitgehend aufrecht. Bereits im Frühjahr 2020 traf sie Massnahmen, um dem Umsatzeinbruch entgegenzuwirken. Insbesondere durch die Reduktion der Ferien- und Gleitzeitguthaben der Belegschaft konnte der Personalaufwand im Vergleich zum Vorjahr reduziert werden. Weiter wurden aufgrund der erbrachten Leistungen im Zusammenhang mit der Sanierung der Linie 14 wesentlich höhere Eigenleistungen von CHF 2,5 Millionen im Vergleich zu CHF 1,3 Millionen im Vorjahr erfolgswirksam verbucht. Ein zusätzlicher Ertrag von CHF 0,9 Millionen wurde mit Fahrleistungen für Dritte erwirtschaftet.

Der coronabedingte Umsatzeinbruch konnte nur teilweise kompensiert werden. Im Bereich öV betrug der Rückgang des Jahresergebnisses im Vergleich zum Vorjahr CHF -3,38 Millionen. Mit einem Jahresverlust von CHF -2,53 Millionen trug die Sparte Regionaler Personen- und Ortsverkehr den grössten Anteil am negativen Gesamtergebnis von CHF -1,57 Millionen. Einzig der marktwirtschaftliche Bereich erzielte einen Gewinn von CHF 1,13 Millionen.

Neues Internes Kontrollsystem

Die BLT überarbeitete in Zusammenarbeit mit der Revisions- und Beratungsgesellschaft BDO das interne Kontrollsystem (IKS) und passte dieses den aktuellen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr an.

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, der regelmässig überprüft und angepasst wird. Sämtliche identifizierten Risiken werden jährlich auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und ihr Schadensausmass beurteilt. Der Bericht zuhanden des Verwaltungsrats gibt Auskunft über die Risikolage sowie die bisher ergriffenen und 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 (450,6) ist die Anzahl Vollzeitstellen um 14,3 auf total 464,9 Vollzeitstellen gestiegen.

Bestellungs- und Auftragslage

Das im Leistungsauftrag vereinbarte Angebot wurde aufrechterhalten, mit Ausnahme der Angebotsreduktion während des vom Bundesrat verordneten Shutdowns vom 23. März bis 11. Mai 2020 und des Nachtangebotes an den Wochenenden.

In der zweiten Jahreshälfte unterstützte die BLT den SBB Bahnersatz für die S-Bahn-Linie 9 von Sissach bis Läuelfingen. Weiter wurden Ersatzfahrten in Zusammenhang mit den Bauarbeiten am Bahnhof Liestal durchgeführt.

Forschung und Entwicklung

Nach einer 9-monatigen Projektphase erfolgte am 1. Januar 2020 der Systemwechsel von der bisherigen Finanzsoftware Xpert zum vollintegrierten ERP-System Microsoft Dynamics NAV. Der Fokus lag in einer ersten Welle auf den Prozessen in der Finanzbuchhaltung. In der zweiten Welle wurden im Berichtsjahr die Controllingprozesse optimiert.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Für die Finanzierung des Rollmaterials der Waldenburgerbahn wurde im Juni 2020 eine zweite Anzahlung über CHF 17,6 Millionen an die Stadler Busnang AG getätigt. Die Auslieferung des Rollmaterials erfolgt in der zweiten Hälfte 2022.

Zukunftsaussichten

Der Neubau der Waldenburgerbahn steht im Fokus der nächsten zwei Jahre. Insgesamt werden bis Ende 2022 über CHF 300 Millionen Infrastrukturausgaben getätigt und Rollmaterial von CHF 60 Millionen beschafft. Das Projekt betrifft sämtliche Abteilungen der BLT. Im Finanzbereich wird die in den letzten Jahren durchgeführte Umstellung auf einen digitalen Rechnungsworkflow zum optimalen Projektablauf beitragen. Weiter werden im Jahr 2021 neun Haltestellen im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes umgebaut. Ebenfalls steht die Beschaffung von 25 neuen Trams für den Ersatz der 40-jährigen Schindler-Fahrzeuge an.

Erfolgsrechnung

In TCHF	Erläuterungen im Anhang	2020	2019
Verkehrsertrag	1	43'373	57'785
Abgeltungen	2	53'939	48'067
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	3	10'078	6'741
Sonstige Erträge	4	5'948	4'350
Eigenleistungen		2'515	1'322
Total Betriebsertrag		115'853	118'265
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	5	10'924	10'157
Sachaufwand	6	9'486	11'718
Personalaufwand	7	48'869	49'757
Übriger betrieblicher Aufwand	8	10'259	9'429
Total Betriebsaufwand		79'538	81'061
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		36'315	37'204
Abschreibungen		39'163	36'445
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		-2'848	759
Finanzertrag		193	228
Finanzaufwand		16	73
Finanzergebnis		177	155
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		-2'671	914
Betriebsfremdes Ergebnis	9	1'512	1'835
Ausserordentliches Ergebnis		0	0
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg		1'512	1'835
Ergebnis vor Steuern		-1'159	2'749
Direkte Steuern		408	420
Jahresergebnis		-1'567	2'329

Bilanz

In TCHF	Erläuterungen im Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Aktiven			
Flüssige Mittel	10	15'543	33'368
Kurzfristige Geldanlagen		4'000	1'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	17'835	11'967
Übrige kurzfristige Forderungen	12	2'612	9'257
Vorräte	13	1'778	1'112
Aktive Rechnungsabgrenzungen	14	4'675	1'978
Total Umlaufvermögen		46'443	58'682
Finanzanlagen		1'189	1'462
Beteiligungen	15	858	858
Sachanlagen	16	375'480	387'048
Anlagen im Bau	17	95'207	43'121
Total Anlagevermögen		472'734	432'489
Total Aktiven		519'177	491'171
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	8'685	4'692
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	19	25'190	27'998
Passive Rechnungsabgrenzungen	20	17'728	19'058
Kurzfristige Rückstellungen	21	1'532	3'018
Total kurzfristiges Fremdkapital		53'135	54'766
Unverzinsliche Darlehen		700	700
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bahninfrastrukturfonds	22	107'237	74'532
Bedingt rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	22	240'603	240'929
Rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	22	24'845	25'416
Langfristige Rückstellungen	21	21'164	21'767
Total langfristiges Fremdkapital		394'549	363'345
Total Fremdkapital		447'684	418'111
Eigenkapital			
Aktienkapital		13'100	13'100
Gesetzliche Gewinnreserven		4'817	4'661
Zweckgebundene Gewinnreserven	23	28'255	27'576
Freiwillige Gewinnreserven		26'898	25'404
Jahresgewinn		-1'567	2'329
Eigene Aktien		-10	-10
Total Eigenkapital		71'493	73'060
Total Passiven		519'177	491'171

Geldflussrechnung

In TCHF	2020	2019
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn /-verlust	-1'567	2'329
Abschreibungen Sachanlagen RPV/Infra	39'163	36'445
Abschreibungen Sachanlagen Marktwirtschaftlicher Bereich	848	1'171
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	-2'089	-597
Veränderung kurzfristige Forderungen	776	-897
Veränderung Vorräte	-666	185
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	-2'696	2'897
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	1'301	-12'936
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	-1'330	-5'112
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	33'740	23'485
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	-80'528	-47'014
Devestitionen von Sachanlagen	5	0
Investitionen in Finanzanlagen		
Devestitionen von Finanzanlagen	273	273
Investitionen in Beteiligungen		
Devestitionen von Beteiligungen		
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-80'250	-46'741
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Veränderung bedingt rückzahlbare Darlehen und Darlehen Marktwirtschaftlicher Bereich	31'685	-12'254
Rückzahlung Darlehen	0	-15'000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	31'685	-27'254
Veränderung flüssige Mittel	-14'825	-50'510
Nachweis Veränderung flüssige Mittel		
Stand 01.01.	34'368	84'878
Stand 31.12.	19'543	34'368
Veränderung flüssige Mittel	-14'825	-50'510

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	2020	2019
1 Verkehrsertrag		
Personenverkehrsertrag	35'702	47'198
U-Abo Beiträge	7'671	10'587
	43'373	57'785
2 Abgeltungen		
Regionaler Personenverkehr	27'091	25'401
Infrastruktur	26'848	22'666
	53'939	48'067
3 Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte		
Zug- und Fahrdienstleistungen	7'838	4'150
Leistungen für TNW/Bestellergemeinschaft	2'236	2'118
Sonstige Leistungen	4	473
	10'078	6'741
4 Sonstige Erträge		
Miet- und Pachterträge	995	932
Trassenerlös aus Netzzugang	1'057	1'101
Werbeertrag	1'722	2'089
Gewinn aus Anlagenabgängen	9	0
Sonstige betriebliche Erträge	2'165	228
	5'948	4'350
5 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien		
Unterhalt Anlagen	4'270	2'765
Unterhalt Fahrzeuge	6'157	4'480
Unterhalt Mobilien	497	2'912
	10'924	10'157
6 Sachaufwand		
Betriebsbesorgungen	6'799	8'007
Energie und Verbrauchsstoffe	2'687	3'711
	9'486	11'718
7 Personalaufwand		
Gehälter und Löhne	36'759	37'457
Zulagen und Nebenbezüge	3'218	3'210
Versicherungsleistungen	– 1'418	– 1'305
Sozialversicherungen	9'030	10'203
Dienstkleider/übriger Personalaufwand	1'280	192
	48'869	49'757
8 Übriger betrieblicher Aufwand¹		
Pacht und Miete	142	186
Versicherungen und Schadenersatz	1'004	919
Marketing und Vertrieb	757	883
Honorare und Provisionen	686	2'456
Vorsteuerkürzungen und Gebühren	2'282	2'198
Transaktionsgebühren	816	1'089
Allgemeiner Aufwand	4'572	1'698
	10'259	9'429
¹ Enthält weiterverrechenbare Aufwendungen an den TNW		
9 Betriebsfremdes Ergebnis		
Erträge der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich	3'286	3'979
Aufwendungen der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich ¹	– 1'774	– 2'144
	1'512	1'835

¹ Ohne Steuern der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF	31.12.2020	31.12.2019
10 Flüssige Mittel		
Kasse, Post, Bank		
– Frei verfügbare Mittel	13'429	28'632
– Zweckgebundene Mittel ¹	2'114	4'736
	15'543	33'368
<small>¹ Für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte</small>		
11 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Gegenüber Dritten	7'851	5'948
Gegenüber Nahestehenden	10'734	6'769
Wertberichtigungen	–750	–750
	17'835	11'967
12 Übrige kurzfristige Forderungen		
Gegenüber staatlichen Stellen	1'899	5'415
Gegenüber Sozialversicherungen	58	150
Gegenüber Nahestehenden	147	159
Übrige kurzfristige Forderungen	508	3'533
	2'612	9'257
13 Vorräte		
Schienen	1'134	429
Ersatzteile Schienenfahrzeuge	503	517
Ersatzteile Elektrolager	50	25
Treibstoff	91	141
	1'778	1'112
14 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Aktive Rechnungsabgrenzungen Abschreibungsabteilung Infrastruktur	331	0
Aktive Rechnungsabgrenzungen Übrige	4'344	1'978
	4'675	1'978
15 Beteiligungen		
	Aktienkapital	Anteil %
BLT Sonnenenergie AG	2'020'000	40
Moving Media Basel AG	150'000	33,4
	858	858
16 Sachanlagen		
Sachanlagen der Sparte Infrastruktur per 01.01.	472'329	453'035
Zugänge	22'520	19'317
Abgänge	0	–23
Wertberichtigungen kumuliert	–288'889	–268'457
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.	205'960	203'872
Sachanlagen der Sparten RPV/Übrige per 01.01.	499'797	496'828
Zugänge	3'504	2'970
Abgänge	–229	–1
Wertberichtigungen kumuliert	–333'552	–316'621
Buchwert der Sparten RPV/Übrige per 31.12.	169'520	183'176
	375'480	387'048

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF	31.12.2020	31.12.2019
17 Anlagen im Bau		
Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur per 01.01.	23'719	23'287
Zugänge	59'143	25'410
Abgänge	–24'887	–24'978
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.	57'975	23'719
Anlagen im Bau der Sparten RPV/Übrige per 01.01.	19'402	1'117
Zugänge	21'386	21'604
Abgänge	–3'556	–3'319
Buchwert der Sparten RPV/Übrige per 31.12.	37'232	19'402
	95'207	43'121
18 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Gegenüber Dritten	8'350	4'556
Gegenüber Nahestehenden	335	136
	8'685	4'692
19 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
Gegenüber Dritten	3'312	1'656
Gegenüber Nahestehenden	850	973
Gegenüber staatlichen Stellen	12'686	13'381
Gegenüber Pensionskasse	530	521
Gegenüber Verkehrsunternehmungen	7'812	11'467
	25'190	27'998
20 Passive Rechnungsabgrenzungen		
Abgrenzungen TNW-Einnahmen	10'246	10'647
Abgrenzungen Fahrausweise (GA, Halbtax, MFK)	3'348	3'348
Übrige Abgrenzungen	4'134	5'063
	17'729	19'058
21 Rückstellungen		
Kurzfristige Rückstellungen ¹	1'532	3'018
Langfristige Rückstellungen ¹	21'164	21'767
	22'696	24'785

¹ Kurz- und langfristige Risiken werden pro Verpflichtung einzeln geführt

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF

22 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					
Zugänge Darlehen IFG					
Abgänge Darlehen BIF	-20'237				-20'237
Abgänge Darlehen EBG					
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					
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

Darlehen der öffentlichen Hand	31.12.2020				
	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.	74'532	11'977			86'509
Zugänge Darlehen BIF	32'705	2'035			34'740
Zugänge Darlehen EBG					
Zugänge Darlehen IFG					
Abgänge Darlehen BIF					
Abgänge Darlehen EBG					
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	107'966	184'940	10'682	13'530	317'118
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					
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01.	-39'190	-82'587		-5'592	-127'369
Rückzahlungen	-967	-1'877		-88	-2'932
Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	6'245	47'008		2'314	55'567
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	114'211	231'947	10'682	15'844	372'685

23 Zweckgebundene Gewinnreserven	31.12.2020		31.12.2019
Gewinnreserven Art. 36 PBG		27'106	26'780
Gewinnreserven Art. 67 EBG		-5'147	-5'729
Übrige		6'286	6'525
		28'245	27'576

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.

In laufenden Jahr fand keine Nettoauflösung von stillen Reserven 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	Name und Rechtsform	Kapital in CHF	31.12.2020		31.12.2019	
			Kapital	Stimmen	Kapital	Stimmen
	BLT Sonnenenergie AG, Münchenstein ¹	2'020'000	40%	40%	40%	40%
	Moving Media Basel AG, Basel ²	150'000	33,4%	33,4%	33,4%	33,4%
	Pick-e-Bike AG ³	600'000	33,4%	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	31.12.2020		31.12.2019	
	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 im Zusammenhang mit dem Coronavirus mehrfach verordneten Massnahmen werden einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage 2021 haben, jedoch die Fortführung der BLT Baselland Transport AG nicht gefährden. Die entsprechenden Auswirkungen werden laufend von der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat analysiert und beurteilt.

Honorar Revisionsstelle in CHF	2020	2019
Revisionsdienstleistungen	48'900	33'900
Andere Dienstleistungen	keine	keine

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in TCHF	2020	2019
Honorare an die Mitglieder des Verwaltungsrats	202	220

Die Honorare beinhalten das Fixum (VR und Ausschüsse) sowie das Sitzungsgeld (VR, Ausschüsse und Beirat). Die Spesenpauschalen (CHF 9'400) sind im Honorar nicht enthalten. Sie gelten als Auslagenersatz.

Entschädigung der Mitglieder der Geschäftsleitung in TCHF	2020	2019
Total 8.0 Jahresvollzeitstellen (Vorjahr 8.0 Jahresvollzeitstellen)	1'664	1'684

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	2020	2019
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	464,9	450,6

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.

Angaben im Sinne von Art. 3 Abs. 2 RKV

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in TCHF

	2020	2019
Sachversicherungen	540'781	541'392
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.
23'720	56'627	2'516	59'143	2'368	22'520	57'975

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

In TCHF	2020	2019
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	494'849	472'329
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	205'960	203'873
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	22'800	13'934

Verwendung des Bilanzgewinns

In TCHF	2020	2019
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahres	0	0
Jahresgewinn	-1'567	2'329
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	-1'567	2'329
Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns	Antrag des Verwaltungsrats	Beschluss der General- versammlung
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	-1'567	2'329
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	114	166
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 36 Abs. 1-3 PBG	-3'930	326
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen Art. 67 EBG	-172	582
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen übrige	1'397	-239
Bildung/Auflösung Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	-79	79
Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1'104	1'415
Total	-1'567	2'329

Der Präsident des Verwaltungsrats:



A. Dosé

Der Direktor:



A. Büttiker

Oberwil, 26. April 2021

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 38 bis 49) für das am 31. Dezember 2020 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 2020 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

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



Thomas Brüderlin

Revisionsexperte
Leitender Revisor

Basel, 26. April 2021



Urs Nager

Revisionsexperte

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.



Mit innovativen Lösungen die Energieeffizienz erhöhen: Die Bremsenergie der Trams wird in Schwungmassenspeicher geleitet und wiederverwendet.

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

Doris Rutishauser, 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

Christian Boos, Seltisberg
Leiter Betrieb

Alexandra Gasser, Münchenstein
Leiterin Personal

Philipp Glogg, Röschenz
Leiter Fahrzeuge

Reto Meister, Dornach
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur

* Ausschuss der Geschäftsleitung



Die BLT setzt auf innovative, ressourcenschonende Technologien, um auch in Zukunft zu den besten öV-Unternehmen zu zählen.



Mit der BLT bequem, sicher und umweltfreundlich unterwegs, in der Stadt und auf dem Land.

Starker Fahrgastrückgang wegen Coronapandemie

Die von Bund und Kantonen verordneten Massnahmen zum Schutz vor Corona führten zu einem markanten Rückgang der Fahrgäste und Personenkilometer. Im Jahr 2020 waren 17,4 Millionen Fahrgäste weniger auf dem BLT Liniennetz unterwegs als im Vorjahr. Insgesamt nutzten 37,7 Millionen Fahrgäste (–31,6 Prozent) die öffentlichen Verkehrsmittel der BLT. Sie legten 130,1 Millionen Personenkilometer zurück, 57,2 Millionen (–30,5 Prozent) weniger als im Vorjahr. Besonders stark fiel der Fahrgastrückgang auf den Tramlinien aus mit einem Minus von 13,8 Millionen Fahrgästen (–32,8 Prozent).

Die BLT startete gut ins Jahr 2020. Die Fahrgastzahlen im Januar und Februar bewegten sich auf gleich hohem Niveau wie im Vorjahr. Dieser positive Trend wurde im März 2020 abrupt gestoppt mit dem vom Bundesrat verordneten Shutdown sowie der Angebotsreduktion des öffentlichen Verkehrs vom 23. März bis 11. Mai 2020. Das öffentliche Leben stand still und die Mobilität der Bevölkerung ging stark zurück. Die Fahrgastzahlen brachen im zweiten Quartal 2020 auf allen BLT Linien durchschnittlich um 53 Prozent ein.

Massiver Rückgang auf den Tramlinien

Auf der Tramlinie 11/E11 waren 14,3 Millionen Fahrgäste unterwegs, 7,3 Millionen (–33,9 Prozent) weniger als im Vorjahr. Mit 14,0 Millionen Fahrgästen verzeichneten die Tramlinien 10/17 einen Rückgang von 6,5 Millionen Fahrgästen (–31,8 Prozent). Besonders stark war der Rückgang im Innenstadtbereich. Dort legte die Bevölkerung die kurzen Distanzen vorzugsweise zu Fuss, mit dem Fahrrad, E-Bike oder E-Trottinett zurück. Auf der Tramlinie 11 fehlten wegen des Online-Unterrichts zudem die Schülerinnen, Schüler, Studentinnen und Studenten der International School, der Berufsfachschule Gesundheit und der Hochschule für Kunst und Gestaltung. Mit den Lockerungen der Coronamassnahmen im dritten Quartal erholten sich die Fahrgastzahlen auf den Tramlinien nur leicht, während sie auf den Buslinien kontinuierlich bis auf rund 80 Prozent des Vorjahreswertes anstiegen.

Buslinien weniger stark betroffen

Auf den Buslinien wurden insgesamt 8,1 Millionen Fahrgäste befördert, ein Minus von 28 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Buslinien im oberen Baselbiet waren vom Fahrgastrückgang weniger stark betroffen als jene im unteren Baselbiet. In ländlichen Gegenden ist die Bevölkerung aufgrund der grossen Distanzen stärker auf den öffentlichen

Verkehr angewiesen. Dies widerspiegelt sich auf den Buslinien im oberen Baselbiet in den Fahrgastzahlen, die insgesamt um 0,4 Millionen (–25,8 Prozent) zurückgingen.

Die Buslinie 47 von Bottmingen via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof verzeichnete einen überproportionalen Fahrgastrückgang von 0,6 Millionen (–31,3 Prozent). Wegen der coronabedingten Schliessung der Fachhochschule in Muttenz (Online-Unterricht) und des Verbots von Grossveranstaltungen im St. Jakob blieben die Pendler- und Besucherströme aus.

Buslinien 64 und 65 mit verändertem Angebot

Die Buslinie 64 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel nur noch bis Dornach Bahnhof. Den Streckenabschnitt Dornach Bahnhof – Arlesheim Dorf bedient seitdem die Linie 65. Deshalb verzeichnete die Linie 64 einen überdurchschnittlichen Fahrgastrückgang von 0,8 Millionen (–37,3 Prozent), der teilweise durch die Linie 65 mit einem Fahrgastzuwachs von 0,06 Millionen (+10,3 Prozent) kompensiert wurde. Der Fahrgastrückgang der beiden Linien betrug kumuliert –27,0 Prozent.

Linie 19 relativ stabil unterwegs

Im Jahr 2020 beförderte die Bahnlinie 19 zwischen Waldenburg und Liestal rund 1,3 Millionen Fahrgäste, die insgesamt 10,2 Millionen Personenkilometer zurücklegten. Dies sind 0,4 Millionen Fahrgäste (–24 Prozent) respektive 3,3 Millionen Personenkilometer (–24,1 Prozent) weniger als im Vorjahr. Im Vergleich zu den Bus- und Tramlinien fällt der Rückgang an Fahrgästen und Personenkilometern weniger stark aus. Während des Shutdowns und der Angebotsreduktion im Frühjahr 2020 lag der Fahrgastrückgang bei –56 Prozent. Im dritten Quartal stiegen die Fahrgastzahlen durchschnittlich auf rund 80 Prozent und sanken mit der Verschärfung der Coronamassnahmen im vierten Quartal auf rund 70 Prozent des Vorjahreswertes.

Fahrgastfrequenzen

Linie	2020	2019	2020	2019
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	12'316	17'984	49'895	71'780
11/E11	14'278	21'583	41'466	62'272
17	1'667	2'480	4'941	7'423
19 (WB)	1'344	1'766	10'163	13'438
37	823	1'160	1'742	2'383
47	1'276	1'858	3'397	4'890
58	155	216	227	294
59	131	185	183	249
60	1'335	1'855	5'037	6'678
61	586	816	1'098	1'440
62	381	515	1'097	1'414
63	148	208	572	773
64	1'265	2'017	4'434	6'614
65	612	555	1'219	1'165
66	273	364	677	900
92	26	36	100	147
93	41	55	99	137
105	116	144	218	266
106	99	127	357	433
107	520	687	1'879	2'516
108	240	348	1'003	1'350
109	34	14	62	30
110	2		6	
BLT Nachtnetz	40	96	202	472
Total	37'706	55'069	130'074	187'064

Bahn-, Tram- und Buslinien

Linienverzeichnis und Streckenlänge

Bahnlínien

19*	Liestal Bahnhof–Waldenburg Bahnhof	13,100 km
Total	Bahnlínien	13,100 km

* Wird vom 6. April 2021 bis 10. Dezember 2022 mit Bussen als Bahnersatz betrieben.

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

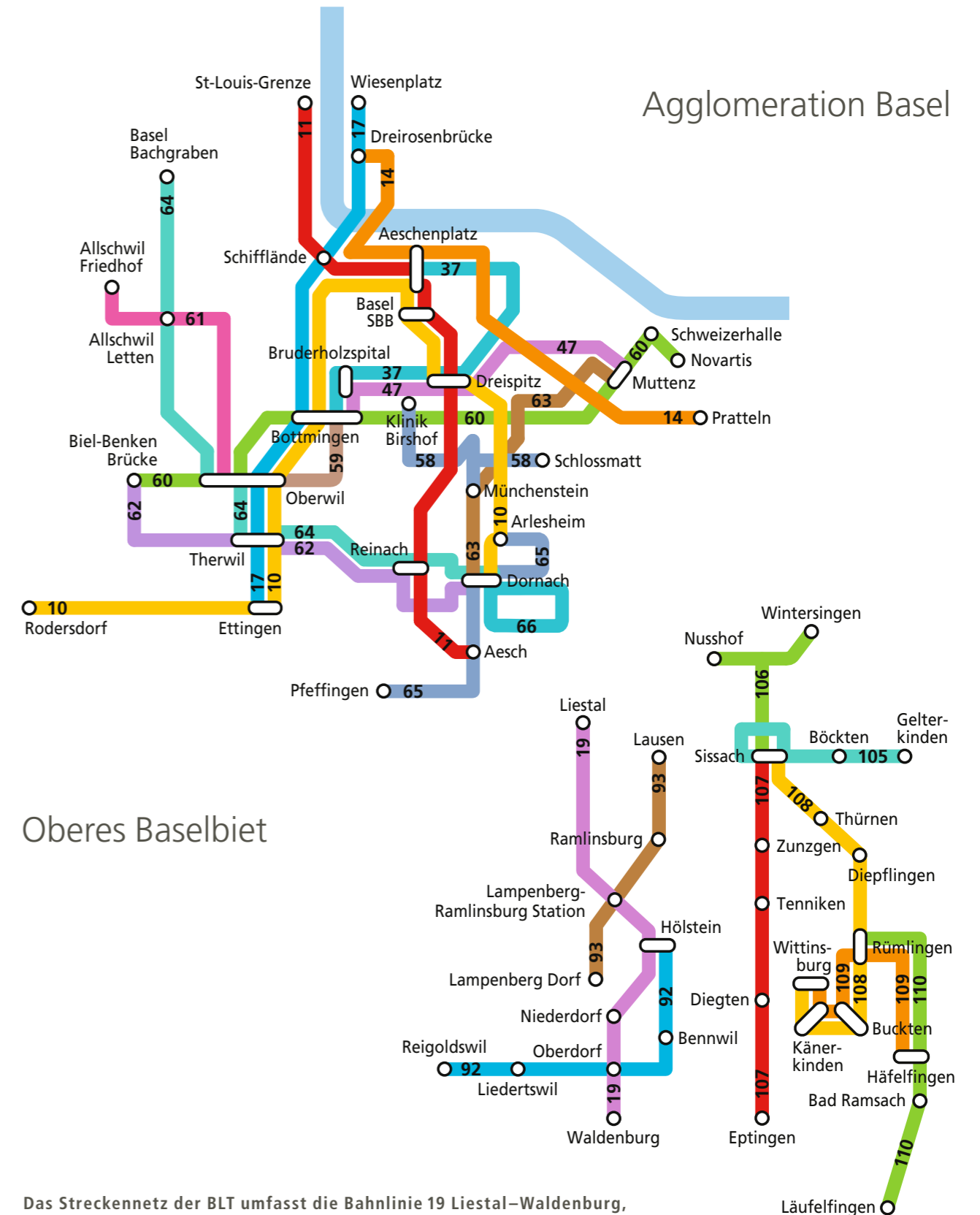
* Wird von den BVB betrieben. Die BLT ist für die Infrastruktur auf Kantonsgebiet BL, ab Schänzli bis Pratteln, zuständig.

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
92	Hölstein Station–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil–Reigoldswil Dorfplatz	14,676 km
93	Lampenberg Dorf–Ramlinsburg–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

* Wird durch Sägesser AG, Wintersingen, im Auftrag der BLT betrieben.

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

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