



Inhaltsverzeichnis

Editorial

Die BLT wandelt sich zum integralen Mobilitätsanbieter	4
--	---

Jahresbericht

BLT lanciert mit Pick-e-Bike ein innovatives Sharing-Angebot	8
Erneuerung Waldenburgerbahn: Erste Meilensteine realisiert	10
Die letzte Dampffahrt	14
Spiesshöfli: Mehr Sicherheit und besserer Verkehrsfluss	16
Innovativ, nachhaltig und sicher unterwegs	20
Kurznachrichten	22
Kennzahlen 2018	24
Gute Noten für die BLT als Arbeitgeberin	28
Mehr Ausbildungsplätze und erweitertes Angebot	29
Tarifverbund Nordwestschweiz	30
Kennzahlen TNW 2018	32

Finanzen

Finanzieller Lagebericht	34
Erfolgsrechnung	36
Bilanz	37
Anhang zur Jahresrechnung	38
Geldflussrechnung	41
Erläuterungen	42
Verwendung des Bilanzgewinns	48
Bericht der Revisionsstelle	49

Organisation

Führungsorgane	50
----------------	----

Kennzahlen

Busse auf Wachstumskurs, Trams stagnieren	54
Fahrgastfrequenzen	55
Bahn-, Tram- und Buslinien	56
Streckennetz	57

Die BLT wandelt sich zum integralen Mobilitätsanbieter

Die BLT setzt ihre Unternehmensstrategie konsequent um und wandelt sich sukzessive vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter. Mit gezielter Kundenorientierung, hohem Kostenbewusstsein, überdurchschnittlicher Leistungsbereitschaft und technischen Innovationen will die BLT auch in Zukunft zu den besten Unternehmen im öffentlichen Verkehr gehören.

Der Mobilitätsmarkt verändert sich zurzeit rasant, bedingt durch die Digitalisierung und Trends wie Sharing Economy. Die BLT hat den Wandel der Zeit und die sich ändernden Kundenbedürfnisse frühzeitig erkannt.

Im Jahr 2018 lancierte die BLT, basierend auf ihrer Unternehmensstrategie, gemeinsam mit Elektra Birseck Münchenstein (EBM) und der Basler Kantonalbank (BKB) das innovative Sharing Angebot Pick-e-Bike.

300 hochwertige, emissionsfreie E-Bikes stehen in Basel-Stadt und Agglomeration den Kundinnen und Kunden zur Verfügung. Mit der Pick-e-Bike-App können die Fahrräder bequem per Smartphone lokalisiert und zur Miete freigeschaltet werden. Beim Unterhalt wird auf Nachhaltigkeit geachtet: Die Batterien werden mit Strom aus regionalen und zertifizierten erneuerbaren Energien aufgeladen.

Im Trambereich setzt die BLT ebenfalls auf Nachhaltigkeit und die optimale Nutzung von Ressourcen, beispielsweise zur Erhöhung der Energieeffizienz. Als erstes öffentliches Transportunternehmen in Europa nutzt die BLT einen neuartigen, modularen Schwungmassenspeicher für die Rückgewinnung von Bremsenergie, die bisher ungenutzt als Abwärme verpuffte. Verläuft die Testphase positiv, wird das gesamte BLT Netz an Schwungmassenspeicher angeschlossen. Damit könnte der Energieverbrauch von rund 500 Haushalten eingespart werden.

Innovative Wege geht die BLT im Bereich der Fahrsicherheit. Sie testet Assistenzsysteme, welche die Fahrdienstmitarbeitenden in ihrer Arbeit unterstützen und die Fahrsicherheit zusätzlich erhöhen. Seit rund einem Jahr ist in einem Tango-Tram ein Kollisionswarnsystem im Einsatz, das sich in der Grossserientechnik der Automobilindustrie bewährt hat. Ziel ist es, bei erfolgversprechenden Testergebnissen die gesamte Tango-Tramflotte mit dem Kollisionswarnsystem auszurüsten und gleichzeitig Synergien im Rahmen eines teilautomatisierten Fahrbetriebs der neuen Waldenburgerbahn zu nutzen.

Das Grossprojekt «Erneuerung Waldenburgerbahn» liegt im Zeitplan und die ersten Meilensteine sind erfolgreich realisiert. Der Auftakt erfolgte im Mai 2018 mit dem Spatenstich für die

Neugestaltung und Trasse-Sanierung der Haltestelle «Talhau» in Bubendorf. Die feierliche Eröffnung der neuen Haltestelle vier Monate später war zugleich der Abschied von der historischen Lokomotive «Gedeon Thommen» auf ihrer letzten Dampffahrt. Im Oktober wurde der Vorhang gelüftet und die BLT präsentierte ihre neuen Stadtbahnfahrzeuge, die ab 2022 auf der Linie 19 zwischen Liestal und Waldenburg verkehren werden. Die öffentliche Ausschreibung für das neue Rollmaterial erfolgte gemeinsam mit der Aargau Verkehr AG, wodurch Investitionen in der Höhe von CHF 3,3 Millionen gespart sowie Synergien bei der Beschaffung und im Unterhalt genutzt werden. Den Zuschlag erhielt die thurgauische Stadler Rail AG.

Die BLT schaut auf ein erfolgreiches und arbeitsintensives 2018 zurück. Auf ihrem Weg vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter ist sie entscheidende Schritte vorwärtsgekommen. Massgeblich zu diesem Erfolg beigetragen haben die rund 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die täglich im Einsatz stehen und die hohe Qualität an Dienstleistungen für die Kundinnen und Kunden gewährleisten.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre ausserordentlichen Leistungen und ihr unermüdliches Engagement. Ebenso danken wir unseren Kundinnen und Kunden für ihr Vertrauen in die BLT sowie unseren Partnern im Tarifverbund und den nationalen, kantonalen und lokalen Behörden für die konstruktive Zusammenarbeit und die professionelle Unterstützung.



André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats



Andreas Büttiker
Direktor



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



Vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter.



BLT lanciert mit Pick-e-Bike ein innovatives Sharing-Angebot

Die BLT wandelt sich vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter und schafft für ihre Kundinnen und Kunden zusätzlichen Mehrwert. Gemeinsam mit der Elektra Birseck Münchenstein (EBM) und der Basler Kantonalbank (BKB) bietet die BLT in der Stadt Basel und Agglomeration E-Bikes und E-Scooter an, die via Smartphone gemietet und an einem beliebigen Ort in der definierten Zone abgestellt werden können. Das neue Angebot entspricht den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen und dem Trend zur Sharing Economy. Bereits über 10'000 Kundinnen und Kunden nutzen das Pick-e-Bike-Angebot.

Der Mobilitätsmarkt befindet sich in einem starken Wandel, welcher durch die Digitalisierung zusätzlich beschleunigt wird: Der Individualverkehr wird öffentlicher, der öffentliche Verkehr individueller. Die Sharing Economy setzt sich als Trend immer mehr durch. Menschen wollen Fahrzeuge nicht mehr zwingend selber besitzen, sondern bei Bedarf nutzen können. Mit Pick-e-Bike geht die BLT auf diese Bedürfnisse ein und macht zugleich einen grossen Schritt vorwärts in ihrer Strategie vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter in der Region Basel. Den Kundinnen und Kunden steht mit Pick-e-Bike ein neues, innovatives und fahrplanunabhängiges Angebot zur Verfügung, welches die «letzte Meile» abdeckt und die lückenlose Mobilität von Tür zu Tür ermöglicht.

Pick-e-Bike AG

EBM (neu Primeo Energie), BKB und BLT gründeten im Frühjahr 2018 gemeinsam die Firma Pick-e-Bike AG, an welcher sie paritätisch als Investoren beteiligt sind. Im Mai 2018 lancierten sie das innovative Sharing Angebot Pick-e-Bike und stellten in Basel-Stadt und Agglomeration 250 hochwertige E-Bikes der neuesten Generation der Marke «Stromer» in den Modellen «Sport» und «Comfort» zur Verfügung. Die emissionsfreien und geräuscharmen Zweiräder eignen sich für kurze und längere Fahrten in der Stadt und auf dem Land. Die Instandhaltung und die Wartung der Fahrräder erfolgte 2018 durch die Job Factory AG in Basel, ab 2019 werden diese in der Pick-e-Bike-eigenen Werkstatt ausgeführt. Die Batterien werden mit dem «naturemade star»-zertifizierten Produkt «EBM GRÜN» geladen. Das Qualitätslabel steht für erneuerbare Energien aus der Region, mit Strom aus 80 Prozent Kleinwasserkraft und 20 Prozent Sonnenenergie, und unterstreicht die regionale und nachhaltige Ausrichtung des Pick-e-Bike-Angebots.

Pick-e-Bike-App

Der Zugang zum neuen Sharing-Angebot erfolgt schnell und einfach mittels Smartphone über die Pick-e-Bike-App. Sie zeigt

in Echtzeit an, wo sich die einzelnen Fahrzeuge befinden. Mit wenigen Klicks wird das gewünschte E-Bike gemietet und zur Fahrt freigeschaltet. Die App wurde von der ElectricFeel AG, einem Spin-off der ETH Zürich, entwickelt. Das Startup-Unternehmen hat sich auf die Entwicklung einer intelligenten, weltweit einsetzbaren Software-Plattform für den Betrieb von skalierbaren, geteilten und elektrischen Mobilitätsystemen spezialisiert. Das innovative System ist bereits in verschiedenen europäischen Städten erfolgreich im Einsatz. Mit Pick-e-Bike findet es erstmals in der Schweiz Anwendung.

Pick-e-Bike-Zone

Innerhalb der definierten Pick-e-Bike-Zone kann das E-Bike beliebig abgestellt und die Miete per App beendet werden. Zusätzlich gibt es fixe Pick-e-Bike-Abstellplätze an mehreren Tramstationen in den Agglomerationsgemeinden. Bei der Lancierung des Sharing-Angebots umfasste die Pick-e-Bike-Zone die Gemeinden Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Reinach, Therwil und Münchenstein sowie die Stadt Basel. Mittlerweile wurde das Angebot auf die Gemeinden Riehen, Allschwil und Biel-Benken ausgeweitet und die Anzahl E-Bikes auf 300 erhöht. Gespräche mit weiteren interessierten Gemeinden laufen.

Über 10'000 Kundinnen und Kunden

Von Mai bis Dezember 2018 registrierten sich 11'669 Kundinnen und Kunden auf der Pick-e-Bike-App. Damit wurde das anvisierte Ziel, die 10'000-Marke im ersten Jahr zu erreichen, massgeblich übertroffen. Insgesamt buchten die Pick-e-Bike-Kundinnen und -Kunden 125'526 Fahrten und legten dabei rund 130'000 Kilometer zurück.

Angebotserweiterung mit E-Scootern

Das Pick-e-Bike-Angebot wurde im Frühjahr 2019 ausgebaut und mit 60 modernen E-Scootern der Marke «Kumpan» erweitert. Anmeldung, Miete und Abrechnung funktionieren analog den E-Bikes. Die Zone, in welcher die E-Scooter abgestellt werden können, ist mit jener der E-Bikes identisch.

E-Bike:

Stromer ST2 «Sport»



System

- einstellbare Unterstützungsstufen von 1 bis 3
- Geschwindigkeitsanzeige
- LED Licht
- USB-Auflademöglichkeit

Motor

- Tempo 35 km/h
- Leistung 800 W
- Drehmoment 40 Nm

Akku

- Lithium-Ionen-Akku
- 983 Wattstunden
- Reichweite bis zu 180 km

Bremsen

- Scheibenbremsen

E-Scooter:

Kumpan 1954 Ri



Display

- 7-Zoll-Farbdisplay
- Geschwindigkeitsanzeige
- Batteriestandsanzeige

Akku

- 3 Lithium-Ionen-Akkus
- parallelgeschaltet und entnehmbar
- Reichweite bis zu 180 km
- 51 Volt (V) | 29 Amperestunden (Ah)
- 1'479 Wattstunden

Motor

- Tempo 45 km/h
- wartungsarmer, bürstenloser Radnabenmotor
- Leistung 4 kW

Topcase

- Smartlock
- inklusive 2 Helmen (S und L)
- inklusive Hygiene-Hauben

Erneuerung Waldenburgerbahn: Erste Meilensteine realisiert

Am 23. September 2018 wurde das erste Bauprojekt der Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn realisiert: Die neue Haltestelle «Talhaus» in Bubendorf wurde feierlich eröffnet. Der Kanton Basel-Landschaft nutzt das Gesamterneuerungsprojekt, um gleichzeitig den Hochwasserschutz entlang der Vorderen Frenke den Anforderungen entsprechend zu realisieren. Am 23. Oktober 2018 wurde zudem der Zuschlag zur Beschaffung von zehn neuen, topmodernen Stadtbahn-Fahrzeugen der Stadler Rail AG erteilt. Sie werden ab Dezember 2022 auf der Linie 19 verkehren und das Waldenburgertal optimal erschliessen.

Der Startschuss für die Bauarbeiten und für das erste Teilprojekt, die Neugestaltung der Haltestelle «Talhaus» in Bubendorf inklusive Trasse-Sanierung, erfolgte mit dem Spatenstich vom 22. Mai 2018. Vier Monate später, am 23. September 2018, wurde die erste neue Haltestelle «Talhaus» im Rahmen der letzten Dampffahrt der historischen Lokomotive «Gedeon Thommen» feierlich eröffnet.

Die neue Haltestelle «Talhaus»

Die neue Haltestelle erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Der Bahnsteig wurde auf 90 Meter verlängert, auf die doppelte Zuglänge ausgerichtet und auf 35 Zentimeter ab Schienenoberkante erhöht. Der Hauptzugang erfolgt wie bisher über eine Rampe mit einer Längsneigung von maximal sechs Prozent und ermöglicht damit allen Fahrgästen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg. Die Ausstattung der Haltestelle mit Warthalle aus Glas und Stahl sowie Sitzgelegenheiten, Billettautomaten, Fahrgastinformationsanzeige, Informationsstele und LED-Beleuchtungskandelaer entspricht dem BLT Standard.

Sanierung des Ober- und Unterbaus

Das Bahntrasse wurde auf einer Länge von 150 Metern saniert und der Ober- und Unterbau mit Schotterbett sowie die Trasse-Entwässerung erneuert. Der bisherige Gleisrost mit 75er-Spur wurde anschliessend wieder eingebaut. Der Umbau auf die neue Meterspur wird im Rahmen der Gesamtspernung im Jahr 2022 erfolgen. Bis dahin bleiben die aktuellen Fahrzeuge in Betrieb.

Topmoderne Stadtbahn-Fahrzeuge

Ab Ende 2022 werden auf der Linie 19 zwischen Liestal und Waldenburg zehn topmoderne Stadtbahn-Fahrzeuge fahren. Sie werden die aktuelle Fahrzeugflotte aus den Jahren 1985 und 1993 ersetzen. Die öffentliche Ausschreibung für das neue Rollmaterial erfolgte gemeinsam mit der Aargau Verkehr AG, welche im selben Zeitraum acht baugleiche Fahrzeuge für die Limmattalbahn benötigt. Dadurch können Investitionen in der Höhe von CHF 3,3 Millionen gespart sowie Synergien bei der Beschaffung und im Unterhalt genutzt werden.

Kundenservice
Integriertes Fahrgastinformationssystem
& Vollklimatisierung

7 Türen pro Seite
Grosse Auffangräume bei den Eingängen
für einen schnellen Fahrgastwechsel



80 km/h
Höchstgeschwindigkeit

100% Niederflur
Erfüllt alle Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes

Zuschlag an Stadler Rail AG

Den Zuschlag erhielt die thurgauische Firma Stadler Rail AG. Die Stadtbahn-Fahrzeuge werden im Stadler-Werk in Valencia (Spanien) produziert. Sie sind modular und können dadurch nahtlos in die Streckennetze verschiedenster Bahnen integriert werden. Fachexperten der BLT und der Aargau Verkehr AG prüften im Jahr 2018 das Angebot von Stadler auf Herz und Nieren. Sie holten Referenzen ein und sind von der Zuverlässigkeit, den ausgezeichneten Laufeigenschaften und der Effizienz im Unterhalt überzeugt.

Teilautomatisierter Fahrbetrieb

Im Ausschreibungsverfahren wurde von der BLT die Option für eine schrittweise Einführung des automatisierten Betriebs der Stufe 2 (Grade of Automation, GoA 2) gefordert. Mit GoA 2 werden die Fahrzeugführerinnen und -führer künftig durch Assistenzsysteme unterstützt. Sobald der Fahrzeugführer die Fahrt freigibt, erfolgt diese bis zum geplanten Stopp an der nächsten Haltestelle automatisch. Der Fahrzeugführer überwacht die Fahrt vollständig und kann die Steuerung, wie bei einem Autopiloten, jederzeit übernehmen. Eines der Assistenzsysteme, das Kollisionswarnsystem, wird seit 2018 in einem Tango-Tram ausgiebig getestet.

Stärkung der Marke BLT

Mit der Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn wird die Marke BLT im Waldenburger Tal stärker präsent sein. Die Stadtbahn-Fahrzeuge erscheinen im «Look and Feel» des BLT Corporate Designs. Zur Erinnerung an ihre Herkunft tragen sie zusätzlich den Schriftzug «WB Waldenburgerbahn» sowie die Wappen der Talgemeinden.

Zeitplan

Die Bestellung der neuen Stadtbahn-Fahrzeuge erfolgt anfangs April 2019, die Lieferung ab Ende 2021. Die neuen Niederflurfahrzeuge werden ab Dezember 2022 auf der Linie 19 im Einsatz sein.

Hochwasserschutz – Mehrwert für die Bevölkerung

Dank des Grossprojekts «Erneuerung Waldenburgerbahn» wird zugleich der Hochwasserschutz an der Vorderen Frenke auf den neuesten Stand gebracht. In enger Zusammenarbeit mit der Fachstelle Wasserbau des Kantons Basel-Landschaft werden entlang der Strecke Hochwasserschutzbauten errichtet, um zukünftig Schäden durch extreme Hochwasser so weit als möglich zu verhindern.

Umfassendes Hochwasserschutzkonzept

Im Jahr 2018 wurde ein umfassendes Hochwasserschutzkonzept für die gesamte Frenke erarbeitet und dem Bund zur Genehmigung vorgelegt. In Niederdorf wird das heutige Bachbett der Vorderen Frenke verbreitert und leicht vertieft. Der Fluss erhält dadurch mehr Platz und die Wassermassen können besser abfließen. Wo möglich, wird der Fluss zusätzlich renaturiert, das Bachbett mit Niederwasserrinne und Böschungen verbreitert und die Strömungsvielfalt durch Störsteine, Wurzelstöcke und weitere Elemente verstärkt.

45 m
Länge

2,4 m
Breite

88 Sitzplätze
(plus 16 Klappsitze) und
172 Stehplätze



7-teiliges
Zweirichtungs-
Multigelenkfahrzeug

4 integrierte Fahrwerke
mit Achsen, davon drei
Antriebseinheiten

nur 55,2 t
optimiertes Fahrzeuggewicht
für maximale Energieeffizienz



Ab 2022 verkehren topmoderne Stadtbahn-Fahrzeuge auf der Linie 19.





Die letzte Dampffahrt

Am 23. September 2018 dampfte die historische Lokomotive «Gedeon Thommen» zum letzten Mal durch das Waldenburger Tal. Zahlreiche geladene Gäste sowie Tausende von Zuschauern wohnten dem historischen Ereignis bei. Ihre letzte Ruhestätte findet die Dampflokomotive in der «Remise Waldeburgerli» direkt neben der neueröffneten Haltestelle «Talhaus». In Zukunft kann sie für Anlässe und Führungen genutzt werden.

Zahlreiche geladene Gäste aus der Talschaft, Politik und Wirtschaft strömten am 23. September 2018 ins Festzelt bei der Haltestelle «Talhaus» in Bubendorf. Esther Maag, Verwaltungsratspräsidentin der Talhaus AG, begrüßte die Gäste und führte durch den offiziellen Anlass. Hannes Schweizer, Landratspräsident, Hans-Rudolf Sutter, Projektleiter Verein Dampfzug Waldenburgerbahn (VDWB), und Reto Rotzler, Leiter Infrastruktur BLT, würdigten in ihren Reden die offene und konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten sowie die Bedeutung der Bahn für das Waldenburger Tal.

«Die BLT ist ein Glücksfall. Mit Begeisterung, Fachkompetenz und Enthusiasmus sorgt sie dafür, dass die Randregionen nicht ausgedünnt werden. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag für den Service public.»

Hannes Schweizer,
Landratspräsident

«Für die BLT ist die Erneuerung der Waldenburgerbahn (WB) nicht nur ein Infrastrukturprojekt. Die Investitionen von Bund und Kanton sind als starker Impuls in die Wirtschaft des Tals zu sehen. Die BLT freut sich, dieses Jahrhundertprojekt zu realisieren. Sie setzt dabei auf neueste Technik.»

Reto Rotzler,
Leiter Infrastruktur BLT



«Mit Kohle, Zündholz und Wasser einen Zug in Bewegung zu setzen, fasziniert immer wieder von Neuem. Die Dampfbahn ist ein Symbol für die erfolgreiche Industrialisierung im Waldenburger Tal. Sie legte den Grundstein für die wirtschaftliche Entwicklung.»

Hans-Rudolf Sutter,
Projektleiter VDWB

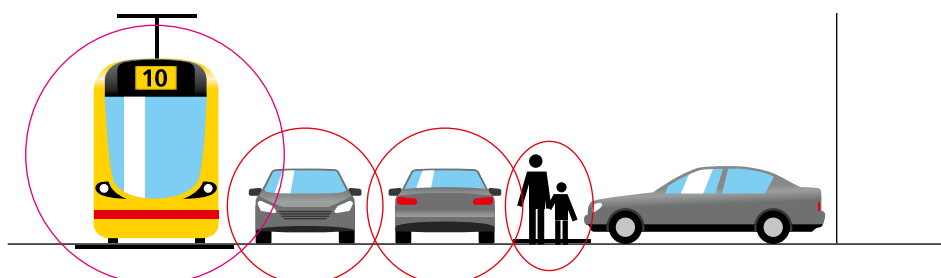
Spiessshöfli: Mehr Sicherheit und besserer Verkehrsfluss

Im Februar 2018 informierten das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft, die Gemeinde Binningen und die BLT gemeinsam Direktbetroffene und die Öffentlichkeit über das Projekt Doppelspurausbau Spiesshöfli. An zwei Informationsveranstaltungen stellten sie sowohl den Grundeigentümern, Anwohnerinnen und Anwohnern als auch der Bevölkerung von Binningen und der Öffentlichkeit das Projekt im Detail vor. Einen Monat später reichte die BLT das Projektdossier beim Bund ein und löste damit das formelle Plangenehmigungsverfahren aus.

Das Projekt Doppelspurausbau Spiesshöfli in Binningen wird den risikobehafteten Einspurabschnitt auf einer Länge von 350 Metern zwischen Gorenmatt-Kreuzung und Schloss Binningen aufheben und dadurch die Sicherheit im Verkehrsraum erhöhen sowie den Verkehrsfluss im Tramnetz zwischen Stadt und Agglomeration massiv verbessern. Kein anderer Abschnitt auf dem Liniennetz der BLT ist einer derart hohen Belastung ausgesetzt: In den Hauptverkehrszeiten durchfahren pro Stunde über 30 Trams den einspurigen Gleisabschnitt, d. h. jede zweite Minute befährt ein Tram den Einspurbereich in jede Richtung.

Entflechtung von Schiene, Strasse und Trottoir

Das Projekt Doppelspurausbau ist mehr als ein Tramprojekt. Neben der Schiene erhalten die Strasse und das Trottoir den notwendigen, sicherheitsrelevanten Raum und werden besser voneinander getrennt. Die ungesicherten, privaten Anwohnerzufahrten über die Gleise werden durch eine neue Erschliessung ersetzt. Die beiden Übergänge für Fussgänger werden durch Ampeln und Barrieren gesichert. Ob zu Fuss, im Rollstuhl, per Fahrrad oder Roller, im Auto oder als Fahrgast im Tram: Das Projekt senkt das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.



Vor dem Doppelspurausbau.

Erneuerung Kantonsstrasse und Trottoir

Strasse, Trottoir und strassenseitige Autoabstellplätze werden saniert und auf Standardmasse erweitert. Die teilweise sehr schmale Fahrbahn wird einheitlich auf sieben Meter verbreitert, das Trottoir praktisch durchgängig auf zwei Meter. Die Garagenvorplätze werden, wenn möglich, auf fünf Meter verlängert, damit die parkierten Fahrzeuge nicht mehr in das Trottoir hineinragen.

Höhere Sicherheit für Fussgänger

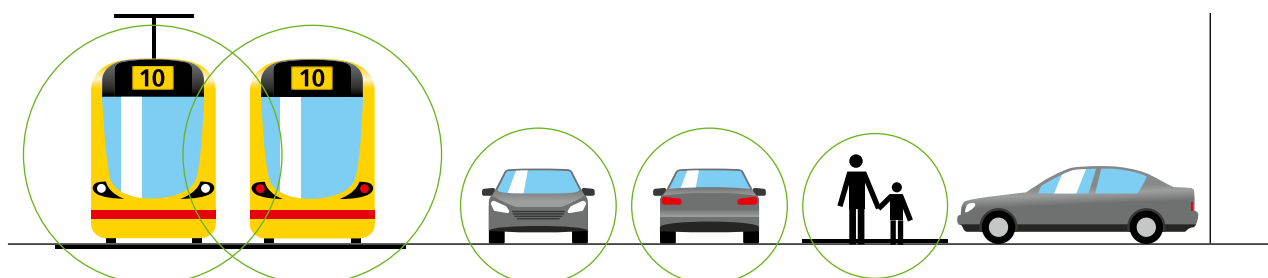
Zwischen der Gorenmatt-Kreuzung und der Tramhaltestelle Binningen Schloss können die Fussgänger auch in Zukunft die Bottmingerstrasse an zwei Stellen überqueren. Die Übergänge Waldeckweg und Brückenstrasse werden neu gebaut und die Sicherheit erhöht, indem die Trottoirs verbreitert und teilweise verschoben werden. Der Fussweg zwischen Gorenmatt- und Brückenstrasse wird wie bisher entlang den Tramgleisen verlaufen, jener zwischen Brückenstrasse und Tramhaltestelle Binningen Schloss wird neu durch den Schlosspark führen.

Land- und Liegenschaftserwerb

Die neue Verkehrsplanung erfordert mehr Raum in der Breite von rund 16 Metern gegenüber aktuell elf Metern. Westlich des Tramtrassees werden dafür ca. 3'500 Quadratmeter Land beansprucht. Zwölf Gebäude an der Bottmingerstrasse, Nr. 20–44, müssen dem Projekt weichen. Die BLT führte gemeinsam mit dem Kanton im Jahr 2018 mit sämtlichen Eigentümern Gespräche über den Land- und Liegenschaftserwerb.

Realisierung ab 2022

Die BLT reichte im Jahr 2018 das Projektdossier zum Doppelspurausbau beim Bund ein. Die öffentliche Planaufgabe erfolgte im gleichen Jahr. Die Plangenehmigung des Bundes, welche bei Bauten des öffentlichen Verkehrs der Baugenehmigung entspricht, wird 2019 erwartet. Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft wird im Jahr 2020 das Geschäft behandeln und über den Baukredit beschliessen. Die öffentliche Ausschreibung des Ausführungsprojekts ist 2021 geplant, sodass mit der Realisierung im Jahr 2022 gestartet werden kann. Die Inbetriebnahme würde gemäss Planung 2024 erfolgen. Die Investition für das Bauprojekt sowie Land- und Gebäudeerwerb Doppelspur Spiesshöfli beträgt total CHF 35 Millionen inkl. Mehrwertsteuer. Der Bund beteiligt sich mit CHF 8 Millionen.



Nach dem Doppelspurausbau: mehr Raum, mehr Sicherheit und besserer Verkehrsfluss.



Das Projekt Doppelspurausbau Spiesshöfli wird ab 2022 realisiert.



Innovativ, nachhaltig und sicher unterwegs

Die BLT treibt Innovationen konsequent voran, um auch in Zukunft markt- und wachstumsfähig zu sein. Ob in der Digitalisierung, in der Energieeffizienz oder bei der Sicherheit der Fahrgäste, die Ziele bleiben dieselben: einen Mehrwert für die Kundinnen und Kunden zu schaffen, einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu vereinfachen und Vertriebskosten einzusparen.

Energieeffizienz mit neuartigem Stromspeicher steigern

Die BLT nutzt im Trambereich als erstes Transportunternehmen in Europa einen neuartigen, modularen Schwungmassenspeicher für die Rückgewinnung der Bremsenergie. Bisher wurde die Bremsenergie in die Fahrleitung zurückgeleitet und so den anfahrenden Trams zur Verfügung gestellt. Die nicht verwendete Energie verpuffte ungenutzt als Abwärme. Neu wird sie in einen Schwungmassenspeicher geleitet und bei der Anfahrt des Trams wiederverwendet.

Kern der US-Technologie ist ein im Vakuum schwebender Rotor mit einer berührungsfreien Magnetlagerung. Die über die Oberleitung eingespeiste Bremsenergie der Trams beschleunigt den Rotor auf bis zu 20'000 Umdrehungen in der Minute. Fährt das Tram wieder an (ein Vorgang, der während 15 bis 20 Sekunden einen hohen Energiebedarf benötigt), liefert der Rotor die zusätzlich benötigte elektrische Energie.

In den Gleichrichteranlagen der Wendeschleife Münchenstein Dorf und im Depot Ruchfeld sind seit Juni 2018 zwei Pilotanlagen in Betrieb. Sie werden drei Jahre lang getestet. Die beiden Anlagen bestechen bereits jetzt durch hohe Effizienz und geringen Wartungsaufwand. Bei störungsfreiem Betrieb werden pro Anlage jährlich 120'000 Kilowattstunden Energie eingespart, was dem Energieverbrauch von 25 Haushalten entspricht. Verläuft die Testphase positiv, wird das gesamte BLT-Netz inklusive Linie 19 an Schwungmassenspeicher angeschlossen. Das Sparpotenzial entspräche dem Energieverbrauch von rund 500 Haushalten.

Fahrsicherheit mit Kollisionswarnsystem erhöhen

Die BLT testet Assistenzsysteme, welche die Fahrdienstmitarbeitenden in ihrer Arbeit unterstützen und die Fahrsicherheit zusätzlich erhöhen. Seit 2018 ist in einem Tango-Tram ein Kollisionswarnsystem in Kooperation mit Stadler und Bosch Rail Transport auf Basis von bewährter Grossserientechnik aus der Automobilindustrie im Einsatz. In einem ersten Schritt warnt das System in Gefahrensituationen den Fahrdienstmitarbeitenden und in einem weiteren wird im Notfall auch die Bremsung automatisch ausgelöst. Die Wagenführerin oder der Wagenführer hat jederzeit die Möglichkeit, in den

Prozess einzugreifen. Aussagekräftige Testergebnisse liegen im Verlauf des Jahres 2019 vor.

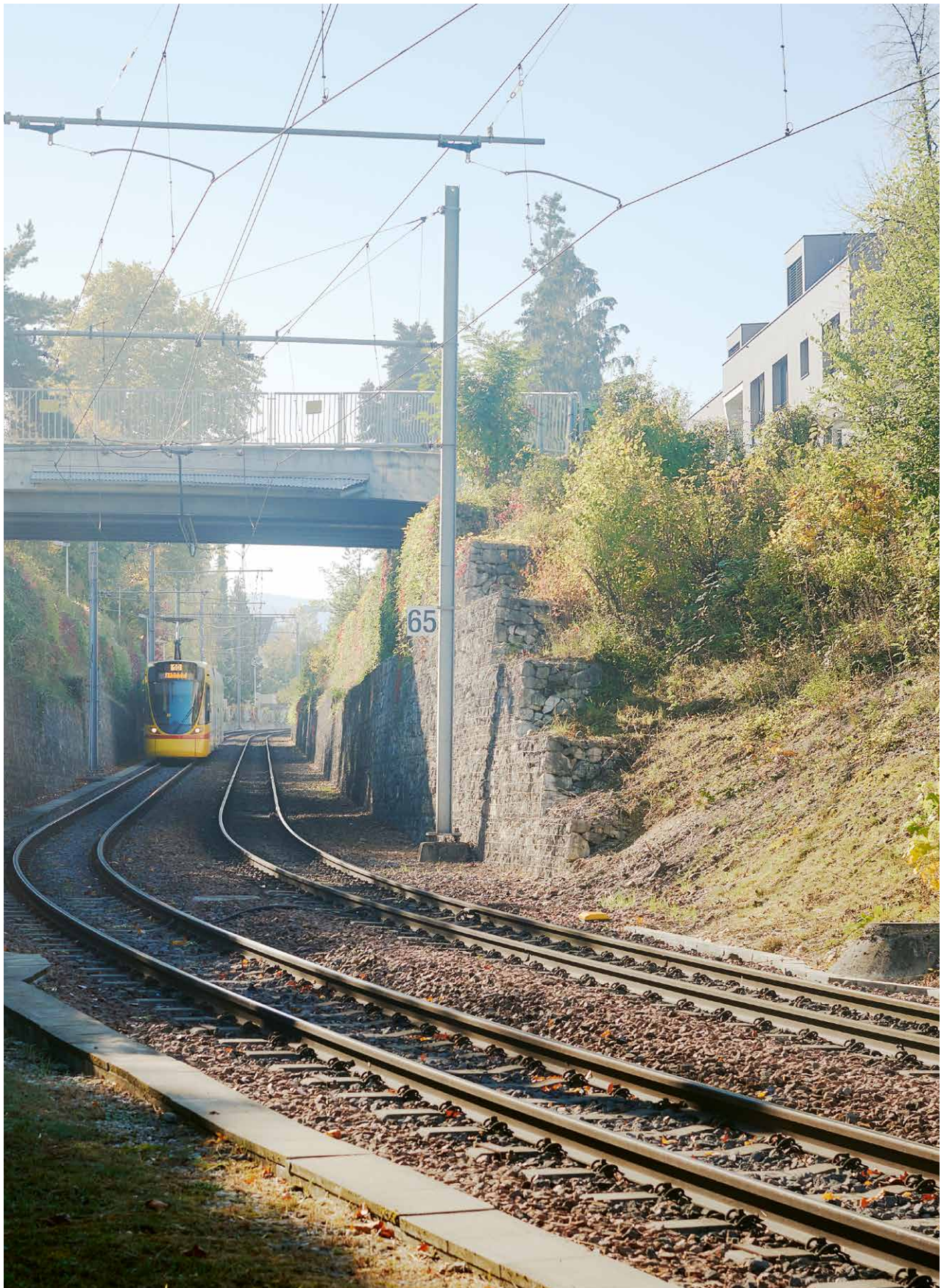
Sind die Testergebnisse positiv, können neben der Ausrüstung der gesamten Tramflotte mit dem Kollisionswarnsystem Synergien im Rahmen der Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn genutzt werden. So dient das Kollisionswarnsystem als Baustein des angestrebten teilautomatisierten Fahrbetriebs GoA 2 (Grade of Automation der Stufe 2) der neuen Stadtbahn-Fahrzeuge der Linie 19.

Neue Ticketverkaufsgaräte in den Bussen

Die Busflotte der BLT wurde 2018 mit dem neuen Ticketverkaufsgarät C-POS ausgerüstet. Das Verkaufsgarät ist ein robustes Industrietablet, welches Erschütterungen im Bus standhält. Die eingesetzte Software, eine Eigenentwicklung der BLT, basiert auf der erfolgreichen «Tickets»-App, welche für den Billettverkauf im Bus weiterentwickelt wurde. Sie fügt sich damit nahtlos in die Digitalisierungsstrategie der BLT ein.

Die Buschauffeusen und Buschauffeure schätzen nach erfolgter Schulung die einfache und intuitive Bedienung des neuen Ticketverkaufsgarätes. Die Kundinnen und Kunden profitieren von der rascheren Verkaufsabwicklung.

Der Billettverkauf in den Bussen ist eine Dienstleistung insbesondere für Kunden in dünn besiedelten Gebieten ohne Ticketautomaten. Angeboten wird der Verkauf von Einzelbilletten. Gruppen- und Mehrfahrtenkarten werden aufgrund der geringen Nachfrage nicht mehr in Bussen verkauft. Diese sind weiterhin an Kiosken, öV-Verkaufsstellen und Haltestellen mit Automaten sowie über die «Tickets»-App erhältlich.



Die BLT nutzt modulare Schwungmassenspeicher für die Rückgewinnung der Bremsenergie.



Kurznachrichten

Schindler-Trams nach Gotha

Die BLT setzt ihre Tram-Gesamterneuerungsstrategie sukzessive um. Im Jahr 2018 verkaufte sie sechs ausrangierte Trams des Typs Sänfte, Be 4/8, Schindler, an die TWSB Thüringerwaldbahn und Strassenbahn Gotha GmbH in Deutschland. Die Fahrzeuge mit Baujahr 1978 wurden mit einer Laufleistung von rund 2,2 Millionen Kilometern ausgemustert. Um weiterhin auf den Linien der BLT eingesetzt werden zu können, hätten diese umfassend und kostenintensiv revidiert werden müssen. Im August 2018 wurden sie daher per Schwertransport nach Gotha überführt. Dort werden die Trams für die Zulassung revidiert und anschliessend im thüringischen Landkreis Gotha teilweise auf historischen Linien zum Einsatz kommen.

Von Bombardier zu Stadler

Im Zusammenhang mit der Tram-Gesamterneuerungsstrategie kam es 2018 im Tramunterhalt zu einem Wechsel des Unterhaltspartners. Die rund vierzigjährige Zusammenarbeit mit Bombardier endete am 30. Juni 2018. Für den Grossunterhalt bzw. die Revision der Tango-Tramflotte ist Stadler Rail verantwortlich. Die fortlaufende Wartung trägt dazu bei, dass die 38 Tangos zuverlässig unterwegs sind. 2018 erfolgten die Garantieabnahme von sieben Tangos der zweiten Serie, Tango 171–189, sowie die Hauptrevisionen der Tangos 152 und 153 der ersten Serie, die seit neun Jahren mit je rund 700'000 Kilometern in Betrieb sind. Mit dem Wechsel von Bombardier zu Stadler Rail ging die Logistik – von der Lagerbewirtschaftung über den Einkauf bis zur Abwicklung



Sechs ausrangierte Schindler-Trams fahren in Zukunft im thüringischen Landkreis Gotha.

von Reparaturen – vollständig an die BLT über. Damit ist die BLT für den Unterhalt der Schindler-Trams, welche noch bis ca. 2025 im Einsatz sein werden, selber zuständig. Der für den Unterhalt notwendige Know-how-Transfer von Bombardier an die BLT ist erfolgt.

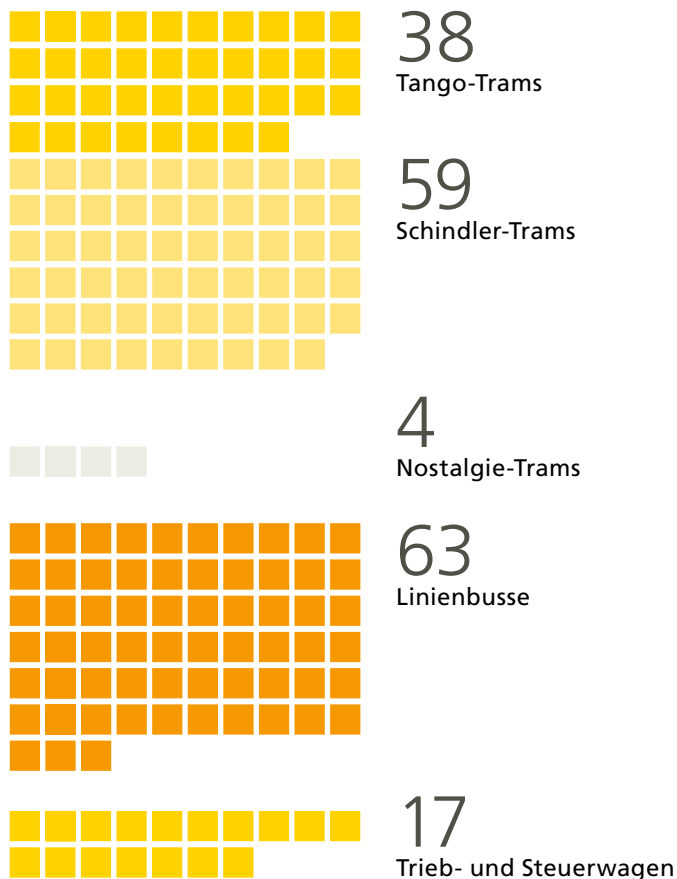
Aufrechterhaltung ISO-Zertifizierung

Ende November 2018 erfolgte das intensive Aufrechterhaltungsaudit ISO9001:2015 durch die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme SQS. Die ISO-9001-Norm ist eine international anerkannte Norm, die alle notwendigen Anforderungen an ein funktionales Qualitätsmanagementsystem definiert. Durch ihre stark ausgeprägte Kundenorientierung werden Prozesse innerhalb des

Unternehmens auf Kundenzufriedenheit, Effizienz und Kostenmanagement fokussiert. Die BLT hat das Aufrechterhaltungsaudit erfolgreich und ohne Auflagen bestanden. Dieses findet jährlich statt, um eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Managementsystems sicherzustellen. Das Rezertifizierungsaudit erfolgt alle drei Jahre, das nächste Mal im Jahr 2020.

Kennzahlen 2018

Tram-, Bus- & Bahnflotte



Fahrgäste

11,1 Mio. Bus-Fahrgäste 41,9 Mio. Tram-Fahrgäste



1,8 Mio. Bahn-Fahrgäste

189,0 Mio. Personenkilometer
3,4 Pkm pro Fahrgast

«Tickets»- & U-Abo-App



120'000 «Tickets» App-Downloads



+ 34,7% Umsatzsteigerung 2018
CHF 6,1 Mio.

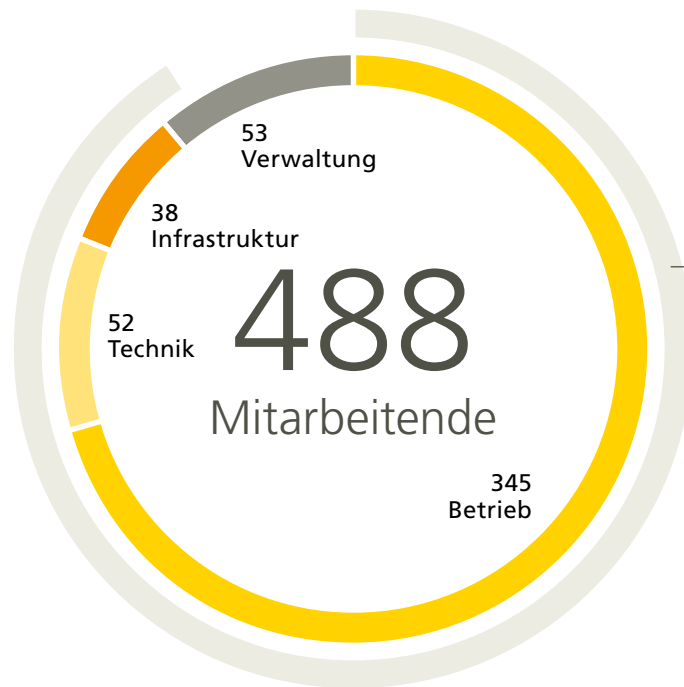


90'000 U-Abo App-Downloads



+ 44,8% Umsatzsteigerung 2018
CHF 14,7 Mio.

Mitar- beitende



444,1
Vollzeitstellen

82 %
400 Männer

18 %
88 Frauen



Finanz- kennzahlen

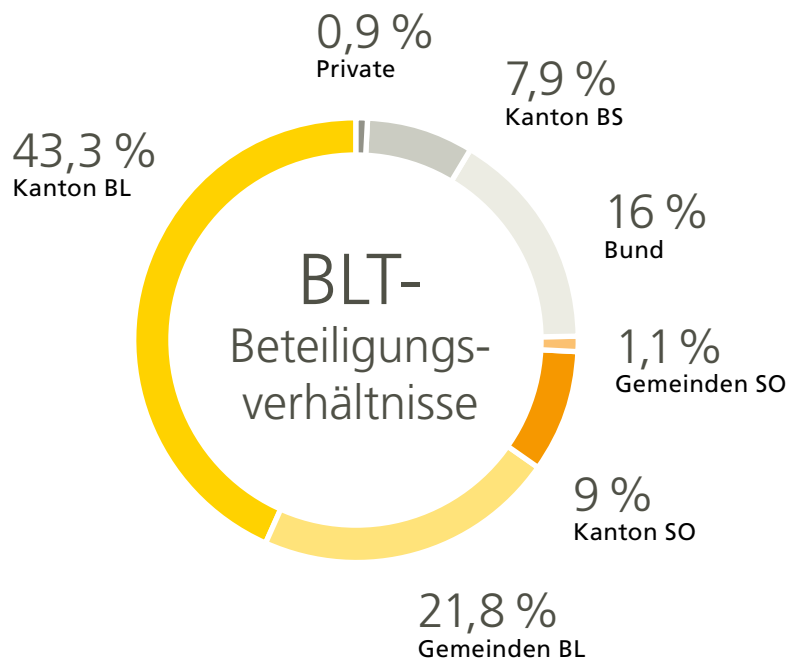
CHF **113,9** Mio.
Betriebsertrag

CHF **2,45** Mio.
Jahresgewinn

CHF **58,0** Mio.
Verkehrsertrag

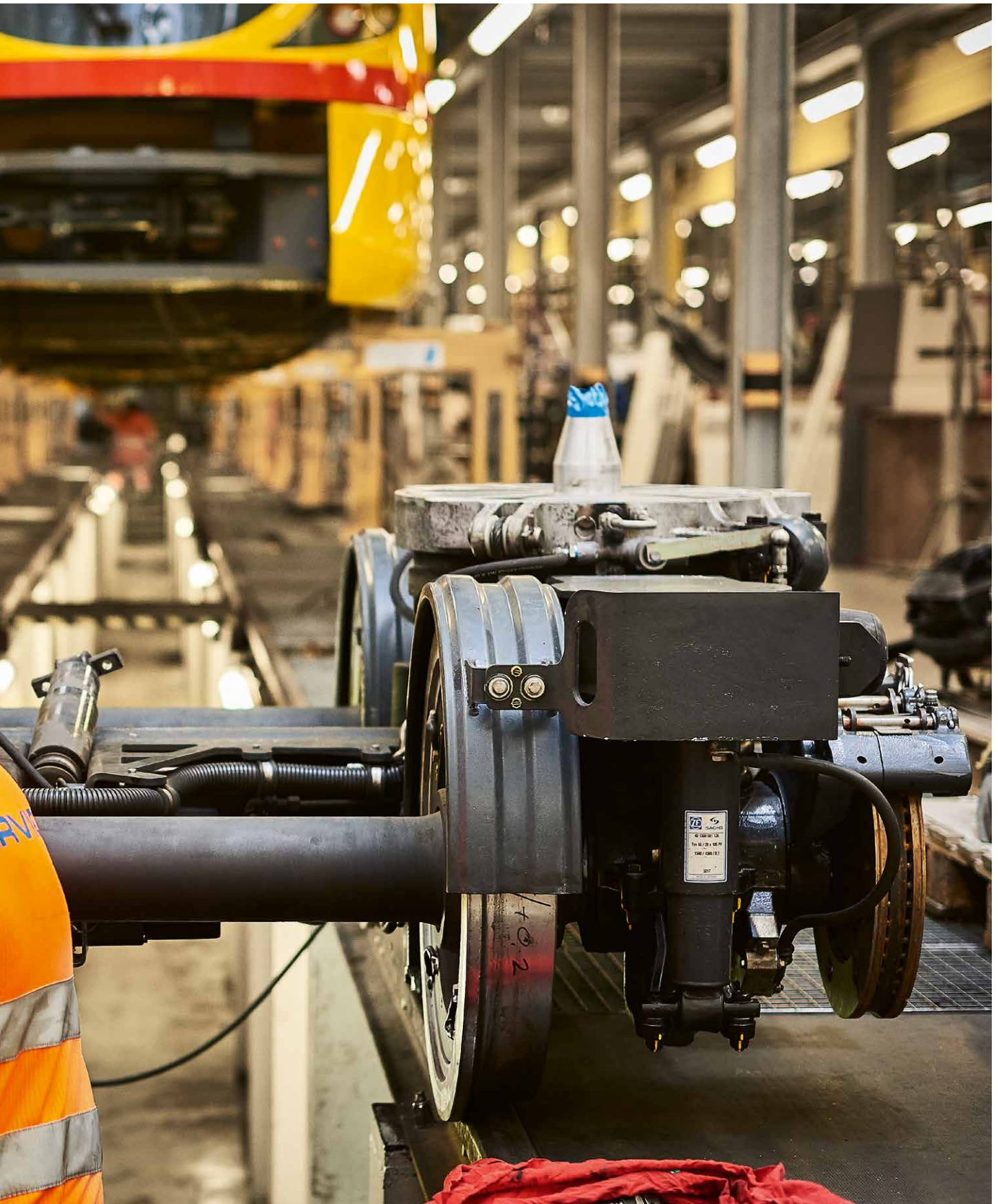
CHF **534,7** Mio.
Bilanzsumme

Beteiligungen





Blick in die Wartungshalle des Tramdepots Hüslimatt.



Gute Noten für die BLT als Arbeitgeberin

Mitarbeiterzufriedenheit von 75 Prozent und Loyalität zum Unternehmen von 8,2 von 10 Punkten. So lauten die erfreulichen Ergebnisse der im Jahr 2018 zum zweiten Mal durchgeführten, anonymen Mitarbeiterbefragung. Die Online-Umfrage erfolgte durch ein externes Marktforschungsinstitut. 281 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahmen daran teil. Im Branchenvergleich weist die BLT eine überdurchschnittlich hohe Mitarbeiterzufriedenheit und Loyalität gegenüber dem Unternehmen auf. Dennoch gibt es in verschiedenen Bereichen Verbesserungsbedarf.

Im Mai 2018 fand wiederum eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung statt, welche erstmals im Jahr 2015 durchgeführt wurde. Die Beteiligung lag mit 59 Prozent leicht unter dem Wert der ersten Umfrage. Insgesamt sind die Ergebnisse erfreulich, was sich in der hohen Mitarbeiterzufriedenheit von 75 Prozent und in der Loyalität gegenüber dem Unternehmen mit 8,2 von 10 Punkten niederschlägt. Zudem ist ein grosser Teil der Mitarbeitenden der Meinung, dass die BLT sich sehr kundenorientiert verhält und ein positives Image in der Öffentlichkeit hat.

Massnahmen eingeleitet

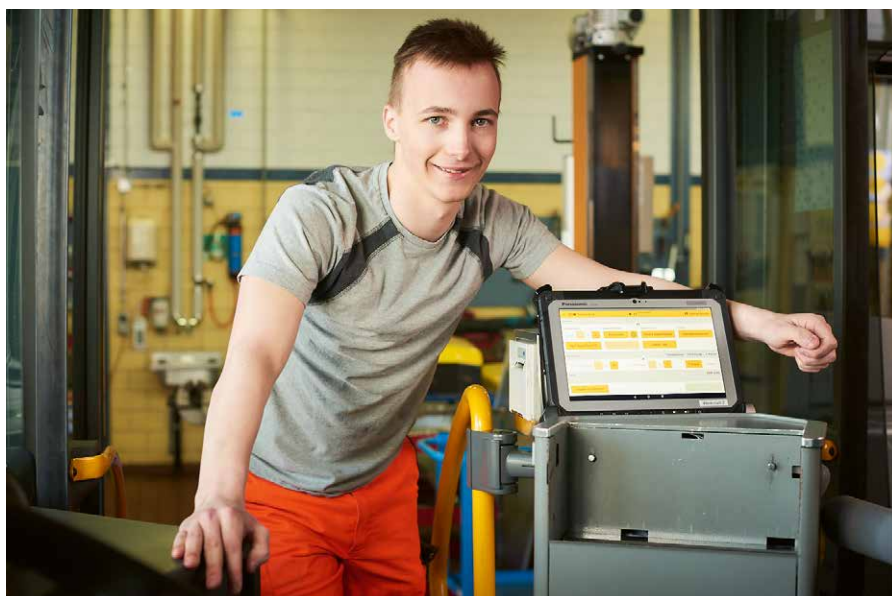
Verbesserungsbedarf gibt es innerhalb der Bereiche, an spezifischen Standorten sowie allgemein bei der internen Kommunikation. In Gesprächen zwischen Mitarbeitenden, Vorgesetzten und Mitgliedern der Geschäftsleitung wurden die Ursachen eruiert, die zu verbessernden Punkte diskutiert und

entsprechende Massnahmen definiert. So wird die Präsenz der Führung an den Standorten Ruchfeld und Waldenburg erhöht.

Interne Kommunikation verstärkt

Einzelne Massnahmen zur Stärkung der internen Kommunikation beispielsweise wurden bereits umgesetzt: Im Generalsekretariat wurde eine neue Stelle «Unternehmenskommunikation und Public Affairs» geschaffen. Als weitere Massnahme wurde das bisherige Intranet zugunsten einer Tablet-App-Lösung abgelöst. Damit erhalten die Mitarbeitenden des Fahrdienstes, rund zwei Drittel der Belegschaft, via Tablet direkten Zugriff auf unternehmensrelevante Informationen. Auch wird an einer Software-Lösung gearbeitet, welche Fahrdienstmitarbeitenden eine individuelle Rückmeldung gibt, sobald ein von ihnen gemeldetes technisches Problem gelöst ist.

Lukas Stehrenberger rüstete die Busse mit dem neuen Ticketverkaufsgesetz C-POS aus.



Mehr Ausbildungsplätze und erweitertes Angebot

Die BLT investiert in den Nachwuchs und bietet jungen Menschen eine breite Palette an beruflichen Ausbildungen. Sie baut das Ausbildungsangebot für Lernende im kaufmännischen und technischen Bereich schrittweise aus und erhöht die Anzahl Lehrstellen.

«Der Kassenumbau in den Bussen mit dem neuen Ticketverkaufsgerät C-POS hat mich am meisten begeistert. Der Umbau war bei jedem Bustyp unterschiedlich und abwechslungsreich. Ich wurde zuerst sehr gut in die Arbeit eingeführt und konnte danach alles selbstständig machen.»

Lukas Stehrenberger,
drittes Lehrjahr Automatiker EFZ

lungen Marketing & Vertrieb sowie Personal im Einsatz. Ab 2020 wird das Angebot für Lernende KVöV um die Abteilung Finanzen erweitert. Somit wird die BLT ab 2020 insgesamt fünf Ausbildungsplätze für drei kaufmännisch und zwei technisch Lernende anbieten.

Schnuppertage für Interessierte

Junge Menschen, die sich für eine kaufmännische Ausbildung bei der BLT interessieren, können einfach und unkompliziert an sogenannten Tandem-Schnuppertagen den BLT Lernenden über die Schultern schauen und Einblick in die Abteilungen Marketing & Vertrieb und Personal erhalten. Bei Eignung und Interesse bewerben sie sich bei der Partnerfirma «login» für eine Lehrstelle.

In Zusammenarbeit mit dem Bildungspartner «login» erweitert die BLT ihr Ausbildungsangebot bis 2020 und erhöht zugleich die Anzahl Lehrstellen auf fünf. Im August 2018 starteten drei «login»-Lernende ihre Ausbildung bei der BLT. Ein Lernender im dritten Lehrjahr absolviert seine praktische Ausbildung zum «Automatiker EFZ». Zwei Lernende «Kauffrau/Kaufmann öffentlicher Verkehr EFZ (KVöV)» im ersten respektive dritten Lehrjahr sind in den Abtei-

Abwechslungsreiche Ausbildung zum Automatiker

Bei der Ausbildung zum «Automatiker oder zur Automatikerin EFZ» absolvieren die Lernenden in den ersten zwei Jahren die Basisausbildung beim Bildungspartner «login» und im dritten und vierten Lehrjahr die Schwerpunktausbildung im Betrieb der BLT. Lukas Stehrenberger bildet sich zurzeit im dritten Lehrjahr zum «Automatiker EFZ» aus.

Im Interview erzählt Lukas Stehrenberger, dass er sich wohl und in der BLT sehr gut betreut fühle. In jedem Bereich stehe ihm eine Fachperson mit Rat und Tat zur Seite. Ihn fasziniere die Ausbildung, weil sie abwechslungsreich und interessant sei. Gefordert seien logisches Denken, Freude an der Elektrotechnik, Mathematik, Physik und Programmierung, Interesse an technischen Zusammenhängen, handwerkliches Geschick, ein gutes Vorstellungsvermögen sowie eine gute schulische Leistung.

Ebenso wichtig, so Lukas Stehrenberger, sei die Begeisterung für den öffentlichen Verkehr, wenn die Ausbildung in einem Transportunternehmen wie der BLT erfolge.

«Ich würde mich wieder für eine Ausbildung zum Automatiker bei login und der BLT entscheiden.»

Lukas Stehrenberger,
drittes Lehrjahr Automatiker EFZ

Tarifverbund Nordwestschweiz

Ralph Lewin, Präsident TNW, erläutert im Interview, wie der TNW auch in Zukunft den Kundinnen und Kunden ein attraktives Tarifangebot bieten wird, welche Rolle dabei die Digitalisierung spielt, mit welchen Massnahmen das U-Abo noch mehr an Attraktivität gewinnen soll und welche weiteren Schritte beim Ausbau grenzüberschreitender Tarife geplant sind.



Ralph Lewin im Porträt

Geboren 1953 in Basel, verheiratet, zwei Kinder

Ausbildung

Studium der Nationalökonomie und Soziologie in Basel mit Praktika in Maribor und Den Haag; Assistent mit Schwerpunkt Wirtschaftspolitik an der Universität Basel; Abschluss als Dr. rer. pol, 1981

Beruflicher Werdegang

1981–1984:

Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Schweizerischen Nationalbank, Zürich

1984–1986:

Mitglied der Schweizer Delegation bei der OECD in Paris

1984–1996:

Direktor der Oeffentlichen Krankenkasse Basel (OeKK), Präsident des Verbands öffentlicher Krankenkassen

1997–2009:

Regierungsrat und Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements des Kantons Basel-Stadt, Regierungspräsident 2000 und 2005

Seit 2009:

Professioneller Verwaltungsrat

Seit 2018:

Präsident TNW Tarifverbund Nordwestschweiz

Welche Strategie verfolgt der TNW, um den Fahrgästen auch in Zukunft ein attraktives Tarifangebot in der Nordwestschweiz und Triregio zu bieten?

Mit unserem attraktiven Angebot können die Fahrgäste von einem dichten Netz von Bahn-, Bus- und Tramlinien mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und günstigen harmonisierten Tarifen profitieren. Entscheidend ist somit, dass das

Angebot weiterhin bedürfnisgerecht ausgebaut wird – etwa mit neuen S-Bahn-, Bus- und Tramlinien – und dass die Tarife konkurrenzfähig bleiben, auch im Ver-

« Die Vorteile der Digitalisierung wollen wir konsequent nutzen.»

gleich zu anderen Regionen der Schweiz. Das stellen wir mit einem regelmässigen Benchmarking sicher. Im Weiteren wollen wir konsequent die Vorteile der Digitalisierung nutzen, indem die Tickets auf möglichst einfache Weise elektronisch erworben und angezeigt werden können. Dieser laufende und nicht abgeschlossene Prozess wird künftig ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen, ohne manuelles Markieren auf dem Handy. Unser Tarifangebot muss diesen Möglichkeiten Rechnung tragen.

Welches sind die grössten Herausforderungen der künftigen Tariflandschaft?

Die Digitalisierung eröffnet Chancen für einen möglichst einfachen Zugang zum öV in der ganzen Schweiz. Dazu sind zum Teil aber hohe Investitionen nötig. Um diese finanzieren zu können, ist es wichtig, alte, immer weniger benutzte Kanäle zumindest schrittweise abzubauen, ohne Fahrgäste zu verlieren. Das ist auch eine soziale Herausforderung, denn nicht alle Kundinnen und Kunden sind gleichermaßen digital fit. Eine weitere Herausforderung ist die vom Bund angestrebte Marktöffnung für Drittverkäufer von öV-Tickets. Da muss verhindert werden, dass durch übersetzte Verkaufsprovisionen dem stark öffentlich finanzierten öV Mittel entzogen werden. Und die öV-Anbieter und Tarifverbände müssen bei den Abonnements weiterhin die Kundenschnittstelle besetzen können, um in Kontakt mit ihren Kunden und deren Bedürfnissen zu bleiben.

Das U-Abo ist das Kernprodukt des TNW. Die Verkaufszahlen sind im Jahr 2017 und 2018 rückläufig. Was sind die Gründe dafür und welche Massnahmen ergreift der TNW, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken?

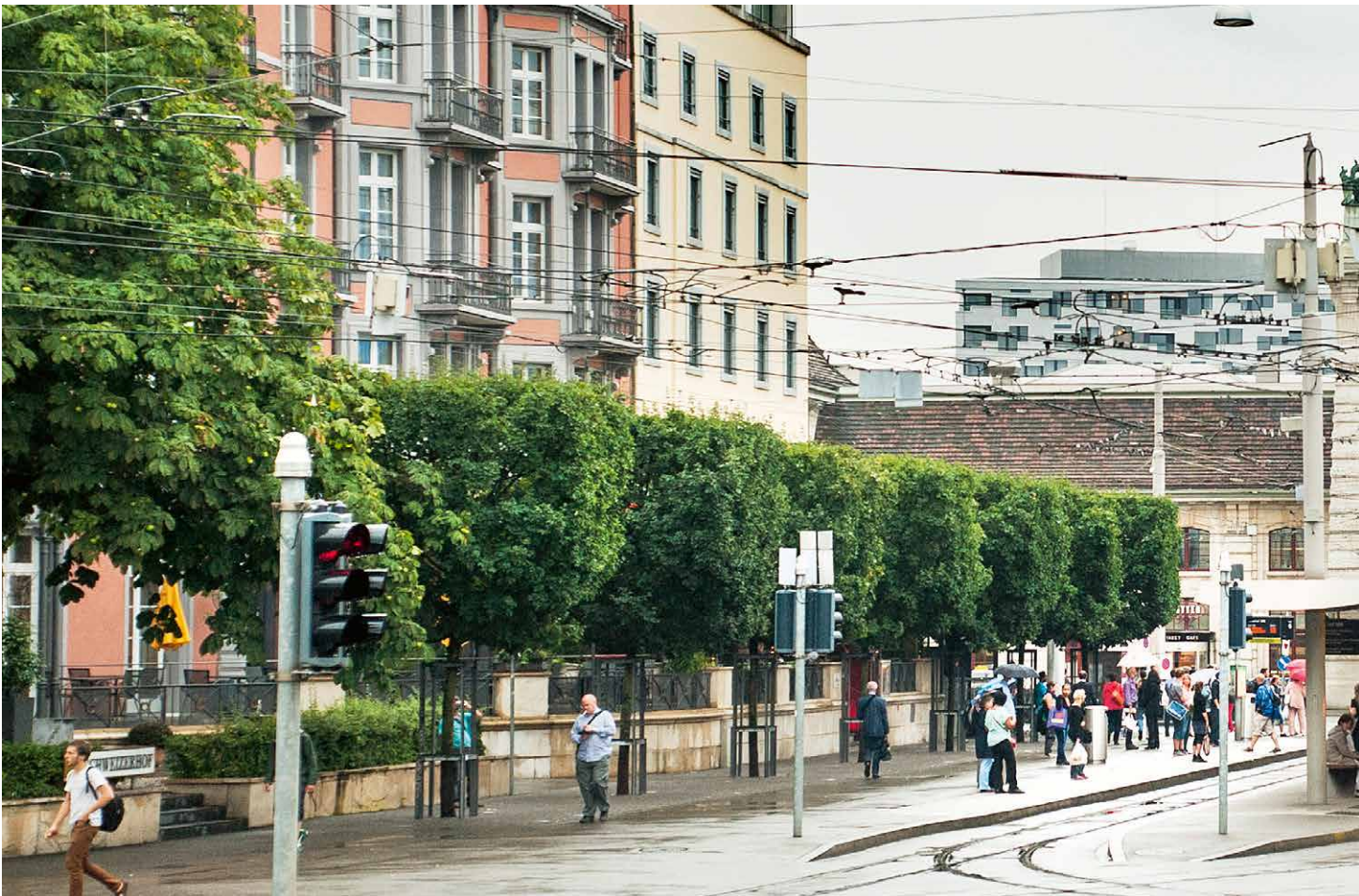
Die leicht rückläufigen Verkäufe der Abos wurden zum Glück zu einem grossen Teil durch zusätzlich verkaufte Einzeltickets, Tageskarten u. a. kompensiert. Die Entwicklung hat mehrere Ursachen: Das kundenfreundliche Fließdatum beim U-Abo und der einfache, digitale Erwerb aller Tickets begünstigt, dass das Abo nur gelöst wird, wenn es auch gebraucht wird. Kommt man z. B. im August von den Sommerferien heim, löst man das U-Abo erst ab dem 6. August. Ist das Wetter schön und warm, geht man kurze Strecken vermehrt zu Fuss oder nimmt das von der Politik stark geförderte Velo. Elektrobikes und Trottinette stehen auch zur Verfügung und bieten eine willkommene Abwechslung oder stellen im Idealfall ergänzend die «letzte Meile» sicher.

Die grundsätzlich erwünschten Entwicklungen sind für uns finanziell nachteilig. Wir wollen daher mehr tun für die Bequemlichkeit einer möglichst lückenlosen Erneuerung unserer Abonnements, wie dies in anderen Branchen schon länger der Fall ist. In diesem Zusammenhang prüfen wir auch weitere Vorteile für unsere Abonnenten. Die Strategie sieht auch ein verstärktes Gewicht auf Marketing-Aktivitäten gegenüber Grosskunden vor. Es gibt noch ein grosses Potenzial an Firmen, die ihren Mitarbeitenden noch keinen Zugang zum reduzierten U-Abo (Job-Ticket) anbieten.

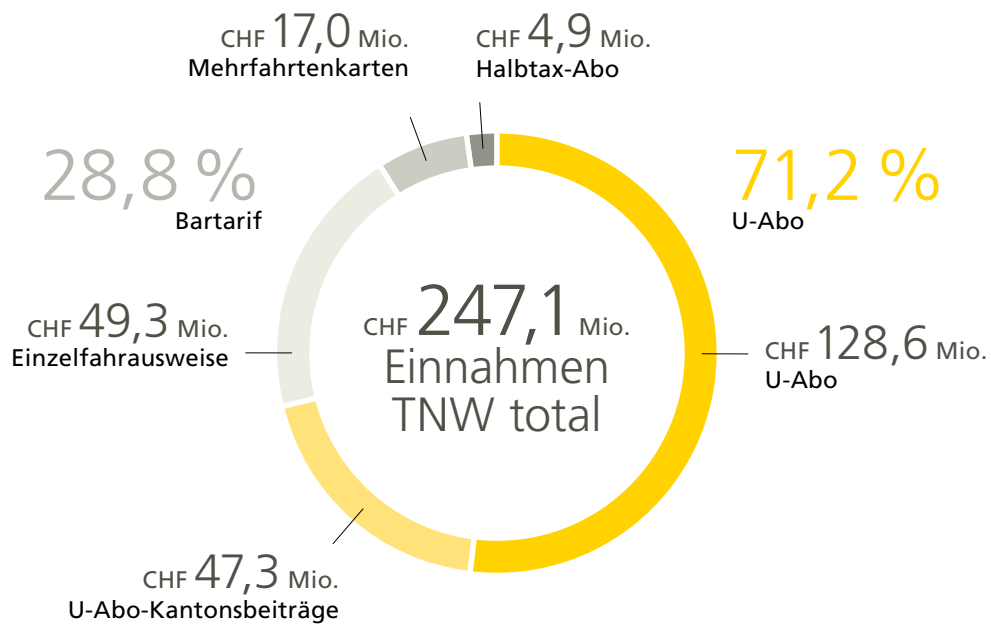
Welche Massnahmen sind in den nächsten Jahren für den weiteren Ausbau grenzüberschreitender Tarife (und für die Stärkung des trinationalen Tarifverbands) geplant?

2018 ist mit dem Angebot grenzüberschreitender Einzeltickets zwischen allen Stationen des TNW und des RVL (Regionaler Verkehrsverbund Lörrach) ein grosser Schritt gelungen. Als Nächstes möchten wir die grenzüberschreitende Attraktivität der Abos erhöhen. Die heutigen Spezialabos sind auf grenzüberschreitende Vielfahrer ausgerichtet. Nun prüfen wir, ob wir für Gelegenheitsnutzer und kürzere grenzüberschreitende Fahrten die Nutzung von lokalen Abos im Grenzverkehr gegenseitig markant erleichtern können. Die Gespräche wurden 2018 lanciert und verlaufen sehr konstruktiv.

« Als nächstes möchten wir die grenzüberschreitende Attraktivität der Abos erhöhen.»

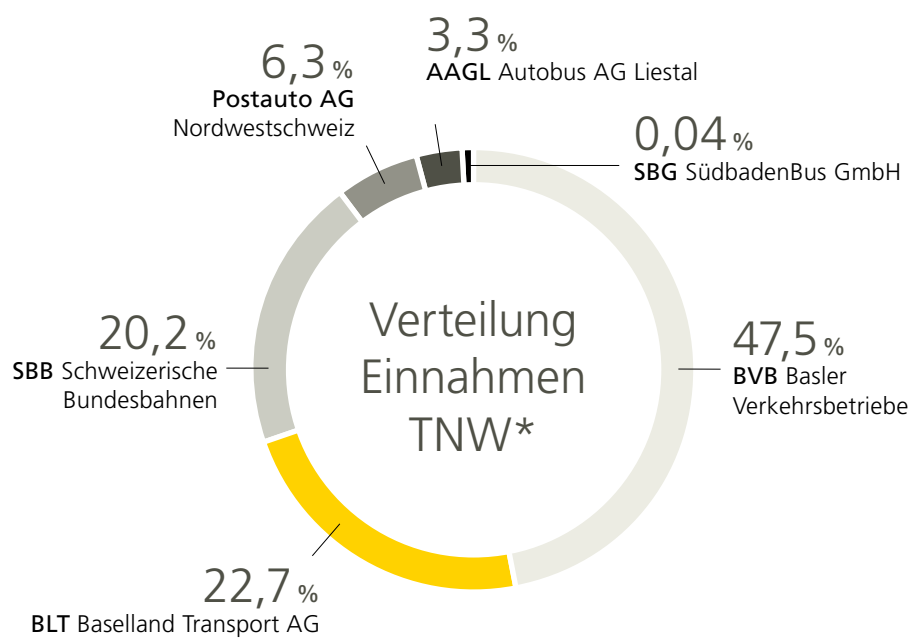


Kennzahlen TNW 2018





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



Finanzieller Lagebericht

Das Resultat der BLT konnte im Vergleich zum Vorjahr leicht gesteigert werden. Die wesentlichen Einflussfaktoren hierfür sind das Ertragswachstum im Direkten Verkehr und in der Fahrzeugwerbung sowie die weiterhin gute Ertragslage im Marktwirtschaftlichen Bereich.

Verkehrsertrag TNW

Der Verkehrsertrag des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) lag im Jahr 2018 bei CHF 247,1 Millionen. Unter Eliminierung der Umstellungseffekte 2017 (in der Höhe von CHF 6,4 Millionen) sowie 2018 (Erträge aus dem Direkten Verkehr werden nicht mehr über den TNW, sondern direkt an die Transportunternehmen ausbezahlt) liegt der Verkehrsertrag im Berichtsjahr leicht unter dem Vorjahresniveau (–0,1 Prozent). Der Rückgang im Abonnementbereich konnte über die gestiegenen Erträge aus Einzeltickets weitestgehend kompensiert werden.

Positives Jahresergebnis BLT

Die Kombination verschiedener Faktoren führte 2018 erneut zu einem guten Resultat. Der Unternehmensgewinn von CHF 2,45 Millionen konnte im Vergleich zum Vorjahr leicht gesteigert werden.

In der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» entwickelten sich insbesondere die Erträge im Direkten Verkehr sowie in der Fahrzeugwerbung positiv. Diese Mehreinnahmen trugen zum grossen Teil dazu bei, den aus der Veränderung der Fahrgastzahlen resultierenden Ertragsrückgang zu kompensieren. Der Ertragsüberschuss im Regionalen Personen- und Ortsverkehr entspricht 0,32 Prozent des Spartenumsatzes und liegt geringfügig über dem Vorjahr. Die Sparte Infrastruktur schliesst mit einem leicht tieferen Ertragsüberschuss gegenüber dem Vorjahr ab.

Die Synergieeffekte der 2016 erfolgten Fusion mit der Waldenburgerbahn (WB) zeigen im Berichtsjahr ihre volle Wirkung. So konnte wie im Jahr 2017 erneut eine wiederkehrende Einsparung von CHF 0,3 Millionen im Leistungsauftrag der WB (Linie 19) realisiert werden.

Die weiterhin gute Ertragslage im Marktwirtschaftlichen Bereich hat wesentlich zum guten Unternehmensresultat beigetragen. Die nicht abgeltungsberechtigten Sparten weisen insgesamt einen Jahresgewinn von CHF 1,68 Millionen auf.

Digitalisierung im Finanzbereich

Die BLT verzeichnet seit mehreren Jahren einen starken Anstieg an eingehenden Lieferantenrechnungen. Dieser Anstieg ist zu einem wesentlichen Teil auf den Neubau der Waldenburgerbahn sowie das generelle, betriebliche Wachstum zurückzuführen. Im Berichtsjahr wurde daher der gesamte Kreditorenprozess digitalisiert.

Organisatorische Veränderungen

Die BLT übernahm von der BVB per 1. Januar 2018 den Streckenunterhalt der Linie 14 auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Dies erforderte eine Neugliederung und Verstärkung der Abteilung Infrastruktur. Bis Ende 2020 stehen auf der Linie 14 umfangreiche Streckensanierungen an.

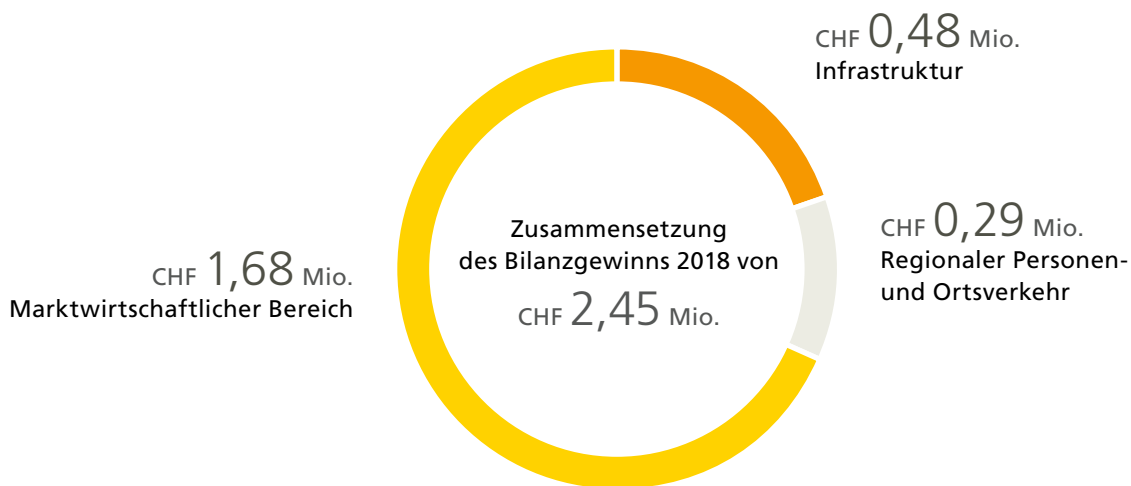
Mit dem Wechsel im Tramunterhalt von Bombardier zu Stadler Rail übernahm Mitte 2018 das Logistik-Team der BLT sämtliche Tätigkeiten entlang der Lieferkette, vom Einkauf über die Lagerbewirtschaftung der Fahrzeuersatzteile bis zur Abwicklung der Reparaturen.

Bisher betreute ein Team der BLT die Bargeldverarbeitung der Ticketautomaten. Die BLT und die BVB analysierten und optimierten 2018 gemeinsam den Prozess. Seit November 2018 werden die Instandhaltungsarbeiten und die Geldverarbeitung der Billettautomaten zentral durch die BVB ausgeführt.

Mit der Einführung des neuen Systems VAS zur Abrechnung der Reisenden ohne gültigen Fahrausweis wurden diese bisher von der BVB für die BLT ausgeführten Tätigkeiten von der BLT übernommen.

Risikobeurteilung

Die BLT setzt ein Risikomanagementsystem ein, mit welchem sie regelmässig die strategischen und operativen Risiken präventiv erfasst und überwacht. Die Grundlage bildet ein auf die BLT zugeschnittener Risikokatalog, der regelmässig überprüft und angepasst wird. Darin werden jährlich sämtliche identifizierbaren Risiken bezüglich ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und ihres möglichen Schadensausmasses abgebildet und 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 Spardruck im Kanton Basel-Landschaft kann zu öffentlichen Ausschreibungen des öV-Angebots im Busbereich und zu Sparmassnahmen mit Angebotsabbau führen.

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

Bestellungs- und Auftragslage

2018 beförderte die BLT insgesamt 54,76 Millionen Fahrgäste, was einer Abnahme um 0,96 Millionen Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die Nachfrage war insbesondere auf den Tramlinien in der Basler Innenstadt rückläufig – zum einen aufgrund des ungewöhnlich langanhaltenden milden und schönen Wetters, zum anderen waren die Tramlinien teilweise von Baustellen betroffen. Dies veranlasste einige Fahrgäste, auf alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad umzusteigen oder kürzere Strecken zu Fuss zurückzulegen.

Auf den Buslinien konnte erneut ein Fahrgastzuwachs von 1,1 Prozent verzeichnet werden.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Zur Erhöhung der Energieeffizienz nutzt die BLT seit Juni 2018 zwei technologisch neuartige Stromspeicher, welche die Bremsenergie der Trams zurückgewinnen und über die Fahrleitung den anfahrenden Fahrzeugen wieder zur Verfügung stellen. Das System wird während eines Pilotbetriebs von drei Jahren getestet.

In Zusammenarbeit mit Bosch Rail Transport und Stadler testet die BLT ein Kollisionswarnsystem für Tango-Trams. Fahrdienstmitarbeitende werden durch dieses Assistenzsystem in ihrer Arbeit unterstützt, was die Fahrsicherheit weiter erhöht. Bei positiven Testergebnissen können die Assistenzsysteme sowohl in der Tango-Flotte als auch in den neuen Fahrzeugen der Waldenburgerbahn genutzt werden.

Weiter wurden im Jahr 2018 sämtliche Busse mit neuen, tabletbasierten Chauffeurverkaufsgeräten ausgestattet. Es handelt sich um eine Weiterentwicklung der bestehenden App «Tickets». Neben der einfacheren Handhabung im Betrieb ist neu die monatliche Einnahmenabrechnung in die bestehende Finanz-Software integriert.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Sommer 2018 hat die BLT sechs ausrangierte Schindler Trams des Typs Sänfte Be 4/8 an die TWSB Thüringerwaldbahn und Strassenbahn Gotha GmbH in Deutschland verkauft.

Zukunftsaussichten

Die Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn bleibt bis Ende 2022 ein zentrales Thema. Ab Dezember 2022 werden auf der Linie 19 zwischen Liestal und Waldenburg zehn topmoderne Stadtbahn-Fahrzeuge der Firma Stadler fahren. Bis zur Inbetriebnahme wird die gesamte Infrastruktur auf der Linie 19 erneuert.

Erfolgsrechnung

In TCHF	Erläuterungen im Anhang	2018	2017
Verkehrsertrag	1	58'028	56'724
Abgeltungen	2	44'770	44'087
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	3	4'806	4'702
Sonstige Erträge	4	5'190	4'268
Eigenleistungen		1'059	1'246
Total Betriebsertrag		113'854	111'027
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	5	11'283	11'592
Sachaufwand	6	10'632	10'215
Personalaufwand	7	49'215	46'681
Übriger betrieblicher Aufwand	8	7'307	6'816
Total Betriebsaufwand		78'436	75'304
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		35'417	35'723
Abschreibungen		34'422	35'018
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		996	704
Finanzertrag		147	261
Finanzaufwand		94	117
Finanzergebnis		54	145
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		1'049	849
Betriebsfremdes Ergebnis		1'720	1'796
Ausserordentliches Ergebnis		- 18	
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg	9	1'702	1'796
Ergebnis vor Steuern		2'752	2'645
Direkte Steuern		307	338
Jahresergebnis		2'445	2'307

Bilanz

In TCHF	Erläuterungen im Anhang	31.12.2018	31.12.2017
Aktiven			
Flüssige Mittel	10	62'878	36'097
Kurzfristige Geldanlagen		22'000	44'150
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	6'764	5'789
Übrige kurzfristige Forderungen	12	13'562	24'741
Vorräte	13	1'286	2'190
Aktive Rechnungsabgrenzungen	14	4'875	6'747
Total Umlaufvermögen		111'365	119'713
Finanzanlagen		1'734	1'907
Beteiligungen	15	858	858
Sachanlagen	16	396'379	416'494
Anlagen im Bau	17	24'404	17'051
Total Anlagevermögen		423'376	436'310
Total Aktiven		534'741	556'023
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	8'190	10'162
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	19	31'437	22'247
Passive Rechnungsabgrenzungen	20	24'170	26'746
Kurzfristige Rückstellungen	21	2'910	8'312
Total kurzfristiges Fremdkapital		66'707	67'468
Verzinsliche Darlehen	22	15'000	45'000
Unverzinsliche Darlehen		700	700
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bahninfrastrukturfonds	23	94'769	87'146
Bedingt rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	23	235'816	228'952
Rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	23	28'546	31'779
Langfristige Rückstellungen	21	22'472	26'693
Total langfristiges Fremdkapital		397'303	420'269
Total Fremdkapital		464'010	487'737
Eigenkapital			
Aktienkapital		13'100	13'100
Gesetzliche Gewinnreserven		4'494	4'327
Zweckgebundene Gewinnreserven	24	26'808	26'171
Freiwillige Gewinnreserven		23'895	22'391
Jahresgewinn		2'445	2'307
Eigene Aktien		- 10	- 10
Total Eigenkapital		70'731	68'286
Total Passiven		534'741	556'023

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 aufrecht erhalten 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 eine bedeutende Aktionärsgruppe 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.

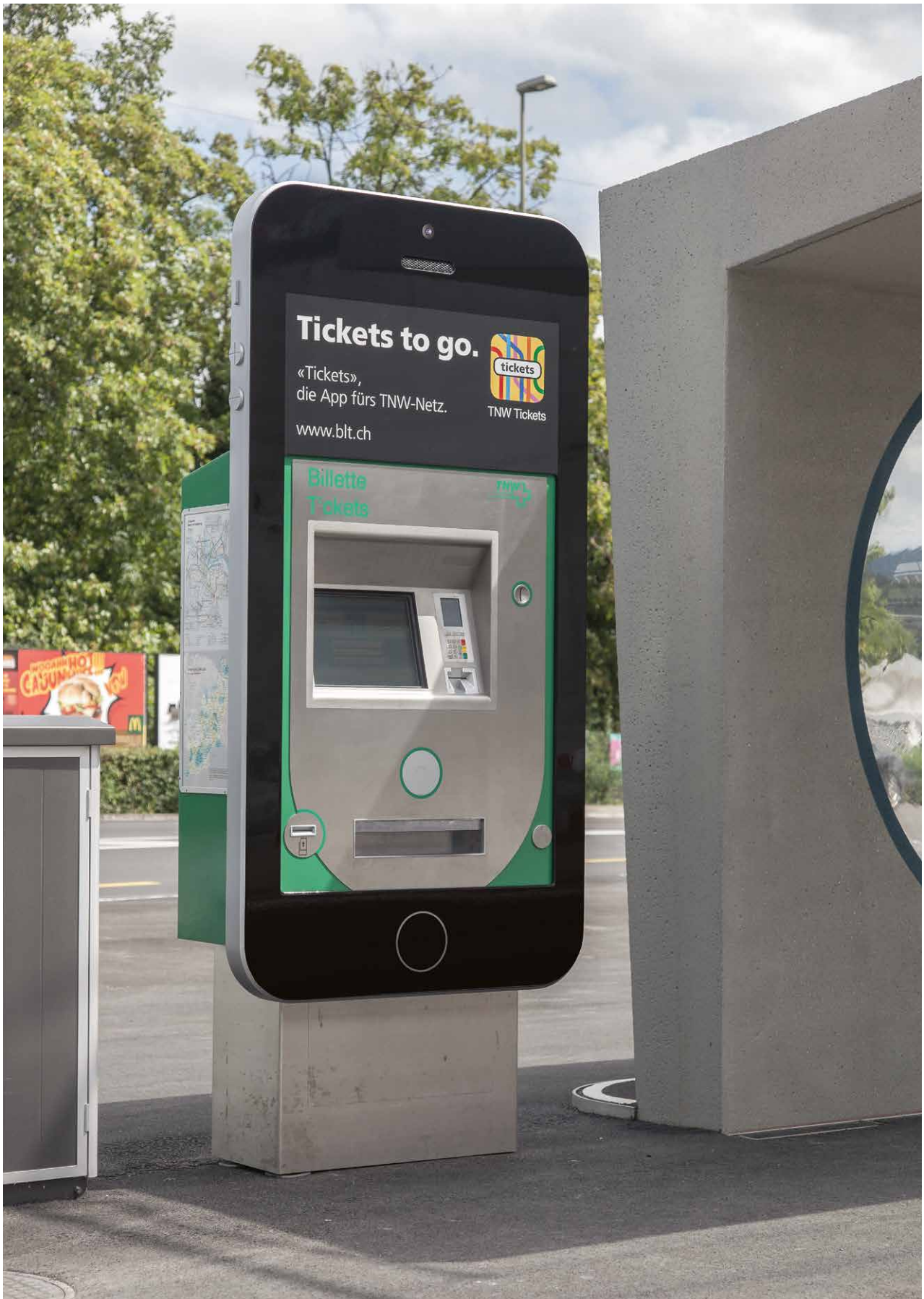
– **Verbindlichkeiten**

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



Geldflussrechnung

In TCHF	2018	2017
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	2'445	2'307
Abschreibungen Sachanlagen RPV/Infra	34'422	35'018
Abschreibungen Sachanlagen Marktwirtschaftlicher Bereich	704	850
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	- 9'623	- 208
Veränderung kurzfristige Forderungen	- 921	- 9'311
Veränderung Vorräte	266	1'010
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	1'872	- 6'007
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	- 1'658	3'098
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	- 2'576	- 8'255
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	24'931	18'502
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	- 22'071	- 44'141
Devestitionen von Sachanlagen	344	3'337
Investitionen in Finanzanlagen		
Devestitionen von Finanzanlagen	173	272
Investitionen in Beteiligungen		
Devestitionen von Beteiligungen		
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 21'554	- 40'532
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme bedingt rückzahlbare Darlehen und Darlehen Marktwirtschaftlicher Bereich	34'487	2'854
Rückzahlung Darlehen	- 33'233	- 3'233
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	1'254	- 379
Veränderung flüssige Mittel	4'631	- 22'409
Nachweis Veränderung flüssige Mittel		
Stand 01.01.	80'247	102'656
Stand 31.12.	84'878	80'247
Veränderung flüssige Mittel	4'631	- 22'409

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

In TCHF	2018	2017
1 Verkehrsertrag		
Personenverkehrsertrag	47'272	45'417
U-Abo-Beiträge	10'756	11'307
	58'028	56'724
2 Abgeltungen		
Regionaler Personenverkehr	25'570	25'140
Infrastruktur	19'200	18'947
	44'770	44'087
3 Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte		
Zug- und Fahrdienstleistungen	2'083	2'212
Leistungen für TNW/Bestellergemeinschaft	2'156	1'924
Sonstige Leistungen	567	566
	4'806	4'702
4 Sonstige Erträge		
Miet- und Pachterträge	921	948
Trassenerlös aus Netzzugang	1'164	1'107
Werbeertrag	2'024	1'798
Gewinn aus Anlagenabgängen	345	42
Sonstige betriebliche Erträge	736	373
	5'190	4'268
5 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien		
Unterhalt Anlagen	4'095	4'220
Unterhalt Fahrzeuge	5'131	5'715
Unterhalt Mobilien	2'057	1'657
	11'283	11'592
6 Sachaufwand		
Betriebsbesorgungen	6'760	6'605
Energie und Verbrauchsstoffe	3'872	3'610
	10'632	10'215
7 Personalaufwand		
Gehälter und Löhne	36'790	35'848
Zulagen und Nebenbezüge	2'877	2'853
Versicherungsleistungen	- 1'326	- 1'319
Sozialversicherungen	10'668	9'040
Dienstkleider/übriger Personalaufwand	206	259
	49'215	46'681
8 Übriger betrieblicher Aufwand¹		
Pacht und Miete	182	160
Versicherungen und Schadensersatz	931	879
Marketing und Vertrieb	506	587
Honorare und Provisionen	1'254	919
Vorsteuerkürzungen und Gebühren	2'065	1'973
Transaktionsgebühren	1'006	1'050
Allgemeiner Aufwand	1'363	1'248
	7'307	6'816
¹ Enthält weiterverrechenbare Aufwendungen an den TNW		
9 Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg		
Erträge der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich	3'241	3'253
Aufwendungen der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich ¹	- 1'521	- 1'457
	1'720	1'796

¹ Ohne Steuern der Sparte Marktwirtschaftlicher Bereich

307

338

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF	31.12.2018	31.12.2017		
10 Flüssige Mittel				
Kasse, Post, Bank				
– frei verfügbare Mittel	32'148	19'999		
– Festgeldanlagen mit Fälligkeiten bis drei Monate	10'000	9'803		
– zweckgebundene Mittel ¹	20'730	6'295		
	62'878	36'097		
¹ Für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte				
11 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen				
Gegenüber Dritten	4'609	3'184		
Gegenüber Nahestehenden	2'905	3'356		
Wertberichtigungen	– 750	– 750		
	6'764	5'789		
12 Übrige kurzfristige Forderungen				
Gegenüber staatlichen Stellen	9'021	8'330		
Gegenüber Sozialversicherungen	941	214		
Gegenüber Nahestehenden	379	2'434		
Übrige kurzfristige Forderungen	3'221	13'763		
	13'562	24'741		
13 Vorräte				
Schienen	458	590		
Ersatzteile Schienenfahrzeuge	660	1'457		
Treibstoff	168	143		
	1'286	2'190		
14 Aktive Rechnungsabgrenzungen				
Aktive Rechnungsabgrenzungen Abschreibungsabteilung Infrastruktur	1'737	3'076		
Aktive Rechnungsabgrenzungen übrige	3'138	3'671		
	4'875	6'747		
15 Beteiligungen				
	Aktienkapital	Anteil %		
BLT Sonnenenergie AG	2'020'000	40	808	808
Moving Media Basel AG	150'000	33,4	50	50
			858	858
16 Sachanlagen				
Sachanlagen der Sparte Infrastruktur per 01.01.	457'466		425'416	
Zugänge ¹	8'993		32'090	
Abgänge	– 13'424		– 40	
Wertberichtigungen kumuliert	– 254'545		– 253'199	
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.	198'490		204'267	
Sachanlagen der Sparten RPV/übrige per 01.01.	508'203		509'020	
Zugänge ¹	3'502		4'609	
Abgänge	– 14'877		– 5'426	
Wertberichtigungen kumuliert	– 298'939		– 295'976	
Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.	197'889		212'227	
	396'379		416'494	

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF			31.12.2018	31.12.2017
17	Anlagen im Bau			
	Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur per 01.01.		14'854	11'745
	Zugänge		18'893	38'767
	Abgänge		- 10'460	- 35'658
	Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.		23'287	14'854
	Anlagen im Bau der Sparten RPV/Übrige per 01.01.		2'197	1'841
	Zugänge		2'833	5'373
	Abgänge		- 3'913	- 5'017
	Buchwert der Sparten RPV/Übrige per 31.12.		1'117	2'197
			24'404	17'051
18	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			
	Gegenüber Dritten		8'064	10'149
	Gegenüber Nahestehenden		126	13
			8'190	10'162
19	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten			
	Gegenüber Dritten		2'019	3'338
	Gegenüber Nahestehenden		1'808	3'766
	Gegenüber staatlichen Stellen		14'802	13'456
	Gegenüber Pensionskasse		502	484
	Gegenüber Verkehrsunternehmungen		12'306	1'203
			31'437	22'247
20	Passive Rechnungsabgrenzungen			
	Abgrenzungen TNW-Einnahmen		10'907	16'444
	Abgrenzungen Fahrausweise (GA, Halbtax, MFK)		3'348	3'348
	Übrige Abgrenzungen		9'915	6'954
			24'170	26'746
21	Rückstellungen			
	Kurzfristige Rückstellungen ¹		2'910	8'312
	Langfristige Rückstellungen ¹		22'472	26'693
			25'382	35'005
	¹ Kurz- und langfristige Risiken werden pro Verpflichtung einzeln geführt			
22	Verzinsliche Darlehen			
		Laufzeit	Zinssatz %	
	compenswiss	2014–2018	0,16	0
	compenswiss	2014–2019	0,26	30'000
				15'000
				15'000
				45'000

Erläuterungen zur Bilanz

In TCHF

23 Darlehen der öffentlichen Hand						31.12.2017
	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.	84'292				84'292	
Zugänge Darlehen BIF	2'854				2'854	
Zugänge Darlehen EBG					0	
Zugänge Darlehen IFG					0	
Abgänge Darlehen EBG					0	
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	87'875	170'928	10'682	13'530	283'015	
Darlehen Sparte RPV/OV per 01.01.	46'402	166'565		7'994	170'961	
Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14'907			14'907	
Zugänge Darlehen RPV					0	
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01.	– 36'099	– 76'364	0	– 5'311	– 117'774	
Rückzahlungen	– 1'030	– 2'107		– 95	– 3'232	
Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	9'273	53'001		2'588	64'862	
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	97'148	223'929	10'682	16'118	347'877	

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	

24 Zweckgebundene Gewinnreserven			31.12.2018	31.12.2017
Gewinnreserven Art. 36 PBG			26'626	26'610
Gewinnreserven Art. 67 EBG			– 6'208	– 6'717
Übrige			6'390	6'278
			26'808	29'171

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

Beteiligung		31.12.2018		31.12.2017	
		Kapital	Stimmen	Kapital	Stimmen
Name und Rechtsform	Kapital in CHF				
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%		

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		31.12.2018		31.12.2017	
		Anzahl	CHF	Anzahl	CHF
01.01.		34	9'850	33	9'750
Kauf		0	0	1	1'100
Verkauf					0
31.12.		34	9'850	34	9'850

¹ Aktien Kategorie C zu CHF 100

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, welche die Darstellung, Bewertung oder Offenlegung der vorliegenden Jahresrechnung beeinflussen würden.

Honorar Revisionsstelle in CHF		2018	2017
Revisionsdienstleistungen		33'900	33'900
Andere Dienstleistungen		keine	keine

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in TCHF		2018	2017
Honorare an die Mitglieder des Verwaltungsrats		218	214

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		2018	2017
Total 8,0 Jahresvollzeitstellen (Vorjahr 7,4 Jahresvollzeitstellen)		1'686	1'562

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 Dienstaltergeschenke.

Anzahl Vollzeitstellen		2018	2017
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		444,1	440,1

Angaben im Sinne von Art. 37 Abs. 3 PBG

Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde

Gemäss Art. 37 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) prüft das BAV, ob die Jahresrechnung mit den gesetzlichen Vorschriften und den darauf basierenden Vereinbarungen über Beiträge und Darlehen der öffentlichen Hand übereinstimmen. Aufgrund von Änderungen in der Rechtsgrundlage (Bundesgesetz über das Stabilisierungsprogramm 2017–2019) werden die subventionsrechtlichen Prüfungen des BAV ab Geschäftsjahr 2017 periodisch oder nach Bedarf und nicht mehr zwingend jährlich durchgeführt. Mit Schreiben vom 18. März 2019 hat das BAV mitgeteilt, dass es nach Art. 37 Abs. 2 PBG die Jahresrechnung 2018 der BLT subventionsrechtlich nicht geprüft hat.

Angaben im Sinne von Art. 3 Abs. 2 RKV

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in TCHF

	2018	2017
Sachversicherungen	580'420	547'731
Haftpflichtversicherungen ¹	106'000	206'000

¹ Die Haftpflicht-Höchstschädigungsgrenze 2018 beläuft sich auf CHF 100 Mio. pro Schadensfall (Bahn, Tram, Bus, Dienstfahrzeuge).

Bis 2017 wurden die Haftpflichtversicherungen für Tram und Bus mit einer Höchstschädigungsgrenze von je CHF 100 Mio. kumuliert dargestellt.

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.
14'854	17'877	1'107	18'893	1'467	8'993	23'288

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

In TCHF	2018	2017
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	453'036	457'466
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	198'490	204'264
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	14'770	12'508

Verwendung des Bilanzgewinns

In TCHF	2018	2017
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahres	0	0
Jahresgewinn	2'445	2'307
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'445	2'307
Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns	Antrag des Verwaltungsrats	Beschluss der General- versammlung
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'445	2'307
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	168	167
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 36 Abs. 1–3 PBG	154	15
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen Art. 67 EBG	479	508
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen übrige	135	112
Bildung/Auflösung Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	96	46
Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1'413	1'458
Total	2'445	2'307

Der Präsident des Verwaltungsrats:

A. Dosé

Der Direktor:

A. Büttiker

Oberwil, 17. April 2019



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 für das am 31. Dezember 2018 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 2018 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

Dr. Rodolfo Gerber

Revisionsexperte
Leitender Revisor

Basel, 17. April 2019

Urs Nager

Revisionsexperte

Führungsgorgane

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



BLT Verwaltungsrat (von links): Christian Pestalozzi, Lorenz Altenbach, Anita Schweizer, Daniela Schneeberger, Heidi Schaub, VR-Vizepräsident Christoph B. Bühler, VR-Präsident André Dosé, Gabi Mächler, Thomas Hofmann.



Die Buslinie 109 fährt neu bis Bad Ramsach.



Busse auf Wachstumskurs, Trams stagnieren

54,8 Millionen Fahrgäste nutzten im Jahr 2018 das öffentliche Verkehrsangebot der BLT. Dies entspricht einem Rückgang von rund 963'000 Fahrgästen (–1,7 %) gegenüber dem Vorjahr. Die von den Fahrgästen in Tram, Bus oder Bahn zurückgelegte Reisestrecke sank im selben Zeitraum um 2,2 Millionen (–1,2 %) auf rund 189,0 Millionen Personenkilometer. Rückläufig war die Nachfrage bei den Tramlinien 10, 11 und 17 insbesondere im Innenstadtbereich. Bei den Buslinien hielt der positive Trend der letzten Jahre mit einem Zuwachs von 115'000 Fahrgästen (+1,1 %) sowie 614'000 Personenkilometern (+2,0 %) weiterhin an.

Die Fahrgastzahlen sind im Jahr 2018 leicht gesunken. Auf den Linien 10 und 17 gab es in der Basler Innenstadt einen überproportionalen Fahrgastrückgang. Auf der Linie 11 war der Rückgang im Bereich St. Louis Grenze–Voltaplatz ausgeprägt, was mit der Verlängerung der Linie 3 bis St. Louis Gare zusammenhängen könnte. Ebenso war der Trambetrieb der Linien 10, 11 und 17 teilweise von Baustellen betroffen. Hinzu kommt die langanhaltende schöne und milde Witterung, die dazu beitrug, dass viele Fahrgäste auf das Fahrrad umstiegen oder vermehrt zu Fuss unterwegs waren. Schliesslich nutzten die Fahrgäste auch neue, alternative Mobilitätsangebote wie beispielsweise Pick-e-Bike.

Tramlinien 10 und 11 weiterhin top

Die Tramlinie 11 von Aesch nach Basel bis St. Louis Grenze inklusive Tramlinie E11 von Reinach Süd bis Theater beförderte 2018 mit rund 21,2 Millionen am meisten Fahrgäste, durchschnittlich rund 58'000 Personen pro Tag. Dicht dahinter folgt die Linie 10 von Dornach bis Flüh/Rodersdorf inklusive Linie 17 von Ettingen bis Wiesenplatz mit rund 20,5 Millionen Fahrgästen, was einem Tagesdurchschnitt von 56'200 Personen entspricht.

Linie 19 (Waldenburgerbahn) mit Fahrgastrückgang

Die Bahnlinie 19 zwischen Waldenburg und Liestal beförderte 2018 rund 1,8 Millionen Fahrgäste, die zusammen 13,4 Millionen Personenkilometer zurücklegten. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang von 104'000 Fahrgästen (–5,4 %) und 915'000 Personenkilometern (–6,4 %). Der Rückgang der Fahrgastfrequenzen gründet auf verschiedenen Faktoren:

- Die Reform der Sekundarschulstandorte im Waldenburger Tal, welche einen Rückgang von Sekundarschülern zur Folge hat, wirkt sich weiterhin aus.
- Die Bevölkerungszahl im Tal ist rückläufig, was sich auch in der sinkenden Anzahl U-Abos widerspiegelt.
- Das Fahrplanangebot der Buslinien 91, 92 und 93 wurde infolge Sparmassnahmen des Kantons reduziert. Die drei Linien sind wichtige Zubringer der Waldenburgerbahn.

- Die pädagogische Hochschule (FHNW) zog im September von Liestal (Altmarkt) ins Polyfeld in Muttenz um.

Buslinien 61 und 64 auf Erfolgskurs

Die Linie 61 wurde mit dem Fahrplanwechsel 2018 von Allschwil Letten nach Allschwil Friedhof verlängert. Der Angebotsausbau führte 2018 zu rund 760'900 Fahrgästen, einem Plus von 24'200 Personen (+3,3 %). Die Linie 61 ist eine wichtige Zubringerlinie zum Gymnasium Oberwil sowie in das Schulgebiet Meiriacker in Binningen.

Der positive Trend der Buslinie 64 hält weiterhin an. Im 2018 nutzten 2,1 Millionen Fahrgäste diese Linie, was einem Zuwachs von 329'700 Fahrgästen (+18,9 %) entspricht. Die Linie 64 erschliesst unter anderem das Gymnasium Oberwil, die Industriezentren Reinach und Allschwil und stellt die Anschlüsse auf die S-Bahn in Dornach sicher – ein überzeugender Mehrwert für die Kunden, was die steigenden Fahrgastzahlen bestätigen.

Buslinien 47, 58, 59, 65 gut unterwegs

Weiterhin im Aufwärtstrend befinden sich die Buslinien 47, 58, 59 und 65. Die Eröffnung der Fachhochschule im Polyfeld Muttenz, die Bedienung der Klinik Birshof, des Einkaufszentrums Gartenstadt, mehrerer Schulhäuser in Oberwil und Aesch sowie die Abstimmung der Anschlüsse auf die S3-Bahn am Bahnhof Dornach trugen entscheidend zur Fahrgasterhöhung auf den einzelnen Linien bei.

Buslinie 109 erschliesst neu Bad Ramsach

Die Buslinie 109 von Rümelingen nach Häfelfingen ist primär eine Zubringerlinie für Schülerinnen und Schüler. Seit Mitte August 2018 fährt sie neu bis Bad Ramsach. Diese Verlängerung wirkte sich positiv auf die Fahrgastzahlen aus. Im 2018 benutzten rund 17'600 Fahrgäste die Linie 109, ein Plus von 1'100 Fahrgästen (+6,8 %). Die Anzahl Personenkilometer stieg im selben Zeitraum um 2000 auf 33'400 Personenkilometer (+6,3 %).

Fahrgastfrequenzen

Linie	2018	2017	2018	2017
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	18'031	18'581	72'899	73'298
11/E11	21'212	21'468	61'671	62'826
17	2'539	2'705	7'822	8'182
19 (WB)	1'804	1'908	13'354	14'269
37	1'100	1'127	2'346	2'397
47	1'747	1'727	4'654	4'619
58	220	206	303	289
59	197	194	278	275
60	1'819	1'844	6'583	6'573
61	761	737	1'362	1'198
62	501	625	1'394	1'781
63	206	215	769	854
64	2'077	1'747	7'568	6'389
65	605	599	1'431	1'360
66	374	380	959	1'003
91	37	68	163	276
92	35	32	135	113
93	53	62	133	138
105	172	164	343	329
106	127	146	475	554
107	691	745	2'537	2'697
108	339	329	1'288	1'265
109	18	17	33	31
BLT Nachtnetz	95	98	495	525
Total	54'760	55'724	188'995	191'241

Bahn-, Tram- und Buslinien

Linienverzeichnis und Streckenlänge

Bahnl Linien

19	Liestal Bahnhof–Waldenburg Bahnhof	13'100 km
Total	Bahnl Linien	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–Schiffllände–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 Infrastruktur wird seit 01.01.2018 durch die BLT unterhalten.

Buslinien

37	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispietz–Aeschenplatz	10'168 km
47	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispietz–Muttentz Bahnhof	9'260 km
58	Ortsbus Münchenstein: Klinik Birshof–Schlossmatt	4'609 km
59	Ortsbus Oberwil/Bottmingen: Oberwil Zentrum–Bottmingen Schloss	3'724 km
60	Biel-Benken Brücke–Bottmingen–Münchenstein–Muttentz–Muttentz Novartis	16'675 km
61	Oberwil Zentrum–Bertschenacker–Binningen Kronenplatz–Allschwil Friedhof	8'166 km
62	Biel-Benken Brücke–Therwil–Reinach–Kägen–Dornach Bahnhof	9'190 km
63	Dornach Bahnhof–Münchenstein Bahnhof–Muttentz Bahnhof	8'928 km
64	Bachgraben–Allschwil–Oberwil–Therwil–Reinach–Dornach Bahnhof–Arlesheim Dorf	17'131 km
65	Dornach Bahnhof–Aesch–Pfeffingen Bergmattenweg	5'463 km
66	Ortsbus Dornach: Dornach Bahnhof–Goetheanum–Apfelsee–Dornach Bahnhof	5'411 km
91	Reigoldswil Dorfplatz–Lauwil–Bretzwil Dorf	6'380 km
92	Hölstein Station–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil–Reigoldswil Dorfplatz	14'722 km
93	Lampenberg Dorf–Ramlinsburg–Lausen Bahnhof Nord	7'357 km
105	Ortsbus: 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	10'990 km
109	Rümlingen Dorf–Häfelfingen Bad Ramsach	5'057 km
Total	Buslinien	169'263 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, Gregor Brändli, Dominik Plüss, Stadler Rail AG

Druck

Die Medienmacher AG, Muttenz

© BLT Baselland Transport AG



