



Beilage zur Medienmitteilung vom 19. Mai 2014

BLT Generalversammlung 2014

Referate

André Dosé, VR-Präsident BLT
und
Andreas Büttiker, Direktor BLT

gehalten an der 40. ordentlichen Generalversammlung der
BLT Baselland Transport AG vom 19. Mai 2014

Geschätzte Damen und Herren

Die BLT ist auf Kurs, auf Wachstumskurs. 2013 waren 1 Million Fahrgäste mehr auf unseren Tram- und Buslinien unterwegs. Insgesamt transportierte die BLT im letzten Jahr 52 Millionen Passagiere, was 142'500 Personen pro Tag entspricht.

Die BLT ist gut aufgestellt, klar fokussiert und konzentriert sich auf die Themen Kundenzufriedenheit, Sicherheit und Kosteneffizienz. Der Schlüssel zum Erfolg ist dabei unsere wertschätzende Unternehmenskultur mit motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

2013 konnte die BLT wichtige Weichenstellungen für die Zukunft vornehmen: so wurden eine zweite Serie von 19 Tango-Trams bestellt, die Pensionskasse ausfinanziert und wichtige Infrastrukturvorhaben realisiert bzw. auf den Weg gebracht.

Auch in Sachen Kundenzufriedenheit ist die BLT auf Kurs. In der letzten von den Kantonen durchgeführten Kundenumfrage schnitt das Unternehmen sehr gut ab. Nichts ist allerdings so gut, als dass man es nicht noch besser machen könnte.

Im Jahresrückblick werden folgende Themen präsentiert:

1. Margarethenstich und Zusammenarbeit mit der BVB
2. Investitionen in die Zukunft
3. Betriebssicherheit
4. Tarifverbund Nordwestschweiz
5. Geschäftsergebnis 2013

1. Margarethenstich und Zusammenarbeit mit der BVB

Im vergangenen Jahr hat die Frage, welches Transportunternehmen inskünftig über den Margarethenstich fahren wird, grosse Wellen geworfen. Leider ist der Konflikt in der Öffentlichkeit eskaliert und hat dem Image des öffentlichen Verkehrs geschadet. Die Zusammenarbeit zwischen der BLT und BVB funktionierte auf operativer Ebene zwar noch, auf strategischer Ebene aber kam sie zum Erliegen.

Im Februar 2014 haben die Regierungen beider Basel die Betreiberfrage abschliessend geklärt und gleichzeitig festgelegt, wer in Zukunft welche Linie betreiben wird.

BLT wird die Linie 17 über den Margarethenstich fahren. Die BVB werden von den geplanten Ausbauten der Linie 8 nach Allschwil, der Linie 14 nach Salina Raurica und der Linie 16 ins Dreispitzareal profitieren. Beide Unternehmen können somit am Wachstumspotential des Tramnetzes 2020 partizipieren und erhalten Planungs- und Investitionssicherheit.

Im Dezember 2013 ist es an der Spitze unseres Partnerbetriebs BVB zu einem Führungswechsel gekommen. Paul Blumenthal wurde zum VR-Präsident gewählt und Michael Bont wurde zum Interimsdirektor ernannt.

Mir war es wichtig, umgehend den Kontakt mit der neuen BVB-Spitze zu suchen, um die angeschlagene Zusammenarbeit wieder auf eine gesunde Basis zu stellen. Bereits in der ersten Januar-Woche haben sich Paul Blumenthal und ich zu einem ersten Gespräch getroffen. Ich bin dir, Paul, dankbar für deine Offenheit und deine Bereitschaft, einen Neustart bei der Zusammenarbeit entschlossen und in partnerschaftlichem Sinn anzugehen. Die beiden Geschäftsleitungen haben sehr schnell die dringendsten gemeinsamen Projekte identifiziert. Inzwischen arbeiten wir wieder völlig normal, entspannt und konstruktiv zusammen.

Eine gute Zusammenarbeit von BVB und BLT ist für den ÖV in unserer Region matchentscheidend.

2. Investitionen in die Zukunft

19 weitere Tango-Trams

Die modernen Tango-Trams von Stadler Rail sind ein Markenzeichen der BLT. 19 Fahrzeuge sind auf unserem Streckennetz bereits im Einsatz und haben bis heute mehr als vier Millionen Kurskilometer zurückgelegt.

Die Betriebserfahrungen zeigen, dass das Tango-Tram punkto Verfügbarkeit, Unterhalt und Energieeffizienz sehr gute Werte erzielt. Zudem sorgt der Tango mit seinen fünf luftgefederten Drehgestellen für einen optimalen Fahrkomfort, auch bei hohen Geschwindigkeiten mit bis zu 80 km/h. Das Tram ist ideal geeignet für den kombinierten Stadt- und Überlandverkehr. Kürzlich haben sich die Appenzeller Bahnen, welche ein ähnliches Streckenprofil wie die BLT aufweisen, ebenfalls für den Tango entschieden.

Am 27. Mai 2013 hat der Verwaltungsrat die geplante Bestellung der zweiten Serie von 19 Tango-Trams ausgelöst. Mit dem Auftrag verbunden ist ein Investitionsvolumen von CHF 94 Mio. in neues Rollmaterial. Gebaut werden die Trams im Stadler Werk in Altenrhein (SG). Der Schweizer Wertschöpfungsanteil beträgt rund 80%. Im nächsten Frühling – also noch vor der nächsten GV – wird das erste Fahrzeug der zweiten Serie in Betrieb gehen.

Die neuen Tango-Trams der zweiten Serie werden grundsätzlich baugleich zur ersten Serie ausgeführt. Es gibt aber auch einige Optimierungen und Neuerungen. Dazu gehören:

- Doppelbildschirme für eine umfassendere Fahrgastinformation
- ein zusätzliches Klimagerät zur Verbesserung der Luftqualität im Heckteil
- Anpassungen an die neusten Festigkeits- und Brandschutznormen
- Reduktion der Motorengeräusche beim Anfahren und Abbremsen
- Feinoptimierung der Ergonomie im Führerstand für das Fahrdienstpersonal

Seit 2012 bietet die BLT in jedem Tango-Tram einen kostenlosen WLAN-Service an. Dieser ist sehr beliebt. Kürzlich wurden in den Tango-Trams neue Router eingebaut, um das zur Zeit schnellste, verfügbare 4G-Datennetz der Swisscom zu nutzen. Bis zum Herbst 2014 werden auch die Schindler Sänften-Trams mit WLAN ausgerüstet sein.

Ortszentrum Reinach und Doppelspurausbau im hinteren Leimental

2013 konnten grosse Infrastrukturvorhaben realisiert werden. Während den Sommerferien wurde das Ortszentrum von Reinach zur Grossbaustelle. 6'000 Meter neue Schienen, 5'000 Schwellen und 8'000 Tonnen Schotter sind innert sechs Wochen verbaut worden. Die Schienenerneuerung wurde termingerecht abgeschlossen.

Speziell zu erwähnen sind die zwei ersten Tramhaltestellen auf Baselbieter Boden, welche gemäss Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes gestaltet sind: Reinach Dorf und Landererstrasse.

Fast gleichzeitig mit der Grossbaustelle in Reinach erfolgte der Startschuss zum Doppelspurausbau zwischen Ettingen und Flüh. Bis im September 2014 werden 2,5 km Bahngleis auf zwei Spuren erweitert und die bestehenden Schienen aus Altersgründen ersetzt. Dank der Doppelspur kann ab nächstem Fahrplanwechsel auch das hintere Leimental in den Hauptverkehrszeiten vom 7,5-Minutentakt der Linie 10 profitieren.

Es ist überhaupt keine Selbstverständlichkeit, dass dieser Ausbau realisiert werden kann. Um die finanziellen Mittel des Kantons Basel-Landschaft und des Bundes zu sichern, waren ein intensives Lobbying und viele Gespräche erforderlich. An dieser Stelle möchte ich vor allem Regierungsrätin Sabine Pegoraro und ihrem Team danken, aber auch den Mitgliedern des Landrats, welche sich intensiv für dieses Projekt eingesetzt haben.

3. Betriebssicherheit

Die Betriebssicherheit hat bei der BLT einen hohen Stellenwert. Bereits in der Wagenführerschule lernt der Aspirant den Grundsatz „Sicherheit geht vor Pünktlichkeit“, auch wenn wir selbstverständlich ein möglichst kundenfreundlicher Betrieb sein wollen.

Die BLT ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Der Takt im Trambetrieb wurde verdichtet, das Fahren im Verkehr ist anspruchsvoller und die gesetzlichen Vorgaben sind strenger geworden. Die BLT pflegt eine aktive Sicherheitskultur. Jeder Mitarbeiter, jede Mitarbeiterin muss sich im Klaren sein, welchen Beitrag er oder sie zu einem möglichst sicheren Betrieb leisten kann. Die BLT hat grosse Anstrengungen in diesem Bereich auf sich genommen, sei es durch Weiterbildungen, Hinterfragen und Verbessern der Prozesse, aber auch durch entsprechende Führung. Wir haben gleichzeitig hohe Summen in eine moderne Infrastruktur investiert.

Die BLT ist eine Trambahn. Im Überlandbereich gelten für die Trams die eisenbahnrechtlichen Sicherheitsbestimmungen. Anders als im städtischen Verkehr sind speziell abgesicherte Signalanlagen im Einsatz. Fährt ein Wagenführer über ein rot zeigendes Haltesignal, so wird automatisch eine Notbremsung ausgelöst. Dasselbe passiert, wenn die Wagenführerin ein Wachsamkeitssignal nicht innerhalb von fünf Sekunden quittiert. Die Überlandlinien sind teilweise auch mit Streckenblöcken gesichert. Diese stellen sicher, dass nur jeweils ein Tram einen bestimmten Linienabschnitt befahren kann. Damit können Auffahrunfälle, z.B. aufgrund von schlechten Witterungsverhältnissen, vermieden werden.

Die BLT passt ihr gesamtes Sicherheitssystem dem neusten Stand der Technik an und baut es entsprechend aus. Auch bezüglich Absicherung von Bahnübergängen wurden beträchtliche Anstrengungen unternommen. Innerhalb der letzten 20 Jahre hat die BLT über 200 Bahnübergänge abgesichert oder aufgehoben.

Bis Ende 2014 müssen gemäss Vorgabe des Bundes alle bestehenden Übergänge abgesichert sein. Wir sind gut unterwegs. Letztes Jahr konnten die meisten Bahnübergänge auf französischem Boden erneuert werden. Dies war kein leichtes Unterfangen. Obwohl für den Streckenabschnitt Flüh – Rodersdorf gemäss Staatsvertrag das Schweizerische Eisenbahnrecht zur Anwendung kommt, hat sich keine Aufsichtsbehörde, weder in Frankreich noch der Schweiz, für den Streckenabschnitt verantwortlich gezeigt. Die BLT liess darum die Sicherheitsanlagen durch ein zertifiziertes Büro abnehmen.

Eingespart werden konnte die hohe französische Mehrwertsteuer von 19,6%. Juristische Abklärungen haben ergeben, dass die BLT die Mehrwertsteuer zurückfordern kann, da sie mit Leymen nur eine Station auf französischem Boden bedient und somit keinen Binnenverkehr anbietet. Diese Kuriosität zeigt, dass es sich lohnt, eine Sachlage genau abzuklären.

Das Thema Sicherheit ist auch dieses Jahr für die BLT hochaktuell: Gegenwärtig wird ein unternehmensübergreifendes Sicherheitsmanagementsystem aufgebaut.

4. Tarifverbund Nordwestschweiz TNW

Der TNW ist ein wichtiges Gremium für die BLT. Der Verbund regelt das Tarifwesen des Öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz und sichert den Transportunternehmen die nötigen Verkehrseinnahmen.

2013 war auch für den TNW ein weiteres Erfolgswort. Erstmals konnten, dank Mehreinnahmen von CHF 8,6 Mio., Verkehrserlöse von mehr als einer Viertelmilliarde Franken erwirtschaftet werden.

Die Zahl der verkauften U-Abos stieg um 21'913 Stück auf den historischen Höchststand von 2'161'423. Monatlich kaufen 180'118 Personen ein U-Abo, und dies bei einer Gesamtbevölkerung im TNW-Gebiet von 570'000 Menschen. Damit weist der TNW die höchste Abonnementsdichte aller Verbände in der Schweiz auf.

Bereits vor zehn Jahren wurde erwartet, dass die Sättigungsgrenze im U-Abo-Bereich erreicht sei. Dank stetigem Ausbau des ÖV-Angebots und der Lancierung des Job-Tickets, dem U-Abo für Arbeitnehmer zum Junioren-Tarif, konnten kontinuierlich neue Abonnenten hinzugewonnen werden. Seit dem Jahr 2000 ist es den Transportunternehmen im TNW gelungen, die Nachfrage um beträchtliche 400'000 Monatsabonnemente zu erhöhen.

2002 hat der TNW mit der Einführung des Mobility-Tickets für Hotelgäste im Kanton Basel-Stadt national Geschichte geschrieben. Als erster Verbund in der Schweiz lancierte der TNW diese Innovation, die auswärtigen Gästen einen einfachen Zugang zum ÖV-System der Region bietet. Mit der Einführung der Gasttaxe im Kanton Basel-Landschaft per 1. Januar 2014 war der Weg offen, dieses Tarifangebot auch für die Hotels im Baselbiet einzuführen.

Baselland Tourismus hat es sich nicht nehmen lassen, der Baselbieter Mobility-Karte noch einen Gästepass hinzuzufügen. Mit diesem erhalten die Inhaber grosszügige Rabatte auf viele Ausflugsziele wie beispielsweise die Wasserfallenbahn, diverse Museen oder der Zoo Basel. Wie heisst es doch so schön: Es gibt nichts, was man nicht noch besser machen kann. Jetzt ist Basel Tourismus wieder am Zug – und der TNW freut sich darüber.

Per 1. Januar 2014 hat sich der TNW eine neue Führungsstruktur gegeben. Seit seiner Gründung vor 26 Jahren führte die BLT als geschäftsführendes Unternehmen die Aufgaben des Verbunds. Die Zeit für Veränderungen war reif. Zum einen ist das ÖV-Geschäft komplexer geworden und fordert die volle Konzentration auf diesen Kernbereich, zum andern wollen die Kantone als Besteller des öffentlichen Verkehrs in strategischen Tariffragen mehr Einfluss wahrnehmen.

Mit Andreas Flury als Präsidenten und Claudia Demel als Geschäftsführerin des TNW konnten zwei äusserst qualifizierte Führungspersonen gefunden werden, welche die Erfolgsgeschichte des Tarifverbunds, zusammen mit den Transportunternehmen und Kantonen, weiter führen werden. Ich wünsche dabei gutes Gelingen. Die BLT wird sich auch in Zukunft in Tarif- und Vertriebsfragen aktiv einbringen – immer den Kunden und die Kosten im Fokus.

5. Geschäftsergebnis 2013

Die BLT befindet sich auf Kurs und hat 2013 ein solides Ergebnis erzielt. Dazu beigetragen haben ein hohes Fahrgastwachstum sowie Tarifanpassungen im TNW. Dies hat zu einem kräftigen Anstieg des Verkehrsertrags in der Höhe von CHF 1.9 Mio. geführt. Der Umsatz nahm 2013 um 6% zu und nähert sich der 100-Millionen-Schwelle. Die Bilanzsumme ist mit CHF 415 Mio. unverändert.

Mit der Integration des ÖV-Bereichs der Automobil Gesellschaft Sissach Eptingen (AGSE) in die BLT wuchs der Personalbestand deutlich. Ende 2013 waren 427 Personen auf der Lohnliste der BLT, 10% mehr als im Vorjahr. In Vollzeitstellen umgerechnet entspricht dies 386 Personaleinheiten.

Bemerkenswert ist die hohe Investitionstätigkeit. 2013 hat die BLT insgesamt über CHF 60 Mio. investiert. Davon sind CHF 19,5 Mio. in die Erneuerung der Traminfrastruktur der Linien 10, 11 und 14 geflossen. CHF 33.4 Mio. wurden für neue Trams und Busse ausgegeben. Für BLT spielt bei Investitionen nicht nur der Beschaffungspreis eine Rolle, ebenso wichtig sind uns ökologische Aspekte und tiefe Betriebs- und Unterhaltskosten. Wenn es möglich ist, Produkte mit einem guten Preis-/Leistungsverhältnis in der Schweiz einzukaufen, dann nutzen wir diese Gelegenheit, zum Beispiel beim Tango-Tram.

2013 hat die BLT im Rahmen der Reform der Basellandschaftlichen Pensionskasse BLPK ihr Vorsorgewerk saniert und per 1. Januar 2014 den Wechsel vom Leistungs- zum Beitragsprimat vollzogen. Den Mitarbeitenden wurde der Besitzstand gewährt. Bei den Leistungen orientiert sich die BLT am Kantonsmodell.

Die Gleichbehandlung von Aktiven und Pensionierten ist der BLT sehr wichtig. Wir finden es nicht fair, wenn die Erwerbstätigen die Unterdeckung der Pensionierten mitfinanzieren müssen und dabei Einbussen erleiden. BLT hat allen Mitarbeitenden den Besitzstand gewährt. Dies als Zeichen der Wertschätzung gegenüber dem Personal. Gleichzeitig sehen wir uns dadurch als attraktiven und zuverlässigen Arbeitgeber.

Für die Sanierung der Pensionskasse hat die BLT insgesamt CHF 19.5 Mio. investiert. In den letzten Jahren konnten wir dank hoher Kosteneffizienz und einer vorausschauenden Finanzpolitik die nötigen Rückstellungen bilden. Die BLT kann ihren Mitarbeitenden heute eine attraktive, sichere und voll ausfinanzierte Vorsorgelösung anbieten.

Für 2013 weist die BLT einen Jahresgewinn von CHF 3,57 Mio. aus. Das Ergebnis wird von zwei Sonderfaktoren positiv beeinflusst. Der Verkauf der Aktien der AGSE und die Aufwertung der Liegenschaft in Rodersdorf haben mit CHF 600'000 zur Ergebnisverbesserung beigetragen. In der Sparte Regionalverkehr haben wir mit einem Überschuss von CHF 170'000 fast eine Ziellandung erreicht. Die Sparte Infrastruktur weist einen Überschuss von CHF 1.2 Mio. aus. Unser Liegenschaftsbereich hat sich ausserordentlich gut entwickelt und trägt mit einem Gewinn von CHF 1.6 Mio. zum soliden Jahresergebnis bei.

Der Gewinn verbleibt gemäss Statuten in der Unternehmung und wird vollumfänglich den Reserven zugewiesen.

Insgesamt darf die BLT auf ein erfreuliches Geschäftsjahr 2013 zurückblicken.

BLT/Oberwil, 19. Mai 2014