



Inhalt

Editorial	3
Jahresüberblick	6
Personelles	29
Tarifverbund Nordwestschweiz	32
Finanzieller Lagebericht	36
Erfolgsrechnung	38
Bilanz	39
Geldflussrechnung	41
Anhang zur Jahresrechnung	42
Verwendung des Bilanzgewinns	50
Bericht der Revisionsstelle	51
Führungsorgane	53
Streckennetz	56
Bahn-, Tram- und Buslinien	58
Fahrgastfrequenzen	59

Betriebsertrag  CHF
109'233'972

82 km
 Schienennetz 

162 km
 Busnetz 

596
 An Haltestellen holt
 die BLT ihre Fahrgäste ab 

484
 Mitarbeiterinnen
 & Mitarbeiter 

202 Fahrzeuge
 sind für die
 BLT unterwegs 

56'138'897
 Fahrgäste in Tram, Bus, Zug der BLT 



Im digitalen Wandel

Die Digitalisierung des Vertriebs und zahlreicher anderer Bereiche schreitet im öffentlichen Verkehr zügig voran. Die BLT hat mit den Apps «Tickets» und «U-Abo» Zeichen gesetzt und entwickelt die digitalen Vertriebs- und Informationskanäle ständig weiter, dies in enger Zusammenarbeit mit der BVB. Unser Ziel dabei ist, mit innovativen Lösungen die Nutzung des ÖV für unsere Kundinnen und Kunden zu vereinfachen.

Die im September 2016 lancierte U-Abo-App ist ein voller Erfolg. Bereits sind mehr als 10% der TNW-Abonnenten mit dem ersten mobilen Digital-Abo der Schweiz unterwegs.

Die Digitalisierung der Mobilität insgesamt ist verheissungsvoll. Wir wollen die Chancen nutzen, die diese neuen Technologien bieten. So evaluieren wir, ob dereinst auf der Linie 19 zwischen Liestal und Waldenburg selbstfahrende Züge verkehren können.

Auch im Ticket-Bereich sind Weiterentwicklungen in Vorbereitung. Innovationen sind jedoch kein Selbstzweck. Wir wollen stets den Kundennutzen im Fokus behalten.

Die U-Abo-App haben BLT und BVB gemeinsam realisiert. Die Zusammenarbeit im Vertrieb zwischen den beiden grössten Transportunternehmen im TNW hat sich 2016 erfreulich entwickelt. So wurden die Apps «Tickets» der BLT für digitale Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten mit der Fahrplan-App der BVB verknüpft. Beide Unternehmen nutzen für den U-Abo-Vertrieb eine gemeinsame Kundendatenbank. Im April 2016 nahm die gemeinsame Tochtergesellschaft Moving Media Basel AG ihre Tätigkeit auf. Diese vermarktet im Auftrag von BLT und BVB die Werbeträger an und in den Fahrzeugen. In Vorbereitung ist eine verstärkte Zusammenarbeit bei den Leitstellensystemen

und der Fahrgastinformation. Vorrangiges Ziel von BLT und BVB ist es, den Kundenservice auf dem gemeinsamen Netz weiter zu verbessern und Synergien zu realisieren.

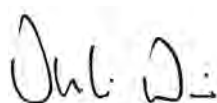
Betrieblich verlief das Jahr 2016 erfolgreich. Seit über 20 Jahren steigen die Fahrgastzahlen kontinuierlich an: 2016 um 1,2%, bzw. 700'000 Einsteiger auf neu 56,5 Mio. Fahrgäste. Positiv entwickelt sich die Linie 19, Liestal-Waldenburg, die 2016 erstmals in ihrer 135-jährigen Geschichte mehr als 2 Millionen Fahrgäste befördert hat. Die Fusion der BLT mit der Waldenburgerbahn konnte sowohl juristisch wie betrieblich vollumfänglich umgesetzt werden. Die Erneuerung der WB ist gut aufgegleist, das grosse Bauprojekt nimmt Formen an.

Ein Meilenstein im Geschäftsjahr 2016 war der erfolgreiche Abschluss der Tango-Tram-Beschaffung. Seit September sind alle 38 Fahrzeuge im Betrieb. Die Trams der Firma Stadler Rail verkehren sehr zuverlässig, überzeugen durch eine hohe Laufruhe und bieten den Fahrgästen einen zeitgemässen Komfort. Die ersten vier Tango-Trams stehen

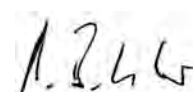
seit 2008 im Einsatz. Nach acht Betriebsjahren und einer Laufleistung von je rund 800'000 km steht die erste grössere Revision an. Die BLT hat nach erfolgter Ausschreibung Stadler Service AG damit beauftragt.

Nicht nur in die Fahrzeugflotte, auch in die Schieneninfrastruktur wurde 2016 weiter investiert. Beim zentral gelegenen Depot Ruchfeld auf dem Dreispitz konnte eine neue Abstellanlage für 13 Tango-Trams in Betrieb genommen werden. Damit lässt sich der Betrieb der Linie 11 weiter optimieren.

Die BLT wäre nicht dort, wo sie heute steht, wenn sie nicht so viele engagierte und fachkundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihren Reihen wüsste. Wir honorieren dies mit hoher Wertschätzung und Vertrauen dem Personal gegenüber und sind stolz auf seine Leistung. Danken möchten wir unseren Kundinnen und Kunden für ihre Treue und unseren Partnern im Tarifverbund Nordwestschweiz, sowie dem Bund, den Kantonen und Gemeinden für die Zusammenarbeit. Wir wollen auch in Zukunft mit unserer Dienstleistungsqualität überzeugen.



André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats



Andreas Büttiker
Direktor

Macht viel Tramtram.





«Tickets», die App fürs TNW-Netz.



Die Waldenburgerbahn ist integriert

Seit dem 14. Juni 2016 ist es amtlich: Die Fusion zwischen der Waldenburgerbahn und der BLT ist vollzogen. Die Waldenburgerbahn AG wurde aufgelöst und juristisch, finanziell sowie betrieblich in die BLT integriert. Die Bahn war 2016 erfolgreich unterwegs. Erstmals beförderte sie mehr als zwei Millionen Fahrgäste. Auch die Planungen für das Erneuerungsprojekt der Linie 19 im Waldenburgerthal sind auf Kurs.



Triebwagen Nr. 14 auf der «roten Meile» in Oberdorf, auf der Fahrt Richtung Waldenburg. Mehr als 2 Millionen Fahrgäste waren 2016 mit der Linie 19 im Waldenburgerthal unterwegs.

Haupttreiber der Fusion zwischen der Waldenburgerbahn AG und der BLT war die anstehende Gesamterneuerung der Linie zwischen Liestal und Waldenburg. Das Fachwissen sowie die Erfahrung der BLT bezüglich Infrastrukturmanagement und Rollmaterialbeschaffung soll in dieses Grossbauprojekt einfließen und mithelfen, die mit dem hohen Investitionsvolumen von rund CHF 300 Mio. verbundenen Risiken zu minimieren. Der Kanton Basel-Landschaft erwartet darüber hinaus, dass mit der Integration der WB in die BLT betriebliche und kostenmässige Synergien realisiert werden.

Abfindungsfusion

Die Fusion zwischen WB und BLT erfolgte in zwei Stufen. In einem ersten Schritt übernahm die BLT die Aktienmehrheit an der WB AG. Dazu erwarb sie die Aktien des Kantons Basel-Landschaft, des Bundes sowie von 16 Gemeinden bzw. Bürgergemeinden der Talschaft. Alle Gemeindeversammlungen stimmten dem Verkauf der Aktien an die BLT mit grossem Mehr zu. Die Waldenburgerbahn AG war danach formell eine Tochtergesellschaft der BLT. Die Eingliederung in die BLT erfolgte in Form einer Abfindungsfusion. Im Fusionsvertrag, den die Generalversammlungen der BLT und WB am 23. Mai und am 7. Juni 2016 genehmigt haben, wurde festgehalten, dass die verbleibenden WB-Privataktionäre für ihre Wertpapiere mit 130% des jeweiligen Aktiennennwerts entschädigt werden. Grundlage für die an die Aktionäre ausgerichtete Abfindung bildete die Substanzbewertung der Waldenburgerbahn durch die BDO AG, Aarau. Die Abfindung beträgt pro Prioritätsaktie und pro Namenaktie der Kategorie A zu jeweils CHF 10.– nominal: je CHF 13.– und pro Stimmrechtsnamenaktie Kategorie B zu CHF 1.– nominal: je CHF 1.30.

Juristische und finanzielle Integration

Mit Eintrag der Fusion ins Handelsregister und im Schweizerischen Handelsamtsblatt vom 14. Juni 2016 erlosch die Waldenburgerbahn AG nach 135 Jahren als eigenständiges Unternehmen. Gleichzeitig wurden die Grundstücke und die laufenden Verträge der WB auf die BLT umgeschrieben. Das Bundesamt für Verkehr übertrug die Konzessionen der WB für die Personenbeförderung und den Betrieb der Infrastruktur offiziell auf die BLT. Darüber hinaus wurden 280 Anlaegeobjekte der WB in die BLT überführt. Parallel erfolgte die finanzielle Integration der WB in die BLT. Sämtliche Geschäftsfälle der Waldenburgerbahn bis zum 30. Juni 2016 wurden rückwirkend per 1. Januar 2016 in der BLT konsolidiert.

Vertreterin Waldenburgertal im VR BLT

Mit der Integration der WB in die BLT nahmen neu Vertreterinnen und Vertreter aus dem Waldenburgertal in den BLT Gremien Einsitz. Anita Schweizer, frühere Gemeindepräsidentin von Hölstein, trat im Mai 2016 in den Verwaltungsrat ein. Der BLT Beirat wurde erweitert: Alle ehemaligen Aktionärs-gemeinden der Waldenburgerbahn sind seit 2016 in diesem Gremium vertreten.

Betriebliche Synergien

Ab 1. Januar 2016 lag die Verantwortung für den Bahnbetrieb, den Fahrzeug- sowie den Infrastrukturunterhalt bei der BLT. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WB waren auf dieses Datum von der BLT übernommen worden. Mit der operativen Integration der Waldenburgerbahn konnten bereits verschiedene betriebliche Synergien realisiert werden. Die vierköpfige Baudienstgruppe der WB wurde in den Bahndienst der BLT integriert. Dies macht es möglich, sich gegenseitig je nach Arbeitsanfall auszu-helfen. Auch beim Unterhalt der Schienen-fahrzeuge findet neu ein bedarfsorientierter Kapazitätsaustausch zwischen Oberwil und Waldenburg statt.

Erstmals mehr als 2 Mio. Fahrgäste

Erfreulich entwickelten sich die Fahrgastzahlen. Erstmals konnten 2016 mehr als zwei Millionen Fahrgäste zwischen Liestal und Waldenburg gezählt werden. Dies entspricht einer Zunahme von 77'500 Einsteigern bzw. + 4%. Zum Wachstum beigetragen haben u.a. die Bevölkerungszunahme im Waldenburgertal sowie die guten Anschlussbeziehungen für Pendler beim Bahnhof Liestal. 5'500 Personen nutzen jeden Tag die Bahn im Waldenburgertal.

Beschaffung neuer Pendelzüge

Wenn die Linie 19 Liestal–Waldenburg im Dezember 2022 wiedereröffnet wird, werden topmoderne Züge durch das Waldenburgertal fahren. Die BLT wird in den nächsten Jahren zehn neue 45-Meter Pendelzüge beschaffen. Der Neubau der Bahn bietet gleichzeitig die Chance, den Einbau modernster Systeme zu realisieren und einen autonomen Fahrbetrieb zu prüfen. Autonomes Fahren bzw. ein durch Assistenzsysteme unterstütztes Fahren erlebt einen rasanten Aufschwung. Wir wollen die Chance nutzen und für das Bahnneubauprojekt im Waldenburgertal den Einsatz dieses innovativen Systems vorantreiben. Unser Ziel ist es, zukunftstauglich zu bauen. Die Machbarkeit von autonom fahrenden Zügen auf der Strecke von Liestal nach Waldenburg lassen wir aktuell prüfen. Wann und wie die Einführung erfolgen wird, ist noch offen.

Eine neue Bahn für das Waldenburgertal

Am 1. Januar 2016 übernahm die BLT die Federführung für das Erneuerungsprojekt der Waldenburgerbahn. Das neue Betriebskonzept steht, die Planungen für den Neubau der Strecke sowie der Bahnhöfe Waldenburg und Liestal laufen. 2018 werden an den Haltestellen Talhaus und Bubendorf die Bagger auffahren. Die Talgemeinden und die Bevölkerung werden aktiv ins Projekt miteinbezogen.



Der Bahnhof Waldenburg erhält ein neues Gesicht. Der Neubau mit Depot, Werkstätten und Einkaufsmöglichkeiten für die Bevölkerung wird 2022 eröffnet.

Simone Schupp, was waren für die Projektleitung die Schwerpunkte im ersten Jahr?*

Wir sind mit viel Schwung gestartet. Im Dezember 2015 hat der Landrat wichtige Grundsatzentscheide gefällt: Die Waldenburgerbahn (WB) bleibt eine Bahn. Die neue Bahn wird auf Meterspur umgestellt, die Wagenkastenbreite der neuen Züge beträgt 2,40 m und die Strecke wird auf Lichtraumprofil A (Fahrzeugbreite 2,65 m) ausgelegt. Mit diesen Eckwerten treiben wir die Planung voran. 2016 haben wir anhand der Fahrgastnachfrage ein neues Betriebskonzept definiert. Es sieht einen Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrs- und einen Halbstundentakt in den Nebenverkehrszeiten vor. Optimiert werden dazu die Kreuzungsstellen entlang der Strecke. Zwei Passagen zwischen Lampenberg und Hölstein sowie zwischen St. Peter und Winkelweg werden auf Doppelspur ausgebaut. An beiden Orten muss die BLT aus Platzgründen die Vordere Frenke umlegen und zum Teil renaturieren. Wir stehen somit in den nächsten Jahren vor vielschichtigen planerischen und baulichen Herausforderungen.

Wie ist das Gesamtbauprojekt organisiert?

Die Erneuerung der Linie Liestal–Waldenburg beinhaltet drei zentrale Elemente: Die Einbindung in den Bahnhof Liestal, die völlige Neugestaltung des Bahnhofs und Depots in Waldenburg und den Neubau der 13 km langen Strecke. Für die Bauphase haben wir acht Lose gebildet: sechs Lose für die Strecke, je eines für die Bahnhöfe Waldenburg und Liestal. Bei Letzterem liegt die Projektleitung bei den SBB. Für die übrigen sieben Baulose hat die BLT als Bauherrin Planerteams beauftragt. Diese haben inzwischen mit den Projektierungsvorbereitungen begonnen.

Wie der neue Bahnhof in Waldenburg aussehen wird, ist bekannt. Wie kommt das Projekt an?

Wir haben ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Die Jury hat sich einstimmig für den Vorschlag von Bachelard Wagner Architekten aus Basel ausgesprochen. Wir haben von allen Seiten, insbesondere von der Bevölkerung in Waldenburg, viele positive Signale erhalten. Das Projekt verbindet die hohen Ansprüche sowohl an eine identitätsstiftende Architektur wie auch an einen optimal organisierten Betrieb sehr gut miteinander. Das Ortsbild von Waldenburg wird gewinnen. Mit dem Bahnhofsplatz und dem Kiosk gibt es ein attraktives Angebot für die Bevölkerung. Auf der anderen Seite kann der Bahnbetrieb sicher und effizient betrieben werden. Und auch das Kosten-/Nutzen-Verhältnis stimmt.

Und wie sieht der neugestaltete Bahnhof für die Linie 19 in Liestal aus?

Die SBB bauen eine vierte Spur in Liestal. Dies bewirkt, dass die Anlage der Waldenburgerbahn insgesamt 12 m Richtung Süden verschoben wird. Auch künftig werden wir ein gemeinsames Perron mit den SBB für das schnelle und direkte Umsteigen zur Verfügung haben. Dazu bauen wir ein Abstell- sowie ein Umfahrgleis, so dass im Bedarfsfall zwei Züge gleichzeitig Liestal bedienen können.

Wie sieht der Zeitplan weitere Zeitplan aus?

Das Datum für die Inbetriebnahme der neuen Bahn ist gesetzt: der Fahrplanwechsel im Dezember 2022. Vorgängig brauchen wir drei Monate, um die neuen Züge sowie die Strecke mit den Betriebsabläufen intensiv zu testen und das Personal zu schulen. Auch die Funktionsfähigkeit der Bahnsicherungsanlagen muss sichergestellt werden. Um die Termine einhalten zu können, setzen wir uns zum Ziel, möglichst viele Bauarbeiten vor der Totalsperre 2022 zu realisieren. So werden sämtliche Haltestellen vorgängig umgebaut.

Ebenfalls vor 2022 sollen die Streckenabschnitte für die Umspurung vorbereitet werden. Die Hauptarbeiten für den Untergrund auf den Streckenabschnitten erfolgen dabei grundsätzlich während der Schulferien. Die ersten Umbauten werden anfangs 2018 beginnen.

Mit Baustellen sind immer auch Beeinträchtigungen verbunden, sei es für den Verkehr oder Anwohner. Wie gehen Sie dabei vor?

Das Projektteam arbeitet sehr eng mit den Gemeinden entlang der Strecke zusammen. Regelmässig führen wir Bevölkerungsinformationsabende durch und bieten einen «Blick in unsere Küche». Auch die Einbindung des neuen Bahntrassees in die verschiedenen Gemeinden wird intensiv vorangetrieben. Ein wichtiges Thema ist, wie wir die Grossbaustellen organisieren und mit dem Verkehr sowie den Behinderungen während der Bauzeit umgehen werden. Hierzu entsteht ein Bau- & Logistik-Konzept das auch der Bevölkerung vorgestellt wird.

Auf was freuen Sie sich in den nächsten sechs Jahren am meisten?

Ich habe die Gelegenheit, zusammen mit einem engagierten Projektteam an einem Generationenprojekt mitzuarbeiten. Das Tal erhält eine attraktive und moderne ÖV-Anbindung mit komplett neuer Bahn und Infrastruktur; das ist eine einmalige Chance. Das Projekt ist gut aufgegleist. Meine Rolle ist es, die Fäden in der Hand zu halten und alles in die Wege zu leiten, damit die Erneuerung bis Ende 2022 abgeschlossen werden kann. Ich freue mich schon jetzt darauf, dereinst die neue Bahn durch das Tal fahren zu sehen.

*Simone Schupp ist Projektleiterin der BLT für die Erneuerung der Waldenburgerbahn.



Ankunft per Bahn: Die neuen Tango-Trams wurden am Dreispitz mit ihren Vorgänger-Fahrzeugen, den Schindler-Trams, ins Tramnetz der BLT eingeleitet.

38 Tango-Trams im Einsatz

Ende August 2016 wurde das 38. Tango-Tram an die BLT ausgeliefert.

Das moderne Schienenfahrzeug der Schweizer Firma Stadler Rail eignet sich ideal für den kombinierten Stadt- und Überlandverkehr auf dem BLT Netz.

Rückblickend hat sich die gestaffelte Beschaffung der 38 Tango-Trams mit einer Vorserie und zwei Hauptserien in mehrfacher Hinsicht bewährt.

Der Kauf der 38 Tango-Trams mit einem Auftragsvolumen von insgesamt CHF 187 Mio. ist die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der BLT. Der gesamte Prozess, von der Strategie über die Bestellung bis zur Auslieferung des letzten Fahrzeuges, erstreckte sich über einen Zeitraum von 14 Jahren. Wesentlich für den erfolgreichen Abschluss der Trambeschaffung war, dass der BLT Verwaltungsrat bereits 2002/2003 im Hinblick auf den Ersatz der Schindler-Trams eine langfristig ausgelegte Strategie zur künftigen Rollmaterial- und Depotplanung erarbeitet hatte, die bis heute Bestand hat. Die Kernaussagen von damals lauteten:

- Beschaffung von ca. 40 neuen Niederflurfahrzeugen im Zeitraum 2010–17 für die Linien 10 und 11
- Verlängerung der technischen Lebensdauer der Schindler 200er-Fahrzeuge auf 50 Jahre für die Einsatzlinien 17 und E11
- Erweiterung der Depotkapazitäten am Standort Hüslimatt, inkl. Bau eines Unterhaltsbereichs, der es erlaubt, während 20 Jahren zwei unterschiedliche Tramgenerationen zu warten.

Trambeschaffung mit BVB scheiterte

Um Effizienz und Effektivität bei den Wartungs- und Betriebskosten zu erreichen und die Synergien optimal zu nutzen, hatte die

BLT eine koordinierte Trambeschaffung mit der BVB angestrebt. Von 2003 bis 2010 haben BLT und BVB die Trambeschaffung partnerschaftlich vorangetrieben. Die Ausschreibung erfolgte gemeinsam. Am 5. Mai 2006 wurde der Firma Stadler der Zuschlag für das Tango-Tram erteilt, weil das Grundkonzept dieses Fahrzeuges die Anforderungen von BLT und BVB am besten erfüllte. Nach einem Wechsel im VR-Präsidium stieg die BVB im Sommer 2010 jedoch kurzfristig aus dem gemeinsamen Projekt aus, um später das Flexity-Tram von Bombardier zu ordern.

70% Schweizer Wertschöpfung

Die BLT hielt am Beschaffungsentscheid fest. Am 2. September 2008 traf das erste Tango-Tram in Oberwil ein. Dank intensiver Tests mit vier Vorserie-Fahrzeugen konnten in den darauffolgenden Jahren wichtige betriebliche Erfahrungen und Kundenreaktionen gesammelt werden. Diese flossen in die weitere Produktion ein. Eine erste Serie mit 15 Tango-Trams wurde von Stadler in den Jahren 2011/2012 an die BLT geliefert, eine zweite mit 19 Fahrzeugen folgte ab März 2015 bis August 2016. Die Tango-Trams der BLT wurden in den Stadler-Werken in Altenrhein (SG) und Bussnang (TG) produziert. 70% der Wertschöpfung erfolgte durch Schweizer Industriearbeitsplätze. Die gestaffelte Beschaf-

fung ermöglichte es, anhand konkreter Betriebserfahrungen laufend Verbesserungen am Fahrzeug zu realisieren, sowie die Investitionen von CHF 187 Mio. über mehrere Jahre zu glätten.

Im Betrieb bewährt

Eingesetzt werden die Tango-Trams auf den Linien 10 und 11. Die formschönen Fahrzeuge verfügen über ein modernes Fahrgastinformationssystem mit Doppelbildschirmen und sind standardmässig mit 4G-WLAN ausgerüstet. Die Betriebserfahrungen seit 2008 zeigen, dass die Tango-Trams bezüglich Verfügbarkeit, Unterhalt und Energieverbrauch alle Vorgaben erfüllen, oft gar deutlich übertreffen. Geschätzt wird von den Fahrgästen nicht nur der bequeme Niederflureinstieg, sondern vor allem auch die hohe Laufruhe, gerade auf den Überlandstrecken, auf denen mit bis zu 80 km/h gefahren wird. Dies bestätigt die Richtigkeit der Entscheidung, ein Fahrzeug mit luftgefederten Drehgestellen und grossen Rädern einzusetzen. Grosse Räder und Drehgestelle verringern den Wartungsaufwand am Fahrzeug und schonen die Schienen, was sich langfristig auch finanziell bezahlt macht. Gerade für das Streckenprofil der BLT mit einem kombinierten Stadt- und Überlandverkehr stellt das Tango-Tram ein ideales Fahrzeug dar.



Binningsel

Heuwaage
ZOO

Margarethenstich entlastet Strassen

Im Januar 2017 hat der Landrat den Baukredit für den Margarethenstich bewilligt. Eine Referendumsabstimmung steht noch bevor. Mit der neuen Linienführung des 17ers wird die Attraktivität des ÖVs gestärkt: Das Leimental erhält umsteigefreie Direktverbindungen zu den Basler Bahnhöfen sowie zu zentralen Arbeitsplatzgebieten. Der zu erwartende Nachfrageschub wird die Strassen entlasten.

Hoher Kosten-/Nutzen-Effekt

Um das 300 m lange Teilstück über den Margarethenstich zu realisieren, braucht es einen langen Atem. Dabei weist das Projekt erwiesenermassen einen hohen Kosten-/Nutzen-Effekt aus, insbesondere für die Pendlerinnen und Pendler aus dem Leimental. Mehr als 60'000 Menschen wohnen heute zwischen Binningen und Rodersdorf. Die rege Bautätigkeit lässt darauf schliessen, dass sich das Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Dies wird eine weitere Zunahme der Pendlerbewegungen nach sich ziehen. Bereits heute nutzen täglich 20'000 Personen die Tramlinien 10 und 17 Richtung Stadt und zurück.

Mit der Linienführung über den Margarethenstich werden für das Leimental neue umsteigefreie Direktverbindungen zum Badischen Bahnhof sowie zu zentralen Arbeitsplatzgebieten beim Bankverein, bei der Roche, bei der Messe und beim Rosental-Areal geschaffen. Zusätzliche Attraktivität für Pendelnde gewinnt die 17er Linie mit dem Direktzugang zum Bahnhof SBB ab der Haltestelle Margarethenbrücke und den Umsteigebeziehungen zur Buslinie 36 an der Haltestelle Margarethen.

1'000 zusätzliche Einsteiger pro Tag

In den letzten Jahren wurde der öffentliche Verkehr im Leimental gezielt gestärkt und ausgebaut. 2012 wurde der 7,5 Minuten-Takt auf den Tramlinien 10 und 17 eingeführt. 2014 folgte der Doppelspurausbau zwischen Ettingen und Flüh. Mit dem neuen Teilstück über den Margarethenstich und der angepassten Linienführung des 17ers können ab 2020 deutlich mehr Leimentalerinnen und Leimentaler das Wohnen und Arbeiten über eine direkte ÖV-Linie miteinander verbinden. Dies lässt einen Fahrgastzuwachs und Umsteigeeffekte auf den ÖV erwarten. Berechnungen gehen von bis zu 1'000 zusätzlichen Einsteigern pro Tag aus. Dies entlastet die Strassen im Leimental, insbesondere in Binningen. Weiterhin pendent bleibt der betrieblich bedeutende Doppelspurausbau «Spiesshöfli» in Binningen. Der Bund hat für dieses Agglomerationsprojekt Fördergelder gesprochen. Das Bauprojekt muss in den nächsten Jahren rasch vorangerieben werden.

Neue Linienführung – gleiche Betriebskosten

Mit dem Bau des Margarethenstichs fallen einmalige Investitionskosten von CHF 21 Mio. an. Davon übernimmt der Bund im Rahmen der Förderung der Agglomerationsprogram-

me rund 35%. Die übrigen Kosten teilen sich die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Verhältnis 2:1 auf. Die BLT steuert ihrerseits CHF 2 Mio. an den Anteil des Kantons Basel-Landschaft bei, der somit noch CHF 7,5 Mio. bezahlt.

Die Linie 17 wird vorerst weiterhin als Einsatzlinie zu den Hauptverkehrszeiten verkehren. Mit der neuen Streckenführung über den Margarethenstich fallen keine wiederkehrend höheren Betriebskosten an. Sollte sich die Fahrgastnachfrage deutlich erhöhen, kann das Angebot der Linie 17 bedarfsgerecht und stufenweise zu einer Ganztagelinie ausgebaut werden.

Höhere betriebliche Flexibilität

Das Teilstück «Margarethenstich» nutzt nicht nur den Kunden, auch die betriebliche Flexibilität des Tramnetzes wird verbessert. Bei einer Streckenblockierung, bzw. bei Grossveranstaltungen wie der Basler Fasnacht, kann die Linie 10 die Innenstadt umfahren. Die Erreichbarkeit des Leimentals wird verbessert und die Heuwaage ist kein Nadelöhr mehr. Positiven Einfluss wird die neue Linienführung auch auf die Fahrplanstabilität in der Innenstadt haben.



Mehr Trams im Depot Ruchfeld

Das Depot Ruchfeld wurde 1994 beim Dreispitz direkt an den Tramlinien 10 und 11 errichtet. Um den Betrieb weiter zu optimieren und Platz für die längeren Tramzüge zu schaffen, wurden jetzt fünf zusätzliche Aussengleise erstellt und fristgerecht dem Betrieb übergeben. Vier Tramkurse der Linie 11, die bisher vom Depot Hüslimatt einsetzten, fahren seit Dezember 2016 neu vom Ruchfeld aus.

Das Tramdepot Ruchfeld liegt strategisch günstig am Kreuzungspunkt der Linien 10 nach Arlesheim/Dornach und 11 nach Reinach/Aesch. Die BLT betreibt ihr Depot auf dem Dreispitz in einer Stockwerkeigentümergeinschaft mit der Autoimporteurin Emil Frey AG. Im unteren Teil des Gebäudes liegt das Tramdepot mit Wartungstrakt und Nebenräumen, das zweite bis vierte Obergeschoss nutzt die Emil Frey AG als Verkaufs- und Ausstellungsräume für Autos. Die Zusammenarbeit zwischen Tram und Auto funktioniert seit Jahrzehnten sehr partnerschaftlich.

Zusätzlicher Platz für 13 Tango-Trams

Die Tramkurse aus dem Depot Ruchfeld können ohne Leerkilometer und lange Anfahrtswege direkt produktiv die Linien 10 und 11 bedienen. Der vermehrte Einsatz der Tango-Trams auf diesen Linien machte nach 20 Betriebsjahren eine Anpassung der Abstellflächen erforderlich. Diese waren 1994 für den Einsatz der Schindler-Doppeltraktionen konzipiert worden. Die stark frequentierte Linie 11 mit 22 Mio. Fahrgästen pro Jahr wird heute in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends durch die Einsatzlinie E11 mit Sänften-Fahrzeugen verstärkt. Mittelfristig werden diese Trams durch neue, etwas längere Fahrzeuge ersetzt. Dies bedingt zusätzliche

Abstellfläche. Mit dem Ausbau des Depots können zudem Tramkurse der Linie 11, die bisher aus dem Depot Hüslimatt aus durch das Leimental auf die Stammlinie einsetzten, ins Ruchfeld verlegt werden. Damit können Leerfahrten vermieden und der Betrieb effizienter abgewickelt werden.

Aussengleise auf Bahndamm

Die Lage des Depots Ruchfeld, eingerahmt von Strasse und der SBB-Linie Basel–Laufen–Delémont, liess keine grossen Ausbauvarianten zu. Als einzige Fläche bot sich der Bahndamm auf der Rückseite des Tramdepots an. Durch eine Stützmauer mit Aufschüttung des Damms liessen sich hier zusätzliche Abstellplätze für insgesamt 13 Tango-Trams erstellen. Die SBB waren bereit, der BLT das Bahnbord für die Depoterweiterung zu verkaufen.

Grosses Schutzgitter zur SBB-Linie

Die Baustelleneinrichtung war anspruchsvoll. Um neben der dicht befahrenen Eisenbahnlinie sicher arbeiten zu können, wurde ein 180 m langes und 15 m hohes Schutznetz aus Stahlgitter erstellt. Eine 150 m lange und 9 m hohe Betonstützmauer sichert den Erweiterungsbau gegen die Eisenbahnlinie hin. Das bestehende Parkdeck für die Mitarbeitenden im Süden wurde überdeckt, die Zu-

fahrtsrampe zu den Gleisen abgebrochen. Der Zugang vom Parkdeck zum Depot erfolgt über eine Treppe. Im Baukörper unter den neuen Gleisen befindet sich eine neue Gleichrichterstation, welche das Depot und die Linienäste Richtung Reinach und Munchenstein mit Strom versorgt. Der bisherige Gleichrichter am Tunnelweg konnte ausser Betrieb genommen werden.

15 Weichen und 1300 m Schienen

Die Verbindung der neuen Abstellgleise mit der bestehenden Wendeschleife bedingte eine leichte Anpassung der Gleisgeometrie. Insgesamt wurden 15 Weichen und rund 1'400 m Schienen verbaut, 1'200 Schwellen verlegt. Für die Stützmauer und die Bodenplatte wurden über 600 m³ Beton eingebracht. Eindrücklich sind auch die Volumen für die Neugestaltung des Bahndamms. 8'000 m³ Erdreich wurden abgetragen, 9'100 m³ für die Hinterfüllung und Fundation der Gleisflächen wieder zugeführt. Die engen Zeitbudgets konnten in diesem anspruchsvollen Projekt sowohl bei den Tief- und Gleisbauarbeiten, wie auch beim Einbau der Bahntechnik (Sicherungsanlagen und Fahrleitung) eingehalten werden. Die Übergabe an den Betrieb erfolgte rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel.



Der gelbe Alleskönner

Für Unterhalt und Reparatur von Fahrleitungen, Sicherungsanlagen sowie für Brückeninspektionen nutzt die BLT seit Herbst 2016 ein modernes Zweiwegfahrzeug. Dank zweier Antriebssysteme für Strasse und Schiene kann das Spezialfahrzeug vielseitig eingesetzt werden, notfalls sogar zum Abschleppen stehen gebliebener Trams.

Ein Zweiwegfahrzeug fährt, wie es der Name verspricht, auf zwei Wegen, d.h. sowohl auf Strasse wie auf Schienen. Die Zulassung eines solchen nicht ganz alltäglichen Gefährts mit seinem respektablen Gewicht von rund 26 Tonnen und den modularen Aufbauten, war eine besondere Herausforderung. Verschiedene Behörden auf Bundes- und Kantonebene waren involviert. Die Betriebsbewilligung vom Bundesamt für Verkehr BAV erreichte die BLT am 14. Oktober 2016.

Den ersten Ernstfall, ein Fahrleitungsdefekt bei der Haltestelle «Neuwelt» auf der Linie 10, haben das Zweiwegfahrzeug und mit ihm das Elektro-Team am 9. Dezember 2016 erfolgreich bestanden.

Wartung / Reparatur Oberleitung

Für das Elektro-Team ist das Zweiwegfahrzeug ein wichtiges Arbeitsgerät sowohl zur Reparatur, aber auch für Wartung und Unterhalt der Oberleitungen auf dem gesamten BLT Schienennetz zwischen Rodersdorf und Waldenburg. Die Arbeiten an den Fahrleitungen können situationsgerecht vom Strassen- wie auch vom Gleisbereich ausgeführt werden. Das Fahrzeug verfügt dazu über eine Scherenbühne bzw. einen ausfahrbaren 12-Meter-Kran mit isoliertem Korb.

Entspannungsfahrzeug für Trams

Zugelassen ist das Zweiwegfahrzeug als Lastwagen. Auf Schienen verwandelt der LKW sich in eine kleine Diesellok. Die Schienenfahreinrichtung besteht aus zwei Drehgestellen, die jeweils vor und hinter den beiden Fahrzeughinterachsen montiert sind und von einer Hydraulikpumpe angetrieben werden. Der Zugang zum Schienennetz erfolgt beispielsweise auf einem Bahnübergang in der Nähe des Einsatzgebiets. Dabei wird das vordere Drehgestell vom Fahrerplatz aus direkt auf die Schienen abgesenkt. Das hintere Drehgestell kann anschliessend um bis 90° gedreht werden. Dies ermöglicht das Eingleisen auf sehr engem Raum. Das Zweiwegfahrzeug ist wie die Tango-Trams 2,30 m breit. Künftig wird der LKW als Abschleppfahrzeug für stehen gebliebene Trams eingesetzt. Hierfür gelangt eine eigens konstruierte Schleppstange zum Einsatz.

Brückeninspektion

Die modulare Bauweise mit normierten Containerverschlüssen auf dem Grundfahrzeug ermöglicht es dem Elektro-Team, das Zweiwegfahrzeug bedarfsgerecht für den anstehenden Einsatz einzurichten. Eine Besonderheit ist der 14 Meter lange «Palfinger»-Kran. Damit können Inspektionen und kleinere Unterhaltsarbeiten an Brücken vorgenom-

men werden. Der lange Aufliegerkran erlaubt auch Kontrollen der Brückenwerke von unten, wenn das Fahrzeug auf dem Brückengleis steht. Da solche Einsätze meist in den betriebsfreien Stunden über Nacht stattfinden, stehen leistungsstarke Scheinwerfer zur Verfügung. Gleichzeitig kann das Zweiwegfahrzeug in Zusammenarbeit mit dem Bahndienst auch für das Zurückschneiden von Bäumen und für weitere Unterhaltsarbeiten entlang des Bahntrassees sowie bei Wartungsarbeiten in hohen Gebäuden wie den Tramdepots eingesetzt werden.

Intensive Schulungen des Personals

Die vielseitige technische Ausrüstung des Spezialfahrzeugs ist das eine. Genauso wichtig ist eine gezielte Schulung aller Mitarbeiter des Elektro-Teams in der Handhabung der Kräne, beim Wechseln der Aufbauten, bei der Störungsintervention und dem Kleinunterhalt. Handgriffe müssen einstudiert, die Bedienung regelmässig trainiert sein, so dass bei einer Fahrleitungsstörung das jeweilige Pikettteam sofort einsatzbereit ist.



Digitale Lösungen beim Unterhalt

Für die Planung der Instandhaltung, die Überwachung und Verwaltung der Infrastruktur sowie der Fahrzeugflotte setzt die BLT mit *Infrasys* und *ZEDAS* spezialisierte Software-Tools ein. Der Wechsel vom Papier zur digitalen Welt verändert die bisherigen Arbeitsprozesse wesentlich. Die Software erleichtert die Mittel- und Langfristplanung und ermöglicht einen gezielteren Einsatz der Mitarbeitenden im Tagesgeschäft.

Die Infrastruktur-Abteilung der BLT ist zuständig für 81 km Hauptgeleise mit Fahrleitung, 14 Bahnbrücken, 94 Bahnübergangsanlagen, 15 Stellwerke und 20 Gleichrichter. Die Instandhaltungsprozesse für dieses grosse Portfolio sind anspruchsvoll. Bisher basierten Erneuerungsentscheide neben den schriftlich dokumentierten Fakten v.a. auf Erfahrungswerten und Beobachtungen der Fachpersonen vor Ort. Neu kann das Infrastrukturteam für die Planung und Steuerung der Instandhaltung auf die Datenbank *Infrasys* zugreifen, in der sämtliche Daten und Fakten zum Zustand des Schienennetzes und eine Historie der einzelnen Anlagen und Komponenten abrufbar sind.

Festgestellte Störungen und Mängel an der Schieneninfrastruktur werden positionsgenau (Gleismeter, Koordinaten) in *Infrasys* erfasst. Stamm- und Messdaten sowie Ergebnisse aus Inspektion/Begehungen fliessen ebenfalls in das System ein. Dokumentiert werden zudem sämtliche Arbeiten, die im Rahmen der Instandhaltung erbracht werden, aufgeschlüsselt nach Datum, Ort und Zustand.

Präventive Instandhaltung

Mit *Infrasys* lassen sich die Instandhaltungs- und Erneuerungsprozesse sowohl beim Personaleinsatz als auch bezüglich gezielten

Mitteinsatzes weiter optimieren. Anhand der Anlagenhistorie und dem Gesamtüberblick können Schwachstellen frühzeitig erkannt und dank präventiver Instandhaltung Ausfallzeiten sowie technisch bedingte Stillstände weitgehend vermieden werden.

Infrasys ist ein lernendes System. Gesammelte Erfahrungswerte ermöglichen Prognosen zu einem möglichen Ausfallverhalten, zu Instandhaltungskosten und zur durchschnittlichen Lebensdauer von Infrastrukturelementen. Dies erleichtert nicht nur die Investitionsplanung, sondern darüber hinaus auch die Arbeit der Infrastruktur-Teams. Die Mitarbeiter können bei Anlagestörungen eine Liste mit allen aufgetretenen Mängeln abrufen und sich vorab ein Bild von der Situation vor Ort machen. Dies erlaubt es, Störungen schneller und gezielter zu beheben.

Fahrzeugdaten überall abrufbar

Für die Instandhaltung, Überwachung und Bedarfsplanung der Tramflotte nutzt die BLT seit 2016 die Software *ZEDAS*. Der modulare Aufbau der Tango-Trams führt dazu, dass der Unterhalt vermehrt nach dem *change-and-repair-System* erfolgt. Eine digitale Verwaltung der Instandhaltung via *ZEDAS* bringt so verschiedene Vorteile im Tagesgeschäft mit sich: Nicht nur stehen sämtliche

Daten orts- und zeitunabhängig zur Verfügung, was bei zwei Depotstandorten Hüsli-matt und Ruchfeld zu organisatorischem Mehrwert führt. Auch lassen sich Arbeitsabläufe und Revisionen bedarfsgerecht planen. In *ZEDAS* werden die Fahrzeuge und alle zugehörigen Komponenten mit Referenznummern erfasst. Hinter jeder dieser Komponenten – beispielsweise ein Klimagerät – steht eine detaillierte Verlaufsgeschichte: Wann wurde das Gerät beschafft, welche Störungen sind aufgetreten, was wurde repariert, wer hat die Arbeiten erledigt und wann ist die nächste Wartung fällig. Diese Daten bleiben stets bei der Komponente und nicht beim Fahrzeug, in dem sie gerade eingebaut sind.

Datenauswertung erleichtert Unterhalt

Datenbanken wie *ZEDAS* vereinfachen auch das Tagesgeschäft in den Depots. Sämtliche gemeldeten und bearbeiteten Störungen werden tagesaktuell im System nachgeführt. Mit den gesammelten Daten lassen sich Auswertungen erstellen, welche Störungsarten bei welchen Komponenten wie häufig auftreten. Dies ermöglicht beim Tramunterhalt neben der kurativen auch eine präventive Instandhaltung sowie eine effiziente Einsatzplanung der Depotmitarbeiter.

Das U-Abo im Handy

1984 haben BLT und BVB das U-Abo erfunden; damals das erste Verbund-Abonnement der Schweiz. Pionier bleibt Pionier: Mit der U-Abo-App lancierten BLT und BVB im September 2016 nun das erste digitale Verbund-Abonnement der Schweiz!

«Das U-Abo im Handy kommt gut an. Im Januar 2017 nutzten mehr als 30'000 Fahrgäste das digitale Abo», sagt Stephan Brode, Chief Digital Officer (CDO) der BLT.



Schluss mit Schlange stehen vor dem Schalter:
Das U-Abo ist im Handy!



Was war die Motivation für BLT und BVB, eine U-Abo-App zu lancieren?

Die Industrie hat uns mit den modernen Smartphones und der flächendeckenden 3G/4G-Abdeckung einen «reifen Kanal» zur Verfügung gestellt, über den wir neue digitale Verkaufskanäle für ÖV-Dienstleistungen lancieren können. Mit der App «Tickets» haben wir seit 2014 bereits ein erfolgreiches digitales Vertriebsprodukt auf dem Markt. 2015 kam die erste digitale Mehrfahrtenkarte dazu. Dabei haben wir gelernt, digitale-Tickets zu erstellen und die e-Zahlungsprozesse sauber abzuwickeln. Diese Vorspeise steigerte bei uns den Appetit auf den Hauptgang, das U-Abo. Wir wollten den Kundinnen und Kunden für das Kernprodukt des TNW eine einfach zu bedienende und sichere digitale Lösung anbieten. Dass wir damit, wie bereits bei der elektronischen Mehrfahrtenkarte, erneut ein innovatives Produkt schweizweit als Erste auf den Markt bringen konnten, freut uns ausserordentlich.

Was unterscheidet die neue U-Abo-App von der App «Tickets»?

Mit dem U-Abo auf dem Handy stossen wir im Ticketvertrieb in eine ganz neue Dimension vor. Im Gegensatz zu Einzeltickets, die nur für einen eng begrenzten Zeitraum gültig sind, muss ein U-Abo einen Monat bzw. ein ganzes Jahr online verfügbar bleiben. Dazu sind ganz andere Geldbeträge zu vereinnahmen: Mit Aboverkäufen kommen rasch Millionenbeträge zusammen. Ein Abo stellt darüber hinaus ganz andere Ansprüche an die Datensicherheit. Basis der neuen App ist eine gemeinsame Kundendatenbank von BLT und BVB. Hier sind alle U-Abo-Besitzer registriert. Da jedes U-Abo pro Monat mit CHF 25.– subventioniert wird, muss neben der Identität auch der Wohnsitz tagesaktuell überprüfbar sein. Auch betriebliche Aspekte gab es zu berücksichtigen. Das digitale U-Abo musste beispielsweise dem Schweizer Kontrollstandard entsprechen. Wir haben erreicht, dass alle wesentlichen Funktionen

und Sicherheitselemente, welche für den Verkauf eines digitalen U-Abos nötig sind, im Kontrollcode abgebildet und auf der nationalen ÖV-Plattform abgespeichert werden können.

Welche Vorteile hat der Fahrgast, wenn er sich für ein digitales U-Abo entscheidet?

An erster Stelle sind Sicherheit und Komfort zu nennen: Mit der U-Abo-App kann man das Abo schlicht nicht mehr verlieren. Bei Verlust oder Wechsel des Smartphones wird das personalisierte U-Abo einfach und rasch auf das neue Gerät heruntergeladen und steht umgehend wieder zur Verfügung. Auf der App gibt es das Fliessdatum, d.h. der Kunde entscheidet, ab wann sein U-Abo gültig ist. Auch eine Erinnerungsfunktion ist integriert. So verpassen unsere Kunden keine Abo-Verlängerung mehr. Diese kann jederzeit direkt via Smartphone vorgenommen werden, also kein Schlange stehen mehr am Monatsende vor den Schaltern.

Die meisten U-Abo Kunden nutzen noch den Einzahlungsschein (ESR). Wie können sie auf die das digitale Abo wechseln?

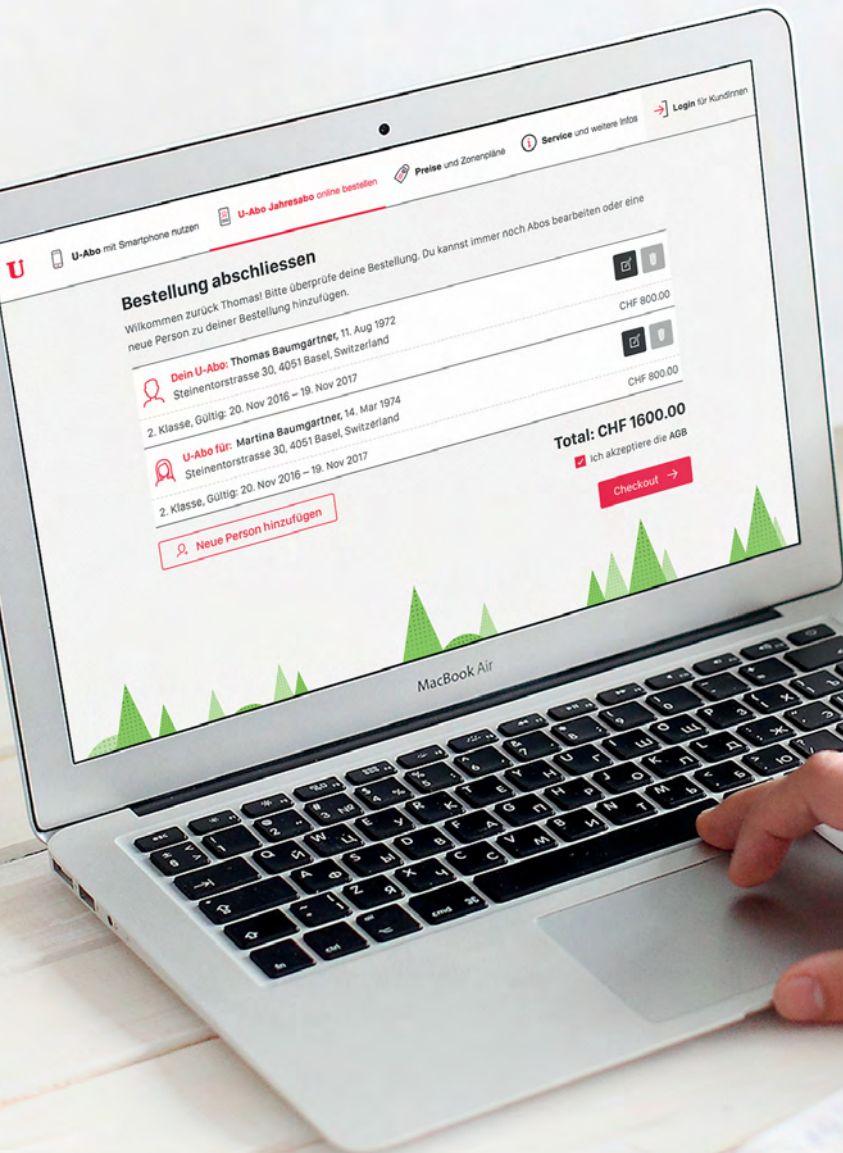
Der ESR ist nach wie vor sehr verbreitet und ein sehr günstiges Vertriebsprodukt. 2016 haben 77% der U-Abo-Kunden die Quitung des ESR als Abo verwendet. Mit der U-Abo-App haben BLT und BVB jetzt eine zeitgemässe und flexible Lösung, wenn in den nächsten Jahren der Einzahlungsschein der Post vereinheitlicht wird und nicht mehr als Träger des U-Abos zur Verfügung stehen kann. Um für das digitale U-Abo eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen, war es wichtig, den Transfer des bestehenden Papier-Abos auf die App einfach und komfortabel zu gestalten. Zwei Klicks genügen. Die Kundendaten müssen nicht erneut eingegeben werden. Wenn man ein persönliches Foto von sich hinterlegt, entfällt bei einer Kontrolle gar das Vorzeigen eines Ausweises, was beim Papier-Abo noch zwingend ist.

Die meisten U-Abos werden um den Jahreswechsel erneuert. Wie sieht die erste Bilanz der U-Abo-App aus?

Die Nutzungszahlen sind sehr erfreulich. Bis Ende Januar 2017 wurden 22'400 U-Abos direkt über die App gekauft und 20'500 bestehende Papier U-Abos auf die mobile App übertragen. Unser erstes Ziel, 10% der U-Abos digital zu verkaufen, haben wir damit bereits übertroffen. Über den digitalen Kanal haben wir bisher einen Umsatz von rund CHF 6 Mio. generiert. Dies zeigt, dass die U-Abo-App einem echten Kundenbedürfnis entspricht. Unterschätzt haben wir im Vorfeld, mit welcher Konzentration die Abo-Bestellungen eingehen können. Am 2. Januar 2017 etwa haben wir über 4'000 Bestellungen für digitale U-Abos erhalten und dabei mehr als eine halbe Million Franken umgesetzt. Trotz guter Vorbereitungen war das System diesem Ansturm kurzzeitig nicht gewachsen, insbesondere wegen der vielen hochgeladenen Fotos. Parallel dazu wurde unser Help Desk mit Anfragen überhäuft. Oft ging es dabei um Anwenderprobleme. Wir haben den Support inzwischen verstärkt und sind gut aufgestellt.

Welche Weiterentwicklungen sind bei der U-Abo-App geplant?

Kleinere Optimierungen nehmen wir fortlaufend vor. 2017 werden BLT und BVB die Version 2.0 der U-Abo-App auf den Markt bringen. Geplant ist, ab Sommer eine Erweiterung des U-Abo-Sortiments anzubieten, mit Job-Ticket und IV-Abos. Wir stehen erst am Anfang eines sich sehr schnell verändernden Lebens-, Arbeits- und Kaufverhaltens. Ich bin überzeugt, dass es das Abo-Modell auch in Zukunft geben wird, trotz der Tendenz zu post-price-Systemen, da es eine klar definierte Leistung zu einem vorab pauschal festgelegten Preis bietet. Unsere Kunden wollen praktische, einfache und sichere Lösungen.



Bestellung abschliessen

Willkommen zurück Thomas! Bitte überprüfe deine Bestellung. Du kannst immer noch Abos bearbeiten oder eine neue Person zu deiner Bestellung hinzufügen.

- Dein U-Abo:** Thomas Baumgartner, 11. Aug 1972
Steinentorstrasse 30, 4051 Basel, Switzerland
CHF 800.00
- U-Abo für:** Martina Baumgartner, 14. Mar 1974
Steinentorstrasse 30, 4051 Basel, Switzerland
CHF 800.00

Total: CHF 1600.00

Ich akzeptiere die AGB

[Checkout →](#)

[+ Neue Person hinzufügen](#)

MacBook Air

Ticket-Automat für zu Hause

Mit der U-Abo-App und der App «Tickets» stehen unseren Kundinnen und Kunden heute für fast alle TNW-Produkte digitale Ticketbezugsmöglichkeiten zur Verfügung. Komplettiert wird das Online-Angebot durch einen Webshop. Über den digitalen Schalter www.u-abo.ch können U-Abos auf Papier mit Fließdatum bequem von zu Hause aus gekauft werden.

Parallel zur U-Abo App haben BLT und BVB unter www.u-abo.ch einen Webshop entwickelt. Leitgedanke für die Lancierung des Webshops war, dass der digitale Komfort beim Ticketkauf nicht zwingend mit der Nutzung eines Smartphones verknüpft sein soll. Der digitale Schalter steht im Internet rund um die Uhr zur Verfügung und ist damit eine Alternative für all jene, die zwar ein U-Abo auf Papier wollen, dazu aber nicht einen Schalter der BLT oder BVB aufsuchen wollen bzw. können.

U-Abos für die ganze Familie

Der Webshop bietet einen besonderen Zusatznutzen: Auf www.u-abo.ch kann man gleichzeitig mehrere U-Abos bestellen, etwa für die eigene Familie oder auch für Freunde und Bekannte. Bezahlt wird mit Kredit- oder PostCard. Über die U-Abo-App kann dagegen stets nur ein Abo pro Gerät gelöst werden. Denn ein Abo wird aus Sicherheitsgründen mit einer einzigen Person und derer persönlichen Handy-Nummer gekoppelt. Mit dem Webshop fällt diese Beschränkung weg, da bestellte U-Abos in Form einer Butterfly-Card mit dem Namen des Abo-Inhabers und Fließdatum danach per Post zugestellt werden.

Hohe Sicherheitsstandards

Die Transaktionen im Webshop werden durch ein https-Transportverschlüsselungsprotokoll gesichert. Spezialisierte Unternehmen überprüfen die Sicherheitsstandards und den Datenschutz regelmässig. Dieser ist hoch: Zahlungen via Webshop werden erst nach Eingabe einer separaten 3-D-Secure Zahl freigegeben. Zusätzlich profitieren die TNW-Kundinnen und Kunden auch vom Umstand, dass die U-Abos durch die Kantone subventioniert werden. Die U-Abos sind personalisiert, der jeweilige Wohnsitz wird wegen der Subventionsberechtigung überprüft. Es finden keine anonymen Abo-Verkäufe statt. Betrugsrisiken können damit weitestgehend ausgeschlossen werden.

Breite Vertriebspalette steht bereit

Mit der U-Abo-App, der Ticket-App und dem Webshop stehen den Kundinnen und Kunden eine breite Palette neuer digitaler Verkaufskanäle für ÖV-Dienstleistungen zur Verfügung. Wie die jüngste Entwicklung zeigt, werden diese immer stärker genutzt. Das bedeutet jedoch nicht, dass die heute etablierten klassischen Verkaufskanäle verschwinden. Es wird weiterhin Billettautomaten an den Haltestellen geben. Auch die bedienten Schalter werden weitergeführt, denn es braucht auch einen Ort, an dem der

persönliche Kontakt von Mensch zu Mensch auch in Zukunft möglich sein wird.

Bei den Bezahlungswegen werden die Distanzzahlungen zunehmen, etwa mit Kreditkarten und andern digitalen Zahlungsmitteln. Selbstverständlich wird man sein U-Abo bzw. seine Tickets auch weiterhin mit Bargeld lösen können.

Neue Träger für U-Abo

In den nächsten Jahren wird der Einzahlungsschein der Post vereinheitlicht. Weil individuelle Aufdrucke wie beim heutigen U-Abo dann nicht mehr möglich sein werden, steht diese vielgenutzte und vertriebsgünstige Form leider nicht länger als Träger für das U-Abo zur Verfügung.

Mit der U-Abo-App haben BLT und BVB einen digitalen Ersatzträger lanciert. Ein neuer Papierträger für U-Abo-Käufe mit Fließdatum über den Webshop wurde entwickelt. Alternativen zum Einzahlungsschein gibt es bereits seit einigen Jahren. U-Abos können mit der U-Abo-Card an allen TNW-Automaten oder an den Schaltern der SBB gelöst werden. Mittelfristig wird es auch möglich werden, sich das U-Abo via Webshop auf den Swiss Pass referenzieren zu lassen.

in der Region



Der Golf GTI.



Jetzt bei **hofmann** automobile



Moving Media Basel AG

Werbeerlöse leisten einen wichtigen Beitrag an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Um Synergien und längerfristig Mehrerträge im Werbegeschäft zu erzielen, haben BLT und BVB 2016 eine gemeinsame Vertriebsgesellschaft gegründet, die *Moving Media Basel AG*. Werbekunden profitieren seither von einem einfacheren Zugang zu den ÖV-Werbeflächen und einer grösseren Reichweite für ihre Werbung.

Fahrzeugwerbung im öffentlichen Verkehr ist heute breit akzeptiert und wird stark beachtet. Eine Dachreklame an einem Tram oder einem Bus ist «eine rollende Plakatsäule» und spricht deutlich mehr Menschen an, als ein ortsgebundenes Plakat. Wie Erfahrungswerte zeigen, können sich bis zu 70% der Bevölkerung an einzelne bekannte Sujets an Trams und Bussen erinnern. Werbung im Fahrzeuginnern begleitet die Passagiere während der Fahrt. Auch hier können sich die meisten Fahrgäste an einzelne Plakate erinnern. Die Erträge aus der Verkehrsmittelwerbung tragen dazu bei, den Kostendeckungsgrad der ÖV-Linien zu verbessern und entlasten damit direkt die Besteller. Die BLT konnte 2016 Einnahmen von rund CHF 1,87 Mio. mit Werbeflächen erzielen. Um dieses wichtige Nebengeschäft weiter zu stärken und die Einnahmen langfristig zu sichern, wurden verschiedene Szenarien geprüft. Als erfolgversprechendste Variante erwies sich die Gründung einer Werbe-Tochterfirma zusammen mit unserem Netzpartner, der BVB.

Moving Media Basel AG

Im Frühling 2016 haben BLT und BVB ihre Verkehrsmittelwerbung in die neu gegründete *Moving Media Basel AG* eingebracht. An der Aktiengesellschaft ist die BVB mit

66,6% und die BLT mit 33,4% beteiligt. Der offizielle Startschuss für die Tochtergesellschaft *Moving Media Basel AG* erfolgte am 13. April 2016. Der Verwaltungsrat setzt sich aus je zwei Vertretern der beiden Partnerunternehmen zusammen. Präsiert wird das Gremium von Erich Lagler (BVB), Vizepräsident ist Andreas Büttiker (BLT), die weiteren Mitglieder sind Stefan Schaffner (BVB) und Reto Meister (BLT). Domiziliert ist die *Moving Media Basel AG* im Wellauer-Haus auf dem BVB-Gelände im Dreispitz. Die operative Leitung wurde an Hans-Georg Bell übertragen. Ihm steht ein Team von insgesamt vier Mitarbeitenden zur Seite.

Werbekunden und ÖV profitieren

Das Zusammenlegen der Aktivitäten im Bereich Verkehrsmittelwerbung bringt BLT und BVB verschiedene Vorteile: *Moving Media Basel AG* bietet Werbekunden eine attraktive Reichweite von täglich über 500'000 Fahrgästen, dies im zweitwichtigsten Werbemarkt der Deutschschweiz. Neu werden alle Dienstleistungen aus einer Hand angeboten, was den Zugang für die Kunden einfacher macht und die Attraktivität der Fahrzeugwerbung zusätzlich steigert. Durch die organisatorische Trennung von den Muttergesellschaften kann sich die *Moving Media Basel AG* im schnelllebigen Werbemarkt dy-

namisch und rasch entwickeln und sich gezielt den jeweiligen Bedürfnissen der Kunden anpassen. Die Schnittstellen zu BLT und BVB bleiben sichergestellt, ein enger Austausch ist etabliert. Ziel ist, dass *Moving Media Basel AG* neben den Synergien auch nachhaltig Mehrerträge realisieren kann.

Politische Werbung neu erlaubt

Seit September 2016 kann für Werbeformate in den Trams und Bussen auch politische Werbung gebucht werden, sei es auf Hängekartons, den Doppelbildschirmen, auf Hangtags sowie Fenstertransparenten. Ausgeschlossen bleiben weiterhin die Aussenformate (Plakate an den Fahrzeugen, Vollwerbung).



**MOVING MEDIA
BASEL**

Kurznachrichten



Der neue Erdgasbus von Scania wird während dreier Jahre auf dem Streckennetz der BLT intensiv getestet. Im Einsatz ist er 2017 meistens auf der Linie 60 zwischen Muttenz und Biel-Benken.

Erdgasbus von Scania im Testbetrieb

Am 11. April 2016 startete die BLT einen dreijährigen Versuchsbetrieb mit einem Citywide CNG Erdgasbus der neusten Generation von Scania. Das moderne Fahrzeug, ausgerüstet mit einem leistungsstarken und emissionsarmen Euro6-Gasmotor, wurde der BLT von Scania und dem Gasverbund Mittelland GVM kostenlos zur Verfügung gestellt. Die BLT bezahlt das Gas sowie die Ausgaben für Verbrauchsmaterial und den Unterhalt. Der dreijährige Versuch wird zu empirischen Zwecken von der EMPA begleitet. Das Ziel des mehrjährigen Testbetriebs besteht darin, die Verfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit, aber auch Ökologie der Gas-Antriebstechnologie in der Praxis zu testen.

In den kommenden Jahren werden die Betriebs-, Reparatur-, Wartungs- und Treibstoffkosten für den Scania Gasbus genau erfasst. Dies ermöglicht eine wirtschaftliche Beurteilung des Busses, auch im Vergleich zur modernen Dieselflotte, die bei der BLT heute im Einsatz steht. Dem Gasmotor wird ein vergleichsweise grosses Entwicklungspotential zugeschrieben, etwa bezüglich einer weiteren CO₂-Reduktion. Die BLT erhofft sich detaillierte Grundlageninformationen bezüglich Zuverlässigkeit, Unterhaltskosten und Verbrauch der neusten Gas-Motoren. Diese werden in künftige Entscheidungen zu Antriebstechnologien einfließen.

Alle Bahnübergänge der BLT sind abgesichert

«Bahnübergänge sind entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können». Diese Vorschrift aus Art. 37b der Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist bei der BLT umgesetzt.

Seit 2006 wurden im Rahmen des Programms «Massnahmen Bahnübergänge» in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft 25 Bahnübergänge komplett

saniert bzw. mit Schrankenanlagen gesichert und gleichzeitig verschiedene Gleisquerungen aufgehoben.

2016 konnten zuletzt die Bahnübergänge «Flühbergweg» und «Hauptstrasse» in Ettingen sowie «Steinenweg/Hauptstrasse» in Hölstein mit Schrankenanlagen abgesichert werden. Die BLT betreibt auf ihrem Streckennetz insgesamt 94 Bahnübergangsanlagen. Abgesicherte Bahnübergänge erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer nachweislich. Die Planung und Realisierung einer Sicherungsanlage erfordert allerdings einen hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand. Von der Projektierung bis zur Inbetriebnahme dauert es bis zu eineinhalb Jahre. Einsparungen, wie zuletzt in Ettingen, können zusätzliche Verzögerungen nach sich ziehen. Die Art der Sicherung (z. B. Schrankenanlagen, Blinklichtsignalanlagen oder Andreas-kreuze) wird dabei von Fall zu Fall beurteilt und hängt von verschiedenen Faktoren ab: Intensität des Strassen- und Fussgängerverkehrs und Sichtverhältnisse. Die Kosten pro Anlage liegen zwischen CHF 50'000 und CHF 500'000.

BLT Gebäude und Bauten sind erdbebenverstärkt

Die Region entlang des Oberrheingraben ist einem vergleichsweise höheren Erdbebenrisiko ausgesetzt als das schweizerische Mittelland. Die BLT hat aus diesem Grund alle ihre betrieblich genutzten Bauwerke wie Tram- und Busdepots, Verwaltungsgebäude, Lagerhallen, das Park&Ride-Gebäude oder Brücken auf ihre Stabilität und Erdbeben-tauglichkeit hin überprüft. Wo nötig, wurden gezielt Erdbebenverstärkungen gemäss den neusten Bauvorschriften bzw. SIA-Normen vorgenommen. Das Ertüchtigungsprojekt konnte 2016 abgeschlossen werden.

Homepage im responsive design

Die BLT Homepage www.bl.ch bietet unseren Kundinnen und Kunden allgemeine Auskünfte zum Unternehmen und spezifische

Informationen zu Tarifen, Tickets und der Betriebslage. Mit rund 6'000 Besuchern pro Tag resp. zwei Millionen pro Jahr wird die Website rege nachgefragt. Häufig aufgerufen werden insbesondere die Haltestellenfahrpläne, die als PDF zur Verfügung gestellt werden oder der individuell konfigurierbare Abfahrtsmonitor mit Echtzeitangaben.

2016 wurde die BLT Website umfassend erneuert. www.bl.ch orientiert sich an den aktuellen Trends und Konventionen im Bereich Webdesign und hebt sich damit deutlich vom Erscheinungsbild der bisherigen Internetseite ab. Die User finden eine aufgeräumte, zeitgemässe Homepage vor, mit intelligenter, einfacher Benutzerführung sowie hoher Qualität hinsichtlich Anwenderfreundlichkeit, Browserkompatibilität und Ladegeschwindigkeit. Gestaltet ist die BLT Website im *responsive webdesign*. Dies bedeutet, dass sie auf jedem Gerät, sei es Tablet, PC oder Smartphone, in der jeweils optimal verfügbaren Grösse angezeigt wird.

IT erfolgreich auditiert

Mit fortschreitender Nutzung digitaler Systeme ist eine sichere, jederzeit verfügbare und stabile IT-Umgebung für die BLT unverzichtbar, aber auch immer komplexer geworden. Um die Informatik-Sicherheit und Funktionstüchtigkeit der IT zu testen, werden regelmässig Audits durchgeführt, zuletzt durch einen externen Spezialisten im Dezember 2016. Ziel der jüngsten IT-Security-Review war, anhand einer Risiken- und Schwachstellenanalyse zu prüfen, ob die in den letzten Jahren aufgebaute IT-Organisation in der Lage ist, Cyber-Bedrohungen abzuwehren sowie die Verfügbarkeit und Datensicherheit zu garantieren.

Der Auditor kommt zum Schluss, dass die BLT in Sachen IT-Sicherheit ihre Hausaufgaben gemacht hat und funktionell gut und effizient organisiert ist.



Im Dienst für die Sicherheit

Der Aufgabenbereich der Mitarbeiter im Sicherheitsdienst ist vielseitig: Neben der Fahrausweiskontrolle geben sie den Fahrgästen Auskunft zu Anschlüssen und Fahrplänen, leisten Platzdienst bei Betriebsstörungen und sorgen mit ihrer Präsenz in den Fahrzeugen und auf Haltestellen für Sicherheit. Neu sind sie für die Kontrolle der Fahrausweise auch mit digitalen Lesegeräten ausgerüstet.

«Guten Tag. Wir führen eine Billettkontrolle durch. Bitte weisen Sie Ihre Tickets bzw. Abonnemente vor. Vielen Dank.» In den Trams und Bussen der BLT gilt Selbstkontrolle. Fahrgäste müssen bei Fahrtbeginn über ein gültiges Billett/Abo verfügen bzw. es beim Buschauffeur lösen. Um dies durchzusetzen, führt der BLT Sicherheitsdienst regelmässig zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten Kontrollen durch.

Die üblichen Ausreden

Kann ein Fahrgast ohne gültigen Fahrausweis die Zusatzgebühr nicht vor Ort bezahlen, werden seine Personalien aufgenommen. Dies erfolgt im Fahrzeug oder dann auf der Haltestelle, wenn die Zeit während der Fahrt nicht reicht. In den meisten Fällen haben die Schwarzfahrer das U-Abo daheim vergessen. Dieses muss danach innert 10 Tagen an einem Schalter vorgewiesen werden. Für fehlende Tickets werden dem Sicherheitsdienst oft abenteuerliche Begründungen aufgetischt: Ein Dauerbrenner ist etwa der defekte Ticketautomat oder das im Automatschlitz vergessene Billett. Gern wird der Fahrschein auch versehentlich beim Aussteigen entsorgt, oder es wird bei den Personalien der Name eines Kollegen angegeben, von dem man weiss, dass er ein U-Abo besitzt.

Selbstschutz wird trainiert

Manchmal bleibt es nicht bei harmlosen Ausreden und dummen Beschimpfungen, insbesondere bei Kontrollen auf dem Nachtbus. In Kursen werden die Mitglieder des Sicherheitsdienstes auf solche Situationen vorbereitet: Selbstschutz, Konfliktmanagement oder der richtige Umgang mit Pfeffer-Spray für den Notfall werden trainiert. Meist gelingt es mit gutem Zureden, heikle Situationen zu entschärfen. Pfeffer-Spray musste seit 2010 lediglich zweimal eingesetzt werden. Der Sicherheitsdienst ist zu seinem Selbstschutz immer im Team unterwegs. Eskaliert eine Situation, oder sind Drogen bzw. Alkohol im Spiel, wird die Polizei avisiert.

Vielseitiges Aufgabengebiet

Das bestimmte Auftreten des Kontrollpersonals hilft mit, das Sicherheitsgefühl in den Fahrzeugen und auf den Haltestellen zu erhöhen. Daneben wird der Sicherheitsdienst für verschiedenste Aufgaben eingesetzt. Dazu gehört die Kundenlenkung bei Betriebsunterbrüchen. In solchen Fällen wird das Team kurzfristig aufgebildet, um Passagiere vor Ort über den Stand der Dinge zu informieren oder auf Trainersatzbusse umzulenken, bzw. diese selber zu fahren.

Kontrolle digitaler Tickets

Seit Lancierung der App «Tickets» und der U-Abo-App prüfen die Kontrolleure immer öfters auch digitale Tickets und U-Abos. Dabei wird darauf geachtet, ob der grüne Hintergrund ständig in fließender Bewegung bleibt. So kann eine Fälschung, ein printscreen, rasch von einem gültigen Ticket unterschieden werden. Klickt man die e-Tickets auf dem Smartphone an, drehen sie sich und es erscheint der nationale Kontrollcode. Dieser Zahlenschlüssel kann von allen Kontrolleuren schweizweit überprüft werden.

Swiss Pass-Kontrolle per Smartphone

Neue Kontrollstandards gelten auch beim roten Swiss Pass. Dieser Karte sieht man nicht an, welches Abo sein Besitzer gelöst hat und wie lange es gültig ist: GA oder Halbtax? Zur Überprüfung haben BLT, BVB und AAGL gemeinsam neue Kontrollgeräte beschafft. Dabei handelt es sich um handelsübliche Smartphones. 15 Geräte stehen der BLT zur Verfügung. Die zugehörige Kontrollsoftware wurde von den SBB geliefert. Die Kontrolle des Swiss Pass bleibt insgesamt etwas aufwändiger als diejenige eines U-Abos oder der bisherigen SBB-Grundkarte, auf denen alle Daten sichtbar aufgedruckt sind.

«Ich kenne meine Kunden!»

Welche Bedürfnisse haben meine Fahrgäste? Kennen sie auch meinen Auftrag, sicher und pünktlich zu fahren? Diese und weitere Fragen kamen an der Fahrdienstweiterbildung 2016 zur Sprache. Mit dabei: Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen. Die Live-Gespräche zwischen Kunde und Chauffeur über die gegenseitigen Erwartungen waren für alle Beteiligten ein Gewinn.

Üblicherweise sind Weiterbildungskurse für das Fahrdienstpersonal sehr praxisorientiert ausgerichtet: So werden neue technische Details zu den Fahrzeugen erklärt und eingeübt, unter der Anleitung von Instruktoren Fahrtrainings und Hindernisparcours absolviert, Nothelferkurse aufgefrischt, sowie Informationen zu saisonalen Baustellensituationen bzw. neuen Strassenverkehrsregeln und Fahrdienstvorschriften abgegeben.

2016 standen die Kundinnen und Kunden im Mittelpunkt der Fortbildungstage. Unter dem Motto «Ich lebe Toleranz – ich kenne meine Kunden» fand ein direkter Austausch zwischen Fahrgästen sowie Tram- und Busfahrerinnen und -fahrern statt. Ziel der Weiterbildungsveranstaltung war es, das Fahrdienstpersonal auf Kundenbedürfnisse zu sensibilisieren und im Live-Gespräch gegenseitiges Verständnis zwischen Fahrgast und Chauffeur zu schaffen.

Kurse mit Fahrgästen

Toleranz zu leben, setzt voraus, dass man die Bedürfnisse seines Gegenübers kennt und gleichzeitig bereit ist, auf diese einzugehen. Diese theoretische Vorgabe wurde an den Weiterbildungskursen praktisch umgesetzt. Die BLT hat verschiedene Kundengruppen eingeladen: Jugendliche, Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen mit Seh- bzw. Gehbehinderung. Dazu arbeitete die BLT mit der Sekundarschule Oberwil, den Gymnasien Oberwil und Münchenstein, dem WBZ Reinach, dem Blindenbund, der IG 60+ und den Grauen Pantern Nordwestschweiz zusammen. An ins-

gesamt 15 Kurstagen nahmen zwischen Januar und Mai 2016 mehr als 100 Fahrgäste und über 300 Fahrdienstmitarbeitende teil.

Gegenseitiges Verständnis schaffen

Die Fahrgäste erhielten die Gelegenheit, in Workshops ihre Anregungen, Wünsche aber auch Kritik an die Fahrdienstmitarbeitenden zu formulieren. Höhepunkt des Weiterbildungstages bildete die Live-Diskussion mit den BLT Mitarbeitenden. Im gemeinsamen Gespräch konnte nicht nur gegenseitiges Verständnis geschaffen werden, sondern gleichzeitig auch Vorurteile ausgeräumt werden. Entsprechend positiv fiel die Resonanz auf die Weiterbildungsveranstaltung aus.

Jugendliche nutzen digitales Angebot

Die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sind je nach Lebenssituation ganz unterschiedlich gelagert. So nutzen die Jugendlichen die digitalen Medien intensiv. Auf Fahrplan- und Ticket-Apps registrieren sie dank Echtzeitinformationen minutiös, ob ein Kurs pünktlich oder verspätet ist. WLAN im Tram wird begrüsst. Fast wichtiger wäre es für die Jungen, Steckdosen in den Fahrzeugen zu haben, um ihre notorisch leeren Akkus während der Fahrt aufladen zu können. Ein Anliegen der Jugendlichen ist, dass sie vom Fahrpersonal stets freundlich und korrekt behandelt werden. Es soll eine Begegnung auf Augenhöhe sein.

Senioren sicher unterwegs im ÖV

Während es den Jugendlichen im ÖV oft etwas langsam und behäbig zugeht, wären die

Seniorinnen und Senioren froh, etwas mehr Zeit zum Ein- und Aussteigen zu haben. Geduld bedeutet, sich Zeit zu nehmen. Dies wiederum führt für den Chauffeur oft zu einem Konflikt mit dem Fahrplan bzw. der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung. Die Weiterbildungskurse haben auch deutlich gemacht, wie gering das Wissen der älteren Fahrgäste über die technischen Einrichtungen ist, die ein sicheres Reisen, etwa auch mit Rollator, unterstützen. Das Fahrdienstpersonal wird entsprechend geschult, die Busse abzusenken, mit dem Anfahren zu warten, bis sich die Fahrgäste gesetzt haben und bei Bedarf beim Ein- und Aussteigen zu helfen. Damit können Sturzunfälle in den Fahrzeugen vermieden werden. Vermehrt anzubieten sind hingegen ÖV-Kurse für Senioren.

Rollstuhlfahrer nutzen App «Tickets»

Eine besondere Erfahrung für die Fahrdienstmitarbeitenden war der Live-Talk mit Fahrgästen im Rollstuhl sowie mit Vollblinden. Um sich besser vorstellen zu können, was es bedeutet, mit einer Behinderung im ÖV unterwegs zu sein, übten die BLT Mitarbeitenden vorab selbst mit Augenbinde bzw. im Rollstuhl, in ein Tram und einen Bus einzusteigen. Bewusst wurde dabei, wie wichtig für Sehbehinderte die Haltestellenansagen im Fahrzeug bzw. tönende Türknopfsignale sind. Und Rollstuhlfahrende, die oft Mühe hatten, an Automaten Billette zu kaufen, profitieren neu von der Möglichkeit, U-Abo und Einzeltickets mit dem Smartphone lösen zu können.

Train the Trainer

Die BLT führt eigene Tram- und Busschulen. Erfahrene Fahrdienstmitarbeiter, die mit den Besonderheiten des BLT Netzes vertraut sind, wirken dabei als Instruktoren. Um die Lerninhalte den angehenden Tram- und Busfahrerinnen und -fahrern kompetent, verständlich und lebendig zu vermitteln, werden die internen Trainer regelmässig selbst ins Training geschickt, sprich weitergebildet.

Wie starten Sie Ihre Lektionen? Wie wirken Sie auf angehende Wagenführer? Wie verständlich sind Ihre Erklärungen? Gehen Sie auf die Anliegen der einzelnen Kursteilnehmerinnen ein und verstehen Sie sie? Folgen Ihre Kurse oder Ihre Beratungen einem logischen Schema? Das ist eine kleine Auswahl an Fragen, mit denen sich das BLT Instruktoren-Team an seinen Weiterbildungskursen kritisch auseinandersetzt. Denn erfolgreich zu lehren, zu begleiten, zu coachen und Wissen weiterzugeben – das kann gelernt werden.

Didaktisches Know-how

Unsere Ausbilder beherrschen ihren Beruf als Tramwagenführer und Buschauffeur. Ihr Fachwissen bildet die Grundvoraussetzung für die Tram- und Busschule, reicht für sich allein jedoch nicht aus. Trainer brauchen eine ganze Palette zusätzlicher Kompetenzen. Didaktisches Know-how ist gefragt, also die Fähigkeit, den Seminarteilnehmern den Lehrstoff, so trocken er auch sein mag, verständlich und lebendig zu vermitteln.

Die Weiterbildungskurse der BLT setzen v.a. auf praktische Übungen. Die Instruktoren erhalten im Training den Auftrag, eine Probelektion vor ihren Kollegen sowie externen Experten zu halten. Der Auftritt wird gefilmt, gemeinsam in der Gruppe besprochen und ausgewertet. Dabei wird nicht nur darauf geachtet, wie Wissen vermittelt und die verwendeten Hilfsmittel eingesetzt wurden, sondern auch, wie der Referent seine Körpersprache einsetzt. Rollenspiele werden geübt, Szenarien nachgestellt sowie Erfahrungen und Tipps für das Entschärfen von Konfliktsituationen weitergegeben.

Erfahrungsberichte aus dem Alltag

Dieser direkte Erfahrungsaustausch innerhalb des Teams kommt bei den Instruktoren gut an. Sie lernen individuell, wie sie wirken, wie sie Wissen vermitteln und worauf sie beim Unterrichten speziell achten müssen. So gehören etwa Hände nicht in die Hosentaschen, so bequem dies auch sein mag. Gezielt trainiert wird der Einsatz von Gesten und Signalen. Gut platziert lassen sie die In-

struktoren sicherer und kompetenter wirken.

Hilfsmittel richtig einsetzen

Um die Ausbildung lebendig, emotional und abwechslungsreich gestalten zu können, steht darüber hinaus der Umgang mit verschiedenen Methoden und Hilfsmitteln auf dem Programm. Wie etwa kann man adäquat reagieren, wenn trotz guter Vorbereitung eine Situation eintritt, die den Unterricht blockiert? Stets hilfreich sind in solchen Momenten Beispiele aus dem Alltag oder persönliche Erfahrungsberichte. Diese helfen mit, dass sich die angehenden Tram- und Busfahrerinnen und -fahrern rasch in ihrem neuen Beruf zurechtfinden können.

Personal	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Personaleinheiten Gesamtdurchschnitt						
Verwaltung	29.8	30.9	32.6	32.1	32.7	35.1
Tram- und Bahnlinien (ohne Linie 14)	182.1	202.7	210.7	212.0	216.0	251.9
Buslinien (ohne Linie 106)	116.8	114.1	142.9	146.5	148.3	146.6
Gesamt-Personalbestand	328.7	347.7	386.2	390.6	397.0	433.6
Ø Jahres-IST-Stunden pro Personaleinheit	1'792	1'801	1'796	1'792	1'792	1'790

In den Jahres-IST-Stunden pro Personaleinheit sind die Langzeitabsenzen mit eingerechnet.

Tarifverbund Nordwestschweiz TNW

Mit Verkehrseinnahmen von CHF 265 Mio. konnte der TNW die im Vorjahr realisierten Mehreinnahmen halten. Erneut positiv entwickelt hat sich das Fahrgastaufkommen: 229 Millionen Fahrgäste (+ 1,26 Mio. Einsteiger) nutzten 2016 das ÖV-Angebot in der Nordwestschweiz. Und die Nachfrage beim U-Abo bleibt auf hohem Niveau stabil. Neu eingeführt wurde 2016 das Fliessdatum.



2016 waren im Tarifverbund Nordwestschweiz 230 Mio. Fahrgäste mit dem ÖV unterwegs. Im Monatsdurchschnitt kauften 180'000 Personen ein U-Abo. Diese Abo-Dichte ist Schweizer Rekord.

Neuer Einnahmeverteilschlüssel erarbeitet

Die Verteilung der Verkehrseinnahmen zwischen den Transportunternehmen im TNW erfolgt nachfrageorientiert und aktuell. Das heisst, dass die Einnahmen eines Jahres anhand der Nachfragedaten desselben Jahres auf die Unternehmen verteilt werden. Aktuell werden die Erlöse zu 60% nach dem Kriterium Einsteiger und 40% nach dem Kriterium Personenkilometer auf die einzelnen Verkehrsbetriebe verteilt. Der TNW Vorstand hat beschlossen, den aktuellen Einnahmeverteilschlüssel zu überprüfen und sich am Standard in der Schweiz zu orientieren. So werden im TNW ab 1. Januar 2018 nur noch die Einnahmen aus dem TNW-Sortiment verteilt, die Einnahmen aus den Anteilen General-/Halbtax-Abo werden gemäss nationalen Vorgaben direkt den Transportunternehmen zugeschrieben. Weiter berücksichtigt die neue Systematik bei der Einnahmenverteilung neben den Nachfragedaten (Einsteiger und Personenkilometer) auch die Fahrausweisstruktur pro Transportunternehmen. Dies wird zu kleineren Einnahmenverschiebungen zwischen den einzelnen Transportunternehmen und den Kantonen sowie entsprechenden Anpassungen bei den Leistungsaufträgen führen.

U-Abo mit Fliessdatum

Bislang waren U-Abos nur für einen Kalendermonat, bzw. ein Kalenderjahr erhältlich. Seit Juli 2016 kann das U-Abo neu an jedem beliebigen Datum für einen Monat oder ein Jahr gelöst werden. Mit anderen Worten: Das U-Abo startet dann, wann die Kundinnen und Kunden es brauchen. Als Träger für das U-Abo mit Fliessdatum stehen die U-Abo-App auf dem eigenen Smartphone, die U-AboCard am TNW Automaten oder die SBB-Grundkarte am SBB-Automaten zur Auswahl. Bei U-Abos, die per Einzahlungsschein gelöst werden, ist ein Fliessdatum weiterhin nicht möglich.

City Park&Ride Basel

Bei einer Fahrt in die Stadt Basel lassen sich seit Herbst 2016 Auto und ÖV vorteilhaft kombinieren. In Zusammenarbeit mit Pro Innerstadt und Immobilien Basel-Stadt, der Betreiberin der fünf staatlichen Parkhäuser, hat der TNW im Dezember 2016 das Kombiticket *City Park&Ride* lanciert. Dieses löst man bequem an der Parkhauskasse und profitiert damit gleich doppelt: vergünstigte ÖV-Tarife für die Zone 10 und eine Stunde Gratis-Parking. Der Preis wird nach Stunden berechnet, das *City Park&Ride-Ticket* vor der Rückfahrt an der Parkhauskasse bezahlt.

TNW-Einnahmen 2016

Die TNW Verkehrserlöse beliefen sich auf CHF 265,2 Mio. Im Gesamterlös eingerechnet sind nachgemeldete Einnahmen (ausserordentliche Erträge) von CHF 2,2 Mio. aus vergangenen Jahren. Die Erträge aus dem TNW Sortiment entwickelten sich stabil. Die im Vorjahr durch die Tarifierhöhung per 16. Dezember 2014 erreichten Mehreinnahmen konnten gehalten werden. Das U-Abo bleibt mit zwei Dritteln weiterhin mit Abstand das umsatzstärkste und beliebteste Produkt im TNW. Seit Einführung des Fliessdatums ist eine leichte Tendenz von den Monats- zu den Jahres-U-Abos zu beobachten.

Bei der Herkunft der Abonnenten zeigt sich für 2016 folgendes Bild: 43,8% der U-Abo Kunden wohnten im Kanton Basel-Landschaft, 41,2% im Kanton Basel-Stadt, 8,2% im Kanton Aargau und 4,5% im Kanton Solothurn. Die restlichen 2,3% verteilen sich auf übrige Kantone sowie auf Deutschland und Frankreich.

Die Zahl der transportierten Fahrgäste belief sich 2016 auf 229'176'313 und nahm um 1,25 Mio. zu (+0,6%). Die zurückgelegten Personenkilometer betragen für den gleichen Zeitraum 902'371'818 und waren um 22 Mio. (+2,5%) höher als 2015.

Die Einnahmen wurden 2016 aufgrund nachfragebezogener Leistungen wie folgt auf die Transportunternehmen verteilt:

Einnahmenverteilung	
BVB Basler Verkehrsbetriebe	47,41%
BLT Baselland Transport AG	23,24%
SBB Schweiz. Bundesbahnen	19,48%
PostAuto Nordwestschweiz	6,34%
AAGL Autobus AG Liestal	3,49%
SBG SüdbadenBus GmbH	0,04%

Einnahmen nach Bereich in CHF	2015	2016	Anteil %
Abonnemente	178'474'562	178'375'028	67,3
Einzelbillette	46'439'008	45'562'869	17,2
Mehrfahrtenkarten	16'546'485	17'532'807	6,6
General-/Halbtax-Abo	21'429'679	21'417'434	8,1
Diverses	851'413	2'256'087	0,8
Total	263'741'147	265'144'225	100





Finanzieller Lagebericht

Waldenburgerbahn AG (WB) erfolgreich integriert

Mit seiner strategischen Zielsetzung in der Eigentümerstrategie für die Transportunternehmungen verfolgt der Baselbieter Regierungsrat eine einheitliche Trägerorganisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton. Folgerichtig hat er am 14. April 2015 das Projekt einer Integration der WB in die BLT lanciert. Der rechtliche Fusionsprozess der beiden Transportunternehmen konnte bereits im Juni 2016 abgeschlossen und Synergien realisiert werden. Mit seinen bestellten und bezahlten gemeinwirtschaftlichen Leistungen nimmt der Besteller vermehrt Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen.

Der Steueraussschuss zur Integration der WB in die BLT hat die BDO AG beauftragt, eine unabhängige Unternehmensbewertung der WB per Stichtag 31. Dezember 2015 durchzuführen. Zur Wertbestimmung wurde die Substanzwert-Methode hinzugezogen. Auf die Anwendung von gewinn- bzw. cash-flow-bezogenen Unternehmensbewertungsmodellen wurde aufgrund der regulatorischen Vorgaben verzichtet. Mit der gewählten Methode und dem Bewertungsvorgehen erachtete BDO einen Kaufpreis von 110 bis 130% des Nominalwerts pro Aktie als realistisch. Für die Übernahme sind die WB-Aktionäre mit CHF 2,5 Mio. abgegolten worden. Mit der Integration der WB handelte die BLT zudem ganz im Sinne der Eigentümerstrategie des Kantons Basel-Landschaft.

Fusionsbedingtes Wachstum

Die Aktionäre der BLT und WB haben an ihren ordentlichen Generalversammlungen vom Frühling 2016 der rückwirkenden Fusion auf den 1. Januar 2016 vorbehaltlos zugestimmt. Umsatz und Bilanzsumme der BLT erfuhren mit diesem Akt eine starke Ausweitung. Durch die Fusion mit der WB fiel ein zusätzliches Umsatzvolumen von CHF 10,7 Mio. an. Die Ausweitung der Bilanzsumme betrug CHF 45,2 Mio. Deren Wertermittlung erfolgte unter der Annahme der Unternehmensfortführung. Das Umlauf- und Anlagevermögen im Verhältnis zu Fremd- und Eigenkapital hat sich durch die Fusion im Vorjahresvergleich leicht verschoben. Die Bilanzstruktur bildet einen anlagenintensiven Betrieb ab.

Trambeschaffung abgeschlossen

Im August konnte das letzte von 38 Tango-Trams den fahrplanmässigen Betrieb aufnehmen. Die neuen Trams mit einem Investitionsvolumen von CHF 187 Mio. sind die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der BLT. Sie erstreckte sich über einen Zeitraum von 10 Jahren. Im Berichtsjahr wurden die restlichen acht Serienfahrzeuge ausgeliefert mit finanziellen Aufwendungen für Restzahlungen von CHF 15,9 Mio. Leistungsfähige Infrastrukturen sind der Motor für eine nachhaltige Entwicklung und Erschliessung von Agglomerationen, aber auch von ganzen Talschaften und bilden die Grundlage für Lebensqualität und Wohlstand. Mit einem vollständig erneuerten Schienennetz und meterspurigen Fahrzeu-

gen planen wir mit der Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn ein Generationenprojekt. Hinsichtlich des vorgesehenen Zeitplans wird mit einer Umspurung und Inbetriebnahme auf 2022 ausgegangen. Die Planungsarbeiten sind im Berichtsjahr voll angelaufen. Die Investitionen in dieses Zukunftsprojekt werden auch in den kommenden Jahren grosse finanzielle Mittel binden. Das Investitionsvolumen für die Gesamterneuerung beläuft sich über den ganzen Zeitraum auf rund CHF 300 Mio.

Gutes Ergebnis dank marktwirtschaftlichem Bereich

Die finanzielle Situation der Besteller bleibt insbesondere im Regional- und Ortsverkehr angespannt. Aus der Fusion mit der WB erwartet der Kanton Basel-Landschaft namhafte Synergien, was den Druck auf die Abgeltungsentschädigung weiter erhöht, während gleichzeitig die Qualitäts- und Angebotsansprüche der Fahrgäste zunehmen. Im Berichtsjahr resultiert für die Sparte Regional- und Ortsverkehr ein minimaler Überschuss von CHF 263'409, was gerade einmal 0,3 Umsatzprozenten entspricht. Die Sparte Infrastruktur schliesst mit einem Überschuss von CHF 376'338 ab. Die nicht abgeltungsberechtigten Sparten weisen einen Gewinn von CHF 1'857'902 aus. Der Unternehmensgewinn liegt bei CHF 2'497'649 und damit über dem Vorjahreswert. Er wird vollumfänglich den Reserven zugewiesen.

Mitarbeiterbestand steigt markant

Auf den 1. Januar 2016 übernahm die BLT den operativen Bahnbetrieb der WB. Bereits im August/September 2015 offerierte die BLT allen WB-Mitarbeitenden die Übernahme der Arbeitsverhältnisse. Sämtliche 29 Mitarbeitenden haben die Offerte angenommen und per 1. Januar 2016 einen Arbeitsvertrag mit der BLT abgeschlossen. Der durchschnittliche Personalbestand erhöhte sich um 37 auf 434 Vollzeitstellen.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Die BLT verfügt über ein Risikomanagementsystem, mit welchem sie regelmässig die strategischen und operativen Risiken erfasst und überwacht, entsprechende Massnahmen erarbeitet und damit die Risiken minimiert. Basis dazu ist ein auf die BLT zugeschnittener Risikokatalog. Dabei werden jährlich sämtliche identifizierbaren Risiken bezüglich ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und ihres möglichen Schadensausmasses beurteilt und im Bericht zuhanden des Verwaltungsrats mit den bisherigen und geplanten Massnahmen zusammengefasst.

Für das Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat folgende Kernrisiken identifiziert:

- Zunahme von Verspätungen im Busbereich führt zu instabilen Fahrplänen, Anschlussbrüchen und damit zu Fahrgastverlusten, Einnahmerückgängen und Rückgang der Kundenzufriedenheit.
- Ein schwerer Bahn-, Tram- oder Busunfall kann zu Personen- und Sachschäden sowie zu Betriebsunterbrüchen führen.

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

Bestellungs- und Auftragslage

Im Oktober 2015 reichte die BLT eine Offerte für den Betrieb und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur für die Kalenderjahre 2017 bis 2020 ein. Diese beinhaltet erstmals auch die 13,1 km lange Strecke Liestal bis Waldenburg. Im Zusammenhang mit deren Gesamterneuerung mussten mit dem Bund vorgängig verschiedene Fragen bezüglich Finanzierung und Kostenträger geklärt werden. Wir rechnen mit einer Leistungsvereinbarung im ersten Semester 2017. Die Auftragslage für den regionalen Personenverkehr bleibt für das Geschäftsjahr 2017 stabil.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Im Bereich *mobile ticketing* hat die BLT Standards gesetzt und einen Zukunftstrend in der Mobilität vorweggenommen. Mit ihrer Smartphone-Lösung lancierte die BLT eine App für den mobilen Einzelbillett- und Mehrfahrtenkartenverkauf. Die Entwicklung ging mit der Einführung der U-Abo-App weiter. Im Vordergrund standen dabei die einfache Bedienung, die Sicherheit, aber auch tiefe Vertriebskosten. Ein besonderes Augenmerk galt dem einfachen Transfer bestehender Papier-Abos auf die App. Mit der neuen Lösung haben wir auch an der Konzeptionierung des nationalen Kontrollstandards mitgearbeitet und damit sichergestellt, dass alle wesentlichen Funktionen und Sicherheitselemente, welche für den Verkauf eines U-Abos nötig sind, im Kontrollcode abgebildet werden können, was ermöglicht, dass alle Kontrolleure im Tarifverbund Nordwestschweiz das mobile U-Abo auf seine Gültigkeit überprüfen können.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im April 2015 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft vor dem Hintergrund der eingeleiteten Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn AG deren Integration in die BLT angestossen. Das Bundesamt für Verkehr unterstützte diese Integration aktiv. Im Berichtsjahr wurde die Fusion von beiden Generalversammlungen der betroffenen Unternehmen rückwirkend auf den 1. Januar 2016 beschlossen und umgesetzt.

Zukunftsaussichten

Mit der Fusion der beiden schienengebundenen Baselbieter Nahverkehrsbetriebe liegt die Verantwortung für die angelaufene Erneuerung der Fahrbahn zwischen Liestal und Waldenburg, der Depotanlagen in Waldenburg sowie des Rollmaterials in der Zuständigkeit der BLT. Dieses umfassende Erneuerungsprojekt bedeutet in den kommenden sechs Jahren eine grosse Herausforderung. Die Finanzierung der Infrastruktur erfolgt gemäss FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Bis 2020 ist der Investitionsbedarf mit unserer Offerte beim Bundesamt für Verkehr angemeldet. Die Gesamterneuerung der Bahn gibt uns die einmalige Chance, aber auch die Verantwortung, neue Mobilitätsformen wie selbstfahrende Züge in die Planung miteinzubeziehen.

Steigende Fahrgastzahlen werden in Zukunft weitere Ausbauschritte notwendig machen. Eine Herausforderung wird sein, die dafür notwendigen Mittel in Einklang mit den verfügbaren Ressourcen der öffentlichen Hand zu bringen.

Zusammensetzung des Bilanzgewinns 2016 von CHF 2'497'649

Regionaler Personenverkehr

CHF 116'027

4,65%

Ortsverkehr

CHF 147'382

5,9%

Infrastruktur

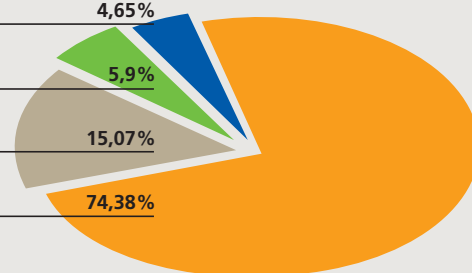
CHF 376'338

15,07%

Marktwirtschaftlicher Bereich

CHF 1'857'902

74,38%



Erfolgsrechnung

in CHF	Erläuterungen im Anhang	2016	2015
Verkehrsertrag	1	58'159'397	55'180'025
Abgeltungen	2	42'736'256	31'490'489
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	3	3'038'922	4'365'579
Sonstige Erträge	4	4'753'516	4'690'552
Eigenleistungen		545'881	574'076
Total Betriebsertrag		109'233'972	96'300'721
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	5	11'216'780	11'412'525
Sachaufwand	6	9'687'519	10'792'116
Personalaufwand	7	46'468'003	41'954'852
Übriger betrieblicher Aufwand	8	7'382'361	6'335'901
Total Betriebsaufwand		74'754'663	70'495'394
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		34'479'309	25'805'327
Abschreibungen		33'669'005	25'249'713
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		810'304	555'614
Finanzertrag		268'712	377'862
Finanzaufwand		121'784	111'825
Finanzergebnis		146'928	266'037
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		957'232	821'651
Betriebsfremdes Ergebnis		1'859'735	1'694'735
Betriebsfremder Erfolg	9	1'859'735	1'694'735
Ergebnis vor Steuern		2'816'967	2'516'386
Direkte Steuern		319'318	418'982
Jahresergebnis		2'497'649	2'097'404

Bilanz

in CHF	Erläuterungen im Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Aktiven			
Flüssige Mittel	10	71'855'525	49'004'536
Kurzfristige Geldanlagen		30'800'000	23'100'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	13'024'275	11'457'231
Übrige kurzfristige Forderungen	12	8'194'601	10'140'696
Vorräte	13	3'781'645	3'806'766
Aktive Rechnungsabgrenzungen		739'494	663'720
Total Umlaufvermögen		128'395'540	98'172'949
Finanzanlagen			
Finanzanlagen		2'179'348	2'159'300
Beteiligungen	14	858'304	818'430
Sachanlagen	15	414'440'452	364'466'076
Anlagen im Bau	16	13'586'020	32'698'001
Total Anlagevermögen		431'064'124	400'141'807
Total Aktiven		559'459'664	498'314'756
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17	9'547'405	9'842'992
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	18	19'764'355	20'428'400
Passive Rechnungsabgrenzungen	19	35'001'051	29'991'213
Kurzfristige Rückstellungen	20	8'271'396	7'844'269
Total kurzfristiges Fremdkapital		72'584'207	68'106'874
Langfristiges Fremdkapital			
Verzinsliche Darlehen	21	45'000'000	45'000'000
Unverzinsliche Darlehen		700'000	700'000
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bahninfrastrukturfonds	22	84'291'940	–
Bedingt rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	22	228'951'573	266'421'226
Rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	22	35'011'474	30'523'148
Langfristige Rückstellungen	20	26'941'310	25'811'090
Total langfristiges Fremdkapital		420'896'297	368'455'464
Total Fremdkapital		493'480'504	436'562'338
Eigenkapital			
Aktienkapital		13'100'000	13'100'000
Gesetzliche Gewinnreserven	23	4'140'580	2'291'100
Zweckgebundene Gewinnreserven	24	25'531'744	25'065'591
Freiwillige Gewinnreserven		20'718'937	19'210'523
Jahresgewinn		2'497'649	2'097'404
Eigene Aktien		– 9'750	– 12'200
Total Eigenkapital		65'979'160	61'752'418
Total Passiven		559'459'664	498'314'756



Geldflussrechnung

in CHF	'2016	2015
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	2'497'649	2'097'404
Abschreibungen Sachanlagen RPV/Infra	33'669'005	25'249'713
Abschreibungen Sachanlagen marktwirtschaftlicher Bereich	849'693	849'693
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	1'557'346	- 8'952
Veränderung kurzfristige Forderungen	- 2'020'874	- 3'077'339
Veränderung Vorräte	- 722'426	- 1'191'879
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	- 214'289	589'824
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	- 959'631	- 5'347'043
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	5'009'837	764'952
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	39'666'310	19'926'373
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	- 62'392'130	- 66'612'892
Devestitionen in Sachanlagen	338'258	-
Investitionen in Finanzanlagen	- 17'598	271'650
Investitionen in Beteiligungen	- 50'301	- 10'426
Devestitionen von Beteiligungen	10'427	-
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 62'111'344	- 66'351'668
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme bedingt rückzahlbare Darlehen	55'279'603	30'758'436
Rückzahlung Darlehen	- 3'968'990	- 3'082'705
Erhöhung Eigenkapital aus Fusion	1'685'410	-
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	52'996'023	27'675'731
Veränderung flüssige Mittel	30'550'989	- 18'749'564
Nachweis Veränderung flüssige Mittel		
Stand 01.01.	72'104'536	90'854'100
Stand 31.12.	102'655'525	72'104'536
Veränderung flüssige Mittel	30'550'989	- 18'749'564

¹ Die Geldflussrechnung bildet den Geldfluss zwischen den Stichtagen 31.12.2015 und 31.12.2016 ab.
Die Fusion mit der Waldenburgerbahn AG (WB) erfolgte am 14.06.2016 rückwirkend per 01.01.2016. Die Zugänge sind in der Bilanz resp. der Geldflussrechnung enthalten.

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). Die Integration der Waldenburgerbahn AG erfolgte zu Buchwerten.

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

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 10% 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 12 Monaten ab Bilanzstichtag sowie Wertschriften.

– Sachanlagen

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

Anlagekategorie	Nutzungsdauer in Jahren
Grundstücke / Entschädigungen	50 und länger
Unterbau	25 – 33
Oberbau	25 – 33
Hochbau	20 – 50
Feste Einrichtungen	10 – 20
Antriebs- und Stromversorgungsanlagen	10 – 25
Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen	10 – 20
Schienenfahrzeuge	20 – 25
Strassenfahrzeuge	5 – 10
Mobilien	4 – 20

– 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.

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

in Tausend CHF	2016	2015
1 Verkehrsertrag		
Personenverkehrsertrag	46'788	43'929
U-Abo-Beiträge	11'371	11'251
	58'159	55'180
2 Abgeltungen		
Regionaler Personenverkehr	25'119	19'223
Infrastruktur	17'617	12'267
	42'736	31'490
3 Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte		
Zug- und Fahrdienstleistungen	560	1'212
Leistungen für TNW/Bestellergemeinschaft S-POS	1'979	1'715
Sonstige Leistungen	500	1'439
	3'039	4'366
4 Sonstige Erträge		
Miet- und Pachterträge	939	863
Trassenerlös aus Netzzugang	1'138	1'217
Werbeertrag	1'867	1'889
Gewinn aus Anlagenabgängen	42	108
Sonstige betriebliche Erträge	768	614
	4'754	4'691
5 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien		
Unterhalt Anlagen	3'434	3'561
Unterhalt Fahrzeuge	6'190	6'644
Unterhalt Mobilien	1'593	1'208
	11'217	11'413
6 Sachaufwand		
Betriebsbesorgungen	6'095	7'272
Energie und Verbrauchsstoffe	3'592	3'520
	9'687	10'792
7 Personalaufwand		
Gehälter und Löhne	35'196	31'721
Zulagen und Nebenbezüge	2'943	2'683
Versicherungsleistungen	- 1'196	- 1'248
Sozialversicherungen	9'309	8'565
Dienstkleider/übriger Personalaufwand	216	234
	46'468	41'955
8 Übriger betrieblicher Aufwand ¹		
Pacht und Miete	174	226
Versicherungen und Schadenersatz	930	915
Marketing und Vertrieb	670	683
Honorare und Provisionen	982	703
Vorsteuerkürzungen und Gebühren	2'213	1'622
Transaktionsgebühren	934	788
Allgemeiner Aufwand	1'479	1'399
	7'382	6'336
¹ Enthält weiterverrechenbare Aufwendungen an den TNW		
9 Betriebsfremder Erfolg		
Erträge der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	3'263	3'312
Aufwendungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich ¹	- 1'403	- 1'617
	1'860	1'695

¹ ohne Steuern der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF			31.12.2016	31.12.2015
10	Flüssige Mittel			
	Kasse, Post, Bank			
	– frei verfügbare Mittel		29'942	22'953
	– Festgeldanlagen mit Fälligkeiten bis 3 Monate		11'550	10'950
	– zweckgebundene Mittel ¹		30'363	15'102
			71'855	49'005
	¹ für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte			
11	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
	– gegenüber Dritten		10'239	8'028
	– gegenüber Nahestehenden		3'535	4'229
	Wertberichtigungen		– 750	– 800
			13'024	11'457
12	Übrige kurzfristige Forderungen			
	Kontokorrent SBB		4'563	6'597
	Forderungen gegenüber staatlichen Stellen		607	2'144
	Forderungen gegenüber Sozialversicherungen		193	14
	Forderungen gegenüber Nahestehenden		223	314
	Übrige kurzfristige Forderungen		2'609	1'072
			8'195	10'141
13	Vorräte			
	Schienen		994	1'115
	Ersatzteile Schienenfahrzeuge		2'630	2'590
	Treibstoff		158	102
			3'782	3'807
14	Beteiligungen			
		Aktienkapital		
		Anteil %		
	BLT Sonnenenergie AG	2'020'000	40	808
	WB Waldenburgerbahn AG	1'917'016	0,4 (Fusion per 14.06.2016)	10
	Moving Media Basel AG	150'000	33,4	50
				858
				818
15	Sachanlagen		2016	2015
	Sachanlagen der Sparte Infrastruktur per 01.01.		377'037	350'416
	Zugänge ¹		52'569	30'913
	Abgänge		– 4'190	– 4'292
	Wertberichtigungen kumuliert ¹		– 240'723	– 209'953
	Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.		184'693	167'084
	Sachanlagen der Sparten RPV/übrige per 01.01.		441'964	382'551
	Zugänge ¹		81'314	65'326
	Abgänge		– 14'258	– 5'913
	Wertberichtigungen kumuliert ¹		– 279'273	– 244'582
	Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.		229'747	197'382
			414'440	364'466

¹ Enthält 2016 Werte aus Fusion mit WB.

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF			2016	2015
16 Anlagen im Bau				
Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur per 01.01.			7'523	2'531
Zugänge ²			23'744	36'931
Abgänge			- 19'522	- 31'939
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.			11'745	7'523
Anlagen im Bau der Sparten RPV/übrige per 01.01.			25'175	61'208
Zugänge ^{1/2}			21'755	29'692
Abgänge			- 45'089	- 65'725
Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.			1'841	25'175
			13'586	32'698
¹ Zahlung für neue Tango-Trams. ² Enthält 2016 Werte aus Fusion mit WB.			¹ 15'864	¹ 21'817
17 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
– gegenüber Dritten			9'519	9'747
– gegenüber Nahestehenden			28	96
			9'547	9'843
18 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten				
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten				
– gegenüber Dritten			1'710	7'269
– gegenüber Nahestehenden			3'659	120
– gegenüber staatlichen Stellen			13'413	12'502
– gegenüber Pensionskasse			468	2
– gegenüber Verkehrsunternehmungen			514	535
			19'764	20'428
19 Passive Rechnungsabgrenzungen				
Abgrenzungen TNW-Einnahmen			25'383	23'443
Abgrenzungen Fahrausweise (GA, Halbtax, MFK)			3'348	3'348
Übrige Abgrenzungen			6'270	3'200
			35'001	29'991
20 Rückstellungen				
Kurzfristige Rückstellungen ¹			8'271	7'844
Langfristige Rückstellungen ¹			26'941	25'811
			35'212	33'655
¹ Die kurz- und langfristigen Risiken werden pro Verpflichtung einzeln geführt.				
21 Verzinsliche Darlehen				
	Laufzeit	Zinssatz %		
compenswiss	2014–2018	0,16	30'000	30'000
compenswiss	2014–2019	0,26	15'000	15'000
			45'000	45'000

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF

22 Darlehen der öffentlichen Hand	2015				
	Bund	Kanton BL	Kanton BS	Kanton SO	Total
Darlehen EBG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	50'182	118'183	10'682	11'662	190'709
Darlehen IFG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	3'302	3'394			6'696
Zugänge Darlehen EBG	11'775	16'977		1'868	30'620
Zugänge Darlehen IFG	68	70			138
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	65'327	138'624	10'682	13'530	228'163
Darlehen Sparte RPV/übrige per 01.01.	40'258	94'275	10'884	7'994	153'411
Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14'907			14'907
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01	- 25'147	- 55'675	- 10'661	- 4'971	- 96'454
Rückzahlungen	- 1'042	- 1'666	- 167	- 208	- 3'083
Buchwert Darlehen Sparte RPV/übrige per 31.12.	14'069	51'841	56	2'815	68'781
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	79'396	190'465	10'738	16'345	296'944

Darlehen der öffentlichen Hand	2016				
	Bund	Kanton BL	Kanton BS	Kanton SO	Total
Darlehen EBG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	61'957	135'160	10'682	13'530	221'329
Darlehen IFG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	3'370	3'464			6'834
Zugänge Darlehen BIF ¹	84'292				84'292
Zugänge Darlehen EBG ¹	5'174	29'229			34'403
Zugänge/Abgänge Darlehen IFG	- 2'641	3'075			434
Abgänge Darlehen EBG	- 67'131				- 67'131
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	85'021	170'928	10'682	13'530	280'161
Darlehen Sparte RPV/übrige per 01.01.	40'258	94'275	10'884	7'993	153'410
Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14'907			14'907
Zugänge Darlehen RPV ¹	11'320	22'289			33'609
Abgänge Darlehen	- 5'174				- 5'174
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01 ¹	- 34'913	- 74'107	- 10'828	- 5'179	- 125'027
Rückzahlungen	- 1'186	- 2'257	- 56	- 132	- 3'631
Buchwert Darlehen Sparte RPV/übrige per 31.12.	10'305	55'107	0	2'682	68'094
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	95'326	226'035	10'682	16'212	348'255

¹ Enthält 2016 Werte aus Fusion mit WB.

23 Gesetzliche Gewinnreserven	31.12.2016	31.12.2015
Allgemeine gesetzliche Reserven	2'455	2'291
Eigenkapital aus Fusion WB	1'686	
	4'141	2'291

24 Zweckgebundene Gewinnreserven	31.12.2016	31.12.2015
Gewinnreserven Art. 36 PBG ¹	26'713	26'698
Gewinnreserven Art. 67 EBG ¹	- 7'093	- 7'360
Übrige	5'912	5'728
	25'532	25'066

¹ Enthält 2016 Werte aus Fusion mit WB.

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

Beteiligung		31.12.2016		31.12.2015	
Name und Rechtsform	Kapital in CHF	Kapital	Stimmen	Kapital	Stimmen
BLT Sonnenenergie AG, Münchenstein ¹	2'020'000	40%	40%	40%	40%
Moving Media Basel AG, Basel ²	150'000	33,4%	33,4%		

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.

Eigene Anteile		31.12.2016		31.12.2015	
		Anzahl	Wert	Anzahl	Wert
01.01.		44	12'200	35	11'300
Kauf		1	¹ 100	9	¹ 900
Verkauf		12	² 2'550	0	0
31.12.		33	9'750	44	12'200

¹ Aktien Kategorie C zu CHF 100, ² 9 Aktien Kategorie A zu CHF 250, 3 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	2016	2015
Revisionsdienstleistungen	33'900	33'900
andere Dienstleistungen	keine	keine

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2016	2015
Honorare an die 9 Mitglieder des Verwaltungsrats	221'922	192'300

Die Honorare beinhalten das Fixum (VR und Ausschüsse) sowie das Sitzungsgeld (VR, Ausschüsse und Beirat).

Die Spesenpauschalen (CHF 14'560) sind im Honorar nicht enthalten. Sie gelten als Auslagenersatz.

Entschädigung der Mitglieder der Geschäftsleitung (3) und der erweiterten Geschäftsleitung (5,9) in CHF

	2016	2015
Total 9 Personen (insgesamt 8,9 Jahresvollzeitstellen)	1'782'106	1'767'011

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 der Entschädigung nicht enthalten. Sie gelten als Auslagenersatz.

Ebenfalls nicht enthalten sind Kinder-/Familienzulagen und allfällige Dienstaltersgeschenke.

Angaben im Sinne von Art. 37, Abs. 3 PBG

Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 9. März 2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Angaben im Sinne von Art. 3, Abs. 2 RKV

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in CHF	2016	2015
Sachversicherungen	1'549'446'745	441'658'169
Haftpflichtversicherungen	206'000'000	206'000'000

¹ Der Sachversicherungswert der ehemaligen Waldenburgerbahn AG betrug per 31.12.2015 CHF 85'098'800

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

Anlagegruppen gem. Anlagespiegel in CHF

Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau (Saldo)	Total
18'030'771	528'760	18'559'531	1'958'632	17'224'893	11'744'756	28'969'649

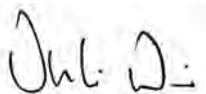
Angaben im Sinne von Art. 7 Abs. 2 und 3 RKV (kumulierte Werte Infrastruktur)

in CHF	2016	2015
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	437'160'895	384'560'443
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	196'473'639	174'607'054
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	13'343'531	10'228'365

Verwendung des Bilanzgewinns


in CHF	2016	2015
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahrs	–	–
Jahresgewinn	2'497'649	2'097'404
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'497'649	2'097'404
Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns	Antrag des Verwaltungs- rats	Beschluss der General- versammlung
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'497'649	2'097'404
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	185'870	166'500
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 36 Abs. 1-3 PBG	116'027	14'910
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 67 EBG	376'338	276'425
Bildung zweckgebundener Rücklagen übrige	147'382	141'950
Bildung Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	131'614	221'866
Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1'540'418	1'275'753
Total	2'497'649	2'097'404

Der Präsident des Verwaltungsrats:



A. Dosé

Der Direktor:



A. Büttiker

Oberwil, 24. April 2017

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung 2016

an die Generalversammlung der BLT Baselland Transport AG, Oberwil (BL)

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der BLT Baselland Transport AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrats

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 Prü-

fungshandlungen 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

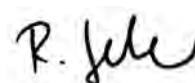
Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare 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 Verwaltungsrats ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

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

PricewaterhouseCoopers AG



Dr. Rodolfo Gerber
Revisionsexperte
Leitender Revisor



Urs Nager
Revisionsexperte

Basel, 7. April 2017



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

Führungsorgane

Verwaltungsrat

André Dosé, Münchwilen
Präsident

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Vizepräsident

Lorenz Altenbach, Dornach

Christine Gorrengourt-Thüring, Ettingen

Thomas Hofmann, Hersberg

Jörg Krähenbühl, Reinach
bis 23. Mai 2016

Gabi Mächler, Basel

Christian Pestalozzi, Oberwil

Heidi Schaub, Muttenz

Anita Schweizer, Hölstein
ab 23. Mai 2016

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Basel

Geschäftsleitung

Andreas Büttiker, Therwil
Direktor

Robert Stöckli, Hochwald
stv. Direktor
Ressortleiter Finanzen & Dienste

Fredi Schödler, Sissach
Vizedirektor
Ressortleiter Betrieb & Technik

Erweiterte Geschäftsleitung

Christian Boos, Seltisberg
Leiter Betrieb

Antonio Bosco, Wikon
Leiter Tramunterhalt

Sabine Fasel, Oberwil
Leiterin Personal

René Lustenberger, Allschwil
Generalsekretär

Reto Meister, Dornach
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur





Streckennetz



Kontinuierliches Fahrgastwachstum

2016 nutzten 56,1 Mio. Fahrgäste das ÖV-Angebot der BLT. Dies entspricht einer Zunahme von 733'000 Einsteigern bzw. 1,3% gegenüber dem Vorjahr. Die zurückgelegten Personenkilometer stiegen im gleichen Zeitraum um 2 Mio. bzw. 1% auf 192,6 Mio. Das Wachstum der letzten Jahre setzt sich damit weiter fort. Seit 2005 konnte die BLT mehr als zehn Millionen zusätzliche Fahrgäste transportieren.

Die neu übernommene Linie 19 von Liestal nach Waldenburg entwickelte sich in den letzten Jahren positiv. 2016 transportierte die Waldenburgerbahn 4%, bzw. 77'500 Fahrgäste mehr als im Vorjahr und übertraf damit die 2 Millionen-Grenze. Seit 2013 konnten 260'000 Einsteiger dazugewonnen werden. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf eine positive Trendwende bei der Bevölkerungsstruktur des Bezirks Waldenburg. Die Linie 19 ist eine klassische Pendlerbahn. Die meisten Fahrgäste steigen beim Bahnhof Liestal aus/zu und nutzen v.a. die Haltestellen ab Hölstein bis Waldenburg.

Tramlinien 10/11 auf hohem Niveau

Mit knapp 22 Mio. Einsteigern bzw. 60'000 Passagieren pro Tag bleibt der 11er zwischen Aesch und St-Louis Grenze die Linie mit den meisten Fahrgästen innerhalb des TNW. Für zusätzliche Frequenzen sorgen die verschiedenen Neubaugebiete zwischen Dreispitz, Reinach und Aesch.

Die Linie 10 Rodersdorf–Dornach wächst kontinuierlich auf allen Streckenabschnitten. 2016 konnte sie 500'000 Fahrgäste mehr befördern, was einer Zunahme von 3% entspricht. Auf der Linie 10 sind täglich mehr als 50'000 Passagiere unterwegs. Leicht rückläufig waren die Fahrgastfrequenzen bei der Einsatzlinie 17 Ettingen–Wiesenplatz. Dies ist zum einen auf den längeren Streckenunterbruch durch die Baustelle in der Klybeckstrasse in Basel zurückzuführen, zum andern auf einen Fahrgastabtausch mit der Tramlinie 10, mit der sie den Abschnitt Ettingen–Theater teilt.

Tangentialbuslinien gut frequentiert

Die talquerenden Buslinien 47 Bottmingen–Muttenz, 60 Biel–Benken–Schweizerhalle und 64 Arlesheim–Allschwil weisen eine konstant hohe Nachfrage aus. Zusammen befördern diese drei Linien 5,2 Mio. Fahrgäste pro Jahr bzw. 15'000 Personen pro Tag.

Ortsbuslinien verstärkt nachgefragt

Erfolgreich unterwegs ist der im Juni 2015 neu lancierte Ortsbus in Münchenstein. Für 2016 weist die Linie 58 186'000 Fahrgäste aus. Mehr als 500 Personen nutzen jeden Tag die mit einem Kleinbus betriebene Linie zwischen Münchenstein Dorf und der Klinik Birshof. Eine hohe Nachfragesteigerung mit +10% weist der Ortsbus 59 Bottmingen–Oberwil aus. Gut frequentiert ist mit über

1'000 Fahrgästen pro Tag die Linie 66, der Ortsbus in Dornach.

Buslinien im Oberbaselbiet mit stabilen Fahrgastzahlen

Die acht Buslinien der BLT beim Knoten Sissach und im Waldenburgerthal haben 2016 zusammen rund 1,5 Mio. Passagiere befördert, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von knapp 2% entspricht. Die Linie 107 Eptingen–Sissach weist mit 750'000 Fahrgästen die höchste Nachfrage aus. Die Fahrpläne der Busverbindungen sind gezielt auf Schüler- und Pendlerbedürfnisse ausgelegt. Veränderungen bei der Auslastung einzelner Linien sind vielfach auf Anpassungen bei den Schulstandorten zurückzuführen.

Kennzahlen der BLT per 31. Dezember 2016

Fahrgastzahlen	Mio.	Finanzielle Kennzahlen	Mio. CHF
Total Fahrgäste	56,1	Bilanzsumme	559,5
– davon Trambereich	43,3	Betriebsertrag	109,2
– davon Bahnbereich	2,0	Verkehrsertrag	58,2
– davon Busbereich	10,8	Abgeltungen	42,7
Total Personenkilometer	192,6	Jahresgewinn	2,5
Kurskilometer Tram-/Bahnbereich	4,01	Anteil BLT an TNW-Einnahmen	23,24%
Kurskilometer Busbereich	4,09		
Rollmaterialbestand		Mitarbeitende	
Tango-Trams Be 6/10	38	in Anstellung	484
Schindler-Trams Be 4/8 200er-Serie	39	in Vollzeiteneinheiten	433,6
Schindler-Trams Be 4/6 200er-Serie	26		
Triebwagen BDe	7		
Steuerwagen Bt	10		
Linienbusse*	68		

* 9 Gelenkbusse, 50 Normbusse, 4 Midibusse, 5 Sprinter

Bahn-, Tram- und Buslinien

Bahnlinien

19	Liestal Bahnhof–Waldenburg Bahnhof	13.100 km
Total	Bahnlinien	13.100 km

Tramlinien

10	Rodersdorf–Oberwil–Heuwaage–Aeschenplatz–Münchenstein–Dornach	25.974 km
11	Aesch–Reinach–Kantonsgrenze BL/BS–Basel Bhf. SBB–Aeschenplatz–St-Louis-Grenze	14.235 km
14 *	Pratteln–Muttentz–Kantonsgrenze BL/BS–Aeschenplatz–Messeplatz–Dreirosenbrücke	12.534 km
17	Ettingen–Heuwaage–Claraplatz–Wiesenplatz	12.215 km
Total	Tramlinien	64.958 km

* wird von den BVB im Auftrag der BLT von Pratteln bis Kantonsgrenze BS/BL betrieben

Buslinien

37	Bottmingen–Bruderholzspital–Dreispietz–Aeschenplatz	10.168 km
47	Bottmingen–Bruderholzspital–Dreispietz–Muttentz Bahnhof	9.260 km
58	Ortsbus Münchenstein: Klinik Birshof–Schlossmatt	4.609 km
59	Ortsbus Oberwil–Bottmingen	3.724 km
60	Biel-Benken–Münchenstein–Muttentz Schweizerhalle	16.675 km
61	Oberwil Hüslimatt–Bertschenacker–Kronenplatz–Allschwil Letten	7.430 km
62	Biel-Benken–Reinach–Kägen–Dornach Bahnhof	9.190 km
63	Arlesheim–Münchenstein Bahnhof–Muttentz Bahnhof	8.928 km
64	Basel Bachgraben–Oberwil–Therwil–Reinach Dorf–Dornach Bahnhof–Arlesheim Dorf	17.131 km
65	Dornach–Aesch–Pfeffingen	5.463 km
66	Ortsbus Dornach	5.411 km
91	Waldenburg–Reigoldswil–Lauwil–Bretzwil	13.438 km
92	Bennwil–Hölstein	3.783 km
93	Lampenberg Dorf–Lausen Bahnhof	7.357 km
105	Sissach West–Sissach Bahnhof–Böckten–Gelterkinden	7.386 km
106 *	Wintersingen–Sissach	9.007 km
107	Eptingen–Sissach	9.639 km
108	Wittinsburg–Läufelfingen–Buckten–Sissach	10.990 km
109	Häfelfingen–Rümlingen	2.489 km
Total	Buslinien	162.078 km

* wird durch Sägesser AG, Wintersingen, im Auftrag der BLT betrieben

Fahrgastfrequenzen

Linie	2016		2015	
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	18'596	18'087	73'751	74'169
11	21'934	21'879	63'897	63'052
17	2'743	2'801	8'226	8'387
19* (WB)	2'016	1'939	15'163	13'987
37	1'139	1'138	2'345	2'295
47	1'752	1'719	4'626	4'381
58*	186	75	266	116
59	179	163	251	231
60	1'771	1'759	6'197	6'010
61	708	719	1'161	1'150
62	615	577	1'745	1'656
63	197	201	760	777
64	1'645	1'708	5'958	6'104
65	616	617	1'404	1'423
66	386	379	1'013	998
91	72	73	298	299
92	39	39	138	138
93	67	65	154	148
105	158	166	321	329
106	152	148	564	589
107	747	720	2'714	2'610
108	312	307	1'180	1'211
109	17	20	32	37
BLT Nachtnetz	92	107	457	533
Total	56'139	55'406	192'621	190'630

Linie 58* ab 01.06.2015

Linie 19* ab 01.01.2016





BLT Baselland Transport AG
Grenzweg 1, 4104 Oberwil
Tel. 061 406 11 11
Fax 061 406 11 22
info@blt.ch, www.blt.ch