Geschäftsbericht 2017

Inhaltsverzeichnis

Editorial

Zukunfts- und wachstumsfähig 4

Jahresbericht

Unternehmung: Gut aufgestellt für die Zukunft 8

Waldenburgerbahn: Die Fusion bringt Synergien 10

Waldenburgerbahn: Eine neue Bahn entsteht 12

Infrastruktur: Vor neuen Herausforderungen 14

Infrastruktur: Die «längste Baustelle der Region» 16

Fahrzeuge: Generationenwechsel im Tramunterhalt 20

Leitstelle: Ein Betriebsleitsystem für Tram, Bus und Bahn 22

Vertrieb: Tarifverbund Nordwestschweiz TNW 24

Vertrieb: Die Digitalisierung im Vertrieb zeigt Wirkung 26

Kurznachrichten 30

Personal

Individuelle und flexible Einsatzplanung 32

Personalstatistik 33

Moderne Diensträume 34

Pensionskasse: Anpassungen 2018 / 2019 35

Finanzen

Finanzieller Lagebericht 38

Erfolgsrechnung, Bilanz und Geldflussrechnung 40

Anhang zur Jahresrechnung 44

Antrag zur Verwendung des Bilanzgewinns 52

Bericht der Revisionsstelle 53

Organisation

Führungsorganisation 54

Kennzahlen

Streckennetz 58

Wachstum beim Bus, leichter Rückgang beim Tram 59

Bahn-, Tram- und Buslinien 60

Fahrgastfrequenzen 61

Zukunfts- und wachstumsfähig

Die BLT ist in den letzten Jahren stark gewachsen und hat sich zukunfts- und wachstumsfähig aufgestellt. In ihrer Strategie verfolgt sie das Ziel, sich vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsdienstleister zu entwickeln. Sie will die Chancen der Digitalisierung konsequent nutzen. Von entscheidender Bedeutung bleibt dabei die Unternehmenskultur: Offen und wertschätzend im Umgang erbringen die BLT Mitarbeitenden Tag für Tag eine hohe Dienstleistungsqualität für unsere Kunden.

Das oberste Ziel der BLT ist es, eine hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen und gleichzeitig zu den produktivsten öV-Betrieben der Schweiz zu gehören. Innovationen wollen wir konsequent vorantreiben. Die Fahrgastentwicklung präsentiert sich 2017 vielschichtig. Die Zahl der Fahrgäste im Busbereich wuchs wie bereits in den Vorjahren weiter an (+1,9 % Einsteiger), während sie im Trambereich wegen der vielen Grossbaustellen leicht rückläufig war (–1,2 % Einsteiger). Insgesamt resultiert ein leichter Rückgang um 0,7 Prozent auf 55,7 Millionen Fahrgäste. Das ist der zweitbeste Wert in der BLT Geschichte.

Die Digitalisierung in der öV-Branche schritt 2017 weiter voran. Mit der Schaffung der Funktion des «Chief Digital Officer» unterstreicht die BLT, dass sie diesen Wandel auch in Zukunft in einer führenden Rolle und aktiv mitgestalten will. Einer der grossen Treiber der Digitalisierung ist dabei der Vertrieb. 2017 realisierte die BLT zusammen mit der BVB den Release 2.0 der U-Abo-App sowie den neuen U-Abo-Webshop. Bereits sieben Prozent der Erträge aus U-Aboverkäufen fielen 2017 auf die digitalen Vertriebskanäle.

Digitale Hilfsmittel unterstützen immer stärker auch den operativen Betrieb. Ende 2017 nahm die BLT in einem Tango-Tram ein Kollisionswarnsystem in Betrieb. Damit hält dieses aus der Automobilbranche bekannte Fahrerassistenzsystem erstmals in der Schweiz auch im Trambetrieb Einzug und trägt zur Erhöhung der Sicherheit bei. Für die BLT ist dies ein erster Schritt auf dem Weg zum autonomen Fahren – bis dieses soweit ist, wird allerdings noch ein weiter Weg zurückzulegen sein.

Für das Erneuerungsprojekt Waldenburgerbahn liegt mittlerweile eine umfassende Gesamtplanung vor. Die BLT pflegt bei der Projektierung eine intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Behörden und steht mit der Talbevölkerung in einem engen Dialog. Erste Teilprojekte sind baureif, der erste Spatenstich im Bereich der Haltestelle Talhaus erfolgt 2018. Die bis Ende 2022 abgeschlossene Totalerneuerung der Waldenburgerbahn wird den Frenkentälern neue wirtschaftliche Perspektiven eröffnen. Perspektiven, welche die Täler mit ihrer Charta «Zukunft Frenkentäler» bereits heute aktiv mitgestalten.

Beim Tramunterhalt erlebte die BLT 2017 einen Generationenwechsel. Die ersten beiden Tango-Trams durchliefen nach acht Betriebsjahren und einer Fahrleistung von rund 700’000 Kilometern ihre erste Hauptrevision. Der Wechsel vom klassischen Unterhalt der alten Trams hin zum modularen Komponentenunterhalt der Tango-Trams erlaubt es, die Zeit für eine Hauptrevision von drei Monaten auf drei Wochen zu verkürzen – ein Quantensprung.

Investiert hat die BLT auch in die Aufenthaltsräume für ihr Personal. In Dornach und in Bottmingen stehen den Bus-Fahrdienstmitarbeitenden seit August bzw. Dezember 2017 komfortable Diensträume zur Verfügung. Moderne und zweckmässige Arbeitsinfrastrukturen für das Personal sind für die BLT von zentraler Bedeutung. Denn nur dank ihren engagierten und kompetenten Mitarbeitenden kann die BLT ihre hohe Dienstleistungsqualität für ihre Kundinnen und Kunden erbringen. Für dieses Engagement danken wir unseren Mitarbeitenden sehr.

Die BLT dankt den Kundinnen und Kunden für das auch im 2017 geschenkte Vertrauen und die rege Nutzung unserer Trams, Busse und Bahnen. Unseren Partnern im Tarifverbund, den nationalen, kantonalen und lokalen Behörden danken wir für die gute Zusammenarbeit in der täglichen Arbeit. Denn nur gemeinsam können wir unserer Region ein gutes und attraktives öV-Angebot bieten.

André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats

Andreas Büttiker
Direktor

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

Die BLT beförderte 2017 insgesamt 55,7 Millionen Fahrgäste. Mit 21,5 Millionen Einsteigern bleibt die Tramlinie 11 wie in den Vorjahren die BLT Linie mit den meisten Fahrgästen.

Gut aufgestellt für die Zukunft

Die BLT ist in den letzten Jahren in Bezug auf Fahrgastzahlen und Personal stark gewachsen. Zurückzuführen ist dieses Wachstum einerseits auf die Integration der Autogesellschaft Sissach-Eptingen (AGSE) sowie der Waldenburgerbahn (WB), anderseits auf den Angebotsausbau im Tram- und Busbereich. Die Führung einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs ist komplexer und anspruchsvoller geworden. All dies hat den Verwaltungsrat veranlasst, die Führungsorganisation zu überprüfen, mit dem Ziel, das Unternehmen zukunfts- und wachstumsfähig aufzustellen.

Markt- und Kundenbedürfnisse im Zentrum
Ausgehend von einer klaren Marktanalyse, welche sich an den heutigen und künftigen Kundenbedürfnissen, aber auch an den Chancen und Risiken der technologischen und regulatorischen Bedingungen orientiert, hat der Verwaltungsrat die zukünftige Führungsorganisation festgelegt. Ein wichtiges Element stellt die vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft verabschiedete Eigentümerstrategie dar, die folgende strategische Ziele beinhaltet:

– *«Die BLT AG strebt die Übernahme weiterer Linien des öffentlichen Verkehrs an. Dadurch schafft das Unternehmen eine einheitliche Trägerorganisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft.*
– *Die BLT AG stellt die bisher und künftig vom Kanton Basel-Landschaft in Infrastruktur sowie Rollmaterial getätigten Investitionen sicher und gewährleistet deren Schutz.»*

Strategie
Die Welt der Mobilität befindet sich in einem dynamischen Wandel. Ein zentraler Auslöser sind die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung. Der Individualverkehr wird öffentlicher, der öffentliche Verkehr individueller. Die BLT will auf diese Herausforderungen proaktiv eingehen, ihre Marktposition stärken und weiter ausbauen. Dienstleistungen, welche die BLT alleine oder in Zusammenarbeit mit Partnern anbieten will, beginnen bereits bei der Reiseplanung der Kundinnen und Kunden und umfassen die ganze Transportkette – oder anders ausgedrückt: Die BLT will sich vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsdienstleister wandeln.

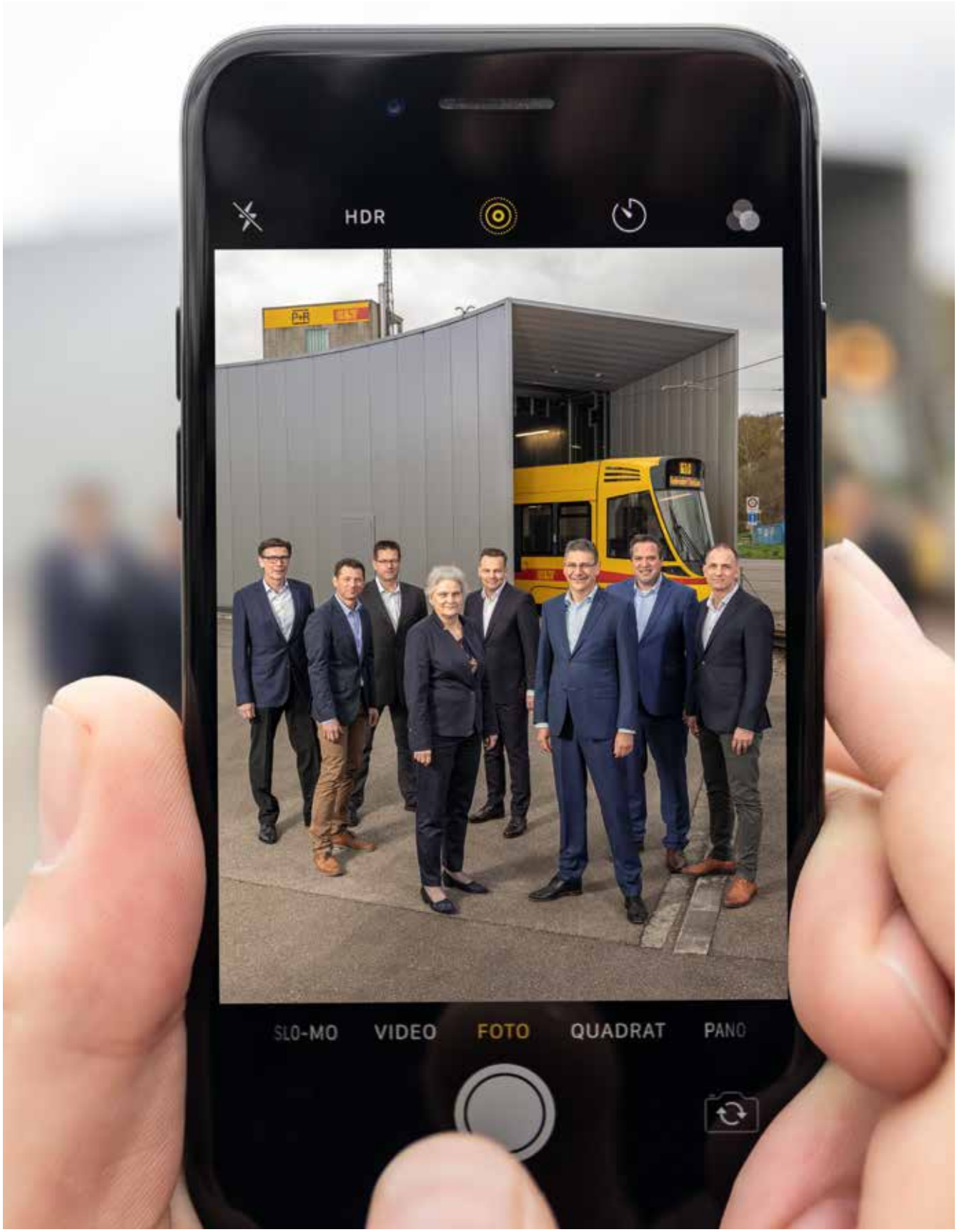
Kultur
Die Unternehmenskultur ist entscheidend für den Erfolg. Sie wird vom Management bewusst gelebt und gepflegt. Die Werte des Unternehmens sind in der Strategie definiert und bleiben unverändert: dienen und leisten, verlässlich sein und offen, innovativ und vorausschauend sowie wertschätzend im Umgang miteinander. Das Leben der BLT Unternehmenskultur beginnt bereits bei der Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden und setzt sich während ihrer persönlichen und beruflichen Entwicklung konsequent fort.

Struktur
Klarheit und Verbindlichkeit in den Zielsetzungen, Prozessen und Strukturen sind zentrale Grundsätze der Unternehmensführung. Die Prozesse wurden im Berichtsjahr im Rahmen der Zertifizierung nach ISO 9001:2015 geklärt und gefestigt. Zudem hat der Verwaltungsrat die Anforderungen an die Zielorganisation definiert:

– einfach, klar, transparent
– schlagkräftig, «hands-on», verbindlich, vorbildlich
– agil, polyvalent, effizient
– dienstleistungs-, entwicklungs- und wachstumsorientiert
– internen Nachwuchs fördernd

Die Geschäftsleitung besteht aus acht Mitgliedern, drei davon bilden den Geschäftsleitungsausschuss, welcher an allen Verwaltungsratssitzungen teilnimmt. Der Verwaltungsrat hat die Führungsorganisation neu strukturiert und zukunftsgerichtet ausgelegt: Tram-, Bahn- und Busfahrzeuge wurden unter einheitlicher Leitung zusammengefasst, um die Synergien optimal zu nutzen. Neu gegliedert wurde die Finanzabteilung. Das Controlling und Reporting wurden gestärkt. Schliesslich dient die neu geschaffene Stelle des Chief Digital Officers (CDO) dem schnellen und konsequenten Vorantreiben digitaler Innovationen.

Führungsentwicklung
Die gesamthaft 25 Führungsverantwortlichen durchliefen 2017 ein individuelles Assessment. Die Ergebnisse wurden mit ihnen besprochen und daraus ein persönlicher Entwicklungsplan festgelegt. In einem zweitägigen Führungsworkshop standen schliesslich die Festigung der Führungsgrundsätze sowie die Stärkung des Teamspirits im Fokus.



Die Geschäftsleitung der BLT v.l.n.r. Fredi Schödler, Philipp Glogg, Christian Boos, Sabine Fasel, Reto Meister, Andreas Büttiker, Alexandre Gröli, Reto Rotzler.

Die Fusion bringt Synergien

Die Integration der Waldenburgerbahn in die BLT läuft reibungslos. Von den Synergien profitieren alle: die Kunden dank einheitlicher, hoher Qualitätsstandards, das Personal dank neuer Entwicklungsmöglichkeiten und der Kanton Basel-Landschaft dank tieferer Abgeltungen für den Leistungsauftrag. Und mit dem Erneuerungsprojekt eröffnen sich dem ganzen Tal neue Entwicklungsperspektiven.

«Die anfänglichen Ängste unter der Belegschaft der Waldenburgerbahn sind verschwunden», sagt Fredi Schödler, Leiter Betrieb und Technik. Man spricht offen miteinander, die Stimmung im Personal ist gut. Sowohl von den Mitarbeitenden der vor fünf Jahren in die BLT integrierten Autogesellschaft Sissach-Eptingen (AGSE) als auch von den Mitarbeitenden der WB wird die offene BLT Kultur geschätzt und gelebt. Schödler stellt zufrieden fest: «Wir haben den Draht zueinander gefunden.» Heute ist die Waldenburgerbahn ein Betriebszweig der BLT mit einer – aus geografischen Gründen – gewissen Eigenständigkeit.

Neue Perspektiven für die Frenkentäler

Ein wesentlicher Treiber für die Fusion war das Neubauprojekt der Waldenburgerbahn, in das der Bund 250 Millionen Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds investiert. Dies sichert der Bevölkerung langfristig ein modernes und hochwertiges öV-Angebot und eine nachhaltig gute Erschliessung. Gleichzeitig bietet es den Frenkentälern neue Entwicklungschancen. Chancen, welche die Talgemeinden mit der 2017 abgeschlossenen Charta «Zukunft Frenkentäler» auch nutzen wollen. Die BLT unterstützt diesen Prozess und steht mit den Gemeinden im Dialog.

Das Waldenburgertal erhält bis 2022 eine komplett neue Bahn.

Finanzielles Plus
Die Fusion zahlt sich auch finanziell aus. Im 2017 konnten die Kosten für den Leistungsauftrag der Linie 19 im Waldenburgertal wiederkehrend um 300'000 Franken reduziert werden. Eine weitere Reduktion um 300'000 Franken pro Jahr wird ab 2018 realisiert. Dies kommt der öffentlichen Hand zu Gute. Die Einsparungen ergeben sich vor allem im Overhead durch den Wegfall von doppelten Leitungs- und Aufsichtsgremien. Weitere Einsparungen von jährlich wiederkehrend einer Million Franken ergeben sich beim Neubauprojekt für die Waldenburgerbahn. Ohne Fusion hätte die WB die Verwaltung dafür um mehrere Personen aufstocken müssen.

Synergien bei den Prozessen
Ein erster Schritt erfolgte bei der Standardisierung und Vereinheitlichung der Prozesse. Bis 2022, mit der Inbetriebnahme der «neuen WB», will die BLT auch die Fahrdienstvorschriften für die Tramlinien und die Waldenburgerbahn vollständig vereinheitlichen. Der polyvalente Einsatz des Fahrpersonals wird dadurch erleichtert.

Die Überprüfung der Prozesse der in die BLT integrierten Waldenburgerbahn war ein Schwerpunkt des Sicherheitsaudits im Berichtsjahr durch die Aufsichtsbehörde (BAV). So wurde zum Beispiel das Ereignismanagement für die ganze Unternehmung überprüft. Das Ergebnis war einwandfrei: Sowohl vor Ort in den Werkstätten in Waldenburg als auch auf der Strecke der Linie 19 konnten sich die Auditoren von einwandfrei funktionierenden Prozessen überzeugen.

Entwicklungsmöglichkeiten für das Personal
Mehrere ehemalige WB-Mitarbeitende nutzten die Chance der Fusion für ihre berufliche Weiterentwicklung und sind heute in verantwortungsvolleren Funktionen für das Gesamtunternehmen tätig. Auch in örtlich umgekehrter Richtung eröffnen sich dem Personal neue Perspektiven. Drei Tramwagenführer liessen sich im 2017 auf den Fahrzeugen der WB ausbilden. Seither können sie als «Polyvalente» auch Dienste auf der Waldenburgerbahn übernehmen. Im Hinblick auf das Intensivbaujahr 2022 mit Busbetrieb wird die BLT die Ausbildung von polyvalentem Personal Bahn-Tram-Bus weiter fördern.

Eine neue Bahn entsteht

Modern, kundenfreundlich und innovativ wird sie, die neue Waldenburgerbahn. Die Planung läuft auf Hochtouren. Die neuen Fahrzeuge sind ausgeschrieben. Die ersten Teilprojekte sind baureif und 2018 erfolgt der erste Spatenstich. Die BLT bewältigt das Projekt in enger Abstimmung mit den Behörden und der Bevölkerung des Waldenburgertals.

Der Neubau der Waldenburgerbahn (WB) ist eine riesige Chance für das ganze Tal. Es entsteht eine optimal auf die Bedürfnisse der Pendler und Schüler, aber auch der Industriebetriebe im Tal ausgerichtete neue Bahn. Alles wird neu: Schienen, Fahrleitung, Haltestellen, Rollmaterial und Sicherheitsanlagen. Im vergangenen Jahr wurde in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das «Gesamtkonzept Erneuerung Waldenburgerbahn» erstellt, das alle bisherigen Teilplanungen zusammenfasst und bis ins Detail aufeinander abstimmt. Auf den Plänen der Teilprojektdossiers ist der Streckenverlauf der neuen Bahn damit «bis auf den letzten Meter» festgehalten. Aneinandergereiht erreicht ein solcher Satz Pläne im Massstab 1:200 die stolze Länge von 65 Metern.

Konkreter wurden auch die Projekte für die beiden Endbahnhöfe der WB. In Waldenburg wurde das Vorprojekt für den Depot- und Bahnhofneubau vorgestellt, in Liestal das unter Federführung der SBB erstellte Auflageprojekt für die Leistungssteigerung und den Neubau des Bahnhofs. In Hölstein werden die beiden Haltestellen «Hölstein Süd» und «Weidbächli» zur neuen Kreuzungshaltestelle «Unterfeld» zusammengelegt. Deshalb und dank der Doppelspur zwischen Lampenberg-Ramlinsburg und dem Dorfeingang Hölstein kann die Haltestelle im Dorf auf ein Gleis zurückgebaut und Platz gewonnen werden.

Baubeginn 2018

Erste Teilprojekte sind baureif. Im Mai 2018 erfolgte bei der Haltestelle Talhaus der erste Spatenstich. Der Perron wird 90 Meter lang und 35 cm hoch. Dadurch kann ab 2022 ebenerdig und ohne Stufen in die neuen Fahrzeuge ein- und ausgestiegen werden. Dazu kommen eine moderne Wartehalle mit Sitzbank und Billettautomat sowie – erstmals an einer WB-Haltestelle – ein Abfahrtsmonitor mit Echtzeitangaben zum Einsatz.

Im Rahmen des Gesamtkonzepts wurde auch das Betriebskonzept überprüft und auf künftige Fahrplananpassungen der SBB im S-Bahn- und Fernverkehr ausgerichtet. Zusammen mit den geplanten Doppelspurabschnitten sowie den gleichmässig angeordneten Kreuzungshaltestellen können damit in allen Fahrplanszenarien schlanke Anschlüsse in Liestal und eine hohe Fahrplanstabilität sichergestellt werden.

Auch die Umwelt gewinnt

Die Intensivbauphase mit der Totalsperre im 2022 ist ein nicht geringer Eingriff ins Tal und eine grosse Herausforderung für alle Projektbeteiligten. Die BLT will die Belastung für die Umwelt, das Gewerbe und den motorisierten Individualverkehr so klein wie möglich halten und erarbeitet dazu ein umfassendes Bau- und Logistikkonzept. Die Transportwege für Materialanlieferung, Baumaschinen, aber auch den Aushub sollen so kurz wie möglich sein, um die Immissionen gering zu halten. Mit modernen Bussen stellt die BLT sicher, dass die Bevölkerung auch während der Intensivbauphase sicher und pünktlich ans Ziel kommt.

Am Schluss profitiert auch die Natur von der Totalerneuerung. Zwischen den Haltestellen Hölstein und Lampenberg-Ramlinsburg wird die Vordere Frenke auf einer Länge von 400 Metern renaturiert und aus ihrem engen Korsett befreit. Sie erhält ein breiteres Bachbett mit Niederwasserrinne und Böschungen. Störsteine, Wurzelstöcke und andere Elemente sorgen für eine natürliche Strömungsvielfalt. Verbessert wird ausserdem der Hochwasserschutz. In enger Zusammenarbeit mit der Fachstelle Wasserbau des Kantons wird in Niederdorf das heutige Bachbett der Vorderen Frenke um drei Meter verbreitert, leicht vertieft und mit einer Böschung versehen.

Zehn neue Fahrzeuge ausgeschrieben

Gegen Ende 2017 konnte die BLT die Ausschreibung für die zehn neuen Pendelzüge für die WB publizieren. Die Beschaffung erfolgt gemeinsam mit der BDWM Transport AG, die acht bis zehn Fahrzeuge für die Limmattalbahn benötigt. Dadurch versprechen sich beide Unternehmen nicht nur günstigere Preise, sondern auch Synergien. Die neuen Fahrzeuge werden 45 Meter lang und 2,40 Meter breit sein und verfügen über einen Niederfluranteil von mindestens 70 Prozent. In den Hauptverkehrszeiten werden sie zu 90 Meter langen Doppeltraktionen gekoppelt.

Optional müssen die Anbieter aufzeigen, welche neuen Technologien in längerfristiger Zukunft einen halb- oder ganz automatischen Betrieb erlauben. Als ersten Schritt testet die BLT in diesem Zusammenhang seit Ende 2017 in einem Tango-Tram ein

Das «Erneuerungsprojekt Waldenburgerbahn» startete am 22. Mai 2018 mit dem Spatenstich zur neuen Haltestelle «Talhaus».

gemeinsam mit Industriepartnern entwickeltes Kollisionswarnsystem, das die Sicherheit erhöht. Sicher ist aber, dass die neuen WB-Fahrzeuge im Jahr 2022 nach wie vor von Fahrdienstmitarbeitenden konventionell gesteuert in Betrieb gehen werden.

Enger Dialog mit Behörden und Bevölkerung

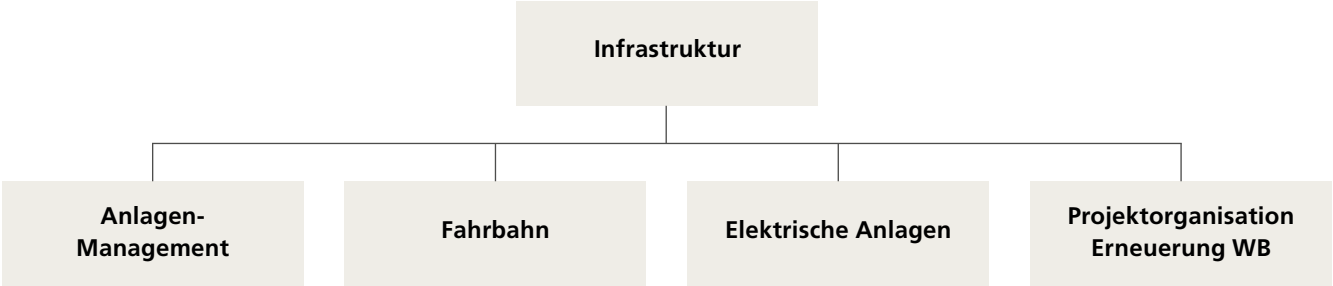
Der BLT ist es wichtig, die Behörden und die Öffentlichkeit eng in den Erneuerungsprozess miteinzubeziehen. Mit dem BAV, den kantonalen Fachstellen sowie den Gemeindebehörden findet dazu regelmässig ein enger Austausch statt. Für die Talbevölkerung führte die BLT auch im 2017 drei gut besuchte Informationsveranstaltungen durch. Neu erscheint seit Mai 2017 ferner zweimal jährlich das Magazin «Linie 19». Es informiert ausführlich über das Erneuerungsprojekt und wird in alle Haushaltungen im Waldenburgertal verteilt.

Infrastruktur vor neuen Herausforderungen

Im 2017 stellte die BLT die Weichen, um die Abteilung «Infrastruktur» zukunfts- und wachstumsfähig zu organisieren. Grund für die Reorganisation war die Übernahme des Infrastrukturunterhalts der Linie 14 von der BVB auf dem basellandschaftlichen Abschnitt in Muttenz und Pratteln. Ebenso steht mit der Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn (WB) ein Grossprojekt an, das die Abteilung noch bis ins Jahr 2022 herausfordern wird und Organisationsanpassungen notwendig machte.

Reto Rotzler ist Bauingenieur und arbeitet seit 2004 bei der BLT, seit 2009 als Leiter Infrastruktur. Zuvor war er als Bau- und Projektleiter im Tief- und Tunnelbauwesen tätig.

Neue Organisationsstruktur der Abteilung «Infrastruktur»



Die Abteilung «Infrastruktur» als Teil des Ressorts «Betrieb & Technik» ist für den Unterhalt der gesamten Bahn- und Traminfrastruktur (d. h. für die Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen) sowie für sämtliche Betriebsgebäude der BLT über deren ganzen Lebenszyklus hinweg verantwortlich. Unter der Führung von Infrastrukturleiter Reto Rotzler wurde 2017 die Abteilung breiter aufgestellt und in die vier Organisationseinheiten «Anlagenmanagement», «Fahrbahn», «Elektrische Anlagen» und «Projektorganisation Erneuerung WB» gegliedert.

Reto Rotzler, Leiter Infrastruktur, stellt sich den Fragen rund um seine Abteilung.

Was waren aus Ihrer Sicht die Herausforderungen im 2017?
Reto Rotzler: Beschäftigt haben uns insbesondere die Reorganisation der Abteilung bzw. der damit verbundene Changeprozess, die Grossbaustelle auf der Linie 10 im Birseck sowie das Grossprojekt «Erneuerung Waldenburgerbahn». Bei letzterem gelang es uns nach der Übernahme der Gesamtprojektleitung vom Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft, eine über die gesamte Strecke durchgängige Planung vorzunehmen. Diese stellt die technischen, zeitlichen und finanziellen Eckpunkte dar.

Wie nehmen die Fahrgäste bzw. wie nimmt die Öffentlichkeit Ihre Abteilung wahr?
Im Idealfall bemerkt uns die Öffentlichkeit nicht. Wenn wir einen guten Job machen, bietet die Infrastruktur eine hohe Sicherheit und Verfügbarkeit. Das heisst, der Bahn- und Trambetrieb kann uneingeschränkt verkehren. Für diesen störungsfreien Zustand müssen wir unsere Anlagen aber in regelmässigen Zyklen erneuern, was oft mit umfangreichen Bauarbeiten verbunden ist. Deshalb werden wir primär beim Bauen wie bei der Grossbaustelle im Birseck wahrgenommen. Diese Baustelle führte natürlich zu Immissionen. Und die Fahrgäste mussten während der Zeit der Totalsperre auf den Bus umsteigen. Darum begleiteten wir das Projekt kommunikativ eng. Wir informierten unsere Kunden sowie die Anwohnerschaft transparent und zeitnah über sämtliche Schritte. Und selbstverständlich war es unser Bestreben, die Bauarbeiten effizient auszuführen. Weiter waren wir auch beim Grossprojekt «Erneuerung Waldenburgerbahn» im Waldenburgertal kommunikativ präsent und informierten die Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden vor Ort.

Die BLT übernimmt per 1. Januar 2018 den Unterhalt für die Linie 14 nach Pratteln von der BVB. Warum?
Die BLT übernimmt den Unterhalt zwischen der Kantonsgrenze beim Schänzli bis zur Endstation in Pratteln. Dieser Streckenabschnitt gehört seit jeher der BLT, aber der Unterhalt erfolgte durch die BVB auf der Grundlage des Staatsvertrags zwischen den beiden Basel von 1982. Die BVB will sich in Zukunft auf ihre städtischen Infrastrukturen mit Tramgleisen mit sogenannten «Rillenschienen» konzentrieren. Die BLT hat ihre Kernkompetenz demgegenüber bei den Überlandstrecken mit Eigentrasse, dem sogenannten «Hoch- oder Schottergleis». Es war deshalb ein folgerichtiger Schritt, dass die BLT den Unterhalt auf dem BL-Abschnitt der Linie 14 übernommen hat. Für uns bot sich dank den zusätzlichen Streckenkilometern die Chance zu wachsen, Synergien zu nutzen und das Wissen von einzelnen Know-how-Trägern auf mehrere Personen auszudehnen.

Wie haben die Mitarbeitenden die Neuausrichtung der Abteilung aufgenommen?
Höchst positiv! Die Reorganisation sorgte für effizientere Strukturen und damit für eine willkommene Entlastung. So steht uns künftig beispielsweise eine Projektassistentin zur Seite, die uns insbesondere in administrativen Belangen unterstützen wird. Dank der breiter abgestützten Führungsstruktur sowie gut aufeinander abgestimmter Schnittstellen konnten wir zudem unsere Abläufe professionalisieren.

Die «längste Baustelle der Region»

Im Sommer 2017 herrschte im Birstal der Ausnahmezustand. Über 6,5 Kilometer hinweg erneuerte die BLT Teile der Tramlinie 10. Gleichzeitig wurden die Sicherungsanlagen sowie zwei Bahnübergänge auf den aktuellsten Stand der Technik gebracht. Schliesslich wurden vier Haltestellen für die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) fit gemacht.

Die Linie 10 gehört mit rund 18,6 Millionen Fahrgästen im 2017 zu einer der meist frequentierten Strecken der BLT. Um auch für die Zukunft gerüstet zu sein, erneuerte die BLT Teile der Linie zwischen den Haltestellen «Neuewelt» (Münchenstein) und «Bahnhof Dornach» total. Um die Einschränkungen möglichst klein zu halten, wurde der Grossteil der Arbeiten auf die weniger frequentierte Schulferienzeit konzentriert und während einer Totalsperre effizient ausgeführt. Dadurch konnte auch den berechtigten Bedürfnissen der Anwohner nach möglichst geringen Immissionen Sorge getragen werden.

Schotterstein um Schotterstein

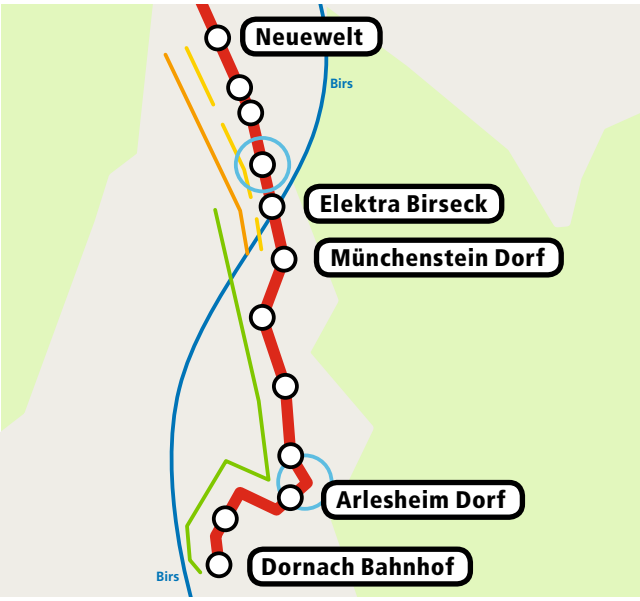
Insgesamt wurden 5'320 Meter Schienen verlegt, 6'200 Meter Fahrdraht montiert, 10'000 Kubikmeter Kieskofferung verbaut, 7'700 Tonnen Schotter eingebracht und im Untergrund 9'600 Quadratmeter Unterschottermatten eingezogen. Weiter wurden zwei Stellwerkzentralen (Münchenstein und Arlesheim) errichtet, 18 Hauptsignale gestellt, 63 zusätzliche Radsensoren eingebaut sowie 21 Kilometer Stromkabel verlegt. Neu kann die gesamte Strecke der Linie 10 zwischen den Haltestellen «Elektra Birseck» und «Dornach Bahnhof» durch die BLT Leitstelle in Oberwil überwacht und gesteuert werden. Die Gesamtkosten für das Erneuerungsprojekt in der Höhe von rund 25 Millionen Franken übernahm der Bund auf Basis des per 1. Januar 2016 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI).

Komfortable Haltestellen

Die vier Haltestellen «Neuewelt», «Birseckstrasse», «Hofmatt» und «Im Lee» wurden barrierefrei umgestaltet und hierfür komplett umgebaut. Dadurch besteht neu ein niveaugleicher Einstieg zwischen Haltestelle und Fahrzeug. Niveaugleichheit liegt bei einem maximalen Höhenunterschied von 5,0 cm und einem maximalen seitlichen Abstand von 7,5 cm zwischen Perronkante und Fahrzeugeinstieg vor. Sämtliche Fahrgäste profitieren von einem bequemeren Ein- und Aussteigen.

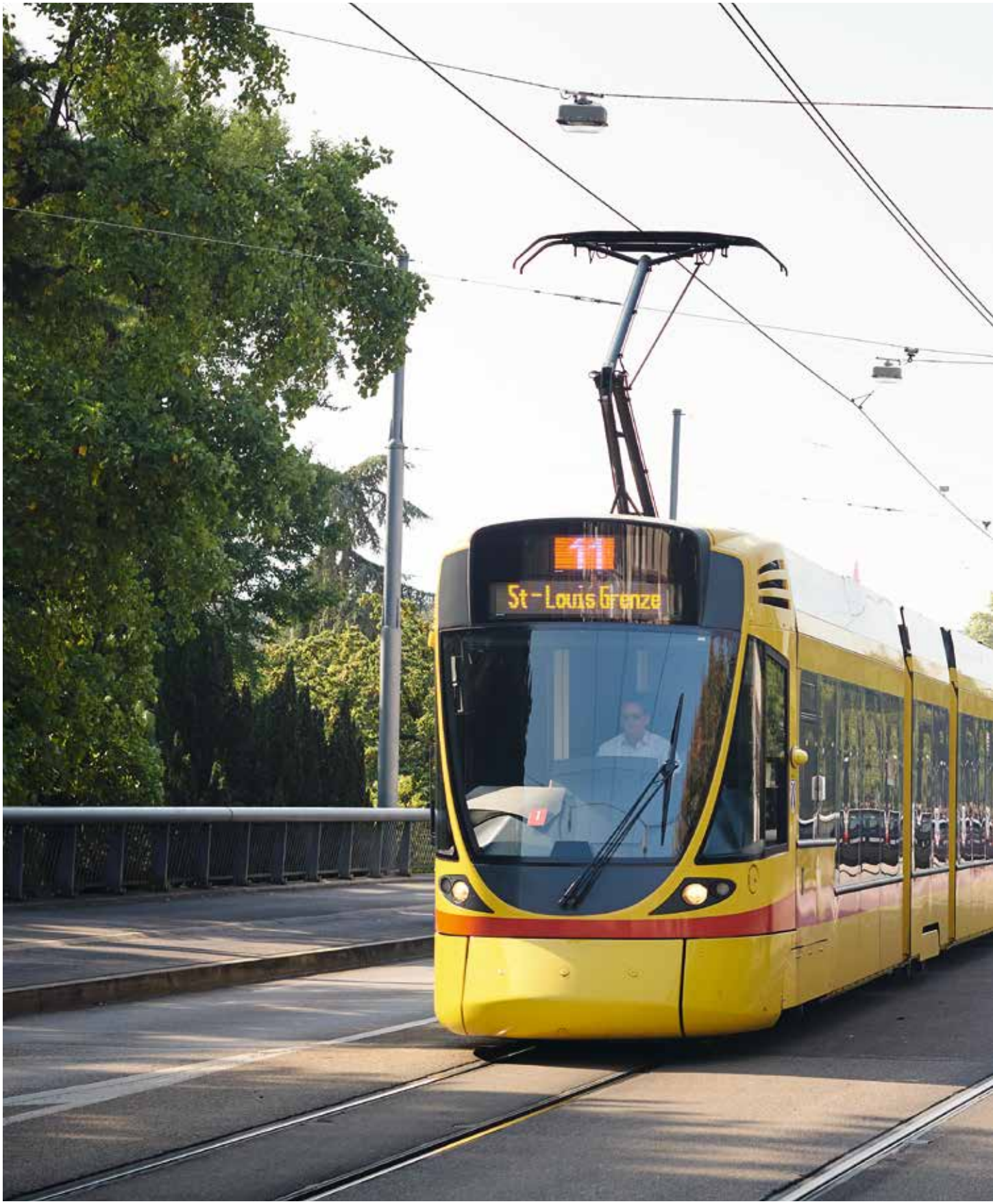
Im Zeitplan

Pünktlich zum Schulbeginn übergab die BLT die Strecke zwischen den Haltestellen «Dreispitz» und «Münchenstein Dorf» wieder dem regulären Trambetrieb. Aufgrund der Installation der Bahnsicherungsanlage blieb die Strecke von «Münchenstein Dorf» bis «Bahnhof Dornach» hingegen noch bis Anfang September 2017 gesperrt. Dank der laufenden Terminkoordination und -überwachung sowie der für die Logistik bedeutsamen «Baustellenspur» gelang es, den Zeitplan gut einzuhalten. Schliesslich zeigte das Erneuerungsprojekt auf, dass Infrastrukturprojekte stets auch Kommunikationsprojekte sind. Auch bei künftigen Infrastrukturprojekten wird die BLT die Bedürfnisse der Kundschaft, Anwohnerschaft und des Gewerbes bestmöglich berücksichtigen.

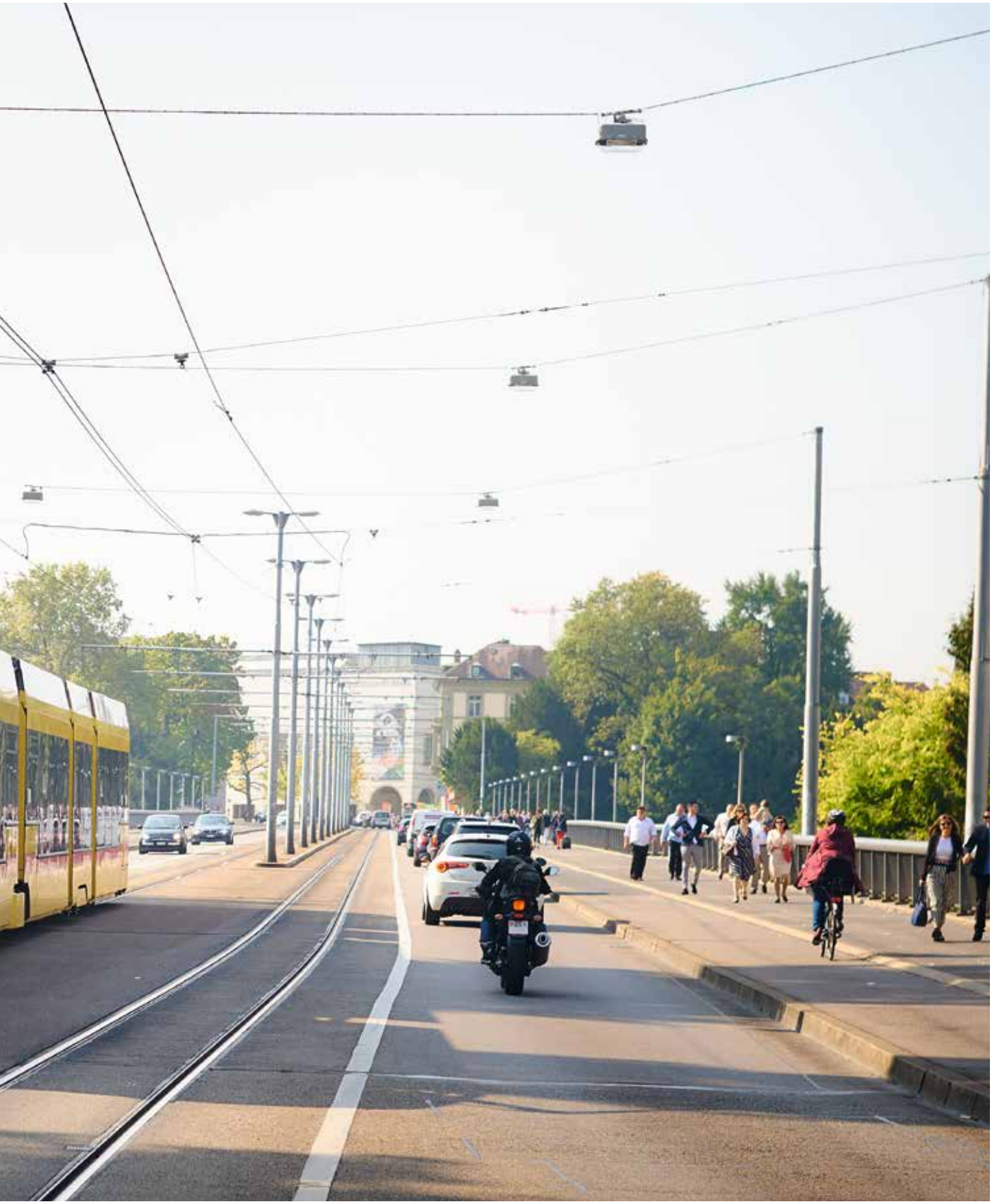


Gleiserneuerung 4 Abschnitte, Total 1,8 Kilometer
Fahrleitungserneuerung 1 Abschnitt, Total 2 Kilometer
Erneuerung Sicherungsanlage 1 Abschnitt, Total 3,5 Kilometer
Erneuerung Bahnübergänge Loogstrasse Münchenstein und Ermitagestrasse Arlesheim

Auf vier Abschnitten der Linie 10 im Birseck wurde die Infrastruktur komplett erneuert, hier die Haltestelle «Hofmatt».



Während des Baustellensommers führte die Linie 11 für einmal über die Wettsteinbrücke.



Generationenwechsel im Tramunterhalt

Im Tramunterhalt der BLT ist ein Generationenwechsel im Gang. Die ersten beiden Tango-Trams durchliefen im 2017 die Hauptrevision, ihre letzte Revision erlebten dagegen die Schindler-Sänftentrams. Damit einher geht auch der Wandel vom klassischen zum Komponentenunterhalt. Statt drei Monate dauert eine Hauptrevision noch drei Wochen – ein Quantensprung. Philipp Glogg, Leiter Fahrzeuge, gewährt im Interview einen Blick hinter die Kulissen.

Philipp Glogg ist seit 2017 Leiter Fahrzeuge und damit verantwortlich für den sicheren und gepflegten Zustand aller Schienen- und Strassenfahrzeuge der BLT.

Die ersten zwei Tangos haben eine Hauptrevision erfahren. Was wurde dabei gemacht?
Philipp Glogg: Die beiden Fahrzeuge sind acht Jahre in Betrieb und haben dabei je rund 700'000 Kilometer zurückgelegt. Dies entspricht beinahe einer Strecke von der Erde bis zum Mond und zurück. Nach dieser Leistung wurden vor allem die Fahrgestelle, der Antriebsstrang und die Gelenkbereiche revidiert. Weiter wurden Komforteinrichtungen wie die Klimaanlagen detailliert überprüft. Insgesamt befinden sich die Tangos in einem guten Zustand.

Was ist beim Komponentenunterhalt anders als bei der klassischen Revision?
Bisher wurden die Trams bei Hauptrevisionen Stück für Stück zerlegt, die Einzelbestandteile revidiert und dann das Tram wieder zusammengebaut. Moderne Trams wie der Tango werden schon von den Herstellern modular gebaut, was uns ermöglicht, einzelne Komponenten zu tauschen. Eine revisionsfällige Komponente wird gegen eine frisch revidierte getauscht. Dadurch kommt das Tram bereits nach drei Wochen wieder zurück in den Betrieb – viermal schneller als bei den Altfahrzeugen.

Was passiert mit den Sänften-Trams?
Der verbleibende Teil der Flotte ist in einem guten Zustand und bleibt bis etwa 2025 primär auf den Linie E11 und 17 während der Hauptverkehrszeit im Einsatz. Dann werden sie durch noch zu beschaffende neue Trams abgelöst.

Stadler Services zieht ein, Bombardier zieht aus. Läuft das reibungslos?
Ja. Die BLT hat die Revisionen, das heisst den Grossunterhalt für die Tango-Trams, ausgeschrieben. Stadler Services, eine Tochterfirma von Stadler Rail, hat das wirtschaftlich günstigste Angebot eingereicht und den Zuschlag erhalten. Bombardier bleibt vorerst weiterhin Unterhaltspartner für die Revisionen der alten Trams. Da diese Revisionen aber auslaufen werden, haben Bombardier und die BLT vereinbart, die Zusammenarbeit per Mitte 2018 zu beenden. Den Betriebsunterhalt an den Schindler-Trams übernimmt die BLT ab dann in Eigenregie.

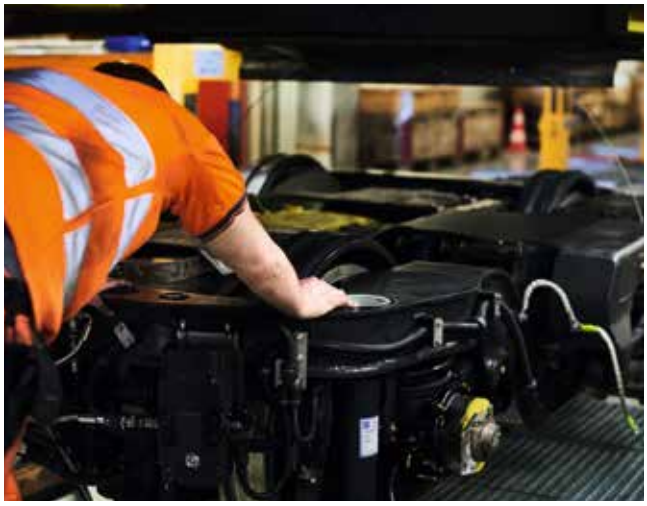
Als erstes Nahverkehrsunternehmen in der Schweiz testet die BLT in Zusammenarbeit mit Stadler und Bosch ein Kollisionswarnsystem in einem Tram. Was verspricht sich die BLT davon?
Die Digitalisierung macht auch im öffentlichen Verkehr grosse Fortschritte und eröffnet neue Möglichkeiten. Mit dem Kollisionswarnsystem nutzen wir eine Technik, die sich im Automobilverkehr seit Langem bewährt. Es handelt sich um ein Assistenzsystem, welches Fahrdienstmitarbeitende in ihrer Arbeit unterstützt und die Fahrsicherheit weiter erhöhen soll. Das Sys-

tem, das in einem Tango-Tram eingebaut wurde und ausgiebig getestet wird, warnt den Wagenführer optisch und akustisch bei Gefahrensituationen. In einem zweiten Schritt wird es im Notfall auch eine automatische Bremsung auslösen. Die Fahrdienstmitarbeitenden haben aber jederzeit die Möglichkeit, in den Prozess einzugreifen. Bei positiven Testergebnissen sehen wir vor, die gesamte Tango-Tramflotte mit dem Kollisionswarnsystem auszurüsten.

Ist der autonome Betrieb kein Thema mehr?
Der teilautomatische Betrieb ist eine Option, die im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung für die Waldenburgerbahn von der Industrie angeboten werden muss. Das heisst: automatisches Beschleunigen und Bremsen des Zuges, während sich die Fahrdienstmitarbeitenden voll der Streckenbeobachtung, der Sicherheit und auch den Fahrgästen widmen können. Der voll autonome Betrieb hingegen liegt noch in weiter Zukunft. Wann wir für einen solchen Schritt bereit sind, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen.

Wir haben viel über die Entwicklungen im Trambereich gesprochen. Wie sieht es bei den Bussen aus?
Wir erneuern unsere Busflotte laufend. Im 2017 haben wir vier neue Busse in Betrieb genommen und ältere Fahrzeuge damit ersetzt. Wir profitieren dabei von der technologischen Entwicklung. Mit der Ersatzbeschaffung 2018 wird die BLT beispielsweise zwei Busse mit «Mild-Hybrid-Antrieb» in Betrieb nehmen. Zusätzlich zum modernen Euro-VI-Dieselmotor verfügen die beiden Busse über einen Energiespeicher, der Bremsenergie elektrisch speichert und beim Anfahren wieder einsetzt. Der Treibstoffverbrauch fällt dadurch um acht Prozent niedriger aus.

Mittelfristig stehen im Busbereich grosse Veränderungen an. Der Trend geht in Richtung Elektrobusse. Hemmend wirken heute noch deren hohen Kosten für Beschaffung und Betrieb. Wir sprechen dabei von einem Faktor zwei bis drei gegenüber Bussen mit Verbrennungsmotoren. Wir erwarten aber, dass bei den Preisen Bewegung aufkommt – und zwar nach unten. Bei der BLT verfolgen wir das Thema mit allergrösstem Interesse!



Ein Betriebsleitsystem für Tram, Bus und Bahn

Im 2017 löste die BLT das in die Jahre gekommene «Rechnergestützte Betriebsleitsystem» (RBL) für ihre Busse ab. Die Busse sowie die Züge der Waldenburgerbahn (Linie 19) wurden in das bestehende Leitsystem für den Trambetrieb integriert. Die BLT ist damit noch besser gerüstet, um den Betrieb jederzeit mit hoher Qualität und Pünktlichkeit steuern zu können.

«Eine Operation am offenen Herzen» – so bezeichnet Projektleiter Simon Benz den Systemwechsel beim RBL für die Busse. In der Tat ist das RBL das Herz des operativen Betriebs. Es ist hochvernetzt – nicht nur mit allen Fahrzeugen, sondern auch mit verschiedenen Systemen rund um die Fahrplanung und die Kundeninformation. Das RBL erlaubt den Fahrdienstleitenden der BLT Leitstelle in Oberwil, jederzeit den Betrieb überwachen und bei Störungen eingreifen zu können.

Drei Gründe für den Systemwechsel

Das Betriebsleitsystem wurde im 2017 weiterentwickelt: Im Busbereich setzte die BLT bisher ein kombiniertes Betriebsleit- und Vertriebssystem ein. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen und Innovationszyklen entschied sich die BLT in einem ersten strategischen Schritt für eine Entkoppelung dieser beiden Aufgabenbereiche.

Ein zweiter strategischer Entscheid betrifft die Vertiefung der bisher auf den Trambetrieb beschränkten Zusammenarbeit im Bereich des RBL mit der BVB. Die Nutzung eines einzigen, gemeinsamen RBL für sämtliche Fahrzeuge der BLT und der BVB ermöglicht Synergien sowohl in der Datenpflege als auch im Betrieb des RBL.

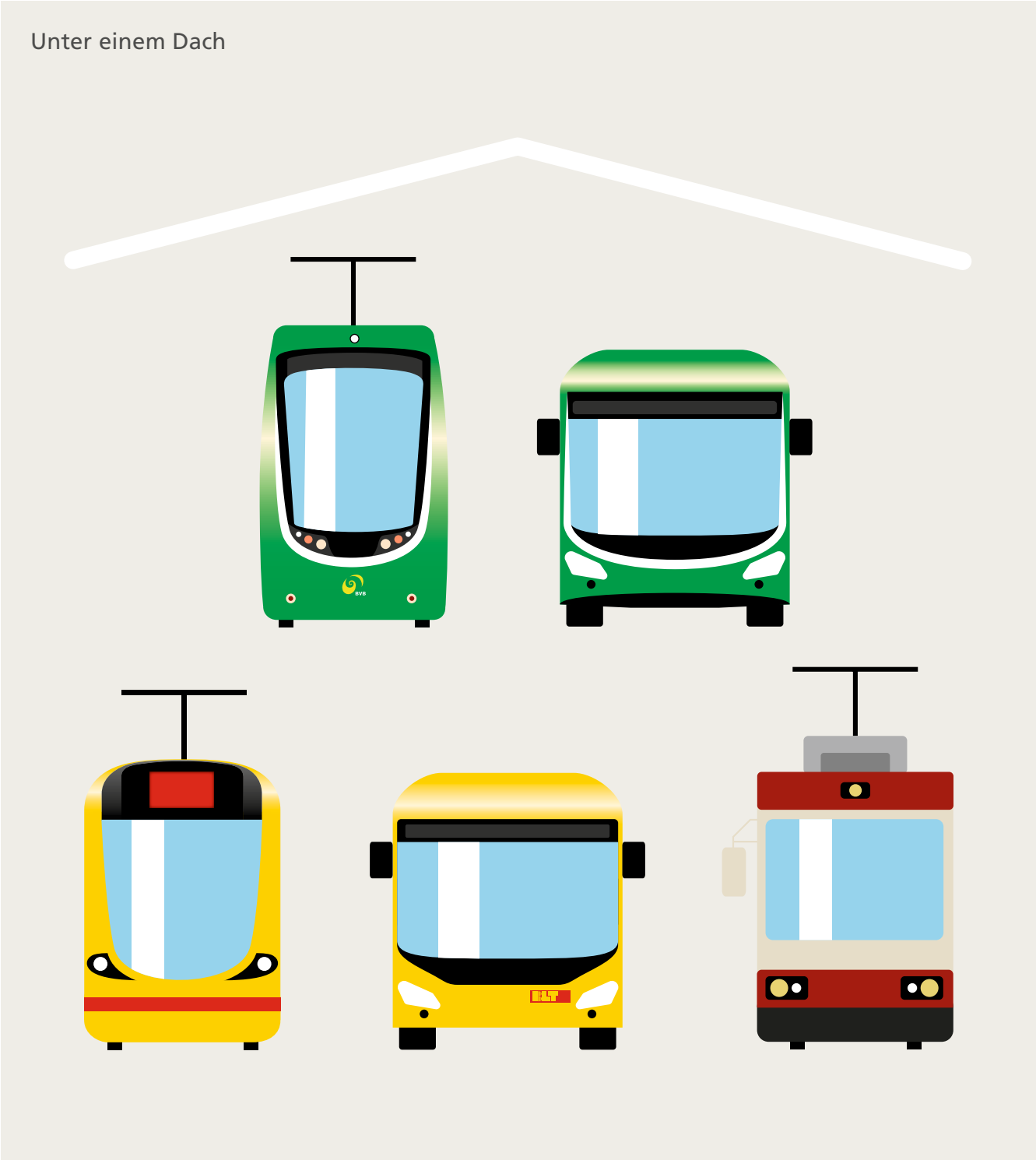
Der dritte strategische Entscheid betrifft die Arbeitsweise auf der BLT Leitstelle. Um ein möglichst reibungsloses Zusammenspiel im Betrieb der Tram-, Bus- und Bahnlinien zu erreichen, müssen diese in einem einzigen System überwacht und gesteuert werden können. Mit der Zusammenführung hat die Leitstelle das geeignete Instrument zur Erfüllung ihrer anspruchsvollen Aufgabe erhalten.

Echtzeitdaten für die Waldenburgerbahn

Dank der Integration der Waldenburgerbahn ins einheitliche RBL kommen auch die Fahrgäste der Linie 19 (Waldenburgerbahn, WB) in den Genuss von Echtzeitinformationen in der App «Abfahrten» und auf der Webseite. Diese Lösung konnte per Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 realisiert werden. Zugleich wurden damit die Voraussetzung geschaffen, die WB-Haltestellen mit digitalen Abfahrtsmonitoren (DFI-Anzeigen) auszurüsten. Dies wird im Zuge der Erneuerung der WB realisiert.

Umstellung in einer Nacht

Der Wechsel des Bus-RBL erforderte eine intensive und akribische Planung und Durchführung. Es galt nicht nur, neue Rechner und neue Bordgeräte für die Busse zu beschaffen, einzubauen und das Personal zu schulen. Notwendig war insbesondere auch die Anpassung von Prozessen, die aufwändige Bereinigung der Daten sowie die Anpassung der Software und ihrer Schnittstellen zu den umliegenden Systemen. Die ganze Projektarbeit erfolgte in enger und guter Zusammenarbeit mit der BVB. In der Nacht vom 24. auf den 25. November 2017 fand die lange vorbereitete Umstellung statt. In nur fünf Stunden wurden die notwendigen Umrüstungen an sämtlichen Bussen vorgenommen. Zwei Wochen später – zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 – wurde das bisherige Bus-RBL für die BLT ausser Betrieb genommen. Die Umstellung klappte reibungslos.



Alle rund 350 Fahrzeuge von BVB und BLT – Trams, Busse und Bahnen – sind seit Ende 2017 unter dem Dach des einheitlichen rechnergestützten Betriebsleitsystems vereint.

Tarifverbund Nordwestschweiz TNW

Der TNW realisierte im Jahr 2017 Einnahmen von 260,4 Millionen Franken unter Berücksichtigung von Einmal- und Umstellungseffekten. Davon erhält die BLT einen Anteil von 23,2 Prozent. Die Einnahmen des TNW lagen mit rund 1,7 Millionen Franken unter den Erwartungen. Vom Kernprodukt des TNW, dem U-Abo, wurden insgesamt 841'365 Monatsabos und 100'522 Jahresabos verkauft. Auf konsolidierter Basis wurde ein Rückgang von etwas über zwei Prozent verzeichnet, der leicht über dem erwarteten Rückgang liegt. Die Zahl der transportierten Fahrgäste belief sich auf 227,3 Millionen (–1,8 Millionen Einsteiger bzw. –0,8 Prozent). Zurückgelegt wurden 896,8 Millionen Personenkilometer (–5,5 Millionen Pkm bzw. –0,6 Prozent).

Der TNW lancierte im 2017 das Angebot «Ciné & Ride»

Vielfältige Gründe für den Nachfragerückgang
Die Gründe für den Rückgang der Nachfrage sind vielfältig. Die Einführung des Fliessdatums beim U-Abo, das heisst dem Wechsel vom Kalendermonat bzw. Kalenderjahr zum frei wählbaren Start des Gültigkeitstermins, führte zu Ausgabenoptimierungen durch die Kunden. Vor allem beim Junioren-Abonnement war dieser Effekt besonders spürbar. Ferner dämpfte das schöne Wetter insbesondere im Sommer sowie die rege Baustellenstätigkeit auf dem Tramnetz die Nachfrage. Immer beliebter werden zudem alternative Verkehrsträger wie E-Bikes, welche einen regelrechten Boom erfahren.

Einzahlungsschein verliert an Bedeutung
Die Quittung des Einzahlungsscheins (ESR) ist seit 30 Jahren der klassische Träger des U-Abos. Der ESR ist zwar einfach im Bezug und im Handling, kann aber mit den Möglichkeiten der Digitalisierung nicht Schritt halten. Deshalb haben die Transportunternehmen im TNW bereits vor zehn Jahren die U-Abo-Card eingeführt, welche den Kauf des U-Abos an den Automaten ermöglicht. Seit über einem Jahr gibt es zusätzlich das U-Abo fürs Smartphone und auch die Bezugs- und Bezahlmöglichkeit per Webshop. BVB und BLT sind nicht nur die ersten, sondern bisher auch die einzigen Transportunternehmen der Schweiz, die eine Abo-App anbieten. Die Vorteile der digitalen Lösungen sind offensichtlich: Das U-Abo kann jederzeit und überall erworben werden, und das Fliessdatum erlaubt eine vorteilhafte Nutzung.

Ciné & Ride
Seit dem 1. Juni 2017 ist der Kinobesuch in Basel noch einfacher – dank dem neuen Angebot «Ciné & Ride» des TNW in Kooperation mit den Basler Pathé Kinos. Das Pathé-Kinoticket kann seither gleichzeitig als öV-Ticket genutzt werden. Es berechtigt Kinobesucher vier Stunden vor und sechs Stunden nach dem Kinofilm zu einer einfachen Hin- und Rückfahrt in der 2. Klasse im gesamten TNW-Gebiet (Tram, Bus oder Zug). Aktiviert wird das Ticket mit dem Smartphone, indem der auf dem Kinoticket aufgedruckte QR-Code über die App «Tickets» eingelesen wird. Das neue Angebot kommt gut an und wird rege nachgefragt.

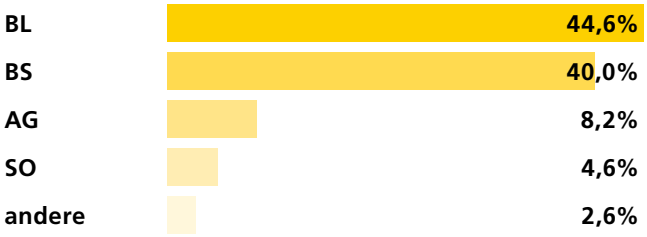
Weiterentwicklung TriRegio
Pünktlich zum Start der nach Saint-Louis verlängerten Tramlinie 3 der BVB lancierte der TNW ein neues Angebot für den grenzüberschreitenden Verkehr. Das «Billet Inflex» ist ein reduzierter Streckentarif, der ausschliesslich im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich gültig ist. Anerkannt wird das «Billet Inflex» für grenzüberschreitende Fahrten auf der Linie 3 zwischen Barfüsserplatz und Gare de Saint-Louis und auf den Distribus-Linien 603/604/607 zwischen Schifflände und den französischen Endhaltestellen dieser Linien. Es handelt sich um einen weiteren Schritt des TNW, auch im grenzüberschreitenden Verkehr einfachere Tariflösungen anbieten zu können.

Im Jahr 2017 wurden leistungsbezogen 100'522 Jahres-Abos und 841'365 Monats-Abos wie folgt verkauft:

Monatsabo

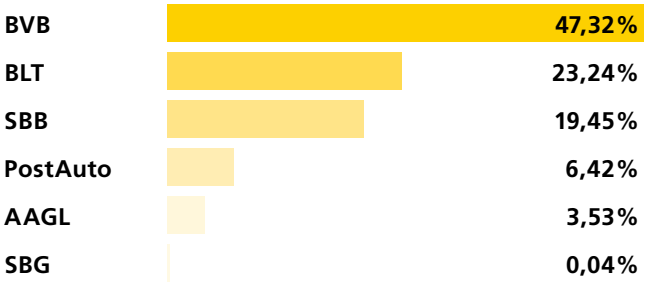
Jahresabo

Herkunft der Abonnenten



Die Einnahmen wurden 2017 aufgrund nachfragebezogener Leistungen wie folgt auf die Transportunternehmen verteilt:

Einnahmenverteilung



Die Digitalisierung im Vertrieb zeigt Wirkung

Die Onlinevertriebskanäle, bestehend aus der App «Tickets», der U-Abo-App und dem U-Abo Webshop, stossen bei den Fahrgästen auf grosse Resonanz und werden weiter ausgebaut. Gleichzeitig investiert die BLT in ihre Billettautomaten und macht diese für weitere zehn Jahre fit. Mit diesem Vorgehen setzt die BLT ihre Strategie im Vertrieb um: kundenfreundlich, einfach nutzbar und dies bei niedrigen Vertriebskosten.

Die im September 2016 zusammen mit der BVB lancierte U-Abo-App entwickelt sich erfreulich. Sieben Prozent der Erträge aus U-Aboverkäufen fielen 2017 auf diesen digitalen Vertriebskanal. Immer mehr Abonnenten nutzen zudem die Möglichkeit, ihre U-Abo-Card an den grünen Billettautomaten der BLT und der BVB aufzuladen oder das Abo an den Billettautomaten der SBB zu kaufen. Auch diese beiden Vertriebskanäle haben sich stark entwickelt und bis Ende 2017 einen Anteil von 34 Prozent der U-Aboverkäufe erreicht. Entsprechend rückläufig war die Nutzung des klassischen Einzahlungsscheins (ESR), dessen Anteil im 2017 noch 59 Prozent der Erträge an den U-Aboverkäufen erreicht hat. Diese Entwicklung ist von BLT wie auch den anderen Partnern im TNW gewollt. Aufgrund der neuen Vorschriften im Zahlungsverkehr (ISO 20022) kann ab 2020 der Abschnitt des Einzahlungsscheins nicht mehr als U-Abo verwendet werden. Eine Arbeitsgruppe von BVB und BLT erarbeitet bis Ende 2018 daher eine kundenfreundliche Ersatzlösung auf Basis des neuen ESR-Standards.

Webshop und U-Abo-App 2.0

Am 16. Mai 2017 ging der U-Abo-Webshop als wichtiger Teil des U-Abo-Portals von BVB und BLT online. Der Online-Shop ergänzt die U-Abo-App und ermöglicht, auch Abonnemente für Drittpersonen online zu kaufen, zum Beispiel für Familienmitglieder, und sie sich als Papierabonnement nach Hause liefern zu lassen. Die rundum erneuerte U-Abo-App 2.0 ist seit Oktober 2017 in den App Stores von Apple und Google zum Download verfügbar. Der grosse Release beinhaltet nicht nur eine nochmals vereinfachte Benutzerführung, sondern bringt auch das Jobticket und das IV-Ticket aufs Handy.

Herausforderung Datensicherheit

Mit der Schaffung der Funktion des Chief Digital Officer (CDO) will die BLT nicht nur den Digitalisierungsprozess mit neuen innovativen Angeboten für die Kunden weiter vorantreiben, sondern auch die Durchgängigkeit der digitalen Prozesse sicherstellen. Die Datensicherheit hat für die BLT dabei eine zentrale Bedeutung. Jährlich führt die BLT mehrere Sicherheitschecks und -audits mit jeweils unterschiedlichen externen Partnern durch, um die eigenen Systeme auf mögliche Schwachstellen überprüfen und höchste Sicherheitsstandards garantieren zu können.

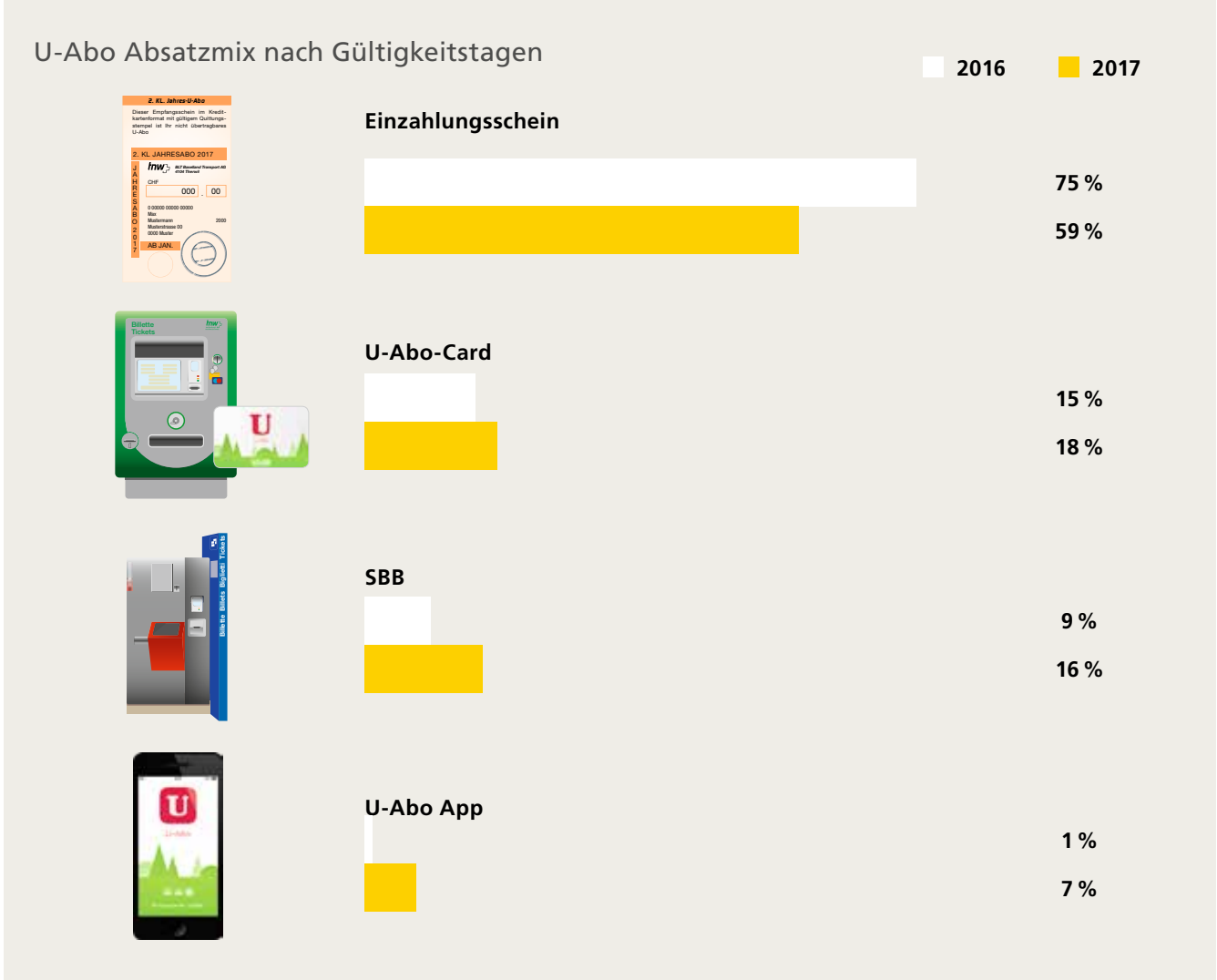
Refit Billettautomaten

Die BLT pflegt auch ihre analogen Verkaufskanäle. Sie erneuert ihre 94 Billettautomaten und macht sie für die nächsten zehn Jahre fit. Auch in Zukunft wird es Kundengruppen geben, die auf die Automaten angewiesen sind und mit Bargeld oder Karte bezahlen möchten. Mit einem Jahresumsatz von rund 50 Millionen Franken im TNW handelt es sich nach wie vor um den wichtigsten Vertriebskanal für Einzeltickets und Mehrfahrtenkarten. Beim Refit erhalten die Automaten u. a. einen neuen Rechner und neue GSM-Sendeeinheiten. Die Kunden erhalten rundum erneuerte, moderne Geräte. Das gemeinsame Projekt mit BVB und AAGL wurde im 2017 geplant, der Rollout erfolgt in den Jahren 2018 und 2019.

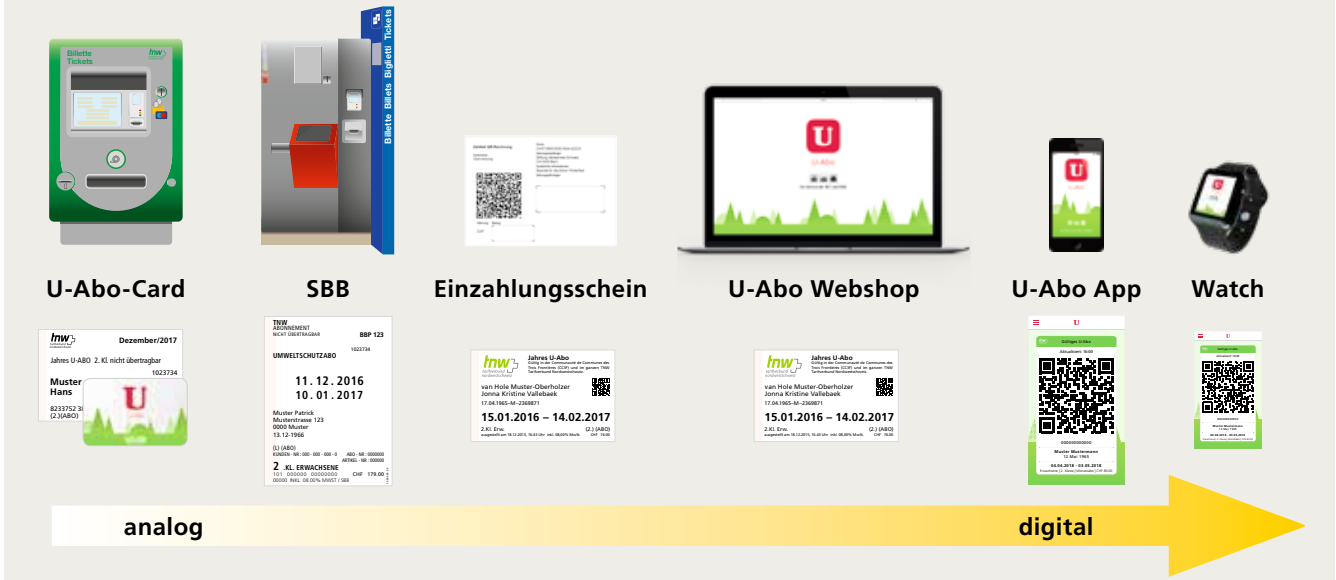
Neue Chauffeurverkaufsgeräte

In den BLT Bussen können die Kunden auch in Zukunft Einzeltickets beim Chauffeur bzw. der Chauffeuse kaufen. Die BLT ersetzt deshalb die bisherigen, in die Jahre gekommen Chauffeurverkaufsgeräte. Neu kommen Tablets zum Einsatz, die technisch auf der App «Tickets» aufbauen. Sie sind dadurch sehr wirtschaftlich und für das Personal einfach und schnell zu bedienen. Vier Testgeräte kommen bereits im März 2018 in den Betriebseinsatz. Die Ausrüstung aller Busse ist im Sommer 2018 geplant.

U-Abo Absatzmix nach Gültigkeitstagen



U-Abo Vertriebskanäle und Ticketträger ab 2020



Die BLT versteht sich als Partner im trinationalen öV-Angebot und will sich vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter wandeln.

ZONE
St. Louis Grenze
Apotheke
STRAUSS
don't worry - be happy

Kurznachrichten

Doppelspurausbau Spiesshöfli
Im Leimental bilden die BLT Tramlinien 10 und 17 das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Die Strecke wurde in den letzten Jahren zwischen Ettingen und Flüh auf Doppelspur ausgebaut und der Takt verdichtet. Mit dem Projekt «Spiesshöfli» soll jetzt auch der 350 Meter lange einspurige «Flaschenhals» zwischen der Gorenmattkreuzung und der Haltestelle Binningen Schloss auf Doppelspur ausgebaut werden. Dank dem gemeinsamen Projekt mit dem Kanton Basel-Landschaft sowie der Gemeinde Binningen können die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Übergänge für Fussgänger werden abgesichert und gefährliche Hauszufahrten für den Individualverkehr durch eine seitliche Erschliessung ersetzt. Die Plangenehmigung und der politische Genehmigungsprozess erfolgen bis 2020, die Realisierung beginnt ab 2022. ①

Versuch mit Erdgasbus
Zur Sammlung von Erfahrung mit anderen Antriebstechnologien, hat die BLT mit dem Gasverbund Mitteland (GVM) und Scania Schweiz im 2016 einen mehrjährigen Versuchsbetrieb mit einem Erdgasbus gestartet. Um verlässliche Aussagen machen zu können, wird der Testbetrieb durch die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) begleitet. Untersucht werden dabei die Verfügbarkeit, die Wirtschaftlichkeit (u. a. Treibstoffverbrauch und Wartungskosten), die Umweltperformance (Energieverbrauch, CO_2- und Stickoxid-Emissionen) sowie die Lärmimmissionen. Der Versuch dauert bis 2019. Bis zum heutigen Zeitpunkt lässt sich sagen, dass der Bus im Betrieb sehr zuverlässig und bei den Kunden beliebt ist. Definitive Auswertungen aus den Messungen liegen noch nicht vor. ②

BAV Sicherheitsaudit erfolgreich bestanden
Zuverlässigkeit, kundenfreundliche Infrastrukturen und Pünktlichkeit sind Schlüsselfaktoren für den Erfolg der BLT. Keine Kompromisse geht die BLT bei der Sicherheit ein. Um diese klaren Vorgabe zu überprüfen, haben Experten des Bundesamts für Verkehr (BAV) die BLT im 2017 auditiert. Schwergewichtig prüfte das BAV dabei, ob die Waldenburgerbahn erfolgreich in die BLT integriert wurde und ein sicherer Betrieb der Linie 19 gewährleistet ist. Das Resultat des Audits war sehr erfolgreich. Erste vom BAV empfohlene Verbesserungen befinden sich bereits in Umsetzung. ③

Margarethenstich abgelehnt
Die Enttäuschung war gross: Mit einem Anteil von 57 Prozent Nein-Stimmen haben die Baselbieter Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 24. September 2017 den Kredit für die Gleisverbindung Margarethenstich deutlich abgelehnt. Überraschend war, dass sämtliche Leimentaler Gemeinden ein Nein in die Urne legten. Offensichtlich ist es den Befürwortern nicht gelungen, die vielfältigen Vorteile der neuen Verbindung überzeugend zu vermitteln. Aus Sicht der BLT wurde eine Chance verpasst. Das Unternehmen ist überzeugt, dass die Verkehrsprobleme im Leimental auch nach der Ablehnung nicht ab-, sondern zunehmen werden. ④

Kennzahlen der BLT per 31. Dezember 2017

Fahrgastzahlen	in Mio.
Total Fahrgäste	55,72
Fahrgäste Trambereich	42,75
Fahrgäste Bahnbereich	1,91
Fahrgäste Busbereich	10,96
Total Personenkilometer	191,24
Kurskilometer Tram-/Bahnbereich	4,25
Kurskilometer Busbereich	4,03

Finanzielle Kennzahlen	in Mio. CHF
Betriebsertrag	111
Bilanzsumme	556
Jahresgewinn	2,3
Verkehrsertrag	56,7
Leistungsauftragsentschädigung	44,1
Anteil BLT an TNW-Einnahmen	23,24%

Rollmaterialbestand	
Tango Trams Be 6/10	38
Schindler Trams Be 4/8	38
Schindler Trams Be 4/6 200er-Serie	27
Nostalgie Trams (Tram und Wagen)	4
Triebwagen BDe 4/4	7
Steuerwagen Bt	10
Linienbusse	63

[davon: 12 Gelenkbusse, 43 Normbusse, 3 Midibusse und 5 Sprinter]

Mitarbeitende	
in Anstellung	493
in Vollzeiteinheiten	440,1

City
Heuwaage
Zoo

Das «öVPad» als Alleskönner erleichtert den Arbeitsalltag der BLT Mitarbeitenden erheblich.

Individuelle und flexible Einsatzplanung

Die Fahrdienstmitarbeitenden der BLT bestimmen ihren Einsatzplan mit. Seit 2014 verfügen sämtliche Fahrdienstangestellte über ein Tablet, dessen Funktionsumfang in drei Phasen kontinuierlich erweitert wurde. Mit dem im 2017 entwickelten, vierten Ausbauschritt können sie ihren Einsatzplan auf dem Tablet mitgestalten.

Das Tablet für Fahrdienstmitarbeitende, kurz «öVPad», ist eine Erfolgsgeschichte. Im 2014 lanciert, nutzen seither die mehr als 400 BLT Fahrdienstmitarbeitenden die zahlreichen Tablet-Anwendungen. Diese stossen wegen ihrer unterstützenden Funktionen und der leichten Anwendung auf grosse Akzeptanz.

Das öVPad und seine Entwicklung
In der ersten Phase standen den Fahrdienstmitarbeitenden die Module «Aktuelles», «e-Learning», «Betriebsinfos», «Fahrpläne», «Formulare», «BLT Spiegel» (interne Mitarbeiterzeitschrift), «Dokumente», «Galerie» (Fotogalerie) und «Disposition» zur Verfügung. Unter «Formulare» können Fahrdienstmitarbeitende beispielsweise aktiv Verbesserungswünsche anbringen oder Anträge an die Personalkommission stellen. Ebenso können sich die Mitarbeitenden unter «e-Learning» interaktiv weiterbilden oder erhalten unter «Dokumente» Zugriff auf alle betrieblich wichtigen Dokumente (z. B. Handbücher, Betriebsanleitungen, Vorschriften). Das Mitführen schwerer, voluminöser Unterlagen entfällt seither.

Mit der zweiten Phase kam das Modul «Video» hinzu. Abrufbar sind Videos, welche die Mitarbeitenden im Fahrdienst über wichtige Änderungen, beispielsweise neue Linienführungen bei Baustellen, informieren.

In der anschliessenden dritten Entwicklungsphase rückte erstmals der persönliche Einsatzplan in den Vordergrund. Dank einer individualisierten Benutzeroberfläche können die Fahrdienstmitarbeitenden im Modul «Mein Dienst» ihre persönlichen Einsatzeinteilungen einsehen.

Individualisierter Einsatzplan auf Tablet
Im Herbst 2017 konnte die BLT das innovative Dienstplanmodul «BIK» (Betriebsinformations- und Kommunikationslösung) realisieren. Dieser vierte Ausbauschritt nimmt ein wichtiges Anliegen der Fahrdienstmitarbeitenden auf und ermöglicht ihnen, bei der Planung ihrer Einsätze neu via Tablet statt wie bisher via PC mitzuwirken und die eigenen Einsatzpräferenzen direkt einzugeben. Die neue, massgeschneiderte Software der Moveo Software GmbH erstellt aufgrund ihrer Eingaben einen optimalen Dienstplan, welcher möglichst viele Bedürfnisse erfüllt, gleichzeitig die gesetzlichen Vorschriften beachtet und eine betrieblich hohe Effizienz ermöglicht. Erstmals wurde die Diensteinteilung Ende 2017 anhand dieser neuen Lösung erstellt. Vollständig in Betrieb genommen konnte die Softwareapplikation im ersten Quartal 2018 werden.

Hoher Erfüllungsgrad
Die Erfahrungen sind weiterhin äusserst positiv. Das aktive Mitwirken der Fahrdienstmitarbeitenden führte im Zusammenwirken mit der intelligenten Software zu einem hohen Erfüllungs- und Zufriedenheitsgrad: 84 Prozent der von den Fahrdienstmitarbeitenden eingegebenen Einsätze konnten diesen auch zugewiesen werden. Dies ist ein Spitzenwert. Bei Bedarf ist es den Fahrdienstmitarbeitenden überdies möglich, bereits zugewiesene Dienste kurzfristig mit anderen Kollegen abzutauschen.

Personal

Personaleinheiten Gesamtdurchschnitt	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Verwaltung	29,8	30,9	32,6	32,1	32,7	35,1	37,8
Tram- und Bahnlinien (ohne Linie 14)	182,1	202,7	210,7	212	216,0	251,9	249,3
Buslinien (ohne Linie 106)	116,8	114,1	142,9	146,5	148,3	146,6	153,0
Gesamt-Personalbestand	**328,7**	**347,7**	**386,2**	**390,6**	**397,0**	**433,6**	**440,1**
Ø Jahres-Ist-Stunden pro Personaleinheit	1792	1801	1796	1792	1792	1790	1801

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

Moderne Diensträume für das Personal

Die BLT ist räumlich gewachsen. Zu den bisher vier Standorten des Fahrdienstpersonals (Oberwil, Münchenstein, Waldenburg und Eptingen) kamen im 2017 zwei weitere Standorte für Mitarbeitende des Bus-Fahrdienstes in Bottmingen und Dornach dazu. Die neuen Diensträume werden von den Mitarbeitenden sehr geschätzt.

Der BLT ist es wichtig, dass dem im Schichtdienst arbeitenden Fahrpersonal gut ausgestattete und zweckmässige Diensträume zur Verfügung stehen. Für die Mitarbeitenden des Bus-Fahrdienstes im Birs- und Leimental existierte bisher der Dienstort Oberwil (Hüslimatt). Dort treten die Chauffeure und Chauffeusen ihren Dienst an oder beenden ihn. Ebenso verbringen sie ihre Pausen dort. Dies genügt im wachsenden Unternehmen nicht mehr, wie eine im Frühjahr 2017 durchgeführte Umfrage unter den Chauffeuren und Chauffeusen zeigte.

Das Wohl der Mitarbeitenden im Zentrum
Auch bezüglich der Ausstattung der neuen Dienstorte konnten die Mitarbeitenden ihre Bedürfnisse und Vorschläge in die Umfrage einbringen. Neue Diensträume sollen demgemäss über einen Aufenthaltsraum, eine Küche inklusive Kühlschrank, einen Ruheraum, eine Garderobe, geschlechtergetrennte Toiletten sowie über genügend Parkplätze verfügen. Auf Basis dieser Mitarbeitendenbefragung wurde ein Konzept mit mehreren neuen Dienstorten ausgearbeitet, das nach einer Vernehmlassung bei den Sozialpartnern genehmigt wurde.

Neue Diensträume in Bottmingen und Dornach
Geeignete Lokale entlang des Streckennetzes wurden schliesslich in Absprache mit den Mitarbeitenden des Bus-Fahrdienstes in Bottmingen und Dornach gefunden. Die neuen Diensträume in Bottmingen ① konnten im August 2017 in Betrieb genommen werden, diejenigen in Dornach ② kamen im Dezember 2017 dazu. In Bottmingen wurde eine bestehende Wohnung in einen komfortablen Dienstort umfunktioniert. In Dornach gelang es, im neu renovierten Kloster einen modernen Dienstort einzurichten. Sämtliche Dienstorte erfüllen die gesetzlichen Anforderungen und entsprechen den Bedürfnissen der Mitarbeitenden. In Dornach stehen sogar gedeckte Parkplätze zur Verfügung, was ein nicht zu unterschätzendes Plus darstellt.

Neue Diensträume auch im Oberbaselbiet
Die Mitarbeitenden des Bus-Fahrdiensts der Oberbaselbieter BLT Linien erfreuen sich seit 2014 über moderne Diensträume. Im Nachgang zur Fusion zwischen der Autogesellschaft Sissach-Eptingen (AGSE) und der BLT im 2013 wurde in Eptingen ein neues Busdepot mit modernen Diensträumen gebaut. In Waldenburg werden die Diensträume für die Fahrdienstmitarbeitenden im Zuge des Gesamterneuerungsprojekts bis 2022 ebenfalls vollständig erneuert. Die BLT freut sich, ihren Mitarbeitenden somit an allen Standorten zweckmässige und komfortable Diensträume zur Verfügung stellen zu können.

Pensionskasse – Anpassungen 2018/2019

Die Basellandschaftliche Pensionskasse (BLPK) teilte den ihr angeschlossenen Vorsorgewerken mit, dass sie den technischen Zinssatz per 1. Januar 2018 von 3,0 Prozent auf 1,75 Prozent senkt. Dies macht eine Anpassung des Umwandlungssatzes (UWS) von 5,8 Prozent auf 5,0 Prozent nötig. Die Anpassung erfolgt schrittweise ab 1. Januar 2019. Zur Sicherung der Altersrenten und Abfederung der Senkung des Umwandlungssatzes hat der BLT Verwaltungsrat beschlossen, 12,4 Millionen Franken in das eigene Vorsorgewerk einzuschiessen.

Das weltweit tiefe Zinsniveau hat grosse Auswirkungen auf die Schweizer Pensionskassen. Diese können auf dem Anlagevermögen keine ausreichenden Renditen mehr zur Finanzierung der Vorsorgeleistungen erzielen. Von einer Verbesserung kann auch längerfristig nicht ausgegangen werden. Deshalb müssen die Pensionskassen, so auch die BLPK, ihre Rentenverpflichtungen anpassen. Der Verwaltungsrat der BLPK hat daher entschieden, die versicherungstechnischen Parameter wie folgt anzupassen:

- Senkung des technischen Zinssatzes von 3,0 Prozent auf 1,75 Prozent per 1. Januar 2018
- Schrittweise Anpassung des Umwandlungssatzes von 5,8 Prozent auf 5,0 Prozent (im Alter von 65 Jahren) ab 2019 bis 2022.

Erhöhung des Vorsorgekapitals für Rentner
Die Beschlüsse der BLPK haben für die BLT als Arbeitgeberin, aber auch für ihre Mitarbeitenden spürbare finanzielle Folgen. Die Senkung des technischen Zinssatzes bedeutet, dass für die Sicherung der bestehenden Renten das Vorsorgekapital um 7,2 Millionen Franken erhöht werden muss. Da es gesetzlich nicht erlaubt ist, die bisher ausbezahlten Renten zu reduzieren, heisst dies, dass ohne Massnahmen der Arbeitgeberin die Aktiven für die Bereitstellung des fehlenden Vorsorgekapitals der Rentner aufkommen müssten.

Keine Subventionierung der Pensionierten durch die Aktiven
Der Risiko- und Prüfungsausschuss des BLT Verwaltungsrats (VR) hat sich im Detail mit den Konsequenzen der Beschlüsse der BLPK auseinandergesetzt und diverse Massnahmen geprüft. Dem VR ist es wichtig, dass keine Subventionierung der Pensionierten durch die Aktiven erfolgt. Um dies sicherzustellen, hat er beschlossen, 7,2 Millionen Franken zur Sicherung der Altersrenten zur Verfügung zu stellen. Dies hat zur Folge, dass die Wertschwankungsreserve, welche sich per 31. Dezember 2016 auf 106 Prozent belief, gehalten werden kann. Damit reduziert die BLT nicht nur das zukünftige Sanierungsrisiko, sondern erhöht für die Aktiven die Aussicht – nicht die Garantie –, die Alterskapitalien auch in Zukunft verzinsen zu können.

Abfederungsmassnahmen
Mitarbeitende über 55 Jahre sind kaum in der Lage, die aus der Reduktion des Umwandlungssatzes drohenden Rentenkürzungen durch privates Sparen bis zur Pensionierung auszugleichen. Um die negativen Auswirkungen für sie abzufedern, hat der VR ferner beschlossen, einen einmaligen Betrag in der Höhe von 4,2 Millionen Franken bereit zu stellen. Damit wird die Reduktion des Umwandlungssatzes für all jene 122 Mitarbeitenden, welche 2018 älter als 55 Jahre sind, abgeschwächt.

Um die Sparbildung der Aktiven zu verbessern, beschloss der VR in Absprache mit der Vorsorgekommission, die Sparbeiträge auf dem versicherten Lohn um 1,5 Prozent zu erhöhen. Da auf den 1. Januar 2019 die Risikobeiträge um 0,9 Prozent reduziert werden, ist die Erhöhung des Sparbeitrages sowohl für die BLT als auch die Mitarbeitenden verkraftbar.

Anhaltendes Wachstum bei den Buslinien. Bei den Buslinien konnte im 2017 insgesamt eine Zunahme von 206’000 Fahrgästen bzw. 1,9 Prozent erzielt werden.

Gemeindehaus

Finanzieller Lagebericht

Die BLT konnte im 2017 erneut ein positives Resultat verzeichnen. Der nachhaltige Fokus, die Prozesse entlang der Wertschöpfungskette zu analysieren sowie kontinuierlich zu verbessern, hat auch im Berichtsjahr einen wiederkehrend positiven Beitrag zum guten Resultat geleistet.

Mehrere Effekte haben im 2017 zu einem tieferen Verkehrsertrag beim Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) von insgesamt 260,4 Millionen Franken geführt. Einerseits ist aufgrund des Systemwechsels in der TNW Abrechnung hin zu Cash-in ein negativer Einmaleffekt in der Höhe von 6,4 Millionen Franken entstanden, welcher durch die Tarifmassnahme weitgehend kompensiert werden konnte. Andererseits haben die diversen Baustellen auf baselstädtischem Boden und im Birseck sowie das vergleichsweise gute Sommerwetter bei der BLT und BVB zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen im Innenstadtbereich geführt. Der relative Anteil der BLT am Verkehrsertrag des TNW von 23,24 Prozent ist im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben. Der Verkehrsertrag der BLT liegt in absoluten Zahlen mit 56,7 Millionen Franken aufgrund des erwähnten, negativen Einmaleffekts um eineinhalb Millionen Franken unter dem Vorjahr.

Positives Jahresergebnis trotz tieferem Verkehrsertrag
Die in der Unternehmenskultur und -strategie der BLT verankerte und von sämtlichen Mitarbeitenden gelebte hohe Leistungsbereitschaft und konsequente Dienstleistungsorientierung, einhergehend mit kostenbewusstem Handeln, sowie das gute Ergebnis im marktwirtschaftlichen Bereich haben dazu beigetragen, dass die BLT im Berichtsjahr einen Gewinn von 2,3 Millionen Franken erwirtschaften konnte. Davon fallen 0,5 Millionen Franken auf die Sparte Infrastruktur, 0,1 Millionen Franken auf die Sparte Regionaler Personenverkehr/Ortsverkehr sowie 1,7 Millionen Franken auf den marktwirtschaftlichen Bereich.

Synergien durch die Fusion mit der Waldenburgerbahn AG
Die positiven Synergieeffekte durch die im 2016 mit der BLT fusionierte Waldenburgerbahn AG (WB) zeigen bereits im ersten Jahr nach der Fusion ihre Wirkung. So konnte im 2017 sowie für die Folgejahre wiederkehrend der Leistungsauftrag der Waldenburgerbahn (Linie 19) um 300'000 Franken gesenkt werden. Eine weitere Kostenreduktion um zusätzliche 300'000 Franken wird im Jahr 2018 realisiert. Diese Effizienzsteigerungen sind vor allem auf die Synergieeffekte im Overhead durch den Wegfall der doppelten Aufsichts- und Leitungsgremien zurückzuführen. Mit der Integration der WB in die BLT konnte zudem auf die für das Projekt «Erneuerung Waldenburgerbahn» geplante Erhöhung der Personalkosten von jährlich einer Million Franken verzichtet werden. Als eigenständiges Unternehmen hätte die WB ihre Personalressourcen in der Verwaltung um mehrere Stellen erhöhen müssen.

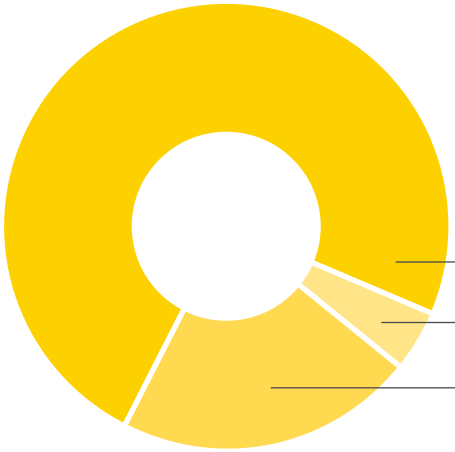
Die BLT im digitalen Umfeld
Die Digitalisierung im öffentlichen Verkehr verstärkt sich zunehmend. Insbesondere die digitalen Vertriebskanäle gewinnen immer mehr an Bedeutung und werden auch bei der BLT weiter ausgebaut. Im 2017 wurde beispielsweise die App «Tickets» und die U-Abo-App um den U-Abo Webshop erweitert. Die digitalen Vertriebssysteme verzeichnen ein anhaltend positives Wachstum. Sowohl der Umsatzanteil der digitalen Vertriebskanäle als auch die Zahl der App-Downloads sind im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen.

Auch in ihren anderen Bereichen nutzt die BLT aktiv die Möglichkeiten, welche die Digitalisierung bietet. So wird die Finanzabteilung im Jahr 2018 den gesamten Rechnungseingangs- und Verarbeitungsprozess durch die Implementierung des im 2017 gestarteten Projekts «Digitaler Kreditoren-Workflow» optimieren. Sämtliche eingehenden Rechnungen werden eingescannt und in elektronischer Form weiterverarbeitet. Dies führt zu einer effizienteren und damit kostengünstigeren Prozessabwicklung.

Organisatorische Veränderungen
Um dem Wachstum der vergangenen Jahre und den zukünftigen Herausforderungen Rechnung zu tragen, passte die BLT im Berichtsjahr die Organisation im Finanz- sowie im Fahrzeugbereich an. In der Finanzabteilung wurden die Verantwortlichkeiten und Aufgaben der Finanzbuchhaltung sowie des Controllings klarer geregelt. Der Bereich wurde in zwei Abteilungen «Finanzbuchhaltung» sowie «Controlling & Reporting» gegliedert. Die beiden Teamleiter rapportieren direkt an den «Leiter Finanzen & Personal».

Auf Stufe Geschäftsleitung wurde die Verantwortung für den Tram- und Busbereich in der Funktion «Leiter Fahrzeuge» zusammengefasst.

Der Mitarbeiterbestand beträgt per Jahresende 440 Vollzeitstellen, was eine Zunahme um sechs Mitarbeitende im Vergleich zum Vorjahr bedeutet.



Zusammensetzung des Bilanzgewinns 2017
von CHF 2,3 Mio.

CHF 1,7 Mio. Marktwirtschaftlicher Bereich

CHF 0,1 Mio. Regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr

CHF 0,5 Mio. Infrastruktur

Durchführung einer Risikobeurteilung
Die BLT verfügt über ein Risikomanagementsystem, mit welchem sie regelmässig die strategischen und operativen Risiken präventiv erfasst und überwacht. Grundlage hierzu bildet ein auf die BLT zugeschnittener Risikokatalog, der regelmässig überprüft und angepasst wird. Darin werden jährlich sämtliche identifizierbaren Risiken bezüglich ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit und ihres möglichen Schadensausmasses abgebildet und beurteilt. Anschliessend wird ein Bericht zuhanden des Verwaltungsrats erstellt, der Auskunft über die Risikolage sowie die bisher ergriffenen und geplanten Massnahmen zur Risikominimierung gibt.

Für das Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat folgende Kernrisiken identifiziert:
- Eine Zunahme von Verspätungen im Busbereich kann zu instabilen Fahrplänen, Anschlussbrüchen und damit zu Fahrgastverlusten und in der Folge zu einem Rückgang der Einnahmen sowie der Kundenzufriedenheit führen.
- Ein schwerer Bahn-, Tram- oder Busunfall kann zu Personen- und Sachschäden sowie zu Betriebsunterbrüchen führen.
- Der Spardruck im Kanton Basel-Landschaft kann zu öffentlichen Ausschreibungen des öV-Angebots im Busbereich und zu Sparmassnahmen mit Angebotsabbau führen.

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

Bestellungs- und Auftragslage
Im 2017 hat die BLT insgesamt 55,7 Mio. Fahrgäste befördert, was einer Abnahme um 0,4 Millionen Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Der Rückgang ist zu einem wesentlichen Teil auf die zahlreichen Baustellen sowie das gute Wetter im Sommer 2017 zurückzuführen. Im Juni 2017 reichte die BLT ihre Offerte 2018/2019 für ihr Angebot im regionalen Personenverkehr (RPV) ein, welches in der Folge vom Besteller akzeptiert wurde. Die allgemeine Lage im RPV kann insgesamt als stabil bezeichnet werden.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit
In Zusammenarbeit mit Bosch Rail Transport und Stadler testet die BLT bis im Herbst 2018 ein im 2017 entwickeltes Kollisionswarnsystem für die Tango-Trams. Fahrdienstmitarbeitende werden durch dieses Assistenzsystem in ihrer Arbeit unterstützt und die Fahrsicherheit weiter erhöht. Das Kollisionswarnsystem soll bei positiven Testergebnissen sowohl in die gesamte Tango-Flotte als auch in die neuen Fahrzeuge der Waldenburgerbahn eingebaut werden.

Neben den Verbesserungen im Fahrzeugbereich investierte die BLT in neue Chauffeurverkaufsgeräte, welche auf einer Tablet-Lösung basieren. Es handelt sich um eine Weiterentwicklung der bestehenden App «Tickets». Dadurch können wertvolle Synergien genutzt werden. Nicht nur die Handhabung während des Einsatzes soll dank dieser modernen Geräte einfacher werden, auch die monatliche Abrechnung gestaltet sich infolge Integration in die bestehende Finanz-Software effizienter.

Aussergewöhnliche Ereignisse
Aufgrund der Streckensperrung der Linie 10 im Birseck im Sommer 2017 wurden Eigenleistungen in Form von Tramersatzfahrten mittels Bussen von knapp 0,4 Millionen Franken erbracht.

Zukunftsaussichten
Ein zentrales Thema für die kommenden Jahre ist die Totalerneuerung der Waldenburgerbahn, welche Ende 2022 abgeschlossen sein wird. Ferner hat die BLT per 1. Januar 2018 den Unterhalt der Linie 14 auf Baselbieter Boden von der BVB übernommen. Diese Umstände erforderten eine Neugliederung und Verstärkung der Abteilung Infrastruktur.

Weiter stehen im Bereich Fahrzeuge und in der Bewirtschaftung des Ersatzteillagers grössere Veränderungen an. So wurde Ende 2017 der Beschaffungsprozess für die neuen Fahrzeuge der Waldenburgerbahn mit der Ausschreibung initiiert. Die Vergabe ist für die zweite Hälfte 2018 geplant. Ferner wird die bisher durch die Firma Bombardier geführte Ersatzteilverwaltung ab Mitte 2018 durch die BLT in Eigenregie vorgenommen.

Erfolgsrechnung

in TCHF	Erläuterungen im Anhang	**2017**	2016
Verkehrsertrag	1	56’724	58’159
Abgeltungen	2	44’087	42’736
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	3	4’702	3’039
Sonstige Erträge	4	4’268	4’754
Eigenleistungen		1’246	546
Total Betriebsertrag		**111’027**	109’234
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	5	11’592	11’217
Sachaufwand	6	10’215	9’688
Personalaufwand	7	46’681	46’468
Übriger betrieblicher Aufwand	8	6’816	7’382
Total Betriebsaufwand		**75’304**	74’755
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		**35’723**	34’479
Abschreibungen		35’018	33’669
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		**704**	810
Finanzertrag		261	269
Finanzaufwand		117	122
Finanzergebnis		**145**	147
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		**849**	957
Betriebsfremdes Ergebnis		1’796	1’860
Ausserordentliches Ergebnis			
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg	9	**1’796**	1’860
Ergebnis vor Steuern		**2’645**	2’817
Direkte Steuern		338	319
Jahresergebnis		**2’307**	2’498

Bilanz

in TCHF	Erläuterungen im Anhang	**31.12.2017**	31.12.2016
Aktiven			
Flüssige Mittel	10	36’097	71’856
Kurzfristige Geldanlagen		44’150	30’800
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	5’789	13’024
Übrige kurzfristige Forderungen	12	24’741	8’195
Vorräte	13	2’190	3’782
Aktive Rechnungsabgrenzungen	14	6’747	739
Total Umlaufvermögen		**119’713**	128’396
Finanzanlagen		1’907	2’179
Beteiligungen	15	858	858
Sachanlagen	16	416’494	414’440
Anlagen im Bau	17	17’051	13’586
Total Anlagevermögen		**436’310**	431’064
Total Aktiven		**556’023**	559’460
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	10’162	9’547
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	19	22’247	19’764
Passive Rechnungsabgrenzungen	20	26’746	35’001
Kurzfristige Rückstellungen	21	8’312	8’271
Total kurzfristiges Fremdkapital		**67’468**	72’584
Verzinsliche Darlehen	22	45’000	45’000
Unverzinsliche Darlehen		700	700
Bedingt rückzahlbare Darlehen Bahninfrastrukturfonds	23	87’146	84’292
Bedingt rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	23	228’952	228’952
Rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	23	31’779	35’011
Langfristige Rückstellungen	21	26’693	26’941
Total langfristiges Fremdkapital		**420’269**	420’896
Total Fremdkapital		**487’737**	493’481
Eigenkapital			
Aktienkapital		13’100	13’100
Gesetzliche Gewinnreserven	24	4’327	4’141
Zweckgebundene Gewinnreserven	25	26’171	25’532
Freiwillige Gewinnreserven		22’391	20’719
Jahresgewinn		2’307	2’498
Eigene Aktien		– 10	– 10
Total Eigenkapital		**68’286**	65’979
Total Passiven		**556’023**	559’460

Trotz eines im Vergleich zum Vorjahr tieferen Verkehrsertrags konnte im 2017 ein stabiles Jahresergebnis von 2,3 Millionen Franken erwirtschaftet werden.

Geldflussrechnung

in TCHF	**2017**	[1]2016
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	2’307	2’498
Abschreibungen Sachanlagen RPV/Infra	35’018	33’669
Abschreibungen Sachanlagen marktwirtschaftlicher Bereich	850	850
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	– 208	1’557
Veränderung kurzfristige Forderungen	– 9’311	– 2’021
Veränderung Vorräte	1’010	– 722
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	– 6’007	– 214
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	3’098	– 960
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	– 8’255	5’010
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	**18’502**	39’666
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	– 44’141	– 62’392
Devestitionen von Sachanlagen	3’337	338
Investitionen in Finanzanlagen		– 18
Devestitionen von Finanzanlagen	272	
Investitionen in Beteiligungen		– 50
Devestitionen von Beteiligungen		10
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	**– 40’532**	– 62’111
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme bedingt rückzahlbare Darlehen	2’854	55’280
Rückzahlung Darlehen	– 3’233	– 3’969
Erhöhung Eigenkapital aus Fusion		1’685
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	**– 379**	52’996
Veränderung flüssige Mittel	**– 22’409**	30’551
Nachweis Veränderung flüssige Mittel		
Stand 01.01.	102’656	72’105
Stand 31.12.	80’247	102’656
Veränderung flüssige Mittel	**– 22’409**	30’551

[1] Die Geldflussrechnung bildet den Geldfluss zwischen den Stichtagen 31.12.2016 und 31.12.2017 ab. Die Fusion mit der Waldenburgerbahn AG (WB) erfolgte am 14. Juni 2016 rückwirkend per 1. Januar 2016. Die Zugänge sind in der Bilanz resp. in 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 im 2016 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.

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

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

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

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

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

- **Übrige kurzfristige Forderungen**
  Die Forderungen werden zum Nominalwert bilanziert.

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

- **Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen**
  Die Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen von Umweltschutzabonnementen sowie Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtaxabonnementen 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.

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

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

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

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

	In TCHF	**2017**	2016
1	**Verkehrsertrag**		
	Personenverkehrsertrag	45’417	46’788
	U-Abo-Beiträge	11’307	11’371
		56’724	58’159
2	**Abgeltungen**		
	Regionaler Personenverkehr	25’140	25’119
	Infrastruktur	18’947	17’617
		44’087	42’736
3	**Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte**		
	Zug- und Fahrdienstleistungen	2’212	560
	Leistungen für TNW / Bestellergemeinschaft S-POS	1’924	1’979
	Sonstige Leistungen	566	500
		4’702	3’039
4	**Sonstige Erträge**		
	Miet- und Pachterträge	948	939
	Trassenerlös aus Netzzugang	1’107	1’138
	Werbeertrag	1’798	1’867
	Gewinn aus Anlagenabgängen	42	42
	Sonstige betriebliche Erträge	373	768
		4’268	4’754
5	**Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien**		
	Unterhalt Anlagen	4’220	3’434
	Unterhalt Fahrzeuge	5’715	6’190
	Unterhalt Mobilien	1’657	1’593
		11’592	11’217
6	**Sachaufwand**		
	Betriebsbesorgungen	6’605	6’095
	Energie und Verbrauchsstoffe	3’610	3’592
		10’215	9’687
7	**Personalaufwand**		
	Gehälter und Löhne	35’848	35’196
	Zulagen und Nebenbezüge	2’853	2’943
	Versicherungsleistungen	– 1’319	– 1’196
	Sozialversicherungen	9’040	9’309
	Dienstkleider / übriger Personalaufwand	259	216
		46’681	46’468
8	**Übriger betrieblicher Aufwand** [1]		
	Pacht und Miete	160	174
	Versicherungen und Schadenersatz	879	930
	Marketing und Vertrieb	587	670
	Honorare und Provisionen	919	982
	Vorsteuerkürzungen und Gebühren	1’973	2’213
	Transaktionsgebühren	1’050	934
	Allgemeiner Aufwand	1’248	1’479
		6’816	7’382

[1] Enthält weiterverrechenbare Aufwendungen an den TNW

9	**Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg**		
	Erträge der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	3’253	3’263
	Aufwendungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich [1]	– 1’457	– 1’403
		1’796	1’860

[1] ohne Steuern der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich

Erläuterungen zur Bilanz

	In TCHF	31.12.2017	31.12.2016
10	**Flüssige Mittel**		
	Kasse, Post, Bank		
	– frei verfügbare Mittel	19’999	29’942
	– Festgeldanlagen mit Fälligkeiten bis 3 Monate	9’803	11’550
	– zweckgebundene Mittel[1]	6’295	30’363
		36’097	71’855

[1] Für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte

11	**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**				
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen				
	– gegenüber Dritten			3’184	10’239
	– gegenüber Nahestehenden			3’356	3’535
	Wertberichtigungen			– 750	– 750
				5’789	13’024
12	**Übrige kurzfristige Forderungen**				
	Kontokorrent SBB			11’125	4’563
	Forderungen gegenüber staatlichen Stellen			8’330	607
	Forderungen gegenüber Sozialversicherungen			214	193
	Forderungen gegenüber Nahestehenden			2’434	223
	Übrige kurzfristige Forderungen			2’638	2’609
				24’741	8’195
13	**Vorräte**				
	Schienen			590	994
	Ersatzteile Schienenfahrzeuge			1’457	2’630
	Treibstoff			143	158
				2’190	3’782
14	**Aktive Rechnungsabgrenzungen**				
	Aktive Rechnungsabgrenzungen Abschreibungsabgeltung Infrastruktur			3’076	
	Aktive Rechnungsabgrenzungen Übrige			3’671	739
				6’747	739
15	**Beteiligungen**				
		Aktienkapital	Anteil %		
	BLT Sonnenenergie AG	2’020’000	40	808	808
	Moving Media Basel AG	150’000	33,4	50	50
				858	858

16	**Sachanlagen**	**2017**	2016
	Sachanlagen der Sparte Infrastruktur per 01.01.	425’416	377’037
	Zugänge[1]	32’090	52’569
	Abgänge	– 40	– 4’190
	Wertberichtigungen kumuliert[1]	– 253’199	– 240’723
	Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.	***204’267***	*184’693*
	Sachanlagen der Sparten RPV/übrige per 01.01.	509’020	441’964
	Zugänge[1]	4’609	81’314
	Abgänge	– 5’426	– 14’258
	Wertberichtigungen kumuliert[1]	– 295’976	– 279’273
	Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.	***212’227***	*229’747*
		416’494	414’440

[1] Enthält 2016 Werte aus Fusion WB

Erläuterungen zur Bilanz

	In TCHF	**2017**	2016
17	**Anlagen im Bau**		
	Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur per 01.01.	11'745	7'523
	Zugänge [2]	38'767	23'744
	Abgänge	– 35'658	– 19'522
	Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.	***14'854***	*11'745*
	Anlagen im Bau der Sparten RPV/übrige per 01.01.	1'841	25'175
	Zugänge [1/2]	5'373	21'755
	Abgänge	– 5'017	– 45'089
	Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.	***2'197***	*1'841*
		17'051	13'586

[1] Zahlungen 2016 für neue Tango-Trams
[2] Enthält 2016 Werte aus Fusion WB

18	**Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**	**31.12.2017**	31.12.2016
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
	– gegenüber Dritten	10'149	9'519
	– gegenüber Nahestehenden	13	28
		10'162	9'547
19	**Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten**		
	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
	– gegenüber Dritten	3'338	1'710
	– gegenüber Nahestehenden	3'766	3'659
	– gegenüber staatlichen Stellen	13'456	13'413
	– gegenüber Pensionskasse	484	468
	– gegenüber Verkehrsunternehmungen	1'203	514
		22'247	19'764
20	**Passive Rechnungsabgrenzungen**		
	Abgrenzungen TNW-Einnahmen	16'444	25'383
	Abgrenzungen Fahrausweise (GA, Halbtax, MFK)	3'348	3'348
	Übrige Abgrenzungen	6'954	6'270
		26'746	35'001
21	**Rückstellungen**	**2017**	2016
	Kurzfristige Rückstellungen [1]	8'312	8'271
	Langfristige Rückstellungen [1]	26'693	26'941
		35'005	35'212

[1] Die kurz- und langfristigen Risiken werden pro Verpflichtung einzeln geführt

22	**Verzinsliche Darlehen**			**31.12.2017**	31.12.2016
		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 TCHF

23	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	5’174	29’229			34’403
	Zugänge 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/OV 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.	– 34’913	– 74’107	– 10’828	– 5’179	– 125’027
	Rückzahlungen	– 1’186	– 2’257	– 56	– 132	– 3’631
	Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	*10’305*	*55’107*		*2’682*	*68’094*
	Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	95’326	226’035	10’682	16’212	348’255

	Darlehen der öffentlichen Hand					2017
		Bund	**Kanton BL**	**Kanton BS**	**Kanton SO**	**Total**
	Darlehen EBG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	– 5’174	164’389	10’682	13’530	183’427
	Darlehen IFG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	729	6’539			7’268
	Darlehen BIF der Sparte Infrastruktur per 01.01.	84’292				84’292
	Zugänge Darlehen BIF[1]	2’854				2’854
	Zugänge Darlehen EBG[1]					
	Zugänge Darlehen IFG					
	Abgänge Darlehen EBG					
	Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	***82’701***	***170’928***	***10’682***	***13’530***	***277’841***
	Darlehen Sparte RPV/OV per 01.01.	40’258	116’564		7’993	164’815
	Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14’907			14’907
	Zugänge Darlehen RPV[1]					
	Kumulierte Rückzahlungen per 01.01.	– 36’099	– 74’107		– 5’311	– 115’517
	Rückzahlungen	– 1’031	– 2’106		– 95	– 3’232
	Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	***3’128***	***55’258***		***2’587***	***60’973***
	Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	**85’829**	**226’186**	**10’682**	**16’117**	**338’814**

[1] Enthält 2016 Werte aus Fusion mit WB

24	Gesetzliche Gewinnreserven	**31.12.2017**	31.12.2016
	Allgemeine gesetzliche Reserven	4’327	2’455
	Fusionsgewinn WB		1’686
		4’327	4’141

25	Zweckgebundene Gewinnreserven	**31.12.2017**	31.12.2016
	Gewinnreserven Art. 36 PBG[1]	26’610	26’713
	Gewinnreserven Art. 67 EBG[1]	– 6’717	– 7’093
	Übrige	6’278	5’912
		26’171	25’532

[1] Enthält 2016 Werte aus Fusion WB

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

Beteiligung		**31.12.2017**		31.12.2016	
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%	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	**31.12.2017**		31.12.2016	
	Anzahl	CHF	Anzahl	CHF
01.01.	33	9'750	44	12'200
Kauf	1	[1]100	1	[1]100
Verkauf			12	[2]2'550
31.12.	34	9'850	33	9'750

[1] Aktien Kategorie C zu CHF 100,
[2] 9 Aktien Kategorie A zu 250, 3 Aktien Kategorie C zu 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	**2017**	2016
Revisionsdienstleistungen	33'900	33'900
andere Dienstleistungen	keine	keine

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in TCHF	**2017**	2016
Honorare an die Mitglieder des Verwaltungsrats	214	222

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

Entschädigung der Mitglieder der Geschäftsleitung in TCHF	**2017**	2016
Total 8 Personen (insgesamt 7,4 Jahresvollzeitstellen)	1'562	1'782

Der Gesamtlohn enhält einen festen und einen variablen Lohnbestandteil.
Der variable Lohnbestandteil richtet sich nach klar definierten und messbaren Zielwerten.
Die Spesenpauschalen (CHF 25'600) sind in den Entschädigungen nicht enthalten. Sie gelten als Auslagenersatz.
Ebenfalls nicht enthalten sind Kinder-/Familienzulagen und allfällige Dienstaltersgeschenke.

Anzahl Vollzeitstellen	**2017**	2016
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	440,1	433,6

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 12. März 2018 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2017 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 TCHF	**2017**	2016
Sachversicherungen	547’731	549’447
Haftpflichtversicherungen	206’000	206’000

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

Anlagegruppen gem. Anlagespiegel in TCHF

Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau (Saldo)	Total
37’545	**1’223**	**38’768**	**3’568**	**32’090**	**14’854**	**46’944**

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

in TCHF	**2017**	2016
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	457’466	437’161
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	204’264	196’474
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	12’508	13’344

Verwendung des Bilanzgewinns

in TCHF	**2017**	2016
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahrs	**–**	–
Jahresgewinn	**2’307**	2’498
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	**2’307**	2’498

Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns	Antrag des Verwaltungsrats	Beschluss der General-versammlung
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	**2’307**	2’498
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	167	186
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 36 Abs. 1–3 PBG	15	116
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen Art. 67 EBG	508	376
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen übrige	112	147
Bildung/Auflösung Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	46	132
Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1’458	1’540
Total	**2’307**	2’498

Der Präsident des Verwaltungsrats:

A. Dosé

Der Direktor:

A. Büttiker

Oberwil, 23. April 2018

Bericht der Revisionsstelle

an die Generalversammlung der BLT Baselland Transport AG

Oberwil

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der BLT Baselland Transport AG bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Prüfungsurteil
Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

PricwaterhouseCoopers AG

Dr. Rodolfo Gerber	Urs Nager
Revisionsexperte Leitender Revisor	Revisionsexperte

Basel, 23. April 2018

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

Führungsorganisation

Verwaltungsrat

André Dosé, Münchwilen
Präsident

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Vizepräsident

Lorenz Altenbach, Dornach

Christine Gorrengourt-Thüring, Ettingen

Thomas Hofmann, Hersberg

Gabi Mächler, Basel

Christian Pestalozzi, Oberwil

Heidi Schaub, Muttenz

Anita Schweizer, Hölstein

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Basel

Geschäftsleitung

Andreas Büttiker, Therwil*
Direktor

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

Robert Stöckli, Hochwald (bis 31.01.2017)*
Stv. Direktor
Leiter Finanzen & Dienste

Alexandre Gröli, Rodersdorf (ab 01.02.2017)*
Vizedirektor
Leiter Finanzen & Personal

Christian Boos, Seltisberg
Leiter Betrieb

Sabine Fasel, Oberwil
Leiterin Personal

Philipp Glogg, Röschenz (ab 01.08.2017)
Leiter Fahrzeuge

Reto Meister, Dornach
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur

* Ausschuss der Geschäftsleitung

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

Im Rahmen des «Erneuerungsprojekts Waldenburgerbahn» wird bei der neuen Haltestelle «Bubendorf» ein 270 Meter langer Doppelspurabschnitt erstellt. Diese Kreuzungsstelle erhöht die Anschlusssicherheit beim Bahnhof Liestal.

Station Bad Rohrdorf
14

Streckennetz

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

Wachstum beim Bus, leichter Rückgang beim Tram

Im Jahr 2017 nutzten 55,7 Millionen Fahrgäste das öV-Angebot der BLT. Dies entspricht einer leichten Abnahme von rund 415'000 Einsteigern bzw. 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die von den Fahrgästen in den Trams, Zügen und Bussen zurückgelegten Reisekilometer sanken im gleichen Zeitraum ebenfalls um 0,7 Prozent bzw. 1,4 Millionen auf 191,2 Millionen Personenkilometer. Rückläufig war die Nachfrage vor allem auf den drei Tramlinien 10, 11 und 17 auf den baselstädtischen Abschnitten, die alle von Baustellen mit längeren Streckensperrungen betroffen waren. Im Busbereich hielt der positive Trend der letzten Jahre mit einem Plus von 1,9 Prozent Einsteigern hingegen an.

Die Ursachen für den leichten Rückgang der Fahrgastzahlen sind vielfältig. Insbesondere der Trambetrieb, der im 2017 518'000 Fahrgäste bzw. 1,2 Prozent weniger beförderte, war auf baselstädtischem Boden sowie in der Agglomeration von mehreren Baustellen betroffen (u. a. Münchensteinerbrücke, Steinenberg, Mittlere Brücke/Rheingasse und Erneuerung der Tramlinie 10 im Birseck). Diese hatten Umleitungen sowie Betriebsunterbrüche zur Folge und führten zu einem leichten Nachfragerückgang bei den Fahrgästen im Innenstadtbereich. Die Fahrgastzahlen in der Agglomeration blieben hingegen auf hohem Niveau stabil. Schliesslich sorgte das vergleichsweise gute Sommerwetter dafür, dass die Fahrgäste öfters das Velo nahmen oder zu Fuss unterwegs waren.

Tramlinien 10 und 11 nach wie vor Spitzenreiter

Mit 21,5 Millionen Einsteigern bzw. rund 59'000 Passagieren pro Tag bleibt die Tramlinie 11 zwischen Aesch und Saint-Louis Grenze wie in den Vorjahren die Linie mit den meisten Fahrgästen der BLT. Dahinter etablierte sich die Linie 10 mit 18,6 Millionen Einsteigern bzw. rund 51'000 Passagieren pro Tag als zweitstärkste Linie. Die Zahlen unterstreichen die Wichtigkeit der Linie 10 für die Anbindung und Entwicklung des Birs- und Leimentals. Der Linie 10 als Lebensader und Motor des Leimentals gilt es Sorge zu tragen. So kann insbesondere der geplante Doppelspurausbau im Bereich Spiesshöfli (Binningen) dazu beitragen, dass die Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer weiter erhöht und die Pünktlichkeit dank eines stabileren Betriebsablaufs verbessert werden kann.

Linie 19 (Waldenburgerbahn) als Schülerlinie

Die Veränderungen bei den Zuteilungen der Schüler auf die Schulhäuser im Waldenburgertal sowie der Rückgang von Sekundarschülern in Folge der Schulreformen haben wesentlich zur Abnahme von 109'000 Personen bei der Waldenburgerbahn beigetragen. Hingegen blieben die Pendlerzahlen in Richtung Liestal erfreulich konstant. Der Rückgang der Fahrgastzahlen korreliert mit den Verkaufszahlen im Bereich der Junioren-Abos und belegt die grosse Bedeutung der Linie 19 im Schüler- sowie im Pendlerverkehr.

Buslinien 58 und 59 gut frequentiert

Die Ortsbuslinie 58 in Münchenstein erfreut sich einer weiterhin wachsenden Nachfrage und kann auch im Jahr 2017 mit steigenden Fahrgastzahlen glänzen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden rund 20'000 Einsteiger mehr verzeichnet, was einem Zuwachs von über zehn Prozent entspricht. Auch die Ortsbuslinie 59 in Bottmingen beförderte im 2017 15'000 Passagiere mehr – eine Zunahme um 8,4 Prozent. Die Ortsbuslinien ermöglichen attraktive Verbindungen zu Einkaufsmöglichkeiten oder zu übergeordneten Verkehrsträgern wie Tram oder Bahn und bieten ein lokales öV-Grundangebot.

Anhaltendes Wachstum bei den Buslinien

Bei den Buslinien hielt der positive Trend ungebrochen an. Insgesamt konnte eine Zunahme von 206'000 Einsteigern bzw. 1,9 Prozent erzielt werden. An der positiven Entwicklung hatten insbesondere die Buslinien 58, 59, 60, 61, 62, 63 und 64 im unteren Kantonsteil ihren Anteil. Aber auch die Buslinien 105 und 108 im oberen Kantonsteil trugen zu dieser positiven Entwicklung bei.

Bahn-,Tram- und Buslinien

Linienverzeichnis und Streckenlänge

Bahnlinien		
19	Liestal Bahnhof – Waldenburg Bahnhof	13’100 km
Total	**Bahnlinien**	**13’100 km**

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

* Wird von der BVB im Auftrag der BLT von Pratteln bis Kantonsgrenze BS/BL betrieben. Die Infrastruktur wird seit 01.01.2018 durch die BLT selber unterhalten.

Buslinien		
37	Bottmingen Schloss – Bruderholzspital – Dreispitz – Aeschenplatz	10’168 km
47	Bottmingen Schloss – Bruderholzspital – Dreispitz – Muttenz Bahnhof	9’260 km
58	Ortsbus Münchenstein: Klinik Birshof – Schlossmatt	4’609 km
59	Ortsbus Oberwil/Bottmingen: Oberwil Zentrum – Bottmingen Schloss	3’724 km
60	Biel-Benken – Bottmingen – Münchenstein – Muttenz – Schweizerhalle/Novartis	16’675 km
61	Hüslimatt – Bertschenacker – Binningen Kronenplatz – Allschwil Letten	7’430 km
62	Biel-Benken – Therwil – Reinach – Kägen – Dornach Bahnhof	9’190 km
63	Dornach Bahnhof – Münchenstein Bahnhof – Muttenz Bahnhof	8’928 km
64	Allschwil Bachgraben – Oberwil – Therwil – Reinach – Dornach Bahnhof – Arlesheim Dorf	17’131 km
65	Dornach Bahnhof – Aesch – Pfeffingen Bergmattenweg	5’463 km
66	Ortsbus Dornach: Dornach Bahnhof – Apfelsee – Dornach Bahnhof	5’411 km
91	Waldenburg Bahnhof – Reigoldswil – Lauwil – Bretzwil Dorf	13’438 km
92	Bennwil Dorf – Hölstein Station	3’783 km
93	Lampenberg Dorf – Ramlinsburg – Lausen Bahnhof	7’357 km
105	Sissach West – Sissach Bahnhof – Böckten – Gelterkinden obere Mühle	7’386 km
106 *	Wintersingen Blumatt – Sissach Bahnhof	9’007 km
107	Eptingen – Sissach Banhof	9’639 km
108	Wittinsburg – Läufelfingen – Buckten – Sissach Bahnhof	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	**2017** Beförderte Fahrgäste (in 1’000)	**2016** Beförderte Fahrgäste (in 1’000)	**2017** Pkm-Leistung (in 1’000)	**2016** Pkm-Leistung (in 1’000)
10	18’581	18’596	73’298	73’751
11/E11	21’468	21’934	62’826	63’897
17	2’705	2’743	8’182	8’226
19 (WB)	1’908	2’016	14’269	15’163
37	1’127	1’139	2’397	2’345
47	1’727	1’752	4’619	4’626
58	206	186	289	266
59	194	179	275	251
60	1’844	1’771	6’573	6’197
61	737	708	1’198	1’161
62	625	615	1’781	1’745
63	215	197	854	760
64	1’747	1’645	6’389	5’958
65	599	616	1’360	1’404
66	380	386	1’003	1’013
91	68	72	276	298
92	32	39	113	138
93	62	67	138	154
105	164	158	329	321
106	146	152	554	564
107	745	747	2’697	2’714
108	329	312	1’265	1’180
109	17	17	31	32
BLT Nachtnetz	98	92	525	457
Total	**55’724**	**56’139**	**191’241**	**192’621**

Impressum
Redaktion
BLT Baselland Transport AG, Grenzweg 1, 4104 Oberwil,
Telefon +41 61 406 11 11, info@blt.ch, www.blt.ch, facebook.com/BasellandTransport
Gestaltung
cR Werbeagentur AG, Basel
Bilder und Grafiken
BLT Baselland Transport AG, cR Werbeagentur AG, Basel,
Christian Aeberhard, Matthias Willi, Tripet SA, Zürich
Druck
Schwabe AG, Muttenz

© BLT Baselland Transport AG

Zertifiziertes Managementsystem SQS ISO 9001
CERTIFIED IQNet MANAGEMENT SYSTEM
Quality. Our Passion.
FSC www.fsc.org MIX Papier aus verantwortungsvollen Quellen FSC® C068066

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