



Inhalt

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



11

St - Louis Grenze

Intelligente Mobilität

Die Digitalisierung ist heute *der* Innovationstreiber. Die BLT setzt auf die neuen Technologien, etwa mit ihrer Mobile Ticketing App, Fahrgastinformation in Echtzeit und Tablets für die Fahrdienstmitarbeitenden. Wir erwarten dadurch Mehrnutzen für unsere Kunden und betriebliche Effizienzsteigerungen. Markenzeichen der BLT ist und bleibt die hohe Dienstleistungsqualität, welche durch unsere Mitarbeitenden erbracht wird.

Das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung in der Region ist ungebrochen hoch. Für 2015 kann die BLT erneut eine Zunahme der Fahrgastzahlen um 770'000 Personen bzw. +1,5% auf 53,5 Millionen Passagiere vermelden. Dazu beigetragen haben die Tramlinien, insbesondere die Linien 11 und 17 sowie die Tangentialbuslinien zwischen dem Leimental und dem Birstal, aber auch die neue Ortsbuslinie 58 in Münchenstein.

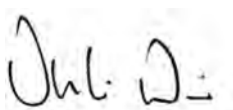
Weiterhin auf hohem Niveau bleiben die getätigten Investitionen. CHF 68 Mio. hat die BLT 2015 für die Erneuerung der Schieneninfrastruktur und neues Rollmaterial aufgewendet. Mit dem Neubau der über 40 Jahre alten Strecke zwischen Flüh und Rodersdorf und der Inbetriebnahme einer neuen Bahnsicherungsanlage zwischen Bottmingen und Rodersdorf sowie dem Ausbau der Leitstelle konnte die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Fahrbetriebs weiter erhöht werden. Die Erneuerung des Rollmaterials schreitet zügig voran. Im Berichtsjahr wurden elf neue Tango-Trams in Dienst gestellt. Bis im Herbst werden weitere acht Tango-Fahrzeuge die Tramflotte komplettieren. Ende Jahr konnten so die 13 Schindler-Trams der Serie 100 nach über 40 Betriebsjahren ausrangiert und den Belgrader Verkehrsbetrieben überlassen werden.

Nachhaltig geprägt wurde das abgeschlossene Geschäftsjahr durch den regierungsrätlichen Auftrag, die Waldenburgerbahn in die BLT zu integrieren. Auf den 1. Januar 2016 übernahm die BLT das Personal der WB und führt seither den Bahnbetrieb. Die Fusion der beiden Transportunternehmen wird bis im Sommer 2016 erfolgen. Die Zukunft der Waldenburgerbahn ist derweil gesichert: Der Landrat hat sich im Dezember 2015 deutlich für eine Erneuerung der WB auf Meterspur ausgesprochen.

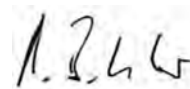
Eine rasante und innovative Entwicklung ist im Bereich der Fahrgastinformation und dem digitalen Kundenservice zu beobachten. Die BLT hat 2015 ihre preisgekrönte Ticketing-App weiterentwickelt und konnte mit der mobilen Mehrfahrtenkarte eine Novität präsentieren. Spürbar verbessert wurde die Qualität der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an den Haltestellen; dies

dank Echtzeitangaben und Informationen über die verfügbaren Anschlüsse. Auch wenn die Digitalisierung in allen Geschäftsprozessen eine immer wichtigere Rolle einnimmt, bleibt sie nur Mittel zum Zweck. Sie kann nie ein Lächeln oder das freundliche Wort einer Wagenführerin oder eines Chauffeurs ersetzen. Die BLT setzt sich das Ziel, stets mit einem zuvorkommenden Kundenservice zu überzeugen.

Es ist uns ein grosses Anliegen, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre Loyalität zur BLT und für den wertvollen Einsatz, den sie Tag für Tag für das Unternehmen und die Fahrgäste leisten, zu danken. Auch freuen wir uns über die gut funktionierende Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Tarifverbund Nordwestschweiz. Das höchste Gut für einen Dienstleistungsbetrieb ist die Treue unserer Kundinnen und Kunden. Wir danken ihnen dafür.



André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats



Andreas Büttiker
Direktor





Die Waldenburgerbahn wird Teil der BLT

Die Zukunft der Waldenburgerbahn (WB) ist geklärt: Der Landrat hat sich im Dezember 2015 für einen Bahnbetrieb und die Umspurung auf Meterspur ausgesprochen. Um das Erneuerungsprojekt der WB erfolgreich voranzutreiben und die betrieblichen sowie kostenmässigen Synergien zu nutzen, hat der Regierungsrat empfohlen, die WB in die BLT zu integrieren.



Die beiden Verwaltungsräte von WB und BLT haben noch im Juni 2015 drei Grundsatzentscheide zu diesem Auftrag gefällt:

- Die BLT übernimmt per 1. Januar 2016 die operative Betriebsführung der Waldenburgerbahn. Gleichzeitig tritt das WB-Personal in die BLT ein. Die Marke «Waldenburgerbahn» sowie das Erscheinungsbild sollen erhalten bleiben.
- Die juristische und finanzielle Integration der WB in die BLT erfolgt als Abfindungsfusion im Jahr 2016.
- Die BLT übernimmt per 1. Januar 2016 die Leitung des Erneuerungsprojekts WB-Zu(g)kunft.

Für die Umsetzung wurde eine griffige Projektorganisation mit einem Steuerungsausschuss unter Mitwirkung von Regierungsrätin Sabine Pegoraro sowie den beiden VR-Präsidenten geschaffen.

BLT übernimmt WB-Personal

Das Personal der WB wurde umgehend und aktiv in den Integrationsprozess miteinbezogen. Um allfällige Unklarheiten soweit als möglich zu beseitigen, wurde Ende Juni eine Personalinformationsveranstaltung in Waldenburg durchgeführt. In der zweiten Juliwoche starteten individuelle Personalgespräche, in denen Fragen geklärt und Erwartungshaltungen abgeholt werden konnten. Den 32 WB Mitarbeitenden wurde bis Mitte September ein Arbeitsvertrag der BLT angeboten. Bis Ende September lagen alle Verträge der BLT unterzeichnet vor.

Gleichzeitig hat die BLT die betriebliche Integration gestartet. Der Standort Waldenburg wurde in das IT-Netz der BLT eingebunden, die Bereiche Betrieb, Infrastruktur und Finanzen der WB mit den Funktionen der BLT zusammengeführt. Seit dem 1. Januar 2016 liegt der Betrieb der Waldenburgerbahn in der Verantwortung der BLT. Die WB entschädigt die BLT für die anfallenden Personal- und Betriebskosten. Geregelt ist dies in einem Betriebsübergangsvertrag.

BLT und WB fusionieren 2016

Abgeschlossen wird die Integration der WB in die BLT mit der Fusion der beiden Unternehmen im Jahr 2016. Um diese rasch und effizient umsetzen zu können, haben sich die beiden Verwaltungsräte zusammen mit dem Kanton auf ein zweistufiges Vorgehen geeinigt: In einer ersten Phase hat die BLT parallel zur betrieblichen Integration im Januar 2016 auch die Aktienmehrheit an der WB erworben. Der Bund, der Kanton Basel-Landschaft und die 14 Aktionärgemeinden haben der BLT zu diesem Zweck ihre WB-Aktien verkauft. Nach Vornahme eines Aktiensplits hält die BLT seit März 2016 über 96% der Aktienstimmen und 98% des Aktienkapitals der WB AG. Im Frühjahr 2016 folgt Phase zwei mit einer Abfindungsfusion für die übrigen Aktionäre. Die Beschlüsse dazu werden durch die Generalversammlungen der beiden Unternehmen gefällt.

BLT führt Erneuerungsprojekt der WB

Im Infrastrukturbereich steht die Waldenburgerbahn in den nächsten Jahren vor einer Herkulesaufgabe: Schieneninfrastruktur, Haltestellen, das Depot in Waldenburg und das Rollmaterial müssen rundum erneuert, respektive ersetzt und auf die zukünftigen Anforderungen ausgerichtet werden. Das Investitionsvolumen beträgt mehr als CHF 250 Mio.

Das Erneuerungsprojekt der WB hing lange Zeit in der Schwebe. Im Dezember 2015 hat schliesslich der Landrat wichtige Grundsatzentscheide gefällt: Die WB bleibt eine Bahn, ein Wechsel auf Busbetrieb wurde klar abgelehnt. Die neue Bahn wird auf Meterspur umgespurt, die Wagenkastenbreite für die neu zu beschaffenden Züge beträgt 2,4 m und die Strecke wird auf ein Lichtraumprofil von 2,65 m ausgelegt. Damit sind wichtige Eckwerte definiert, auf der die konkrete Planung weiter vorangetrieben werden kann. Mit dem Wechsel zur Meterspur können zudem betriebliche und kostenmässige Synergien erzielt werden.

Per 1. Januar 2016 hat die BLT vom Tiefbauamt des Kantons die Führung des Infrastruktur-Erneuerungsprojekts der WB übernommen. Das Bauprojekt beinhaltet drei zentrale Elemente:

- Einbindung der WB in den Bahnhof Liestal im Rahmen des Vierspurausbaus der SBB
- komplette Neugestaltung des Standorts Waldenburg
- Neubau der Strecke, aufgeteilt in sieben Baulose

Aktuell wird an allen Teilprojekten und Losen gleichzeitig gearbeitet. Für den neuen Bahnhof Waldenburg wird 2016 ein Studienauftrag ausgeschrieben. Im Weiteren wird die BLT das Pflichtenheft für das neu zu beschaffende Rollmaterial erstellen. Die öffentliche Ausschreibung der neuen Züge erfolgt 2017.

Enger Terminplan für Erneuerung WB

Der Terminplan für die vollständige Erneuerung der WB ist ehrgeizig. Die Planung sieht vor, dass im Jahr 2022 der Bahnhof Liestal von den SBB auf vier Spuren ausgebaut wird. Gleichzeitig muss der Betrieb der WB für knapp ein Jahr mit Bussen geführt werden. Damit die Umspurung der WB, der Neubau der Haltestellen, die Sicherungsanlagen sowie die Inbetriebnahme der neuen Züge in dieser kurzen Zeit des Betriebsunterbruchs erfolgen können, sind umfangreiche Vorarbeiten erforderlich. Das Erneuerungsprojekt ist gut aufgegleist. Es wartet jedoch viel Arbeit auf die BLT und es werden noch einige Hürden zu überspringen sein. Das Ziel aber ist klar: ab Dezember 2022 wird eine völlig neue und moderne Bahn das Waldenburgerthal erschliessen.



Neue Gleise bis Rodersdorf

2015 hat die BLT die Gleisanlage der Linie 10 zwischen Flüh und Rodersdorf vollständig erneuert und am 18. Oktober 2015 pünktlich dem Betrieb übergeben. Mit der Sanierung dieses vierten und letzten Teilstücks zwischen Ettingen und Rodersdorf konnten die mehrjährigen Bauarbeiten im hinteren Leimental mit einem Investitionsvolumen von insgesamt über CHF 60 Mio. erfolgreich abgeschlossen werden.

Die bestehende Gleisanlage zwischen Flüh, dem elsässischen Leymen und Rodersdorf stammte aus dem Jahr 1972, also aus der Zeit der Birsigthalbahn, der Vorgängerbahn der BLT. Der Zahn der Zeit hatte an der Strecke seine Spuren hinterlassen: Bei hohen Temperaturen dehnten sich im Sommer die Schienen aus und in den Kurven entstanden, bedingt durch den lehmigen Boden, vermehrt Gleisverwerfungen. Der Bahndienst hielt die Strecke zwar im Schuss, der Aufwand nahm aber massiv zu und der Fahrkomfort immer mehr ab. Nach 43 Jahren war daher eine vollständige Erneuerung des Trassees mit Totsperrung vom 1. Juni bis 18. Oktober 2015 erforderlich. Das Investitionsvolumen betrug CHF 16,7 Mio.

Baustelle auf französischem Boden

Mit einem Projektperimeter von 3,6 km war die Baustelle Flüh–Rodersdorf nicht nur eine der längsten der BLT überhaupt, grossmehrerheitlich wurde auch auf dem Gebiet der Gemeinde Leymen auf französischem Territorium gearbeitet. Die Zusammenarbeit mit den französischen Behörden verlief reibungslos. Ein gewisser administrativer Mehraufwand blieb jedoch: Die beauftragten Baufirmen mussten ihre Fahrzeuge und Gerätschaften offiziell über den Zoll in St. Louis einführen. Ebenso waren sie verpflichtet,

alle eingesetzten Mitarbeitenden den französischen Behörden namentlich zu melden. Ein direkter Grenzübertritt bei Flüh war nicht möglich.

Gleisanlage von 1972 ersetzt

Auf dem gesamten Streckenabschnitt wurde ein neuer Unterbau mit Fundationsschicht, Unterschottermatten und einer tief liegenden Gleisdrainage zur Entwässerung verbaut. Die Böschung entlang des Trassees wurde zusätzlich gesichert.

Um künftige Gleisverwerfungen zu vermeiden, wurden beim Gleisbau Y-Schwellen verwendet. Dies ermöglicht es, auf dem neu sanierten Gleis auch in den Kurven mit einer gleichbleibenden Geschwindigkeit zu fahren, mancherorts mit bis zu 80 km/h. Die Neubaustrecke ist mit einer Bahnsicherungsanlage abgesichert und wird von der BLT Leitstelle aus ferngesteuert überwacht.

Baustelle profitierte von gutem Wetter

Die Gleis- und Tiefbauarbeiten konnten innerhalb des vorgesehenen Zeitfensters abgeschlossen werden. Einen wesentlichen Einfluss auf die termingerechte Fertigstellung hatte das sonnige und trockene Sommerwetter. So konnten die heiklen Arbeiten zur Stabilisierung des Lehm Bodens mit Schropfen zügig erfolgen. Das sonnige Wetter hat-

te aber auch seine Kehrseite: Die viele Lastwagen auf der Baustelle wirbelten grosse Mengen an Staub auf. Die Bevölkerung brachte den Bauarbeiten jedoch viel Verständnis entgegen.

Bahnhof Leymen erneuert

Im Rahmen des Streckenneubaus wurde der Bahnhof Leymen behindertengerecht ausgestaltet und die Perrons auf 2,5 m verbreitert. In Richtung Flüh steht den Fahrgästen erstmals eine Wartehalle zur Verfügung. Zur Neuausstattung des Bahnhofs zählt neben der Stele mit Fahrplan auch eine digitale Fahrgastinformationsanzeige. Die Streckensperrung wurde auch genutzt, um zwei bislang nicht sanierte Bahnübergänge in Leymen abzusichern. In Rodersdorf wurde der Übergang Birkenstrasse neu erstellt.

Aus der Baupiste wird ein Veloweg

Seit längerem gibt es Pläne für einen grenzüberschreitenden Veloweg im hinteren Leimental. Mit der Erneuerung der Gleise zwischen Flüh und Rodersdorf hat sich das Projekt nun konkretisiert. Die von der BLT erstellte Baupiste entlang der Bahnstrecke kann zu einem Veloweg umgebaut werden. Sie wurde deshalb nicht zurückgebaut, sondern den Gemeinden Leymen und Rodersdorf zur weiteren Verwendung übergeben.



P152

S



Fahrt nach Signal im Leimental

Seit dem 21. September 2015 fahren die Trams zwischen Bottmingen und Ettingen nicht mehr auf Sicht, sondern nach Signal. Ein elektronisches Stellwerk gibt die Streckenblöcke frei und sichert die Fahrwege ab. Mit Einführung der Fahrwegsteuerung und Fahrwegsicherung ist der Betrieb auf den Linien 10 und 17 insgesamt regelmässiger und damit zuverlässiger geworden.

Sicherheit hat bei der BLT oberste Priorität. Nachdem 2014 der erneuerte Streckenabschnitt zwischen Ettingen und Flüh mit einer vollautomatischen Fahrwegsteuerung und -sicherung versehen wurde, konnte 2015 der abgesicherte Bereich von Bottmingen bis nach Rodersdorf erweitert werden.

Inbetriebnahme über Nacht

Die neue Bahnsicherungsanlage zwischen Bottmingen und Ettingen ging planmässig am 21. September 2015 um 4 Uhr in Betrieb. Die Umstellung auf das neue Sicherungssystem war minutiös vorbereitet worden. Spezialisten des Lieferanten BBR/Bär Bahnsicherungen montierten und prüften die neuen Signale und bereiteten die Anschlusskabel für die Weichen, Achszähler und Blocksicherungen auf ihre Funktionstüchtigkeit. Vor Inbetriebnahme der Anlage musste der Trambetrieb im Leimental kurzzeitig durch Busse ersetzt werden. Für die Umstellungsarbeiten waren rund 30 Personen im Einsatz.

Schliesszeiten der Bahnübergänge optimiert

Das neue Stellwerk funktioniert seither weitgehend störungsfrei. In den ersten Tagen gab es hingegen Verbesserungsbedarf bei den Schliesszeiten der mit dem System in-

tegrierten neun Barrierenanlagen. Einzelne Schranken blieben zu lange geschlossen, was in den Hauptverkehrszeiten wiederum Auswirkungen auf den Strassenverkehr nach sich zog. Die Schliesszeiten der Bahnübergänge konnten allerdings nach kurzer Zeit regelkonform deutlich verkürzt werden.

Zugbeeinflussungssystem sichert ab

Mit dem elektronischen Stellwerk verknüpft ist ein Zugbeeinflussungssystem. Dieses sichert verbotene Fahrten ab. Überfährt ein Tram ein Haltesignal, wird umgehend eine Schnellbremsung eingeleitet. Abgesichert sind auch die durch das Stellwerk gesteuerten Weichen. Ein elektrischer Weichenantrieb mit Verschluss verhindert so bei den Übergängen von Einspur- auf Doppelspurabschnitte eine Fehlstellung und Entgleisungen.

Bei einer Blocksicherung erhält ein Zug erst dann freie Fahrt, wenn der vor ihm liegende Abschnitt frei ist. Abgesichert werden die Blöcke mit Achszählern. Auf diese Weise können Folgefahrten und damit mögliche Frontal-, Auffahr- und seitliche Kollisionen weitgehend vermieden werden. Die neue Bahnsicherungsanlage und die Schrankenanlagen funktionieren im täglichen Betrieb auf der gesamten Strecke zwischen Bottmingen und Ettingen zuverlässig und sicher.

Neues Stellwerk beim Depot Hüslimatt

Seit Oktober 2012 ist am Kreuzungsknoten der Linien 10 und 11 beim Depot Ruchfeld ein modernes Stellwerk im Einsatz. Die vollautomatisierte Anlage, welche von der Leitstelle Hüslimatt aus überwacht wird, steuert seither zuverlässig bis zu 48 Zugsdurchfahrten pro Stunde. Es war daher naheliegend, für den Kreuzungsknoten beim Depot Hüslimatt in Oberwil, dieselbe Technik einzusetzen. Das 2015 neu installierte Stellwerk steuert bis zu 32 Zugsfahrten pro Stunde und sichert zusätzlich Rangierfahrten im Depotbereich ab. Mit der neuen Anlage wurden zudem die Leitstelle und das Elektroteam entlastet; denn das alte System war störungsanfällig geworden, was immer wieder Piketteinsätze erforderlich machte.



Basel Oberreit

Basel Barmen
Bönach Bönach

Känelmatt I+II
P Sportanlagen

Basel Barmen
Bönach Bönach

jedes
Duvet
CHF 35.00

Basel Bacheraden

Basel Barmen
Bönach Bönach

Intelligente Verkehrsführung

Im Juli 2015 konnte bei der Kreuzung Reinacherstrasse–Bahnhofstrasse in Therwil die erste «virtuelle Busspur» im BLT Netz in Betrieb genommen werden. Die neuartige Anlage erlaubt es Linienbussen, einen Rückstau auf der Linksabbiegerspur über die Geradeauspur zu umfahren. Im Ergebnis konnte so auf der bestehenden Fahrbahn die Fahrplanstabilität verbessert werden

Die Nutzung des Strassenraums in der Agglomeration Basel ist hoch und nimmt stetig weiter zu. Bereits kleinste Störungen führen zu Behinderungen und Staus und damit auch zu Verspätungen, vorwiegend im Busbereich. Die BLT setzt sich daher seit Jahren in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden für eine Priorisierung der Linienbusse ein, um einen zuverlässigen und attraktiven öffentlichen Verkehr anbieten zu können. 2015 konnte mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Therwil ein weiterer Meilenstein erreicht werden.

Priorisierung der Busse in Therwil

Die Ortsdurchfahrt in Therwil in Ost-West-Richtung ist stark stauanfällig. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität der Buslinien 62 und 64 und der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Therwil, wurde mit dem Kanton seit 2012 ein Massnahmenpaket realisiert. Die Haltestelle Therwil in Richtung Allschwil/Benken wurde vor den Bahnübergang verlegt. Dazu wurde in der Bahnhofstrasse im Abschnitt Gemeindeverwaltung–Station eine Busspur erstellt. Dies ermöglicht es den Bussen, die Haltestelle Therwil auch bei geschlossener Barriere zu bedienen und die Passagiere aufs Tram umsteigen zu lassen.

«Virtuelle Busspur»

Ein Nadelöhr in Therwil ist die Lichtsignalanlage vor der Gemeindeverwaltung. Um Rückstaus auf den Kreuzungsknoten zu vermeiden, sind die Grünphasen mit der Barriieranlage am Bahnhof gekoppelt. Damit die Linienbusse in den Hauptverkehrszeiten schneller vorankommen, werden sie über eine Wechselanzeige bei einem Rückstau auf die Geradeauspur geleitet. Auf der Kreuzung ist danach das Linksabbiegen in die Busspur auf der Bahnhofstrasse und das Vorbeiziehen an den stehenden Kolonnen möglich. Die übrigen Spuren bleiben solange gesperrt.

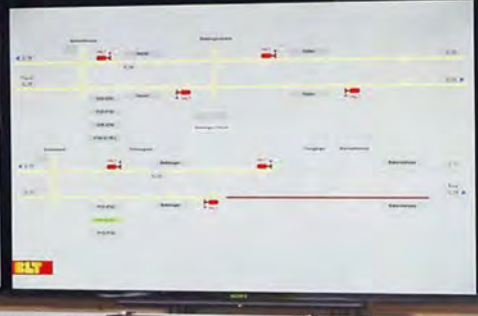
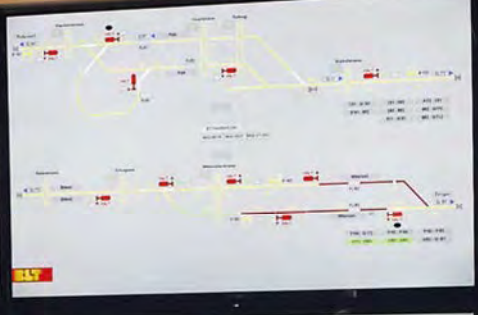
Halten auf der Strasse

Diese «virtuelle Busspur» in Therwil hat neben der ÖV-Priorisierung weitere positive Aspekte. Sie lässt sich auf dem bestehenden Strassennetz realisieren und erfordert nur kleine bauliche Massnahmen. Zudem ist sie vergleichsweise kostengünstig realisierbar. Eine andere preiswerte und platzsparende, gleichzeitig aber sehr wirkungsvolle Massnahme zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sind Fahrbahnhaltestellen anstelle von Busbuchten: in Therwil realisiert mit den Haltestellen Jurastrasse und Mooswasen. Dabei wirkt der Linienbus als steuerndes Element und stoppt bei der Einfahrt in die

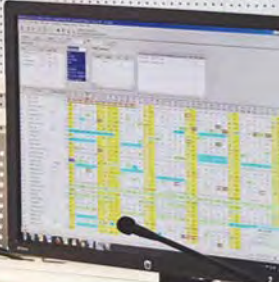
Haltestelle den Individualverkehr hinter sich. Das Überholen wird gleichzeitig mit Sicherheitslinien oder Fussgängerschutzinseln verhindert. So kann der Bus nach dem Fahrgastwechsel zügig zufahren.

Verkehrssystem wird verflüssigt

Vielfach wird von Seiten der Automobilisten moniert, dass Fahrbahnhaltestellen den Verkehr unnötig hemmen. Dies ist jedoch nur teilweise korrekt und trifft vor allem für wenig befahrene Strassenabschnitte zu. Im dichten Agglomerationsverkehr dagegen verlieren Autofahrer hinter dem Bus nur unwesentlich Zeit. Im Gegenteil, weil der Bus an der nächsten Kreuzung priorisiert wird, können die nachfolgenden Fahrzeuge von der ÖV-Grünphase profitieren. Insgesamt gewinnen mit Fahrbahnhaltestellen nicht nur die Linienbusse, sondern das Verkehrssystem als Ganzes, indem der Verkehrsfluss verstetigt wird. Die Messungen in Therwil bestätigen dies. Der Stau lässt sich aufgrund der Verkehrsmenge nicht vermeiden, aber der Verkehrsablauf ist insgesamt flüssiger geworden.



18:08:23



Eine moderne Schaltzentrale

Im Juni 2015 konnte die BLT die neu errichtete Leitstelle am Standort Hüslimatt in Betrieb nehmen. Von dieser topmodern eingerichteten Schaltzentrale aus wird von 3.45 Uhr früh bis 2 Uhr nachts im Mehrschichtbetrieb der Tram- und Busverkehr des Unternehmens geleitet sowie das Schienennetz überwacht.

Die höheren Sicherheitsanforderungen im Bereich der Bahninfrastruktur wirken sich stark auf die Funktionsweise einer Leitstelle aus. Weite Teile des Streckennetzes sind heute automatisiert bzw. elektronisch abgesichert. Signale und Weichen werden vermehrt ferngesteuert vom Standort Hüslimatt aus bedient. Die Position der Fahrzeuge wird per Funk an die Leitstelle übertragen, so dass die Fahrdienstleiter auf den Bildschirmen stets genau im Blick haben, welcher Kurs auf welcher Linie fahrplangenaue oder allenfalls verspätet unterwegs ist. Dies ermöglicht es ihnen, bei Bedarf oder im Ereignisfall punktgenau einzugreifen und den Verkehr auf den BLT Linien kundengerecht zu steuern.

Der bisherige Standort – in den 1980er-Jahren konzipiert und auf eine Betriebsführung per Funk ausgerichtet – war, gemessen an den heutigen Anforderungen an eine Betriebsleitstelle, zu klein geworden. Die neu konzipierte Leitstelle stellt für die BLT in vielfacher Hinsicht ein Quantensprung dar.

Elektronische Schaltzentrale

Die auffälligste Veränderung der neuen Leitstelle ist eine optische: man betritt einen grossen, hellen und aufgeräumten Raum. An der Wand hängen, gut sichtbar, sechs grosse, breite Bildschirme. Sie zeigen Ausschnitte des BLT Schienennetzes. Die Fahr-

dienstleiter überwachen damit die durch eine Bahnsicherungsanlage abgesicherten Abschnitte im Leimental sowie im Dreispitz und greifen im Bedarfsfall direkt in die Steuerung der Weichen und Signale ein. Ihre beiden Arbeitsplätze, zusätzlich mit je acht Monitoren ausgerüstet, befinden sich gleich dahinter. Für den Ereignisfall steht zudem ein dritter Arbeitsplatz bereit. Die neue Leitstelle verfügt über Platzreserven für einen vierten Arbeitsplatz, sollte dies die betriebliche Situation dereinst erfordern. Die Arbeitsplätze sind technisch als Arbeitsinseln ausgelegt. So kann sich ein Fahrdienstleiter um den Tram- und Busbetrieb kümmern, während sein Kollege nebenan beispielsweise das System mit Kundeninformationen versorgt.

Fahrdienstleiter pflanzen Leitstelle

Die Fahrdienstleiter konnten sich bei der Planung und Konzeption der neuen Leitstelle aktiv einbringen. Ein Kernteam sorgte dafür, dass die Arbeitsplätze optimal auf die betrieblichen Anforderungen ausgerichtet wurden. Für die Inneneinrichtung konnte ein erfahrener Möbelproduzent aus dem Berner Oberland engagiert werden, der unter anderem bereits die Leitstelle der Hamburger Hochbahn gebaut hatte.

Weitere Fahrdienstleiter in Ausbildung

Mit dem Neubau der Leitstelle verfügt die BLT über ein technisch und organisatorisch modernes Schaltzentrum. Mit dem Wachstum der BLT und der rasanten technischen Entwicklung in den letzten Jahren hat gleichzeitig der Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Fahrdienstleiter deutlich zugenommen.

Seit Juni 2014 ist die Leitstelle während den Betriebszeiten von 3.45 Uhr am Morgen bis 2 Uhr nachts durchgehend besetzt. Neben der Leitung und Kontrolle des Fahrbetriebs nehmen die Fahrdienstleiter darüber hinaus ihre Aufgabe als Vorgesetzte der Fahrdienstmitarbeitenden wahr. Um die neuen Einsatzzeiten abdecken und das in den letzten Jahren stark gewachsene Fahrdienstpersonal ausreichend betreuen zu können, wurde 2015 das Leitstellenteam rund um den Leiter Fahrbetrieb Roland Jud personell um vier Stellen aufgestockt.

Bevor ein neu rekrutierter Fahrdienstleiter selbständig in der Leitstelle im Einsatz steht, durchläuft er eine intensive Ausbildung im Betrieb. Sie dauert für Interne ein Jahr, für Externe gar zwei Jahre. Denn eine Tramausbildung auf dem BLT Netz ist Grundvoraussetzung für diesen anspruchsvollen, aber auch vielseitigen Beruf.

Gut informiert unterwegs

Ein gut informierter Kunde ist ein zufriedener Kunde. Die rasante technische Entwicklung erlaubt es heute mehr denn je, die Fahrgäste gezielt mit benutzer-gerechten Informationen zu bedienen. Mit innovativen Lösungen wie den Apps «Tickets» und «Abfahrten» sowie mit Echtzeitangaben zählt die BLT bei der Fahrgastinformation schweizweit mit zu den Taktgebern.



Fredi Schödler, die BLT setzt bei der Fahrgastinformation stark auf die neuen Medien. Warum?

Die Digitalisierung und die hohe Smartphone-Dichte in der Schweiz haben die Ansprüche der Passagiere an die Fahrgastinformation stark verändert. Es besteht eine unausgesprochene Erwartungshaltung, jederzeit und überall aktuelle Informationen zum Fahrplan und Betrieb zur Verfügung zu haben. Wir haben uns daher das Ziel gesetzt, für unsere Fahrgäste neben den Haltestellenfahrplänen auf Papier ein bedarfsgerechtes und zugleich für die BLT auch bezahlbares Online-Angebot zu schaffen: Dazu zählen die beiden Apps «Tickets» und «Abfahrten», die den online Ticketbezug und die Fahrplanauskunft mit Echtzeitangaben ermöglichen. An den Haltestellen und über Doppelbildschirme in den Fahrzeugen bieten wir zudem allgemein zugängliche Informationen zum Fahrbetrieb an. Wir konzentrieren uns darauf, rasch abrufbare und einfach verständliche Informationen zur Verfügung zu stellen. **Man sagt, informierte Kunden seien zufriedener. Lässt sich dieser Effekt auch bei der BLT beobachten?**

Ja, mit dieser Aussage bin ich einverstanden. Korrekte und zeitgerechte Information schafft Vertrauen und Verständnis. Wenn ein Fahrgast weiss, dass es noch fünf Minuten länger geht, bis sein Bus endlich kommt, wird er eine Verspätung besser akzeptieren. Zwar bleibt die Warterei lästig, mit der Ankündigung aber wird sie erträglicher. Der Fahrgast kann die angekündigte zusätzliche Wartezeit beispielsweise noch für eine Besorgung nutzen. Wir konnten feststellen, dass mit Einführung der neuen Echtzeitangaben generell weniger Reklamationen über Verspätungen eingehen.

Die Fahrzeuge der BLT werden sukzessive mit Doppelbildschirmen ausgerüstet. Welche Informationen können die Fahrgäste von dort beziehen?

Auf dem linken Monitor wird die Haltestellenabfolge in Form einer Perlschnur dargestellt. Oben findet sich die aktuelle Haltestelle und unten wird das Endziel der Linie angezeigt, dazwischen die nächstfolgenden Haltestellen. Dazu wird die erwartete Fahrzeit publiziert. Auf dem rechten Bildschirm werden an den ÖV-Knoten die Anschlussbeziehungen auf andere Linien mit Echtzeitangaben abgebildet. Über einen Datentransfer stehen dazu auch die Angaben der Linien der BVB, AAGL, WB, PostAuto sowie den SBB zur Verfügung. Die BLT Leitstelle kann über diesen Monitor zudem direkt Informationen zu betrieblichen Störungen absetzen. In den übrigen Zeiten wird der rechte Bildschirm mit Werbung und Nachrichten bespielt. Betriebliche Informationen haben jedoch stets Priorität. Beim Einfahren in eine Haltestelle oder bei einer dringlichen Meldung werden die News automatisch überspielt.

Die BLT bietet ihren Fahrgästen neu «Echtzeitdaten» an. Wie unterscheiden sich diese von einem herkömmlichen online-Fahrplan? In den Hauptverkehrszeiten kann es vornehmlich im Busbereich zu Verspätungen im Minutenbereich kommen. Mit den Echtzeitdaten können wir den Fahrgästen mitteilen, ob ein Fahrzeug den publizierten Fahrplan einhält. Die Trams und Busse übermitteln dazu ihre jeweiligen Standorte über Funk und öffentliches Mobilnetz an die Betriebsleitstelle. Anhand der im Fahrplan hinterlegten Sollzeiten wird vom System eine Prognose erstellt, wie lange das Tram oder der Bus ab seiner aktuellen Position bis zu einer vom Fahrgast eingegebenen Haltestelle unterwegs ist. Die Echtzeitdaten werden vom Betriebsleitsystem über standardisierte Schnittstellen an eine Datendrehscheibe geliefert. Von dort aus erfolgt eine kundengerecht aufbereitete Weiterleitung der Daten an die Apps sowie die Monitore in den Fahrzeugen und Anzeigetafeln an den Haltestellen.

Die elektronische Fahrgastinformation bietet den Fahrgästen einen klaren Mehrwert. Gleichzeitig ist Kosteneffizienz gefragt, um die Ticketpreise und die öffentliche Hand nicht zusätzlich zu belasten.

Wie behält die BLT die Kosten im Griff?

Die elektronische Fahrgastinformation ist nicht gratis zu haben. Der grösste Aufwand liegt in der korrekten Datenbeschaffung. Um den Aufwand im Griff zu behalten, setzen wir auf standardisierte Schnittstellen und versuchen, die Prozesse soweit wie möglich zu automatisieren. Ferner nutzen wir Synergien mit anderen Transportunternehmen und konzentrieren uns auf das Wesentliche: einfaches, klares Design ohne Schnickschnack und Sonderfunktionen.

Die elektronischen Quellen können heute die Fahrgäste viel präziser und situationsgerechter informieren. Verschwindet damit der gedruckte Fahrplan?

Nicht komplett, aber seine Bedeutung wird geringer. Das Kursbuch braucht heute im Alltag kaum noch jemand. Geschätzt werden aber weiterhin die Taschen- und Haltestellenfahrpläne. Nicht jeder Fahrgast verfügt über ein Smartphone und nicht jede Haltestelle kann mit einer automatischen Abfahrtsanzeige ausgerüstet werden. Letzteres wäre aus Kostengründen nicht vertretbar.

Wie steht die BLT in Bezug auf elektronische Fahrgastinformation im schweizweiten Vergleich der ÖV-Betriebe da?

Im nationalen Vergleich gilt die BLT als innovativer Betrieb, auch auf dem Feld der sich dynamisch entwickelnden Fahrgastinformation. Die BLT war einer der ersten ÖV-Betriebe, welche ihre App mit Echtzeitdaten versorgt. Vorne mit dabei sind wir auch bei den Doppelbildschirmen in den Fahrzeugen. Mit den jetzt lancierten Echtzeitangaben in Fahrzeugen und an Haltestellen bilden wir den aktuellen Stand der Technik ab.

Fredi Schödler ist Vizedirektor und Leiter Betrieb und Technik der BLT.

SBB

Witterswil

10

Ettingen

Therwil

Dornach Bahnhof

Witterswil Station

Du hast die

10 Dornach Bahnhof

10 Dornach Bahnhof

10
10



Neugestaltung der Haltestellen

Jede Fahrt auf dem BLT Netz beginnt und endet auf einer unserer rund 750 Haltestellen. Bis 2023 wird die BLT ihre Haltepunkte behindertengerecht umbauen. Gleichzeitig wird – nach einheitlichem Schema – auch die Möblierung angepasst. Blickfang und Orientierungspunkt für die Fahrgäste sind die neuen, über drei Meter hohen Stelen.

Die Haltestellen der BLT sind so eingerichtet, dass sie den Fahrgästen einen gewissen Komfort anbieten. Der jeweilige Umfang der Haltestelleninfrastruktur ist abhängig von den Kundenfrequenzen und der Funktion der Haltestelle, etwa als Ortszentrum oder Umsteigeknoten. Im Rahmen der anstehenden Anpassung der Einsteigepunkte an die bundesrechtlichen Vorgaben, hat die BLT zusammen mit den BVB eine einheitliche Signalisation entwickelt und gleichzeitig für jeden Haltepunkt eine kundenorientierte und qualitätsgerechte Möblierung definiert.

Stele für Tramhaltestellen

Zentrales Element der neuen Haltestellen-Kennzeichnung ist eine Info-Säule, die an Tram- und viel frequentierten Bushaltestellen aufgestellt wird. Die anthrazitfarbenen Stelen mit BLT Logo sind 3,3 m hoch, 40 cm breit und weiss beschriftet. In die Stelen eingelassen sind standardisierte Fahrpläne mit Liniennetzplan sowie – wo möglich – ein Ortsplan. Dank ihrer Grösse sind die Stelen weithin sichtbar und dienen als Orientierungshilfe. Die Montage der Stelen ist entlang der Tramlinien bereits weitgehend abgeschlossen.

Variante «Schild» im Busbereich

Als Ergänzung zur Info-Säule kommt an Bushaltestellen mit eingeschränkten Platzverhältnissen oder geringerer Frequenz eine angepasste Variante mit Schildern zum Einsatz. Diese Schilder mit Linienangabe und Fahrplan können an Hauswänden, Kandelabern oder freistehend montiert werden. Der Bahndienst der BLT wird alle Bushaltestellen bis zum Fahrplanwechsel 2016/2017 neu ausrüsten.

Niveaugleiche Einstiege

Der Bund schreibt im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG vor, dass bis 2023 die Bus- und Tramhaltestellen im öffentlichen Verkehr über einen niveaugleichen Einstieg verfügen müssen. Die BLT hat bereits mehrere Haltestellen an die neuen Bundesvorgaben angepasst, etwa auf der erneuerten Strecke zwischen Ettingen und Flüh, bereits 2014 in Reinach Dorf oder seit Oktober 2015 auch in Leymen. Dabei wird das Perron auf 27 cm über Schienenoberkante angehoben. Dies ermöglicht es nicht nur Rollstuhlfahrern und Gehbehinderten selbständig in die Fahrzeuge einzusteigen, auch Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit schweren Einkaufswagen profitieren vom niveaugleichen Einstieg.

In den kommenden Jahren werden die weiteren Haltestellen schrittweise an die neuen Vorgaben angepasst. Der Fokus liegt dabei vorerst auf den Tram- und stark frequentierten Bushaltestellen. In Therwil sind bereits zwei Haltestellen entlang der Buslinien 62/64 niveaugleich ausgestaltet. Bei Bushaltestellen mit tieferen Passagierzahlen wird das Ein- und Aussteigen weiterhin mit Klapprampen und durch das seitliche Absenken des Busses unterstützt.

Neue Wartehäuschen aus Glas

In den nächsten Jahren werden schliesslich die seit Jahrzehnten im Einsatz stehenden orange-gelben Wartehäuschen schrittweise durch moderne Konstruktionen aus Glas ersetzt. Die Neumöblierung der Haltestellen wird die BLT jeweils zeitgleich mit der behindertengerechten Umgestaltung der Perrons vornehmen.

Mit der Neugestaltung der Haltestellen will die BLT ihren Fahrgästen eine saubere, übersichtliche, gut signalisierte und einladende Zugangsplattform zum öffentlichen Verkehr anbieten.

Seit Lancierung:
39'034 Downloads
806'166 Tickets, inkl. MFK
2'223'516 Franken Umsatz



Einzigartig: Mobile Mehrfahrartenkarte

Mit ihrer App «Tickets» hat die BLT 2014 aus dem Smartphone einen mobilen Billettautomaten gemacht. Die einfache Bedienung, mit bloss zwei Klicks zum Ticket, begeistert seither Fahrgäste, Experten und andere ÖV-Verbände gleichermaßen. Im Juni 2015 konnte die BLT mit der Version 2.0 nachlegen und mit der mobilen Mehrfahrartenkarte eine echte Weltneuheit präsentieren.

Mit der Mobile Ticketing App «Tickets», der ersten App der Schweiz, welche auf die spezifischen Bedürfnisse von Tarifverbänden ausgelegt ist, hat die BLT den Nerv der Zeit getroffen. Am 26. August 2014 lanciert, wurde sie umgehend rege nachgefragt. Auch die Experten halten viel von diesem neuen mobilen Billettautomaten: Im November 2014 gewann «Tickets» bei der Preisverleihung «Best of Swiss Apps» Gold in der Kategorie Travel und belegte von allen, über 100 eingereichten Apps, den dritten Platz.

Erste mobile Mehrfahrartenkarte

Am 23. Juni 2015 präsentierten BLT und der Softwarehersteller Nectera mit der weiterentwickelten Version 2.0 der App «Tickets» etwas bisher Einzigartiges: die mobile Mehrfahrartenkarte. Der Clou dabei: Die Mehrfahrartenkarte auf dem Smartphone sieht nicht nur gleich aus wie die herkömmliche Papierversion, man setzt sie auch genauso ein. Die Entwertung erfolgt vor Fahrtantritt mit einem Klick auf die entsprechende Schaltfläche. Dabei ertönt ein Geräusch, wie man es vom Entwerten am Automaten her kennt, und es werden Ort und Zeit auf der entwerteten Zeile aufgedruckt. Diese virtuelle Imitation eines allgemein bekannten Vorgangs erleichtert den App-Nutzern den Umstieg von der Papier- auf die elektronische Version.

Mehrfahrartenkarte übertragbar

Neben der Einfachheit und dem Preisvorteil von 10% auf eine Einzelfahrt, ist die Übertragbarkeit von ungenutzten Fahrten ein weiteres Argument für den Kauf einer mobilen Mehrfahrartenkarte. So gehen bei einem Gerätewechsel bereits gekaufte Fahrten nicht verloren, und Eltern können beispielsweise über diese Funktion ihren Kindern ÖV-Tickets aufs Smartphone laden, ohne dass dabei auf dem Gerät des Nachwuchses eine Zahlkarte hinterlegt werden muss.

Das einfache Bedienkonzept aus der ersten Version wurde beibehalten. Das übersichtliche und klare Design der App stützt die intuitive Benutzerführung. Alle Prozesse sind, soweit möglich, automatisiert. Dazu gehören: die Standortbestimmung, die Preisberechnung und die Sprachwahl (deutsch, französisch, englisch). Laufend werden Verbesserungen mit hohem Kundennutzen realisiert, so beispielsweise die Festlegung von Zielhaltestellen oder die Ergänzung mit zusätzlichen Zahlungsmitteln.

App «Tickets» rege nachgefragt

Die Einführung der mobilen Mehrfahrartenkarte wurde mit einer Werbekampagne begleitet. Der Erfolg stellte sich rasch ein. Bis heute sind bereits über 39'000 App-Installationen aktiv. 806'166 verkaufte Tickets, in-

klusive Mehrfahrartenkarten, mit einem Gesamtumsatz von CHF 2'223'516 zeugen von der Beliebtheit des neuen Vertriebskanals. Das Ticketverkaufsvolumen über die App steigt monatlich markant an.

App «Tickets» schweizweit verbreitet

Andere ÖV-Unternehmen haben mit grossem Interesse die Lancierung der App «Tickets» mitverfolgt. Bereits sechs Tarifverbände haben inzwischen die BLT App übernommen: Passepartout in Luzern, Libero in Bern, Frimobil in Fribourg, Ostwind in St. Gallen, Schaffhausen sowie die Verkehrsbetriebe Thun und Lichtenstein. Weitere Transportunternehmen prüfen die Einführung.

Gemeinsame Weiterentwicklung mit BVB

Seit 15. Dezember 2015 haben BVB und BLT unter dem Motto «Wir machen es zusammen» ihre beiden Apps «Basel & Regio» sowie «Tickets» miteinander verknüpft. Damit stehen den TNW Kunden in beiden Apps sowohl Fahrplanauskunft als auch Ticketverkauf zur Verfügung. Die Zusammenarbeit wird 2016 ausgebaut. Nach Einzeltickets und Mehrfahrartenkarte steht jetzt das mobile U-Abo im Fokus.



Stelle Sit Ihr Waiche neu.

Kantile und bis mo.



15 201

bz Basel. Tagtäglich meine Zeitung.

St-Louis Grenze

top

Kurznachrichten



Seit
1. Juni
2015

WIEDER
AUF ACHSE

Acht neue Linienbusse

Die BLT betreibt 19 Buslinien im oberen und unteren Kantonsteil und setzt dazu 63 Linienbusse ein. Die Fahrzeuge legen durchschnittlich 65'000 km pro Jahr zurück und werden in der Regel nach 12 Jahren und mit einer Laufleistung von rund 800'000 km ersetzt. Die Ersatzbeschaffung erfolgt kontinuierlich in kleineren Jahrestanchen. 2015 wurden acht neue Euro-6-Dieselbusse von Mercedes in Dienst gestellt: drei Gelenkbusse, drei Normbusse und zwei Kleinbusse. Sie ersetzen Fahrzeuge, welche noch nach der Euro-2- bzw. Euro-3-Norm ausgerüstet waren. Dank der gestaffelten Beschaffung verfügt die BLT stets über eine moderne Busflotte mit einem Durchschnittsalter von fünf Jahren. Die 2015 neu in Betrieb genommenen Euro-6-Dieselbusse sind zudem standardmässig mit Doppelbildschirmen ausgerüstet. Sie verkehren zuverlässig, mit hohem Fahrkomfort im Linieneinsatz und verbrauchen ca. 15% weniger Kraftstoff als ihre Vorgängermodelle.

Münchenstein:

Linie 58 wieder auf Achse

Ende 2013 strich der Kanton Basel-Landschaft die Buslinie 58 im Rahmen eines Sparprogramms aus dem ÖV-Angebot. Geblieben ist das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung. Ende 2014 stimmte deshalb die Gemeindeversammlung Münchenstein einer vorerst auf 2 ½ Jahre befristeten Einführung einer Ortsbuslinie zu. Sie soll zum einen als Zubringerin zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen und den Tramlinien 10 und 11 sowie der S-Bahn dienen, zum andern eine Querverbindung zwischen dem neuen und alten Ortsteil der Gemeinde Münchenstein anbieten. Der neue Ortsbus fährt im Halbstundentakt und bedient zwischen der Klinik Birshof – Gartenstadt – Münchenstein Bahnhof und Schlossmatt insgesamt zwölf Haltestellen.

Die Ortsbuslinie 58 nahm am 1. Juni 2015 ihren Betrieb auf. Die ersten Zahlen bestätigen, dass das neu erstellte Fahrplankonzept bei den Fahrgästen ankommt. Im Juni nutzten 9'774 Personen den Ortsbus, im November wurden 13'703 Einsteiger gezählt. Für 2016 wird mit durchschnittlich 11'000 Fahrgästen pro Monat gerechnet. Die bisherigen Rückmeldungen sind positiv. Erwartungsgemäss weist die Haltestelle Gartenstadt die höchsten Frequenzen aus. Der kleine Verkehrsknotenpunkt im Münchenstein bietet neben dem direkten Zugang zum Einkaufszentrum auch eine attraktive Umsteigebeziehung auf die Linie 11 zum Bahnhof SBB und in die Basler Innenstadt an.

Neues Zweiwegfahrzeug für den Unterhalt der Elektroinfrastruktur

Das Elektroteam der BLT nutzt für Bau-, Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Oberleitungen sowie für Brückenkontrollen und weitere Unterhaltsarbeiten entlang der Bahntrassen ein Zweiwegfahrzeug. Das Spezialfahrzeug kann, wie der Name schon sagt, auf «zwei Wegen» fahren: sprich auf Strasse und Schiene. Kommt die Schienenfahreinrichtung zum Einsatz, wird der LKW hydraulisch angehoben, so dass er ausschliesslich auf den Schienenrädern steht. Der Antrieb und das Bremsen erfolgen, wie bei einer Diesellok, über die Schienenräder. Das bisherige Zweiwegfahrzeug der BLT musste altershalber ersetzt werden. Der neue, ganz in Gelb gehaltene Spezial-LKW kann auch als Entpannungsfahrzeug eingesetzt werden und ein stehen gebliebenes Tram abschleppen.

Die modulare Bauweise ermöglicht es, das Fahrzeug mit Wechselaufbauten, die mit normierten Containerverschlüssen auf dem Grundfahrzeug befestigt werden, gezielt für die jeweiligen Spezialaufgaben einzurichten. Gebaut wurde das Zweiwegfahrzeug von der Firma Schörling Rail Tech aus Sehnde (D).

Notfallübung im Depot Hüslimatt

Die BLT testet regelmässig die Bewältigung von Krisenereignissen, um sicherzustellen, dass die relevanten Prozesse im Ereignisfall auch funktionieren. Eines der ausgewiesenen Kernrisiken der BLT ist ein Brand in einem vollbesetzten Tramdepot. Wie das bestehende Notfallkonzept in diesem Fall greift, wurde in der Nacht vom 10. auf den 11. September 2015 anhand eines realistischen Szenarios im Depot Hüslimatt geübt. Dazu wurde im neuen Depotteil nach Betriebsschluss ein Brandherd simuliert. Der Auftrag an die Einsatzkräfte lautete, den Brand zu bekämpfen und die Tramflotte vor dem Feuer bestmöglich zu schützen. Weder die Feuerwehr Oberwil noch die diensthabenden Mitarbeiter der BLT wurden vorab über die Übung in Kenntnis gesetzt.

Der Einsatz wurde von einem externen Risikoexperten begutachtet. Dieser bestätigte, dass der bestehende Notfallplan von realistischen Annahmen ausgeht, und die Aufgaben der Feuerwehr und BLT Mitarbeitenden klar geregelt sind. Als komplex stellte sich dagegen die Evakuierung der Trams aus dem brennenden Depot dar: Bleibt der Fahrstrom eingeschaltet, können zwar die Trams aus dem Depot gefahren, der Brand durch die Feuerwehrleute aber nicht bekämpft werden. Innerhalb des Depots werden daher Möglichkeiten für Stromteilschaltungen eingerichtet. Diese und weitere gewonnene Erkenntnisse fliessen in das bestehende Notfallkonzept ein. Erneut wurde deutlich, dass Übungen die beste Vorbereitung sind, um im Ernstfall parat zu sein und vermeidbare Fehler auszuschliessen.

Kurznachrichten



Softwarebasiertes Infrastrukturmanagement

Für die Erweiterung, Erneuerung und den Unterhalt des BLT Schienennetzes ist die Infrastrukturabteilung mit Bahndienst und Elektro-Team verantwortlich. Mit regelmässigen Kontrollen auf der Strecke und anhand klar definierter Kriterien wird der Zustand der Schieneninfrastruktur permanent überwacht, bzw. Störungen und Schäden umgehend behoben. So stellen sie sicher, dass der Fahrbetrieb jederzeit eine sichere und gut funktionierende Infrastruktur zur Verfügung hat.

Seit 2015 nutzt die BLT für das Infrastrukturmanagement mit «Infrasys» ein integriertes, softwarebasiertes System. Darin werden sämtliche Daten in einem hohen Detaillierungsgrad erfasst, sei es zum Zustand und Alter des Gleisbaus, der Hoch- und Tiefbauten entlang der Strecke, zur eingesetzten Sicherungstechnik oder zur Stromversorgung und der Fahrleitung. Infrasys bildet die Basis für die Planung der Instandhaltung des Netzes und unterstützt das Infrastrukturteam bei turnusmässigen Arbeiten. «Infrasys» unterstützt die Infrastrukturabteilung schliesslich bei der Aufbereitung der umfangreichen Infrastrukturdaten, welche jeweils dem Bundesamt für Verkehr zur Verfügung gestellt werden müssen.

e-Dossiers in der Personalabteilung

Die Digitalisierung der Arbeitsprozesse macht auch vor der altbewährten Personalakte nicht halt. 2015 hat die BLT das elektronische Personaldossier eingeführt. Für die Digitalisierung der rund 470 Dossiers mussten rund 23'000 Blätter gescannt werden. Jedes e-Dossier wird gemäss einer standardisierten Struktur geführt und umfasst bis zu maximal sechs Haupt- und acht Unterregister. Neu ausgefertigte Dokumente sind mit einem Barcode versehen, so dass sie beim Scannen automatisch am richtigen Ort abgelegt werden. Definitiv abgelegte Dokumente können nicht mehr verändert werden und sind damit auch reversionssicher.

Die Vorteile der e-Dossiers gegenüber der Papierlösung liegen auf der Hand: Sie stehen sowohl der Personalabteilung wie auch den jeweiligen Vorgesetzten zur Einsichtnahme offen. Durch den Verzicht auf Papier wird Platz gespart, Datenschutz und Datensicherheit werden verbessert, dazu wird die Effizienz mit einer standardisierten Ablage und vereinheitlichten Daten und Prozessen erhöht. Die Realisierung erfolgte mit einer Softwarelösung der Schweizer Firma Kendox AG in Oberriet SG.

Expressbaustellen am Beispiel Bahnübergang Therwil

Die Sanierung von Bahnübergängen ist für alle Beteiligten ein organisatorischer Hochseilakt. Weil dazu sowohl Schiene als auch Strasse für jeglichen Verkehr gesperrt werden, sind die Bauarbeiten in kürzestmöglicher Zeit durchzuführen. Dies erfordert minutiöse Vorbereitungen sowie einen Mehrschichtbetrieb für die Bauphase.

Im Rahmen einer solchen Expressbaustelle wurde über das Wochenende vom 1. bis 4. Mai 2015 der Bahnübergang im Ortszentrum von Therwil komplett erneuert. Der Trambetrieb war während der Bauphase zwischen Hüslimatt und Rodersdorf unterbrochen. Es verkehrten Ersatzbusse. Bei der Erneuerung des Übergangs wurde die gesamte Schienenanlage ausgetauscht und eine vorfabrizierte, schwerverkehrtaugliche Betonplatte mit Schienenvollverguss eingesetzt. Auch die strassenseitige Signalisation samt Barrieren wurde erneuert. Die Schliesszeiten der modernisierten Anlage sind so eingestellt, dass die Bundesvorgaben eingehalten werden und gleichzeitig der schienenquerende Individualverkehr nur so kurz wie möglich aufgehalten wird. Nach einer Bauzeit von lediglich drei Tagen konnte die neuerstellte Anlage planmässig dem Verkehr wieder übergeben werden.

13 Schindler Trams für Belgrad

Nach über 40 Dienstjahren hat die BLT Ende 2015 die Schindler Be 4/6 Trams der sogenannten 100er-Serie ausser Betrieb genommen. Die ersten acht Gelenkwagen dieser Serie wurden ab 1971 an die vormalige Birs-eckbahn ausgeliefert, weitere sieben ab 1974 direkt an die BLT. Produziert wurden die Trams bei der Schindler Waggon AG in Pratteln.

Gemeinsam mit 16 ausrangierten Düwag-Trams und 10 Anhängern der Basler Verkehrsbetriebe BVB werden die 13 noch einsatzfähigen Schindler-Trams der Serie 100 den Belgrader Verkehrsbetrieben für die weitere Verwendung zur Verfügung gestellt. Sie ergänzen die seit 2001 im Einsatz stehende ehemalige Fahrzeugflotte von BVB und BLT. Ebenfalls mitgeliefert werden alle vorhandenen Ersatzteile. Der Transport der Trams nach Serbien erfolgte per Bahn Anfang Januar 2016 ab dem Areal Dreispitz.

Mit dieser dritten und letzten Lieferung wird das gemeinsame Projekt von BLT, BVB, dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) und den Belgrader Verkehrsbetrieben nach 15 Jahren abgeschlossen. Die ehemaligen Trams von BLT und BVB sind bei der Bevölkerung und den Mitarbeitern der Belgrader Verkehrsbetriebe gern gesehen. Die 13 jetzt gelieferten Schindler-Trams werden den Belgrader Verkehrsbetrieben in einwandfreiem Zustand überlassen und haben wohl noch einige Jahre Einsatzzeit vor sich.



Digitalisierte Dienstplanung

Mit der Digitalisierung der Dienstplanung konnte die BLT die Qualität der Arbeitszeiten für das Fahrdienstpersonal deutlich verbessern. Die neue Softwarelösung sorgt nicht nur für effiziente Prozesse von der Dienstplanung bis zur Disposition. Auch die Mitarbeitenden profitieren. Sie können ihre bevorzugten Arbeitszeiten für die Dienste direkt eingeben. Die Erfüllungsquote liegt bei 90%.



Noch vor ein paar Jahren planten die Disponenten die Dienste klassisch mit Papier, Bleistift und viel Radiergummi. Heute ist die Dienstplanung weitgehend automatisiert. Martin Koblet, Sie haben als Projektleiter diesen Prozess begleitet. Was waren Ihre Hauptziele?

Die Automatisierung der Dienstplanung war eine betriebliche Notwendigkeit, denn die Leistungsmasse der BLT ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Ziel der Digitalisierung der Dienstplanung war, die Bedürfnisse der Mitarbeitenden stärker zu berücksichtigen und sie in den Planungsprozess einzubinden. Gleichzeitig wollten wir den Planungsaufwand für die Disponenten reduzieren, Fehlerquellen eliminieren und dadurch die Qualität der Dienstpläne erhöhen.

Dienstpläne werden oft kontrovers diskutiert. Wie haben Sie die Mitarbeitenden in den Prozess eingebunden?

Die Mitarbeitenden sind in diesem Prozess unsere Kunden. Konkret können Fachaus-

schüsse des Fahrdienstpersonals ihre Erwartungen an eine optimale Dienstplangestaltung einbringen, beispielsweise in Bezug auf die Länge der Pausenzeiten oder Linien mit hoher Verkehrsbelastung. Diese Anliegen werden mit den arbeitsgesetzlichen Vorgaben verknüpft. Das heute vorliegende Resultat stimmt positiv. Die Zufriedenheit bei den Fahrdienstangestellten ist deutlich höher, ebenso die Effizienz der Disponenten bei der Erstellung der Dienstpläne. Gleichwohl: Dienstpläne können nie für alle perfekt sein, da jeder und jede andere persönliche Ansprüche an sie hat.

Für die Personaldisposition, also die Zuteilung der Dienste, nutzt die BLT seit 2015 eine computergestützte mitarbeiterorientierte Personaldisposition, kurz MIPE.

Welche Möglichkeiten haben die Mitarbeitenden mit diesem Arbeitsinstrument?

Die Mitarbeitenden wählen zunächst ihr Arbeitszeitmodell. Sie entscheiden, ob sie eine Dienstplanung mit einem ganzjährig fix definierten Ruhetagsturnus oder mit frei wählbaren Ruhetagen bevorzugen. In beiden Fällen können sie ihre individuellen Wünsche für die Schichtlage ihrer Arbeitstage eingeben. Je nach Biorhythmus und weiteren persönlichen Bedürfnissen werden dabei Früh-, Mittel- oder Spätschichten gewählt. Nicht jeder Wunsch kann erfüllt wer-

den, die Übereinstimmung liegt dennoch bei rund 90%. Über die Funktionalität «Mein Dienst» können sich die Mitarbeitenden auf dem Tablet ihre persönlichen Dienstinformationen tagesgenau anzeigen lassen.

Wo steht die BLT bezüglich Dienstplanung und Disposition im nationalen Vergleich?

Die Dienstplanung und Personaldisposition, wie sie die BLT heute anbietet, ist bislang schweizweit einzigartig. Dass es uns gelungen ist, den Mitarbeitenden individuelle Wahlmöglichkeiten anzubieten, hat entscheidend zur Akzeptanz von MIPE beigetragen. Wir erhalten inzwischen vermehrt Anfragen anderer Transportunternehmen, welche vor ähnlichen Herausforderungen stehen und sich für unsere Vorgehensweise bei der Diensterteilung interessieren.

Softwarelösungen wie MIPE haben immer Optimierungspotenzial. Welche Weiterentwicklungen stehen konkret an?

Momentan sind wir an der Feinjustierung der Prozesse und der Software. Die Personaldisposition soll noch genauer auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden abgestimmt und die Bedienungsqualität von MIPE weiter erhöht werden. Ob das Tablet inskünftig die gedruckten Informationen vollständig ablösen wird, muss sich zeigen.

Mit dem Tablet im Dienst

Margreth Jungblut und Emanuel Torma (Bild Seite 28) haben als Pilot-User die Einführung des Tablets beim Fahrdienst begleitet und mitgeholfen, die verschiedenen Informations- und Dienstplanungs-Apps der BLT mitarbeitergerecht zu gestalten. Anfänglich war eine gewisse Skepsis gegenüber ihrem neuen digitalen Begleiter da; jetzt nutzen sie ihr Tablet täglich bei der Arbeit.

**Margret Jungblut und Emanuel Torma:
Was hat sich mit dem Tablet in Ihrem
Arbeitsalltag im Fahrdienst verändert?**

MJ: Viel mehr als erwartet. Ich war sehr skeptisch bei der Einführung des Tablets – und wurde wohl auch deshalb für die Pilot-usergruppe angefragt. Inzwischen nutze ich das Gerät intensiv, sowohl für die Arbeit wie auch in der Freizeit, was ich früher nicht für möglich gehalten hätte. Meine Töchter haben mir zudem ein Smartphone geschenkt, damit ich diese «neue Welt» schneller kennenlernen kann. Ich sehe viele Vorteile in der täglichen Arbeit: Ich habe stets alle aktuellen Informationen mit dabei und verfügbar und kann nach den Ferien oder vor Dienstantritt bequem von zu Hause aus die neusten Meldungen checken. So komme ich bereits informiert zur Arbeit. Aber alles hat seine Grenzen: Ich will mich nicht komplett elektronisch steuern lassen, daher bleibt das Tablet v.a. ein Arbeitsinstrument.

ET: Ich nutze das Tablet bei meiner täglichen Arbeit intensiv. Gerade wenn man Tram und Bus fährt und immer wieder auf anderen Linien mit anderen Fahrzeugen unterwegs ist, sieht man die Vorteile, alle Informationen stets tagesaktuell für die jeweilige Linie auf einem Gerät parat zu haben. Das Tablet ist meine Gedächtnisstütze. Mein Dienstplan und alle Informationen sind mit einem Klick abrufbar. Ich bin froh, dass ich jetzt auch die schwere Mappe mit den Handbüchern daheim lassen kann. Ich muss lediglich dafür sorgen, dass der Akku gut geladen ist.

Wie nahmen Sie Ihre Rolle als Tablet-Pilotuser wahr?

MJ: Wir sind Praktiker, die draussen mit dem Tablet arbeiten müssen. Ich habe daher die Projektverantwortlichen und die IT dazu ermuntert, die Anleitungen so zu verfassen, damit sie allgemein verständlich sind und die vielen, oft englischen Fachbegriffe der Informatiksprache gut erklärt werden. Wir haben in der Pilotgruppe festgestellt, dass die Lernkurve bei uns allen sehr steil war. Das Tablet ist, wie ein Smartphone, weitgehend selbsterklärend: Nach dem dritten oder vierten Mal Durchklicken hast du die Abläufe im Griff. Damit konnten wir als Pilotuser bei unseren Kollegen im Fahrdienst rasch Vorbehalte abbauen.

ET: Als Pilotuser haben wir zudem sämtliche Anwendungen «im Feld» vorab getestet und konnten dabei eine Art Qualitätssicherung vornehmen, auf Programmierungsfehler hinweisen und aus praktischer Sicht auf die Darstellung der Informationen und Dienstpläne Einfluss nehmen.

Mit dem Tool «Mein Dienst» werden auf dem Tablet neu die persönlichen Tages-, Wochen- und Monatsdienste angezeigt. Zudem können Sie die Schichtlagen Ihrer Einsätze direkt mitbestimmen. Wie nutzen Sie diese Elemente?

ET: Mir gefällt die neue Funktion «Mein Dienst» auf dem Tablet ausgezeichnet. Bisher habe ich meine Dienste von Hand in meine Agenda eingetragen. Da konnte sich ab und zu ein Fehler einschleichen, wenn

ich das falsche Blatt erwischte. Auf dem Tablet ist das nicht mehr möglich, denn die Daten werden direkt vom System bezogen. Meine Einsatzzeiten stimme ich zu Hause mit meinen privaten Terminen ab. Das neue System mit wählbaren Schichten ermöglicht mir auch, jeweils am Donnerstagabend einen Hobbytermin wahrzunehmen. Früher, mit fixen Turni, war dies nicht immer der Fall. Zudem bevorzuge ich Einsätze am Nachmittag und Abend und liebe das ganz frühe Aufstehen weniger. Auch dies lässt sich durch das neue Dienstplanungssystem gut steuern.

MJ: Da ich einige ehrenamtliche Aufgaben wahrnehme, schätze ich die Möglichkeit, meine Dienste gezielt planen zu dürfen. Das erleichtert nicht zuletzt die Organisation des Familienlebens. Das Tablet erleichtert auch die Kommunikation mit meinen Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst. Etwa, wenn es darum geht, einen Dienst abzutauschen. Das entlastet auch die Disposition.

Hohe Mitarbeiterzufriedenheit

Im Mai 2015 hat die BLT erstmals eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse präsentieren sich erfreulich:

Die Gesamtzufriedenheit und die Identifikation mit dem Unternehmen ist hoch. Die Studie hat aber auch Handlungsbedarf in einzelnen Bereichen aufgezeigt.

Die BLT ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Dies zeigt zum einen die deutliche Steigerung bei den Fahrgastzahlen, es zeigt sich aber auch in der Personalstatistik. Lag im Jahr 2000 die Zahl der Mitarbeitenden bei rund 250, so sind es 2015 mittlerweile 445 Personen. 2016 wird der Wachstumskurs mit der Integration der Waldenburgerbahn fortgesetzt. Mit der Durchführung einer Mitarbeiterbefragung verfolgte die BLT das Ziel, deren Zufriedenheit mit ihrem Arbeitsplatz zu messen und gleichzeitig zu erkennen, welchen Themen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter welche Wichtigkeit beimessen.

Die Befragung erfolgte online vom 6. bis zum 29. Mai 2015 und wurde von einem externen Meinungsforschungsinstitut im Auftrag der BLT durchgeführt und ausgewertet. 435 Mitarbeitende waren eingeladen, insgesamt 65 Fragen zu zehn verschiedenen Themen zu beantworten. Der Rücklauf ist mit einer Beteiligung von insgesamt 66% (285 vollständig ausgefüllte Fragebogen) als gut zu bezeichnen.

Die Resultate der Befragung präsentieren sich erfreulich. Aussagen wie «Ich würde mich heute wieder für eine Stelle bei der BLT entscheiden», «Ich würde die BLT als Arbeitgeberin weiterempfehlen», «Ich bin stolz, für die BLT zu arbeiten» oder «Insgesamt bin ich mit der BLT als Arbeitgeberin zufrieden» erhielten in der Umfrage 8,5 von 10 möglichen Punkten, was im Branchenvergleich ein Spitzenwert darstellt.

Die Umfrage hat neben der hohen Gesamtzufriedenheit und der Loyalität zur BLT aber auch Handlungsbedarf aufgezeigt. Nicht in jeder Abteilung bzw. jedem Bereich handelt es sich um die gleichen Themen. 75% der BLT Mitarbeitenden arbeiten im Fahrdienst. Die Studie hat ergeben, dass der Führung von Mitarbeitergesprächen mit den Tram- und Busfahrerinnen und -fahrern und auch dem Thema Dienstplanung höhere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Die Geschäftsleitung hat im Juli 2015 die Ergebnisse analysiert und spezifische Massnahmen eingeleitet.

Die Ergebnisse der Befragung für das Gesamtunternehmen wurden im September 2015 allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern schriftlich zugestellt. Gleichzeitig fanden in den Abteilungen Informationsveranstaltungen statt, an welchen die spezifischen Rückmeldungen besprochen wurden.

Personal	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personaleinheiten Gesamtdurchschnitt						
Verwaltung	26.6	29.8	30.9	32.6	32.1	32.7
Tramlinien (ohne Linie 14)	169.8	182.1	202.7	210.7	212.0	216.0
Buslinien (ohne Linie 106)	112.3	116.8	114.1	142.9	146.5	148.3
Gesamt-Personalbestand	308.7	328.7	347.7	386.2	390.6	397.0
Ø Jahres-IST-Stunden pro Personaleinheit	1'818	1'792	1'801	1'796	1'792	1'792

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

Tarifverbund Nordwestschweiz TNW

2015 sind die Verkehrseinnahmen des Tarifverbunds Nordwestschweiz um CHF 10,1 Mio. auf total CHF 263,7 Mio. angestiegen. Dies ist in erster Linie auf die Tarifierhöhung zurückzuführen, obwohl auch bei den U-Abo-Verkaufszahlen wiederum eine Zunahme von 1,5% zu verzeichnen war. Im Berichtsjahr hat der TNW sein Profil geschärft und in seiner Marketingstrategie festgehalten.



TNW Marketingstrategie

Die Vision des TNW ist es, einen trinational durchlässigen Tarif anzubieten und mit dem Preissystem Schweiz vernetzt zu sein, im Sinne: eine Reise ein Ticket. Der TNW orientiert sich an den folgenden Werten:

- kundenorientiert
- einfach
- gutes Preis-/Leistungsverhältnis
- vernetzt
- verlässlich
- innovativ

2015 erarbeitete der TNW in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen eine Marketingstrategie. Die Ziele bestanden darin, den Kundenfokus zu schärfen, den Prozess zu definieren, wie Kundenmehrwerte durch Innovationen erreicht werden können und das Rollenmodell zwischen dem Verein TNW und den Transportunternehmen festzulegen.

Der Verein TNW konzentriert sich im Kern auf das Tarifwesen, das Ertragsmanagement sowie die Einnahmenverteilung, legt die Spielregeln des Vertriebs fest und übernimmt spezifische Marketingaufgaben, insbesondere die Kommunikation des Tarifs.

Das Kernprodukt des TNW ist das U-Abo, welches über 180'000 Mal pro Monat verkauft wird und 68% der Verbundeinnahmen sichert. Der TNW weist die höchste Abo-Dichte aller Schweizer Verbände aus. Die erste Priorität liegt deshalb vor allem darin, die bestehenden Kunden zu halten und sie zur häufigen Nutzung des ÖVs zu motivieren. Gleichzeitig besteht aber auch das Ziel, Neukunden zu gewinnen: dies durch einfache, kundenfreundliche Tarifangebote über Verbundgrenzen hinaus, Vertriebspartnerschaften und die Nutzung innovativer, digitaler Vertriebsstechnologien.

Ein strategischer Schwerpunkt in den nächsten Jahren liegt im Ertragsmanagement, d.h. in der Erzielung von zusätzlichen Verkehrserlösen zur Sicherung des bestehenden Angebots und Entlastung der öffentlichen Hand.

TNW-Einnahmen 2015

Die TNW Verkehrserlöse beliefen sich auf CHF 263,7 Mio. Es wurden gegenüber dem Vorjahr Mehreinnahmen von CHF 10,1 Mio. erzielt. CHF 1,6 Mio. dieser Einnahmen wurden erstmals über die TNW Rechnung verbucht. Es handelt sich um Einnahmen des Direkten Verkehrs, welche bisher direkt den Transportunternehmen zugewiesen wurden. Die eigentlichen TNW Mehreinnahmen betragen somit CHF 8,5 Mio. bzw. +3,3%. Dies ist in erster Linie auf die TNW Tarifierhöhung per 1. Januar 2015 zurückzuführen und entspricht den Erwartungen.

Bei der Herkunft der Abonnenten zeigt sich für 2015 folgendes Bild: 43,5% der U-Abo Kunden wohnen im Kanton Basel-Landschaft, 41,5% im Kanton Basel-Stadt, 8,7% im Kanton Aargau und 4,1% im Kanton Solothurn. Die restlichen 2,2% verteilen sich auf übrige Kantone sowie auf Deutschland und Frankreich.

Die Zahl der transportierten Fahrgäste belief sich 2015 auf 227'916'671 und nahm um 3,3 Mio. zu (+1,5%). Die zurückgelegten Personenkilometer betragen 855'032'621 und nahmen um 25,4 Mio. zu (+3%).

Die Einnahmen wurden 2015 aufgrund nachfragebezogener Leistungen wie folgt auf die Transportunternehmen verteilt:

Einnahmenverteilung

BVB Basler Verkehrsbetriebe	48,37%
BLT Baselland Transport AG	22,10%
SBB Schweiz. Bundesbahnen	18,46%
PostAuto Nordwestschweiz	6,29%
AAGL Autobus AG Liestal	3,59%
WB Waldenburgerbahn AG	1,15%
SBG SüdbadenBus GmbH	0,04%

Einnahmen nach Bereich in CHF	2015	Anteil %
Abonnemente	178'474'562	67,7
Einzelbillette	34'713'720	13,2
Mehrfahrtenkarten	16'546'485	6,3
Tageskarten	10'729'981	4,0
General-/Halbtax-Abo	19'688'021	7,5
Diverses	3'588'378	1,3
Total	263'741'147	100







Finanzieller Lagebericht

Neuinvestitionen prägen das Bild

Die wahrnehmbare Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotte auf Schiene und Strasse ist im vollen Gang. Ab März 2015 begann die planmässige Auslieferung der zweiten, weitgehend baugleichen Serie Tango-Trams. Ende Jahr verkehrten bereits 11 von 19 Neubeschaffungen auf der Schiene. Weitere acht Fahrzeuge folgen bis September 2016. Parallel zur Auslieferung dieser Trams erfolgte die Ausserbetriebsetzung von 14 Schindler-Trams der Serie 100, die seit den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts das Erscheinungsbild der BLT nachhaltig prägen.

Mit der Beschaffung von acht Linienbussen wird der eingeschlagene Rhythmus der Busflottenerneuerung fortgeführt. Mit diesen Neubeschaffungen und der gleichzeitigen Kapazitätsausweitung unter Einbezug von Kundenwünschen sind wir auf das weitere Wachstum vorbereitet. Das Investitionsvolumen im Regionalen Personenverkehr beläuft sich auf über CHF 29,7 Mio. Die Finanzierung erfolgt aus eigenen Mitteln.

Die realisierten Infrastrukturvorhaben belaufen sich auf CHF 36,9 Mio. Schwerpunktmässig konzentrierten sich die Investitionstätigkeiten auf die Tramlinie 10 im Leimental. Mit der Fertigstellung des 2,5 km langen Doppelspurausbaus zwischen Ettingen und Flüh sowie der vollständigen Erneuerung der einspurigen Fahrbahn und Sicherungsanlagen zwischen Flüh und Rodersdorf kann die Neubaustrecke nun mit einer höheren Geschwindigkeit befahren werden. Mit der

Inbetriebnahme der Bahnsicherungsanlage Bottmingen–Ettingen wurde auch die Sicherheit im vorderen Leimental weiter erhöht. Die Finanzierung der umgesetzten Investitionen ist in einer vierjährigen Leistungsvereinbarung 2013–2016 geregelt.

Jahresergebnis unter den Vorjahren

Die Erträge aus unserem Kerngeschäft, der Personenbeförderung, stiegen ein weiteres Mal markant um 3,4% oder um CHF 1,8 Mio. Damit konnte der Schwung einer kontinuierlichen Ertragssteigerung aus den Vorjahren nicht nur gehalten, sondern weiter gesteigert werden. Zu dieser Entwicklung beigetragen haben einerseits moderate Tarifmassnahmen, andererseits nutzten zusätzlich 769'000 Personen unsere Dienstleistungen. Der Betriebsaufwand ist CHF 1,2 Mio. unter den Vorjahreswerten. Das Betriebsergebnis (EBITDA) liegt damit um erfreuliche CHF 2,6 Mio. höher als letztes Jahr. Die höheren Abschreibungsaufwendungen auf den Vermögenswerten sind den Neuinvestitionen zuzuschreiben. Als Jahresgewinn verbleibt ein Betrag von CHF 2,1 Mio.

Sparten des öffentlichen Verkehrs mit ausgeglichenem Ergebnis

Das Betriebsergebnis zeigt einen Überschuss von CHF 0,8 Mio. Spartenbezogen resultiert im **regionalen Personenverkehr** ein ausgeglichenes Ergebnis, der **Ortsverkehr** weist einen geringen Überschuss von CHF 0,1 Mio. aus, ebenso die **Sparte Infrastruktur** mit CHF 0,3 Mio. **Nicht abgeltungsberechtigte Sparten** zeigen einen Überschuss von

CHF 0,4 Mio. Der **betriebsfremde Immobilienbereich** erzielte einen Ertragsüberschuss nach Steuern von CHF 1,3 Mio. Damit resultiert für die Unternehmung ein Gewinn von insgesamt CHF 2,1 Mio. Dieser liegt gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,9 Mio. tiefer.

Mitarbeiterbestand leicht höher

Die BLT beschäftigte im Berichtsjahr, auf Vollzeitstellen umgerechnet, 397 Mitarbeitende. Der durchschnittliche Personalbestand erhöhte sich um sechs Vollzeitstellen. Zusätzlich betreute die BLT ganzjährig eine Lernende.

Durchführung einer Risikobeurteilung

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

Für das Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat folgende Kernrisiken identifiziert:

- Zunahme von Verspätungen im Busbereich führt zu instabilen Fahrplänen, Anschlussbrüchen und damit zu Fahrgastverlusten, Einnahmerückgängen und Rückgang der Kundenzufriedenheit.
- Schwerer Tram- und Busunfall könnte zu Personen- und Sachschäden sowie zu Betriebsunterbrüchen führen.
- Grosses Erdbeben in der Region Basel könnte zu schwerwiegenden Folgen für die Betriebsinfrastruktur führen.

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

Bestellungs- und Auftragslage

Steigende Fahrgastfrequenzen zeigen, dass die Nachfrage nach ÖV-Dienstleistungen gross ist. Die Angebote in den Agglomerationen sind unbestritten und werden stark genutzt. Hingegen gibt es auf politischer Ebene immer wieder Vorstösse zu Kürzungen, Fahrplanausdünnungen oder sogar zum Abbau von Angeboten in Randstunden oder an Wochenenden in schwach besiedelten Randregionen. Von diesen Plänen betroffen sind auch Buslinien der BLT im oberen Baselbiet. Auswirkungen auf die Fahrgäste sind nicht vor dem nächsten Fahrplanwechsel zu erwarten.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Das digitale Portemonnaie setzt sich auch im ÖV immer mehr durch. Mit ihrer Smart-

phone Ticketing-Lösung lancierte die BLT eine App für den mobilen Einzelbillettverkauf. Wenige Monate später folgte eine neue Version, welche auch die Funktion der Mehrfahrtenkarte enthielt. Der Bestell- und Zahlprozess dauert wenige Sekunden. Die steigende Umsatzentwicklung dieses zukunftsgerichteten Verkaufskanals zeigt die hohe Kundenakzeptanz. Entsprechend laufen Vorbereitungsarbeiten für weitere digitale Lösungen. So werden Fahrgastinformationen immer mehr in Echtzeit dargestellt, sei dies in den Fahrzeugen auf Doppelbildschirmen, welche die Anschlussmöglichkeiten aufzeigen oder in Fahrplan-Apps auf dem Smartphone.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im April 2015 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft vor dem Hintergrund der anstehenden Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn AG (WB) deren Integration in die BLT angeregt. Das Bundesamt für Verkehr unterstützt diese Integration aktiv. Im Berichtsjahr wurden alle Aktivitäten mit Blick auf eine Fusion im Jahre 2016 ausgerichtet.

Zukunftsansichten

Den kommenden Generalversammlungen der BLT und der WB wird die Fusion der beiden Transportunternehmen beantragt. Damit liegt die Verantwortung für die angelaufene, komplette Erneuerung der Fahrbahn zwischen Liestal und Waldenburg, der Depotanlagen in Waldenburg sowie von Rollmaterial in der Zuständigkeit der BLT. Dieses

umfassende Erneuerungsprojekt bedeutet in den kommenden sechs Jahren eine nicht zu unterschätzende Herausforderung. Die Finanzierung der Infrastruktur erfolgt gemäss FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Bis 2020 ist der Investitionsbedarf mit unserer Infrastrukturofferte beim Bundesamt für Verkehr angemeldet.

Erfolgsrechnung

in CHF	Erläuterungen im Anhang	2015	2014
Verkehrsertrag		55'180'025	53'347'629
Abgeltungen	1	31'490'489	29'329'086
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	2	4'365'579	7'068'072
Sonstige Erträge	3	4'690'552	4'331'876
Eigenleistungen		574'076	814'547
Total Betriebsertrag		96'300'721	94'891'210
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	4	11'412'525	12'322'266
Sachaufwand	5	10'792'116	10'396'813
Personalaufwand	6	41'954'852	40'949'572
Übriger betrieblicher Aufwand	7	6'335'901	8'001'707
Total Betriebsaufwand		70'495'394	71'670'358
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		25'805'327	23'220'852
Abschreibungen		25'249'713	22'264'078
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		555'614	956'774
Finanzertrag		377'862	557'212
Finanzaufwand		111'825	34'741
Finanzergebnis		266'037	522'471
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		821'651	1'479'245
Betriebsfremdes Ergebnis	8	1'694'735	1'617'665
Betriebsfremder Erfolg		1'694'735	1'617'665
Ergebnis vor Steuern		2'516'386	3'096'910
Direkte Steuern		418'982	143'570
Jahresergebnis		2'097'404	2'953'340

Bilanz

in CHF	Erläuterungen im Anhang	2015	2014
Aktiven			
Flüssige Mittel	9	49'004'536	63'854'100
Kurzfristige Geldanlagen		23'100'000	27'000'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	11'457'231	13'086'250
Übrige kurzfristige Forderungen	11	10'140'696	5'434'338
Vorräte	12	3'806'766	2'624'140
Aktive Rechnungsabgrenzungen		663'720	1'253'544
Total Umlaufvermögen		98'172'949	113'252'372
Finanzanlagen		2'159'300	2'431'850
Beteiligungen	13	818'430	808'004
Sachanlagen	14	364'466'076	292'902'185
Anlagen im Bau	15	32'698'001	63'739'153
Total Anlagevermögen		400'141'807	359'881'192
Total Aktiven		498'314'756	473'133'564
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16	9'842'992	13'041'658
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	17	20'428'400	22'576'777
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	29'991'213	29'226'262
Kurzfristige Rückstellungen	19	7'844'269	7'853'721
Total kurzfristiges Fremdkapital		68'106'874	72'698'418
Verzinsliche Darlehen	20	45'000'000	45'000'000
Unverzinsliche Darlehen		700'000	700'000
Bedingt rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	21	266'421'226	235'662'790
Rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	21	30'523'148	33'605'853
Langfristige Rückstellungen	19	25'811'090	25'810'590
Total langfristiges Fremdkapital		368'455'464	340'779'233
Total Fremdkapital		436'562'338	413'477'651
Aktienkapital		13'100'000	13'100'000
Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		2'291'100	2'144'100
Zweckgebundene Gewinnreserven	22	25'065'591	23'572'570
Freiwillige Gewinnreserven		19'210'523	17'897'203
Jahresgewinn		2'097'404	2'953'340
Eigene Aktien		- 12'200	- 11'300
Total Eigenkapital		61'752'418	59'655'913
Total Passiven		498'314'756	473'133'564



Geldflussrechnung

in CHF	2015	2014
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	2'097'404	2'953'340
Abschreibungen Sachanlagen RPV/Infra	25'249'713	21'152'868
Abschreibungen Sachanlagen marktwirtschaftlicher Bereich	849'693	843'990
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	- 8'952	-
Veränderung kurzfristige Forderungen	- 3'077'339	7'093'395
Veränderung Vorräte	- 1'191'879	- 15'619
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	589'824	2'286
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	- 5'347'043	6'101'439
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	764'952	- 911'134
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	19'926'373	37'220'565
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	- 66'612'892	- 74'330'949
Devestitionen von Finanzanlagen	271'650	272'750
Investitionen in Beteiligungen	- 10'426	-
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 66'351'668	- 74'058'199
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme Darlehen	-	45'000'000
Aufnahme bedingt rückzahlbare Darlehen	30'758'436	10'040'751
Rückzahlung Darlehen	- 3'082'705	- 4'827'909
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	27'675'731	50'212'842
Veränderung Fonds flüssige Mittel	- 18'749'564	13'375'208
Fonds flüssige Mittel		
Stand 01.01.	90'854'100	77'478'892
Stand 31.12.	72'104'536	90'854'100
Veränderung Fonds flüssige Mittel	- 18'749'564	13'375'208

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

Allgemeines

Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR, gültig ab 1. Januar 2013) sowie der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Abschlussstichtag

Bilanzstichtag für den Abschluss ist der 31. Dezember.

Steuern

Das StHG regelt in Art. 23 Abs. 1 lit. j die Steuerpflicht der vom Bund konzessionierten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die für diese Tätigkeit Abgeltungen erhalten oder aufgrund ihrer Konzession einen ganzjährigen Betrieb von nationaler Bedeutung aufrecht erhalten müssen. Die Steuerbefreiung erstreckt sich auch auf Gewinne aus der konzessionierten Tätigkeit, die frei verfügbar sind. Von der Steuerbefreiung ausgenommen sind jedoch Nebenbetriebe und Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit haben.

Beziehungen zu wesentlichen

Aktionären

Bund, Kantone und Gemeinden stellen für die BLT als konzessioniertes Transportunternehmen eine bedeutende Aktionärsgruppe dar. Aufgrund der Tätigkeit bestehen diverse finanzielle Verbindungen zu diesen Gemeinwesen, welche sich entsprechend auf die Bilanz und Erfolgsrechnung auswirken, aber nur bezüglich der Darlehen und Abgeltungen separat ausgewiesen werden.

Bewertungsgrundsätze

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

– Flüssige Mittel

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

– Kurzfristige Geldanlagen

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

– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

– Übrige kurzfristige Forderungen

Die Forderungen werden zum Nominalwert bilanziert.

– Vorräte

In den Vorräten werden die für anstehende Streckenaus- und -neubauten beschafften Tramschienen zu Anschaffungskosten geführt. Die Bewertung der Ersatzteile für Schienenfahrzeuge erfolgt ebenfalls zu Anschaffungskosten. Risiken aus geringer Umschlaghäufigkeit wird mittels einer jährlichen pauschalen Wertberichtigung von 10% auf dem Inventarwert Rechnung getragen.

– Aktive und passive

Rechnungsabgrenzungen

Die Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen von Umweltschutzabonnements sowie Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtaxabonnements und Mehrfahrkarten (MFK).

– Finanzanlagen

Die Finanzanlagen umfassen Darlehen mit einer Restlaufzeit von über 12 Monaten ab Bilanzstichtag sowie Wertschriften.

– Sachanlagen

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

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

– Verbindlichkeiten

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

– Rückstellungen

Rückstellungen sind Passivpositionen, die hinsichtlich ihres Bestehens oder der Höhe ungewiss sind, aber mit hinreichend grosser Wahrscheinlichkeit erwartet werden.

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

in Tausend CHF	2015	2014
1 Abgeltungen		
Regionaler Personenverkehr	19'223	17'842
Infrastruktur	12'267	11'487
	31'490	29'329
2 Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte		
Zug- und Fahrdienstleistungen	1'212	965
Leistungen für TNW	1'715	3'100
Sonstige Leistungen	1'439	3'003
	4'366	7'068
3 Sonstige Erträge		
Miet- und Pachterträge	863	862
Trassenerlös aus Netzzugang	1'217	1'235
Werbeertrag	1'889	1'738
Gewinn aus Anlagenabgängen	108	94
Sonstige betriebliche Erträge	614	403
	4'691	4'332
4 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien		
Unterhalt Anlagen	3'561	6'326
Unterhalt Fahrzeuge	6'644	5'000
Unterhalt Mobilien	1'208	996
	11'413	12'322
5 Sachaufwand		
Betriebsbesorgungen	7'272	6'449
Energie und Verbrauchsstoffe	3'520	3'948
	10'792	10'397
6 Personalaufwand		
Gehälter und Löhne	31'350	30'355
Zulagen und Nebenbezüge	3'054	3'186
Versicherungsleistungen	- 1'248	- 1'271
Sozialversicherungen	8'565	8'486
Dienstkleider/übriger Personalaufwand	234	194
	41'955	40'950
7 Übriger betrieblicher Aufwand ¹		
Pacht und Miete	226	307
Versicherungen und Schadenersatz	915	785
Marketing und Vertrieb	683	944
Honorare und Provisionen	703	1'236
Gebühren und Vorsteuerkürzungen	1'622	1'719
Post- und Bankspesen	788	1'591
Allgemeiner Aufwand	1'399	1'420
	6'336	8'002
¹ Enthält weiterverrechenbare Aufwendungen an den TNW		
8 Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg		
Erträge der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	3'312	3'357
Aufwendungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich ¹	- 1'617	- 1'739
	1'695	1'618

¹ ohne Steuern der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF			31.12.2015	31.12.2014
9	Flüssige Mittel			
	Kasse, Post, Bank			
	– frei verfügbare Mittel		22'953	42'097
	– Festgeldanlagen mit Fälligkeiten bis 3 Monate		10'950	10'300
	– zweckgebundene Mittel ¹		15'102	11'457
			49'005	63'854
	¹ für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte			
10	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
	– gegenüber Dritten		8'028	9'857
	– gegenüber Nahestehenden		4'229	4'029
	Wertberichtigungen		– 800	– 800
			11'457	13'086
11	Übrige kurzfristige Forderungen			
	Kontokorrent SBB		6'597	–
	Forderungen gegenüber staatlichen Stellen		2'144	3'488
	Forderungen gegenüber Sozialversicherungen		14	265
	Forderungen gegenüber Nahestehenden		314	489
	Übrige kurzfristige Forderungen		1'072	1'192
			10'141	5'434
12	Vorräte			
	Schienen		1'115	470
	Ersatzteile Schienenfahrzeuge		2'590	2'049
	Treibstoff		102	105
			3'807	2'624
13	Beteiligungen			
		Aktienkapital		
		Anteil %		
	BLT Sonnenenergie AG	2'020'000	40	808
	WB Waldenburgerbahn AG	1'917'016	0,4	10
				818
				808
14	Sachanlagen		2015	2014
	Sachanlagen der Sparte Infrastruktur per 01.01.		350'416	314'124
	Zugänge		30'913	36'455
	Abgänge		– 4'292	– 163
	Wertberichtigungen kumuliert		– 209'953	– 204'017
	Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.		167'084	146'399
	Sachanlagen der Sparten RPV/übrige per 01.01.		382'551	378'366
	Zugänge		65'326	7'224
	Abgänge		– 5'913	– 3'039
	Wertberichtigungen kumuliert		– 244'582	– 236'048
	Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.		197'382	146'503
			364'466	292'902

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF			2015	2014
15 Anlagen im Bau				
Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur per 01.01.			2'531	3'395
Zugänge			36'931	36'607
Abgänge			- 31'939	- 37'471
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.			7'523	2'531
Anlagen im Bau der Sparten RPV/übrige per 01.01.			61'208	29'692
Zugänge ¹			29'692	38'932
Abgänge			-65'725	- 7'416
Buchwert der Sparten RPV/übrige per 31.12.			25'175	61'208
			32'698	63'739
¹ Zahlung für neue Tango-Trams			21'817	28'244
16 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
– gegenüber Dritten			9'747	12'980
– gegenüber Nahestehenden			96	62
			9'843	13'042
17 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten				
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten				
– gegenüber Dritten			7'269	7'198
– gegenüber Nahestehenden			120	142
– gegenüber staatlichen Stellen			12'502	12'478
– gegenüber Pensionskasse			2	406
– gegenüber Verkehrsunternehmungen			535	2'353
			20'428	22'577
18 Passive Rechnungsabgrenzungen				
Abgrenzungen TNW-Einnahmen (U-Abo, GA, Halbtax, MFK)			26'791	26'645
Übrige Abgrenzungen			3'200	2'581
			29'991	29'226
19 Rückstellungen				
Kurzfristige Rückstellungen ¹			7'844	7'854
Langfristige Rückstellungen ¹			25'811	25'810
			33'655	33'664
¹ Die kurz- und langfristigen Risiken werden pro Verpflichtung einzeln geführt.				
20 Verzinsliche Darlehen				
	Laufzeit	Zinssatz %		
compenswiss	2014–2018	0,16	30'000	30'000
compenswiss	2014–2019	0,26	15'000	15'000
			45'000	45'000

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF

21 Darlehen der öffentlichen Hand						2014
	Bund	Kanton BL	Kanton BS	Kanton SO	Total	
Darlehen EBG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	47'813	114'154	10'682	9'398	182'047	
Darlehen IFG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	3'288	3'380			6'668	
Zugänge Darlehen EBG	3'720	4'029		2'264	10'013	
Zugänge Darlehen IFG	14	14			28	
Abgänge Darlehen EBG	– 1'351				– 1'351	
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	53'484	121'577	10'682	11'662	197'405	
Darlehen Sparte RPV/OV per 01.01.	40'258	94'275	10'884	7'994	153'411	
Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14'907			14'907	
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01	– 24'105	– 53'697	– 10'411	– 4'763	– 92'976	
Rückzahlungen	– 1'042	– 1'978	– 250	– 208	– 3'478	
Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	15'111	53'507	223	3'023	71'864	
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	68'595	175'084	10'905	14'685	269'269	

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

22 Zweckgebundene Gewinnreserven	31.12.2015	31.12.1204
Gewinnreserven Art. 36 PBG	26'698	24'957
Gewinnreserven Art. 67 EBG	– 7'360	– 7'325
Übrige	5'728	5'941
	25'066	23'573

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

Gesamtbetrag der aufgelösten Wiederbeschaffungsreserven und weiteren wesentlichen Auflösungen von stillen Reserven, wenn dadurch das Ergebnis wesentlich günstiger dargestellt wird.

Im laufenden Jahr fand eine Nettoauflösung stiller Reserven auf dem Ersatzteillager von CHF 433'368 statt.

Die kumulierten Abschreibungsreserven betragen CHF 17'477'203 (unverändert),

davon Sparte Verkehr CHF 14'684'184 (unverändert), Sparte Infrastruktur CHF 2'793'019 (unverändert).

Beteiligung		31.12.2015		31.12.2014	
		Kapital	Stimmen	Kapital	Stimmen
Name und Rechtsform	Kapital in CHF				
BLT Sonnenenergie AG, Münchenstein ¹	2'020'000	40%	40%	40%	40%
WB Waldenburgerbahn AG	1'917'016	0,3%	0,4%		

¹ Die Beteiligung bezweckt die Realisierung und den Betrieb von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie.

Eigene Anteile		31.12.2015		31.12.2014	
		Anzahl	Wert	Anzahl	Wert
01.01.		35	11'300	36	11'400
Kauf		9	² 900	1	² 100
Verkauf		0	0	2	² 200
31.12.		44	12'200	35	11'300

² Aktien Kategorie C zu CHF 100

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Honorar Revisionsstelle in CHF	2015	2014
Revisionsdienstleistungen	33'900	35'025
andere Dienstleistungen	keine	keine

Honorare und Sitzungsgelder Verwaltungsrat in CHF	2015	2014
Honorare an die Mitglieder des Verwaltungsrats	192'300	179'514

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

Die Spesenpauschalen (CHF 30'500) sind im Honorar nicht enthalten, da sie Auslagenersatz sind.

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

	2015	2014
Total 9 Personen (insgesamt 8,9 Jahresvollzeitstellen)	1'767'011	1'728'373

Der Gesamtlohn enthält einen festen und einen variablen Lohnbestandteil.

Der variable Lohnbestandteil richtet sich nach klar definierten und messbaren Zielwerten.

Die Spesenpauschalen (CHF 25'600) sind in der Entschädigung nicht enthalten, da sie Auslagenersatz sind.

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

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

Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde

In Übereinstimmung mit Art. 37, Abs. 3 PBG hat das Bundesamt für Verkehr die Positionen der Bilanz und der Erfolgsrechnung, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und mit Schreiben vom 4. März 2016 ohne Einschränkung genehmigt.

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

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in CHF	2015	2014
Sachversicherungen	441'658'169	395'576'790
Haftpflichtversicherungen	306'000'000	310'750'000

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

Anlagegruppen gem. Anlagespiegel in CHF

Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau (Saldo)	Total
36'422'202	508'984	36'931'186	1'025'886	30'913'000	7'523'473	38'436'473

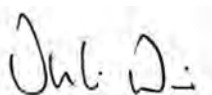
Angaben im Sinne von Art. 7 Abs. 2 und 3 RKV (kumulierte Werte Infrastruktur)

in CHF	2015	2014
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	384'560'443	352'947'531
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	174'607'054	148'930'118
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	10'228'365	8'980'945

Verwendung des Bilanzgewinns

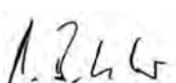
in CHF	2015	2014
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahrs	–	–
Jahresgewinn	2'097'404	2'953'340
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'097'404	2'953'340
Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns	Antrag des Verwaltungs- rats	Beschluss der General- versammlung
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'097'404	2'953'340
Zuweisung an die allgemeinen gesetzlichen Gewinnreserven	166'500	146'100
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 36 Abs. 1-3 PBG	14'910	1'741'594
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen Art. 67 EBG	276'425	– 34'764
Bildung/Auflösung zweckgebundener Rücklagen übrige	141'950	– 213'810
Bildung/Auflösung Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	221'866	– 159'875
Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1'275'753	1'474'095
Total	2'097'404	2'953'340

Der Präsident des Verwaltungsrats:



A. Dosé

Der Direktor:



A. Büttiker

Oberwil, 18. April 2016

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung 2015

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

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der BLT Baselland Transport AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrats

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prü-

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

Prüfungsurteil

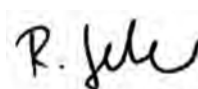
Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen. In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

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

PricewaterhouseCoopers AG



Dr. Rodolfo Gerber
Revisionsexperte
Leitender Revisor



Urs Nager
Revisionsexperte

Basel, 5. April 2016



Führungsorgane

Verwaltungsrat

André Dosé, Münchwilen
Präsident

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Vizepräsident

Lorenz Altenbach, Dornach

Christine Gorrengourt-Thüning, Ettingen

Thomas Hofmann, Hersberg

Jörg Krähenbühl, Reinach

Gabi Mächler, Basel

Christian Pestalozzi, Oberwil

Heidi Schaub, Muttenz

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Basel

Geschäftsleitung

Andreas Büttiker, Therwil
Direktor

Robert Stöckli, Hochwald
stv. Direktor
Ressortleiter Finanzen & Dienste

Fredi Schödler, Sissach
Vizedirektor

Ressortleiter Betrieb & Technik

Erweiterte Geschäftsleitung

Christian Boos, Seltisberg
Leiter Betrieb

Antonio Bosco, Wikon
Leiter Tramunterhalt

Sabine Fasel, Oberwil
Leiterin Personal

René Lustenberger, Allschwil
Generalsekretär

Reto Meister, Zürich
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur





37 Bottmingen

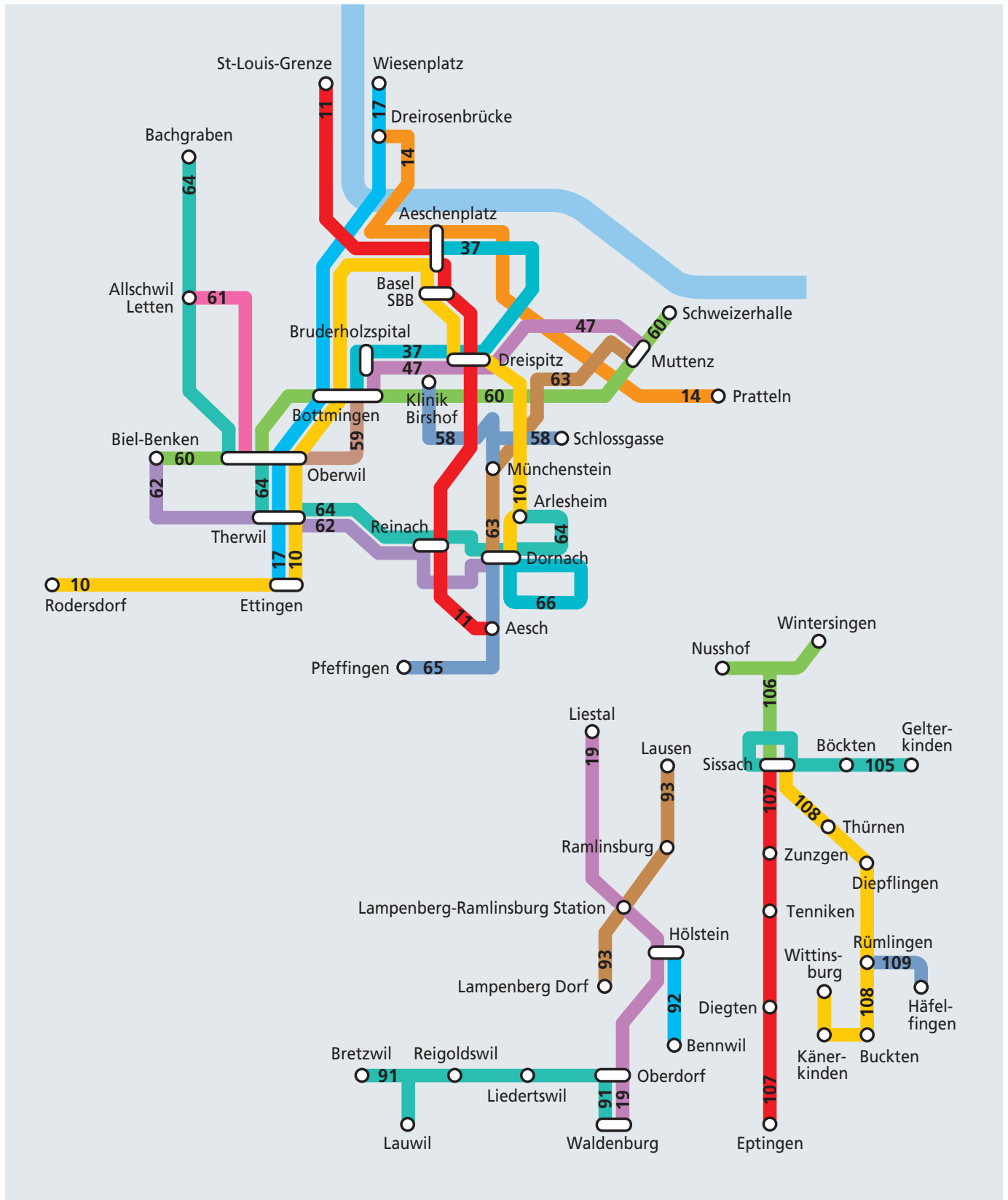
lmv www.lmv-nachnetz.ch

37 Bottmingen im Brudertal

40

BL 6507

Streckennetz Tram- und Buslinien



Fahrgastwachstum hält an

Die BLT konnte 2015 wiederum zusätzliche Fahrgäste für den ÖV gewinnen, dies obschon das Angebot bis auf die neue Ortsbuslinie 58 unverändert blieb. 2015 nutzten 53,5 Millionen Passagiere die Trams und Busse der BLT. Das entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um +1,5% bzw. 769'000 Einsteigern. Das Total der zurückgelegten Personenkilometer nahm um 2,5 Mio. auf 176,6 Mio. zu.

Tramlinien wachsen kontinuierlich

Mit 21,9 Mio. Einsteigern bleibt die Tramlinie 11 zwischen Aesch und St-Louis Grenze im Fahrplanjahr 2015 die fahrgaststärkste Linie im TNW-Gebiet. Die Auslastung des 11ers ist mit durchschnittlich 60'000 Passagieren pro Tag konstant hoch. Stark frequentiert werden neu auch die Haltestellen Freilager (ehemals Ruchfeld) mit der Hochschule für Gestaltung und Kunst HGK und Spengler mit der Fachschule für Gesundheit und Soziales im Dreispitzareal.

Die Fahrgastzahlen der Linie 10 Dornach – Rodersdorf entwickelten sich 2015 infolge intensiver Bautätigkeit im Leimental nur moderat, liegen aber mit über 18 Mio. Einsteigern auf hohem Niveau. Die Linie 17 Ettingen–Schiffflände/Wiesenplatz erzielte 2015 mit 210'000 zusätzlichen Fahrgästen (+8%) einen markanten Zuwachs. Grund dafür sind deutlich höhere Fahrgastfrequenzen zwischen Schiffflände und Wiesenplatz. Dies deutet darauf hin, dass die Linie 17 in diesem Abschnitt an den Nachmittagen die Linie 8 nach Weil am Rhein entlastet.

Tangentiale Buslinien legen weiter zu

Mit einem Plus von rund 100'000 Fahrgästen bzw. + 6% auf 1,75 Mio. Einsteigern wächst die Linie 47 zwischen Bottmingen und Muttenz weiterhin deutlich. Ein Teil des Zuwachses im Abschnitt zwischen Muttenz Bahnhof und der Fachhochschule erfolgt allerdings auf Kosten der Linie 63.

Die Linie 60 zwischen Biel-Benken und Muttenz legte 2015 um +5% zu. Mit dem Abschluss verschiedener Grossbaustellen verbesserte sich die Fahrplanstabilität, so dass

die Linie abgewanderte Fahrgäste wieder zurückgewinnen konnte.

Weiterhin positiv entwickeln sich die Linie 64 zwischen Allschwil und Arlesheim mit 1,7 Mio. (+1%) Einsteigern und die Linie 37 Bottmingen–Aeschenplatz mit 1,15 Mio. Passagieren (+5%).

HARMOS beeinflusst die Auslastung

Die Frequenzen der Buslinien im oberen Baselbiet werden durch die Zahl der zu befördernden Schüler mitbeeinflusst. Der Schulreformprozess HARMOS führte dazu, dass Entlastungskurse umdisponiert und die Grösse der Linienbusse den teilweise veränderten Schülerströmen angepasst werden mussten. Rückgänge bei den Schülerzahlen gab es etwa bei den Linien 93 im Waldenburgertal, 106 nach Wintersingen oder 107 Eptingen–Sissach. Die Linie 108 im Hombur-

gertal konnte mit +9% neben höheren Schülerfrequenzen auch eine deutliche Zunahme der Pendlerströme zwischen Sissach und Rümlingen verzeichnen. Allgemein spiegelt sich im Ergebnis der Linie 108, welche in der Talachse durch die Dörfer fährt, die rege Bautätigkeit im Homburgertal wider.

Gut ausgelastete Ortsbuslinien

Die Ortsbuslinien 59 Oberwil/Bottmingen und 66 in Dornach entwickeln sich mit +3% weiterhin erfreulich. Die Auslastung der Kurse ist stabil. Seit dem 1. Juni 2015 wird mit der Linie 58 neu auch Münchenstein durch einen Ortsbus bedient. 75'000 Fahrgäste seit Betriebsaufnahme unterstreichen das Bedürfnis der Bevölkerung für dieses ÖV-Angebot.

Kennzahlen der BLT zum Jahr 2015

Fahrgastzahlen	Mio.	Finanzielle Kennzahlen	Mio. CHF
Total Fahrgäste	53,5	Betriebsertrag	96,30
Fahrgäste Trambereich	42,8	Bilanzsumme	498,31
Fahrgäste Busbereich	10,7	Jahresgewinn	2,10
Total Personenkilometer	176,6	Verkehrsertrag	55,18
Kurskilometer Trambereich	3,88	Leistungsauftragsentschädigung	31,49
Kurskilometer Busbereich	3,99		

Anteil BLT an TNW Einnahmen 22,10%

Rollmaterialbestand

Tango-Trams Be 6/10	30	Mitarbeitende	
Schindler-Trams Be 4/8	39	in Anstellung	447
Schindler-Trams Be 4/6 100er-Serie*	1	in Vollzeiteinheiten	397
Schindler-Trams Be 4/6 200er-Serie	26		
Linienbusse**	63		

* 12 Trams ausrangiert per 31.12.2015

** Davon: 9 Gelenkbusse, 45 Normbusse, 4 Midibusse, 5 Sprinter

Tram- und Buslinien

Tramlinien

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

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

Buslinien

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

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

Fahrgastfrequenzen

Linie	2015	2014	2015	2014
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	18'087	18'036	74'169	72'671
11	21'879	21'711	63'052	63'371
17	2'801	2'590	8'387	7'632
37	1'138	1'082	2'295	2'321
47	1'719	1'621	4'381	4'256
58 *	75		116	
59	163	158	231	223
60	1'759	1'672	6'010	5'713
61	719	741	1'150	1'166
62	577	561	1'656	1'592
63	201	212	777	803
64	1'708	1'690	6'104	6'049
65	617	579	1'423	1'321
66	379	367	998	939
91	73	83	299	375
92	39	39	138	137
93	65	78	148	147
105	166	161	329	305
106	148	152	589	607
107	720	755	2'610	2'817
108	307	280	1'211	1'146
109	20	20	37	43
BLT Nachtnetz	107	110	533	562
Total	53'467	52'698	176'643	174'196

* ab 01.06.2015





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