



Inhalt

Editorial	3
Jahresüberblick	7
Personal	29
Verein Tarifverbund Nordwestschweiz	32
Finanzieller Lagebericht	36
Erfolgsrechnung	38
Bilanz	39
Geldflussrechnung	41
Anhang zur Jahresrechnung	42
Verwendung des Bilanzgewinns	50
Bericht der Revisionsstelle	51
Führungorgane	53
Streckennetz Tram- und Buslinien	56
Tram- und Buslinien	58
Fahrgastfrequenzen	59



Innovativ und sicher unterwegs

Die BLT ist erfolgreich unterwegs: 2014 sind die Fahrgastzahlen um 837'000 auf 52,7 Mio. Passagiere gestiegen. Projekte wie der Doppelspurausbau Ettingen–Flüh, die Gleiserneuerung beim Depot Hüslimatt und der Neubau des Depots Eptingen wurden termingerecht fertiggestellt. Und mit der Lancierung der App «Tickets» ist der BLT im August 2014 eine nationale Innovation im Bereich Mobile Ticketing gelungen.

Zwei Klicks auf dem Smartphone genügen und das gewünschte TNW-Ticket ist gelöst; einfach und sicher zugleich. Die neue Mobile Ticketing App der BLT überzeugt Fahrgäste und Experten gleichermaßen: schweizweit werden 2015 verschiedene Tarifverbünde die BLT App «Tickets» übernehmen und in ihrem Gebiet einführen. An der Preisverleihung der Best of Swiss Apps 2014 wurde die BLT App gar mit Gold in der Kategorie Travel ausgezeichnet.

Ein besonderer Höhepunkt im Jahr 2014 war die Eröffnung der neu erstellten Doppelspurstrecke zwischen Ettingen und Flüh. Seit dem Fahrplanwechsel 2014/15 kann der 7,5-Minutentakt der Linie 10 jetzt bis Flüh weitergeführt werden. Die Freude im hinteren Leimental über das deutlich verbesserte ÖV-Angebot ist entsprechend gross.

In den letzten Jahren hat die BLT grosse Mittel in die Sicherheit des Bahn- und Busbetriebs investiert. Die Bahnübergänge wurden konsequent abgesichert. Moderne Signal- und Bahnsicherungsanlagen steuern und

überwachen das Schienennetz. Dazu wurde 2014 ein Sicherheits-Management-System (SMS) etabliert. Sicherheit im Fahrbetrieb stützt sich auf Menschen und Technik. Die BLT misst darum der Selektion sowie der regelmässigen Aus- und Weiterbildung des Fahrdienstpersonals hohe Bedeutung bei.

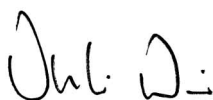
Die BLT ist bestrebt, jeweils die modernsten, kommerziell nutzbaren Umwelttechnologien einzusetzen. 2013 konnten wir schweizweit die ersten Linienbusse von Mercedes mit Euro6-Norm in Dienst stellen. Für die zwischen 2015 bis 2020 anstehende Ersatzbeschaffung von 28 Linienbussen hat die BLT 2014 die aktuell zur Verfügung stehenden Antriebsarten erneut überprüft: Auch wenn die Zukunft dem Elektro- und dem Hybridbus gehört, für die nächsten fünf Jahre hat, unter Beachtung ökologischer und ökonomischer Kriterien, der moderne Dieselbus mit Euro6-Norm die Nase vorn.

Beim Tarifverbund Nordwestschweiz konnten 2014 wichtige Ziele erreicht werden: Der TNW hat sich als Verein konstituiert und

seine Geschäftsstelle neu besetzt. Das TNW-Ergebnis ist erfreulich: sowohl die Zahl verkaufter U-Abos wie auch die Einnahmen konnten weiter gesteigert werden. Damit weist der TNW nach wie vor die höchste Abo-Dichte aller Tarifverbünde auf.

Die BLT feierte 2014 ihr 40-jähriges Bestehen. Die Jahre seit der Gründung 1974 waren geprägt von ÖV-Ausbau und starkem Fahrgastwachstum. Heute ist die BLT ein kerngesundes ÖV-Unternehmen mit einer dynamischen und wertschätzenden Unternehmenskultur. Auch in den nächsten Jahren möchten wir uns durch ausgesprochene Kundenorientierung, hohes Kostenbewusstsein, überdurchschnittliche Leistungsbereitschaft und Initiative auszeichnen.

Wir danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie unseren Partnern für ihr engagiertes und geschätztes Wirken zugunsten des ÖVs in unserer Region, aber auch ganz besonders unseren Kundinnen und Kunden für Ihr Vertrauen.



André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats



Andreas Büttiker
Direktor





Tickets to go.

«Tickets»,
die App fürs TNW-Netz.

www.blz.ch



TNW Tickets

Billette
Tickets



Mit zwei Klicks zum «Ticket»

Im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) werden täglich rund 35'000 Tickets an Automaten oder via Buschaffeur verkauft. Seit dem 26. August 2014 gibt es eine mobile Alternative: die BLT App «Tickets». «Tickets» macht aus dem Smartphone einen persönlichen Billettautomaten. An der Preisverleihung der «Best of Swiss Apps 2014» gewann die BLT App Gold in der Kategorie Travel.

In Skandinavien bereits Standard

In Skandinavien gehört Mobile Ticketing heute zum Alltag. In der Region Kopenhagen werden monatlich über eine Million Tickets per Smartphone vertrieben. In der Schweiz besteht im e-Ticketing-Bereich Nachholbedarf. Es gab nur eine App, die, unter anderem, den Kauf von Verbundtickets im Nahverkehr ermöglichte. Dies überrascht, hält man sich vor Augen, dass 70% der Schweizer Bevölkerung ein Smartphone besitzen und leistungsfähige Mobilfunknetze zur Verfügung stehen.

BLT Innovation für Ticketmarkt

Die BLT hat mit ihrer Innovation eine Angebotslücke geschlossen. Zusammen mit der Schweizer Softwarefirma Netcetera hat sie die App «Tickets» konzipiert und am 26. August 2014 öffentlich lanciert, mit der Fahrgäste im TNW mit nur zwei Klicks Einzeltickets und Tageskarten kaufen und sicher bezahlen können.

Die BLT App «Tickets» wird rege nachgefragt. Bis zum 31. Dezember 2014 wurde die App 16'316-mal heruntergeladen und 65'828 Tickets verkauft. Monatlich steigen die Verkaufszahlen über den neuen digitalen Kanal kontinuierlich an.

Die BLT App «Tickets» findet inzwischen schweizweit Beachtung. Verschiedene Trans-

portunternehmen und Tarifverbünde wie Passepartout (Luzern), Libero (Bern), Frimobil (Fribourg) oder auch Ostwind (St. Gallen) liessen sich von den Vorzügen des BLT Mobile Ticketing-Angebots überzeugen und führen die App mit regionalspezifischen Modifikationen auch in ihrem Marktgebiet ein.

Schnell, einfach und sicher

Die BLT App «Tickets» ist übersichtlich und benutzerfreundlich gestaltet. Der Fahrgast kann rasch und sicher – mit zwei Klicks – sein TNW-Billett lösen. In einer ersten Phase ist das verfügbare Sortiment auf Einzeltickets und Tageskarten beschränkt. Bereits im Januar 2015 wurden in einem neuen Release weitere Komfortfunktionen aufgenommen. Im Sommer 2015 wird eine digitale Mehrfahrtenkartenfunktion verfügbar sein. Ein weiterer Sortimentsausbau ist in Vorbereitung.

Die App «Ticket» überzeugt mit vielen Vorzügen: Eine automatisierte Standortbestimmung und die Einstellung Ticketpräferenz (Vollpreis / Halbtax / 1. oder 2. Klasse) helfen mit, dass das Ticketlösen einfach und schnell gelingt. Bezahlt wird via Kreditkarte oder PostCard. Die Kartendaten sind nicht auf dem Smartphone gespeichert, was eine hohe Sicherheit garantiert. Die Kaufquittung kann sich der Kunde auf Wunsch per Email

zusenden lassen. Das gelöste Ticket selbst ist gestalterisch dem ÖV-Billett aus dem Automaten nachempfunden. Solange es gültig ist, bleibt der Hintergrund grün. Danach verfärbt er sich rot. Bewegte Sicherheitselemente unterstützen die visuelle Kontrolle und machen das Ticket fälschungssicher. Die Gültigkeit des Tickets kann zusätzlich elektronisch durch einen national standardisierten Kontrollcode überprüft werden.

«Ticket» gewinnt Gold bei «Best of Swiss Apps»

Mit der App «Tickets» ist es der BLT gelungen, mit bescheidenem Mittelaufwand einen neuen Standard im Bereich Mobile Ticketing zu setzen. Die Innovation wurde an der Preisverleihung der «Best of Swiss Apps 2014» mit Gold in der Kategorie Travel prämiert und belegte insgesamt von allen, über 100 eingereichten Apps den dritten Platz.





Sicherheit hat Priorität

Der öffentliche Verkehr gilt als eines der sichersten Verkehrsmittel. Um den hohen Standard zu halten, investiert die BLT regelmässig grosse Mittel in die Betriebssicherheit. Sie verfügt heute über eine sichere, moderne und zuverlässige Infrastruktur. 2014 hat sie ein Sicherheitsmanagementsystem aufgebaut, welches neben der Dokumentation der Prozesse auch die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden mit einschliesst.

Keine Kompromisse bei der Sicherheit

Als öffentliches Verkehrsunternehmen setzt sich die BLT das Ziel, ihre Fahrgäste pünktlich und zuverlässig zu transportieren, dies mit möglichst wenig Risiken und maximaler Sicherheit für alle Beteiligten.

Das Sicherheitskonzept der BLT stützt sich auf Menschen und die Technik. Konkret bedeutet dies, dass das Unternehmen die mit dem eigenen Betrieb verbundenen Risiken kennt und auch festgelegt hat, wie es diese kontrollieren will. Sicherheit schaffen ist ein kontinuierlicher Prozess. Es gilt, die internen Abläufe laufend den technischen Entwicklungen anzupassen, das Personal regelmässig zu schulen und hohe Standards einzuhalten, sei es bei der Arbeitssicherheit für das Personal, bei der Sicherheit des Betriebs, bei der Sicherheit der Anlagen und somit auch für die Sicherheit unserer Fahrgäste und der Passanten.

Sicherheitsmanagementsystem (SMS)

Die gesetzlichen Anforderungen im Bereich des Sicherheits- und Risikomanagements sind in den letzten Jahren stetig gestiegen. Als Eisenbahnunternehmen benötigt die BLT neben den Konzessionen für Personenbeförderung und den Betrieb der Infrastruktur neu auch eine Netzzugangsbewilligung so-

wie eine Sicherheitsbescheinigung (Personentransport) und eine Sicherheitsgenehmigung (Infrastruktur). Die zugehörigen Gesuche hat die BLT Ende 2014 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Das BAV fordert zusätzlich von allen konzessionierten Schienenverkehrsunternehmen den Aufbau eines Sicherheitsmanagementsystems SMS. Die BLT hat 2014 ein auf ihre spezifischen Anforderungen abgestimmtes SMS erarbeitet und dieses fristgerecht dem BAV zur Prüfung eingereicht.

Sorgfältige Rekrutierung und regelmässige Aus- und Weiterbildung

Sicherheit im Fahrbetrieb hängt in hohem Masse vom Verhalten und dem Fachwissen des Personals ab. Dem Selektionsprozess sowie der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter misst die BLT daher hohe Bedeutung zu. Künftige Fahrdienstmitarbeitende werden im Rahmen der Rekrutierung intensiv auf ihre Eignung überprüft, ihre physische und psychische Belastbarkeit getestet. Regelmässig werden obligatorische Kurse für die Buschauffeure, die Tramwagenführerinnen und -wagenführer durchgeführt. Dabei wird das vermittelte Fachwissen auch geprüft. Das Fahrdienstpersonal durchläuft zudem periodisch wiederholte medizinische Eignungstests.

Zugbeeinflussung als Rückfallebene

Neben der «gelebten Sicherheit» durch die Fahrdienstmitarbeitenden bildet die technische Absicherung die Rückfallebene. Um menschliches Fehlverhalten bei der Sicherheit so weit wie möglich ausschliessen zu können, werden bei der BLT die Bahnsicherungsanlagen mit einem Zugbeeinflussungssystem überwacht. Überfährt beispielsweise ein Tram – etwa durch Unaufmerksamkeit des Wagenführers – ein Haltesignal, wird umgehend eine Notbremsung eingeleitet. Damit kann das Unfallrisiko gezielt minimiert werden.

Bahnsicherungsanlage als Standard

Auf der Neubaustrecke zwischen Ettingen und Flüh hat die BLT im Sommer 2014 eine Bahnsicherungsanlage der neusten Generation installiert. Ein identisches System ist bereits seit 2012 beim Depot Ruchfeld in Betrieb. Ein Zug erhält erst dann freie Fahrt, wenn der vor ihm liegende Abschnitt nicht von einem anderen Fahrzeug belegt ist. Dies wird mittels eingebauten Achszählern überprüft. 2015 werden auch die Abschnitte Flüh–Rodersdorf und Ettingen–Bottmingen mit einer neuen Bahnsicherungsanlage ausgestattet. Gesteuert und überwacht werden die elektronischen Anlagen von der BLT Leitstelle im Depot Hüslimatt.

Sicher gewartet

Die Trams der BLT stehen 365 Tage im Jahr im Einsatz. Um eine hohe Betriebssicherheit und Verfügbarkeit der Schienenfahrzeuge zu gewährleisten, kommt der Organisation und Durchführung des Tramunterhalts eine zentrale Bedeutung zu. 2014 wurden erstmals grössere periodische Wartungsarbeiten an den Tango-Trams fällig. Die BLT hat dazu ihre Depots neu eingerichtet und arbeitet im Unterhalt mit langjährigen Partnern zusammen.



Bombardier:

35 Jahre Zusammenarbeit

Die BLT arbeitet seit 1980 für den Unterhalt der Schindler-Trams mit Bombardier zusammen. Vor 35 Jahren war der Entscheid, den Unterhalt dieser Fahrzeuge nicht selbst, sondern durch den Hersteller ausführen zu lassen, ein bahnbrechendes Modell. Heute darf festgestellt werden, dass sich die partnerschaftliche Zusammenarbeit bestens bewährt. Die BLT beschränkt sich bei den Schindler-Fahrzeugen auf den Tagesunterhalt und die Reinigung, Bombardier kümmert sich um den geregelten Unterhalt. Ein Win-Win Modell, das zudem auch völlige Kostentransparenz gewährleistet.

Ersatzteillager mit 6000 Teilen

Bombardier bewirtschaftet für die BLT ein bestandesgeführtes Ersatzteillager sowohl für die Schindler- als auch für die Tango-Trams. Dieses umfasst mehr als 6'000 verschiedene Teile und befindet sich am Standort Oberwil. Das richtige Material zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort bereit zu haben, bildet die Basis für kurze Standzeiten und einen wirtschaftlichen Einsatz der Schienenfahrzeuge.

Tango-Trams: erste Wartungsarbeiten

Die Tango-Trams der ersten Serie verkehren seit 2012 mit einer sehr hohen Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit im Linienbetrieb. Ende 2014 wiesen die 19 Fahrzeuge eine kumulierte Laufleistung von fünf Millionen Kilometern auf. Die vier Vorserie-Fahrzeuge, die seit 2009 im Einsatz stehen, haben inzwischen mehr als 400'000 Kilometer zurück-

gelegt. Im Herbst 2014 standen somit erste grössere Wartungsarbeiten an. Dazu wurde die Infrastruktur in den Depots Hüslimatt und Ruchfeld angepasst und ein entsprechendes Unterhaltskonzept ausgearbeitet.

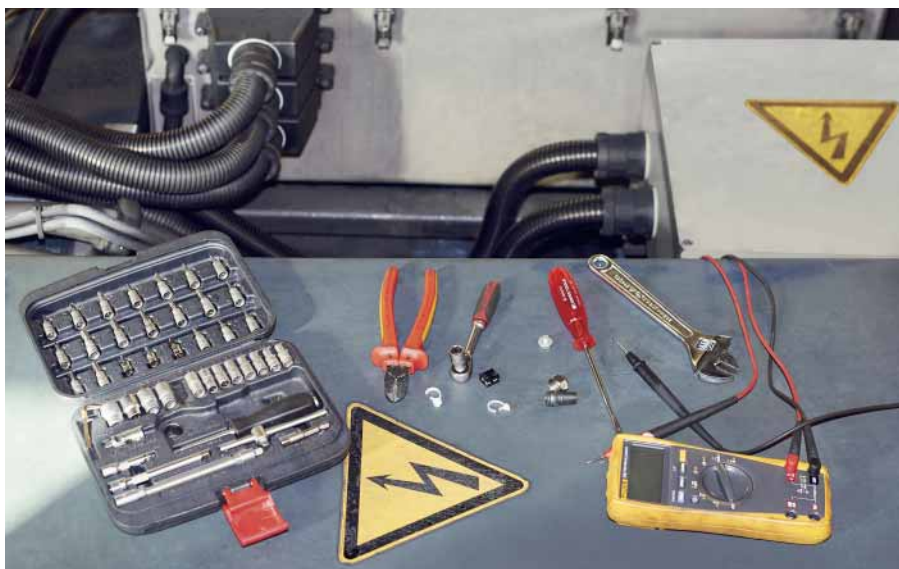
Hocharbeitsplätze in den Depots

Für den Unterhalt an modernen Niederflurfahrzeugen sind Hocharbeitsplätze inzwischen unverzichtbar geworden. Bei den Tango-Trams ist die Mehrzahl der austauschbaren Komponenten wie Klimagerät, Kompressor, Stromrichter und -abnehmer oder Funkantenne auf dem Fahrzeugdach positioniert. Hocharbeitsplätze vereinfachen die Zugänglichkeit für die Tageswartung sowie für Reparaturen an den Fahrzeugen und erhöhen die Arbeitssicherheit. Bisher standen im Depot Hüslimatt zwei Geleise mit Hocharbeitsplätzen zur Verfügung. Seit 2014 ist

jetzt auch das Depot Ruchfeld für den Tagesunterhalt der Tango-Trams eingerichtet. Übrigens: Auch für den Unterhalt der Schindler-Trams sind Hocharbeitsplätze von Vorteil.

Kurze Standzeiten für Tango-Trams

Rollmaterial, das aus technischen Gründen nicht eingesetzt werden kann, verursacht hohe Standkosten. Eine Zielsetzung im Unterhaltskonzept der BLT ist es, defekte bzw. beschädigte Fahrzeuge möglichst rasch wieder betriebsbereit zu machen. Wie die Erfahrungen der letzten Jahre mit den Tango-Trams der ersten Serie gezeigt haben, lassen sich kleinere Schäden bzw. Defekte dank deren modularen Bauweise und eines nachfrageorientiert geführten Ersatzteillagers in der Regel innert Tagesfrist beheben. Dies ermöglicht es der BLT, den Bestand an Ersatzrollmaterial weiterhin tief zu halten.





Im 7,5-Minuten-takt bis Flüh

Mit dem Ausbau des Streckenabschnitts Ettingen-Flüh auf Doppelspur konnte 2014 ein wichtiger Meilenstein für den öffentlichen Verkehr im Leimental realisiert werden. Neu verkehrt die Linie 10 in den Hauptverkehrszeiten bis Flüh im 7,5-Minutentakt und schliesst das hintere Leimental enger an die Agglomeration Basel an.

«Nächster Halt: Hinteres Leimental!»

Der 28. September 2014 war ein Freudentag für das hintere Leimental. Jahrelang wurde um den Ausbau des rund 2,5 km langen Teilstücks zwischen Ettingen und Flüh auf Doppelspur politisch gerungen. An diesem Sonntag konnten nun die Regierungsräte Sabine Pegoraro (BL) und Remo Ankli (SO) die neue Strecke feierlich eröffnen. Die BLT lud die Bevölkerung zum Brunch ein und bedankte sich für die Geduld während der Bauphase. 800 Personen besuchten das Festzelt zwischen Bättwil und Witterswil. Und fast alle kamen mit dem ÖV oder zu Fuss, denn anstelle eines Parkplatzes richtete die BLT – dank eines Sponsors – die provisorische Tramhaltestelle «Hinteres Leimental» ein.

Bahntrasse als Grossbaustelle

Der Eröffnung vorausgegangen war eine dreimonatige Intensivbauphase mit Streckensperrung und Trammersatzbussen von Ettingen bis Rodersdorf. Vom 2. Juni bis 7. September 2014 wurde zwischen Ettingen und Flüh auf sieben Baustellenabschnitten gleichzeitig gearbeitet. 4'860 Meter Gleis bzw. 9'720 Meter Schienen, zwei Weichen und 5 Kilometer Fahrdrabt wurden verlegt, 67 Fahrleitungsmasten ersetzt, 22 Signale erneuert, 76 Achszähler sowie 29 Zugsicherungen installiert. 7'400 Schwellen wurden

auf der 2,43 Kilometer langen Neubaustrecke verbaut. Zeitweise waren bis zu 50 Lastwagen im Einsatz, um die 50'000 Tonnen Aushub abzutransportieren und die 21'000 Tonnen neuen Schotter anzuliefern.

Termingerechter Bauabschluss

Sowohl bei den Tief- und Gleisbauarbeiten, wie auch beim Einbau der Bahntechnik (Sicherungsanlagen und Fahrleitung) wurden die engen Zeitbudgets in diesem anspruchsvollen Projekt eingehalten. Der Bahnbetrieb konnte nach erfolgreichen Tests und Probefahrten termingerecht am 8. September 2014 wieder aufgenommen werden. Die Streckensperrung wurde ausserdem dazu genutzt, die beiden Bahnübergänge an der Hauptstrasse und beim Flühbergweg in Ettingen zu erneuern. Beim Übergang an der Hauptstrasse wurde dabei eine schwerverkehrstaugliche, vorfabrizierte Betonplatte mit Schienenvollverguss eingebaut.

Gelbes Tram verbindet das Leimental

Seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 verkehrt die Linie 10 während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend im 7,5-Minutentakt bis Flüh. Damit kann die BLT die Attraktivität des ÖV-Angebots für das hintere Leimental deutlich verbessern und eine höhere Kapazität für das

gestiegene Fahrgastaufkommen bereitstellen. Die neue Doppelspurstrecke zwischen Ettingen und Flüh steht beispielhaft für die gut funktionierende interkantonale Zusammenarbeit in unserer Region. Die Linie 10 verbindet, analog einer S-Bahn, das Land mit der Stadt und schafft Standortattraktivität: direkter Anschluss in die Basler Innenstadt und an den Bahnhof Basel SBB/SNCF. Oder anders ausgedrückt: Bättwil–Paris = einmal umsteigen!



Sauber gewaschen

Saubere Fahrzeuge sind die Visitenkarte eines ÖV-Unternehmens. Für die Reinigung der Trams, Busse und Haltestellen ist bei der BLT ein Team von 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zuständig, das mit drei Ablösungen von 4 Uhr morgens bis 22 Uhr in der Nacht im Einsatz steht. Um den hohen Ansprüchen auch weiterhin zu genügen, wurden die vier Waschanlagen in den Tramdepots und Busgaragen kürzlich erneuert.

Vollautomatische Waschanlagen

Im Winter 2014 ersetzte die BLT ihre Tram-Waschanlagen in den Depots Hüslimatt und Ruchfeld. Die modernen Anlagen sind auf die unterschiedlichen Fahrzeugtypen (Tango- und Schindler-Tram) und deren Dimensionen ausgelegt und arbeiten weitgehend vollautomatisch. Bei den Tango-Trams ist neu auch die Front- und Heckreinigung Teil des automatisierten Waschvorgangs. Bei den Schindler-Fahrzeugen müssen diese beiden Parteien weiterhin von Hand gereinigt werden, da ansonsten die Bürsten durch Kontakt mit dem Kupplungsfett verkleben und unbrauchbar würden.

BLT verwendet Regen- und Grauwasser

Die Aussenreinigung der Tram erfolgt – je nach Witterung und Verschmutzung der Fahrzeuge – alle 1–2 Wochen. Für ein Tango-Tram werden dabei pro Waschgang rund 1'200 Liter Wasser benötigt; 800 Liter für die Wäsche und rund 400 Liter für das Spülen. Für den Waschvorgang setzt die BLT am Standort Hüslimatt gereinigtes Abwasser von der Ara Birsig ein (Grauwasser). Am Standort Ruchfeld wird Regenwasser verwendet. Die BLT spart damit jedes Jahr mehrere Millionen Liter Trinkwasser. Für den Abspülvorgang wird komplett mineral- und salzfreies Wasser verwendet (Umkehr-Osmo-

sewasser), was der Bildung von Kalkflecken vorbeugt und die Fahrzeuge glänzen lässt.

60 Tonnen Abfall – 50 Tonnen Altpapier

Grossen Wert legt die BLT auf die arbeitsintensive Innenreinigung ihrer Trams und Busse. Die Fahrzeuge werden dreimal täglich von Zeitungen und herumliegendem Abfall befreit. Jeden Tag werden die Fahrzeugböden gewischt und bei Bedarf nass gereinigt. Mindestens ein- bis zweimal pro Monat wird das Fahrzeug komplett gereinigt, inkl. Böden, Fenster, Decken, Seitenwände und Sitze. Das Reinigungsteam der BLT entsorgt pro Jahr rund 60 Tonnen Abfall und über 50 Tonnen Altpapier aus den Fahrzeugen.

Linienbusse täglich gewaschen

In den beiden Busgaragen am Standort Hüslimatt und in Eptingen sind seit 2014 ebenfalls zwei neue Portalwaschanlagen im Einsatz. Grundsätzlich werden die Linienbusse täglich nach Einsatzende gewaschen, bei trockenem Wetter alle zwei Tage. Der Waschvorgang läuft dank den neuen Anlagen vollständig automatisiert ab. Sobald der Chauffeur das Fahrzeug mittels Ampeln positioniert und über die Chipkarte angemeldet hat, werden mit Lichtschranken die Konturen erfasst. Danach fährt die Waschanlage über den Bus und reinigt diesen ge-

mäss voreingestelltem Programm. Auch hier sorgt Umkehr-Osmosewasser für ein glänzendes Ergebnis.

Eco-Waschmodus

Wie bei den Trams, achtet die BLT auch im Busbereich auf einen sparsamen Umgang mit Frischwasser. Grundsätzlich werden die Busse im Eco-Modus gewaschen. Das bedeutet, dass die Anlage das Fahrzeug nur einmal mit Wasser bespritzt. Am Standort Hüslimatt wird für die Buswäsche ebenfalls Grauwasser von der Ara Birsig verwendet. In Eptingen wird das verbrauchte Wasser aufbereitet und zu 80% recycelt. Allein im Busbereich können so bis zu 30'000 Liter Trinkwasser pro Tag eingespart werden.



Neues Busdepot in Eptingen

Am 17. November 2014 wurde das neuerstellte Busdepot am Standort Eptingen dem Betrieb übergeben. Der schmucke Zweckbau am Dorfeingang von Eptingen ermöglicht effiziente Betriebsabläufe und bietet dem Personal zeitgemässe Arbeitsplätze und Aufenthaltsräume.

Elegant steht es da, in unmittelbarer Nachbarschaft der Eptinger Mineralquellen; das neue Busdepot der BLT. Transparent, mit in Glas gefassten Toren und einer Glasfassade beim Bürotrakt, ermöglicht das Gebäude Einblicke in das Wirken des Service Public. Das BLT Logo leuchtet über dem Eingang: bei Dunkelheit sieht man es sogar von der Autobahn beim Bölchentunnel aus: Hier Baselland – hier BLT!

Beste betriebliche Voraussetzungen

Für die BLT ist Eptingen ein ideal gelegener Betriebsstandort. Die Busse befinden sich nach nur kurzer Einsetzfahrt bereits auf ihren Linien. Das neue Busdepot an der Bölchenstrasse bietet Platz für zwölf Norm- und vier Gelenkbusse. Bei der Planung wurde auf optimale und effiziente betriebliche Abläufe geachtet.

Nach Dienstschluss werden die Fahrzeuge an der eigenen Diesel- und Adblue-Tankstelle betankt. Die moderne Waschanlage sorgt für saubere Fahrzeuge. Das Abwasser wird biologisch gereinigt, in einem Tank gesammelt und kann zu 80% für die nächste Fahrzeugwäsche wieder verwendet werden. Dadurch können rund eine Million Liter Frischwasser pro Jahr eingespart werden. Nach erfolgter Aussenwäsche wird das Fahrzeug, startklar für den nächsten Einsatz, in der un-

beheizten Garage eingestellt. Dort erfolgt auch die Innenreinigung.

Der Busgarage vorgelagert befinden sich die Personalgarderoben inkl. Duschen und Ruheräume, das Büro des Standortleiters, eine kleine Werkstatt sowie ein Aufenthaltsraum mit einer Küche und einem Snack- sowie Getränkeautomaten. Den Mitarbeitenden steht zudem WLAN für die Nutzung und Aktualisierung ihrer Tablet PCs zur Verfügung.

Das neue Busdepot hat sich in den ersten Monaten betrieblich bewährt. Inzwischen sind die Abläufe eingespielt. Mit dem neuen Gebäude hat die BLT ein Bekenntnis zu einem modernen und effizienten ÖV im oberen Baselbiet abgegeben und damit nahtlos an die knapp 100-jährige ÖV-Geschichte der Autogesellschaft Sissach-Eptingen angeknüpft.

Buslinie 105 wächst um 26%

Die BLT betreibt im oberen Baselbiet insgesamt acht Buslinien, sieben davon ab dem Standort Eptingen. Die Linie 106 Sissach–Nusschhof–Wintersingen wird von Säggerer Reisen AG im Auftragsverhältnis geführt. Sehr erfreulich entwickelt haben sich 2014 die Passagierzahlen auf der Linie 105 Sissach–Gelterkinden. 33'000 zusätzliche Fahrgäste wurden gezählt, was einem Plus von 26% gegenüber 2013 entspricht. Die Aus-

wertungen der Haltestellennutzung zeigen, dass die Zunahme vorwiegend auf den neubedienten Linienabschnitt Bockten–Gelterkinden zurückzuführen ist. Neben der Linie 105 haben auch die beiden Hauptlinien 107 (Eptingen–Sissach) und 108 (Wittinsburg–Sissach) 2014 je 4% mehr Fahrgäste transportiert. Insgesamt beförderte die BLT 2014 auf ihren acht Buslinien im oberen Baselbiet 1,57 Mio. Passagiere, was einer Zunahme von 4% entspricht.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Busdepots konnte die BLT 2014, nach der Erneuerung der Busflotte im Jahr zuvor, einen weiteren wichtigen Meilenstein im Rahmen ihres 2013 gestarteten Engagements am Standort Eptingen umsetzen.

Zuverlässig, wirtschaftlich, ökologisch

Die BLT betreibt 18 Buslinien und benötigt dazu 62 Linienbusse. Bis ins Jahr 2020 sind 28 Fahrzeuge der Busflotte altershalber zu ersetzen. Die BLT setzt – nach intensiver Evaluation – auf Dieselbusse mit Euro6-Motoren und damit auf zuverlässige, unterhaltsarme und auch ökologisch stark verbesserte Fahrzeuge. Zusätzlich werden mehrere Hybridfahrzeuge beschafft und ein Versuchsbetrieb mit Elektrofahrzeugen gestartet.



Busflotte kontinuierlich erneuert

Die Linienbusse der BLT absolvieren durchschnittlich 65'000 Kilometer pro Jahr und werden in der Regel nach 12 Jahren und mit einer Laufleistung von rund 800'000 Kilometern ersetzt. Die Neubeschaffung der Fahrzeuge erfolgt kontinuierlich. Im Zeitraum von 2015 bis 2020 werden für insgesamt CHF 11,1 Millionen – in sechs Jahrestanchen – zehn Gelenkbusse, 16 Normbusse und zwei Kleinbusse angeschafft. Dank der gestaffelten Erneuerung verfügt die BLT über eine vergleichsweise junge Busflotte, mit Fahrzeugen, die dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen. So konnte die BLT im Jahr 2013 schweizweit die ersten Mercedes Citaro Linienbusse in Betrieb nehmen, welche die strengen Abgasvorschriften nach Euro6 erfüllen.

Studie zu Antriebsarten

Die BLT strebt den Einsatz modernster, kommerziell nutzbarer Umwelttechnologien an. Daher lag es nahe, vor dem Beschaffungsentscheid mögliche alternative Antriebsarten zur Referenzvariante Dieselbus mit Euro6-Technologie zu prüfen.

Das Forschungs- und Beratungsbüro INFRAS erstellte im Auftrag der BLT eine Studie zum optimalen Einsatz von Linienbussen mit verschiedenen, heute verfügbaren Antriebsarten, welche hinsichtlich des BLT Liniennetzes bewertet wurden. Aufgrund des aktuellen Entwicklungsstands nicht untersucht wurden reine Elektroantriebe sowie Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeuge.

Dieselantrieb mit Euro6 im Vorteil

INFRAS hat die drei Antriebsarten Diesel, Gas und Diesel-Hybrid anhand ökonomischer und ökologischer Kriterien verglichen. Für den Zeitraum bis 2020 gelangt INFRAS zur Einschätzung, dass die heute bei der BLT eingesetzte Antriebsvariante Diesel mit Euro6-Motoren nicht nur die kostengünstigste und betrieblich zuverlässigste Lösung darstellt, sondern auch ökologisch betrachtet im Vergleich gut abschneidet. Beim CO₂-Ausstoss hat ein Hybridbus dank der Treibstoffeinsparung Vorteile. Ein Erdgasbus ist vom CO₂-Ausstoss her vergleichbar mit der Dieselvariante. Eine Umstellung von Diesel auf Erdgas bringt jedoch aus ökologischer und ökonomischer Sicht keine Vorteile. Einzig mit Biogas betriebene Busse könnten weitgehend klimaneutral betrieben werden. Allerdings besteht bei dieser Variante ein nicht abschliessend ausräumbares Risiko bezüglich längerfristiger Verfügbarkeit von Biogas, dazu kommt ein deutlich höherer Preis für den Treibstoff (Mehrkosten von ca. CHF 20'000 pro Bus und Jahr). Eine Umstellung auf Gasbusse würde zudem hohe Investitionen in Betankungsanlagen erfordern.

Die BLT hat aufgrund der Resultate – und um für ihre Fahrgäste einen zuverlässigen Busbetrieb gewährleisten zu können – sich dafür entschieden, bei Neubeschaffungen bis 2020 weiterhin auf Dieselbusse mit Euro6-Motoren zu setzen. Die Dieselsystem ist ein bewährtes System mit hoher Verfügbarkeit und bleibt auch für die nächsten fünf bis sechs Jahre die betrieblich mit Abstand kostengünstigste Antriebsart.

Die Erfahrungen mit den bereits im Einsatz stehenden Fahrzeugen dieses Typs zeigen, dass die Treibstoffeinsparung gegenüber Euro5-Fahrzeugen zwischen 10% und 15% beträgt und zusätzlich eine deutliche Verminderung des CO₂-Ausstosses und der Stickstoffemissionen erzielt werden kann.

Entscheid für Hybridbusse

Gleichzeitig sprach sich die BLT für den vermehrten Einsatz von Dieselhybridbussen aus. Vorerst werden drei bis fünf neue Fahrzeuge mit Hybridtechnik beschafft. Der Hybridbus erreicht seine optimalen Werte auf flachen Strecken und auf Linien mit kurzen Haltestellenabständen bzw. im Stop-and-Go Verkehr. Auf Linien mit längeren Überlandstrecken oder starken Steigungen ist ein Hybridantrieb nicht geeignet. Aufgrund des seit 2011 laufenden Versuchsbetriebs kann sich die BLT einen Einsatz von Hybridfahrzeugen auf mehreren Buslinien im Unterbaselbiet vorstellen.

Versuchsbetrieb mit Elektrofahrzeugen

Die Elektromobilität wird in Zukunft immer wichtiger werden. Zwar ist ein reiner Elektrobus mit einem elektrischen Speicher (Batterien oder Supercaps) heute in der Reichweite noch sehr eingeschränkt. Aktuell werden deshalb vermehrt Konzepte entwickelt, welche ein Nachladen der Batterien auf der Strecke ermöglichen. Um Erfahrungen mit Elektroantrieben sammeln zu können, beabsichtigt die BLT, einen zwei- bis dreijährigen Probebetrieb auf einer geeigneten Ortsbuslinie durchzuführen.



Margarethenstich gut unterwegs

Die Tramverbindung der Linie 17 über den Margarethenstich bringt Vorteile für die Fahrgäste und die Bevölkerung aus Stadt und Land: Mit dem Bau von 300 Metern Schienen können die Reisezeiten zwischen dem Leimental, dem Bahnhof SBB sowie dem Kleinbasel deutlich verringert und gleichzeitig wichtige Arbeitsplatzgebiete in Basel umsteigefrei erschlossen werden. Politisch ist das partnerschaftliche Projekt auf gutem Weg.

20'000 Fahrgäste aus dem Leimental

Heute leben im Leimental mehr als 60'000 Menschen. Der Anteil der Pendlerinnen und Pendler, die Richtung Basel zur Arbeit fahren, ist hoch. 20'000 Fahrgäste nutzen täglich die Tramlinien 10 und 17 Richtung Stadt. Da es im Leimental weder eine S-Bahn noch eine Schnellfahrstrasse gibt, kommt der Tramverbindung eine zentrale Bedeutung zu. Mit dem Bau des neuen Teilstücks über den Margarethenstich kann die ÖV-Anbindung des Leimentals jetzt deutlich verbessert und einem langjährigen Kundenbedürfnis nach schnellen Direktverbindungen entsprochen werden. Das Potenzial, mit der neuen Linienführung zum Bahnhof SBB und ins Kleinbasel zusätzliche Fahrgäste für den ÖV zu gewinnen, ist gross.

Attraktive neue Direktverbindungen

Die wichtigste Fahrbeziehung aus dem Leimental ist die Direktverbindung in die Basler Innenstadt und zwar ganztags, sieben Tage die Woche. Diese Verbindung wird durch die Tramlinie 10 gut abgedeckt. In den Hauptverkehrszeiten wird, wegen des hohen Pendleraufkommens, die Linie 10 durch die Linie 17 verstärkt. Sie fährt heute auf der Strecke Ettingen–Schiffplände–Wiesenplatz. In den letzten Jahren haben die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB sowie die

Arbeitsplatzgebiete direkt beim Bahnhof SBB, beim Wettsteinplatz, der Messe Basel und dem Badischen Bahnhof an Bedeutung gewonnen. Roche allein wird durch die Hochhausbauten beim Wettsteinplatz in den nächsten Jahren mehrere Tausend Arbeitsplätze auf ihrem Areal konzentrieren.

Die Änderung der Linienführung der Einsatzlinie 17 von Ettingen via Margarethenstich–Bahnhof Basel SBB–Wettsteinplatz–Badischer Bahnhof trägt diesen Entwicklungen Rechnung. Zusätzlich an Attraktivität gewinnt die Linie, wenn die SBB den geplanten Bahnhofszugang via Margarethenbrücke realisieren. Der Zeitgewinn dank der neuen Streckenführung beträgt bis zu fünf Minuten, dies bei einer durchschnittlichen Reisezeit von 15–20 Minuten.

Höhere betriebliche Flexibilität

Die neue Linienführung des 17ers via Margarethenstich ist gleichzeitig ein wesentlicher Baustein im Tramnetz 2020. Neben dem ausgewiesenen hohen Kundennutzen bringt die Tramverbindung auch betriebliche Vorteile. Die Linie 10 kann bei einer Betriebsstörung in der Innenstadt über den Margarethenstich ausweichen. Die Innenstadt wird in den Hauptverkehrszeiten von einer Tramlinie entlastet. Dies erhöht zum einen die Sicherheit, zum andern die Fahrplanstabilität der

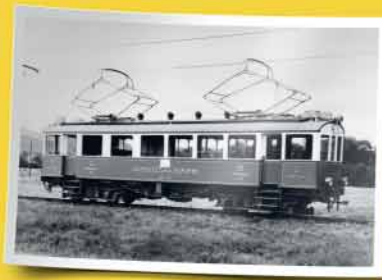
übrigen Tramlinien auf dem Abschnitt Theater–Schiffplände. Mit der Direktverbindung zum Leimental können zudem die Linien 8, 10 und 11 zwischen Bahnhof Basel SBB–Aeschensplatz–Bankverein entlastet werden.

BLT betreibt Linie 17

Im Februar 2014 haben die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft entschieden, dass die Linie 17 auch mit der neuen Linienführung via Margarethenstich weiterhin von der BLT betrieben wird. BLT und BVB begrüßen diesen Entscheid und stehen überzeugt hinter dem Projekt. Die BVB ihrerseits werden im Gegenzug die Ausbauprojekte bei der Linie 14 Richtung Salina Raurica und bei der Linie 8 Richtung Allschwil Letten auf Baselbieter Boden betreiben. Der Entscheid der Regierungen schafft für beide Transportunternehmen eine langfristige Planungs- und Investitionssicherheit. Politisch ist das Projekt Margarethenstich gut unterwegs. Am 7. Januar 2015 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt den Baukredit bewilligt. Mitte 2016 wird sich der Landrat abschliessend mit dem Projekt beschäftigen. Verläuft alles wie geplant, kann der neue Streckenabschnitt 2019 in Betrieb genommen werden.



1896



1922



1952



1971



1973



1974



1980



1985



2006



2008



2013



2014

Über **125** Jahre Erfahrung,
seit **1974** unter einem Dach.

40 Jahre BLT

Als die BLT Baselland Transport AG 1974 gegründet wurde, bestand beim ÖV in der Region grosser Nachholbedarf. Die BLT hat die Entwicklung des ÖVs in den letzten 40 Jahren mit Innovationen wie dem U-Abo und der Gründung des Tarifverbunds entscheidend mitgeprägt und steht heute als kerngesundes Unternehmen da – immer den Kunden und die Kosten im Fokus.

«Grünes Licht für den ÖV»

Der Start vor 40 Jahren war anspruchsvoll. Als sich 1974 die vier Vorortsbahnen Birsigthalbahn (BTB), Birseckbahn (BEB), Trambahn Basel–Aesch (TBA) und Basellandschaftliche Überlandbahnen (BUeB) zur BLT Baselland Transport AG zusammenschlossen, beherrschte das Auto den regionalen Verkehr. Rückblickend waren zwei Entscheide wesentlich für das Comeback des ÖVs in der Agglomeration Basel. 1976 verabschiedete der Kanton Basel-Landschaft das Projekt «Grünes Licht für den ÖV». Regierung und Landrat stellten die Mittel für eine systematische Erneuerung und den Ausbau der Vorortslinien bereit und ermöglichten der BLT die Beschaffung von modernem Rollmaterial, den Schindler-Trams. 1982 schliesslich wurde mit dem Staatsvertrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die BVB und BLT der Grundstein für den grenzüberschreitenden Betrieb der Tram- und Buslinien gelegt.

Durchmesserlinien

Der Staatsvertrag über die BVB und die BLT von 1982 gilt bis heute. Er hat zum Ziel, den ÖV in den beiden Kantonen auf die Bedürfnisse der Fahrgäste auszurichten und unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit möglichst zweckmässig zu betreiben. 1986 wurde auf dieser Grundlage das Leimental an das Bas-

ler Schienennetz angeschlossen. Mit der neuen Linie 10 von Rodersdorf bis Dornach konnte so die erste durchgehende Linie vom Leimental via Innenstadt ins Birseck geschaffen und der Kundennutzen vervielfacht werden. Die rasant wachsenden Fahrgastzahlen bestätigten den eingeschlagenen Weg.

1995 folgte mit der Linie 11 Aesch–Marktplatz–St-Louis–Grenze eine leistungsfähige Durchmesserlinie. Der 11er entwickelte sich seither zur fahrgaststärksten Linie der Nordwestschweiz.

Pioniertat mit U-Abo und TNW

Einen eigentlichen Boom beim ÖV ausgelöst haben 1984 die Einführung des Umweltschutz-Abonnements und 1987 die Gründung des Tarifverbunds Nordwestschweiz TNW. Das U-Abo – rasch und unbürokratisch lanciert von BLT und BVB – entwickelte sich zum Markenzeichen des ÖVs in der Region und setzte als erstes Verbundsabo schweiz- und europaweit Massstäbe. Einfach im Bezug, preiswert und im ganzen Tarifgebiet gültig; diese Stärken machen das U-Abo attraktiv. Der Erfolg des «GAs für die Nordwestschweiz» hält bis heute an. Nirgendwo in der Schweiz ist die ÖV-Abonentendichte in Bezug auf die Bevölkerung so hoch wie im TNW-Gebiet, nirgendwo ist die Kundenzufriedenheit mit dem ÖV höher.

Direkt zum Bahnhof SBB/SNCF

Der 2001 realisierte Direktanschluss der Linien 10 und 11 an den Bahnhof SBB/SNCF – Projekt EUROVILLE – gilt als bedeutender Meilenstein für den ÖV in der Region. Ein grosser Teil der Agglomeration wurde so über die beiden Tramlinien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB/SNCF und mit zentralen Arbeitsplatzgebieten verbunden. 2001 und 2009 konnte die BLT das Busangebot in der Region ausbauen. Tangentiallinien verbinden seither die verschiedenen Talschaften im Unterbaselbiet miteinander. Mit der Einführung der Tango-Trams ab 2009 gelang der BLT schliesslich der erfolgreiche Generationenwechsel beim Schienenrollmaterial.

Innovationen

Seit ihrer Gründung macht die BLT immer wieder mit Innovationen von sich reden. Beispiele sind die ersten Niederflurtrams der Region ab 1988 (Sänften-Fahrzeuge), eines der ersten Ganzwerbetrams 1989 (Säuli-Anhänger) oder das WLAN in den Trams 2012 und kürzlich die Lancierung der App «Tickets», die das TNW-Billett aufs Smartphone bringt.



2 Linien 3 Klassen 40 Gemeinden...

verbunden seit 1974

BIRSECKBAHN

Über 125 Jahre Erfahrung ...

seit 1974 unter ein...

BTB



Reinach Dorf
11
Aesch
E11
Reinach Süd
N11
Reinach Süd



Kurz- nachrichten

Reinach Dorf: leuchtende Wartehallen

Im Sommer 2013 hat die BLT die Tramgeleise im Ortszentrum von Reinach erneuert. 2014 konnten schliesslich die Umgebungsarbeiten abgeschlossen und der Feinbelag eingebaut werden. Der neugestaltete Dorfkern wurde der Bevölkerung von Reinach am 20. September 2014 feierlich übergeben. Der Kanton Basel-Landschaft hat in Zusammenarbeit mit der BLT und der Gemeinde Reinach sämtliche Haltestellen im Ortszentrum umfassend erneuert und behindertengerecht gestaltet. Ein besonderer Blickfang – insbesondere nachts – sind die neuen, aus Spezialglas gefertigten Wartehallen in Reinach Dorf. Sie schützen unsere Fahrgäste nicht nur vor Wind und Wetter, sie kündigen die Einfahrt eines Trams auch durch einen speziellen Lichteffekt an.

Design-Haltestelle Ruchfeld

Ein aussergewöhnliches Design – klassische Funktionalität. Die nach einer Verschiebung neugebaute Haltestelle Ruchfeld sticht ins Auge: Wartehäuschen aus hellem Sichtbeton, durchbrochen von grossen Bullaugen. Und gleich daneben steht – optimal erschlossen durch die Linie 11 – der markante Neubau der Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGK). Mit rund 1'000 Studierenden und Lehrenden wird sie für eine hohe Frequenz an der neuen Haltestelle sorgen. Möglich gemacht hat die architektonische Neugestaltung die Christoph Merian Stiftung CMS. Sie übernahm die Hälfte der Baukosten.

Erneuerung Weichen- und Gleisanlagen beim Depot Hüslimatt

Die Schienenanlage beim Depot Hüslimatt in Oberwil wird tagtäglich von mehr als 300 Tramkursen der Linien 10 und 17 befahren.

Dazu kommen die Depotein- und ausfahrten. Im September und Oktober 2014 hat die BLT die Anlage, die in den 1980er-Jahren erstellt wurde, aus Altersgründen vollständig erneuert. Die Arbeiten fanden – wie bereits 2012 beim Depot Ruchfeld – unter regulärem Betrieb im Zweischichtbetrieb statt.

15 Weichen, sechs Gleiskreuzungen und gegen 300 m Schienen wurden ersetzt. Rund CHF 5 Mio. investierte die BLT in die moderne Gleis- und Sicherungsanlage. Die Arbeiten konnten dank minutiöser Planung und Führung durch den Bahndienst und die Betriebsabteilung termingerecht abgeschlossen werden.

Erfolgreiches BAV Audit

Im Rahmen der regelmässigen Sicherheitsaudits überprüfte das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Februar 2014 die Einhaltung der Vorschriften und Prozesse bei der BLT. Schwerpunkte legte das BAV in seinem sechstägigen Audit auf die Bereiche Führung, Fahrzeugunterhalt, Infrastruktur, Betrieb, Arbeitszeitgesetz und das Sicherheitsmanagementsystem. Zusätzlich wurden verschiedene Betriebskontrollen durchgeführt. Die Auditoren des BAV halten im Abschlussbericht fest, dass die BLT über eine zweckmässige Organisation verfügt, um die Betriebssicherheit jederzeit zu gewährleisten. Die Führungspersonen seien für Sicherheitsfragen sensibilisiert.

Zufriedene Fahrgäste

Unsere Fahrgäste sind mit der Qualität des ÖVs in der Region sehr zufrieden. In der Kundenzufriedenheitsumfrage 2013 erreichten die Transportunternehmen im Kanton Basel-Landschaft 77 von 100 möglichen Punkten. Besonders gut bewertet wurden die

Bereiche Kompetenz und Freundlichkeit des Fahrpersonals sowie die Sicherheit. Zentrale Erfolgsfaktoren für den ÖV sind das dichte Liniennetz, umsteigefreie Verbindungen und ein zuverlässiges Angebot. Geschätzt wird zudem das einfache und attraktive Tarifsystem des TNW.

WLAN in allen BLT Trams

Seit Februar 2012 bietet die BLT ihren Fahrgästen in allen Tango-Trams standardmässig WLAN an. Die Nachfrage für diesen kostenlosen Service bleibt hoch. Täglich nutzen über 5'000 Personen das «BLT FreeNet». Anfang 2014 wurden die Tango-Trams deshalb mit 4G/LTE Routern nachgerüstet. Seit August 2014 ist auch in allen Schindler Sänften-Fahrzeugen das BLT WLAN Angebot verfügbar.

Nostalgische Doppeltraktion zum 40-Jahr-Jubiläum

Zum 40-Jahr-Jubiläum hat die BLT 2014 der Bevölkerung ein ganz besonderes Geschenk gemacht: eine Doppeltraktion in den historischen Farben der ehemaligen Birsigthalbahn BTB und der Birseckbahn BEB. Die beiden Trams sind ein augenzwinkernder Blick zurück in die Gründungszeit der BLT 1974: auf das «Blaue Bähnli» im Leimental und den «Crèmeschnittenexpress» im Birseck.



Ein Tablet für den Fahrdienst

2014 wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst mit einem Tablet ausgerüstet. Damit wird nicht nur der Digitalisierung des Berufsalltags Rechnung getragen. Neu haben die Fahrdienstmitarbeitenden auch alle fachlichen und betrieblichen Informationen tagesaktuell und papierlos auf einem Gerät dabei. Das Tablet ist ein kleiner Helfer mit grosser Wirkung, wie Christian Boos, Leiter Betrieb, im Interview darlegt.



Warum setzt die BLT auf Tablets?

Mit dem Tablet stellen wir den Fahrdienstmitarbeitenden ein handliches, papierloses Cockpit zur Verfügung, das alle fachlichen und betrieblichen Informationen bereithält. Das Tablet ist ein zukunftsorientiertes Medium, leicht im Gewicht und einfach zu bedienen. Es unterstützt uns in unserem Ziel, die interne Kommunikation zu verbessern und zu vereinfachen, denn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten auf dem Tablet die Informationen schnell und zeitnah.

Welche Vorteile bietet das Tablet konkret?

Für das handelsübliche Tablet wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Innotix eine Applikation mit firmenspezifischen, auf die Bedürfnisse der BLT hin programmierten Anwendungen entwickelt. Neben Betriebsinformationen, stets aktuellen Fahrdienstvorschriften und grafischen Fahrplänen sind

u.a. Betriebs- bzw. Bedienungsanleitungen zu den Fahrzeugen und den Arbeitsgeräten abrufbar. Auch ein E-Learning-Modul zu verschiedenen Themen wie Weichensignalen oder Verkehrstheorie ist aufgeschaltet. Das Lesen von wichtigen neuen Dokumenten sowie Weisungen muss der Benutzer stets quittieren. Er bestätigt, den Inhalt gelesen und verstanden zu haben. So erhält die Betriebsabteilung einen Überblick über den Informationsstatus der Mitarbeitenden.

Welche Vorteile haben die Fahrdienstmitarbeitenden durch das Tablet?

Mit dem Tablet steht den Fahrdienstmitarbeitenden die richtige Information zur richtigen Zeit am richtigen Ort zur Verfügung. Vereinfachte Arbeitsprozesse und ein optimierter Informationsfluss erleichtern insgesamt den Arbeitsalltag der Fahrdienstmitarbeitenden. Zudem kann das Tablet ausserhalb der Dienstzeiten für private Zwecke genutzt werden.

Wie werden die Daten auf dem Tablet synchronisiert und aktualisiert?

Die Tablets bei der BLT verfügen über keine Telefon-SIM-CARD. Die Datensynchronisation ist einfach gelöst: Das System aktualisiert sich automatisch, sobald man sich in einem WLAN-Bereich aufhält: diese WLAN-Zonen bietet die BLT in den Depots und Garagen, im Verwaltungstrakt sowie in den Trams an.

Menschen sind unterschiedlich vertraut im Umgang mit digitalen Geräten. Wie trägt die BLT diesem Umstand Rechnung?

Wir verfolgen das Ziel, die Mitarbeitenden schrittweise an den Umgang mit einem neuen Arbeitsmittel heranzuführen. Deshalb haben wir das Tablet-Projekt in mehrere Phasen aufgeteilt. Die erste Phase umfasste die Bildung einer Testgruppe, zusammengesetzt aus Personen mit grosser, durchschnittlicher und gar keiner Erfahrung im Umgang mit digitalen Medien. Gewonnene Erkenntnisse flossen in die Anpassung der Applikation ein. Mit der Übergabe des Tablets im Herbst und der entsprechenden Schulung fand die erste Phase ihren Abschluss. Jeder Ausbauschritt wird weiterhin durch eine Testgruppe begleitet.

Wie sehen die nächsten Schritte aus?

In der nächsten Phase wird das Tablet um die Anwendung «Mein Dienst» erweitert. Sie beinhaltet eine für den Fahrdienst entscheidende Komfortfunktion: die Abbildung der persönlichen Diensterteilung über einen Zeitraum von 3 bis 7 Wochen. Dienstverschiebungen werden dynamisch angezeigt und müssen mittels Eingabe bestätigt werden. Jeder weitere Ausbauschritt macht das Tablet zu einem Arbeitsinstrument mit grossem Mehrnutzen für den Fahrdienst.

BLT Campus

Die berufsspezifischen Anforderungen für ÖV-Berufe sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Die firmeninterne Personalentwicklung sowie die gezielte Aus- und Weiterbildung werden immer entscheidender für den Erfolg des Unternehmens. Mit dem neu entwickelten Programm BLT Campus will die BLT die Potenziale der Mitarbeitenden direkter erkennen und individuell weiterentwickeln.

Permanente Weiterbildung

Die Leistung der BLT ist in hohem Masse von der Ausbildung und der Qualität ihrer Mitarbeitenden abhängig. Diese sind in mehrfacher Hinsicht Botschafter des Unternehmens. Mit der rasanten technischen Entwicklung und vielen neuen gesetzlichen Vorgaben werden heute laufend spezifischere Anforderungen an das Personal gestellt. Um die Arbeitsmarktfähigkeit zu erhalten, ist, neben einer fundierten Ausbildung, «lebenslanges Lernen» gefragt.

Fachspezialisten sind gesucht

Die BLT bietet ihren Fahrdienstmitarbeiterinnen und -mitarbeitern seit Jahren regelmäßige Grund- und Weiterbildungskurse an. Hinzuweisen ist etwa auf die alljährlich stattfindenden «Chauffeur-Zulassungskurse» für die Busfahrer und die mindestens dreimal jährlich durchgeführten Tramfahrschulen.

Immer bedeutender wird für die BLT die fachspezifische Personalentwicklung, welche neben der Qualifikation auch einen Schwerpunkt beim Thema Sozialkompetenz beinhaltet.

Der technologische Fortschritt erfordert vermehrt Spezialisten mit besonderem Fachwissen. Fahrdienstleiter, Fahrbegleiter (Fahrschullehrer), Dienstplaner, Mitarbeitende im Sicherheitsdienst oder auch Fachkräfte für Fahrplanung, Bahntechnik, Tramunterhalt und Infrastruktur sind Schlüsselpositionen in einem ÖV-Betrieb. Diese Berufsleute lassen sich kaum über den Stellenmarkt direkt rekrutieren. So muss die Mehrzahl der Spe-

zialisten im Unternehmen selbst über mehrere Monate oder Jahre aus- beziehungsweise weitergebildet werden.

BLT Campus schafft Perspektiven

Die Personalentwicklung wird damit zu einem zentralen Erfolgsfaktor für die BLT. Es gilt, intern die Potenziale begabter Mitarbeitenden zu erkennen, zu nutzen und Talente zu fördern. Zu diesem Zweck wurde das Programm BLT Campus entwickelt.

BLT Campus bietet Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Möglichkeit, sich firmenintern weiterzuentwickeln, sei es durch die Übernahme zusätzlicher Funktionen, mit denen das aktuelle Tätigkeitsfeld ergänzt (z.B. Fahrausbildung für Nostalgietrans oder Polyvalente Tram/Bus) oder, indem das ursprüngliche Tätigkeitsfeld durch neue anspruchsvolle Aufgaben erweitert wird (etwa Sicherheitsdienst, Fahrbegleiter, Disposition/Dienstplanung). Ein besonderes Augenmerk wird auf mögliche Kandidatinnen und Kandidaten für das Profil des Fahrdienstleiters gelegt. Diese Position erfordert neben detaillierten Fachkenntnissen im Tram- und Busbereich auch eine hohe Führungs- und Sozialkompetenz.

Motivierte Fachkräfte

Der Nutzen, der sich die BLT vom Campus-Projekt erhofft, ist ein vielfacher. Die Mitarbeitenden erlangen mehr Kompetenzen, entwickeln sich beruflich und persönlich weiter und üben letztendlich ihre Tätigkeit mit einer höheren Zufriedenheit und Motivation aus. Gleichzeitig kann firmenspezifisches Fachwissen gesichert und eine interne Nachwuchsplanung aufgebaut werden. BLT Campus ist von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern selbst gut aufgenommen worden. Das Interesse an den ersten Ausbildungsmodulen ist hoch.



Königlicher Start

Die ersten Tage und Wochen im neuen Job sind entscheidend. Mitarbeitende sollen sich schnell wohl fühlen und die Werte des Unternehmens verinnerlichen. Der Fachbegriff dazu lautet «Onboarding» oder zu deutsch «an Bord nehmen»; es meint, die neuen Mitarbeitenden willkommen zu heissen, sie zu integrieren. Ein Eckpfeiler der BLT Personalphilosophie ist der wertschätzende Umgang untereinander.

Kein «Sprung ins kalte Wasser»

Bei der BLT startet der Onboarding-Prozess mit der Unterzeichnung des Arbeitsvertrags. Schon vor dem ersten Arbeitstag erhalten neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Begrüssungsbrief, die monatlich erscheinende Personalzeitung sowie wichtige Informationen zu ihrem Einführungs- und Arbeitsprogramm.

Am ersten Arbeitstag werden die Neuen von ihren Vorgesetzten mit einem Willkommensschreiben des Direktors begrüsst. Gleichzeitig beginnt der Einarbeitungsprozess bzw. für die Fahrdienstangestellten die Fahrschulung. Während der Probezeit finden regelmässig Zwischengespräche mit den Vorgesetzten statt. Die BLT verfolgt das Ziel, allfällige Unklarheiten umgehend anzugehen und die neuen Mitarbeitenden rasch zu befähigen, ihr Aufgabengebiet in Eigenverantwortung wahrzunehmen.

Identifikation mit der BLT

Das Onboarding beschränkt sich bei der BLT nicht allein auf berufliche Fertigkeiten. Genauso wichtig ist es, die Mitarbeitenden bei ihrer Integration in den Betrieb zu unterstützen, ihnen die Möglichkeit zu bieten, ihr eigenes Netzwerk aufzubauen und sich mit dem Unternehmen zu identifizieren.

Da viele Mitarbeitende im Fahrdienst oft alleine unterwegs sind, nehmen diesbezüglich Weiterbildungsveranstaltungen und Personalanlässe eine wichtige Rolle ein. Zudem bieten verschiedene firmennahe Vereine die Möglichkeit, berufliche Kontakte in der Freizeit weiter zu pflegen.

Erlebbarer Unternehmenskultur

Zum individuell ausgerichteten Einarbeitungsprogramm führt die BLT einmal jährlich eine ganztägige Einführungsveranstaltung für alle neu eingetretenen Mitarbeitenden durch. Ziel der Veranstaltung ist, die Unternehmenskultur der BLT auf vielfältige Weise

erlebbar zu machen und alle Bereiche des Unternehmens vorzustellen. Das Besondere an diesem Tag ist, dass für einmal nicht unsere Fahrgäste, sondern die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Könige sind. Sie werden vom Direktor und der gesamten Geschäftsleitung begrüsst und die Führungsverantwortlichen der BLT geben Einblick in die Organisation, aktuelle Projekte und die Ziele des Unternehmens.

Der Einführungstag bietet auch Gelegenheit, hinter die Kulissen zu blicken. Etwa in den Bombardier Service Point am Standort Hüsli matt, wo die Schindler-Trams gewartet werden, oder bei Kestenholz Truck in Pratteln, wo der Unterhalt unserer Linienbusse vorgenommen wird. Ein gemeinsames Mittagessen und ein abschliessendes Zvieri runden den Tag ab. «Dienstleistung» wird bei der BLT nicht nur für den Kunden erbracht, sondern – mit grosser Überzeugung und Wertschätzung – auch für die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Personal	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Personaleinheiten Gesamtdurchschnitt						
Verwaltung	27.9	26.6	29.8	30.9	32.6	32.1
Tramlinien (ohne Linie 14)	167.0	169.8	182.1	202.7	210.7	212
Buslinien (ohne Linie 106)	90.2	112.3	116.8	114.1	142.9	146.5
Gesamt-Personalbestand	285.1	308.7	328.7	347.7	386.2	390.6
Ø Jahres-IST-Stunden pro Personaleinheit	1'805	1'818	1'792	1'801	1'796	1'792

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

Verein Tarifverbund Nordwestschweiz

Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) hat sich an seiner Vollversammlung im Dezember 2014 eine neue Rechtsform gegeben: Statt wie bisher als einfache Gesellschaft zeichnet er neu als Verein. Mitglieder im Verein TNW sind die sechs Transportunternehmen und die fünf Nordwestschweizer Kantone. Zum Präsidenten wurde Andreas Flury gewählt. Operativ geführt wird der TNW durch eine neu geschaffene Geschäftsstelle.

Der TNW wurde 1987 als erster integraler Tarifverbund der Schweiz gegründet. Seit Jahren stehen der TNW und sein Kernprodukt, das U-Abo, für einen erfolgreichen ÖV in der Nordwestschweiz. Immer wieder hat der TNW mit innovativen, kundenorientierten Produkten, wie beispielsweise dem Mobility Ticket für Hotelgäste, dem Job-Ticket für Arbeitnehmer oder der U-Abo-Card mit RFID-Technologie, überzeugt. Das Ziel blieb stets dasselbe: dem Kunden einen möglichst einfachen Zugang zum ÖV zu bieten und gleichzeitig die Vertriebskosten tief zu halten. Mit der Neugründung als Verein und einer eigenständigen Geschäftsstelle wollen die sechs Transportunternehmen BVB, BLT, SBB, PostAuto, AAGL und WB sowie die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura den ÖV in der trinationalen Region Basel stärken und gezielt weiter entwickeln.

*Interview mit Dr. Andreas Flury,
TNW-Präsident:*

Warum hat sich der TNW eine neue Organisationsform gegeben?

Auslöser waren zwei Hauptgründe: Einerseits wollten die Kantone in ihren Funktionen als Besteller der ÖV-Angebote enger in den Entwicklungs- und Gestaltungsprozess eingebunden sein. Andererseits war die Zeit reif, die Organisation nach den Grundsätzen einer wirkungsvollen Führung (Governance) neu aufzustellen.

Was hat sich geändert?

Für den Kunden hat sich bis jetzt mit grosser Wahrscheinlichkeit kaum etwas verändert.

Dagegen wurden die organisatorischen und führungsmässigen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Entwicklung des TNW geschaffen. Für alle TNW Organe, auch für die neu geschaffene Geschäftsstelle, wurden die Aufgaben-, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten schriftlich definiert. Sämtliche Tätigkeiten des TNW wurden in einer Prozesslandkarte zusammengefasst.

Welche Schwerpunkte setzt sich der TNW im Jahr 2015?

2015 liegt der Fokus auf drei Punkten: Die 2014 entwickelten Grundsätze zur strategischen und operativen Führung werden umgesetzt. Im 1. Quartal konnte dazu die Geschäftsstelle mit einem Kernteam neu besetzt werden. Zweitens wird aktuell die TNW Verbundstrategie 2015–2018 prozesshaft entwickelt und voraussichtlich Mitte Jahr von der TNW Versammlung verabschiedet.

Aus der Strategie werden drittens konkrete Projekte definiert und bearbeitet. Themen dazu sind für 2015: Marketingstrategie 2016–2019, Einnahmenverteilung, Ertragsmanagement und das Rollenmodell im Vertrieb zwischen den TUs und dem TNW.

Wo steht der TNW im Jahr 2020?

Die Vision ist, dass der TNW 2020 ein trinationaler, durchlässiger Tarifverbund sein wird, welcher spezifische, strategische Marketingaufgaben ausführt und mit dem Preissystem Schweiz stark vernetzt ist. Der TNW ist dann gut aufgestellt, wenn der ÖV in der Region als einfaches, verständliches und handhabbares Gesamtsystem mit hürdenfreiem Zugang wahrgenommen wird. Dies soll sowohl für mobilitätsbehinderte als auch für alle Kunden generell gelten.

Dr. Andreas Flury (64) studierte an der ETH Zürich Kulturingenieurwissenschaften und schloss die Ausbildung mit dem Geometerpatent ab. Er wirkte langjährig für die ETH im Bereich Planungsmethodik. 1998 übernahm Andreas Flury die Gesamtprojektleitung der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG. Ab 2001 führte er das Unternehmen VBG als Direktor. Seit anfangs 2013 unterstützt Andreas Flury als selbständiger Berater öffentliche und private Auftraggeber in Entwicklungs- und Veränderungsprozessen. Neben dem TNW-Präsidium ist Andreas Flury als Präsident des Verwaltungsrats der Limmattalbahn AG und als Mitglied des Verwaltungsrats des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) tätig. Seit März 2013 ist er ausserdem in einem Teilzeitmandat Geschäftsführer des Vereins Swiss Innovation Park.



Dr. Andreas Flury

Job-Ticket ist begehrt

Seit 2002 haben Unternehmen die Möglichkeit, ihren Mitarbeitenden ein U-Abo zum Junioren-Tarif anzubieten: das Job-Ticket. Die Differenz zum Vollpreis wird dabei vom Arbeitgeber übernommen. Die Anzahl Unternehmen, die ihren Angestellten dieses beliebte Produkt anbieten, wächst seit Jahren kontinuierlich. 2014 sind folgende Unternehmen hinzugekommen: Archroma Management, Colgate-Palmolive (GABA), Cenduit, Ricola, FrimaKoruma, Swiss AviationSoftware, TALLY-WEIJL. Aktuell können Mitarbeitende von 88 Firmen ein Job-Ticket beziehen. 2014 wurden über 10'000 Jahres-U-Abos im Job-Ticket-Bereich verkauft.

Tarifmassnahmen

Der TNW erhöhte zum Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 seine Tarife um durchschnittlich 4,3%. Betroffen ist das gesamte Tarifsoriment. Die Erhöhung steht im Kontext der nationalen Tarifmassnahmen. Sie begründet sich mit einer Verbesserung des Angebots (Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil, Taktverdichtung Tramlinie 10 im hinteren Leimental), Investitionen in neues Rollmaterial (Flexity- und Tango-Trams) sowie in neue Kundeninformationssysteme.

TNW-Einnahmen 2014

2014 konnte der TNW Mehreinnahmen von CHF 3,3 Mio. (+1,3%) erzielen. Die Verkaufserlöse beliefen sich auf CHF 253,6 Mio. Die Ertragssteigerung ist auf Mehreinnahmen beim U-Abo, im Halbtax/GA-Bereich sowie auf höhere Erträge bei den Mehrfahrkarten und den Tageskarten zurück zu führen. Die Zahl der U-Abonnenten konnte um 850 erhöht werden. Insgesamt wurden 2'162'263 U-Abos (Jahres-Abos auf Monats-Abos umgerechnet) verkauft. Damit weist der TNW nach wie vor die höchste Abo-Dichte aller Tarifverbünde der Schweiz auf.

Bei der Herkunft der Abonnenten zeigt sich für 2014 folgendes Bild: 43,0% der U-Abo Kunden wohnten im Kanton Basel-Landschaft, 40,5% im Kanton Basel-Stadt, 7,9% im Kanton Aargau und 4,5% im Kanton Solothurn. Die restlichen 4,1% verteilen sich auf weitere Kantone sowie auf Deutschland und Frankreich.

Die Zahl der transportierten Fahrgäste belief sich 2014 auf 224'605'909 und nahm um 661'093 zu (+0,3%). Die zurückgelegten Personenkilometer betrugen 855'032'621 und nahmen um 13'668'116 zu (+1,6%).

Die Einnahmen wurden 2014 aufgrund nachfragebezogener Leistungen wie folgt auf die Transportunternehmen verteilt:

Einnahmenverteilung

BVB Basler Verkehrsbetriebe	48,46%
BLT Baselland Transport AG	22,23%
SBB Schweiz. Bundesbahnen	18,20%
PostAuto Nordwestschweiz	6,22%
AAGL Autobus AG Liestal	3,73%
WB Waldenburgerbahn AG	1,12%
SBG SüdbadenBus GmbH	0,04%



Einnahmen nach Bereich in CHF	2014	2013	Anteil %
Abonnemente	172'003'705	170'923'729	67,9
Einzelbillette	33'078'247	33'171'277	13,0
Mehrfahrkarten	16'310'992	15'759'204	6,4
Tageskarten	9'703'320	9'267'340	3,8
General-/Halbtax-Abo	19'236'027	18'538'584	7,6
Diverses	3'254'751	2'625'989	1,3
Total	253'587'042	250'286'123	100





Finanzieller Lagebericht

Von hohen Investitionen geprägtes Geschäftsjahr

Die BLT investierte 2014 in den strategischen Ausbau einer leistungsstarken Schieneninfrastruktur sowie in die Erneuerung und Modernisierung des Rollmaterials Mittel von insgesamt CHF 74,3 Mio. Mit der Eröffnung der neuen, 2,5 km langen und CHF 28 Mio. teuren Doppelspurstrecke zwischen Ettingen und Flüh konnte ein weiterer Engpass auf dem stark befahrenen Schienennetz rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel beseitigt und der betroffenen Bevölkerung ein 7,5-Minutentakt in den Spitzenzeiten angeboten werden. Dieses Ereignis feierte die BLT Ende September 2014 zusammen mit der Bevölkerung des hinteren Leimentals.

Als Akontozahlung für die Beschaffung von 19 Tango-Trams wurden CHF 28,2 Mio. geleistet. Die weitgehend baugleichen Fahrzeuge der zweiten Serie werden ab März 2015 das Erscheinungsbild der BLT nachhaltig prägen. Die Finanzierung der Neubeschaffung erfolgt zum Teil mittels zinsgünstiger Darlehen.

Starkes Bilanzwachstum

Zur Finanzierung der hohen Investitionstätigkeit wurden Darlehen von CHF 50,2 Mio. aufgenommen. Davon sind CHF 45 Mio. mit Laufzeiten zwischen fünf und sechs Jahren verzinslich. Sie werden für die Trambeschaffung beansprucht. Weitere CHF 5,2 Mio. stehen als bedingt rückzahlbare, unverzinsliche Darlehen für den kontinuierlichen Infrastrukturausbau bereit.

Jahresergebnis leicht tiefer

Der Verkehrsertrag legte um CHF 1,1 Mio. zu, zurückzuführen auf 837'000 zusätzliche Fahrgäste und TNW Mehreinnahmen. Damit hat sich der seit Jahren anhaltende Trend eines stetigen Fahrgastwachstums weiter fortgesetzt. Der Betriebsaufwand liegt leicht unter dem Vorjahr. Die anhaltend hohe Investitionstätigkeit führt hingegen zu einer markanten Zunahme der Abschreibungsaufwendungen von CHF 2,6 Mio. Der Jahresgewinn beträgt CHF 2,9 Mio.

Sparten mit unterschiedlichen Ergebnissen

Das Betriebsergebnis zeigt einen Überschuss von knapp CHF 1,5 Mio. Die vom Gesetzgeber geforderte Spartenentrennung führt zu folgenden Teilergebnissen:

Im **regionalen Personenverkehr** resultiert ein Überschuss von CHF 1,7 Mio., der Ortsverkehr ist mit CHF 0,2 Mio. defizitär, die **Sparte Infrastruktur** schliesst ausgeglichen ab. Der **marktwirtschaftliche Bereich** erzielt einen Ertragsüberschuss (nach Steuern) von CHF 1,4 Mio. Damit resultiert für die Gesamtunternehmung ein Gewinn von insgesamt CHF 2,9 Mio. Dieser liegt gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,6 Mio. tiefer.

Mitarbeiterbestand leicht höher

Die BLT beschäftigte im Berichtsjahr auf Vollzeitstellen umgerechnet 391 Mitarbeitende. Damit liegt der durchschnittliche Personalbestand fünf Personen über der Vorjahresvergleichsperiode.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Die BLT verfügt über ein Risikomanagementsystem, mit welchem sie regelmässig die strategischen und operativen Risiken erfasst, entsprechende Massnahmen erarbeitet, überwacht 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, Einnahmenrückgängen und Rückgang der Kundenzufriedenheit.
- Schwerer Tram- und Busunfall führt zu Personen- und Sachschäden sowie zu Betriebsunterbrüchen.
- Grosses Erdbeben in der Region Basel führt zu schwerwiegenden Folgen für die Betriebsinfrastruktur.
- Bei einem Depotbrand sind Trams und Busse nicht mehr verfügbar und grosse Sachschäden möglich. Dies führt zu längerem Betriebsausfall, Mehrkosten und Mindererträgen.

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

Bestellungs- und Auftragslage

Die BLT hat im abgelaufenen Jahr 52,7 Mio. Fahrgäste befördert, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 837'000 entspricht. Diese legten insgesamt 174 Mio. Personenkilometer zurück. Seit dem Fahrplanwechsel 2014/2015 kann dank dem Doppelspurausbau zwischen Ettingen und Flüh während den Hauptverkehrszeiten ein 7,5-Minutentakt angeboten werden. Wir erwarten dadurch eine weitere Nachfragesteigerung.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Die Digitalisierung setzt sich auch im ÖV in allen Bereichen durch. Mit ihrem «mobile Ticketing» lancierte die BLT mit «Tickets» eine App für den mobilen Billetverkauf. Diese fand schweizweit ein starkes Echo. Weitere Artikel und alternative Zahlungsmittel werden für die Implementierung auf der neuen Plattform geprüft, auch mit dem Ziel, die Zahl der stationären Billettautomaten mittel- bis langfristig schrittweise zu reduzieren.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Berichtsjahr sind keine diesbezüglichen Ereignisse eingetreten.

Zukunftsaussichten

Hohe Investitionen in neues Rollmaterial und in die Infrastruktur werden sich insbesondere in höheren Abschreibungsaufwendungen auswirken. Diese Mehrkosten können nicht allein durch Effizienzsteigerungen kompensiert werden. Deshalb hat der TNW

beschlossen, seine Tarife per 14. Dezember 2014 zu erhöhen.

Gemäss den Beschlüssen von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) werden die Trassenpreise ab 2017 mit dem Ziel erhöht, für die Infrastruktur Mehrerlöse zu generieren. Die Erhöhung der Trassenpreise wird zu einer markanten Zunahme der ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr führen. Die Besteller erwarten, dass diese zusätzlichen Kosten durch entsprechende Tarifmassnahmen ab 2017 den Kunden weiter belastet werden.

Die Aufhebung des Euro-Mindestkurses gegenüber dem Schweizerfranken durch die Schweizerische Nationalbank per 15. Januar 2015 hat auf die Ertragsentwicklung der BLT keinen bestimmenden Einfluss, da unsere Erträge in erster Linie in Schweizerfranken anfallen.

Erfolgsrechnung

in CHF	Erläuterungen im Anhang	2014	2013
Verkehrsertrag		53'347'629	52'246'648
Abgeltungen	1	29'329'086	29'036'627
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	2	7'068'072	6'342'848
Sonstige Erträge	3	4'331'876	4'479'451
Eigenleistungen		814'547	340'806
Total Betriebsertrag		94'891'210	92'446'380
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	4	12'322'266	12'462'143
Sachaufwand	5	10'396'813	10'887'711
Personalaufwand	6	40'949'572	40'542'202
Übriger betrieblicher Aufwand	7	8'001'707	7'970'578
Total Betriebsaufwand		71'670'358	71'862'634
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		23'220'852	20'583'746
Abschreibungen		22'264'078	19'600'062
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		956'774	983'684
Finanzertrag		557'212	767'157
Finanzaufwand		34'741	1'302
Finanzergebnis		522'471	765'855
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		1'479'245	1'749'539
Betriebsfremdes Ergebnis		1'617'665	1'829'391
Ausserordentliches Ergebnis		–	259'999
Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg	8	1'617'665	2'089'390
Ergebnis vor Steuern		3'096'910	3'838'929
Direkte Steuern		143'570	264'720
Jahresergebnis		2'953'340	3'574'209

Bilanz

in CHF	Erläuterungen im Anhang	2014	2013
Aktiven			
Flüssige Mittel	9	63'854'100	53'228'892
Kurzfristige Geldanlagen		27'000'000	24'250'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	13'086'250	9'381'719
Übrige kurzfristige Forderungen	11	5'434'338	16'232'264
Vorräte	12	2'624'140	3'238'428
Aktive Rechnungsabgrenzungen		1'253'544	1'255'830
Total Umlaufvermögen		113'252'372	107'587'133
Finanzanlagen		2'431'850	2'704'400
Beteiligungen	13	808'004	808'004
Sachanlagen	14	292'902'185	270'590'536
Anlagen im Bau	15	63'739'153	33'086'804
Total Anlagevermögen		359'881'192	307'189'744
Total Aktiven		473'133'564	414'776'877
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16	13'041'658	9'786'631
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	17	22'576'777	19'730'365
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	29'226'262	30'137'396
Kurzfristige Rückstellungen	19	7'853'721	7'853'721
Total kurzfristiges Fremdkapital		72'698'418	67'508'113
Verzinsliche Darlehen	20	45'000'000	–
Unverzinsliche Darlehen		700'000	700'000
Nicht rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand		–	1'350'669
Bedingt rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	21	235'662'790	225'622'039
Rückzahlbare Darlehen öffentliche Hand	21	33'605'853	37'083'093
Langfristige Rückstellungen	19	25'810'590	25'810'590
Total langfristiges Fremdkapital		340'779'233	290'566'391
Total Fremdkapital		413'477'651	358'074'504
Aktienkapital		13'100'000	13'100'000
Gesetzliche Gewinnreserven		2'144'100	1'976'900
Zweckgebundene Gewinnreserven	22	23'572'570	21'671'010
Freiwillige Gewinnreserven		17'897'203	16'391'754
Jahresgewinn		2'953'340	3'574'209
Eigene Aktien		– 11'300	– 11'500
Total Eigenkapital		59'655'913	56'702'373
Total Passiven		473'133'564	414'776'877



Geldflussrechnung

in CHF	2014	2013
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresgewinn	2'953'340	3'574'209
Abschreibungen Sachanlagen RPV/Infra	21'152'868	19'285'143
Abschreibungen Sachanlagen marktwirtschaftlicher Bereich	843'990	981'231
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	–	– 16'514'000
Veränderung kurzfristige Forderungen	7'093'395	– 10'072'784
Veränderung Vorräte	– 15'619	507'347
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzung	2'286	225'066
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten	6'101'439	– 1'326'705
Veränderung passive Rechnungsabgrenzung	– 911'134	1'954'753
Erfolg aus Veräusserung von Sachanlagen	–	– 337'049
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	37'220'565	– 1'722'789
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	– 74'330'949	– 59'930'661
Devestitionen von Sachanlagen	–	35'361
Devestitionen von Finanzanlagen	272'750	1'591'500
Devestitionen von Beteiligungen	–	220'001
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	– 74'058'199	– 58'083'799
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme Darlehen	45'000'000	–
Aufnahme bedingt rückzahlbare Darlehen	10'040'751	15'199'445
Rückzahlung Darlehen	– 4'827'909	– 3'841'904
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	50'212'842	11'357'541
Veränderung flüssige Mittel	13'375'208	– 48'449'047
Nachweis Veränderung flüssige Mittel		
Stand 01.01.	77'478'892	125'927'939
Stand 31.12.	90'854'100	77'478'892
Veränderung flüssige Mittel	13'375'208	– 48'449'047

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

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

Stetigkeit der Darstellung und Bewertung

Bilanz und Erfolgsrechnung sind auf Basis des neuen Rechnungslegungsrechts gegliedert. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Angaben des Vorjahrs entsprechend angepasst. In Bezug auf die Bewertung wurden keine Änderungen vorgenommen.

Bewertungsgrundsätze

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

– Flüssige Mittel

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

– Kurzfristige Geldanlagen

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

– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

– Übrige kurzfristige Forderungen

Die Forderungen werden zum Nominalwert bilanziert.

– Vorräte

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

– Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen

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

– Finanzanlagen

Die Finanzanlagen umfassen Darlehen mit einer Restlaufzeit von über zwölf 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	2014	2013
1 Abgeltung		
Regionaler Personenverkehr	17'842	18'714
Infrastruktur	11'487	10'323
	29'329	29'037
2 Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte		
Zug- und Fahrdienstleistungen	965	1'964
Leistungen für TNW	3'100	3'201
Sonstige Leistungen	3'003	1'178
	7'068	6'343
3 Sonstige Erträge		
Miet- und Pachterträge	862	917
Trassenerlös aus Netzzugang	1'235	1'250
Werbeertrag	1'738	1'792
Gewinn aus Anlagenabgängen	94	37
Sonstige betriebliche Erträge	403	483
	4'332	4'479
4 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien		
Unterhalt Anlagen	6'326	3'824
Unterhalt Fahrzeuge	5'000	7'837
Unterhalt Mobilien	996	801
	12'322	12'462
5 Sachaufwand		
Betriebsbesorgungen	6'449	6'674
Energie und Verbrauchsstoffe	3'948	4'214
	10'397	10'888
6 Personalaufwand		
Gehälter und Löhne	30'355	29'871
Zulagen und Nebenbezüge	3'186	2'896
Versicherungsleistungen	– 1'271	– 1'044
Sozialversicherungen	8'486	8'559
Dienstkleider/übriger Personalaufwand	194	260
	40'950	40'542
7 Übriger betrieblicher Aufwand ¹		
Pacht und Miete	307	233
Versicherungen und Schadenersatz	785	803
Marketing und Vertrieb	944	1'170
Honorare und Provisionen (davon Honorare TNW 738)	1'236	1'093
Gebühren und Vorsteuerkürzungen	1'719	1'548
Post- und Bankspesen	1'591	1'455
Allgemeiner Aufwand	1'420	1'669
	8'002	7'971
¹ enthält weiterverrechenbare Aufwendungen an den TNW		
8 Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg		
Erträge der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	3'357	3'662
Aufwendungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich ¹	– 1'739	– 1'833
Gewinn aus Verkauf Beteiligung Autogesellschaft Sissach-Eptingen AG		260
	1'618	2'089

¹ ohne Steuern der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF			31.12.14	31.12.13
9	Flüssige Mittel			
	Kasse, Post, Bank			
	– frei verfügbare Mittel		42'097	29'487
	– Festgeldanlagen mit Fälligkeiten bis 3 Monate		10'300	9'150
	– zweckgebundene Mittel ¹		11'457	14'592
			63'854	53'229
	¹ für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte			
10	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
	– gegenüber Dritten		9'857	8'078
	– gegenüber Nahestehenden		4'029	2'104
	Wertberichtigungen		– 800	– 800
			13'086	9'382
11	Übrige kurzfristige Forderungen			
	Kontokorrent SBB		–	1'209
	Forderungen gegenüber staatlichen Stellen		3'488	13'736
	Forderungen gegenüber Sozialversicherungen		265	291
	Forderungen gegenüber Nahestehenden		489	–
	Übrige kurzfristige Forderungen		1'192	996
			5'434	16'232
12	Vorräte			
	Schienen		470	1'323
	Ersatzteile Schienenfahrzeuge		2'049	1'770
	Treibstoff		105	145
			2'624	3'238
13	Beteiligungen			
		Aktienkapital		
	BLT Sonnenenergie AG	2'020'000	808	808
		Anteil %	808	808
		40		
14	Sachanlagen		2014	2013
	Sachanlagen der Sparte Infrastruktur per 01.01.		314'124	295'626
	Zugänge		36'455	18'498
	Abgänge		– 163	–
	Wertberichtigungen kumuliert		– 204'017	– 195'199
	Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.		146'399	118'925
	Sachanlagen der Sparten RPV/übrige per 01.01.		378'366	368'162
	Zugänge		7'224	12'370
	Abgänge		– 3'039	– 2'166
	Wertberichtigungen kumuliert		– 236'048	– 226'700
	Buchwert der Sparten RPV/übrige per 01.01.		146'503	151'666
			292'902	270'591

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF			2014	2013
15 Anlagen im Bau				
Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur per 01.01.			3'395	2'617
Zugänge			36'607	19'539
Abgänge			– 37'471	– 18'761
Buchwert der Sparte Infrastruktur per 31.12.			2'531	3'395
Anlagen im Bau der Sparten RPV/übrige per 01.01.			29'692	1'043
Zugänge ¹			38'932	40'736
Abgänge			– 7'416	– 12'087
Buchwert der Sparten RPV/übrige per 01.01.			61'208	29'692
			63'739	33'087
¹ Anzahlung für neue Tango-Trams			28'244	28'244
16 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			31.12.14	31.12.13
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
– gegenüber Dritten			12'980	9'769
– gegenüber Nahestehenden			62	18
			13'042	9'787
17 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten				
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten				
– gegenüber Dritten			7'198	5'205
– gegenüber Nahestehenden			142	149
– gegenüber staatlichen Stellen			12'478	12'396
– gegenüber Pensionskasse			406	330
– gegenüber Verkehrsunternehmen			2'353	1'650
			22'577	19'730
18 Passive Rechnungsabgrenzungen				
Abgrenzungen TNW-Einnahmen (U-Abo, GA, Halbtax, MFK)			26'645	24'666
Übrige Abgrenzungen			2'581	5'471
			29'226	30'137
19 Rückstellungen			2014	2013
Kurzfristige Rückstellungen ²			7'854	24'368
Auflösung ¹			–	– 16'514
Langfristige Rückstellungen ²			25'810	25'810
			33'664	33'664
¹ Ausfinanzierung Deckungslücke Pensionskasse				
² Die kurz- und langfristigen Risiken werden pro Verpflichtung einzeln geführt.				
20 Verzinsliche Darlehen			31.12.14	31.12.13
	Laufzeit	Zinssatz %		
compenswiss	2014–2018	0,16	30'000	–
compenswiss	2014–2019	0,26	15'000	–
			45'000	–

Erläuterungen zur Bilanz

in Tausend CHF

21 Darlehen der öffentlichen Hand						2013
	Bund	Kanton BL	Kanton BS	Kanton SO	Total	
Darlehen EBG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	43'007	104'745	10'682	8'744	167'178	
Darlehen IFG der Sparte Infrastruktur per 01.01.	3'125	3'213			6'338	
Zugänge Darlehen EBG	4'806	9'409		654	14'869	
Zugänge Darlehen IFG	163	167			330	
Buchwert Darlehen Sparte Infrastruktur per 31.12.	51'101	117'534	10'682	9'398	188'715	
Darlehen Sparte RPV/OV per 01.01.	40'258	94'275	10'884	7'994	153'411	
Agglomerationsbeiträge per 01.01.		14'906			14'906	
Kumulierte Rückzahlungen per 01.01	– 23'064	– 51'431	– 10'084	– 4'555	– 89'134	
Rückzahlungen	– 1'042	– 2'266	– 327	– 208	– 3'843	
Buchwert Darlehen Sparte RPV/OV per 31.12.	16'152	55'484	473	3'231	75'340	
Darlehen der öffentlichen Hand per 31.12.	67'253	173'018	11'155	12'629	264'055	

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

22 Zweckgebundene Gewinnreserven	2014	2013
Gewinnreserven Art. 36 PBG	24'957	24'461
Gewinnreserven Art. 67 EBG	– 7'325	– 9'063
Übrige	5'941	6'273
	23'573	21'671

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 keine Nettoauflösung von stillen Reserven 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		2014		2013	
Name und Rechtsform	Kapital in CHF	Kapital	Stimmen	Kapital	Stimmen
BLT Sonnenenergie AG, Münchenstein ¹	2'020'000	40%	40%	40%	40%

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

Eigene Anteile		2014		2013	
		Anzahl	Wert	Anzahl	Wert
01.01.		36	11'400	38	11'750
Kauf		1	² 100		
Verkauf		2	² 200	2	¹ 350
31.12.		35	11'300	36	11'400

¹ 1 Aktie Kategorie A zu CHF 250, 1 Aktie Kategorie C zu CHF 100 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	2014	2013
Revisionsdienstleistungen	35'025	15'000
andere Dienstleistungen	keine	keine

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 10. März 2015 ohne Einschränkung genehmigt.

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

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen in CHF	2014	2013
Sachversicherungen	395'576'790	435'686'115
Haftpflichtversicherungen	310'750'000	185'750'000

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
35'868'882	738'595	36'607'477	1'015'883	36'455'000	2'531'173	38'986'173

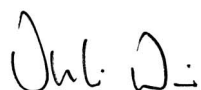
Angaben im Sinne von Art. 7 Abs. 2 und 3 RKV (kumulierte Werte Infrastruktur)

in CHF	2014	2013
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	352'947'531	317'518'582
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	148'930'118	122'319'469
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	8'980'945	7'529'302

Verwendung des Bilanzgewinns

in CHF	2014	2013
Bilanzgewinn am Anfang des Geschäftsjahrs	–	–
Jahresgewinn	2'953'340	3'574'209
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'953'340	3'574'209
Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns	Antrag des Verwaltungs- rats	Beschluss der General- versammlung
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	2'953'340	3'574'209
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven	146'100	167'300
Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 36 Abs. 1-3 PBG	1'741'594	495'199
Auflösung/Bildung zweckgebundener Rücklagen Art. 67 EBG	– 34'764	1'738'530
Auflösung zweckgebundener Rücklagen übrige	– 213'810	– 332'168
Auflösung Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	– 159'875	– 59'323
Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1'474'095	1'564'671
Total	2'953'340	3'574'209

Der Präsident des Verwaltungsrats:



A. Dosé

Der Direktor:



A. Büttiker

Oberwil, 13. April 2015

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung 2014

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 2014 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

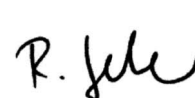
Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

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

Münchenstein, 13. April 2015



Führungsgorgane

Verwaltungsrat

André Dosé, Münchwilen
Präsident

Meinrad Geering, Biel-Benken
Vizepräsident
bis 19.5.2014

PD Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Vizepräsident

Lorenz Altenbach, Dornach

Peter Bachmann, Basel
bis 19.5.2014

Christine Gorrengourt-Thüning, Ettingen

Thomas Hofmann, Hersberg
ab 19.5.2014

Jörg Krähenbühl, Reinach

Gabi Mächler, Basel
ab 19.5.2014

Christian Pestalozzi, Oberwil

Heidi Schaub, Muttenz

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Münchenstein

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

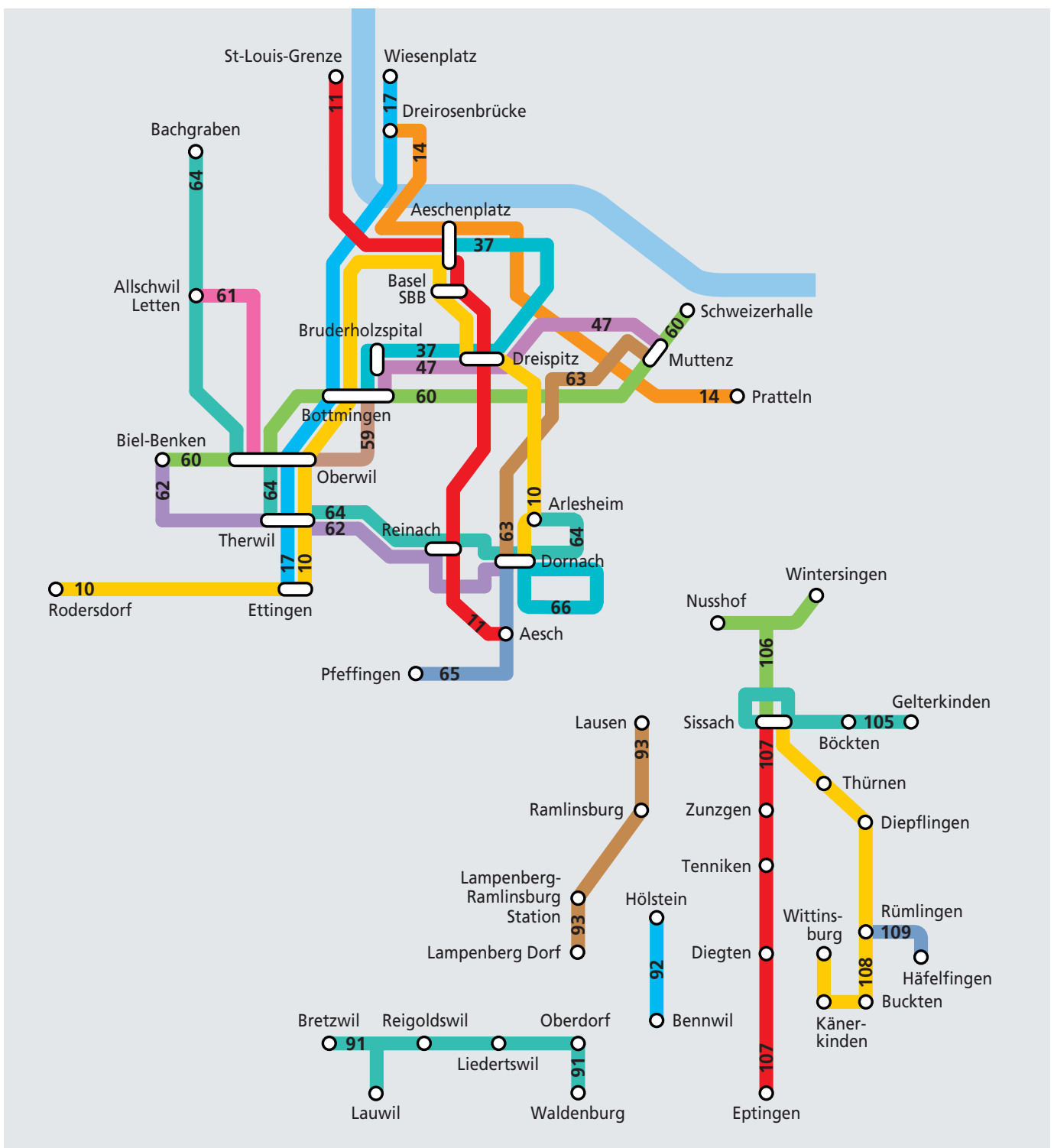
Reto Meister, Zürich
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur





Streckennetz Tram- und Buslinien



145'000 Fahrgäste pro Tag

Die BLT weist 2014 ein Fahrgastwachstum von 837'000 Personen (+1,6%) aus, dies trotz zahlreicher Baustellen, welche insbesondere die Fahrplanstabilität im Busbereich erheblich beeinträchtigten. Insgesamt transportierte die BLT im Berichtsjahr 52,7 Mio. Passagiere – dies entspricht 145'000 Fahrgästen pro Tag.

Tramlinie 11

Die Tramlinie 11 zwischen Aesch-Bahnhof SBB/SNCF-Innenstadt und St-Louis-Grenze weist seit Jahren steigende Fahrgastzahlen auf (2014: plus 260'000). Mit total 21,7 Millionen Passagieren, bzw. 60'000 Einsteigern pro Tag, ist der 11er die fahrgaststärkste ÖV-Linie der Nordwestschweiz.

Die Tramlinie 10, die seit der Taktverdichtung ab Fahrplanwechsel 2011/12 stark zugelegt hat, entwickelte sich 2014 wegen der baulich bedingten Streckensperrung im hinteren Leimental moderater (plus 190'000 Einsteiger). Die Fahrgastzahlen auf der Einsatzlinie 17 steigen gleichzeitig um 210'000 Einsteiger (+9%). Der Grund liegt in baustellenbedingten Verlagerungseffekten, da von Juni bis September 2015 sowohl die Linie 10 als auch die Linie 17 in Ettingen wendeten.

Tangential-Buslinien stark von Baustellen betroffen

Die Fahrgastzahlen der Tangentialbuslinien 47, 60 und 64, welche das Leimental, das Birs- und Rheintal sowie Allschwil miteinander verbinden, stiegen in den letzten Jahren kontinuierlich an. Diese drei Linien sind attraktiv, weil sie direkte, umsteigefreie Verbindungen zwischen den Talschaften anbieten. Sie befördern zusammen rund 5 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Gleichzeitig sind diese wichtigen ÖV-Linien immer stärker von Baustellen und Staus betroffen. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kommt es vermehrt zu Fahrplanverspätungen und Anschlussbrüchen bei wichtigen Verkehrsknoten wie beispielsweise bei den Bahnhöfen Dornach/Arlesheim und Muttenz. Dies wirkt

sich nachteilig auf die Attraktivität der Linien und auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen aus. Dieser Effekt machte sich 2014 wegen grossen Strassensanierungen im Leimental und im Birseck etwa auf der Linie 60 zwischen Biel-Benken und Muttenz bemerkbar.

Starkes Ergebnis der Linie 47

Das veränderte Linienkonzept 37/47 mit der Tangentialbuslinie 47 als Hauptlinie hat sich erfolgreich entwickelt. 2014 konnten auf beiden Linien zusammen 315'000 (+11%) zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Die BLT setzt sich dafür ein, dass für die bevorstehende Sanierung des Schänzlitunnels flankierende Massnahmen ergriffen werden, um die Fahrplanstabilität auf den Buslinien 47 und 60 aufrecht zu erhalten.

Wachstum auf der Linie 105

Die Buslinie 105 im Oberen Baselbiet wurde im Dezember 2013 von Bökten bis Gelterkinden verlängert. 2014 konnte dank dem neuen Linienabschnitt ein Fahrgastwachstum von 26% bzw. 33'000 Passagieren erzielt werden. Mit diesem gezielten Angebotsausbau konnte einem echten Kundenbedürfnis entsprochen werden.

Kennzahlen der BLT zum Jahr 2014

Fahrgastzahlen		Mio.	Finanzielle Kennzahlen		Mio. CHF
Total Fahrgäste		52,7	Betriebsertrag		94,89
Fahrgäste Trambereich		42,4	Bilanzsumme		473,13
Fahrgäste Busbereich		10,3	Jahresgewinn		2,95
Total Personenkilometer		174	Verkehrsertrag		53,35
			Leistungsauftragsentschädigung		29,33
Rollmaterialbestand					
Tango-Trams Be 6/10		19	Anteil BLT an TNW Einnahmen		22,23 %
Schindler-Trams Be 4/8		43			
Schindler-Trams Be 4/6 100er-Serie		14			
Schindler-Trams Be 4/6 200er-Serie		22			
Linienbusse		62			
			Mitarbeitende		
			in Anstellung		435
			in Vollzeiteinheiten		390,6

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

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

Buslinien

37	Bottmingen–Bruderholzspital–Dreispietz–Aeschenplatz	10.168 km
47	Bottmingen–Bruderholzspital–Dreispietz–Muttentz Bahnhof	9.260 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	Häufelfingen–Rümlingen	2.489 km
Total	Buslinien	157.469 km

* im Auftrag der BLT durch Sägesser AG, Wintersingen betrieben

Fahrgastfrequenzen

Linie	2014	2013	2014	2013
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	18'036	17'843	72'671	73'548
11	21'711	21'449	36'371	62'839
17	2'590	2'380	7'632	6'894
37	1'082	1'603	2'321	3'954
47	1'621	785	4'256	1'963
58 *		196		499
59	158	161	223	228
60	1'672	1'701	5'713	6'096
61	741	752	1'166	1'211
62	561	550	1'592	1'570
63	212	245	803	900
64	1'690	1'648	6'049	5'995
65	579	595	1'321	1'350
66	367	361	939	917
91	83	95	375	420
92	39	40	137	133
93	78	78	147	158
105	161	128	305	225
106	152	154	607	614
107	755	726	2'817	2'706
108	280	270	1'146	1'121
109	20	19	43	40
BLT Nachtnetz	110	110	562	587
Total	52'698	51'861	174'196	173'967

* bis 14.12.2013



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