

BLT Baselland Transport AG

# Geschäftsbericht 2012





# Inhalt

Editorial	<b>3</b>
Jahresüberblick	<b>4</b>
TNW Tarifverbund Nordwestschweiz	<b>16</b>
Personal	<b>18</b>
Tram- und Buslinien	<b>20</b>
Fahrgastfrequenzen	<b>21</b>
Finanzen	<b>24</b>
Erfolgsrechnung	<b>26</b>
Bilanz	<b>28</b>
Anhang zur Jahresrechnung	<b>30</b>
Antrag an die Generalversammlung	<b>32</b>
Bericht der Revisionsstelle	<b>33</b>
Führungsorgane	<b>34</b>



## 50 Millionen-Grenze überschritten

2012 beförderte die BLT rund 51 Mio. Fahrgäste, welche insgesamt 174 Mio. Kilometer zurücklegten. Das sind 2,2 Mio. bzw. 4,5% Passagiere mehr als im Vorjahr. Die Gründe für den Nachfrageschub liegen in der Taktverdichtung der Tramlinien 10 und 17 sowie im Leistungsausbau auf der Tangentialbuslinie 64 zwischen Arlesheim und Allschwil.

Die positive Nachfrageentwicklung im ersten Jahr der Taktverdichtung auf den Linien 10 und 17 bestätigt eindrücklich die Richtigkeit des Angebotsausbaus sowie der Investitionen in neues Rollmaterial (Tango-Trams). Sowohl aus dem Leimental als auch aus dem Birseck konnten 2012 deutlich mehr Fahrgäste Richtung Basel befördert werden. Ein Gewinn für die ganze Region. Die Stadt Basel und die Agglomeration werden vom Individualverkehr entlastet und das städtische ÖV-Netz profitiert von zusätzlichen Umsteigebeziehungen.

Weiterhin auf Wachstumskurs befindet sich auch der Tarifverbund Nordwestschweiz, der 2012 sein 25-jähriges Bestehen feiern konnte. Die Zahl der verkauften U-Abos erhöhte sich im vergangenen Jahr um 13'293 auf total 2'139'500. 178'291 Personen kaufen jeden Monat ein U-Abo, hinzu kommen über 25'000 GA-Besitzer. Das ist schweizweit ein Spitzenwert. Das U-Abo bleibt auch weiterhin ein «Generalabonnement für die Nordwestschweiz». Die TNW-Vollversammlung entschied letzten Dezember, bis auf weiteres am erfolgreichen Einzonenmodell für das U-Abo festzuhalten.

Für die BLT brachte das vergangene Geschäftsjahr einige wichtige Neuerungen. Intensiv waren die Vorbereitungen auf die am 1. Januar 2013 umgesetzte Integration des ÖV-Bereichs der Autogesellschaft Sis-sach-Eptingen AG (AGSE) in die BLT. 34 Mitarbeitende wechselten zur BLT. Wir freuen uns, die ÖV-Tradition der AGSE im Raum Sis-sach und im Waldenburgertal fortzusetzen. 2013 werden wir neue Linienbusse einführen sowie in Eptingen eine neue Bushalle erstellen.

Sichtbar war 2012 auch die Erneuerung der Fahrzeugflotte. Seit Sommer sind alle 19 Tango-Trams der ersten Serie im Einsatz. Die bisherigen Betriebserfahrungen zeigen, dass das Tango-Tram bezüglich Verfügbarkeit, Unterhalt und Energieverbrauch alle

Vorgaben deutlich übertrifft. Die bisherigen Langzeitmessungen belegen, dass ein Tango-Tramzug über 30% weniger Strom als eine Schindler-Doppeltraktion verbraucht.

Neue Fahrzeuge sind auch im Busbereich im Einsatz. Moderne Gelenk- und Normbusse mit der Euro-6-Abgasnorm wurden 2012 bestellt. Sie ersetzen ältere Fahrzeuge. Das Durchschnittsalter unserer Busse wird 2013 auf unter fünf Jahre sinken.

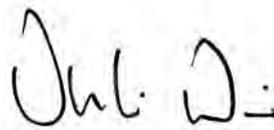
Die BLT hat in den letzten Jahren ihre Schienen- und Fahrleitungsinfrastruktur systematisch erneuert. 2012 wurde für CHF 8,6 Mio. die Gleis- und Bahnsicherungsanlage beim Depot Ruchfeld in Münchenstein ersetzt. Die Arbeiten am wichtigsten Verkehrsknoten des BLT-Schiennetzes wurden unter laufendem Betrieb durchgeführt. Dank einer minutiösen Planung konnte der fahrplanmässige Trambetrieb trotz Grossbaustelle gewährleistet werden.

Immer stärker an Bedeutung gewinnt die Kundeninformation. Um die Fahrgäste vor der Fahrt, auf der Haltestelle und im Fahrzeug gezielt mit den wichtigsten Informatio-

nen zu versorgen, hat die BLT ihr Online-Angebot konsequent ausgebaut. Neben einer aktualisierten Website [www.bl.ch](http://www.bl.ch) mit Abfahrtsmonitor und Fahrplanangaben sowie aktuellen Betriebsmeldungen bietet die BLT auch eine App für Smartphones mit Fahrplandaten in Echtzeit an. Rege nachgefragt wird das kostenlose WLAN-Angebot in den Tango-Trams. Bis Ende 2012 haben sich rund 30'000 Nutzerinnen und Nutzer registriert. Neu ist die BLT auch auf Facebook präsent.

Für unsere Mitarbeitenden haben wir 2012 einen Gesundheitstag durchgeführt. Hauptziel des Weiterbildungstages war es, praxisnahe Impulse zu geben, wie man mit wenig Aufwand etwas für seine Gesundheit tun kann.

Uns bleibt, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich für ihr grosses Engagement für die BLT zu danken. Wir freuen uns, auch 2013 – gemeinsam mit unseren Partnern im TNW und in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden – den öffentlichen Verkehr in der Region weiter voranzubringen.



André Dosé  
Präsident des Verwaltungsrates



Andreas Büttiker  
Direktor

## BLT übernimmt den Busbetrieb der AGSE

Die BLT hat per 1. Januar 2013 den ÖV-Bereich der Autogesellschaft Sissach-Eptingen AG (AGSE) übernommen. 34 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wechselten zur BLT. Die AGSE konzentriert sich in Zukunft auf das Entsorgungsgeschäft. Um weiterhin eine hohe ÖV-Dienstleistungsqualität anbieten zu können, investiert die BLT mehrere Millionen Franken: sie beschafft vier moderne Linienbusse und baut den Stützpunkt in Eptingen aus.



### 1,5 Millionen Fahrgäste im oberen Baselbiet

Die BLT ist Konzessionärin von acht Buslinien im oberen Baselbiet. Die Linien erschliessen den Verkehrsknoten Sissach sowie die umliegenden Täler und dienen als Zubringer zur SBB und der Waldenburgerbahn. Pro Jahr werden auf dem Liniennetz der BLT im oberen Baselbiet rund 1,5 Mio. Fahrgäste befördert. Den Fahrbetrieb hat die BLT bislang an zwei Transportbeauftragte delegiert: die AGSE und Sägesser Reisen AG aus Wintersingen. Mit beiden Firmen verbindet die BLT eine langjährige Partnerschaft. Sägesser wird die Linie 106 Sissach–Nussdorf–Wintersingen auch weiterhin im Auftrag der BLT betreiben.

### AGSE konzentriert sich auf Entsorgungslogistik

Die AGSE betrieb bis Ende 2012 im Auftrag der BLT die Buslinien 91, 92 und 93 im Waldenburgertal, die Linie 105 (Ortsbus Sissach), die Linie 107 von Sissach nach Ep-

tingen und die Linien 108 und 109 im Homburgertal. Gleichzeitig verfügt sie mit dem Abfalllogistikgeschäft über ein zweites Standbein. Da bei der AGSE gleichzeitig Investitionen sowohl im ÖV-Bereich als auch im Entsorgungsgeschäft anstanden, hat sie in Abstimmung mit ihrer Hauptaktionärin BLT entschieden, per 1. Januar 2013 ihre beiden Bereiche zu trennen und sich in Zukunft vollständig auf das Entsorgungsgeschäft zu konzentrieren. Der Busbetrieb inklusive die damit verbundenen Arbeitsplätze wurden an die BLT übertragen.

### BLT übernimmt ÖV-Mitarbeitende und investiert in den Standort

Die Integration des ÖV-Bereichs der AGSE in die BLT konnte auf den 1. Januar 2013 dank einer intensiven Vorbereitung durch die beiden Unternehmen erfolgreich umgesetzt werden. 34 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wechselten den Arbeitgeber und sind neu direkt für die BLT tätig. Geführt werden sie von einem Standortleiter vom Stütz-

punkt Eptingen aus. Eptingen liegt betrieblich ideal. Die BLT baut den Depotstandort aus und errichtet bis 2014 für CHF 3 Mio. eine neue Bushalle. Die Fahrzeugflotte im oberen Baselbiet wird ebenfalls erneuert. Ein moderner Gelenkbus und drei Normbusse mit den neusten Euro-6-Motoren ersetzen ältere Linienbusse. Weitere werden folgen. Verbesserungen bietet die BLT zudem bei der Fahrgastinformation. Seit Oktober 2012 ist im Bahnhof Sissach ein Abfahrtsmonitor in Betrieb und über eine BLT-Smartphone App können für alle Buslinien Abfahrtsdaten in Echtzeit abgerufen werden.



### Interview mit Andreas Büttiker, Direktor

#### Herr Büttiker, was bedeutet für die BLT das direkte Engagement im oberen Baselbiet?

Für die BLT hat die Übernahme des ÖV-Bereichs der AGSE mit dem Verkehrsknoten Sissach eine grosse Bedeutung. Die AGSE hat sieben Buslinien im Raum Sissach und im Waldenburgerthal viele Jahre in unserem Auftrag erfolgreich betrieben. Wir durften von der AGSE motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernehmen.

Seitens der Bevölkerung und der Gemeinden haben wir für unser Engagement positive Rückmeldungen erhalten. Das spornt an und verpflichtet zugleich. Als BLT setzen wir uns zum Ziel, der Bevölkerung vor Ort eine hohe ÖV-Dienstleistungsqualität anzubieten. Erreichen wollen wir dies mit freundlichem Personal, modernen Fahrzeugen und einer zeitgemässen Fahrgastinformation.

#### Die AGSE ist eine Firma mit langer ÖV-Tradition im oberen Baselbiet.

#### Wie haben Sie den Wechsel des ÖV-Bereichs zur BLT erlebt?

Die BLT freut sich, die ÖV-Tradition der AGSE fortzusetzen. Die AGSE führte seit 1917 einen Busbetrieb zwischen Eptingen und Sissach. Seither wurde das Liniennetz in der Region stetig erweitert und der Fahrplan verdichtet. 2012 haben die AGSE und Sägesser Reisen rund 1,5 Mio. Fahrgäste befördert, davon rund 670'000 auf der Stammlinie Sissach–Eptingen. In den letzten Jahren ist das Führen eines ÖV-Betriebs komplexer geworden. Die AGSE hat sich daher entschieden, ihre Tätigkeit auf den Entsorgungsbereich zu konzentrieren. Die Verhandlungen über die Integration des ÖV-Bereichs der AGSE in die BLT verliefen sehr konstruktiv. Mit dem Entscheid, einen neuen Stützpunkt in Eptingen zu bauen und vier neue Linienbusse zu beschaffen unterstreichen wir die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Region. Gleichzeitig sichern wir mit unserem Engagement auch lokale Arbeitsplätze.

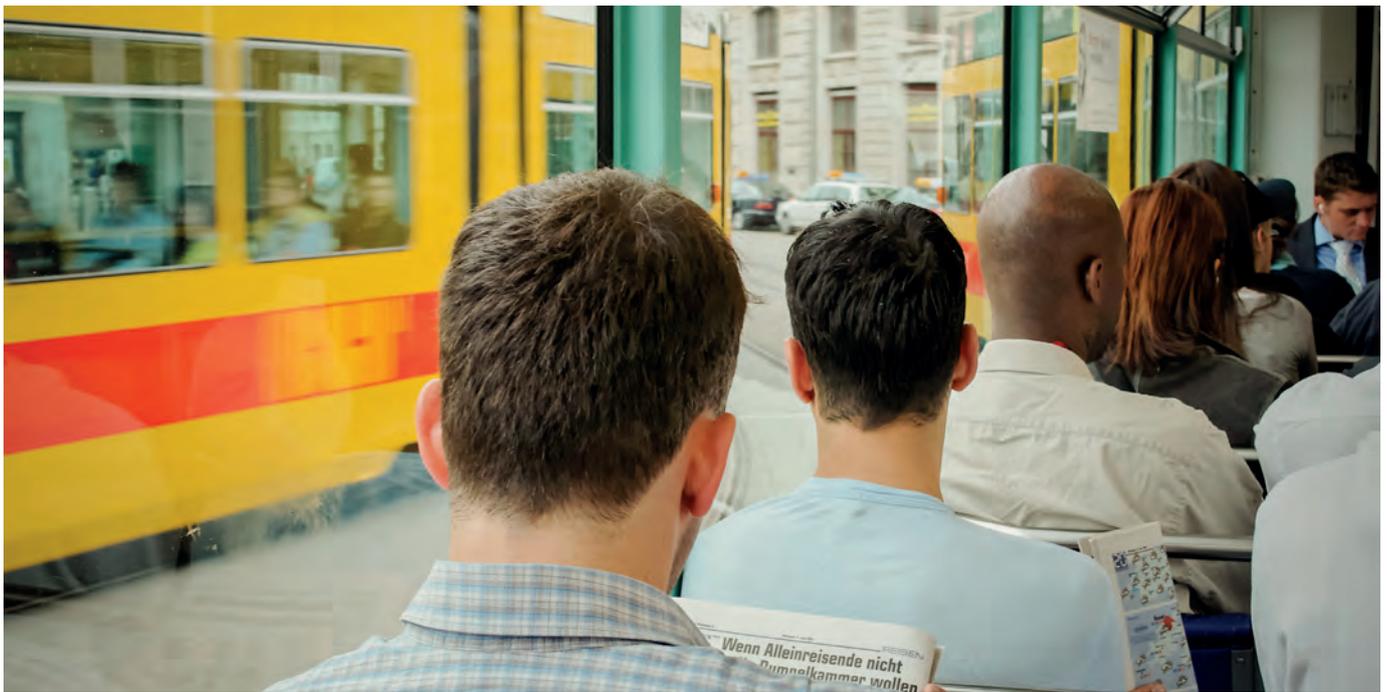
#### Welche Rolle sehen Sie für den ÖV im oberen Baselbiet – und speziell für die BLT?

Das obere Baselbiet hat über die Verkehrsknoten Gelterkinden, Sissach und Liestal schnelle ÖV-Verbindungen nach Basel und ins Mittelland. Die BLT übernimmt als regionaler ÖV-Dienstleister die Funktion des Zubringers auf die SBB und die Waldenburgerbahn und erschliesst Wohn- und Arbeitsquartiere. Ein gutes ÖV-Angebot ist ein wichtiger Standortvorteil.



## Kräftiges Fahrgastwachstum durch Taktverdichtung

Der Angebotsausbau auf den Linien 10 und 17 brachte deutliches Wachstum bei den Fahrgastzahlen. 51 Mio. Fahrgäste waren 2012 mit Tram oder Bus unterwegs. Gegenüber 2011 ist dies eine Steigerung der Passagierzahlen um 2,2 Mio. bzw. 4,5%. Durch die Taktverdichtung konnten die beiden Tramlinien 10 und 17 mit einem Plus von 7% bzw. 24% am meisten Neueinsteiger gewinnen. Stark gewachsen ist mit 11% auch die Buslinie 64 Arlesheim–Allschwil.



### Linien 10 und 17 legen zu dank 7,5-Minutentakt

Ein Angebotsausbau schafft eine höhere Nachfrage. Die im Rahmen des 6. Generalen Leistungsauftrags umgesetzte Taktverdichtung der Tramlinien 10 und 17 bestätigt diese Annahme eindrücklich. Die Linie 10 konnte sowohl im Birseck als auch im Leimental durch das dichtere Fahrleistungsangebot (acht statt sechs Tramzüge die Stunde) zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Insgesamt wies der 10er für 2012 inklusive der Strecke in der Stadt Basel 1,2 Mio. mehr Einsteiger aus als im Vorjahr; ein Plus von 7%. Die Linie 17 wuchs dank der Taktverdichtung 2012 um 480'000 Einsteiger bzw. hohe 24%.

### Mehr ÖV-Passagiere für Basel

Mit den zusätzlich nach Basel transportierten Fahrgästen entlastet die BLT nicht nur das Strassennetz in der Agglomeration, sie unterstützt auch den Kanton Basel-Stadt in seinem Ziel, den Anteil des öffentlichen

Verkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet zu erhöhen. Gleichzeitig profitieren die ÖV-Linien in der Stadt durch Umsteigereffekte von der grösseren Zahl zugeführter ÖV-Passagiere. Die Taktverdichtung auf den Linien 10 und 17 hat – dies zeigen die Zahlen für das Jahr 2012 deutlich – den ÖV in der Region insgesamt gestärkt und das Angebot attraktiver gemacht.

### Sechs Gelenkbusse auf der Linie 64

Als Folge der Taktverdichtung konnten die Anschlüsse zwischen den Tram- und Buslinien wesentlich besser aufeinander abgestimmt werden. Dies war vor allem auf der Tangentialbuslinie 64 zwischen Allschwil und Dornach/Arlesheim spürbar. 2012 verzeichnete diese Linie eine Fahrgastzunahme von 11% auf insgesamt 1,6 Mio. Um die steigenden Passagierzahlen bewältigen zu können, werden auf der Linie 64 neu sechs Gelenkbusse eingesetzt. Zum Fahrgastwachstum der Linie beigetragen haben ausserdem steigende Schülerzahlen beim Gym-

nasium Oberwil sowie die durch den 64er erschlossenen Neubaugebiete in Allschwil. Die Fahrgastzahlen der übrigen BLT-Linien entwickelten sich im Rahmen des in den letzten Jahren beobachteten kontinuierlichen Wachstums von rund +1,5%.

## Unserer Kundschaft verpflichtet

Die Kundinnen und Kunden sind mit dem öffentlichen Verkehr in unserer Region sehr zufrieden. Laut Kundenzufriedenheitsumfrage 2011 der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn, deren Resultate 2012 publiziert wurden, erreicht der ÖV im TNW-Gebiet 76 von 100 möglichen Punkten. Das gute Resultat ist für die BLT eine Bestätigung und zugleich ein Ansporn, die eigene Dienstleistungsqualität laufend zu überprüfen und weiter zu verbessern.

### Erfolgsfaktoren für den ÖV

Zentrale Erfolgsfaktoren für die Kundenzufriedenheit mit dem ÖV sind ein dichtes Netz, ein hoher Takt, umsteigefreie Verbindungen, ein zuverlässiges Angebot und freundliches Personal. Die BLT hat in den letzten Jahren mehrere Millionen Franken in Angebotsverbesserungen (z.B. Taktverdichtung), in neue Fahrzeuge (Tango-Trams und moderne Busse) und in den Ausbau der Infrastruktur investiert (Gleis- und Fahrleitungserneuerung). Immer bedeutender wird die Fahrgastinformation: an Haltestellen, in den Fahrzeugen und via elektronische Medien.

### Interview mit Reto Meister, Leiter Marketing & Vertrieb

Die BLT hat eine sehr gute Bewertung bei der Kundenumfrage erhalten.

Wo liegen die Stärken im ÖV-Angebot der BLT?

Die BLT bietet mit ihren Linien in dichtem Takt viele Direktverbindungen zu wichtigen Umsteigeknoten, wie den Bahnhof SBB oder die Bahnhöfe Dornach und Sissach, aber auch zu grossen Arbeitsplatzgebieten in der Region. Die Tangentialbuslinien ermöglichen schnelle und attraktive Verbindungen zwischen dem Rheintal, dem Birseck und dem Leimental. Ihre Kurse verkehren zuverlässig, die Anschlüsse funktionieren. Hohe Zufriedenheitswerte erhält auch das Personal, das als dienstleistungsorientiert und kundenfreundlich wahrgenommen wird und auf die Sauberkeit der Fahrzeuge und die Infrastruktur hohen Wert legt.

Was unternimmt die BLT, um die Kundenzufriedenheit zu festigen und weiter auszubauen?

Die BLT hat ihr Angebot für die Fahrgäste sowohl quantitativ wie qualitativ ausgebaut. Mit der Taktverdichtung auf den Linien 10 und 17 wurde die Attraktivität des ÖVs im Leimental und im Birseck deutlich erhöht. 1,6 Millionen neue Fahrgäste allein auf diesen beiden Linien bestätigen den Erfolg dieser Massnahme eindrücklich. Gleichzeitig haben wir die Anschlüsse von Tram auf Bus nochmals verbessert und setzen heute zu grossen Teilen mit den Tango-Trams und den neuen Bussen modernstes Rollmaterial ein.

Wo liegen die Prioritäten in der Zukunft?

Ganz wichtig ist der BLT eine zeitgemässe Fahrgastinformation: Seit Dezember 2012 bietet die BLT eine eigene App für Smartphones an. Sie zeigt für jede Haltestelle im TNW aktuelle Abfahrtszeiten an, für die Busse in Echtzeit. In den nächsten zwei Jahren werden zudem die Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen mit Echtzeitangaben und aktuellen Umsteigebeziehungen ergänzt sowie ein neuer Haltestellenauftritt umgesetzt. Sehr beliebt ist das gratis WLAN in den Tango-Trams. Bis heute haben sich über 30'000 User registriert. Täglich nutzen mehrere Tausend Fahrgäste diese Dienstleistung.

Die Nutzung des Strassenraums in der Agglomeration nimmt stetig zu.

Was tut die BLT, um die Zuverlässigkeit des ÖV-Angebots zu gewährleisten?

Die Fahrplanstabilität und damit verbunden die Pünktlichkeit des Angebots haben Priorität. Auf unserem Tramnetz können wir dank dem hohen Anteil an Eigentrasse eine grosse Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit anbieten. Im Busverkehr arbeitet die BLT zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft intensiv an Massnahmen, welche die Fahrplanstabilität weiter stärken, seien es Bevorzugungen an Lichtsignalanlagen, Fahrbahnhaltestellen oder zusätzliche Busspuren. Bereits in Umsetzung sind Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung in Therwil.



## Erneuerung der Gleis- und Bahnsicherungsanlage Ruchfeld

Die BLT ersetzte während der Sommerferien die Gleis- und Sicherungsanlagen im Bereich des Depots Ruchfeld bei der Verzweigung der Linien 10 und 11. Vom 2. Juli bis 10. August 2012 wurde der Trambetrieb am wichtigsten Verkehrsknoten im BLT-Tramnetz mit 600 Durchfahrten pro Tag einspurig geführt. Bauweichen und ein provisorisch installiertes Stellwerk gewährleisteten während der Bauphase einen sicheren und weitgehend fahrplanmässigen Betrieb.



### 200'000 Durchfahrten pro Jahr

Der wichtigste Verkehrsknoten im Streckennetz der BLT liegt entlang des Tramdepots Ruchfeld mit der Verzweigung der Linie 10 nach Arlesheim/Dornach und der Linie 11 nach Reinach/Aesch. Täglich wird dieses Nadelöhr von 600 Tramkursen passiert, pro Jahr sind es deutlich mehr als 200'000 Durchfahrten. Der Ersatz der Gleisanlage war eine Notwendigkeit; sie stammte aus den 1970er-Jahren und wies starke Verformungen und Abnutzungen auf. Gleichzeitig wurden die aus den frühen 1990er-Jahren stammende Bahnsicherungsanlage (BSA) ersetzt und neue Signale installiert.

### Sicherheit im Baustellenbereich

Die Grossbaustelle Ruchfeld stellte eines der herausforderndsten Infrastrukturprojekte der letzten Jahre dar. Um den einspurigen Fahrbetrieb im Bereich Ruchfeld zu gewährleisten (eine komplette Stilllegung des Teilabschnitts kam aus betrieblichen Gründen nicht in Frage), mussten sechs Bauweichen und vier provisorische Signale eingebaut werden, gesteuert von einem eigens für die Bauphase erstellten und durchgängig bedienten Stellwerk.

Im Baustellenbereich konnte sich jeweils nur ein Tramzug aufhalten. Trotz der temporären Einstellung des Einsatztrams E11 befuhr alle 1,9 Minuten ein Tram den Einspurabschnitt. Für die Sicherheit der Bauarbeiter war speziell ausgebildetes externes Personal besorgt.

### Grosser Koordinationsaufwand

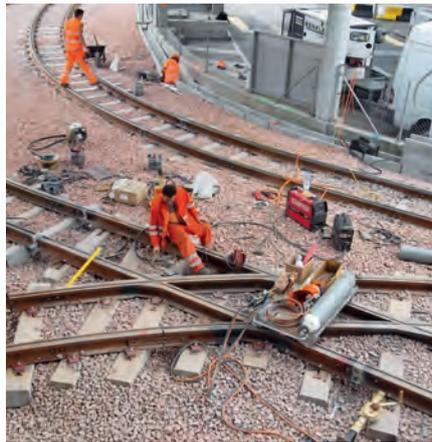
Für das anspruchsvolle Bauprojekt wurde das Ziel «Fahrplanstabilität bei grösstmöglicher Sicherheit» ausgegeben. Um die Vorgabe umzusetzen, war eine minutiöse Planung und Koordination mit externen Partnern vonnöten. Es galt, die Gleisbauarbeiten mit den Betriebsabläufen einwandfrei zu koordinieren. Insgesamt neun verschiedene Bauphasen sah das Bauprojekt vor, entsprechend waren neun verschiedene Betriebsabläufe zu koordinieren. Die BLT hat ihr Fahrdienstpersonal speziell für die Baustelle Ruchfeld geschult.

### 10 Weichen, 20 Signale und 10 Kilometer Kabel

Vom 2. Juli bis Ende August wurden die Gleise und die Fahrleitung im Bereich Ruchfeld auf einer Länge von rund 500 Metern komplett erneuert. Die Erneuerung umfasste die Neuverlegung von insgesamt 10 Weichen und 5 Gleiskreuzungen sowie Kabeltrassen beidseitig der Gleise zwecks Verkabelung der Sicherheitsanlagen. Die alte Bahnsicherungsanlage musste einer neuen weichen. Die neue Anlage besteht aus 20 Signalen, 15 Zugsicherungen und 50 Achszählern. Für die Installation wurden über 10 Kilometer Kabel verbaut.

### Investition in die Zukunft

Die Zielvorgabe, wonach die Sanierung des wichtigsten Knotens im BLT-Netz mit minimalsten Behinderungen für die Fahrgäste und grösstmöglicher Sicherheit durchzuführen sei, wurde vollumfänglich erfüllt. Auch die Kapazität des vielbefahrenen Abschnittes wurde durch die neue Bahnsicherungsanlage erhöht. Insgesamt investierte die BLT beim Verkehrsknoten Ruchfeld CHF 8,6 Mio. in die Sicherheit und Stabilität des Trambetriebs – und damit in die Zukunft.



### Energieeffiziente Weichenheizung

Mit der neuen Bahnsicherungsanlage verfügt die BLT über eine Anlage, die modernste Sicherheitsstandards erfüllt. Aber nicht nur das. Gleichzeitig wurde eine vollautomatische Steuerung für die Weichenheizungen realisiert. War früher das Einschalten der Weichenheizungen nur per Hand möglich, wird die Arbeit heute durch ein intelligentes System erledigt. Dabei erfasst eine Wetterstation Lufttemperatur und Niederschlag; ein Sensor misst die Schienentemperatur an der Weiche. Anschliessend werden die Messwerte durch die Steuerung verarbeitet, welche die Heizstäbe an Strecken- und Depotweichen regelt. Das energieeffiziente System sorgt dafür, dass nur dann geheizt wird, wenn es auch wirklich nötig ist – und auch das nur soweit, bis die Schiene die erforderliche Temperatur erreicht hat.

## Eine moderne und ökologische Fahrzeugflotte

Die BLT setzt moderne und ökologische Fahrzeuge im Linienbetrieb ein. Die 19 Tango-Trams überzeugen durch hohen Fahrkomfort und benötigen über 30% weniger Strom als die bisherigen Schindler-Trams. 2013 werden weitere 19 Tango-Trams bestellt. Auch bei den Linienbussen setzt die BLT auf energieeffiziente und schadstoffarme Fahrzeuge. Die BLT erhält 2013 die ersten in die Schweiz ausgelieferten Citaro-Normbusse, welche die Euro-6-Abgasnorm erfüllen.



### Interview mit Fredi Schödler, Ressortleiter Betrieb & Technik

2011 und 2012 wurde die erste Serie der Tango-Trams an die BLT ausgeliefert und auf den Tramlinien 10 und 11 in Betrieb genommen.

Wie sind die Erfahrungen mit den neuen Tango-Tram Serienfahrzeugen?

Die BLT ist stolz, mit dem Tango-Tram ein hochmodernes und zugleich sehr zuverlässiges Fahrzeug aus Schweizer Produktion im Linieneinsatz zu haben. Bis Ende 2012 haben die 19 Tango-Trams der BLT mehr als zwei Millionen Kilometer ohne nennenswerte Störungen absolviert. Das Fahrzeugkonzept bewährt sich: acht Doppeltüren im Niederflurbereich ermöglichen einen schnellen Fahrgastwechsel, die grosse Laufruhe und eine effiziente Klimaanlage sorgen für hohen Fahrkomfort. Die Trams sind einfach zu warten und belasten die Schieneninfrastruktur wenig. Wie Messungen bestätigt haben, funktioniert auch die Rekuperation der Bremsenergie tadellos. Ein Drittel des Energiebedarfs der Fahrzeuge kann ins Stromnetz zurückgespeist werden. Trotz Klimaanlage und viel Elektronik benötigt ein Tango-Tram damit deutlich weniger Energie als ein unklimateisiertes Schindler-Tram.

Wie ist rückblickend der Entscheid zu bewerten, vier Vorserienfahrzeuge zu testen?

Es war richtig und wichtig, Vorserienfahrzeuge zu bestellen. Dies erlaubte es uns, wertvolle Kundenreaktionen und betriebliche Erfahrungen zu sammeln. Viele Erkenntnisse sind in die Produktion der Serientrams eingeflossen. Dazu gehört ein wesentlich aufgewerteter Fahrgastraum, aber auch diverse Optimierungen bezüglich eines effizienten Fahrzeugunterhalts. So wurden u.a. elf zusätzliche Sitzplätze im Niederflurbereich eingebaut, mehr Haltestangen und -griffe für sichere Haltemöglichkeiten geschaffen und der Bremsvorgang optimiert.

2013 wird die BLT eine zweite Serie von 19 Tango-Trams bestellen.

Werden sich diese Fahrzeuge gegenüber der ersten Serie unterscheiden?

Grundsätzlich sollen die 19 Fahrzeuge der zweiten Tango-Serie baugleich ausgeführt werden. Anpassungen erfolgen im Rahmen veränderter Normen und Gesetze und im Bereich der Fahrgastinformation. Die Tango-Trams der zweiten Serie werden über Doppelbildschirme verfügen. Dazu werden ergonomische Optimierungen für das Fahrdienstpersonal im Führerraum geprüft. Zum Einsatz gelangen die neuen Fahrzeuge ab 2015 auf den Linien 10 und 11.



## BLT setzt auf schadstoffarme Linienbusse

Die BLT betreibt 19 Buslinien und verfügt über 62 Fahrzeuge. Der Busbetrieb ist in den letzten Jahren stark gewachsen. 2012 bestellte die BLT 12 neue Busse, davon drei Gelenkbusse. Wo werden die neuen Fahrzeuge eingesetzt?

Die neuen Fahrzeuge werden auf allen Buslinien im Ober- und Unterbaselbiet eingesetzt. Wegen des starken Fahrgastwachstums auf der Linie 64 werden zwischen Arlesheim und Allschwil sechs Gelenkbusse verkehren. Im Oberbaselbiet fahren die Gelenkbusse auf den Schüler- und Pendlerkursen der Linien 107 und 108. Die neuen Busse werden im 1. Quartal 2013 ausgeliefert. Sie ersetzen ältere, noch zweitürige Fahrzeuge. Mit den neuen Bussen verfügt die BLT über eine moderne und schadstoffarme Fahrzeugflotte. Das Durchschnittsalter der Linienbusse beträgt fünf Jahre.

Zum Thema Energieeffizienz: Mit den neu beschafften Bussen kann die BLT als erstes Schweizer ÖV-Unternehmen Linienfahrzeuge mit der Euro-6-Abgasnorm einsetzen. Welche Verbesserungen bringt dieser neue Standard?

Es freut uns, dass die BLT als erstes Transportunternehmen der Schweiz die neuen Mercedes Citaro-Normbusse erhält, welche die strenge Euro-6-Abgasnorm erfüllen. Die BLT verfügt damit über die derzeit saubersten Linienbusse mit Dieselantrieb. Ein Dieselmotor mit Euro-6-Norm stösst 97% weniger Russpartikel aus als ein Euro-1-Motor vor 20 Jahren. Die Stickoxid-Emissionen sind um 95% gesunken. Möglich macht dies eine optimierte Verbrennung des Diesels und eine aufwändige Abgasreinigung. Die BLT will mit diesen neuen Bussen bewusst ein Zeichen für den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge setzen.

Die BLT testet seit 2011 auch ein Hybridfahrzeug. Welche Erfahrungen konnten mit dieser Technik gesammelt werden?

Wir haben sehr gute Erfahrungen mit der Hybridtechnologie gemacht. Die BLT verfügt über Buslinien, die für den Einsatz von Hybridfahrzeugen gut geeignet sind. Der Hybridmotor hat auf diesen Linien gegenüber einem konventionellen Antrieb 26% Treibstoff eingespart. Auf eine Jahresfahrleistung eines Busses von 70'000 Kilometern hochgerechnet bedeutet dies eine Einsparung von 7'000 Litern Diesel. 2013 wird die BLT ein neues Hybridfahrzeug mit modernster Hybridtechnik in Betrieb nehmen. Wir erwarten eine weitere Steigerung der Energieeinsparung. Von unseren Busfahrern wird die neue Technologie mit grossem Interesse verfolgt. Die Anzeigen zu Dieselverbrauch und Motoreffizienz im Fahrzeug motivieren unser Fahrpersonal, möglichst sparsam zu fahren.



## BLT-Trams für Belgrad

Mit der Inbetriebnahme der neuen Tango-Trams konnte älteres Rollmaterial der BLT ausgemustert werden. Sechs 40-jährige DÜWAG-Trams und zehn 50-jährige Anhänger wurden den Belgrader Verkehrsbetrieben zur weiteren Verwendung überlassen. Finanziert wurde der Transport nach Serbien vom Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO).

## Top informiert reisen mit dem Online-Angebot der BLT

Mit der rasanten Entwicklung der neuen Medien werden heute vermehrt Fahrplaninformationen online nachgefragt. Um diesem neuen Bedürfnis optimal Rechnung zu tragen und um die Fahrgäste vor der Reise, auf der Haltestelle und während der Fahrt gezielt mit den wichtigsten Angaben zum ÖV-Angebot zu versorgen, hat die BLT 2012 ihr Online-Angebot ausgebaut und mit einer Fahrplan-App sowie Social Media ergänzt.



### Schneller und besser informiert ans Ziel

Die Informationsbedürfnisse der Fahrgäste sind sehr individuell. Im Zentrum des online-Angebots der BLT steht die möglichst aktuelle und bedürfnisgerechte Fahrgastinformation, die gegenüber dem gedruckten Kursbuch auch Anschlussinformationen bietet sowie über Störungen und baustellenbedingte Umleitungen informiert. Das Online-Angebot besteht aus vier Modulen: dem Internet, Apps, Services und Social Media.

### Fahrgastinformation an Haltestellen und in den Fahrzeugen

Einiges wird sich bei den Fahrgastinformationen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen verändern. An stark frequentierten Haltestellen sind Fahrgastinformations-Anzeigen installiert. Sie zeigen den Fahrgästen die Abfahrtszeiten der die Haltestelle bedienenden Linien in Echtzeit an und informieren im Bedarfsfall über Betriebsstörungen. Laufend werden zusätzliche Haltestellen mit solchen Abfahrtsmonitoren ausgerüstet.

Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen wird in den nächsten Jahren eine weitere Aufwertung erfahren. Zur Anschlusssicherung zwischen S-Bahn und Bus betreibt die BLT seit 2010 zusammen mit der SBB, Post-Auto Nordschweiz und Autobus AG Liestal eine Datendrehscheibe. In den S-Bahnen können die Fahrgäste an Bildschirmen live einsehen, welche Buslinien die Anschlüsse am nächsten Bahnhof abwarten. Diese Echtzeitangaben werden demnächst auch auf den Bildschirmen in den Bussen angezeigt. 2012 haben die BVB und die BLT ihr Betriebsleitsystem im Trambereich erneuert. Dies ermöglicht in Zukunft, den Informationsaustausch und die Anschlusssicherung zwischen allen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet des TNW vorzunehmen. Einer grossen Nachfrage erfreut sich das am 10. Februar 2012 eingeführte WLAN-Angebot in den Tango-Trams, das BLT FreeNet. Der kostenlose WLAN-Service bietet den Fahrgästen, insbesondere auf Vorortslinien mit Reisezeiten von häufig mehr als 15 Mi-

nuten, die Möglichkeit, die Reisezeit für online-Aktivitäten zu nutzen. Das WLAN der BLT wird insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten (zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 17 und 19 Uhr) rege nachgefragt. Der Zugang zum BLT FreeNet ist einfach gestaltet. Eine einmalige Registrierung per SMS genügt. Bis Ende 2012 haben sich rund 30'000 Nutzerinnen und Nutzer registriert.

**Internet:**

**die zentrale Informationsplattform**

Die BLT-Homepage [www.blt.ch](http://www.blt.ch) ist die ideale Adresse für Informationen vor einer Reise oder allgemeine Auskünfte zu Tarifen oder Produkten sowie über das Unternehmen BLT. 2012 wurde die Homepage vollständig erneuert. Sie erscheint heute in einem modernen Design mit einfacher Navigation. Über einen Schnelzugriff können rasch und gezielt Reisen geplant sowie Fahrpläne der einzelnen Linien und Haltestellenfahrpläne abgefragt werden. Ergänzt wird das Angebot durch einen individuell einstellbaren Abfahrtsmonitor ab jeder beliebigen Haltestelle im TNW-Gebiet sowie aktuelle Betriebsinformationen. Die Website der BLT ist benutzerfreundlich und übersichtlich gestaltet und direkt mit den YouTube- und Facebook-Accounts der BLT verknüpft.

Für unterwegs kann eine mobile Version der Homepage für Smartphones und Tablets geladen werden. Die Internetseite der BLT ist konsequent in Deutsch und in Englisch ausgestaltet: mehr als zehn Prozent der Besucher nutzen die englischsprachige Version.

**Für unterwegs:**

**BLT-App mit Echtzeitdaten**

Die neue BLT-App «Abfahrten» liefert die Abfahrtszeiten sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel im TNW-Gebiet direkt auf mobile Endgeräte. Die Applikation schliesst damit eine Lücke. Während bei anderen ÖV-Apps die Reiseplanung im Vordergrund steht (Tür-zu-Tür-Fahrplaninformation), ist die BLT-App ein kleiner mobiler Abfahrtsmonitor für unterwegs: Über die «locate me»-Funktion kann sich der Fahrgast sämtliche TNW-Haltestellen anzeigen lassen, die sich in der Nähe seines jeweils aktuellen Standorts befinden. Die Abfahrtszeiten der Busse der BLT und der AAGL (Autobus AG Liestal) werden gegenwärtig in Echtzeit angezeigt, jene der anderen Verkehrsbetriebe werden im Jahre 2013 folgen. Die App wurde am 18. Dezember 2012 freigeschaltet. Sie ist kostenlos auf iPhone- und Android-Geräten verfügbar.



## Kurznachrichten



### Doppelspurausbau Ettingen–Flüh

Der Landrat hat am 24. Januar 2013 den Verpflichtungskredit von CHF 16,45 Mio. für den Doppelspurausbau der Linie 10 zwischen Ettingen und Flüh einstimmig genehmigt. Damit ist die Finanzierung des CHF 28 Mio. Projektes gesichert. An diesem beteiligen sich auch der Bund mit 31% und der Kanton Solothurn mit 10% der Kosten. Die Plangenehmigung vom Bundesamt für Verkehr liegt vor und ist rechtskräftig, so dass mit den Vorbereitungsarbeiten bereits 2013 begonnen werden kann. Der Ausbau auf Doppelspur erfolgt während einer dreimonatigen Streckensperrung im Sommer 2014. Der Ausbau der Strecken Ettingen–Sonnenrain und Witterswil–Bättwil auf Doppelspur ermöglicht die Einführung eines 7½-Minutentakts bis Flüh. Vorerst soll dieser während den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags gefahren werden. Dies stellt gegenüber dem heutigen 15-Minutentakt eine Verbesserung und bedeutende Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots für das

hintere Leimental dar. Die Taktverdichtung auf der Linie 10 zwischen Dornach und Ettingen, welche per Dezember 2011 eingeführt wurde, brachte eine Nachfragesteigerung von 7%. Es ist zu erwarten, dass die heutigen Fahrgastzahlen auf dem Abschnitt Ettingen–Flüh von jährlich 730'000 Personen ab 2015 deutlich ansteigen werden.

### Fahrleitungserneuerung

#### Flüh – Rodersdorf

Die BLT begann 2009, ihr Fahrleitungsnetz in Etappen auf eine zuverlässige Stromversorgung zu optimieren und mit Blick auf die Taktverdichtung und den Einsatz von Tango-Trams auszurichten. Vom 29. September bis 14. Oktober 2012 folgte die letzte Etappe im hinteren Leimental. Zwischen Flüh und Rodersdorf, wo je ein Gleichrichter steht, wurde die 40-jährige Fahrleitungsanlage zusammen mit den Tragwerken und Masten komplett erneuert. Der Fahrleitungsquerschnitt wurde vervierfacht und damit die Kapazität für den Strombezug erhöht. Die

Massnahme dient insbesondere auch der Rekuperation, der Rückspeisung des durch die Tango-Trams erzeugten Bremsstroms in das Fahrleitungsnetz. Die BLT-Gleichrichter sind redundant ausgelegt. Fällt einer aus, springt der andere ein und versorgt die Fahrleitung mit genügend Strom, so dass die Trams ohne markante Leistungseinbusse weiter fahren können. Während der Bauzeit wurde die Strecke mit Tramersatzbussen bedient. Die vollständig erneuerte Fahrleitungsanlage konnte am 15. Oktober 2012 dem Betrieb übergeben werden.

## Tramnetz 2020

Das Tramnetz der Region Basel hat Marktpotential und soll gezielt weiter entwickelt werden. Gemeinsam erarbeiteten das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) Basel-Landschaft ein Konzept, wie das Tramnetz in zehn bis 15 Jahren aussehen könnte. Das «Tramnetz 2020» baut auf dem bestehenden Netz auf und sieht einen etappierten Ausbau von rund 19 neuen Strecken-Kilometern vor. Das Konzept ist klar strukturiert und auf die Verknüpfung von Tram- und Regio-S-Bahn-Stationen ausgerichtet. Neue Tramstrecken sorgen dafür, dass neue Wohn- und Arbeitsplatzgebiete optimal erschlossen werden. Die BLT ist mit folgenden Tramstrecken direkt betroffen:

- Doppelspurausbau Ettingen–Flüh
- Margarethenstich
- Doppelspurausbau Spiesshöfli in Binningen
- Tramlinienverlängerung 14 nach Salina Raurica

Gegenwärtig vertiefen die Fachleute des BVD und der BUD die technische Machbarkeit des Konzeptes, bewerten die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Projekte und nehmen die Detailplanung für die Umsetzung zusammen mit den Verkehrsbetrieben vor.



## Fahrzeugwerbung ist begehrt

Sie fallen auf: Trams mit Vollwerbung. Eines der bekanntesten Ganzwerbetrams der BLT war das «Säulitram». 1990 wurde es als erstes Vollwerbetram in der Region Basel von den Gimmick Studios gestaltet und warb über 20 Jahre für die Basellandschaftliche Kantonalbank. Ende 2012 wurde der «Säuli-anhänger» ausrangiert. Begehrt ist er nach wie vor – 2013 wird er eine neue Bleibe im «Schweinemuseum» in Stuttgart erhalten. Das «Säulitram» beweist: Verkehrsmittelwerbung kommt an. Sie bietet bei grosser Reichweite beste Kontaktchancen für die Inserenten. Gefragt sind bei der BLT insbesondere die Dachreklamewerbung von Trams und Bussen, aber auch Werbeträger wie Hängekartons im Fahrzeuginnern. Die Untersuchung von APG Traffic zeigt, dass mit Hängekartons Erinnerungswerte von fast 70% erreicht werden. Vollwerbetrams geniessen bei der BLT dagegen eine gewollte Exklusivität. Ende 2012 waren deshalb lediglich zwei Fahrzeuge mit einer Ganzgestaltung auf dem BLT-Netz unterwegs. 2012 hat die BLT mit Werbeflächen Zusatzerträge von CHF 1,4 Mio. erwirtschaftet. Diese Er-

träge fliessen zurück in den ÖV und tragen dazu bei, den Kostendeckungsgrad der ÖV-Linien zu verbessern.



## TNW Tarifverbund Nordwestschweiz

Am 21. Juni 2012 feierte der TNW sein 25-jähriges Bestehen. Nebst dem legendären U-Abo konnte der TNW in seiner Geschichte immer wieder mit kundenorientierten Innovationen überraschen. 2012 stiegen die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 2,7 Mio. Auch die Abonnemente entwickelten sich erfreulich. 2012 wurden insgesamt 2'139'500 U-Abos verkauft, 13'293 mehr als im Vorjahr.



### 25 Jahre Tarifverbund Nordwestschweiz

Der TNW wurde am 1. Juni 1987 als erster integraler Tarifverbund der Schweiz gegründet. Integral heisst, dass sowohl Abonnemente als auch Einzelfahrausweise im Verbundgebiet einheitlich geregelt sind. Dem TNW vorangegangen war ein Tarifverbund zwischen den BVB und der BLT. Die äusserst erfolgreiche Einführung des Umweltschutz-

Abonnements 1984 schuf die Grundlagen für einen Tarifverbund für die gesamte Nordwestschweiz.

In seiner 25-jährigen Geschichte nahm der TNW mit seiner zukunftsgerichteten, kundenorientierten und kosteneffizienten Philosophie in zahlreichen Bereichen eine Pionierfunktion ein.

### 25 Jahre Tarifverbund Nordwestschweiz

1987	Gründung des ersten integralen Tarifverbundes der Schweiz
1990	Erstes City-Ticket der Schweiz (SBB-Strecke plus Stadtzone)
1993	Nachfrageorientierte Einnahmenverteilung basierend auf automatischen Zählsystemen
1995	RegioCardPlus: erstes grenzüberschreitendes Abo zusammen mit dem Landkreis Lörrach. Später folgten grenzüberschreitende Lösungen mit dem Elsass.
2001	Mobility Ticket für Hotelgäste in Basel
2002	Job Ticket – ein Angebot für Unternehmen, die ihren Mitarbeitenden ein vergünstigtes U-Abo anbieten wollen
2004	Weiterentwicklung vom Tarif- zum Marketingverbund (gemeinsame Marktforschung und Kommunikation)
2007	Einführung von modernen Touchscreen-Billettautomaten im Nahverkehr für Bezahlung mit Schweizer Franken, EURO und Debit-/Kreditkarten
2007	Lancierung der U-Abo-Card für die Erneuerung des U-Abos am Automaten
2008	Einführung des TNW-Nachnetzes
2012	Weiterentwicklung der trinationalen Zusammenarbeit (gemeinsamer Marketingauftritt und durchgängige Fahrplanauskunft)

### TNW hält am Einzonenmodell für das U-Abo fest

Das U-Abo ist das Kern- und Erfolgsprodukt des TNW. Monatlich kaufen über 178'000 Personen dieses beliebte «Generalabonnement der Nordwestschweiz». Das U-Abo ist ohne räumliche und zeitliche Einschränkung im gesamten Verbundgebiet auf Bahn, Tram und Bus gültig. Pro verkauftes Monatsabonnement erhält der Tarifverbund vom Wohnkanton des Bezügers eine Subvention in der Höhe von CHF 25.

Die Vollversammlung (VV), das strategische Führungsorgan des TNW, bestehend aus Transportunternehmen und Kantonen, beschloss 2010, eine Zonierung des U-Abos zu überprüfen. Auslöser waren Fragen nach Mehrerträgen, Tarifgerechtigkeit und Zukunftsfähigkeit des Abo-Systems. Unter Mitinbezug von zwei Beratungsunternehmen wurden umfangreiche Abklärungen sowie eine Güterabwägung zwischen Beibehaltung der heutigen Lösung und einem Wechsel auf ein Zonierungssystem vorgenommen. Die VV stellte im Dezember 2012 fest, dass eine Zonierung im Sinne einer Erweiterung des Abo-Sortimentes Perspektiven für eine bessere Ausschöpfung der Zahlungsbereitschaft eröffnet und die Integration in ein national abgestimmtes Preissystem erleichtert. Nach der Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile einer Systemumstellung kam die VV aber zum Schluss, das bisherige System weiterzuführen.

Am Einzonenmodell im Abonnements-Bereich wird bis auf weiteres festgehalten. Eine Neubeurteilung wird vorgenommen, wenn sich im Tarif- und Vertriebsbereich auf nationaler Ebene wesentliche Veränderungen ergeben. Ebenfalls beibehalten wird die Subventionierung des U-Abos durch die Kantone.

## Tariferhöhung und Tariferleichterungen

Der TNW erhöhte 2012/2013 seine Tarife im Kontext der nationalen ÖV-Tariferhöhung (Trassenpreiserhöhung) und aufgrund der Investitionskosten und Angebotsverbesserungen in der Nordwestschweiz um durchschnittlich 4,6%. Mit der Tarifierfassung werden gleichzeitig Mindereinnahmen, welche durch die Abschaffung der Kostenpflicht für Kleinkinder in Gruppen unter sechs Jahren sowie die Aufhebung des TNW-Nachnetz-Zuschlages aufgefangen. Per 1. Juni 2012 wurden die Preise für Einzelfahrten, per 1. Juli 2012 jene für das Monats-U-Abo und per 1. Januar 2013 die Preise für das Jahres-U-Abo angepasst.

### Trinationale Tarifpartnerschaft vertieft

Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) hat 2008 ein dreistufiges Projekt initiiert, um den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in der trinationalen Agglomeration zu verbessern. In einer ersten Phase wurde das aktuelle grenzüberschreitende Tarifangebot untersucht und Empfehlungen zur Optimierung abgegeben. Das bestehende Angebot für Monats- und Jahresabonnenten (Regio-CardPlus, Distripass, AlsaPlus) sowie für die trinationale Tageskarte (TicketTriRegio) wird als gut und kundengerecht beurteilt. Im Bereich der Einzeltickets besteht vor allem für Verbindungen ausserhalb der Stadt Basel noch Verbesserungsbedarf. Ein neues flächendeckendes Tarifsystem für den Einzelbillettbereich soll 2013 umgesetzt werden. Im

zweiten Schritt ging es darum, dass grenzüberschreitende Tarifangebot der Bevölkerung besser bekannt zu machen. Dazu wurde die Dachmarke «triregio» lanciert, eine Internetplattform in deutscher und französischer Sprache eingerichtet sowie mit einer gezielten Kommunikationskampagne und Promotionsmassnahmen das trinationale Fahrplan- und Tarifangebot beworben. Als dritter Projektschritt konnte im Herbst 2012 ein grenzüberschreitendes Tür-zu-Tür-Fahrplanauskunftssystem realisiert werden.

### TNW-Einnahmen 2012

Im TNW konnten im Jahr 2012 Einnahmen von insgesamt CHF 241,6 Mio. erzielt werden. Gesamthaft wurden 2'139'500 U-Abos verkauft (Jahres-Abos auf Monats-Abos umgerechnet), was einem Plus von 13'293 Stück entspricht. Damit geht die positive Entwicklung der U-Abo-Absatzzahlen weiter.

Die Ertragssteigerung von CHF 2,7 Mio. ist in erster Linie auf die Tarifierfassungen per Mitte Jahr zurück zu führen. Eine leichte Nachfragesteigerung ist im Abo-Bereich und bei der Mehrfahrtenkarte zu verzeichnen. Die Verkäufe der anderen Tarifprodukte blieben stückmässig stabil.

Die Herkunft der Abonnenten ist 2012 praktisch identisch mit derjenigen vom vergangenen Jahr. 2012 wohnten 43% der U-Abo-Kunden im Kanton Basel-Landschaft, 40,7% im Kanton Basel-Stadt, 7,8% im Kanton Aargau und 4,5% im Kanton Solothurn. Die restlichen 4% verteilen sich auf übrige Kan-

tone sowie auf Deutschland und Frankreich. Die Zahl der transportierten Fahrgäste erreichte mit 220'740'928 Personen einen neuen Höchstwert. Im Jahr 2012 wurden 3 Millionen Fahrgäste mehr befördert als im Vorjahr (+1,4%). Gleichzeitig stiegen die zurückgelegten Personenkilometer um 0,4% auf 839'221'400.

### Einnahmen nach Bereich (CHF)

Abonnemente	164'732'958	68,7%
Einzelbillette	33'266'321	13,7%
Mehrfahrtenkarten	15'124'045	5,6%
Tageskarten	9'165'488	3,7%
General-/Halbtax-Abo	16'663'332	7,0%
Diverses	2'700'241	1,3%
<b>Total</b>	<b>241'652'385</b>	<b>100%</b>

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

### Einnahmenverteilung

BVB Basler Verkehrsbetriebe	48,83%
BLT Baselland Transport AG	22,04%
SBB Schweiz. Bundesbahnen	18,17%
PostAuto Nordwestschweiz	6,17%
AAGL Autobus AG Liestal	3,65%
WB Waldenburgerbahn AG	1,14%

### Tarifierfassung U-Abo im Vergleich

Monats-Abonnement	Preis bisher	Tarif ab 1.7.2012
Erwachsene (nicht übertragbar)	CHF 70.–	CHF 73.–
Senioren / IV	CHF 55.–	CHF 59.–
Junioren	CHF 45.–	CHF 48.–
Übertragbares U-Abo	CHF 80.–	CHF 85.–

## Gesundheitstag

«Gesundheit ist nicht alles, aber ohne Gesundheit ist alles nichts.» Das Zitat von Arthur Schopenhauer stand als Motto über einem internen Weiterbildungstag zum Thema Gesundheit. Das Hauptziel war, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Impulse zu geben, was sie für ihre persönliche Gesundheit tun können. Ein praxisnahes Programm mit Modulen zu den Themen Bewegung, Ernährung sowie Umgang mit Belastungen bildete den Rahmen dazu.



### Gesund am Arbeitsplatz

Der BLT ist die Gesundheit und das Wohlbefinden ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein wichtiges Anliegen. Als Arbeitgeberin leistet sie ihren Beitrag mit guten Rahmenbedingungen. Verantwortlich für die eigene Gesundheit bleibt aber jede und jeder selbst. Um diese Eigenverantwortung zu stärken, und den Mitarbeitenden bewusst zu machen, dass für die eigene Gesundheit Sorge tragen auch etwas Lustvolles sein und Freude bereiten kann, hat die BLT in Zusammenarbeit mit dem Verein «Gsünder Basel» einen abwechslungsreichen Weiterbildungstag organisiert.

### Wer fit ist, stürzt weniger

Der Tag startete – nach einem persönlichen Einstiegsreferat des Direktors Andreas Bütiker – mit Bewegung. Nach ein paar einfachen Lockerungsübungen waren alle wach und bereit. Zum Thema Stolper- und Sturzunfälle wurde der Film «unten» der SUVA gezeigt. Auf einem eigens eingerichteten

Postenlauf lernten die Teilnehmenden danach, wie sie das Risiko von Stolperunfällen und Stürzen durch einfache Koordinations- und Gleichgewichtsübungen verringern können. Geübt wurden das Abfedern von Sprüngen und das Gehen auf instabilen Unterlagen. Besonders beliebt waren Gleichgewichtsübungsspiele am Computer.

### Tipps zum Umgang mit Belastungen

In einem anspruchsvollen Arbeitsumfeld gibt es immer wieder auch belastende Momente. Ein zweiter Themenblock widmete sich deshalb der Frage, wie man lernen kann, die eigenen Belastungen zu erkennen und mit ihnen konstruktiv umzugehen. Im Vorfeld der Gesundheitstage wurden die Mitarbeitenden eingeladen, mittels Fragebogen belastende Situationen, aber auch Aufsteller zu benennen. Erfahrungsgemäss schenkt man positiven Erlebnissen weniger Beachtung als den Belastungen. Sie bewusst wahrzunehmen, macht zufriedener und hilft, Stress abzubauen.

### Bewegte Pausen

Nach einem von der BLT offerierten Mittagessen gab es zur Auflockerung einen Bewegungsblock. Viele Mitarbeitende üben ihre Tätigkeit im Sitzen aus. Um den Rücken zu trainieren und Verspannungen zu lösen, wurden einfache, aber effektive Übungen vorgeführt, die sich mit wenig Aufwand in den Arbeitsalltag integrieren lassen – etwa in einer Pause bei einem Endaufenthalt.

### Ein «gsundes Zvieri» zum Abschluss

Eine gesunde und ausgewogene Ernährung bildet die Basis für körperliches Wohlbefinden. Wie dies trotz unregelmässigen Arbeitszeiten bei der BLT möglich ist, zeigte eine Ernährungswissenschaftlerin mit praktischen Tipps auf. Die Mitarbeitenden hatten zum Thema Ernährung viele Fragen, so dass sich intensive Gespräche ergaben. Im Anschluss daran wurde in kleinen Gruppen ein Zvieri-Büffet mit neun verschiedenen Snacks zubereitet.



## Personal

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Personaleinheiten <b>Gesamtdurchschnitt</b>						
Verwaltung	26.2	28.5	27.9	26.6	29.8	133.1
Tramlinien 10, 11, 17	161.6	166.9	167.0	169.8	182.1	197.8
Buslinien 37, 47, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66	75.3	84.0	90.2	112.3	116.8	116.8
<b>Gesamt-Personalbestand</b>	<b>263.1</b>	<b>279.4</b>	<b>285.1</b>	<b>308.7</b>	<b>328.7</b>	<b>347.7</b>
Ø Jahres-IST-Stunden pro Personaleinheit	1'830	1'833	1'805	1'818	1'792	1'801

<sup>1</sup> Mitarbeiter Kontrolldienst neu in Verwaltung enthalten.  
In den Jahres-IST-Stunden pro Personaleinheit sind die Langzeitabsenzen mit eingerechnet.

## Tram- und Buslinien 2012

### 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
<b>Total</b>	<b>Tramlinien</b>	<b>64.958 km</b>

\* im BLT-Auftrag betrieben durch BVB bis Kantonsgrenze

### Buslinien

37	Bottmingen–Bruderholzspital–Dreispietz–Aeschenplatz	10.168 km
47	Bottmingen–Bruderholzspital–Dreispietz–Muttentz Bahnhof	9.260 km
58	Bruderholzspital–Gartenstadt–Münchenstein Bahnhof–Schlossmatt	7.779 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	Arllesheim–Münchenstein Bahnhof–Muttentz Bahnhof	8.928 km
64	Basel Bachgraben–Oberwil–Therwil–Reinach Dorf–Dornach Bahnhof–Arllesheim 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 *	Oberdorf–Bennwil–Hölstein	7.840 km
93 *	Lampenberg Dorf–Bubendorf EKZ–Ramlingen–Lausen Bahnhof	7.357 km
105 *	Böckten–Sissach Bahnhof–Sissach West	3.899 km
106 **	Wintersingen–Sissach	9.007 km
107 *	Eptingen–Sissach	9.639 km
108 *	Wittinsburg–Buckten–Sissach	10.990 km
109 *	Häfelfingen–Rümlingen	2.489 km
<b>Total</b>	<b>Buslinien</b>	<b>165.818 km</b>

Im BLT-Auftrag betrieben durch: \* Autogesellschaft Sissach-Eptingen (AGSE), \*\* Sägesser AG Wintersingen.

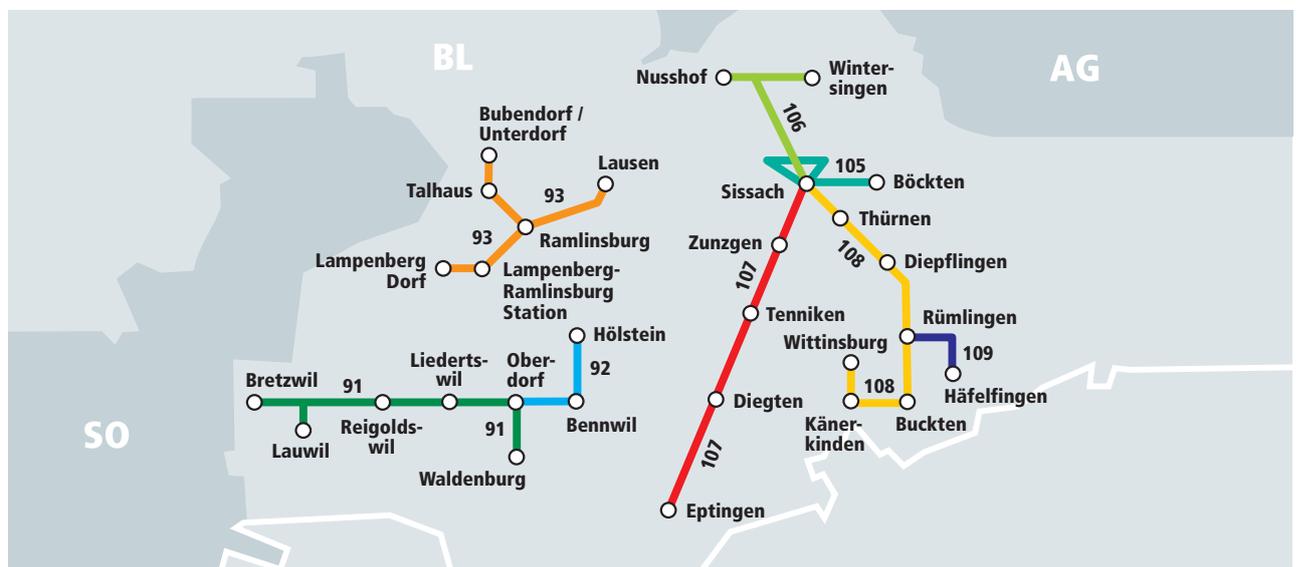
### BLT-Tram- und Buslinien unteres Baselbiet



## Fahrgastfrequenzen 2012–2011

Linie	2012	2011	2012	2011
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	17'143	15'986	74'441	68'739
11	21'193	20'942	62'187	60'835
17	2'520	2'040	7'251	6'300
37	1'668	1'677	4'103	4'218
47	770	753	2'000	1'943
58	176	160	563	510
59	155	159	215	220
60	1'696	1'672	5'951	5'894
61	724	704	1'185	1'159
62	526	513	1'478	1'493
63	251	240	882	866
64	1'612	1'455	5'847	5'572
65	582	566	1'295	1'250
66	360	342	923	897
91	91	99	396	424
92	43	47	138	159
93	79	79	155	156
105	125	116	233	217
106	160	155	690	725
107	672	670	2'517	2'535
108	247	247	979	981
109	19	17	40	37
BLT Nachtnetz	99	90	543	517
<b>Total</b>	<b>50'911</b>	<b>48'728</b>	<b>174'012</b>	<b>165'647</b>

### BLT-Buslinien oberes Baselbiet





21

22

23

24

25

26

10

Rodersdorf

10

Rodersdorf

10

Rodersdorf

10

Rodersdorf

10

Rodersdorf



20

10

Rodersdorf

## Angebotsausbau zieht viele Neukunden an, Umsatz steigt markant

Die BLT hat im Berichtsjahr ihre Fahrzeugflotte erneuert und das Angebot auf den Tramlinien 10 und 17 auf einen 7½-Minutentakt verdichtet. Im Trambereich stieg die Nachfrage deutlich. Die BLT beförderte im Berichtsjahr 51 Mio. Fahrgäste, ein Wachstum von 4,5% gegenüber dem Vorjahr. Diesem Fahrgastwachstum von 2,2 Mio. verdanken wir einen um CHF 2 Mio. höheren Verkehrsertrag. Der Jahresgewinn von CHF 2,7 Mio. liegt im Rahmen der Vorjahre.

### Ertrag

Der Taktverdichtung auf den Tramlinien 10 und 17 gingen in den vergangenen Jahren grosse Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur voraus. Damit wurden die Voraussetzungen für einheitliche Anschlüsse auf alle im 7½-Minutentakt verkehrenden Tramlinien und auf die im 15-Minutentakt verkehrenden Buslinien geschaffen. Die positive Nachfrageentwicklung bestätigt die Richtigkeit dieser langfristig vorbereiteten, in enger Abstimmung mit den Bestellern geplanten und über mehrere Jahre umgesetzten Investitionsentscheide und wird sichtbar in einem um CHF 2 Mio. höheren **Verkehrsertrag**. Dieser stieg auf CHF 50,3 Mio. und enthält auch Mehreinnahmen von rund CHF 0,3 Mio. aus den moderaten Tarifmassnahmen auf Mitte Jahr. Der Marktanteil der BLT im regionalen Personenverkehr innerhalb des TNW stieg von 21,4% auf 22%.

Im Verkehrsertrag enthalten sind U-Abo-Beiträge der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura in Höhe von CHF 11 Mio. Jedes im Verbundgebiet verkaufte Monats-Abonnement wird seit 1992 mit CHF 25 subventioniert. Der relative Anteil der Subvention am Verkehrsertrag betrug im Berichtsjahr 21,9 %.

Die **Leistungsauftragserschädigung** der öffentlichen Hand beinhaltet die erfolgswirksamen Beiträge für die Abgeltung ungedeckter Kosten im Regionalverkehr in Höhe von CHF 18,1 Mio. und für den Betrieb und Substanzerhalt der Traminfrastruktur von CHF 9,2 Mio. Die finanziellen Mehrleistungen der Besteller resultieren aus dem Angebotsausbau mit um 500'000 höheren Kurskilometern im Tramsektor sowie gestiegenen, investitionsbedingten Abschreibungsaufwendungen aus der Infrastruktur.

Die Positionen im **Nebenertrag** zeigen gegenläufige Entwicklungen. Insgesamt bilden

sich diese um CHF 0,9 Mio. zurück. Als grösste Einzelposition fällt der Rückgang der Zinserträge ins Gewicht. Zwei diesbezügliche Faktoren haben sich stark verändert. Die seit Jahren sinkenden Zinssätze für Fest- und Termingeldanlagen erreichten im Berichtsjahr ihren bisherigen Tiefststand. Gleichzeitig bildete sich die Liquidität investitionsbedingt weiter zurück.

Das Spartenergebnis der Liegenschaften wird unter den Positionen **betriebsfremder Aufwand und Ertrag** abgebildet. Die Immobilien in Zentrumslagen mit vorzüglichen Verkehrsanbindungen an den öffentlichen Verkehr waren ganzjährig vollvermietet. Trotzdem ist der Gewinn rückläufig. Bei stabilen Mieterträgen stieg der Aufwand markant an. Rückwirkend auf das Jahr 2010 wurden nicht konzessionierte Tätigkeiten der Steuerpflicht unterstellt. Betroffen davon ist die Sparte Immobilien im marktwirtschaftlichen Bereich.

### Aufwand

Die markante Wachstumsbeschleunigung mit einem vereinheitlichten 7½-Minutentakt auf allen Tramlinien widerspiegelt sich in einem Anstieg des Personalbestands um 20 Vollzeitstellen. Nebst zusätzlichem Fahrdienstpersonal mussten auch die rückwärtigen Dienste personell verstärkt werden. Hauptsächlich bedingt durch Personalaufstockungen erhöhten sich die **Personalaufwendungen** um CHF 2,4 Mio. Die seit Jahren stabile oder sogar leicht rückläufige Teuerungsentwicklung führte zu keinen diesbezüglichen Mehrkosten. Hingegen konnten die im Gesamtarbeitsvertrag geregelten Verbesserungen gewährt werden. Mit der schrittweisen Einführung der fünften Ferienwoche kamen alle Mitarbeitenden 2012 in den Genuss eines zusätzlichen Ferientages. Für die meisten Pensionskassenversicherten der BLT gilt heute noch das Leistungsprimat, in welchem die Rente als Prozentsatz des ver-

sicherten Lohnes definiert wird. Auf 2014 ist die Umstellung auf das Beitragsprimat geplant. Im Zusammenhang mit dieser Umstellung werden die technischen Grundlagen der Pensionskasse neu festgelegt. Um die laufenden Renten zu sichern und den Deckungsgrad dieses Vorsorgewerkes zu stärken, ist zulasten des Personalaufwandes eine Rückstellung von CHF 2 Mio. gebildet worden.

Die **Sachaufwendungen** steigen um CHF 1,8 Mio. Die wesentlichen Ursachen dafür finden sich im Anlagen- und Fahrzeugunterhalt. Auch bei einer nochmals intensivierten Nutzung von Fahrzeugen und Schienennetz muss die Sicherheit jederzeit gewährleistet sein. Bei den Fahrzeugen erfolgt dies durch regelmässige, zeit- oder kilometerabhängige Revisions- und Unterhaltsarbeiten. Dafür wurden im Berichtsjahr CHF 6,4 Mio. bzw. CHF 1,8 Mio. mehr als im Vorjahr ausgegeben. Für Fahrbahn, Fahrleitungen, Fernmelde- und Sicherungsanlagen sowie Maschinen und Mobilien waren Unterhaltsaufwendungen von unverändert CHF 4,1 Mio. notwendig, obwohl die Netzbelastung durch die Taktverdichtung nochmals eine starke Zunahme um 487'000 Zugkilometer oder 14,2% verzeichnete. Dank optimierten Planungsinstrumenten können die Unterhaltsarbeiten langfristig angegangen und durch abgestimmte Bauosgrössen vorteilhafter vergeben werden. Die übrigen Aufwandpositionen im Sachaufwand bleiben insgesamt konstant.

Die laufenden Investitionen in den Infrastrukturausbau und in neues Rollmaterial führen zu höheren **Abschreibungsaufwendungen** von CHF 0,7 Mio. Die Abschreibungen werden zeitproportional auf dem Anschaffungswert berechnet. Es gilt das Prinzip der Einzelbewertung. Bei der Bestimmung der Abschreibungsdauer orientieren wir uns an

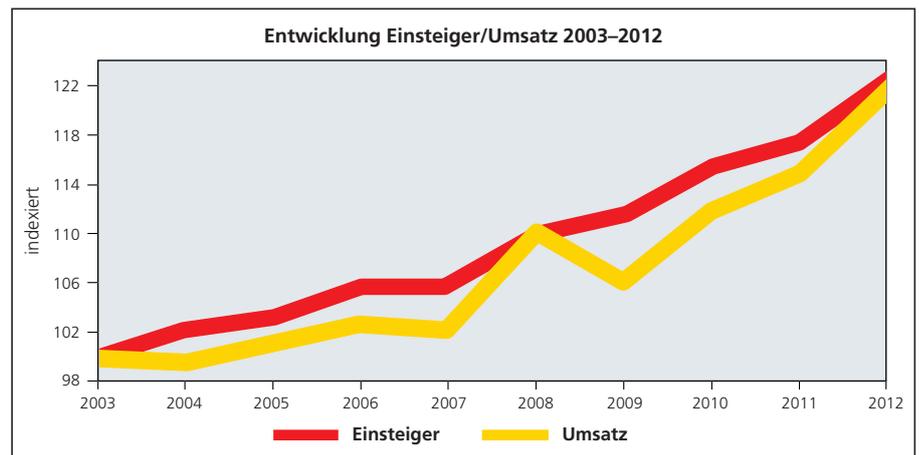
der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV), der physischen Lebensdauer, den internen Anlagerichtlinien sowie an vertraglichen oder gesetzlichen Einschränkungen. Die ordentlichen Abschreibungsaufwendungen der Sparte Infrastruktur betragen CHF 6,8 Mio., für den regionalen Personenverkehr sind es CHF 11,5 Mio.

Das **Unternehmensergebnis** von CHF 2,7 Mio. liegt CHF 0,2 Mio. unter demjenigen des Vorjahres. Aus den Sparten des öffentlichen Regionalverkehrs resultiert ein Überschuss von CHF 1,4 Mio., der marktwirtschaftliche Bereich schliesst mit einem Ertragsüberschuss von CHF 1,3 Mio. ab. Der Jahresgewinn wird den Reserven zugewiesen und führt damit zu einer weiteren Stärkung der Eigenkapitalbasis.

#### Aktiven und Passiven

Die Bilanzentwicklung ist geprägt durch hohe Nettoinvestitionen von insgesamt CHF 39,3 Mio. in neues Rollmaterial und in die Infrastruktur. Für die Beschaffung von neuen Schienen- und Strassenfahrzeugen wurden CHF 23,7 Mio. verausgabt. Mit der Auslieferung des letzten von total 19 Tango-Trams ist die erste Beschaffungsserie in Höhe von CHF 92,4 Mio. erfolgreich und innerhalb des bewilligten Kreditrahmens abgeschlossen worden. Das gesamte Beschaffungslos konnte eigenfinanziert werden. Die Investitionen für den Erhalt und Ausbau der Traminfrastruktur belaufen sich auf CHF 12,4 Mio. Schwergewichtig wurden Vorhaben im hinteren Leimental sowie auf dem stark befahrenen Streckenabschnitt im Bereich Ruchfeld in Münchenstein realisiert.

Die flüssigen Mittel setzen sich zusammen aus Barbeständen und Sichtguthaben bei Postfinance und Banken. Sie beinhalten im Weiteren Geldmarktpapiere bei schweizeri-



schen Finanzinstituten mit einer Restlaufzeit bis zu drei Monaten. Die Abnahme der Liquidität ist auf hohe Investitionen zurückzuführen.

Forderungen aus Leistungen werden zum ursprünglichen Rechnungsbetrag abzüglich einer pauschalen Wertberichtigung für gefährdete Forderungen bewertet. Diese trägt der Fälligkeit und dem Betriebsstatus Rechnung.

Andere kurzfristige Forderungen umfassen Geldmarkt- und Termingeldanlagen bei schweizerischen Finanzinstituten mit einer Laufzeit von über drei Monaten bis zu einem Jahr. Sie dienen der Finanzierung der nächsten Trambeschaffungstranche.

Mit der Auslieferung der neuen Schienenfahrzeuggeneration muss auch ein Ersatzteillager aufgebaut werden. Dafür wurden im Berichtsjahr CHF 1,8 Mio. investiert. Die Bewertung erfolgt zu Anschaffungskosten. Risiken aus langer Lagerdauer wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Die aktive Rechnungsabgrenzung betrifft den abgegrenzten Zinsertrag sowie Forderungen aus nicht abgerechneten Trassenpreisschädigungen.

Auf der Passivseite werden die innerhalb eines Jahres fälligen Verpflichtungen als Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Die Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand zeigen ausschliesslich die von den Bestellern erhaltenen nicht rückzahlbaren, rückzahlbaren sowie bedingt rückzahlbaren Darlehen. Dabei handelt es sich vorwiegend um Darlehen nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes. Zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur gewährten die Besteller neue, bedingt rückzahlbare Darlehen in Höhe von CHF 13,2 Mio. An die selben Besteller flossen Mittel von CHF 5,9 Mio. zurück oder wurden der Abschreibungsrechnung zugeführt.

Passive Rechnungsabgrenzungen dienen der periodengerechten Abgrenzung von Aufwendungen und Erträgen. Sie zeigen im Wesentlichen die Vorauszahlungen von Umweltschutzabonnements sowie die Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtaxabonnements und Mehrfahrtenkarten.

Rückstellungen werden gebildet für Verpflichtungen aus der Vergangenheit, die einen wahrscheinlichen und in der Höhe abschätzbaren Mittelabfluss zur Folge haben können. Sie werden pro Verpflichtung einzeln erfasst und periodisch angepasst. Für das Vorsorgewerk bei der Basellandschaftlichen Pensionskasse mussten CHF 2 Mio. zusätzlich zurückgestellt werden. Auf die Bildung von Pauschalwertberichtigungen wird verzichtet.

## Erfolgsrechnungen 2012 und 2011

### Aufwand

	2012	2011
	CHF	CHF
Gehälter	30'606'756	28'610'159
Sozialaufwand	6'094'959	5'676'366
<b>Personalaufwand</b>	<b>36'701'715</b>	<b>34'286'525</b>
Allgemeiner Aufwand	7'278'291	7'072'836
Versicherungen und Schadenersatz	775'631	603'546
Betriebsbesorgungen durch Dritte	8'728'331	9'281'438
Pacht und Miete	97'759	110'563
Energie und Verbrauchsstoffe	3'983'367	3'778'757
Anlagen- und Fahrzeugunterhalt	10'498'387	8'710'433
<b>Sachaufwand</b>	<b>31'361'766</b>	<b>29'557'573</b>
Zinsen	575	2'058
Abschreibungen	18'328'832	17'587'351
<b>Zinsen und Abschreibungen</b>	<b>18'329'407</b>	<b>17'589'409</b>
<b>Betriebsfremder Aufwand (Liegenschaftsrechnung)</b>	<b>2'514'206</b>	<b>2'193'709</b>
<b>Ausserordentlicher Aufwand</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Jahresgewinn</b>	<b>2'720'764</b>	<b>2'934'598</b>
<b>Total Aufwand</b>	<b>91'627'858</b>	<b>86'561'814</b>

**Ertrag**

	<b>2012</b>	2011
	CHF	CHF
Verkehrsertrag	50'329'515	48'326'657
<b>Verkehrsertrag</b>	<b>50'329'515</b>	48'326'657
<b>Leistungsauftragsentschädigung von Bund und Kantone (Nettogeldfluss) zuzüglich Verrechnung von rückzahlbaren Darlehen</b>	<b>22'905'236</b>	<b>18'905'497</b>
	<u>4'373'904</u>	<u>4'373'904</u>
	<b>27'279'140</b>	23'279'401
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	5'010'323	5'384'700
Pacht, Miete, Reklame	3'748'440	3'969'254
Eigenleistungen	381'568	340'168
Zinsen	862'393	1'386'369
Gewinn Anlagenabgang	–	78'140
Übriger Ertrag	666'519	425'676
<b>Nebenertrag</b>	<b>10'669'243</b>	11'584'307
<b>Betriebsfremder Ertrag (Liegenschaftsrechnung)</b>	<b>3'339'046</b>	3'371'449
<b>Ausserordentlicher Ertrag</b>	<b>10'914</b>	–
<b>Total Ertrag</b>	<b>91'627'858</b>	86'561'814

## Bilanzen per 31. Dezember 2012 und 2011

### Aktiven

		<b>31.12.2012</b>		31.12.2011
		CHF		CHF
Anlagenrechnung	663'788'230		606'713'027	
./.. Abschreibungen	– 404'041'939	259'746'291	– 384'807'463	221'905'564
Unvollendete Objekte		3'659'565		21'420'126
Darlehen, Wertschriften und Beteiligungen		5'335'405		5'945'055
<b>Anlagevermögen</b>		<b>268'741'261</b>		<b>249'270'745</b>
Flüssige Mittel		70'272'753		80'373'883
Banken Art. 56 EBG		1'405'186		1'404'125
Forderungen aus Leistungen	16'341'199		14'099'184	
./.. Delkredere	– 800'000	15'541'199	– 800'000	13'299'184
Andere kurzfristige Forderungen		54'250'000		63'800'000
Vorräte		4'051'285		2'852'049
Aktive Rechnungsabgrenzung		1'480'896		193'376
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>147'001'319</b>		<b>161'922'617</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>415'742'580</b>		<b>411'193'362</b>

**Passiven**

	<b>31.12.2012</b>		31.12.2011
	CHF		CHF
Aktienkapital	13'100'000		13'100'000
Allg. gesetzliche Reserven	1'836'000		1'689'000
Reserven für eigene Aktien	11'750		11'750
Freie Reserven	41'250		41'250
Zweckgebundene Rücklagen <sup>1)</sup>	15'184'919		13'863'667
Zweckgebundene Linienrücklagen <sup>2)</sup>	20'244'982		18'778'636
<b>Eigenkapital</b>	<b>50'418'901</b>		<b>47'484'303</b>
<hr/>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30'843'701		40'170'610
Darlehen	700'000		700'000
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	252'698'260		245'409'945
Passive Rechnungsabgrenzung	28'182'643		26'315'595
Rückstellungen	50'178'311		48'178'311
<b>Fremdkapital</b>	<b>362'602'915</b>		<b>360'774'461</b>
<hr/>			
Jahresgewinn	2'720'764		2'934'598
Vortrag aus Vorjahr	–		–
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>2'720'764</b>		<b>2'934'598</b>
<hr/>			
<b>Bilanzsumme</b>	<b>415'742'580</b>		<b>411'193'362</b>
<hr/>			
<sup>1)</sup> Zweckgebundene Rücklagen			
per 1.1.2012 bzw. 1.1.2011	13'863'667		12'753'996
Zuweisung gemäss GV Vorjahr	<u>1'321'252</u>	<b>15'184'919</b>	<u>1'109'671</u>
			13'863'667
<sup>2)</sup> Zweckgebundene Linienrücklagen			
a) gemäss Art. 36 PBG	25'362'410		26'277'134
b) gemäss Art. 67 EBG	– 12'166'086		– 13'697'796
c) übrige	<u>7'048'658</u>	<b>20'244'982</b>	<u>6'199'298</u>
			18'778'636

## Anhang zur Jahresrechnung

a) Im Sinne von Art. 663b OR		2012	2011
		CHF	CHF
Brandversicherungswert der Sachanlagen:	Immobilien Kanton BL/BS	96'890'833	96'815'134
	Immobilien Kanton SO	2'233'305	2'233'305
	Immobilien Frankreich	795'000	761'000
	<b>Total Immobilien</b>	<b>99'919'138</b>	99'809'439
	<b>Total Mobilien</b>	<b>315'864'898</b>	267'718'825

Verbindlichkeiten gegenüber

Vorsorgeeinrichtungen:	Basellandschaftliche Pensionskasse, Liestal (BLPK)	<b>324'657</b>	303'105
------------------------	--	----------------	---------

Den Risiken aus der Unterdeckung der BLPK wurde per 31.12.2012 nach den aktuell zur Verfügung stehenden Informationen durch ausreichende Rückstellungen Rechnung getragen.

Beteiligungen, die für die Beurteilung der Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft wesentlich sind:

<i>BLT Sonnenenergie AG</i>		<b>31.12.2012</b>	31.12.2011
<i>Zweck: Realisierung und Betrieb von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie</i>			
	Aktienkapital	2'020'000	2'020'000
	Beteiligungsquote	40%	40%
<i>Autogesellschaft Sissach-Eptingen AG</i>			
<i>Zweck: Fahrplanmässiger Personentransport</i>	Aktienkapital	600'000	600'000
	Beteiligungsquote	40%	40%

Gesamtbetrag der aufgelösten Wiederbeschaffungsreserven und der darüber hinaus gehenden stillen Reserven, soweit dieser den Gesamtbetrag der neugebildeten derartigen Reserven übersteigt, wenn dadurch das erwirtschaftete Ergebnis wesentlich günstiger dargestellt wird:

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

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

Erwerb, Veräusserung und Anzahl der von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien, einschliesslich ihrer Aktien, die eine andere Gesellschaft hält, an der sie mehrheitlich beteiligt ist:

*Am 31.12.2012 verfügte die BLT über 38 eigene Aktien im Nominalwert von CHF 11'750 (unverändert).*

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung: *Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsregeln und die Ordnungsmässigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten, hat der Verwaltungsrat wirksame interne Kontrollsysteme eingerichtet. Die Risiken sind regelmässig analysiert und wo notwendig Massnahmen eingeleitet und umgesetzt worden. Bei der Bilanzierung und Bewertung treffen wir Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Die Schätzungen und Annahmen, die ein signifikantes Risiko in Form einer wesentlichen Anpassung von Buchwerten des nächsten Geschäftjahres darstellen, sind unter den einzelnen Positionen im Jahresabschluss berücksichtigt worden.*

Andere vom Gesetz vorgeschriebene Angaben:

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

Bisher waren konzessionierte Verkehrsunternehmen (KTU) als Ganzes steuerbefreit, sofern sie von verkehrspolitischer Bedeutung waren und mindestens drei Jahre keine Gewinnausschüttung vornahmen. Mit Kreisschreiben Nr. 35 regelt die Eidgenössische Steuerverwaltung die Besteuerung von KTU. Damit wird die BLT rückwirkend per 1. Januar 2010 für Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit haben, steuerpflichtig. Diesem Umstand haben wir im betriebsfremden Aufwand Rechnung getragen.

**b) Im Sinne von Art. 3 Abs. 2 RKV**

		<b>2012</b>	2011
		CHF	CHF
Deckungssummen Sach- und	Sachversicherungen	379'158'331	331'121'258
Haftpflichtversicherungen:	Haftpflichtversicherungen	165'750'000	165'750'000

**c) Im Sinne von Art. 7 Abs. 2 und 3 RKV (kumulierte Werte Infrastruktur)**

Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	298'242'774	286'005'300
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	110'572'963	106'682'166
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	6'822'677	6'095'102
Abschreibungen à fonds perdu	1'524'000	–

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

**Anlagengruppen gem. Anlagenspiegel in CHF**

	Rechnungen Dritte	Eigen- leistungen	Total	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen in Bau (Saldo)	Total
<b>Total</b>	<b>11'965'129</b>	<b>372'414</b>	<b>12'337'543</b>	<b>100'069</b>	<b>16'374'000</b>	<b>2'616'771</b>	<b>18'990'771</b>

## Antrag an die Generalversammlung

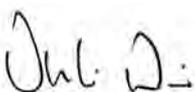
### Verwendung des Jahresgewinnes

	2012	2011
	CHF	CHF
<b>Nach Vornahme der üblichen Abschreibungen verbleibt ein</b>		
JAHRESGEWINN von	2'720'764	2'934'598
<b>Jahresgewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>2'720'764</b>	<b>2'934'598</b>

Der Verwaltungsrat beantragt, den Jahresgewinn 2012 wie folgt zu verwenden:

Zuweisung an gesetzliche Reserven	129'500	147'000
– Auflösung von zweckgebundenen Rücklagen gemäss Art. 36 Abs. 1–3 PBG	– 900'769	– 914'723
– Bildung von zweckgebundenen Rücklagen gemäss Art. 67 EBG	1'728'477	1'531'709
– Bildung von zweckgebundenen Rücklagen übrige	598'320	849'360
– Zuweisung an Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	340'397	143'514
– Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	824'839	1'177'738
<b>Total</b>	<b>2'720'764</b>	<b>2'934'598</b>

Der Verwaltungsratspräsident:



A. Dosé

Der Direktor:



A. Büttiker

Oberwil, 15. April 2013

## Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Birseck-Treuhand AG, Arlesheim, zur Jahresrechnung 2012  
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 und Anhang, für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

### Verantwortung des Verwaltungsrates

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

### Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

### Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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

Das Bundesamt für Verkehr hat die Positionen der Bilanz und der Erfolgsrechnung, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und mit Schreiben vom 7. März 2013 ohne Einschränkung genehmigt.

Arlesheim, 27. März 2013

Birseck-Treuhand AG



Hugo Huber, Leitender Revisor  
zugelassener Revisionsexperte



Albert Massmünster  
zugelassener Revisionsexperte



Roland Winkler  
zugelassener Revisionsexperte

## Führungsorgane

### Verwaltungsrat



Von links: Gilbert Hammel, Peter Bachmann, Hans Abt, Lotti Stokar, André Dosé, Christine Gorrengourt-Thüring, Lorenz Altenbach, Jörg Krähenbühl, Meinrad Geering

- André Dosé, Münchwilen  
Präsident
- Meinrad Geering, Biel-Benken  
Vizepräsident
- Hans Abt, Dornach
- Lorenz Altenbach, Dornach
- Peter Bachmann, Basel
- Christine Gorrengourt-Thüring, Ettingen
- Gilbert Hammel, Sissach
- Jörg Krähenbühl, Reinach
- Lotti Stokar, Oberwil

### Geschäftsleitung



Von links: Robert Stöckli, Andreas Büttiker, Fredi Schödler

- Andreas Büttiker, Therwil  
Direktor
- Robert Stöckli, Hochwald  
stv. Direktor  
Ressortleiter Finanzen & Dienste
- Fredi Schödler, Sissach  
Vizedirektor  
Ressortleiter Betrieb & Technik

### Erweiterte Geschäftsleitung

- |  |   |
|--|---|
| Christian Boos, Seltisberg<br>Leiter Betrieb | René Lustenberger, Allschwil<br>Generalsekretär     |
| Sabine Fasel, Oberwil<br>Leiterin Personal   | Reto Meister, Zürich<br>Leiter Marketing & Vertrieb |
| Felix Hasler, Magden<br>Leiter Tramunterhalt | Reto Rotzler, Möhlin<br>Leiter Infrastruktur        |

### Revisionsstelle

- Birseck-Treuhand AG,  
Arlesheim

NATI

ati



Johanniterbrücke  
Voltaplatz  
St. Louis Grenze



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





