



Inhalt

Editorial	3
Jahresüberblick	5
Personal	27
Tarifverbund Nordwestschweiz	30
Finanzen	34
Erfolgsrechnungen	36
Bilanzen	38
Anhang zur Jahresrechnung	40
Antrag an die Generalversammlung	42
Bericht der Revisionsstelle	43
Führungsorgane	44
Streckennetz Tram- und Buslinien	45
Tram- und Buslinien	46
Fahrgastfrequenzen	47



Auf Kurs

2013 konnte die BLT wichtige Weichenstellungen vornehmen. Im Vordergrund standen die Bestellung der zweiten Serie von 19 Tango-Trams, die Sanierung der Pensionskasse und die organisatorische Weiterentwicklung des TNW. Entschieden ist auch, wer die Linie 17 über den Margarethenstich betreibt: die BLT.

Um die Frage, wer die Tramlinie 17 über den Margarethenstich in Zukunft betreiben soll, gab es 2013 Differenzen zwischen der BLT und den BVB. Klärung brachte eine Übereinkunft der Regierungen beider Basel. Die Betriebsführung der Linie 17 bleibt auch nach Inbetriebnahme der neuen Linienführung über den Margarethenstich bei der BLT. Gleichzeitig wurde die Zuständigkeit für den Betrieb der mit dem Tramnetz 2020 geplanten Erweiterungen, u.a. Linie 14 bis Salina Raurica und Linie 8 bis Allschwil Letten, den BVB zugesprochen. Dieser Entscheid schafft für BLT und BVB langfristige Planungs- und Investitionssicherheit und stärkt die regionale Zusammenarbeit.

Wegweisend war 2013 für die BLT der Beschaffungsentscheid für eine zweite Serie von 19 Tango-Trams. Die modernen Trams der Schweizer Firma Stadler Rail sind das neue Markenzeichen der BLT. Sie stehen für Qualität, Fahrkomfort, Zuverlässigkeit und Energieeffizienz.

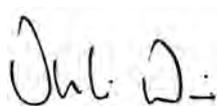
Am neuen Standort Eptingen sind wir gut gestartet. Mit motivierten Mitarbeitenden, sieben neuen Bussen sowie Fahrplan- und Service-Verbesserungen konnten 2013 über 5% mehr Fahrgäste bedient werden; ein Trend, den wir weiter verstärken wollen.

Finanziell ist die BLT solide aufgestellt. Der haushälterische Umgang mit den Mitteln ermöglichte es, ausreichende Rückstellungen zu bilden, um die Pensionskasse per 1. Januar 2014 vollständig auszufinanzieren und im Rahmen der Reform der Basellandschaftlichen Pensionskasse vom Leistungs- in das Beitragsprimat zu wechseln. Den Mitarbeitenden wurde der Besitzstand garantiert. Die BLT verfügt heute über eine gesicherte, attraktive Vorsorgelösung.

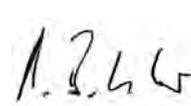
Erfolgreich weiterentwickelt wurde 2013 zudem der Tarifverbund Nordwestschweiz. Seit seiner Gründung vor 26 Jahren hat die BLT dessen Geschäfte geführt. Per 1. Januar 2014 übergab sie die Leitungsaufgabe an eine neu geschaffene Geschäftsstelle. Der

TNW ist hervorragend positioniert. Der Umsatz hat sich seit Gründung auf über CHF 250 Mio. verdoppelt und die Beliebtheit des U-Abos ist mit 2'160'000 verkauften Monatskarten ungebrochen hoch.

Die BLT ist auf Kurs. Stets im Fokus bleibt unser Kernauftrag: einen zuverlässigen und sicheren ÖV-Betrieb anzubieten und damit verbunden der jederzeit aufmerksame und freundliche Umgang mit unseren Fahrgästen im Alltag. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben dies 2013 mit grossem Engagement umgesetzt, wofür wir ihnen herzlich danken. Ein besonderer Dank geht auch an unsere Kundinnen und Kunden für ihr Vertrauen in unsere Dienstleistungen.



André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats



Andreas Büttiker
Direktor



1 Million mehr Fahrgäste

2013 waren insgesamt 51,9 Mio. Fahrgäste mit den Trams und Bussen der BLT unterwegs. Dies ist im Vorjahresvergleich ein Plus von 950'000 Passagieren bzw. 1,9%. Wachstumsmotor bleibt der Trambereich, und hier die Linie 10. Der Busbereich legte leicht zu und übertraf erstmals die Marke von 10 Mio. Fahrgästen.

142'000 Fahrgäste täglich

Nach dem überdurchschnittlichen Fahrgastwachstum 2012 mit plus 4,5%, hat sich 2013 die Nachfragesteigerung aus dem Vorjahr fortgesetzt. Mit einem Plus von 1,9% bzw. 950'000 auf total rund 52 Mio. Einsteiger hat die BLT im vergangenen Jahr die 50-Millionen-Marke deutlich überschritten. Hauptgrund für das Fahrgastwachstum ist weiterhin die Taktverdichtung im Trambereich. Die Linie 10 weist nach einem Plus von 7% im Vorjahr auch 2013 erneut eine deutliche Zunahme von 4% bzw. 700'000 Fahrgästen aus. Die Linie 17 verlor zwar Einsteiger, konnte aber 2013 ihr Ergebnis nach dem ausserordentlichen Zuwachs von 24% im Vorjahr solide konsolidieren. Die Tramlinie 11 überrascht – trotz Streckensperrung und Grossbaustellen über den Sommer – mit einem Nachfrageplus von über 250'000 Personen. Die Verbindung zwischen Aesch und St. Louis-Grenze ist mit 21,5 Millionen Passagieren pro Jahr weiterhin die fahrgaststärkste Linie innerhalb des Tarifverbunds Nordwestschweiz.

Baustellen bremsen Busbereich

2013 hat der Busbereich erstmals mehr als 10 Mio. Fahrgäste befördert. Seit 2000 haben sich somit die Passagierzahlen mehr als verdoppelt. Das Fahrgastwachstum blieb

2013 mit einem Plus von 1,25% bzw. 125'000 Einsteigern vergleichsweise bescheiden. Dies überrascht nicht. Noch nie in der Geschichte der BLT gab es auf dem Streckennetz im unteren Baselbiet so viele Strassenbaustellen wie 2013. Mit Ausnahme einer Kleinbuslinie waren sämtliche Buslinien betroffen. Die zahlreichen Baustellen und das allgemein spürbar höhere Verkehrsaufkommen haben vor allem während den Hauptverkehrszeiten zu Verspätungen auf dem Busnetz geführt und somit zu einer Attraktivitätsminderung des ÖV-Angebots.

Besonders stark betroffen von Bautätigkeiten waren 2013 die Linien 37/47 auf dem Bruderholz, aber auch die Tangentialbuslinien 60, 63 und 64. Auf der Linie 64 erschwerten jeweils bis zu fünf Grossbaustellen das Einhalten des Fahrplans, auf den Linien 60 und 63 wurde an bis zu vier Orten gleichzeitig gebaut. Ganz speziell gefordert waren unsere Buschauffeure. Sie hatten mit engen Baustellendurchfahren, Verspätungen und negativen Kundenreaktionen umzugehen.

Kennzahlen der BLT zum Jahr 2013

Fahrgastzahlen		Mio.	Finanzielle Kennzahlen		Mio. CHF
Total Fahrgäste		51,9	Bilanzsumme		414,79
Fahrgäste Trambereich		41,7	Umsatz		97,15
Fahrgäste Busbereich		10,2	Jahresgewinn		3,57
Total Personenkilometer		174	Verkehrsertrag		52,25
			Leistungsauftragsentschädigung		29,04
Rollmaterialbestand			Anteil BLT an TNW Einnahmen 22,18 %		
Tango-Trams Be 6/10		19	Mitarbeitende		
Schindler-Trams Be 4/8		43	in Anstellung		427
Schindler-Trams Be 4/6 100er-Serie		14	in Vollzeiteneinheiten		386
Schindler-Trams Be 4/6 200er-Serie		22			
Linienbusse		66			

19 weitere Tango-Trams

Am 27. Mai 2013 hat der Verwaltungsrat die Bestellung für eine zweite Serie von 19 Tango-Trams ausgelöst. Das Niederflurfahrzeug hat sich im Linienbetrieb seit 2011 bestens bewährt und erfüllt alle Vorgaben bezüglich Verfügbarkeit, Unterhalt und Energieverbrauch deutlich.



Ein Schweizer Tram

Die neuen Tango-Trams der BLT werden im Werk von Stadler Rail in Altenrhein (SG) produziert. Der Schweizer Wertschöpfungsanteil beträgt rund 80%. Insgesamt investiert die BLT CHF 94 Mio. in die neuen Fahrzeuge der zweiten Serie, was einem Stückpreis von CHF 4,95 Mio. entspricht.

In diesem Preis sind sämtliche Systemkomponenten der Fahrzeuge wie Zugbeeinflussung, Fahrgastinformation, Fahrgastzähl-einrichtung, etc. enthalten. Die Auslieferung der 19 Fahrzeuge erfolgt ab März 2015 und ist bis Herbst 2016 abgeschlossen.

Neuerungen bei der 2. Tango-Serie

Die gestaffelte Beschaffung der insgesamt 38 Tango-Trams hat sich bewährt. Sie ermöglicht, betriebliche Erfahrungen und Kundenreaktionen gezielt in die Produktion der Serienfahrzeuge einfließen zu lassen. So erhielt die erste Hauptserie im Vergleich zu den vier Vorseriefahrzeugen im Fahrgastraum elf zusätzliche Sitzplätze im Niederflurbereich, mehr Haltestangen und sanfteres Licht. Optimierungen wurden zudem beim Fahrzeugunterhalt realisiert.

Die Fahrzeuge der zweiten Serie Tango-Trams werden grundsätzlich baugleich zur ersten Serie ausgeführt, weisen aber auch einige Neuerungen auf.

Dazu gehören:

- Doppelbildschirme für eine umfassendere Fahrgastinformation
- ein zusätzliches Klimagerät zur Verbesserung der Luftqualität im Heckteil
- Anpassung an die neusten Festigkeits- und Brandschutznormen
- Reduktion der Motorengeräusche beim Anfahren und Abbremsen
- Feinoptimierung der Ergonomie im Führerstand für das Fahrdienstpersonal

Unterhaltsfreundlich und infrastrukturschonend

Bis Ende 2013 haben die bei der BLT im Einsatz stehenden 19 Tango-Trams mehr als 3,5 Millionen Kurskilometer geleistet. Das Fahrzeugkonzept bewährt sich. Die fünf luftgefederten Drehgestelle sorgen für einen optimalen Fahrkomfort – auch bei hohen Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h. Das Tango-Tram lässt sich ideal im kombinierten Stadt- und Überlandverkehr einsetzen und eignet sich ausgezeichnet für die anspruchsvolle Streckenführung der Linien 10 und 11.

Zwei zentrale Kriterien, welche die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge stark beeinflussen, sind die Unterhaltskosten sowie die Auswirkungen auf den Verschleiss der Schieneninfrastruktur. Das Tango-Tram schneidet diesbezüglich sehr gut ab: Die fünf Drehgestelle mit insgesamt zehn durchgehenden Achsen verteilen das Fahrzeuggewicht optimal auf die Schienen. Dies bedeutet: niedrigere Radlasten und somit ein geringerer Verschleiss der Schieneninfrastruktur als bei Fahrzeugen ohne Drehgestelle. Die Räder beim Tango-Tram haben im Vergleich zu 100%-Niederflurfahrzeugen zudem grössere Durchmesser.

Das Tango-Tram setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen. Einzelteile wie Fahrzeugfront, Seitenelemente, Klimaanlage oder Steuerelemente können einfach und schnell ausgetauscht werden. Dies ermöglicht kurze Standzeiten und somit einen minimalen Bestand an Ersatzrollmaterial. Dies wiederum erhöht die Verfügbarkeit und die Wirtschaftlichkeit der Trams.

Ersatzteillager für Tango-Trams

Mitentscheidend für die hohe Verfügbarkeit von Schienenfahrzeugen ist ein bestandesgeführtes Ersatzteillager vor Ort. Für die Schindler-Trams der 100er und 200er-Serie bewirtschaftet Bombardier im Auftrag der BLT ein Lager im Gewerbegebäude an der Erlenstrasse am Standort Hüslimatt. Mit dem Einsatz der neuen Tango-Flotte wurde dieses Lager 2013 mit Ersatzteilen für die Tango-Trams erweitert. Im Rahmen der Beschaffung der zweiten Serie kann die BLT zusätzliches Ersatzmaterial für die Tango-Trams zu deutlich günstigeren Serie-Konditionen beziehen. Ein besonderes Augenmerk wird auf Artikel mit längerer Lieferfrist bzw. hohen Verbrauchszahlen gelegt.



4G/LTE-WLAN in den Tango-Trams

2014 schaltet die BLT beim WLAN-Ausbau in den Trams einen Gang höher. Neu ist in den Tango-Trams BLT FreeNet als 4G/LTE-WLAN verfügbar, das aktuell schnellste verfügbare Netz. Zudem werden auch die Schindler Sänften-Trams mit WLAN-Routern ausgestattet, so dass in allen gelben Trams ein kostenloser Internetzugang möglich ist.

Die BLT bietet ihren Fahrgästen in den Tango-Trams bereits seit dem 10. Februar 2012 kostenloses WLAN an. BLT FreeNet wird von den Trampassagieren rege genutzt und hat hohe mediale Aufmerksamkeit erhalten. Bis Ende 2013 haben sich mehr als 52'000 Benutzer registriert. Täglich nutzen über 1'500 Personen den Internetzugang in den Tango-Trams, in den Hauptverkehrszeiten sind pro Tango-Tram bis zu 50 User gleichzeitig online.



Ein Start nach Mass

Per 1. Januar 2013 hat die BLT den ÖV-Bereich der Autogesellschaft Sissach-Eptingen mit 34 Mitarbeitenden und 14 Linienbussen übernommen. Die BLT hat die Busflotte am Standort Eptingen mit sieben neuen Linienbussen deutlich verjüngt und den Bau einer neuen Bushalle vorangetrieben.

Fahrgastwachstum von 5%

Betrieblich verlief das erste Jahr für die BLT am Standort Eptingen mit mehr als 1,5 Mio. beförderten Fahrgästen erfolgreich. Gegenüber 2012 haben 75'000 Einsteiger bzw. 5% mehr die Dienstleistungen der BLT in Anspruch genommen.

Erfreulich entwickelt haben sich insbesondere die beiden Hauptlinien 107 (Eptingen–Sissach) mit + 8% bzw. + 55'000 Fahrgästen und 108 (Wittinsburg–Sissach) mit + 9% bzw. + 22'500. Für 2014 sind dank der Verlängerung der Linie 105 bis nach Gelterkinden nochmals zusätzliche Einsteiger zu erwarten.

34 Mitarbeitende in BLT integriert

Mit der Verantwortung über den Linienbetrieb übernahm die BLT 34 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diese werden vom Standortleiter vom Stützpunkt Eptingen aus direkt geführt. In verschiedenen internen Weiterbildungskursen wurden die Chauffeure, neben der fachlichen Ausbildung, mit der BLT Firmenkultur und ihren Führungsgrundsätzen vertraut gemacht.

Gesellige Anlässe, wie ein Grillfest in Zunzgen im Frühling und die regelmässigen Gespräche mit dem Leiter Betrieb, trugen ebenfalls zur erfolgreichen Integration der neuen BLT Mitarbeitenden bei.

Moderne Busflotte

2013 hat die BLT die 14 Fahrzeuge umfassende Busflotte am Standort Eptingen vereinheitlicht und deutlich verjüngt. Insgesamt sieben neue Linienbusse vom Typ Mercedes Citaro wurden beschafft, wovon ein Gelenkbus und drei Normbusse (mit neuen Euro VI-Motoren) sowie ein Kleinbus für die Linie 109 bereits im Einsatz stehen. Im Februar 2014 werden nochmals je ein Gelenk- und ein Normbus in Betrieb genommen.

Fahrgastinformation ausgebaut

Sämtliche Busse der BLT verfügen heute über moderne Fahrgast-Informationssysteme mit Perlschnur-Bildschirmen. Die beiden 2014 für den Standort Eptingen auszuliefernden Fahrzeuge werden als erste bei der BLT mit Doppelbildschirmen ausgerüstet sein.

2013 wurde der Bus-Bahnhof in Sissach mit einer dynamischen Fahrgast-Informationstafel ausgerüstet. Mit der BLT App «Abfahr-

ten» können die Fahrgäste die Abfahrtszeiten für jede Haltestelle im Streckennetz in Echtzeit individuell abrufen.

Neue Bushalle in Eptingen

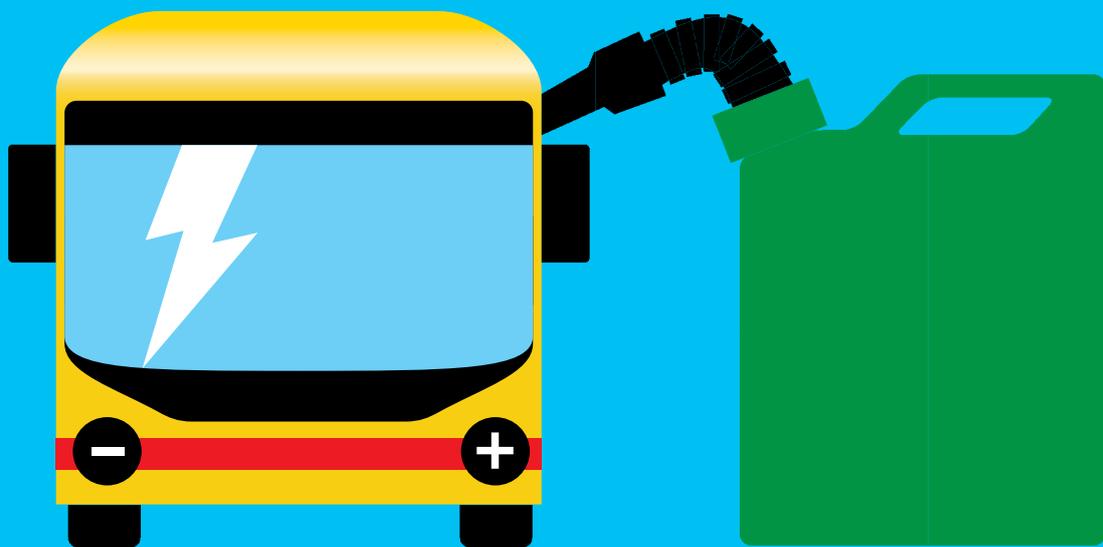
Die Mitarbeitenden am Standort Eptingen erhalten moderne und zeitgemässe Arbeitsräume. Eine neue Bushalle ist in Bau. Sie bietet Platz für zwölf Norm- und vier Gelenkbusse. Das Projekt beinhaltet auch eine Diesel- und Adblue-Tankstelle für den Eigenbedarf. Für die Fahrzeugreinigung wird eine vollautomatische Waschanlage eingebaut. Das Abwasser wird aufbereitet und kann zu 80% für die Fahrzeugwäsche wiederverwendet werden. Dadurch können gegenüber heute 1'000'000 Liter Frischwasser pro Jahr eingespart werden. Im Nebengebäude sind Personalgarderoben, das Büro des Standortleiters, ein Aufenthalts- und Sitzungsraum sowie ein Ruheraum untergebracht. Dem Betrieb übergeben wird die Halle im Herbst 2014.



Der Hybridbus
verbraucht

30%

weniger Kraftstoff.



Umweltfreundlich auf Achse

Die BLT erbringt ihre Dienstleistungen effizient und umweltschonend. Möglich machen dies die energieeffizienten Tango-Trams, moderne, abgas- und verbrauchsarme Linienbusse, eine der grössten Photovoltaikanlagen in der Region und verschiedene weitere innovative Massnahmen wie automatische Weichenheizungen.

Das Tango-Tram ist auch ein Kraftwerk

Die neuen Tango-Trams der BLT verbrauchen nicht nur Strom, sie produzieren ihn auch. Während die Schindler-Trams die Bremsenergie über Widerstände auf dem Dach verbrennen, sind die Tango-Trams in der Lage, diese Energie ins Netz zurück zu speisen, wo sie von einem anderen Fahrzeug wieder verwendet werden kann.

Mit dem Tango-Tram lassen sich markante Energieeffizienzsteigerungen im Linienbetrieb erzielen: Vergleichsmessungen zeigen, dass das neue Tram gegenüber dem herkömmlichen Schindler-Tram auf identischen Strecken durchschnittlich 35% weniger elektrische Energie benötigt. Pro Jahr lassen sich pro Fahrzeug durch Rekuperation rund 140'000 kWh einsparen. Hochgerechnet auf die 19 heute im Einsatz stehenden Tango-Trams, entspricht dies einem realisierten jährlichen Energieeinsparvolumen von rund 2,6 GWh. Ab 2016 werden auf den Linien 10 und 11 insgesamt 33 Tango-Trams im Regelbetrieb eingesetzt. In der Summe ergibt sich so eine Energieeinsparung beim Betrieb dieser beiden Linien von 4,6 GWh pro Jahr. Das entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von 1'000 Schweizer Haushalten oder dem jährlichen Energieverbrauch einer Gemeinde mit rund 3'000 Einwohnern.

Energieeffiziente Weichenheizungen

Die sauberste und günstigste Energie ist die, welche durch den Einsatz effizienter Systeme nicht verbraucht wird. Dies gilt nicht nur für die Fahrzeuge, sondern auch für die Infrastruktur-Installationen. Beispiele bei der BLT sind LED-Beleuchtungen in Fahrzeugen und auf Haltestellen oder die Weichenheizungen mit vollautomatischer Steuerung und eigener Wetterstation. Das System stellt sicher, dass die Weichen bei jeder Temperatur betriebsbereit sind. Geheizt wird jedoch nur, wenn es erforderlich ist.

Mit einer automatisierten Weichenheizung werden pro Weiche und Winter im Durchschnitt rund 1'400 kWh elektrische Energie weniger benötigt.

Bei der BLT sind heute 36 automatische Weichenheizungen im Einsatz. Von Dezember 2012 bis Februar 2013 konnte allein damit der Energieverbrauch um über 50'000 kWh gesenkt werden – und das bei gleichbleibender Funktionalität. Im Endausbau werden bei der BLT 91 Weichen automatisch beheizt sein, was einem jährlichen Einsparungspotenzial von rund 128'000 kWh entspricht.

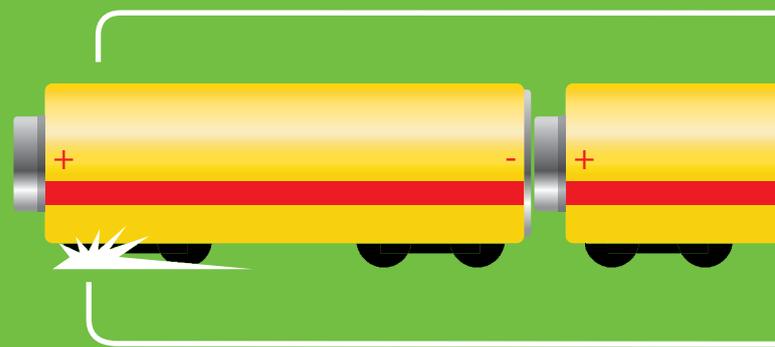
Die BLT bewarb sich mit den neuen Weichenheizungen beim Faktor 5-Wettbewerb von sun21 und schaffte es bis ins Finale.

Eigenproduktion: Erneuerbare Energie

Die BLT verbraucht nicht nur Energie, sie produziert auch selber Solarstrom. Auf den Depotdächern in Oberwil betreibt sie zusammen mit der EBM Elektra Birseck Münchenstein seit 2011 eine der grössten Photovoltaikanlagen der Region mit 4'678 Solarmodulen und einer Jahresproduktion von 1'200'000 kWh. Die elektrische Energie, welche die BLT verbraucht, ist mit dem Label «nature made basic» zertifiziert. Sie ist zu 100% erneuerbar und stammt aus Schweizer Wasserkraftwerken.

35%

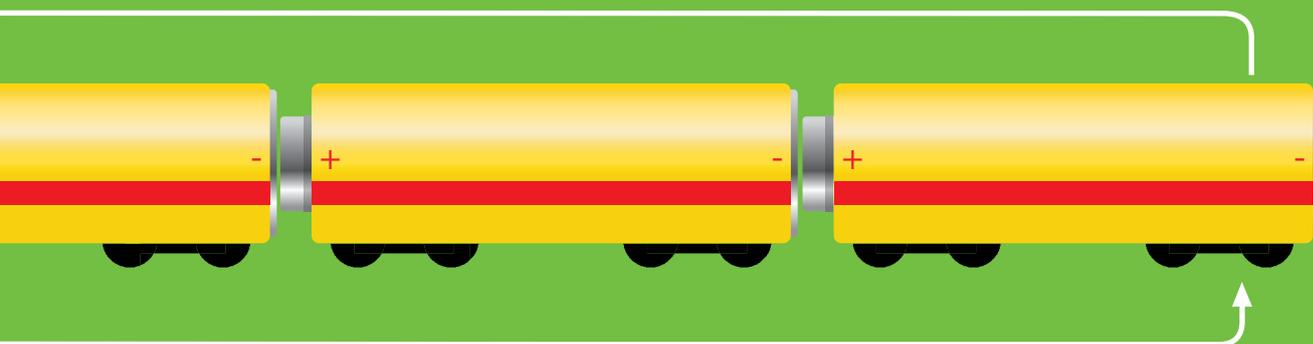
weniger Strom
verbraucht das
Tango-Tram
im Vergleich
zum Schindler-Tram.



Beim Bremsen wird Strom gewonnen
und ins Netz zurückgespeist.



19 Tango-Trams fahren auf den Linien 10 und 11,
bis 2016 werden es **38** sein.



Leise und saubere Linienbusse

Die BLT verfügt seit 2013 über elf neue Linienbusse vom Typ Mercedes Citaro mit Euro VI-Motoren. Dank modernsten Abgasrückgewinnungssystemen liegt der Grenzwert für den Russpartikelausstoss dieser Fahrzeuge 36-mal tiefer als noch in den 1990er Jahren. Auch die Stickoxid-Emissionen lassen sich dank dem Zusatz von Harnstoff (adblue) um über 80% reduzieren.

Die neuen Busse der BLT fahren nicht nur schadstoffärmer, sondern auch leiser. Dank einem Rekuperationsmodul sparen sie überdies Kraftstoff. Dieses speichert beim Bremsen Energie, die anschliessend für den Betrieb elektrischer Nebengeräte des Busses wie Beleuchtung, Lüftung und Fahrgast-

informationssysteme zur Verfügung steht. Überzeugen können die neuen Linienbusse ausserdem durch eine attraktive Inneneinrichtung. Der Fahrgastraum ist mit einem modernen Beleuchtungskonzept ausgestattet und weist eine grosszügige Sitzplatzanordnung auf.

Hybridbus – noch effizienter

Seit 2011 testet die BLT einen Hybridbus im Linienbetrieb. Im Mai 2013 stellte Volvo der BLT ihr neuestes Hybridmodell zur Verfügung, den Volvo 7900. Der ermittelte Dieselerverbrauch dieses Fahrzeugs liegt mit 29 Liter/100 km um 30% unter dem durchschnittlichen Verbrauch eines vergleichbaren Dieselmotors auf dem BLT Liniennetz.

2014 wird die BLT für die weitere Erneuerung ihrer Busflotte verschiedene Antriebsarten evaluieren. Der Energieverbrauch der Fahrzeuge wird dabei, in Ergänzung zur Wirtschaftlichkeit, ein entscheidendes Kriterium sein.



Neue Gleise für Reinach

Während den Sommerferien fuhren in Reinach anstelle der 11er-Trams die Baumaschinen vor. An drei Grossbaustellen wurden gleichzeitig Gleise, zwei Bahnübergänge und Haltestellen erneuert sowie der Strassenraum im Ortszentrum neu gestaltet.

Sechs Wochen kein Trambetrieb

Das Bauprogramm der BLT in Reinach vom 29. Juni bis zum 11. August 2013 war ambitioniert: In der sechswöchigen Streckensperrung der Tramlinie 11 zwischen Surbaum und Aesch galt es, in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons und der Gemeinde Reinach, die Gleise auf der Hauptstrasse zwischen dem Restaurant Rössli und der zu einem Kreisels umgestalteten Kreuzung Bruggstrasse umfassend zu erneuern. Den dadurch erzwungenen Unterbruch des Trambetriebs nutzte die BLT, um gleichzeitig an zwei weiteren Streckenabschnitten ältere Gleise zu ersetzen: zwischen Landhof bis Gartenstrasse und Reinach Süd bis Aesch. Damit nicht genug: auch die Bahnübergänge Schönenbachstrasse und Arlesheimerstrasse wurden in dieser Zeit neu gestaltet. Der Effort gelang, das 11er-Tram nahm seinen Betrieb am 11. August 2013 planmässig wieder auf. Insgesamt ersetzte die BLT in Reinach 3'000 Meter Gleisanlage, was 6'000 Meter neue Schienen bedeutet. Dazu kommen 2'000 Meter neue Kabelkanäle, 5'000 verbaute Schwellen und 8'000 Tonnen Schotter.

Erste behindertengerechte Haltestellen

Im Ortszentrum von Reinach wurde der Strassenraum komplett erneuert. Breitere

Trottoirs und Begegnungszonen wurden geschaffen. Die Haltestelle Reinach Dorf wurde zur Zeitinsel umgestaltet: Sobald ein Tram jetzt in die Haltestelle einfährt, wird der Strassenverkehr kurzzeitig mit einer Ampel gestoppt, um den Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Die Tramhaltestellen Reinach Dorf und die benachbarte Landererstrasse gehören zu den ersten in der Region, welche gemäss Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umgestaltet wurden und mobilitätseingeschränkten Menschen ein niveaugleiches Einsteigen in die Trams erlauben. Erneuert wurde bei den Haltestellen auch die Möblierung mit Tramwartehäuschen aus Glas und moderner Signalisation.

Obwohl die Trams wieder rollen, dominieren im Reinacher Ortszentrum für ein weiteres Jahr die Baumaschinen. Nach Strasse und Schiene werden jetzt die Trottoirs zu Flaniermeilen umgestaltet, Begegnungszonen geschaffen und Bäume gepflanzt. Im Herbst 2014 soll der neu gestaltete Dorfkern dann der Bevölkerung übergeben werden.

Gemischter Verkehr im Kreisels

Der neue, vollgesteuerte Kreisels an der Kreuzung Hauptstrasse/Bruggstrasse erlaubt dem Tram dank einer Lichtsignalanlage eine priorisierte Durchfahrt. In zweiter

Funktion bevorzugt das Steuerungssystem die Linienbusse. Im Vergleich zur vorherigen ampelgesicherten Kreuzung ermöglicht der Kreisels nun einen ruhigeren, verstetigten Verkehrsfluss, dies auch für den Individualverkehr.

Dank an die Reinacher Bevölkerung

Wegen den Bauarbeiten hatten die in den Sommerferien daheim gebliebenen Reinacher eine recht lärmige Zeit, denn das grosse Bauprogramm und der enge Terminrahmen zogen Schichtarbeiten auch während der Nacht nach sich. Zum Abschluss der Streckensperrung und als Dank für ihre Geduld luden die Gemeinde Reinach, das Tiefbauamt Baselland und die BLT die Reinacher Bevölkerung zu einem Apéro vor dem Gemeindehaus ein. Rund 400 Personen, unter ihnen Regierungspräsidentin Sabine Pegoraro, nahmen daran teil. Sie stiessen auf die erneuerten Gleise an und nahmen mit Freude zur Kenntnis, dass der nächste Schienenwechsel erst in ca. 20 Jahren ansteht.



Haugesund

securitypro

ab
viktig borer

ab



Zweispurig bis Flüh

Der Ausbau der Strecke zwischen Ettingen und Flüh auf Doppelspur ist finanziell gesichert, der Baubeginn Mitte 2013 erfolgt.

Die Doppelspur bringt dem hinteren Leimental ab Dezember 2014 Trams im 7,5 Minutentakt – und damit ein grösseres Platzangebot.

Vorarbeiten gestartet

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 und somit grünes Licht gegeben für das total CHF 28 Mio. teure Projekt. An diesem beteiligen sich auch der Bund mit 31% und der Kanton Solothurn mit 10%. Die umfangreichen Vorarbeiten erfolgen unter Trambetrieb und dauern vom Juni 2013 bis Mai 2014. Sie umschliessen das Errichten von Betonstütz- und Steinkorbmauern, das Verlegen von Werkleitungen und das Setzen von Mastfundamenten für die Fahrleitung. Zwei vollautomatische temporäre Barrierenanlagen sichern die Zufahrten zu den Installationsplätzen.

Streckensperrung im Sommer 2014

Der eigentliche Ausbau auf Doppelspur inkl. Erneuerung der Bahnsicherungsanlage und der Fahrleitung erfolgt während einer dreimonatigen Streckensperrung von Juni – September 2014. Auf Doppelspur ausgebaut werden im Doppelschichtbetrieb zwei Abschnitte zwischen Ettingen und Sonnenrain und zwischen Witterswil und Bättwil, auf einer Gesamtlänge von 2,42 km. Gleichzeitig wird das jetzt bestehende Gleis aus Altersgründen vollständig ausgewechselt. Die

Streckenabschnitte, die auch weiterhin ein-spurig bleiben, wurden bereits 2011 umfassend erneuert. Optimiert wird auch das Trasse, so dass die Trams auf den Neubauschnitten leiser und mit gleichmässigerer Geschwindigkeit unterwegs sein werden.

7,5 Minutentakt ab Dezember 2014

Weil es bei der Finanzierung des Doppelspurausbaus zwischen Ettingen-Flüh Verzögerungen gab, konnte 2011 der 7,5 Minutentakt nur bis Ettingen eingeführt werden. Bis Flüh gilt seither ganztags ein 15 Minutentakt, was gegenüber dem früheren 10 Minutentakt während den Hauptverkehrszeiten eine Verschlechterung bedeutet. Mit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 wird die Linie 10 nun neu während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend im 7,5 Minutentakt bis Flüh verkehren. Von diesem Angebotsausbau können rund 750'000 Fahrgäste jährlich bzw. rund 2'000 Fahrgäste pro Tag profitieren, die an den Haltestellen Sonnenrain, Witterswil, Bättwil und Flüh ein- und aussteigen. Der Kapazitätsausbau ist auch notwendig, um die stetig steigenden Passagierzahlen im hinteren Leimental auffangen zu können. Heute ist das Platzangebot zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Ettingen und Flüh nicht mehr ausreichend.

Linie 10: Leimentaler Verkehrsader

Die Tramlinie 10 ist die zentrale Verkehrsader im Leimental. Es gibt weder eine S-Bahn noch eine Autoschnellstrasse Richtung Basel für dieses heute von über 60'000 Menschen bewohnte Gebiet. Und noch besteht im mittleren und hinteren Leimental ein Wachstumspotenzial für Wohnen und Gewerbe. Mit der Taktverdichtung auf 7,5 Minuten und dem Doppelspurausbau zwischen Ettingen und Flüh wird das ÖV-Angebot für das hintere Leimental deutlich verbessert. Es ist damit zu rechnen, dass die Fahrgastzahlen auf der Linie 10 weiterhin nur in eine Richtung zeigen: nach oben.

Sicherheit beim Bahndienst

Für Wartungsarbeiten und Baustellen im Gleisbereich gelten besondere Sicherheitsvorschriften. Mit speziell ausgebildeten Sicherheitswärtern und Warnanlagen will die BLT das Unfallrisiko weiter minimieren.

Sicherheitswärter

Die Mitarbeiter des Bahndiensts halten sich häufig im Gleisbereich auf. Sie schleifen das Gleis, wechseln Schwellen und Schienen, reinigen das Bord. Alle diese Arbeiten werden unter laufendem Betrieb erledigt. Der Unfallprävention kommt hier eine hohe Bedeutung zu. Arbeiten im Gleisbereich unter Betrieb werden stets durch Sicherheitswärter abgesichert. Diese überwachen die Strecke und warnen ihre Kollegen vor herannahenden Zügen. Sobald der Tramzug den Baustellenbereich passiert hat, gibt ein Sicherheitswärter die Arbeitsstelle für seine Kollegen wieder frei.

Jeder Sicherheitswärter bei der BLT durchläuft die vorgeschriebene Ausbildung. Diese erfolgt extern bei Fachspezialisten. 2013 hat die BLT sechs Sicherheitswärter und drei Sicherheitsleiter schulen lassen. Alle drei Jahre muss ein Wiederholungskurs absolviert werden.



Personenwarnanlage

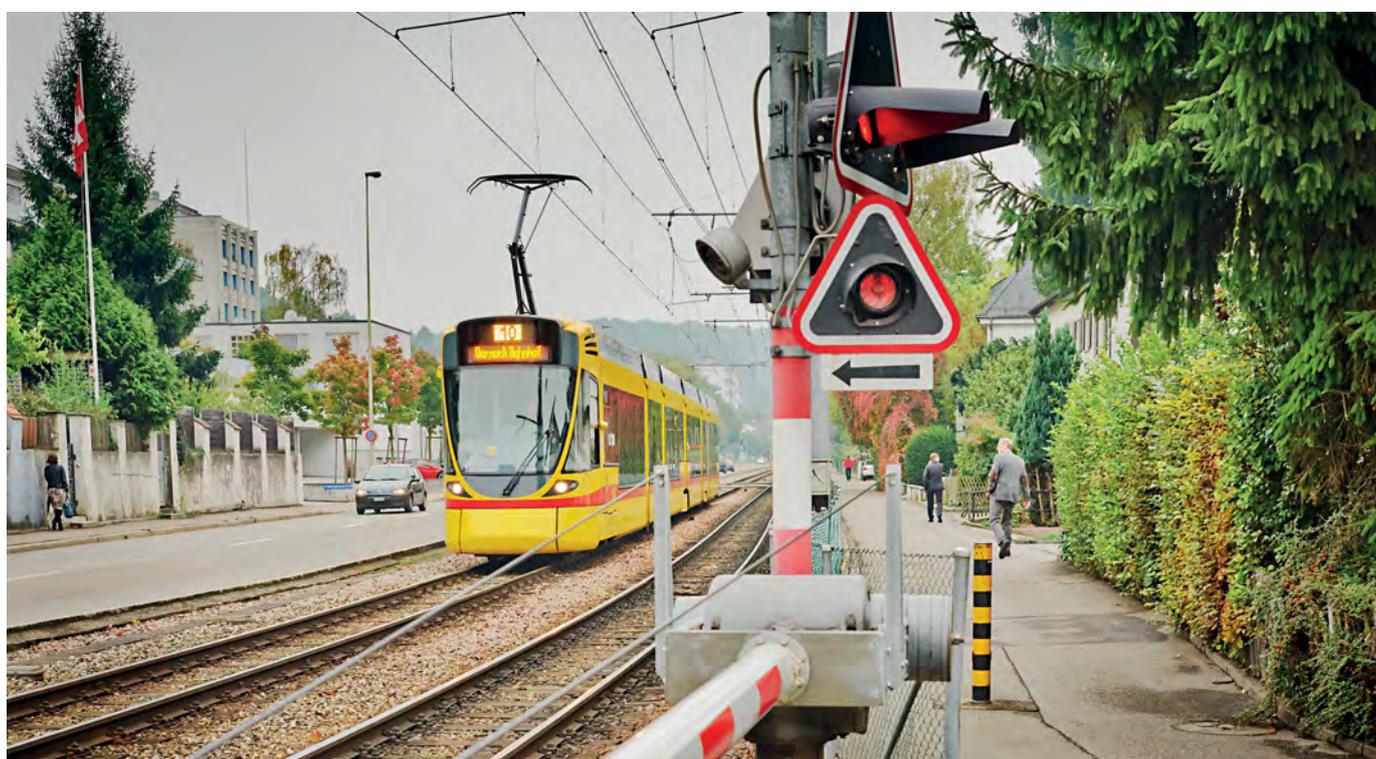
Ein wichtiger technischer Beitrag zur Personensicherheit ist die automatische Personenwarnanlage, welche die Arbeiter im Baustellenbereich optisch und akustisch vor herannahenden Zügen warnt. Die zugelassene Warnanlage erhöht die Betriebssicherheit markant und erfüllt auch die hohen Sicherheitsanforderungen des Bundesamts für Verkehr (BAV). Für die Bedienung ist ein ausgebildeter Sicherheitswärter zuständig.

- ❶ Beim vollautomatischen Betrieb wird die Warnung durch zwei Radschalter ausgelöst.
- ❷ Diese wird zur Station weitergeleitet.
- ❸ Per Funksignal gelangt die Warnung zur Zentrale.
- ❹ Es erfolgt ein akustisches und optisches Warnsignal.

Nach erfolgter Zugsdurchfahrt quittiert der Sicherheitswärter das Signal. Das optische Signal erlischt, die Arbeit kann wieder aufgenommen werden

Absicherung der Bahnübergänge

Bis Ende 2014 müssen schweizweit alle bestehenden Bahnübergänge abgesichert oder aufgehoben sein, so schreibt es die Verordnung zum Eisenbahngesetz vor. Die BLT wird dieses Ziel erreichen.



In den letzten 20 Jahren wurden auf dem Tramnetz der BLT mehr als 200 Übergänge mit Sicherungsanlagen abgesichert oder sie wurden aufgehoben. 2013 erneuerte die BLT wiederum zehn Bahnübergänge und hob zwei auf. Insgesamt sind heute auf dem Streckennetz der BLT über 80 Schrankenanlagen in Betrieb.

Abgesicherte Bahnübergänge erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich. Die Planung und Realisierung einer Schrankenanlage ist jedoch stets mit einem hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand verbunden. Von der Projektierung bis zur

Inbetriebnahme dauert es jeweils rund einhalb Jahre, dabei entstehen Kosten von bis zu einer halben Million Franken pro Anlage.

Eine Besonderheit stellen die bislang nur mit Andreaskreuzen gesicherten neun Bahnübergänge im angrenzenden französischen Leymen auf der Linie 10 dar. Die BLT hat 2013 in Absprache mit der Gemeinde und den französischen Behörden einen Übergang aufgehoben. Die acht anderen werden mit Schranken- und Blinklichtanlagen gesichert. Sie sind mit französischen Strassensignalen ausgestattet.

Die Absicherung der Bahnübergänge in Leymen ist für die BLT und für die Bevölkerung eine Win-Win-Situation. Es gewinnt nicht nur die Sicherheit. Dank den Schrankenanlagen kann die BLT in Leymen seither auf den Einsatz des Überlandhorns verzichten und damit einem langjährigen Anliegen der Bevölkerung entsprechen.



Landererstrasse

11

**Reinach Dorf
Aesch**

E11

**Reinach Dorf
Reinach Süd**

Einheitlich und aktuell

Haltestellen sind Visitenkarten eines Betriebs. Sauber, hell, einfach zugänglich und gut beschriftet sollen sie sein. Weil die meisten Haltestellen in den nächsten Jahren behindertengerecht umgestaltet werden, hat die BLT zusammen mit den BVB eine gemeinsame und zeitgemässe neue Kennzeichnung entwickelt.

40-jährige Beschilderung wird ersetzt

Die heutige Beschilderung der Haltestellen ist vor rund 40 Jahren entwickelt worden. Die rechteckigen, an Stangen montierten Tafeln der Tramhaltestellen und die Schilder an den Bushaltestellen sind inzwischen etwas in die Jahre gekommen. In Zukunft sollen die Haltestellen von BLT und BVB einheitlich beschriftet und die Fahrpläne im gleichen Format gestaltet sein.

Info-Säulen für Tramhaltestellen

Zentrales Element der neuen Haltestellenkennzeichnung ist eine Info-Säule, die an Tram- und viel frequentierten Bushaltestellen aufgestellt wird. Die anthrazitfarbenen Stelen sind weiss beschriftet, 3,3 m hoch und 40 cm breit. Das BLT Logo ist an der Spitze angebracht. Auch die Haltestellentafeln für den Busbereich werden im neuen Design gestaltet.

In die Stelen eingelassen sind die Fahrpläne mit Liniennetzplan und ggf. auch ein Ortsplan. Die Gestaltung erfüllt in Bezug auf Darstellung und Schriftbild die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Sowohl das Bundesamt für Verkehr BAV als auch der Verband BÖV (Barrierefreier öffentlicher Verkehr) haben die neue Haltestellenkennzeichnung begrüsst und angenommen.

Moderne Wartehäuschen aus Glas

Ebenfalls etwas in die Jahre gekommen, jedoch noch funktionstüchtig, sind die gelb-orangen Wartehäuschen. Diese «Orte des Wartens» werden in den nächsten Jahren schrittweise durch moderne Unterstände aus Glas ersetzt. Auch im neuen Design dienen die Wartehäuschen einem Zweck: sie bieten Sitzgelegenheiten und schützen vor Regen, Wind und Sonne. Die Neumöblierung der Haltestellen wird die BLT jeweils zeitgleich mit der behindertengerechten Umgestaltung vornehmen. Bereits umgesetzt ist der neue Auftritt an der Tram- und Bushaltestelle Landererstrasse in Reinach.

BLT Abfahrtsmonitor – der Zeit voraus

Seit einem Jahr sendet die BLT Smartphone-App «Abfahrten» die Abfahrtszeiten aller öffentlichen Verkehrsmittel im Gebiet der Nordwestschweiz direkt auf mobile Endgeräte. Als Ergänzung hat die BLT 2013 einen Abfahrtsmonitor entwickelt, der die nächsten Abfahrtszeiten aller ÖV-Kurse ab einer beliebig wählbaren Haltestelle in der Nordwestschweiz anzeigt. Das Gastgewerbe oder Museen können so ihren Gästen eine zusätzliche Dienstleistung anbieten. Seit November 2013 steht im Hotel Euler in Basel ein BLT Abfahrtsmonitor im Einsatz.

Abfahrtszeiten Tram, Bus, Bahn			
Oberwil BL, Hüslimatt			
Donnerstag, 21. November 2013, 09:51			
	Linie	Ziel	Abfahrt
	64	Bachgraben	RT 2'
	10	Dornach Bahnhof	4'
	10	Flüh	4'
	64	Arlesheim Dorf	RT 8'
	10	Dornach Bahnhof	11'



DOUANES FRANCAISES

Passage réservé aux personnes
ne transportant ni marchandises ni animaux
excédant les franchises douanières.

FRANZOESISCHER ZOLL

Grenzübertritt nur mit Waren
und Devisen im Rahmen
der Zolltoleranzen gestattet.

Der kleine Grenzverkehr

Rund drei Kilometer des BLT Tramnetzes führen bei Leymen über französisches Gebiet. Ein internationaler Streckenabschnitt auf der Tramlinie 10 mit einer besonderen Geschichte.

Per Tram ins Elsass

«Nächster Halt Leymen». Der kleine BLT Bahnhof im Sundgau mit seinem 1909 erstellten Stationsgebäude ist ein Bijou – gleichzeitig auch ein Symbol dafür, wie die Region funktioniert. Bereits vor mehr als 100 Jahren suchte man pragmatische und auch kreative Lösungen, um sich trotz der vielen Grenzen optimal zu verbinden. Das ist bis heute so geblieben, einzig die Fahrzeiten und das Angebot haben sich markant verbessert. An Werktagen verkehren aktuell zwischen 4.56 Uhr und 0.36 Uhr 59 Trambzüge ab Leymen Richtung Basel, die Fahrzeit zur Heuwaage beträgt noch knapp 30 Minuten. Jährlich steigen 46'000 Fahrgäste aus und 40'000 wieder ein. Neben Pendlern nutzen an sonnigen Tagen vor allem Tagesausflügler die landschaftlich schön gelegene Station, und wandern ab Leymen via Landschaft nach Rodersdorf oder Flüh.

Eisenbahnrechtlicher Sonderfall

Die Eisenbahnlinie von Flüh nach Rodersdorf ist seit 1910 in Betrieb. Damals war das Elsass Teil des deutschen Kaiserreichs. Ihre Exklusivität hat die Strecke durch Leymen über die Zeit bewahrt. Nach wie vor gilt eine Konzession, die in wesentlichen Punkten durch die Verträge mit dem kaiserlich deutschen Ministerium für Elsass-Lothringen von

1910 und der französischen Republik von 1932 geprägt ist. Der Bahnbetrieb selbst läuft nach Schweizer Eisenbahnrecht, obwohl die Strecke in Frankreich liegt. Festgehalten ist dies in Artikel 33 im «Cahier des charges pour la concession de la voie ferrée d'Histoire local de Fluhlen à Rodersdorf» von 1932: «Der Konzessionärin wird gestattet, den Betrieb nach den für sie geltenden schweizerischen Gesetzen und Verordnungen durchzuführen.» Im Regelbetrieb funktioniert das ausgezeichnet. Komplexer wird es, wenn bauliche Anpassungen vorzunehmen sind. Die neu abgesicherten Bahnübergänge in Leymen symbolisieren dies beispielhaft. Die Bahnschranken entsprechen Schweizer Vorgaben. Die strassenseitige Signalisation dagegen ist nach französischen Normen erstellt.

Episodenreicher Grenzverkehr

Die Strecke über die Grenze von Flüh nach Rodersdorf war nicht immer problemlos passierbar. Erinnert sei etwa an die militärischen Streckensperrungen während den Kriegen zwischen Frankreich und Deutschland im letzten Jahrhundert. Trotz Grenzkontrollen gab es auch Schmuggel. Viele warfen nach dem Grenzübertritt bei Flüh ihre Waren zu den Fenstern bzw. von der offenen Wagenplattform ab, meldeten beim

Zöllner an der Station Leymen ein «rien a déclarer» und holten ihr Schmuggelgut später zu Fuss auf den Feldern neben dem Gleis ab. Seit Einführung der Trambahn vor 30 Jahren mit geschlossenen Fenstern und Türen ist dies nicht mehr möglich. Auch das Zollbüro im Stationsgebäude Leymen ist nicht mehr belegt.

Unangenehm wurde es früher für Mitarbeitende der Birsigtalbahn (BTB), wenn sich ein Vorkommnis oder gar ein Unfall auf französischem Gebiet ereignete. Die Gendarmerie verhaftete die Bähnler kurzerhand und brachte sie nach Colmar, wo sie von den BTB-Verantwortlichen gegen Hinterlegung einer Kaution wieder abgeholt werden konnten.



Kurz- nachrichten

WLAN für BLT Mitarbeitende

Seit Mitte März 2013 steht den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den BLT Gebäuden an den Standorten Hüslimatt und Ruchfeld Public WLAN zur Verfügung.

In den Aufenthaltsräumen der Wagenführer und Bus-Chauffeure wurden zudem Computerarbeitsplätze mit Internet- und Intranet-Zugang eingerichtet.

Facebook: Ganz BLT-Like

Seit dem 6. Februar 2013 ist die BLT auf «Facebook» und «YouTube» erreichbar. Bereits verfolgen über 5'500 «Fans» (Stand Ende 2013) die Aktivitäten, kommentieren sie oder posten selber ein aktuelles Foto mit einem Tram oder einem Bus.

Die BLT veröffentlicht wöchentlich eigene neue Beiträge, frei nach dem Motto: Interessant ist, was interessiert. Mehr dazu unter: www.facebook.com/basellandtransport.

Neue Unterflurdrehbank im Depot Ruchfeld

Um eine optimale Laufruhe der Trams zu gewährleisten, müssen deren Radsätze nach einer Laufleistung von rund 80'000 bis 100'000 km auf einer Unterflurdrehbank reprofiliert werden. Im September 2013 hat die BLT ihre altgediente Unterflurdrehbank im Depot Ruchfeld durch eine hochmoderne computergesteuerte Anlage ersetzt, die von der spanischen Firma Talgo geliefert wurde. Mit der neuen Unterflurdrehbank kann das BLT Service-Team im Depot Ruchfeld nunmehr auch die Bandagen der neuen Tango-Trams in Eigenregie bearbeiten.

IT der BLT ist gut aufgestellt

Die Finanzkontrolle des Kantons Basel-Landschaft hat am 16./17. Oktober 2013 die IT der BLT auditiert. Die Aufsichtsbehörde attestierte in ihrem Schlussbericht, dass die IT-Organisation sehr gut aufgestellt und die Geschäftsprozesse bestens aufeinander abgestimmt sind. Weiter wird festgehalten, dass die Rollen und Verantwortlichkeiten innerhalb der IT-Organisation der BLT abschliessend definiert und gut dokumentiert sind.

BLKB «am Puls» bei der BLT

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe «am Puls» lud die Basellandschaftliche Kantonalbank ihre Firmenkunden am 20. Juni 2013 zur Firmenbesichtigung der BLT nach Oberwil ein. Rund 100 Personen nahmen am Anlass teil. Die BLT präsentierte sich als Unternehmen, das sparsam, verantwortungsvoll und effizient mit Energie umgeht. Im Firmenrundgang wurden die Tango-Trams, der Wartungstrakt, der neue Hybridbus und die Photovoltaikanlage auf dem Depotdach vorgestellt. Viel Spass bereitete den BLKB-Gästen ein Draisinenrennen im Depot. Obwohl einzig durch Muskelkraft angetrieben, gab es manch rasante Fahrt.

Sozialversicherungsprüfung UVG der SUVA

Die SUVA hat 2013 im Rahmen ihrer Kontrolltätigkeit eine Prüfung der Lohn- und Finanzbuchhaltung der BLT für die Jahre 2008 bis 2012 durchgeführt. Die geprüfte Lohnsumme in diesem Zeitraum belief sich auf

CHF 130 Mio. Die BLT erhielt eine positive Beurteilung. Es gab weder Aufrechnungen noch Bemerkungen.

«BLT PowerNews»

Der nachhaltige Umgang mit Energie ist ein Unternehmensziel der BLT. Der Einsatz effizienter Energiesysteme schont nicht nur die Umwelt, er bringt auch Kosteneinsparungen. Geld, das die BLT wiederum in ihr ÖV-Angebot reinvestieren kann. Mit einer Zeitungsbeilage, den «BLT Power News», wurde der Bevölkerung in der Region das Energie-Engagement der BLT vorgestellt, illustriert mit Bildern und eingängigen Grafiken, getreu dem Motto «Tue Gutes und sprich darüber».

BLT PowerDay

Am 22. Juni 2013 öffnete die BLT ihre Tore für die Bevölkerung. Rund 8'000 Besucherinnen und Besucher, darunter viele Familien, nutzten den sonnigen Tag, um für einmal hinter die Kulissen der BLT zu blicken. Die BLT bot ihnen, unterstützt von EBM und dem Kanton BL, spannende Informationen und Attraktionen rund um das Thema Energie. Auch Unterhaltung, Spiel, Spass für Gross und Klein und geselliges Zusammenkommen kamen nicht zu kurz.



10

Ettingen

215

65

Pensionskasse saniert

Die BLT hat ihre Pensionskasse saniert und per 1. Januar 2014 den Wechsel vom Leistungs- zum Beitragsprimat vollzogen. Gleichzeitig wurde allen Mitarbeitenden der Besitzstand garantiert. Insgesamt investierte die BLT CHF 19,5 Mio. in ihre Personalvorsorge.

Verbleib bei der BLPK

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der BLT beschäftigten sich 2013 intensiv mit der Zukunft der beruflichen Vorsorge für die Mitarbeitenden. Im Zentrum standen die Themen Primatwechsel und die Ausfinanzierung der Unterdeckung der Pensionskasse, aber auch die Frage, mit welcher Pensionskasse die BLT in Zukunft zusammenarbeiten wird. Um die von der Basellandschaftlichen Pensionskasse BLPK aufgezeigte Höhe der Sanierungskosten und die zukünftigen Leistungen für die Versicherten mit der nötigen Sorgfalt beurteilen zu können, wurden insgesamt vier Offerten von unterschiedlich gelagerten Vorsorgeanbietern mit dem modellmässigen Leistungsziel von 60% des versicherten Verdienstes im Alter 65 eingeholt.

Der Verwaltungsrat entschied sich, nach Auswertung der Vorsorgemodelle, für einen Verbleib bei der BLPK. Vorsorgekommission und Verwaltungsrat legten weiter fest, dass der Wechsel vom Leistungs- zum Beitragsprimat per 1. Januar 2014 erfolgt, ein Jahr früher als beim Kanton. Die 2013 von der Autogesellschaft Sissach-Eptingen übernommenen Mitarbeitenden wurden per 1. Januar 2014 ebenfalls in die BLPK überführt. Sie blieben 2013 für ein Übergangsjahr bei der Transparenta Sammelstiftung versichert.

CHF 19,5 Mio. für die Pensionskasse

Die BLT legt grossen Wert darauf, ihren Mitarbeitenden eine sichere und gute berufliche Vorsorge anbieten zu können. Bereits 2004 hat sie beim Wechsel von der ASCOOP zur BLPK CHF 14,2 Mio. in die Ausfinanzierung ihrer Pensionskasse eingeschossen.

Auch 2013 hat sie für das eigene Vorsorgewerk mit CHF 19,5 Mio. wieder eine sehr hohe Summe als Arbeitgeberin bereitgestellt. Dank guten Geschäftsabschlüssen und einer umsichtigen Finanzpolitik konnten in den vergangenen Jahren ausreichende Rückstellungen für die Pensionskasse gebildet werden. Die BLT war aus diesen Gründen in der Lage, den gesamten Sanierungsbeitrag mit einer Einmalzahlung der Basellandschaftlichen Pensionskasse zu überweisen.

Besitzstand für die Mitarbeitenden

Ein zentrales Element der Pensionskassenreform stellt die Besitzstandsregelung dar, welche die BLT ihren Mitarbeitenden gewährt. Mit einer einmaligen Zusatzgutschrift auf die einzelnen Vorsorgekonti wurden die Voraussetzungen geschaffen, um ein Erreichen der Leistungsversprechen auch mit dem neuen Beitragsprimatmodell zu ermöglichen. Die BLT versteht dieses zusätzliche Engagement als Zeichen der Wertschätzung an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Sanierungsbeitrag Pensionskasse	CHF
Versicherungstechnischer Fehlbetrag Aktive	0,2 Mio.
Versicherungstechnischer Fehlbetrag Rentner	3,7 Mio.
Wechsel der Tarifgrundlagen	4,4 Mio.
Besitzstandsregelung Aktive	11,2 Mio.
Total	19,5 Mio.

Dienstpläne optimiert

Die Dienstplanung der BLT wird von der Betriebsabteilung softwarebasiert erarbeitet. Um den Fahrdienstangestellten eine Mitgestaltungsmöglichkeit bei der Dienstplangestaltung zu geben, wurden für den Tram- und Busbereich je eigene Fachausschüsse geschaffen.



Die Dienstplangestaltung ist für jeden ÖV-Betrieb eine besondere Herausforderung, gilt es doch, die einzelnen Dienste für das an sieben Tagen die Woche fast rund um die Uhr zu fahrende ÖV-Angebot möglichst optimal auf die Fahrdienstangestellten zu verteilen. Dabei sind, neben den gesetzlichen Anforderungen und der Wirtschaftlichkeit, auch die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeitenden wo immer möglich mit zu berücksichtigen. Die BLT setzt bei der Dienstplanung aus Überzeugung auf Partizipation.

Christian Boos, wie sieht für Sie als Betriebschef ein idealer Dienstplan aus?

Einen idealen Dienstplan gibt es nicht, denn die Ansprüche der Fahrdienstmitarbeitenden sind zu individuell und zu verschieden. Manche wünschen sich kompakte Dienste mit kurzen Pausen und möglichst 8–9 Stunden bezahlter Arbeitszeit. Andere Mitarbeitende wiederum, die beispielsweise in der Nähe wohnen, schätzen lange Pausen, in denen sie nach Hause gehen oder einen Einkauf erledigen können. Die Dienstplaner können es nie allen recht machen. Letztlich verfolgen wir das Ziel, dem Personal mehrheitsfähige Dienstpläne anzubieten. Dabei gilt es, die gesetzlichen Vorgaben, die Wünsche der Mitarbeitenden und die betrieblichen, d.h. auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestmöglich miteinander zu verknüpfen. Anhand langjähriger Erfahrung haben wir bislang gut akzeptierte Dienstpläne erstellen können.

Als Betriebschef sind Sie bei den Sitzungen der Fachausschüsse mit dabei.

Wie nehmen Sie deren Arbeit wahr?

Dienstplanung erfordert von allen Beteiligten eine gewisse Kompromissfähigkeit. Der Start in die Fachausschussarbeit war sowohl für die Dienstplaner als auch die Ausschussmitglieder nicht einfach. Die Fahrdienstmitarbeitenden mussten feststellen, dass eine grundlegende Neugestaltung der Dienstpläne, wie es sich einige erhofft hatten, weder möglich noch vorgesehen war. Vielmehr galt es, die von der Betriebsabteilung mithilfe der Dienstplanungssoftware «Profahr» erarbeiteten Dienstplanentwürfe zu prüfen und zu optimieren. Wir haben uns aber rasch gefunden und arbeiten sehr konstruktiv und lösungsorientiert zusammen. Die Fachausschüsse Tram und Bus überprüfen jeden einzelnen Dienst, linienbezogen auf seine «Betriebstauglichkeit». Hauptziel ist dabei, unattraktive Dienste mit langen Pausen, hoher Präsenzzeit und verhältnismässig kurzer Arbeitszeit möglichst zu vermeiden. Manchmal gelingt es, mehrere suboptimale Dienste zu verbessern, gleichzeitig muss aber ein weniger attraktiver Dienst in Kauf genommen werden.

Welche Resultate konnten die Fachausschüsse konkret erreichen?

Unsere Dienstpläne sind das Ergebnis langjähriger Erfahrung. Im Busbereich, der mehrere neue Linien/Streckenabschnitte aufweist, hatten wir 2013 jedoch noch Verbes-

serungspotenzial. So ist es den Dienstplannern in Zusammenarbeit mit dem Fachausschuss Bus gelungen, die Anzahl dreiteiliger Dienste mit hoher Präsenzzeit deutlich zu senken und im Turnus gleichmässiger zu verteilen. An den Freitagen sind z.B. noch 13 statt 21 Dreiteiler, am Samstag überhaupt keine mehr (bisher drei) zu leisten. Gleichzeitig konnte die durchschnittliche Pausenlänge an diesen Wochentagen von 1:50h auf 1:29h signifikant verringert und die durchschnittliche Dienstdauer bei gleichbleibender Arbeitszeit gesenkt werden. Auch für die Einsätze im Nachtnetz wurden Verbesserungen erzielt. Per 1. Mai 2013 sind diese nun in Kraft.

Die BLT wird 2014 eine Mitarbeiterbezogene Personaleinsatzplanung MIPE einführen. Welche Auswirkungen wird dies auf die Diensterteilung haben?

Die Dienstdisposition der BLT schneidet bereits heute im Vergleich mit ähnlich grossen ÖV-Betrieben gut ab. Vielen Wünschen der Fahrdienstmitarbeitenden kann heute entsprochen werden. MIPE bedeutet für uns ein qualitativer Schritt nach vorne. Mein primäres Ziel für die nächsten Jahre ist es, die heutige Qualität der Dienstdisposition ins neue System zu überführen und die Partizipation der Mitarbeitenden aber auch



deren Eigenverantwortung weiter zu erhöhen. Weil wir als ÖV-Betrieb während sieben Tagen die Woche fast rund um die Uhr Dienstleistungen für die Bevölkerung erbringen, werden wir nie «normale Arbeits-

zeiten» haben. Umso bedeutsamer ist es, zusammen mit dem Personal sinnvolle, faire und mehrheitsfähige Arbeitszeitmodelle auszuarbeiten.

Fachausschuss Tango

Der mehrstufige Beschaffungsplan der Tango-Trams ermöglicht es, die Betriebserfahrungen des Fahrdienstpersonals in die Produktion der zweiten Serie einfließen zu lassen. Bereits von der Vorserie zur ersten Serie konnten auf diese Weise viele Verbesserungen an den Fahrzeugen erreicht werden. In Zusammenarbeit mit der Personalkommission wurde ein Fachausschuss Tango gebildet, in dem neben gewählten Fahrdienstmitarbeitenden auch Vertreter des Herstellers Stadler Rail Einsitz nehmen.

Der Fachausschuss Tango beschäftigt sich schwerpunktmässig mit der Optimierung des Führerstands. Evaluert werden neue Sitzmodelle und die Ergonomie im Führerraum.

Personal	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Personaleinheiten Gesamtdurchschnitt						
Verwaltung	28.5	27.9	26.6	29.8	30.9	32.6
Tramlinien (ohne Linie 14)	166.9	167.0	169.8	182.1	202.7	210.7
Buslinien (ohne Linie 106)	84.0	90.2	112.3	116.8	114.1	142.9
Gesamt-Personalbestand	279.4	285.1	308.7	328.7	347.7	386.2
Ø Jahres-IST-Stunden pro Personaleinheit	1'833	1'805	1'818	1'792	1'801	1'796

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

Tarifverbund Nordwestschweiz

2013 überschritten die Verkehrserlöse erstmals die Grenze von einer Viertelmilliarde. Es konnten Mehreinnahmen von CHF 8,6 Mio. erwirtschaftet werden. Die Zahl der verkauften U-Abos ist um 21'913 auf einen historischen Höchststand von 2'161'413 gestiegen. Per 1. Januar 2014 gab sich der TNW eine neue Führungsstruktur.

Einfachheit als Erfolgsrezept

180'117 Personen kauften 2013 monatlich ein U-Abo. Der Grund, warum die Nordwestschweiz über die mit Abstand höchste Abo-Dichte verfügt, liegt in einem ausgezeichneten ÖV-Angebot und der Einfachheit des Tarifprodukts. Das U-Abo ist im gesamten Verbundgebiet gültig, preislich attraktiv und einfach zu beziehen. Dazu beigetragen hat der legendäre Einzahlungsschein der Schweizer Post. Die abgestempelte Quittung gilt als Träger des U-Abos, seit 1984, und ist beliebt wie eh und je. Über 70% der Kundschaft geben dem klassischen Einzahlungsschein den Vorrang gegenüber der U-Abo-Card, welche vor sechs Jahren eingeführt wurde. Die Plastikkarte mit integriertem Chip erlaubt den Bezug des U-Abos an jedem TNW-Billettautomaten rund um die Uhr.

Einzigartig war mit der Lancierung des U-Abos die weitgehende Auslagerung des U-Abo-Vertriebs an die Schweizer Post. An jedem Postschalter konnte das U-Abo bezahlt werden. Damit konnten grosse Synergieeffekte erzielt und die Vertriebskosten tief gehalten werden. Heute kostet der Vertrieb eines Jahres-U-Abos inkl. Druck des Einzahlungsscheins, Versand und ESR-Gebühr rund CHF 4,50. Dies entspricht 0,6% eines Jahresabos für Erwachsene in der Höhe von CHF 730; eine konkurrenzlos günstige Lösung.

Zukünftiger Vertrieb des U-Abos

National soll ab 2016 das Halbtax- und Generalabonnement auf dem SwissPass, einer Chipkarte im Kreditkartenformat, verfügbar sein. Gleichzeitig hat die Schweizer Post auf 2020 das Ende des klassischen Einzahlungsscheins angekündigt. Ebenfalls kommt immer mehr das Bedürfnis der Kunden auf, das U-Abo per Internet oder Handy beziehen und bezahlen zu können. Der TNW hat deshalb ein Projekt «U-Abo-Vertrieb 2015 und Folgejahre» lanciert, um die bestmögliche Lösung aus Kunden- und Kostensicht zu realisieren. Bei allen Überlegungen steht für den TNW die einfache Nutzbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Lösung im Vordergrund.

Job-Ticket: das U-Abo für Arbeitnehmer

2002 lancierte der TNW das Job-Ticket. Damit wird Unternehmen die Möglichkeit geboten, ihren Mitarbeitenden das U-Abo und die grenzüberschreitenden Abos zum Junioren-Tarif anzubieten. Der Arbeitgeber übernimmt dabei die Differenz zum Vollpreis. Das Verfahren ist sehr einfach, da es auf dem Vertriebsprozess des U-Abos aufbaut. 82 Unternehmen bieten heute ihren mehr als 25'000 Mitarbeitenden dieses beliebte Produkt an. 2013 konnten erstmals mehr als 100'000 Job-Tickets verkauft werden. Die Unternehmensbeiträge zur Vergünstigung des U-Abos an den TNW beliefen sich im Berichtsjahr auf CHF 2,2 Mio. Die durch das Job-Ticket ausgelöste Mehrnachfrage an Abonnements betrug je nach Betrieb zwischen 15% und 35%.

TNW mit neuer Führungsstruktur

Die Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr verändern sich und werden anspruchsvoller. Neben den Transportunternehmen sollen auch die Kantone als Besteller der ÖV-Leistungen vermehrt Einfluss auf die Tarifpolitik nehmen können. Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, haben die Partner des TNW beschlossen, eine eigenständige Verbundleitung zu etablieren, welche sich zu 100% auf die Geschäfte und Weiterentwicklung des TNW konzentrieren kann.

Die operative Geschäftsführung wurde seit Bestehen des Tarifverbunds im Jahr 1987 von der BLT wahrgenommen. Diese hatte im Herbst 2012 angeregt, die Verbundleitung einer externen Geschäftsstelle zu übertragen. Per 1. Januar 2014 erfolgte die Übergabe.



Mobility Ticket für Hotelgäste im Baselbiet

Seit Januar 2014 erhalten alle Hotelgäste im Kanton Basel-Landschaft das Mobility Ticket. Es erlaubt die freie Benutzung aller öffentlicher Verkehrsmittel in der Nordwestschweiz und wird über eine Gasttaxe finanziert. Das Mobility Ticket wurde als nationale Innovation 2002 erstmals in Basel-Stadt eingeführt und erfreut sich seither grosser Beliebtheit. Das Tarifprodukt für Hotelgäste im Baselbiet beinhaltet zusätzlich eine Gästekarte, welche grosszügige Rabatte auf viele Ausflugsziele wie die Wasserfallenbahn, diverse Museen oder den Zoo Basel gewährt. Entwickelt wurde dieses Angebot in Zusammenarbeit mit Baselland-Tourismus.

TNW-Einnahmen 2013

Im TNW konnten im Jahr 2013 Einnahmen von insgesamt CHF 250,3 Mio. erzielt werden. Gesamthaft wurden 2'161'413 U-Abos verkauft (Jahres-Abos auf Monats-Abos umgerechnet), was einem Plus von 21'913 Stück bzw. + 1% entspricht. Damit geht die seit Beginn des TNW von 1987 positive Entwicklung der U-Abo-Absatzzahlen erneut weiter.

Die Ertragssteigerung von CHF 8,63 Mio. ist auf die höhere Zahl verkaufter U-Abos und auf die Tarifierpassungen bei den Jahres-U-Abos zurück zu führen. Zudem gab es Mehreinnahmen bei der Halbtax/GA-Abgeltung. Der Verkauf der Einzelbillette und Tageskarten stagnierte, jener der Mehrfahrtenkarten nahm leicht zu.

2013 konnten in den Kantonen Solothurn (+ 9%) und Aargau (+ 4%) deutlich mehr U-Abos verkauft werden. Bei der Herkunft der Abonnenten zeigt sich folgendes Bild: 42,8% der U-Abo Kunden wohnten im Kanton Basel-Landschaft, 40,3% im Kanton Basel-Stadt, 8,1% im Kanton Aargau und 4,9% im Kanton Solothurn. Die restlichen 3,9% verteilen sich auf übrige Kantone sowie auf Deutschland und Frankreich.

Die Zahl der transportierten Fahrgäste erreichte mit 223'817'008 Personen wiederum einen neuen Höchstwert. Im Jahr 2013 wurden 3,1 Mio. Fahrgäste mehr befördert als im Vorjahr (+1,4%). Gleichzeitig stiegen die zurückgelegten Personenkilometer um 0,25% auf 841'129'899.

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

Einnahmenverteilung

BVB Basler Verkehrsbetriebe	49,03%
BLT Baselland Transport AG	22,18%
SBB Schweiz. Bundesbahnen	17,78%
PostAuto Nordwestschweiz	6,26%
AAGL Autobus AG Liestal	3,64%
WB Waldenburgerbahn AG	1,07%
SBG SüdbadenBus GmbH	0,04%



Einnahmen nach Bereich in CHF	2013	2012	Anteil %
Abonnemente	170'923'729	164'732'958	68,3
Einzelbillette	33'171'277	33'266'321	13,3
Mehrfahrtenkarten	15'759'204	15'124'045	6,3
Tageskarten	9'267'340	9'165'488	3,7
General-/Halbtax-Abo	18'538'584	16'663'332	7,4
Diverses	2'625'989	2'700'241	1,0
Total	250'286'123	241'652'385	100





Solides Ergebnis

Die Dynamik beim Fahrgastaufkommen mit einem kräftigen Wachstum des Verkehrsertrags hielt 2013 an. Der Umsatz stieg um 6% und nähert sich der 100-Millionen-Schwelle. Die Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen beliefen sich auf CHF 60,2 Mio. Der Jahresgewinn erhöhte sich auf CHF 3,5 Mio. Dieses Ergebnis wird von zwei Sonderfaktoren positiv beeinflusst.

Ertrag

Das Berichtsjahr reiht sich nahtlos in die erfolgreiche Wachstumsentwicklung der letzten Jahre ein. Die Zahl der beförderten Fahrgäste stieg um eine weitere Million auf nunmehr 52 Mio. im Jahr. Das dichte Angebot, eine stark erneuerte Fahrzeugflotte und die Beseitigung von Engpässen in der Infrastruktur stossen bei unseren Kunden weiterhin auf grossen Zuspruch. Als Transportunternehmen in einer urbanen Wachstumsregion profitieren wir zudem von der wirtschaftlichen Dynamik im Einzugsgebiet. Aus diesen Faktoren resultiert wiederum ein markanter Anstieg des **Verkehrsertrags** um CHF 1,9 Mio. auf CHF 52,2 Mio. Die Umsatzausweitung schliesst eine moderate Tarifierhöhung mit ein. Unser Marktanteil im regionalen Personenverkehr der Nordwestschweiz beträgt 22,2%, im Vorjahr waren es 22%.

Im Verkehrsertrag enthalten sind U-Abo-Beiträge der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura in Höhe von CHF 11,2 Mio. Jedes im Verbundgebiet verkaufte Monats-Abonnement wird seit 1992 unverändert mit CHF 25 subventioniert. Der relative Anteil der Subventionen am Verkehrsertrag reduzierte sich im Berichtsjahr auf 21,4%.

Bund und Kantone bestellen bei der BLT Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur sowie das Angebot im regionalen Personenverkehr. Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur wurden mit CHF 10,3 Mio. abgegolten. Die finanziellen Mehrleistungen zum Vorjahr belaufen sich auf CHF 1,1 Mio. Die Leistungen für den regionalen Personen-

verkehr betragen CHF 18,7 Mio., dies sind CHF 0,6 Mio. mehr als im Vorjahr. Alleinige Ursache für die Zunahme sind in beiden Bereichen die gestiegenen Abschreibungsaufwendungen. Die Gesamtheit dieser erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand wird als **Leistungsauftragsentschädigung** zusammengefasst.

Der **Nebenertrag** verzeichnet einen starken Zuwachs von CHF 1,3 Mio. Diese Steigerung ist deckungsgleich mit höheren Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte. Für die innerstädtisch erbrachten Leistungen unserer drei Vorortslinien können wir dem Kanton Basel-Stadt höhere Ausgleichszahlungen fakturieren. Der Grund sind stark gestiegene Mitbenutzungsschädigungen an die BVB für das städtische Schienennetz. Im Zusammenhang mit der Grossbaustelle im Zentrum Reinach und der mehrwöchigen Streckensperrung der Linie 11 konnte die BLT zudem grössere Leistungen einmaliger Natur weiterverrechnen.

Das Spartenergebnis der Liegenschaften wird im **betriebsfremden Aufwand und Ertrag** zusammengefasst. An vier wichtigen Zentrumsanlagen vermieten wir attraktive Wohn- und Dienstleistungsobjekte. Den Mietern bieten wir zudem einen bequemen Zugang zum öffentlichen Verkehr. Das Liegenschaftsergebnis wird durch einen einmaligen, steuerneutralen Aufwertungsgewinn der Liegenschaft in Rodersdorf beeinflusst, zurückzuführen auf die rückwirkende Steuerpflicht der nicht konzessionierten Tätigkeiten. Die Immobiliensparte stärkt die Ertragskraft der BLT nachhaltig.

Aufwand

Der Personalbestand erhöhte sich im Berichtsjahr um 38 auf umgerechnet 386 Vollzeitpensen. Mit der Übernahme und erfolgreichen Integration der ÖV-Sparte unserer ehemaligen Transportbeauftragten Autogesellschaft Sissach-Eptingen (AGSE) fanden 34 Mitarbeitende in der BLT einen neuen Arbeitgeber. In den vergangenen Jahren wurde die Fokussierung der Personalrekrutierung sehr stark auf das Fahrpersonal ausgerichtet, um die markanten Angebotsausbauten abdecken zu können. Im Berichtsjahr konnten die rückwärtigen Dienste gezielt verstärkt und personelle Engpässe beseitigt werden.

Die seit Jahren stabile oder gar leicht rückläufige Teuerungsentwicklung führte zu keinen diesbezüglichen Mehrbelastungen. Hingegen konnten die gesamtarbeitsvertraglichen Verpflichtungen wiederum erfüllt werden, als wesentlicher Bestandteil die 2012 mit den Sozialpartnern vereinbarte Umsetzung einer fünften Ferienwoche für alle. Diese wurde im Berichtsjahr mit der Gewährung eines zusätzlichen Ferientags vollumfänglich umgesetzt. Als Folge der Sanierung der Pensionskasse, der Neurekrutierungen und dem Stufenanstieg sowie dem zusätzlichen Ferientag stieg der **Personalaufwand** um CHF 3,8 Mio.

Der **Sachaufwand** blieb mit CHF 31,3 Mio. stabil. Innerhalb der einzelnen Sachgruppen ergeben sich jedoch nachvollziehbare Verschiebungen. Die Aufwendungen der bisherigen Transportbeauftragten AGSE in Höhe

von CHF 3,3 Mio. wurden bis Ende 2012 unter Betriebsbesorgungen durch Dritte erfasst. Mit deren Integration in die BLT erfolgt die Zuordnung sachkostenbezogen. Unter der gleichen Position erhöhten sich unsere Entschädigungen für Betriebsbesorgungen an die BVB für die Mitbenützung des städtischen Streckennetzes um CHF 1,1 Mio. Um die hohe Verfügbarkeit von Infrastrukturanlagen und Rollmaterial langfristig sicherzustellen, fielen Unterhaltsaufwendungen von CHF 12,5 Mio. an. Diese liegen über dem Vorjahreswert, zurückzuführen im Wesentlichen auf die azyklisch angefallenen Grossrevisionen beim älteren Rollmaterial.

Die Neuinvestitionen beliefen sich auf CHF 60,2 Mio. Diese werden zum Teil erstmalig abgeschrieben. Entsprechend stieg der **Abschreibungsaufwand** um CHF 1,3 Mio. auf CHF 19,6 Mio. Im Abschreibungssatz auf Sachanlagen wird der technischen und wirtschaftlichen Entwertung angemessen Rechnung getragen. Die Abschreibungen erfolgen linear auf den Anschaffungswerten bzw. den Herstellkosten und basieren auf der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (RKV), der physischen Lebensdauer sowie den internen Anlagerichtlinien. Die buchhalterische Trennung von Infrastruktur und Betrieb schreibt den getrennten Ausweis der Abschreibungsaufwendungen vor. Diese betragen für die Sparte Infrastruktur CHF 7,5 Mio. und für die Sparte Verkehr CHF 12,1 Mio.

Der **Jahresgewinn** setzt sich aus einem Überschuss in den Sparten des öffentlichen Regionalverkehrs in Höhe von CHF 1,9 Mio. und im marktwirtschaftlichen Bereich von CHF 1,6 Mio. zusammen. Beide Teilergebnisse verbessern sich dank Sonderfaktoren (Aufwertungsgewinn der Liegenschaft in Rodersdorf und a.o. Ertrag aus Aktienverkauf AGSE) um insgesamt CHF 0,6 Mio.

Aktiven und Passiven

In Bezug auf die eingangs erwähnten überdurchschnittlich hohen Neuinvestitionen von CHF 60,2 Mio. wurden CHF 19,5 Mio. in den strategischen Ausbau einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur investiert und in die Erneuerung und Modernisierung von Rollmaterial weitere CHF 33,4 Mio. In dieser Position ist eine erste Akontozahlung für die Beschaffung von 19 Tango-Fahrzeugen der zweiten Serie in Höhe von CHF 28,2 Mio. enthalten. Der Vertragsabschluss mit der Firma Stadler Rail AG beläuft sich auf insgesamt CHF 94 Mio.

Die flüssigen Mittel beinhalten Barbestände und Sichtguthaben bei Postfinance und Banken mit einem guten Rating sowie Geldmarktpapiere bei schweizerischen Finanzinstituten mit einer Restlaufzeit bis zu drei Monaten. Deren Rückgang steht in direktem Zusammenhang mit den eigenfinanzierten Investitionen in neues Rollmaterial.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum ursprünglichen Rechnungsbetrag abzüglich einer pauschalen Wertberichtigung für gefährdete Forderungen bewertet. Diese trägt der Fälligkeit und dem Betriebsstatus Rechnung. Ende Jahr war noch eine grössere Forderung aus der Leistungsvereinbarung Infrastruktur ausstehend.

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 laufenden Trambeschaffung.

In den Vorräten werden die für anstehende Streckenaus- und -neubauten beschafften Tramschienen zu Anschaffungskosten geführt. Die Bewertung der Ersatzteillager für Schienenfahrzeuge erfolgt ebenfalls zu An-

schaffungskosten. Risiken aus langer Lagerdauer wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen figurieren der aufgelaufene, aber noch nicht fällige Zinsertrag sowie ausstehenden 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 14,9 Mio., an die gleichen Besteller wurden Darlehen von CHF 3,8 Mio. zurückbezahlt.

Passive Rechnungsabgrenzungen berücksichtigen die periodengerechte Zuschreibung von Aufwendungen und Erträgen. Sie beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen von Umweltschutzabonnements sowie Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtaxabonnements und Mehrfahrtenkarten.

Für alle erkennbaren Risiken werden nach dem Vorsichtsprinzip Einzelwertberichtigungen und -rückstellungen gebildet. Für die Ausfinanzierung der Deckungslücke bei der Basellandschaftlichen Pensionskasse wurden CHF 16,5 Mio. aufgelöst.

Erfolgsrechnungen

Aufwand	2013	2012
	CHF	CHF
Gehälter	32'957'752	30'606'756
Sozialaufwand	7'584'449	6'094'959
Personalaufwand	40'542'201	36'701'715
Allgemeiner Aufwand	6'934'085	7'278'291
Versicherungen und Schadenersatz	803'366	775'631
Betriebsbesorgungen durch Dritte	6'689'571	8'728'331
Pacht und Miete	233'127	97'759
Energie und Verbrauchsstoffe	4'213'774	3'983'367
Anlagen- und Fahrzeugunterhalt	12'462'143	10'498'387
Sachaufwand	31'336'066	31'361'766
Zinsen	1'302	575
Abschreibungen	19'600'062	18'328'832
Zinsen und Abschreibungen	19'601'364	18'329'407
Betriebsfremder Aufwand (Liegenschaftsrechnung)	2'097'737	2'514'206
Ausserordentlicher Aufwand	–	–
Jahresgewinn	3'574'209	2'720'764
Total Aufwand	97'151'577	91'627'858

Ertrag	2013		2012
	CHF		CHF
Verkehrsertrag	52'246'648		50'329'515
Verkehrsertrag	52'246'648		50'329'515
Leistungsauftragsentschädigung von Bund und Kantone (Nettogeldfluss) zuzüglich Verrechnung von rückzahlbaren Darlehen	25'353'996		22'905'236
	<u>3'682'631</u>	29'036'627	<u>4'373'904</u> 27'279'140
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	6'342'848		5'010'323
Pacht, Miete, Reklame	3'958'914		3'748'440
Eigenleistungen	340'806		381'568
Zinsen	782'790		862'393
Gewinn Anlagenabgang	37'287		–
Übriger Ertrag	483'250		666'519
Nebenertrag	11'945'895		10'669'243
Betriebsfremder Ertrag (Liegenschaftsrechnung)	3'662'408		3'339'046
Ausserordentlicher Ertrag	259'999		10'914
Total Ertrag	97'151'577		91'627'858

Bilanzen

Aktiven	31.12.2013		31.12.2012	
	CHF		CHF	
Anlagenrechnung	692'490'078		663'788'230	
./. Abschreibungen	– 421'899'542	270'590'536	– 404'041'939	259'746'291
Unvollendete Objekte		33'086'805		3'659'565
Darlehen, Wertschriften und Beteiligungen		3'523'904		5'335'405
Anlagevermögen		307'201'245		268'741'261
Flüssige Mittel		51'823'291		70'272'753
Banken Art. 56 EBG		1'405'601		1'405'186
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26'413'982		16'341'199	
./. Delkredere	– 800'000	25'613'982	– 800'000	15'541'199
Andere kurzfristige Forderungen		24'250'000		54'250'000
Vorräte		3'238'428		4'051'285
Aktive Rechnungsabgrenzung		1'255'830		1'480'896
Umlaufvermögen		107'587'132		147'001'319
Bilanzsumme		414'788'377		415'742'580

Passiven	31.12.2013	31.12.2012
	CHF	CHF
Aktienkapital	13'100'000	13'100'000
Allg. gesetzliche Reserven	1'965'500	1'836'000
Reserven für eigene Aktien	11'400	11'750
Freie Reserven	41'600	41'250
Zweckgebundene Rücklagen ¹⁾	16'350'154	15'184'919
Zweckgebundene Linienrücklagen ²⁾	21'671'010	20'244'982
Eigenkapital	53'139'664	50'418'901
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29'516'996	30'843'701
Darlehen	700'000	700'000
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand	264'055'801	252'698'260
Passive Rechnungsabgrenzung	30'137'396	28'182'643
Rückstellungen	33'664'311	50'178'311
Fremdkapital	358'074'504	362'602'915
Jahresgewinn	3'574'209	2'720'764
Vortrag aus Vorjahr	–	–
Bilanzgewinn	3'574'209	2'720'764
Bilanzsumme	414'788'377	415'742'580
¹⁾ Zweckgebundene Rücklagen		
per 1.1.2013 bzw. 1.1.2012	15'184'919	13'863'667
Zuweisung gemäss GV Vorjahr	<u>1'165'235</u>	<u>1'321'252</u>
	16'350'154	15'184'919
²⁾ Zweckgebundene Linienrücklagen		
a) gemäss Art. 36 PBG	24'461'640	25'362'410
b) gemäss Art. 67 EBG	– 9'063'357	– 12'166'086
c) übrige	<u>6'272'727</u>	<u>7'048'658</u>
	21'671'010	20'244'982

Anhang zur Jahresrechnung

a) Im Sinne von Art. 663b OR		2013	2012
		CHF	CHF
Brandversicherungswert der Sachanlagen:	Immobilien Kanton BL/BS	103'874'000	96'890'833
	Immobilien Kanton SO	2'316'020	2'233'305
	Immobilien Frankreich	814'700	795'000
	Total Immobilien	107'004'720	99'919'138
	Total Mobilien	327'428'150	315'864'898

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen:	<i>Basellandschaftliche Pensionskasse, Liestal</i>	330'486	324'657
---	--	----------------	---------

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

<i>BLT Sonnenenergie AG</i>	31.12.2013	31.12.2012
<i>Zweck: Realisierung und Betrieb von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie</i>	CHF	CHF
<i>Aktienkapital</i>	2'020'000	2'020'000
<i>Beteiligungsquote</i>	40%	40%

<i>Autogesellschaft Sissach-Eptingen AG (AGSE)</i>		
<i>Zweck: Fahrplanmässiger Personentransport</i>	Aktienkapital	600'000
	Beteiligungsquote	40%

Aus dem Verkauf der Aktien AGSE wurde ein Ertrag von CHF 259'999 erzielt, der in der Erfolgsrechnung unter der Position ausserordentlicher Ertrag ausgewiesen wird.

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. *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).

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 31.12.2013 verfügte die BLT über 36 eigene Aktien (im Vorjahr 38) im Nominalwert von CHF 11'400 (im Vorjahr CHF 11'750).

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.

Die Gewinnrücklage der Tramlinie 14 wird neu als zweckgebundene Rücklage gemäss Art. 67 EBG ausgewiesen; bisher als übrige zweckgebundene Linienrücklage.

b) Im Sinne von Art. 37 Abs. 3 PBG

Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde:

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 12. März 2014 ohne Einschränkung genehmigt.

c) Im Sinne von Art. 3 Abs. 2 RKV	2013	2012
	CHF	CHF
Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen:		
– Sachversicherungen	435'686'115	379'158'331
– Haftpflichtversicherungen	185'750'000	165'750'000

d) Im Sinne von Art. 7 Abs. 2 und 3 RKV (kumulierte Werte Infrastruktur)	2013	2012
	CHF	CHF
Anschaffungswerte der Sparte Infrastruktur	317'518'582	298'242'774
Buchwerte der Sparte Infrastruktur	122'319'469	110'572'963
Abschreibungen der Sparte Infrastruktur	7'529'302	6'822'677
Abschreibungen à fonds perdu	–	1'524'000

e) 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
Total	19'327'218	211'323	19'538'541	262'732	18'498'000	3'394'579	21'892'579

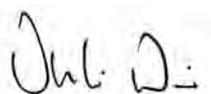
Antrag an die Generalversammlung

Verwendung des Jahresgewinns	2013	2012
	CHF	CHF
Nach Vornahme der üblichen Abschreibungen verbleibt ein		
JAHRESGEWINN von	3'574'209	2'720'764
Jahresgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	3'574'209	2'720'764

Der Verwaltungsrat beantragt, den Jahresgewinn 2013 wie folgt zu verwenden:

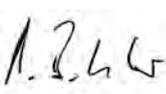
– Zuweisung an gesetzliche Reserven	167'300	129'500
– Bildung von zweckgebundenen Rücklagen gemäss Art. 36 Abs. 1–3 PBG	241'949	– 900'769
– Bildung von zweckgebundenen Rücklagen gemäss Art. 67 EBG	1'738'530	1'728'477
– Auflösung von zweckgebundenen Rücklagen übrige	– 78'918	598'320
– Auflösung von Rücklagen für nicht abgeltungsberechtigte Sparten	– 59'323	340'397
– Zuweisung an Rücklagen Liegenschaften	1'564'671	824'839
Total	3'574'209	2'720'764

Der Präsident des Verwaltungsrats:



A. Dosé

Der Direktor:



A. Büttiker

Oberwil, 9. April 2014

Bericht der Revisionsstelle

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung 2013

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 (Seiten 36 bis 42), für das am 31. Dezember 2013 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

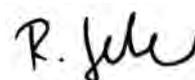
Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

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



Dr. Rodolfo Gerber
Revisionsexperte
Leitender Revisor



Martin Unseld
Revisionsexperte

Münchenstein, 9. April 2014
PricewaterhouseCoopers AG

Führungsorgane

Verwaltungsrat

André Dosé, Münchwilen
Präsident

Meinrad Geering, Biel-Benken
Vizepräsident

Hans Abt, Dornach
bis 27.5.2013

Lorenz Altenbach, Dornach

Peter Bachmann, Basel

PD Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
ab 27.5.2013

Christine Gorrengourt-Thüring, Ettingen

Gilbert Hammel, Sissach
bis 27.5.2013

Christian Pestalozzi, Oberwil
ab 27.5.2013

Jörg Krähenbühl, Reinach

Heidi Schaub, Muttenz
ab 27.5.2013

Lotti Stokar, Oberwil
bis 27.5.2013

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
ab 1.9.2013

Sabine Fasel, Oberwil
Leiterin Personal

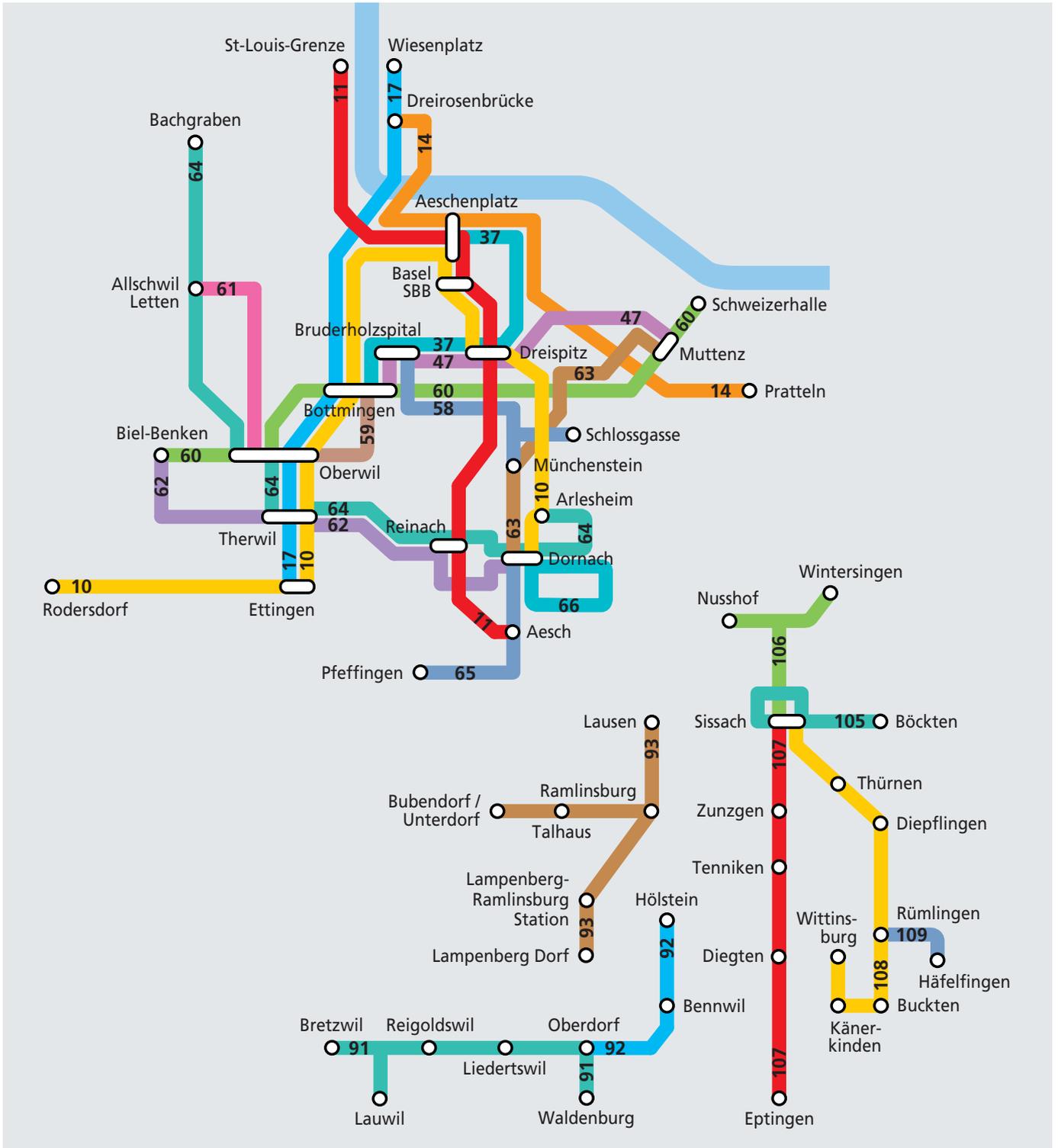
Felix Hasler, Magden
Leiter Tramunterhalt
bis 31.7.2013

René Lustenberger, Allschwil
Generalsekretär

Reto Meister, Zürich
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur

Streckennetz Tram- und Buslinien



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 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	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	Oberdorf–Bennwil–Hölstein	7.840 km
93	Lampenberg Dorf–Bubendorf EKZ–Ramlingen–Lausen Bahnhof	7.357 km
105	Sissach West–Sissach Bahnhof–Böckten–Gelterkinden	7.386 km
106 *	Wintersingen–Sissach	9.007 km
107	Eptingen–Sissach	9.639 km
108	Wittinsburg–Läufelfingen–Buckten–Sissach	10.990 km
109	Häfelfingen–Rümlingen	2.489 km
Total	Buslinien	169.305 km

* Im BLT-Auftrag betrieben durch Sägesser AG, Wintersingen ** bis 14.12.2013

Fahrgastfrequenzen

Linie	2013	2012	2013	2012
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	17'843	17'143	73'548	74'441
11	21'449	21'193	62'839	62'187
17	2'380	2'520	6'894	7'251
37	1'603	1'668	3'954	4'103
47	785	770	1'963	2'000
58 *	195	176	499	563
59	161	155	228	215
60	1'701	1'696	6'096	5'951
61	752	724	1'211	1'185
62	550	526	1'570	1'478
63	245	251	900	882
64	1'648	1'612	5'995	5'847
65	595	582	1'350	1'295
66	361	360	917	923
91	95	91	420	396
92	40	43	133	138
93	78	79	158	155
105	128	125	225	233
106	154	160	614	690
107	726	672	2'706	2'517
108	270	247	1'121	979
109	19	19	40	40
BLT Nachtnetz	110	99	587	543
Total	51'861	50'911	173'967	174'012

* 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