





# Inhaltsverzeichnis

<b>Editorial</b>	
«SII HÄI ALLES GEE»	4
<b>Jahresbericht</b>	
Bahn frei für die neue Waldenburgerbahn	8
Die neue WB im Testbetrieb	10
Unsere WB, unsere Zukunft	14
Mit voller Fahrt in die Zukunft	16
Pick-e-Bike lanciert neuen Elektroroller	18
Energieeffizient und ressourcenschonend unterwegs	20
Kurznachrichten	22
Kennzahlen 2022	24
Aus Leidenschaft anders und besser	28
Rekrutierung und Ausbildung Fahrdienstpersonal	30
Eine Ära geht zu Ende	32
Kennzahlen TNW 2022	36
<b>Finanzen</b>	
Finanzieller Lagebericht	38
Erfolgsrechnung	42
Bilanz	43
Geldflussrechnung	44
Eigenkapitalnachweis	45
Anhang zur Jahresrechnung	46
Grundsätze zur Rechnungslegung	46
Details zu Positionen der Erfolgsrechnung	49
Details zu Positionen der Bilanz	50
Weitere Angaben zur Jahresrechnung	54
Spezialgesetzliche Angaben	56
Bericht der Revisionsstelle	58
<b>Organisation</b>	
Führungsorgane	62
Fahrgastzahlen mit steigender Tendenz	66
Fahrgastfrequenzen	67
Bahn-, Tram- und Buslinien	68
Streckennetz	69

Am 11. Dezember 2022 ging die neue Waldenburgerbahn in Betrieb.

# «SII HÄI ALLES GEE»

Das Jahr 2022 stand ganz im Zeichen der Erneuerung und Eröffnung der Waldenburgerbahn. Die Komplexität des Projekts und der ambitionierte Terminplan forderten von allen Beteiligten Höchstleistungen. Die Mitarbeitenden und die Fachspezialisten gaben alles, damit die Waldenburgerbahn pünktlich am 11. Dezember 2022 in Betrieb gehen konnte.

«SII HÄI ALLES GEE». Der Song des Florian-Schneider-Trios feierte am Eröffnungsfest der neuen Waldenburgerbahn (WB) Premiere. Er ist eine Hommage an die Mitarbeiterinnen, die Mitarbeiter und die Fachspezialisten, die sich täglich mit Herzblut engagierten und ausserordentliche Leistungen erbrachten. Sie kämpften gegen die Zeit, rangen um die beste technische Lösung, bewältigten unvorhersehbare Überraschungen und behielten dabei stets das ambitionierte Ziel, die Inbetriebnahme vom 11. Dezember 2022, im Blick. Mit Hartnäckigkeit, Ausdauer, Teamgeist und Fachkompetenz brachten sie das anspruchsvolle Projekt zum erfolgreichen Abschluss. Für diese herausragende Leistung danken wir allen Beteiligten herzlich!

Der Betriebsstart der neuen Waldenburgerbahn verlief harzig. Zum einen zeigten die Fahrzeuge zahlreiche Störungen, die behoben werden mussten, zum andern haben uns die tiefen Temperaturen zu schaffen gemacht. Mittlerweile läuft der Betrieb stabil.

Die BLT baute nicht bloss eine neue Infrastruktur und beschaffte modernes Rollmaterial. Sie setzte im Schienenverkehr auch einen neuen Massstab. Mit Stadler Rail und dem Bundesamt für Verkehr fand sie zwei engagierte Mitstreiter, die entscheidend mithalfen, diese Vision umzusetzen. Am 11. Dezember 2022 ging die modernste Meterspurbahn Europas mit Niederflurfahrzeugen der neuesten Bahngeneration in Betrieb – mit einem integrierten, digitalen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem, das europaweit erstmalig in der WB im Einsatz ist und teilautonomes Fahren ermöglicht.

Mit der Erneuerung der WB hat die BLT zugleich ihre Energieeffizienz und die Produktion von erneuerbaren Energien erhöht. Die hochmodernen, energieeffizienten Fahrzeuge bringen im Vergleich zu den vorherigen Fahrzeugen jährliche Energieeinsparungen von 750 MWh. Wie bei den Trams wird die Bremsenergie der WB Fahrzeuge rekupe-riert und beim Anfahren wiederverwendet. Damit wird ein Viertel des jährlichen Energiebedarfs eingespart. Die Photovoltaikanlagen auf den Dächern des Bahnhofs und der Technikablen versorgen die Gebäude mit bis zu 70 Prozent des jährlichen Strombedarfs.

Bis ins Jahr 2035 wird die BLT die dieselbetriebenen Busse durch Elektro-Normbusse ersetzen. Damit können 7 GWh pro Jahr an Energie und 90 Prozent der Treibhausgas-emissionen eingespart werden.

Die Personalsituation im Fahrdienst war angespannt. Nebst der normalen Fluktuation und den regulären Pensionierungen führte die Coronapandemie zu mehr und längeren Krankheitsausfällen. Kurzfristige Angebotserweiterungen und Linienänderungen machten zusätzliches Personal erforderlich. Die BLT lagerte den Kontrolldienst kurzfristig aus, zog temporär externe Buschauffeure bei und verstärkte die Rekrutierung. Viele Fahrdienstangestellte halfen mit zusätzlichen Einsätzen tatkräftig mit, die temporären Personalengpässe zu überbrücken. Ihnen allen danken wir für die wertvolle Unterstützung.

Die BLT schloss das Berichtsjahr mit einem Jahresergebnis von CHF –0,6 Millionen ab, CHF 0,8 Millionen besser als im Vorjahr. Die Auswirkungen der Coronapandemie waren nach wie vor in zahlreichen Bereichen spürbar. Die Fahrgastnachfrage gegenüber Vorjahr nahm zwar deutlich zu, lag aber immer noch 20 Prozent unter den Werten von 2019. Den Verlust deckt die BLT über die Gewinnreserven.

Der Verwaltungsrat hat sich im Jahr 2022 neu konstituiert und Christoph B. Bühler als neuen Präsidenten gewählt. Ebenso regelte er die Nachfolgeplanung von Andreas Büttiker, der die operative Geschäftsführung per 1. Juni 2023 seinem Nachfolger Frédéric Monard übergeben wird.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr grosses Engagement. Unser Dank geht auch an die Kundinnen und Kunden für das entgegengebrachte Vertrauen. Den Partnern im Tarifverbund Nordwestschweiz und den lokalen, kantonalen und nationalen Behörden danken wir für die gute Zusammenarbeit.



**Christoph B. Bühler**  
Präsident des Verwaltungsrats



**Andreas Büttiker**  
Direktor



Christoph B. Bühler, Verwaltungsratspräsident, und Andreas Büttiker, Direktor, sind stolz auf die neue WB, die modernste Meterspurbahn Europas.





Blick aus der Vogelperspektive auf den neuen Bahnhof Waldenburg.



# Bahn frei für die neue Waldenburgerbahn

Rund 21 Monate dauerte die Bauphase der neuen WB Infrastruktur. Die Komplexität und die Vielfalt des Projekts sowie die eng getaktete Terminplanung forderten von allen Beteiligten Höchstleistungen. Hunderte von Fachspezialisten trugen mit ihrem Know-how, mit grossem Einsatz und unermüdlichem Engagement dazu bei, dass die Waldenburgerbahn am 11. Dezember 2022 termingerecht in Betrieb ging.

In knapp sieben Jahren realisierte die BLT das Grossprojekt Erneuerung Waldenburgerbahn (WB) von der Planung bis zur Bauphase. Der Termin der Inbetriebnahme vom 11. Dezember 2022 war von Beginn an verbindlich gesetzt. Die BLT erzielte mit der Unterstützung von Hunderten Fachspezialisten aus zahlreichen Unternehmungen eine Punktlandung. Gemeinsam realisierten sie Meilenstein um Meilenstein: vom Tief- und Hochbau, von den Kunst- und Spezialtiefbauten über den Bau der Gleise, über Fahrleitungen, Elektrotechnik, Sicherungsanlagen und Fahrzeuge bis zum Betrieb der Testfahrten und zu der Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn.

## Komplexe Herausforderungen

Die Komplexität des Projekts war für alle Beteiligten herausfordernd. Es galt, zahlreiche Schnittstellen zu bewirtschaften mit sieben Losen und diversen Disziplinen wie Tiefbau, Bahn- und Gleisbau, Elektrotechnik und Fahrzeuge inklusive neuen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystemen CBTC. Mit einer straffen Projektorganisation und geregelten Führungs- und Entscheidungskompetenzen waren eine reibungslose Zusammenarbeit und eine gut funktionierende Kommunikation mit allen Fachspezialisten sicherzustellen. Hinzu kam die logistische Herausforderung, die Ressourcen und Dienstleistungen rechtzeitig und am richtigen Ort zur Verfügung zu stellen und den eng getakteten Terminplan einzuhalten.



Hunderte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern folgten der Einladung der BLT zum «Aufrichtefest».

Unsere  
WB  
unsere Zukunft.

Ein grosses Werk, ein grosses Dankeschön.

Zahlreiche Unternehmungen verschiedener Branchen arbeiteten im WB Projekt mit.

## Grosses Dankeschön an die Bevölkerung

Die Bauarbeiten unter Vollsperrung der Bahn waren mit starken Lärmemissionen, mit temporären Umleitungen und Verkehrseinschränkungen verbunden. Für die Bevölkerung war diese Zeit nicht einfach zu ertragen. Umso beeindruckender waren die Geduld und das Verständnis, das die Bevölkerung der BLT und den Bauarbeiterinnen und Bauarbeitern entgegenbrachten. Ein grosses Dankeschön an die Bevölkerung für die positive Unterstützung!

## Die Lebensader des Tals

Mit der kompletten Erneuerung der WB Infrastruktur und dem neuen Rollmaterial ist die schienengebundene Mobilität im Waldenburger Tal für die Zukunft bestens gerüstet. Der Entscheid des Landrats, mit der Inbetriebnahme den Viertelstundentakt einzuführen, stärkt die Lebensader des Tals mit einer guten öV-Erschliessung zusätzlich. Die Attraktivität des Waldenburger Tals als Wohn- und Arbeitsstandort erhält damit neue Impulse, die es zu nutzen gilt.

## Grosses Aufrichtefest

Hunderte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern trugen mit ihrem Fachwissen zur erfolgreichen Projektumsetzung bei. Als Dankeschön für ihren Einsatz und ihr grosses Engagement lud die BLT zum Aufrichtefest. Rund 700 Personen nahmen am Anlass teil und genossen einen stimmungsvollen Abend bei Speis und Trank.



# Die neue WB im Testbetrieb

Ende Juni traf das erste Niederflurfahrzeug Tramlink im Waldenburger Tal ein. Wenige Tage später startete der Testbetrieb mit den ersten Fahrten der neuen WB auf der Strecke zwischen Altmarkt und Lampenberg. Eine grosse Infokampagne sensibilisierte die Bevölkerung darauf, dass die WB wieder im Tal verkehrt.

Am 29. Juni 2022 trafen drei Tieflader aus Valencia mit dem ersten Niederflurfahrzeug Tramlink 101 in Bubendorf ein. In der Nacht vom 29. auf den 30. Juni 2022 wurden die drei Fahrzeugteile bei der Station Bad Bubendorf abgeladen, vor Ort mechanisch zu einer Einheit verbunden, eingeleist und mit dem Zweibegefahrzeuge in die temporäre Betriebsanlage Grüngen überführt. Zahlreiche Schaulustige verfolgten das aussergewöhnliche Spektakel vor Ort.

Die Lieferung der Tramlinks 102 und 103 erfolgte im dritten sowie 104 bis 108 im vierten Quartal 2022. Aufgrund der mehrwöchigen coronabedingten Werkschliessung in Valencia verzögerte sich die Lieferung der Tramlinks 109 und 110 bis ins erste Quartal 2023.

## Mehrmonatiger Testbetrieb

Am 4. Juli 2022 startete der Testbetrieb der neuen Fahrzeuge. Während der ersten drei Monate fanden die Tests in der unteren Talhälfte zwischen Altmarkt und Lampenberg statt und ab 3. Oktober auf der ganzen Strecke zwischen Liestal und Waldenburg.

## Prüfung, Validierung und Ausbildung

Während des Testbetriebs wurden das korrekte Zusammenspiel zwischen dem Fahrzeug und der Infrastruktur sowie die Betriebsprozesse geprüft und validiert. Gleichzeitig durchliefen die Triebfahrzeugführerinnen und -führer eine intensive Schulung und Ausbildung auf den neuen Fahrzeugen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bewilligte Anfang Dezember 2022 den Betrieb der neuen Waldenburgerbahn.

Die BLT lancierte eine WB Infokampagne für die Bevölkerung.

## Sensibilisierungskampagne

Die BLT lancierte eine breit angelegte Infokampagne unter dem Motto «Augen auf!». Mit Plakaten, Flyern und Videos machte sie über verschiedene Kommunikationskanäle die Bevölkerung darauf aufmerksam, dass die WB wieder im Tal unterwegs ist, die Fahrleitungen unter Strom und die Bahnübergänge in Betrieb sind. Dabei wurden die Gemeinden und Schulen im Tal informiert, um insbesondere die Kinder und Jugendlichen im Unterricht darauf zu sensibilisieren.

## Gesamterneuerung Waldenburgerbahn



**Hochspannung  
Vorsicht!  
Lebensgefahr**

### Inbetriebnahme Fahrleitung und Bahnübergänge Abschnitt: Altmarkt – Lampenberg/Ramlinsburg

Die Erneuerung der Waldenburgerbahn befindet sich auf der Zielgeraden. In rund sechs Monaten geht die neue WB in Betrieb. Bereits **ab 1. Juni 2022** werden die Fahrleitung und die Schrankenanlagen für die neue Waldenburgerbahn im Abschnitt Altmarkt bis Spitzenberg für die ersten Tests zeitweise in Betrieb genommen.

Ab diesem Zeitpunkt sind die Fahrleitung unter Hochspannung und die technischen Anlagen in Betrieb. Der Zutritt zu den Haltestellen ist untersagt und die öffentlich zugänglichen Bereiche sind abgesperrt.

Ab 4. Juli 2022 startet der Testbetrieb und am 11. Dezember 2022 verkehrt die neue WB zum ersten Mal gemäss Fahrplan.



[www.bl.ch/wb](http://www.bl.ch/wb)



# Augen auf!

Die neue **WB** macht Testfahrten und ist zügig unterwegs.

[www.bl.ch/wb](http://www.bl.ch/wb)





Die ersten Testfahrten der neuen Waldenburgerbahn in Doppeltraktion.



# Unsere WB, unsere Zukunft

Vor der Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn lud die BLT zum grossen Eröffnungsfest in Waldenburg. Die BLT Mitarbeitenden, die Gäste aus Politik und Wirtschaft und die Bevölkerung nutzten die einmalige Gelegenheit, den neuen Bahnhof Waldenburg und die neuen WB Fahrzeuge zu besichtigen. Kulinarische Leckereien und ein buntes Rahmenprogramm sorgten für gute Stimmung und Unterhaltung.

## Zwei Feste auf einmal

Das traditionelle Weihnachtsfest für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verknüpfte die BLT im Jahr 2022 mit dem Eröffnungsfest der neuen Waldenburgerbahn. Am 7. und am 8. Dezember 2022 feierten die Mitarbeitenden in festlichem Ambiente in Waldenburg zugleich Weihnachten und den neuen Meilenstein in der Geschichte der BLT. Es war ein ereignisreiches und herausforderndes Jahr für die Mitarbeitenden. Für ihren grossen Einsatz, die tatkräftige Unterstützung und das ausserordentliche Engagement dankte die BLT allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich und überraschte sie mit einem besonderen Geschenk.

## Illustre Gäste feiern die WB Eröffnung

Am 9. Dezember 2022 fand die Eröffnungsfeier mit 250 geladenen Gästen aus Politik und Wirtschaft statt. Die illustre Gesellschaft mit zahlreichen Vertreterinnen und Vertretern des Regierungs-, National- und Ständerates Kanton Basel-Landschaft, des Baselbieter Landrates, des Bundesamtes für Verkehr sowie mit Verwaltungsrätinnen, Verwaltungsräten, Geschäftsführerinnen und Geschäftsführern zahlreicher Unternehmungen unterstrich den Stellenwert der neuen WB für das Waldenburgertal, für den Kanton Basel-Landschaft und für die Schweiz. Die Bahn wird als Lebensader des Tals bezeichnet, welche die Wirtschaft ankurbeln, den Tourismus fördern und die Wohnqualität stärken kann. Als modernste Meterspurbahn Europas ist sie ein innovatives Vorzeigeprojekt. Mit dem digitalen Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem CBTC setzt die WB im Meterspurbereich einen neuen Standard.

## Grosser Besucherandrang am Tag der offenen Tür

Rund 3'000 Besucherinnen und Besucher strömten am 10. Dezember 2022 nach Waldenburg. Der neue Bahnhof mit Depot und Waschanlage sowie die neuen Niederflurfahrzeuge stiessen auf reges Interesse. Ein kostenloses Verpflegungsangebot und ein buntes Rahmenprogramm für Gross und Klein sorgten für Genuss, viel Freude und abwechslungsreiche Unterhaltung. Das Florian-Schneider-Trio überraschte mit einer Premiere und präsentierte den neuen WB Song SII HÄI ALLES GEE – eine Hommage an die tausend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die während der zweijährigen Bauphase vollen Einsatz geleistet und bei jedem Wetter Tag und Nacht im Einsatz gestanden hatten. Eine spektakuläre Drohnenshow am Abend setzte den Schlusspunkt der Feierlichkeiten.



Besucherandrang am WB Eröffnungsfest.





# Mit voller Fahrt in die Zukunft

Pünktlich zum Fahrplanwechsel ging die modernste Meterspurbahn Europas mit Niederflrfahrzeugen der neuesten Bahngeneration in Betrieb. Der Fahrplan ist im Viertelstundentakt auf die Bahnanschlüsse in Liestal ausgerichtet.

Am Sonntag, 11. Dezember 2022, um 5.06 Uhr fuhr der erste Zug der neuen Waldenburgerbahn pünktlich ab Waldenburg Richtung Liestal. Die WB war voll besetzt mit vielen begeisterten Fahrgästen, die sich die erste Fahrt in der neuen Bahn nicht entgehen liessen.

## Teilautonomes Fahren

Das digitale Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem CBTC unterstützt die Triebfahrzeugführenden mit Assistenzsystemen. Es ermöglicht teilautonomes Fahren, indem es die Geschwindigkeiten, die Weichen und die Bahnübergänge kontrolliert. Ein am Fahrzeug installiertes Kollisionswarngerät überwacht den Raum und erkennt Objekte und Personen auf der Fahrbahn. Bei Gefahr bremst das Fahrzeug selbstständig und automatisch ab.

Während der Einführungsphase des Fahrplanbetriebs liegt die Kontrolle des Raums und der Fahrwege weiterhin in der Verantwortung der Triebfahrzeugführerinnen und -führer. Bis im Frühsommer 2023 wird deshalb die Geschwindigkeit auf Teilabschnitten mit Weichen und Bahnübergängen reduziert. Die Bahnanschlüsse in Liestal sind gewährleistet.

## Herausfordernde Startphase

Während der ersten Wochen der Inbetriebnahme wurden die Mitarbeitenden und die Fahrgäste auf eine harte Probe gestellt. Die BLT kämpfte mit der Betriebs- und Fahrplanstabilität, verursacht durch tiefe Temperaturen, technische Störungen und Softwarefehler. Teilweise kamen Bahnersatzbusse zum Einsatz. Die BLT und Stadler Rail arbeiteten intensiv und partnerschaftlich zusammen, um die Störungen zu evaluieren und mit gezielten Massnahmen rasch zu beheben.



Zahlreiche Fahrgäste liessen sich die erste Fahrt mit der neuen WB nicht entgehen.



# Pick-e-Bike lanciert neuen Elektroroller

Im Jahr 2022 brachte Pick-e-Bike 90 topmoderne E-Roller auf den Markt. Die Angebots-erweiterung erfolgte auf vielfachen Kundenwunsch und entspricht der Multivehikel-strategie. Das attraktive Sharing-Angebot von Pick-e-Bike nutzen immer mehr Businesskunden als Fringe Benefit.

Seit Juni 2022 ergänzen 90 E-Roller das bestehende Pick-e-Bike-Angebot von 500 E-Bikes. Die Kundinnen und Kunden nutzen den smarten, komfortablen Zweisitzer von NIU vor-zugsweise für längere Fahrten. Das Modell der vierten Generation ist explizit als Sharing-Fahrzeug konzipiert und erfüllt die hohen Anforderungen.

## In Pick-e-Bike-App integriert

Die Registrierung und Nutzung der E-Roller erfolgt wie bei den E-Bikes über die Pick-e-Bike-App. Für die Nutzung der E-Roller sind ein Mindestalter von 15 Jahren und ein Führer-ausweis der Kategorie A1 erforderlich. Es besteht eine Helmtragepflicht. Die Fahrt pro Minute kostet 55 Rappen. Das neue Angebot gilt innerhalb des Geofence der Stadt Basel und der angeschlossenen Gemeinden. Die Fahrzeuge können innerhalb der Pick-e-Bike-Zone auf öffentlichen Motorradparkplätzen und an den Pick-e-Bike-Stationen abgestellt werden.

## Pick-e-Bike-Motorradgrundkurse

Pick-e-Bike bietet für Neulerner Motorradgrundkurse der Kategorie A1 auf dem E-Roller an. Die dreitägige Ausbil-dung erfolgt durch einen zertifizierten Fahrlehrer auf dem BLT Areal in Oberwil. Zwei Dutzend Fahrschülerinnen und Fahrschüler absolvierten im Sommer 2022 die Prüfung mit Erfolg.

## Attraktive B2B-Angebote

Pick-e-Bike hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2018 vom Start-up zum Jungunternehmen mit eigenem Management entwickelt. Dieses besteht aus dem Geschäftsführer, dem Betriebsleiter und dem Werkstattchef. Pick-e-Bike ist auf dem Mikromobilitätsmarkt gut etabliert und in der Region Basel marktführend. Im Jahr 2022 baute es sein B2B-Angebot aus und bietet Unternehmen Pick-e-Bikes als Fringe Benefit im Shared-Cost-Modell oder als eigene Fir-menflotte an.

Mit dem Shared-Cost-Modell finan-ziert das Unternehmen einen Teil der Minutenkosten für die Miete auf dem öffentlichen Pick-e-Bike-Netz. Die Mitarbeitenden profitieren von einem reduzierten Minutentarif. Entscheidet sich ein Unternehmen für eine firmeneigene Pick-e-Bike-Flotte, steht den Mitarbeitenden eine bestimmte Anzahl Fahrzeuge exklusiv und mit eigenem Firmen-Brand zur Verfügung. Wartung und Unterhalt der Fahrzeuge erfolgen durch Pick-e-Bike.

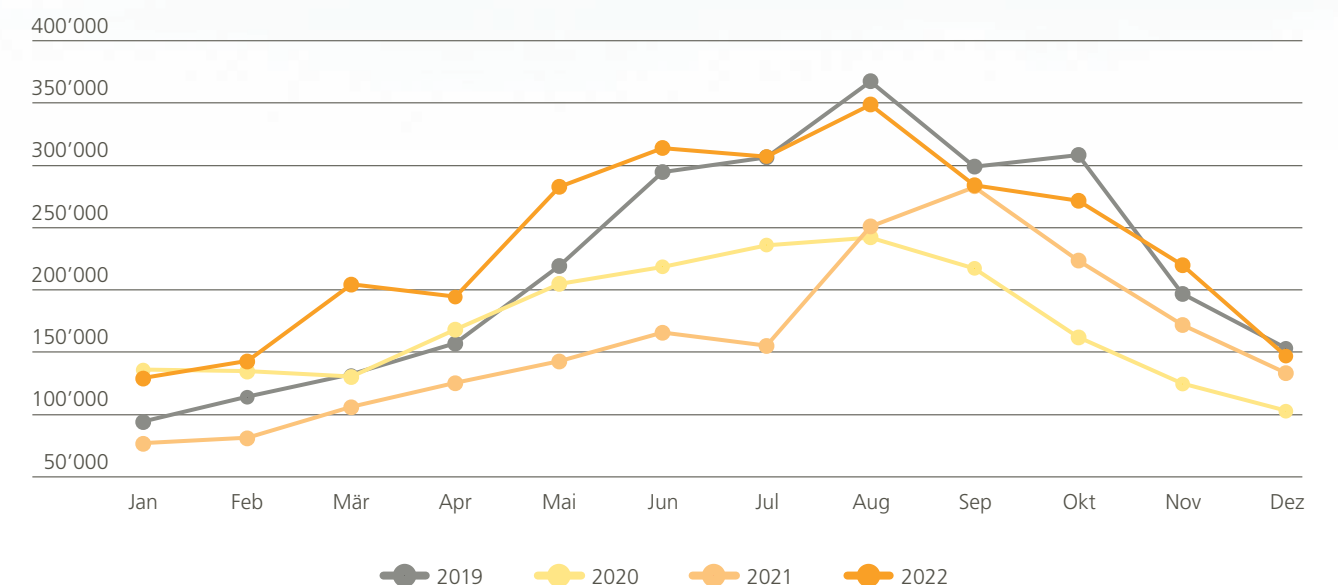
Mit beiden Modellen bieten Firmen ihren Mitarbeitenden eine attraktive und innovative Mobilitätslösung an, die mit dem U-Abo-Jobticket vergleichbar ist.

## Ausleihminuten auf bisher höchstem Niveau

Im Jahr 2022 waren die Kundinnen und Kunden 2,8 Mil-lionen Minuten mit dem E-Bike oder dem E-Roller von Pick-e-Bike unterwegs. Damit lag die Anzahl Ausleihminuten 8 Prozent über dem Niveau vor Corona im Jahr 2019 (s. Grafik). Die Anzahl Fahrten stiegen um 4 Prozent von 235'265 im Jahr 2019 auf 244'525 im Jahr 2022.



## Entwicklung Ausleihminuten



Der neue E-Roller erfreut sich einer grossen Nachfrage.



# Energieeffizient und ressourcenschonend unterwegs

Energie ist ein kostbares Gut, zu dem die BLT Sorge trägt. Sie verpflichtet sich zu einem schonenden Umgang mit Ressourcen und setzt bei Neubeschaffungen auf modernste, kommerziell nutzbare Umwelttechnologien. Mit gezielten Massnahmen will die BLT bis 2035 CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs sein, den Energieverbrauch kontinuierlich senken und die Produktion von erneuerbaren Energien erhöhen.

Mehr als ein Drittel des Energieverbrauchs in der Schweiz entfällt auf den Verkehr. Die Hälfte davon verbraucht der motorisierte Individualverkehr und 5,5 Prozent der öffentliche Personen- und Schienengüterverkehr. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) gibt als Ziel für den zukünftigen Energieverbrauch des öV in der Schweiz eine Reduktion von 50 Prozent bis zum Jahr 2050 vor. Diese soll mit der Steigerung der Energieeffizienz, dem Ausstieg aus der Kernenergie, der Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Produktion erneuerbarer Energien erreicht werden. Die BLT setzt seit dem Jahr 2012 spezifische Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs um. Rund 90 Prozent des Energiebedarfs benötigt die BLT für den Fahrbetrieb.

## Energieeffizienz

Seit Dezember 2022 ist die Waldenburgerbahn (WB) mit hochmodernen Fahrzeugen in Betrieb. Die verbesserte Energieeffizienz der WB bringt jährliche Energieeinsparungen von 750 MWh. Der Ersatz der Schindler Trams durch die neuen TINA Trams wird mit der Inbetriebnahme zu jährlichen Energieeinsparungen von 680 MWh führen.

Wie bei den BLT Trams wird auch die Bremsenergie der WB Stadtbahnfahrzeuge rekuperiert, in das Fahrleitungsnetz gespiesen und für die Fahrt eines Fahrzeugs wiederverwendet. Der jährliche Stromverbrauch für den Betrieb der WB beträgt rund 2'700 MWh, was dem Strombedarf von 600 Vierpersonenhaushalten entspricht. Um den rekuperierten Strom noch besser nutzen zu können, setzt die BLT künftig auf den Einsatz von Energiespeichern. Dadurch können 20 bis 25 Prozent des Energiebedarfs der WB eingespart werden.

## Stromsparerappell des Bundes

Der Bundesrat rief im Jahr 2022 die Bevölkerung und die Unternehmungen zum Stromsparen auf, um einer möglichen Strommangellage aufgrund geopolitischer Veränderungen entgegenzuwirken. Die BLT setzte diverse Massnahmen um wie die Reduktion der Raumtemperatur, die

Installation von LED-Lampen und Bewegungsmeldern, das Abschalten von Stand-by-Geräten oder von Reservefahrzeugen in den Tramdepots. Damit werden jährliche Einsparungen von bis zu 1'600 MWh Strom erzielt.

## Erneuerbare Energien

Die BLT erhöht mit der Installation von Photovoltaikanlagen kontinuierlich die Produktion von erneuerbaren Energien. Im Jahr 2022 rüstete sie die Dächer des Bahnhofs Waldenburg und der Technikkabine entlang der Strecke mit PV-Anlagen aus. Der produzierte Strom wird für den Betrieb dieser Gebäude verwendet. Die PV-Anlage auf dem Bahnhofsdach deckt 50 bis 70 Prozent des Strombedarfs des Bahnhofsgebäudes ab und die Anlagen auf den Technikkabine rund 50 Prozent.

Am Standort Eptingen wurde die Elektro-Infrastruktur für den Einsatz von Elektro-Normbussen ausgebaut. Eine PV-Anlage wird im Jahr 2023 auf dem Dach des Busdepots installiert. Mit einer Leistung von 100 kWp werden rund 80 MWh Energie erzeugt. Damit kann der jährliche Strombedarf von zwei Elektro-Normbussen gedeckt werden. Ab Mitte 2023 werden vier Elektro-Normbusse auf den BLT Linien im Oberbaselbiet verkehren.

Eine PV-Anlage wird im Jahr 2023 auf dem Dach der Remise in Rodersdorf installiert. Eine weitere Anlage ist entlang der Linie 14 auf einer Strecke von 2,5 Kilometern geplant. Ziel der BLT ist es, in den nächsten Jahren den Stromanteil aus erneuerbaren Energien (PV-Anlagen) gegenüber dem Gesamtverbrauch auf 10 Prozent zu steigern.

Die elektrische Energie, welche die BLT auf dem Markt einkauft, stammt ausschliesslich aus zertifiziertem Strom aus Wasserkraft.

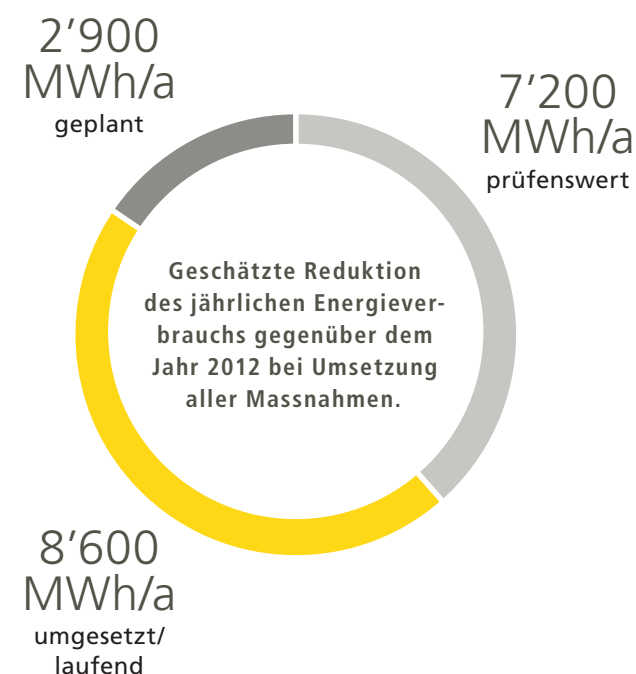


Die BLT setzt auf erneuerbare Energien.

## Antriebsstrategie

Die BLT wird ihre Dieselbusse bis ins Jahr 2035 durch Elektro-Normbusse ersetzen. Damit können rund 7'000 MWh pro Jahr an Energie eingespart und rund 90 Prozent der Treibhausgasemissionen reduziert werden.

Mit den seit dem Jahr 2012 umgesetzten Massnahmen spart die BLT 8'600 MWh Energie pro Jahr ein. In den nächsten Jahren sind weitere Massnahmen mit einem jährlichen Sparpotenzial von 2'900 MWh zur Umsetzung geplant. Zusätzlich werden Massnahmen geprüft, die ein Sparpotenzial von 7'200 MWh pro Jahr aufweisen.



## Jährliche Energieproduktion der BLT PV-Anlagen

1'200 MWh	Oberwil (gebaut)
130 MWh	Waldenburg (gebaut)
80 MWh	Eptingen (in Umsetzung 2023)
120 MWh	Rodersdorf (in Umsetzung 2023)
130 MWh	Erlenstrasse (geplant 2024)
230 MWh	In Planung, entlang der Linie 14 (Prüfung Machbarkeit)
> 300 MWh	Weitere Anlagen in Prüfung
<b>&gt; 2'190 MWh</b>	<b>Total Energieproduktion</b>



# Kurznachrichten

## Aufstockung und Aufwertung BLT Hauptsitz

Die BLT hat in den letzten zehn Jahren das Angebot im Auftrag des Landrates deutlich erweitert. Gleichzeitig nahmen die Anzahl und die Komplexität der Projekte und Regularien zu. Dies machte auch einen moderaten Ausbau verschiedener zentraler Dienste notwendig. Das bestehende Bürogebäude in Oberwil platzt aus allen Nähten und ist in die Jahre gekommen. Es entspricht nicht mehr den Anforderungen einer modernen Arbeitsumgebung, die effizientes und inspirierendes Arbeiten ermöglicht. Ebenso befinden sich der Kundenempfang und die Verkaufsstelle im ersten Stock, was nicht kundenfreundlich ist. Die BLT wird deshalb den Hauptsitz sanieren, um zwei Geschosse aufstocken sowie kunden- und mitarbeiterfreundlich gestalten. Damit wird auch das moderne Image der BLT gefördert.

## Vorarbeiten Doppelspurausbau Spiesshöfli

Nachdem die Bewilligung zur Ausführung des Projekts Doppelspurausbau Spiesshöfli vorlag, starteten im Oktober 2022 die ersten Vorarbeiten entlang der Strecke zwischen der Kreuzung Gorenmatt und der Haltestelle Binningen Schloss. In einer ersten Phase wurden die Gebäude für den Rückbau vorbereitet, schadstoffsaniiert und entkernt sowie die Traminie durch ein Schutzgerüst abgesichert. Anfang 2023 startete der Rückbau der Liegenschaften. Die Hauptarbeiten im Schienen- und Strassenraum werden im zweiten Quartal 2023 beginnen.

## Ergebnisse Kundenbefragung 2021

Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn führten im Herbst 2021 eine Fahrgastbefragung zur Kundenzufriedenheit im öffentlichen Verkehr (öV) durch. Die Zufriedenheit der Fahrgäste bewegte sich im Jahr 2021 insgesamt auf sehr hohem Niveau. Der Kanton Basel-Landschaft erreichte eine Gesamtzufriedenheit von 79 Punkten auf einer Skala von 100. Die Fahrgäste bewerteten mehr als die Hälfte der Dienstleistungen besser als im Vergleich zur letzten Umfrage im Jahr 2019. Die sehr guten Resultate stehen teilweise in Zusammenhang mit den Auswirkungen der Coronapandemie: Da weniger Menschen den öV nutzten, gab es mehr Platz in den Fahrzeugen, was die Fahrgäste in der Zuverlässigkeit und dem Fahrkomfort höher bewerteten. Unabhängig von der Pandemie sahen sie auch Verbesserungen bei der Haltestelleninfrastruktur, den Informationsmöglichkeiten und beim Online-Ticketkauf.

Mit dem Personal und den Dienstleistungen der BLT sind die Kundinnen und Kunden insgesamt sehr zufrieden. Trotzdem sieht die BLT in einzelnen Bereichen Verbesserungspotenzial, das sie mit gezielten Massnahmen umsetzen wird.

## IT-Security-Schulungen

Im Rahmen der BLT Cyber Security-Strategie werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich für IT Security Awareness sensibilisiert. Im Jahr 2022 erfolgten Online-Schulungen zu den Themen IT-Sicherheit am Arbeitsplatz und Phishing. Dabei lernten die Mitarbeitenden beispielsweise Phishing-Mails zu erkennen und mit richtigem Verhalten die Ausführung von schädlicher Software zu verhindern. Mit automatischen E-Mail-Angriffssimulationen wurden ihr Wissen und ihr Verhalten regelmässig getestet.

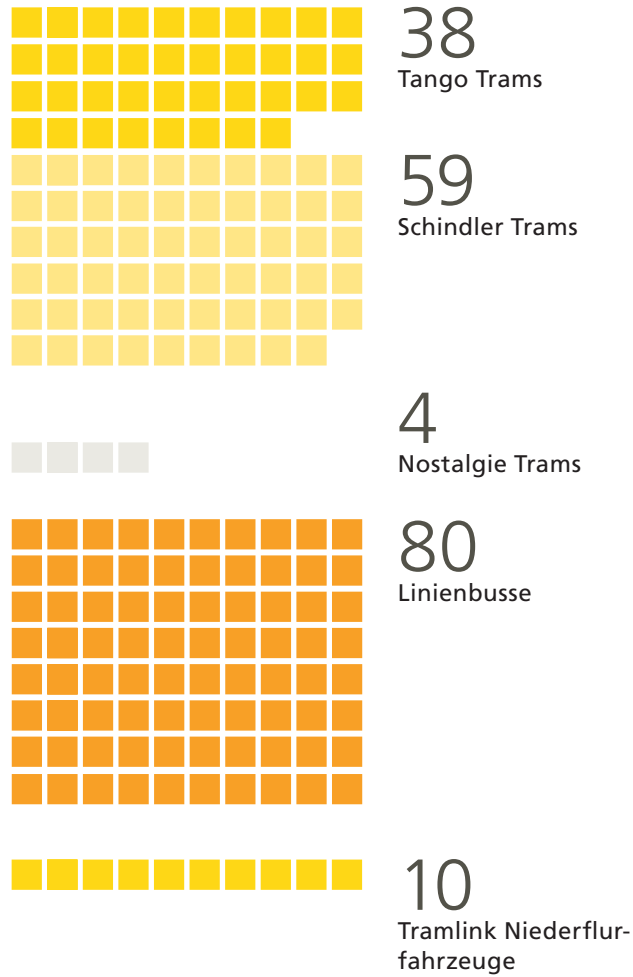


Rückbau der Liegenschaften für den bewilligten Doppelspurausbau Spiesshöfli.

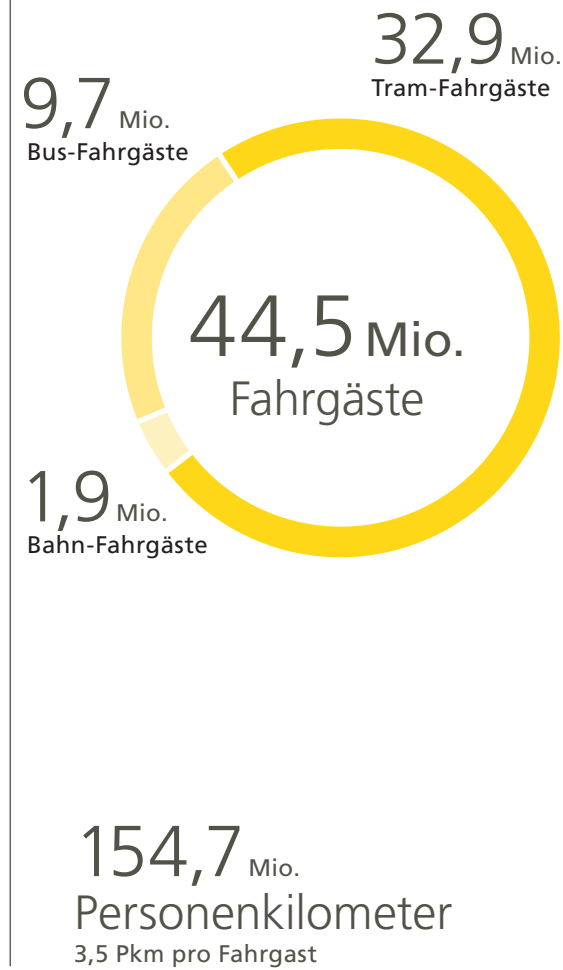


# Kennzahlen 2022

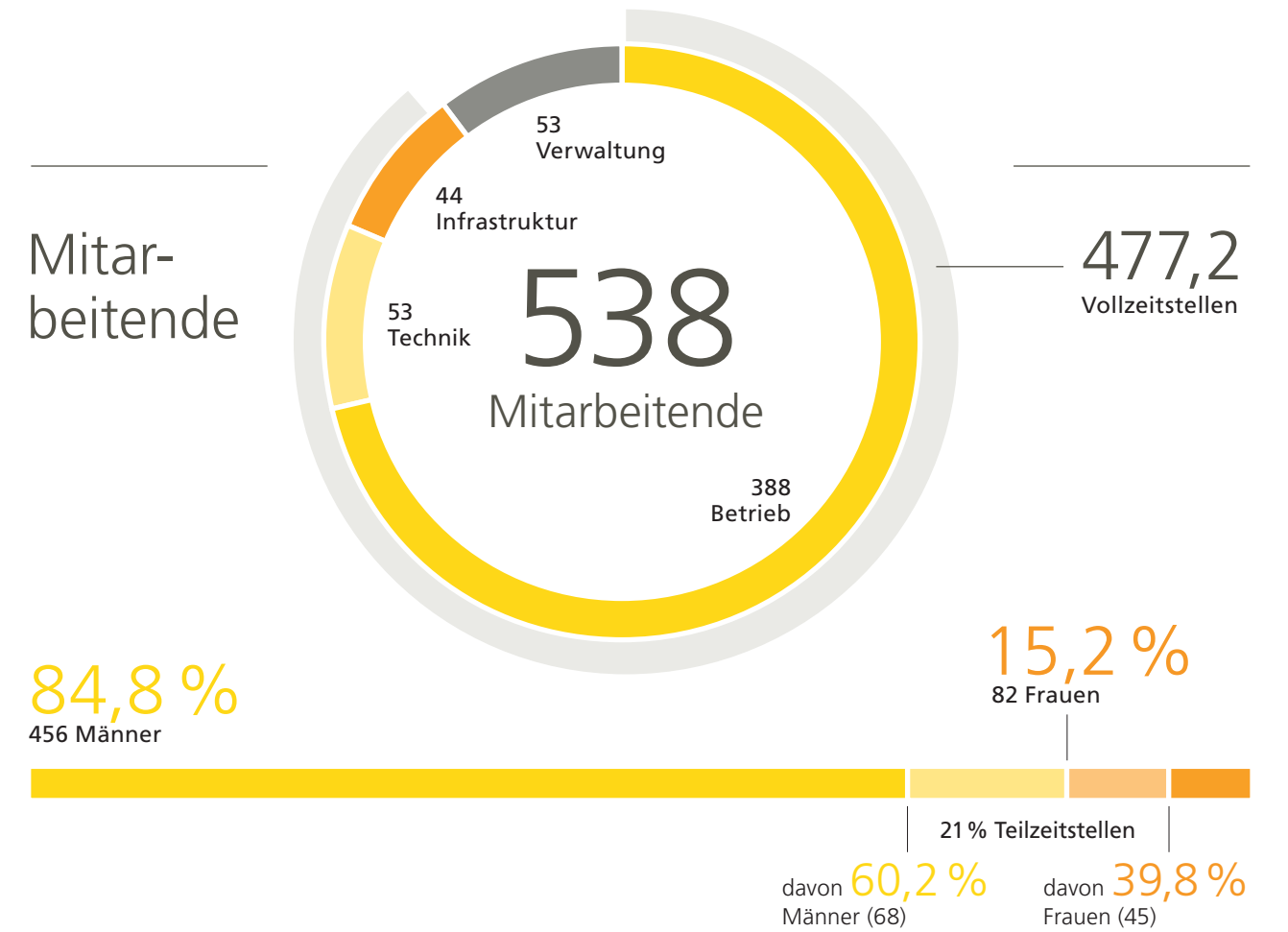
## Tram-, Bus- & Bahnflotte



## Fahrgäste



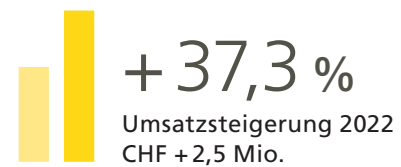
## Mitarbeitende



## App «Tickets»



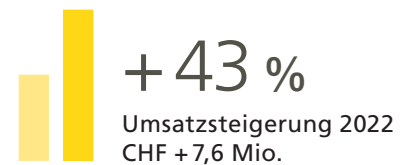
**280'361**  
Downloads, kumuliert



## App «U-Abo»



**274'466**  
Downloads, kumuliert



## Finanzkennzahlen

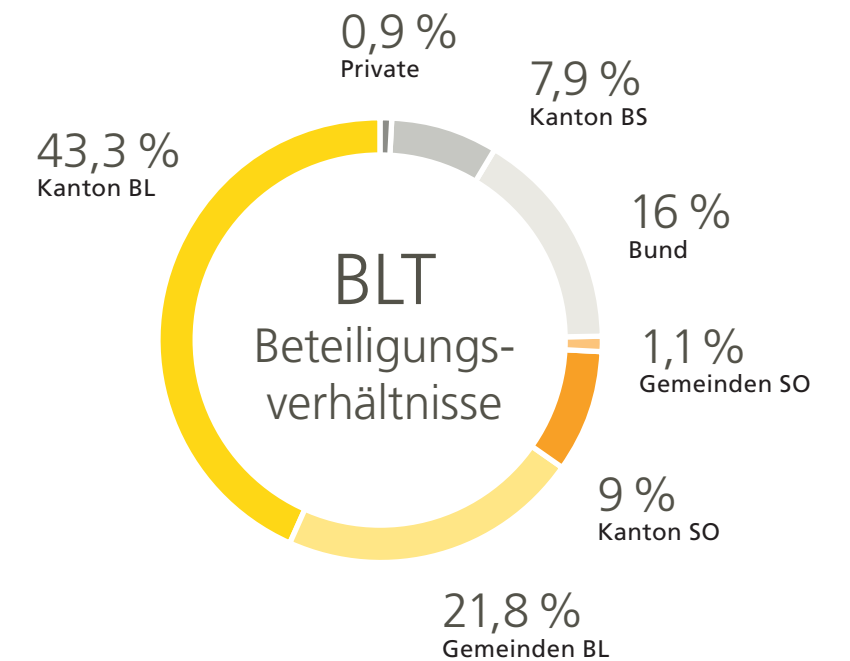
CHF **130,4** Mio.  
Betriebsertrag

CHF **-0,6** Mio.  
Jahresergebnis

CHF **48,5** Mio.  
Personenverkehrsertrag

CHF **994,9** Mio.  
Bilanzsumme

## Beteiligungen







Ein Tram der Linie 11 unterwegs in der Elsässerstrasse in Grossbasel.



# Aus Leidenschaft anders und besser

Die BLT will zu einer der attraktivsten Arbeitgeberinnen in der Nordwestschweiz werden. Mit einem professionellen Employer Branding sollen qualifizierte Arbeitskräfte aktiv umworben und gewonnen werden. Alexandra Gasser, Leiterin Personal, erläutert im Interview, wie sie dieses Ziel erreichen will.

## Alexandra Gasser, die BLT hat ihre Arbeitgebermarke neu positioniert. Was waren die Gründe dafür?

Die BLT befindet sich im Wandel und der Arbeitsmarkt verändert sich. Deshalb müssen wir auch die Arbeitgebermarke und die Arbeitgeberattraktivität regelmässig überprüfen und verschiedene Fragen stellen: «Wie wollen wir am Markt bestehen?», «Wie wollen wir von potenziellen Mitarbeitenden wahrgenommen werden?». Mit einem gezielten Employer Branding schaffen wir eine klare und unverwechselbare Identität, sodass die Mitarbeitenden wissen, wer wir sind und was sie von uns erwarten können. Die BLT soll als eine attraktive, verlässliche Arbeitgeberin wahrgenommen werden, bei welcher man gerne arbeitet.

## Was macht die BLT als Arbeitgeberin einzigartig?

Wir leben den Slogan «Aus Leidenschaft anders und besser». Die Menschen, die bei uns arbeiten, machen die Einzigartigkeit der BLT aus. Unsere Unternehmenskultur ist kein Papiertiger, sie wird von allen Mitarbeitenden gelebt. Sei dies im Umgang miteinander, mit Herausforderungen oder wie wir mit gutem Beispiel vorangehen. Wir engagieren uns mit Leidenschaft, und wir gehen die Extrameile. Denn wir wollen zu den Besten gehören.

## Was zeichnet die BLT Unternehmenskultur aus?

Bei uns stehen alle Türen für jede Mitarbeiterin und jeden Mitarbeiter offen. Wir haben flache Hierarchien und kurze Entscheidungswege. Wir pflegen einen respektvollen und wertschätzenden Umgang miteinander. Trotz der schnelllebigen Zeit bieten wir den Mitarbeitenden Sicherheit und

«Wir tragen Sorge zu unserer Kultur.»

Beständigkeit. Wir unterstützen die Mitarbeitenden in ihren verschiedenen Lebensphasen. Zugleich gehen wir mit Veränderungen voran und entwickeln uns weiter. Unsere Werte jedoch bleiben. Dieser Mix von Stabilität, Kontinuität und Zukunftsorientierung verbindet und begeistert.

## Worauf achten Sie bei der Rekrutierung?

Unsere Unternehmenskultur ist ein wichtiges Gut, zu dem wir Sorge tragen. Wir achten bereits bei der Rekrutierung darauf, dass potenzielle Mitarbeitende, nebst ihren fachlichen Qualifikationen, zu unserer Kultur passen. Wir zeigen auf, wie die BLT tickt, wie wir miteinander umgehen und was uns wichtig ist. Die Mitarbeitenden müssen bereit sein, unsere Werte zu leben und mit uns in die Zukunft zu gehen.



Alexandra Gasser, Leiterin Personal, engagiert sich aus Leidenschaft für das Wohl der Mitarbeitenden.

## Wie wollen Sie qualifizierte Mitarbeitende langfristig an das Unternehmen binden?

Wir bieten den Mitarbeitenden interessante Aufgabengebiete, in denen sie Verantwortung übernehmen, sich weiterentwickeln und verwirklichen können. Die BLT ist

«Die Menschen machen die Einzigartigkeit der BLT aus.»

zukunftsorientiert und innovativ unterwegs. Dadurch verändern sich auch die Arbeitsbereiche, was wiederum Chancen eröffnet, sich weiterzuentwickeln, sich einzubringen und mitzugestalten.

Fahrdienstangestellte (FDA) können ein Campus-Programm absolvieren und sich beispielsweise zum Fahrbegleiter, zur Instruktorin, im Sicherheitsdienst oder polyvalent als FDA Bus und Tram ausbilden lassen. Zurzeit entwickeln wir ein innovatives Ausbildungsangebot für die Fach- und Führungskräfte.

## Bei der Ausbildung von Lernenden wird die BLT neue Wege gehen. Wie sehen diese aus?

Wir wollen uns in Zukunft als attraktive Ausbildungsinstitution für Lernende positionieren. Sie sollen es cool finden, bei der BLT eine Lehre zu machen. Wenn sie bei uns die gesamte Lehre durchlaufen, sind sie Teil der BLT und vollständig integriert. Sie identifizieren sich dadurch stärker mit der BLT als Arbeitgeberin. Wir wollen sie für die BLT begeistern und auf ihrem jungen Berufsweg begleiten. Wir werden uns deshalb sukzessive von Login, der Ausbildungsorganisation im öffentlichen Verkehr, lösen.

Im Jahr 2023 begrüssen wir den ersten KV-Lernenden der BLT. Er wird, abgestimmt auf den neuen Lehrplan, in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Finanzen und Personal ausgebildet sowie durch Praxisbildner und einen Berufsbildner betreut und begleitet werden.



# Rekrutierung und Ausbildung Fahrdienstpersonal

Die BLT verstärkte im Jahr 2022 die Rekrutierung von Fahrdienstpersonal, lagerte den Kontrolldienst kurzfristig aus und zog temporär externe Buschauffeure bei. Ziel war es, mit kurz- und mittelfristigen Massnahmen den temporären Personalengpässen im Fahrdienstbereich entgegenzuwirken.

Die Personalsituation im Fahrdienst war im Jahr 2022 angespannt. Nebst der normalen Fluktuation und den regulären Pensionierungen von Fahrdienstangestellten führte die Coronapandemie zu mehr und zu längeren Krankheitsausfällen. Zugleich war für den Bahnbetrieb der Waldenburgerbahn mit Taktverdichtung, für die Angebots-erweiterung der Buslinie 64 und für baustellenbedingte Linienveränderungen kurzfristig zusätzliches Fahrdienstpersonal erforderlich.

Viele Tramwagenführerinnen, Tramwagenführer, Buschauffeuren und Buschauffeure leisteten zusätzliche Einsätze und halfen tatkräftig mit, die temporären Personalengpässe zu beheben. Dank ihrem ausserordentlichen Engagement konnte die BLT den Fahrplanbetrieb beinahe lückenlos aufrechterhalten.

## Kurzfristige Massnahmen

Die BLT lagerte den Kontrolldienst ab Juni 2022 kurzfristig aus an die Postauto AG im oberen Baselbiet und an die Firmen Alpha Protect AG und Pantex AG im unteren Baselbiet. Auf der Buslinie 19 verpflichtete die BLT temporär externes Fahrdienstpersonal, welches bis zur Eröffnung der neuen Waldenburgerbahn im Einsatz stand.

## Rekrutierungsoffensive

Die BLT rekrutierte im Jahr 2022 mit hoher Priorität Fahrdienstangestellte Tram, Bahn und Bus. Bis diese Massnahmen greifen, braucht es Zeit. Der durchschnittliche Rekrutierungsprozess im Trambereich – von den Kandidatengesprächen, den medizinischen Abklärungen über die theoretische und die praktische Ausbildung bis hin zum effektiven Einsatz – dauert neun Monate, im Busbereich sechs Monate. Im Jahr 2022 stellte die BLT 12 Fahrdienstangestellte Tram und 23 Fahrdienstangestellte Bus ein.

Die Rekrutierung von Fahrdienstangestellten wird im Jahr 2023 mit hoher Intensität weitergeführt, um mittelfristig den Personalbestand in diesem Bereich zu normalisieren. In den ersten zwei Monaten 2023 stellte die BLT bereits 38 neue Fahrdienstangestellte ein. 20 weitere Anstellungen sind in Umsetzung.

## Ausbildungen Fahrdienstpersonal im Jahr 2022

### Bus

- 10 Grundausbildungen Buschauffeure/  
Buschauffeur
- Ausbildung Instruktor/-in (3 Mitarbeitende)
- Ausbildung Fahrbegleiter/-in (7 Mitarbeitende)

### Tram

- 3 Grundausbildungen Wagenführer/-in
- Ausbildung Instruktor/-in (5 Mitarbeitende)
- Ausbildung Fahrbegleiter/-in (16 Mitarbeitende)

### Waldenburgerbahn

- Ausbildung Triebfahrzeugführer/-innen (insgesamt 39 Mitarbeitende aus dem Fahrdienst sowie Instruktoren und Fahrbegleiter, Fahrdienstleiter und Werkstattmitarbeitende des Standortes Waldenburg)



Die BLT rekrutierte im Jahr 2022 mit hoher Priorität Fahrdienstangestellte.



# Eine Ära geht zu Ende

Andreas Büttiker, Direktor, und Fredi Schödler, stv. Direktor und langjähriger Leiter Betrieb & Technik, prägten über zwei Jahrzehnte lang die BLT. Mit persönlichem Enthusiasmus und unternehmerischer Weitsicht entwickelten sie die BLT zu einem innovativen, leistungsfähigen Unternehmen. Im Jahr 2023 gehen beide in Pension. Gemeinsam blicken sie im Interview zurück und nach vorne.

**Die BLT präsentiert sich als gesundes, gut aufgestelltes, dynamisches Unternehmen, das bei den Stakeholdern und in der Bevölkerung grosses Vertrauen und Anerkennung genießt. Was war Ihr Erfolgsrezept in den letzten zwei Jahrzehnten?**

Andreas Büttiker (Bü): Der Erfolg der BLT ist auf die Unternehmenskultur zurückzuführen. Wir leben die Werte Kundenbegeisterung, Leidenschaft, Fortschritt und Respekt. Der Mensch steht im Zentrum, sei es der Kunde, die Bevölkerung oder der Mitarbeitende. Wertschöpfung durch Wertschätzung ist unsere Erfolgsformel, verbunden mit dem Anspruch, täglich besser zu werden und Innovationen voranzutreiben. Dabei gehen wir sorgsam und verantwortungsbewusst mit den finanziellen Ressourcen um.

Fredi Schödler (Schö): Unser «Feuer» für die Mitarbeitenden, für die Fahrgäste und für ein attraktives öV-Angebot sowie unsere strategischen Partnerschaften machen den Erfolg der BLT aus. Der öV ist ein langfristiges Geschäft mit einem hohen Investitionsbedarf. Wir müssen weit vorausdenken und die Zukunft antizipieren. Dabei lautet meine Devise «die Probleme kommen von selbst, wir brauchen Lösungen». Wir suchten stets nach effizienten, kostengünstigen, innovativen und realisierbaren Lösungen und setzten diese mit Partnern um, die wie die BLT lösungs- und zukunftsorientiert unterwegs sind.

**Welche strategischen Weichenstellungen prägten die BLT entscheidend?**

Bü: Die Bevölkerung in der Agglomeration Basel ist in den letzten zwei Jahrzehnten kräftig gewachsen. Regierung und Landrat haben sich dafür entschieden, den öffentlichen Verkehr stark auszubauen, um die zunehmenden Verkehrsströme zu bewältigen. Davon hat die BLT in vielfacher Weise profitiert. Ich erinnere an das Projekt EuroVille, die direkte, umsteigefreie Tramverbindung an den Bahnhof SBB, den konsequenten Ausbau der Schieneninfrastruktur auf Doppelspur und die Taktverdichtung der Vorortlinien. Hinzu kamen der massive Ausbau der tangentialen Busverbindungen sowie die Beschaffung von neuem Rollmaterial.

Schö: Alle unsere Projekte prägten die BLT nachhaltig, vor allem Grossprojekte wie die Integration der Autogesellschaft Sissach-Eptingen oder die Fusion und Erneuerung der Waldenburgerbahn. Strategisch entscheidend war aus meiner Sicht ebenso die stetige Weiterentwicklung in neue, wirtschaftlich interessante Technologien, die auf dem Markt

«Der Mensch steht im Zentrum, sei es der Kunde, die Bevölkerung oder der Mitarbeitende.»

verfügbar sind und die wir nutzen. Ich denke hier zum Beispiel an die elektronischen Stellwerke, die Rekuperation der Bremsenergie bei den Tango Trams, die Einführung von Elektro-Normbussen, die Digitalisierung in allen Bereichen oder die Realisierung von Photovoltaikanlagen.

**Was macht die Stärken der BLT aus?**

Bü: BLT steht für beweglich, lebendig, teamfähig. Wir sind offen für Neues und folgen dem Slogan «Aus Leidenschaft anders und besser». Das geht nur in einer Kultur, die Innovationen zulässt und Mitarbeitende ermutigt, Neues auszuprobieren. Aus Fehlern lernen wir. Sie sind für uns Ansporn, besser zu werden und Kundinnen und Kunden immer wieder mal zu überraschen.

Schö: Das grosse Vertrauen und das gute Image, das die BLT in der Bevölkerung und bei den Stakeholdern genießt, sind der Schlüssel zum Erfolg. Das sind entscheidende Stärken, die uns erst ermöglichen, innovative Ideen umzusetzen. Wobei wir stets auf die Kosteneffizienz im Sinne von «so viel wie nötig» achten.



Andreas Büttiker (rechts), und Fredi Schödler (links) prägten jahrzehntelang die BLT.





Ein eingespieltes Team tritt mit der Eröffnung der WB auf dem Höhepunkt ab.

**Welche Rolle spielen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?**

Bü: Die BLT ist ein Dienstleistungsbetrieb. Dienstleistungen werden von Menschen für Menschen erbracht. Ich bin überzeugt, dass Mitarbeitende, die Wertschätzung erfahren, diese auch an die Kundinnen und Kunden weitergeben. Mir

Schö: Wir haben viele Fachspezialisten in verschiedensten Disziplinen. Sie alle tragen zum Erfolg der BLT bei. Auch wenn das Unternehmen in den letzten Jahren stark gewachsen ist, pflegen wir einen familiären Umgang, und wir können uns aufeinander verlassen. Wir ziehen alle am gleichen Strick und in die gleiche Richtung. Der Zusammenhalt, das gegenseitige Vertrauen und die Zuverlässigkeit sind Teil unserer Kultur. Wir tragen Sorge dazu und achten bereits bei der Einstellung darauf, dass Mitarbeitende zu uns passen.

**Wenn Sie auf die vergangenen Jahre zurückblicken: Welche Highlights waren für Sie persönlich am eindrucklichsten?**

Bü: Stolz war ich auf die bestandene Wagenführerprüfung zu Beginn meiner Karriere. Freude bereitete mir die stetige Entwicklung der BLT ganz generell. Wir haben immer wieder Neues ausprobiert und sei es nur der WLAN-Service in den Trams. Höhepunkte waren für mich immer wieder die Begegnungen mit den Mitarbeitenden. Häufig dachte ich mir, haben wir gute und aufgestellte Leute, die bei uns

arbeiten! Wilhelm von Humboldt bringt es auf den Punkt: Im Grunde sind es immer die Verbindungen mit Menschen, die dem Leben seinen Wert geben.

Schö: Meine Funktion als Leiter Betrieb & Technik ist im öV einzigartig. Für mich war sie äusserst spannend. Jeder Tag war anders, abwechslungsreich, nie langweilig, mit interessanten Begegnungen und Gesprächen. Die Vielseitigkeit und die

Tango, Tramlink und TINA, die Modernisierung der Busflotte bis hin zum eCitaro, der Ausbau der BLT Infrastruktur, die Digitalisierung der Stellwerke oder das Projekt Spiesshöfli, um nur einige zu nennen.

**Sie treten mit der Eröffnung der modernsten Meter-spurbahn Europas auf dem Höhepunkt ab und haben die Messlatte hoch gesetzt. Wie kann sich die BLT auf diesem Level erfolgreich weiterentwickeln?**

Bü: Indem die BLT neugierig bleibt, zur ihrer Unternehmenskultur Sorge trägt und den Mut hat, Chancen zu ergreifen, auch wenn diese mit Risiken verbunden sind. Und dann gilt nach wie vor die Binsenweisheit, nahe beim Kunden zu sein und seine Bedürfnisse zu erkennen.

Schö: Mit Mitarbeitenden, die neugierig bleiben, sich weiterentwickeln und nach den besten Lösungen suchen und – was für die BLT bezeichnend ist – die gewillt sind, die Extrameile zu gehen.

«Höhepunkte waren für mich immer wieder die Begegnungen mit den Mitarbeitenden.»

war es immer wichtig, in der BLT ein Umfeld zu schaffen, in dem die Mitarbeitenden Stabilität, Sicherheit und Perspektive erfahren. Dann können sie ihre Aufgaben mit einem hohen Mass an Selbstständigkeit und Eigeninitiative erfolgreich gestalten, was schliesslich allen zugutekommt.

«Jeder Tag war anders, abwechslungsreich, mit interessanten Begegnungen und Gesprächen.»

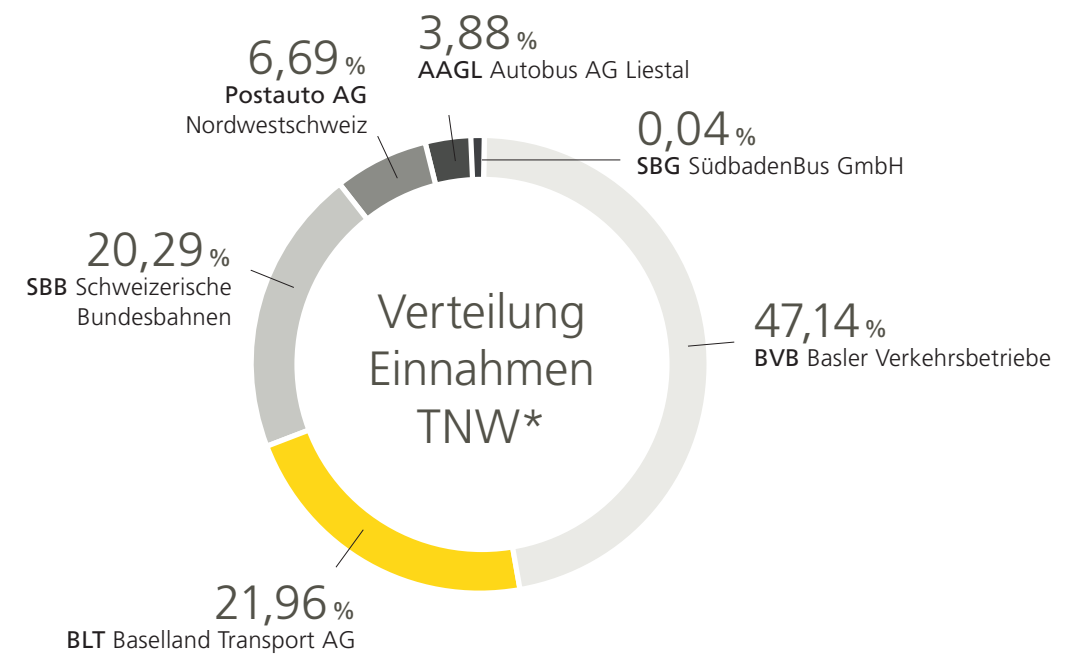
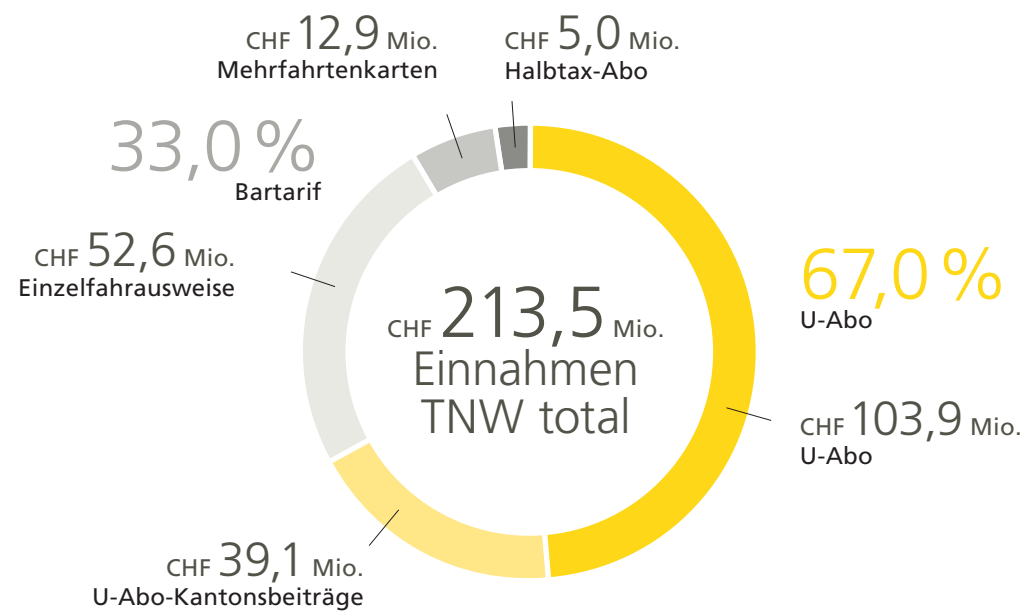
Abwechslung meiner Funktion waren für mich Highlights. Entweder man liebt oder hasst es. Ich habe es geliebt. Wenn ich zurückblicke, gibt es unzählige Projekte, die ich initiieren und realisieren konnte. Die Fahrzeugbeschaffungen von





# Kennzahlen TNW 2022

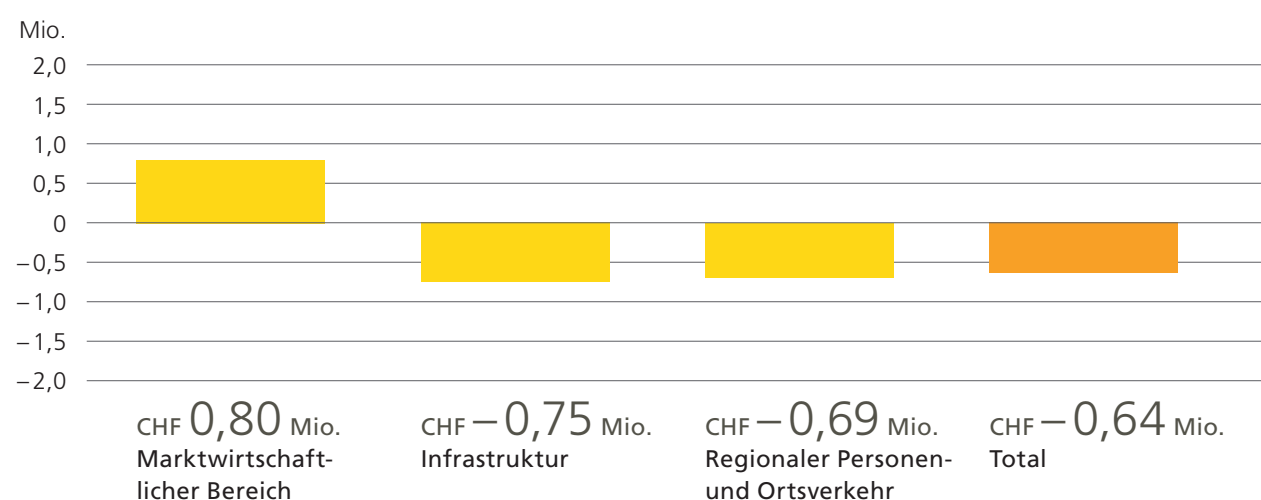
\* Ohne Einnahmen Generalabo und direkter Verkehr. Diese werden den Transportunternehmen direkt zurückgeführt.





# Finanzieller Lagebericht

Die Auswirkungen der Coronapandemie auf das Fahrgastverhalten waren im Geschäftsjahr 2022 deutlich spürbar. Insbesondere die durch den Bundesrat verordnete Homeofficepflicht veranlasste viele Unternehmen, flexible Arbeitsmodelle permanent einzuführen. Dies widerspiegelt sich im Rückgang der Anzahl U-Abos zugunsten der Zunahme von Einzeltickets und Mehrfahrtenkarten. Insgesamt erholten sich die Fahrgastzahlen im Verlauf des Jahres gegenüber dem Vorjahr deutlich. Im Vergleich zum Jahr 2019 liegen sie 20 Prozent darunter. Die BLT konnte zum dritten Mal in Folge keinen Gewinn erwirtschaften. Wie in den beiden Vorjahren wird der Verlust durch die Eigenkapitalreserven gedeckt.



## Geschäftsentwicklung

Das Jahresergebnis von CHF -0,6 Millionen fiel besser aus im Vergleich zu den beiden Vorjahren (2021: CHF -1,4 Mio., 2020: CHF -1,6 Mio.). Die Ziele, vor allem bei den Verkehrseinnahmen, wurden nicht erreicht. Die Fahrgastzahlen erhöhten sich zwar um +6,1 Millionen auf 44,5 Millionen (2021: 38,4 Mio.), lagen aber immer noch 10,6 Millionen unter dem Jahr 2019. Die Berechnungsparameter des Jahres 2022 für die Verteilung der Verkehrseinnahmen des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) resultierten in einer deutlichen Reduktion des Einnahmenanteils für die BLT.

Die negativen Ergebnisse der Sparten «Infrastruktur» mit CHF -0,75 Millionen und «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» mit CHF -0,69 Millionen konnten durch das positive Resultat im «Marktwirtschaftlichen Bereich» von CHF +0,80 Millionen nur teilweise kompensiert werden. Der Verlust in der Sparte «Infrastruktur» ist im Wesentlichen auf die Rückzahlung des Covid-Nachtrages 2021 an das Bundesamt für Verkehr zurückzuführen.

In der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» ist der Verlust von CHF -0,69 Millionen hauptsächlich auf die unter der Erwartung gebliebene Erholung der Verkehrserträge und den tieferen Anteil der BLT an den TNW-Einnahmen zurückzuführen.

## – Verkehrserträge

Die Verkehrseinnahmen konnten gegenüber dem Vorjahr um +3,5 Prozent auf CHF 48,5 Millionen gesteigert werden. Sie liegen jedoch immer noch 16,0 Prozent unter den Erträgen des Jahres 2019. Die Verkäufe von Einzeltickets und Mehrfahrtenkarten erholten sich gegenüber den Abonnements stärker. Entsprechend sanken die U-Abo-Subventionen der Kantone.

Die Verschiebung der Fahrgastzahlen zugunsten anderer Transportunternehmen im Tarifverbund führte dazu, dass der BLT ein deutlich tieferer Anteil der Verkehrseinnahmen des TNW zugeschrieben wurde.

## – Abgeltungen

Die Abgeltungen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» beliefen sich gemäss Leistungsvereinbarung auf CHF 36,5 Millionen (2021: CHF 26,8 Mio.). Der Rückgang der Verkehrserträge wurde mit höheren Subventionen grösstenteils kompensiert. Der Verlust in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» wird mit Reserven gemäss Art. 36 PBG gedeckt.

Das negative Ergebnis in der Sparte «Infrastruktur» ist hauptsächlich auf die Rückzahlung der im Jahr 2021 gewährten Covid-Beiträge für die Instandhaltung in der Höhe von CHF 0,6 Millionen an das Bundesamt für Verkehr zurückzuführen. Die Umstellung der Rechnungslegung auf Swiss GAAP FER im Geschäftsjahr 2021 führte zu einem positiven Saldo der Spezialreserve nach Art. 67 EBG. Somit war die Voraussetzung für den Anspruch auf Covid-Beiträge nicht mehr gegeben. Der Verlust in der Sparte «Infrastruktur» wird mit Reserven gemäss Art. 67 EBG gedeckt.

## – Betriebsaufwand

Verschiedene Faktoren führten zu einem erhöhten Betriebsaufwand gegenüber dem Vorjahr wie der Bahnersatzbetrieb auf der Linie 19, der Start der zweiten Revision der Tango Tramflotte, der starke Preisanstieg für den Kraftstoff Diesel und die Beschaffungen im Allgemeinen.

## – Personalaufwand

Die Zunahme beim Personalaufwand um CHF 3,0 Millionen ist unter anderem auf die Inflation sowie einen höheren Personalbestand zurückzuführen. Dieser nahm im Vergleich zum Vorjahr um 6,8 Stellen zu auf 477,2 Vollzeitstellen. Die Aufhebung der Covid-Schutzmassnahmen Anfang 2022 führte zu einer Erhöhung der Krankheitsausfälle. Die Personalengpässe mussten, vor allem im Kontrolldienst, durch externe Mitarbeitende kompensiert werden. Die Rekrutierung von Fahrdienstangestellten und die Ausbildungen im Fahrdienstbereich wurden zusätzlich verstärkt.

## – Abschreibungen

Die Abschreibungen von insgesamt CHF 41,1 Millionen lagen um CHF 7,3 Millionen tiefer als im Vorjahr (CHF 48,4 Mio.). Tiefere, nicht aktivierbare Investitionen sowie die aufgrund der Stilllegung getätigten Restabschreibungen der Anlagen der Waldenburgerbahn im Jahr 2021 führten zur Verminderung der Abschreibungen.

## – Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis von CHF -0,2 Millionen ist auf das aufgenommene Darlehen zur Finanzierung des Rollmaterials über CHF 99,4 Millionen beziehungsweise die damit verbundene Zunahme des Zinsaufwandes zurückzuführen.

## – Ergebnis marktwirtschaftlicher Bereich

Das Ergebnis im marktwirtschaftlichen Bereich hat mit einem Gewinn von CHF 0,8 Millionen im Vergleich zum Vorjahr (CHF 1,72 Mio.) deutlich abgenommen. Zum einen stieg der Zinsaufwand wegen der im Geschäftsjahr aufgenommenen Hypotheken zur Finanzierung der Grundstückkäufe, zum anderen erhöhten sich die Unterhaltskosten bei einzelnen Liegenschaften wegen Wohnungsanierungen deutlich. Ausserdem fielen Ausgaben für Quartierplanungen an.

## – Investitionen in die Infrastruktur und den regionalen Personenverkehr

Die Bautätigkeit des grössten Infrastrukturprojektes der BLT, die Erneuerung der Waldenburgerbahn, wurde zu einem wesentlichen Teil mit der Aufnahme des Fahrbetriebes am 11. Dezember 2022 abgeschlossen. Insgesamt betrug die Investitionen zulasten des Bahninfrastrukturfonds für die Instandsetzung auf den Strecken der Linien 10, 11 und 19 CHF 178,1 Millionen (2021: CHF 99,4 Mio.). Die Investitionen in die Infrastruktur der Ortsverkehrsstrecke der Linie 14 betrugen CHF 0,9 Millionen.

In der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» wurden weitere acht Elektrobusse in Betrieb genommen. Am Standort Eptingen erfolgte die Installation der Ladeinfrastruktur für den Einsatz von Elektrobussen und der Photovoltaikanlage.

Der im Jahr 2021 unterzeichnete Vertrag mit Stadler Rail zur Beschaffung von 25 neuen Trams des Typs TINA löste Anzahlungen von rund CHF 38,0 Millionen aus. Der gesamte Umfang dieser Beschaffung beläuft sich auf CHF 125,0 Millionen.

Die Investitionen in dieser Sparte betrugen im Jahr 2022 insgesamt CHF 57,0 Millionen.



### Liquidität und Finanzierung

Der Geldfluss aus operativer Tätigkeit betrug in der Berichtsperiode CHF 119,6 Millionen. Die Zunahme des Geldflusses aus Betriebstätigkeit ist vor allem auf die gestiegenen Verbindlichkeiten zurückzuführen. Im Januar 2023 fielen zudem die Akontozahlungen für das neue Rollmaterial an. Die wegen der Pandemie fehlenden Verkehrserträge aus der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» wirkten sich negativ aus. Die verspätete Unterzeichnung des Leistungsauftrages des Regionalen Personen- und Ortsverkehrs bewirkte, dass ein Viertel der Beiträge 2022 aller Besteller erst im Jahr 2023 ausbezahlt wurde. Gleichzeitig waren Zahlungen für Investitionen in das neue Rollmaterial der Linie 10/17 und für die Elektrifizierung der Busflotte fällig.

Für die Finanzierung der Investitionen wurden im Berichtsjahr Darlehen in der Höhe von insgesamt CHF 99,4 Millionen aufgenommen.

Die liquiden Mittel für die Instandsetzungsprojekte der Infrastruktur werden vom Bahninfrastrukturfonds bzw. vom Kanton Basel-Landschaft laufend zur Verfügung gestellt.

### Risikobeurteilung

#### – Organisation und Prozess

Die BLT setzt ein Risikomanagementsystem ein, mit dem die strategischen und operativen Risiken regelmässig präventiv und detektiv erfasst und überwacht werden. Die Grundlage bildet ein auf die BLT zugeschnittener Risikokatalog, der regelmässig überprüft und angepasst wird. Sämtliche identifizierten Risiken werden jährlich auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und ihr potenzielles Schadensausmass beurteilt. Der Bericht zuhanden des Verwaltungsrats gibt Auskunft über die Risikolage sowie die bereits ergriffenen und geplanten Massnahmen zur Risikominimierung.

#### – Wesentliche Risiken

Für das Berichtsjahr wurden folgende Kernrisiken identifiziert bzw. bestätigt:

- Eine Zunahme von Verspätungen im Busbereich kann zu instabilen Fahrplänen, Anschlussbrüchen und Fahrgastverlusten sowie als Folge davon zu einem Rückgang der Einnahmen und der Kundenzufriedenheit führen.
- Ein schwerer Bahn-, Tram- oder Busunfall kann zu Personen- und Sachschäden sowie zu Betriebsunterbrüchen führen.
- Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung der Infrastruktur (Fernwirksysteme) und der Fahrzeuge kann ein Cyberangriff zu erheblichen Personen- und Sachschäden und in der Folge zu längeren Betriebsunterbrüchen führen.

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

#### Bestellungs- und Auftragslage

Im Geschäftsjahr 2022 wurde das vereinbarte Angebot an Personentransporten vollständig gemäss Leistungsvereinbarung erbracht. Am 11. Dezember 2022 ging die Waldenburgerbahn nach eineinhalb Jahren Streckensperrung wieder in Betrieb. Zusatzleistungen im Bereich Anlässe konnten wieder vermehrt erbracht werden.

Die Leistungsvereinbarung für das Jahr 2022 über die Abgeltung im Regionalen Personen- und Ortsverkehr wurde im Dezember 2022 unterschrieben. Diejenige für das Jahr 2023 liegt noch nicht unterzeichnet vor.

Die Leistungsvereinbarung der Sparte «Infrastruktur» für die Jahre 2021 bis 2024 ist unterschrieben.

### Forschung und Entwicklung

Die Waldenburgerbahn nahm mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 den schienenengebundenen Betrieb wieder auf und nutzt das neue, zusammen mit der BLT entwickelte Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystem CBTC der Firma Stadler Signalling AG. Die Signalisation erfolgt neu im Führerstand (und nicht auf der Strecke) und ist die Voraussetzung für ein teilautonomes Fahren.

#### Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Jahr 2022 traten keine aussergewöhnlichen Ereignisse auf.

#### Ausblick

##### – Finanziell

Ein primäres Ziel der BLT ist es, die während der Pandemie fehlenden Kundinnen und Kunden beziehungsweise Verkaufsumsätze durch ein attraktives und innovatives Angebot wieder zurückzugewinnen. Nichtsdestotrotz ist zu erwarten, dass bestimmte Veränderungen wie Homeoffice von dauerhafter Natur sein werden. Es wird ein mehrjähriger Prozess sein, bis der Umsatz wieder das Niveau vor der Pandemie erreichen wird. Für das Jahr 2023 plant die BLT mit CHF 5,7 Millionen höheren Verkehrserträgen. Inwiefern der neu eingeführte 15-Minuten-Takt der Waldenburgerbahn zu einem höheren Fahrgastaufkommen und damit zu höheren Verkehrserträgen führen wird, wird sich zeigen. Die weitere Erholung der Verkehrserträge und ein konsequentes Kostenmanagement sollten wieder zu einem ausgeglichenen Ergebnis in den abgeltungsberechtigten Sparten führen.

Im Jahr 2023 sind sowohl die Offerte für die Abgeltung im Regionalen Personen- und Ortsverkehr des Jahres 2024 wie auch die Offerte für die Abgeltung der Instandhaltung und Instandsetzung der Infrastruktur für die Jahre 2025 bis 2028 einzureichen.

##### – Operativ

Die Schindler Trams, welche auf den Linien 17 und E11 im Einsatz sind, werden bis spätestens 2025 durch 25 moderne TINA Trams der Firma Stadler Bussnang AG abgelöst. Die sukzessive Inbetriebnahme ist ab 2024 geplant.

Weiter wird die Flotte der E-Busse im Rahmen der laufenden Ersatzbeschaffungen kontinuierlich aufgestockt. Am Standort Eptingen wird der Betrieb mit Elektro-Normbussen auf den Linien im oberen Baselbiet aufgenommen.

Das noch nicht gelieferte Rollmaterial der Linie 19 wird bis zum zweiten Quartal 2023 in Betrieb genommen. Anlagenseitig sind die Umgebungsarbeiten in Waldenburg und entlang der Strecke abzuschliessen. Die noch verbleibende Bautätigkeit betrifft hauptsächlich den Hochwasserschutz in Niederdorf.

Die Aufstockung des Verwaltungsgebäudes in Oberwil ist in Planung und wird bis zum Jahr 2024 realisiert.

##### – Regulatorisch

Das BAV hat Richtlinien für die Vergabe von Subventionen zur Bestellung im Regionalen Personen- und Ortsverkehr und die stillen Reserven erlassen. Weitere Vorgaben über die finanzielle Darstellung der abgeltungsberechtigten Sparten werden folgen. Sobald die Richtlinien in Kraft treten, werden sie in die bestehenden Abläufe integriert.

Die BLT plant, den neuen Swiss GAAP FER Standard 28 «Zuwendungen der öffentlichen Hand» auf den 1. Januar 2024 umzusetzen und erstmals im Geschäftsbericht 2024, in Einklang mit dem neuen Standard, Bericht zu erstatten.



# Erfolgsrechnung

In TCHF	Erläuterung	2022	2021
Verkehrsertrag		48'524	46'899
Abgeltungen	1	63'571	64'401
Aktivierte Eigenleistungen		1'295	1'062
Sonstiger Betriebsertrag	2	17'009	17'375
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>130'399</b>	<b>129'738</b>
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	3	-8'406	-7'281
Sachaufwand	4	-15'386	-13'631
Personalaufwand	5	-55'616	-52'600
Sonstiger Betriebsaufwand		-10'723	-11'229
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-90'130</b>	<b>-84'742</b>
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>		<b>40'269</b>	<b>44'996</b>
Abschreibungen auf Sachanlagen		-41'154	-48'381
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>-885</b>	<b>-3'385</b>
Finanzertrag		230	436
Finanzaufwand		-672	-66
<b>Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)</b>		<b>-1'327</b>	<b>-3'014</b>
Betriebsfremdes Ergebnis	6	1'004	1'911
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>-323</b>	<b>-1'104</b>
Steuern	7	-317	-340
<b>Jahresergebnis</b>		<b>-640</b>	<b>-1'443</b>

# Bilanz

In TCHF	Erläuterung	31.12.2022	31.12.2021
<b>Aktiven</b>			
Flüssige Mittel	8	134'315	17'835
Kurzfristige Geldanlagen		2'000	4'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	15'196	21'056
Sonstige kurzfristige Forderungen	10	12'949	30'304
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	17'139	10'274
Vorräte	12	8'541	8'522
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>190'140</b>	<b>91'992</b>
Sachanlagen	13	786'623	592'759
Finanzanlagen	14, 15	18'089	18'010
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>804'712</b>	<b>610'768</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>994'852</b>	<b>702'760</b>
<b>Passiven</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		73'891	17'492
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	163	76'000
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	17	1'363	10'571
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	56'200	21'300
Kurzfristige Rückstellungen	19	2'020	1'672
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>133'637</b>	<b>127'035</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	713'633	428'537
Langfristige Rückstellungen	19	500	500
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>714'133</b>	<b>429'037</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>847'770</b>	<b>556'072</b>
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		13'100	13'100
Gewinnreserven		134'632	135'042
Jahresergebnis		-640	-1'443
Eigene Aktien		-10	-10
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>147'082</b>	<b>146'688</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>994'852</b>	<b>702'760</b>



# Geldflussrechnung

In TCHF	2022	2021
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>		
Jahresergebnis	-640	-1'443
Abschreibungen Sachanlagen	41'154	48'381
Sonderabschreibung Sachanlagen	163	1'223
Abschreibungen nicht betriebliche Sachanlagen	846	849
Ergebnis aus Anwendung der Equity-Methode	-51	-200
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	348	-80
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens	-66	-87
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6'976	-3'712
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	-20'079	-9'760
Veränderung Vorräte	-18	24
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	56'628	9'279
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzung	34'302	4'170
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit<sup>1, 2</sup></b>	<b>119'562</b>	<b>48'644</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		
Investitionen in Sachanlagen	-236'027	-145'072
Devestitionen von Sachanlagen	66	87
Investitionen in Finanzanlagen	-200	-700
Devestitionen von Finanzanlagen	172	273
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-235'989</b>	<b>-145'412</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		
Aufnahme kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	50'000
Rückzahlung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	-98'829	-20'494
Aufnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	329'746	69'553
Rückzahlung langfristige Finanzverbindlichkeiten	-10	-
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>230'907</b>	<b>99'059</b>
<b>Veränderung Flüssige Mittel</b>	<b>114'480</b>	<b>2'292</b>
<b>Nachweis Veränderung Flüssige Mittel</b>		
Stand 01.01.	21'835	19'543
Stand 31.12.	136'315	21'835
<b>Veränderung Flüssige Mittel</b>	<b>114'480</b>	<b>2'292</b>
<sup>1</sup> Davon bezahlte Zinsen	109	48
<sup>2</sup> Davon bezahlte Steuern	283	306

# Eigenkapitalnachweis

In TCHF	Zweckgebundene Rücklagen					Gewinnreserven			Total Eigenkapital
	Aktienkapital	Eigene Aktien	Reserven Art. 36 PBG	Reserven Art. 67 EBG	Übrige (Ortsverkehr)	Freiwillige Reserven	Gesetzliche Gewinnreserven	Jahresergebnis	
<b>Eigenkapital 31.12.2021</b>	<b>13'100</b>	<b>-10</b>	<b>88'468</b>	<b>5'067</b>	<b>7'775</b>	<b>27'185</b>	<b>5'103</b>		<b>146'688</b>
Restatement <sup>1</sup>				1'043					<b>1'043</b>
Erwerb / Veräusserung Eigene Aktien		-0							<b>-0</b>
Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-10	-	-640	-650
<b>Eigenkapital 31.12.2022</b>	<b>13'100</b>	<b>-10</b>	<b>88'468</b>	<b>6'110</b>	<b>7'775</b>	<b>27'174</b>	<b>5'103</b>	<b>-640</b>	<b>147'082</b>

<sup>1</sup> Restatement Vereinbarung 15

Das Eigenkapital ist voll liberiert und unterteilt in 3'000 Namenaktien zu CHF 250.00, 12'000 Namenaktien zu CHF 500.00, 63'500 Namenaktien zu CHF 100.00.  
Der Bestand an eigenen Aktien belief sich per 31.12.2022 auf 35 Aktien (Vorjahr: 34 Aktien).



# Anhang zur Jahresrechnung

## Grundsätze zur Rechnungslegung

### a. Allgemeines

Die Baselland Transport AG, abgekürzt BLT, ist ein schweizerisches Verkehrsunternehmen mit Sitz in Oberwil BL. Die Aktionäre der BLT sind der Bund, die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie verschiedene Gemeinden der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn. Privatpersonen besitzen 0,8 Prozent der Aktien.

Die BLT orientiert sich an unternehmerischen Grundsätzen und der Eigentümerstrategie der Besitzer.

Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 17. April 2023 gutgeheissen. Sie unterliegt der Genehmigung durch die Generalversammlung der Aktionäre vom 22. Mai 2023.

Die BLT ist an drei Gesellschaften beteiligt, die sie zwar massgeblich beeinflussen, aber nicht kontrollieren kann. Dieser Sachverhalt führt zur Anwendung von FER 30 (Konzernrechnung) und zur Bewertung dieser Gesellschaften als Assoziierte (siehe Erläuterungen 14 und 15). Da die vorliegende Rechnung aber keine vollkonsolidierten Gesellschaften enthält, wird sie als Jahresrechnung bezeichnet. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens. Sie wird auf Basis historischer Anschaffungskosten sowie unter Annahme der Fortführung der Unternehmertätigkeit erstellt. Die Zahlen werden in Schweizer Franken (CHF) und, sofern nichts anderes erwähnt, auf das nächste Tausend auf- oder abgerundet ausgewiesen. Daraus können sich unwesentliche Rundungsdifferenzen ergeben.

### b. Jahresrechnung nach Swiss GAAP FER

Die vorliegende Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Swiss GAAP FER (SGF) sowie den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) sowie der zugehörigen Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) erstellt.

### c. Fremdwährungsumrechnung

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Monatsmittelkurs der ESTV umgerechnet, Bilanzpositionen zum Umrechnungskurs der ESTV des Bilanzstichtags. Umrechnungsdifferenzen werden über die Erfolgsrechnung den Gewinnreserven zugewiesen.

In TCHF	31.12.2022	31.12.2021
Bilanz		
EUR/CHF	0.987	1.036

Die gemittelten Monatsmittelkurse ergeben einen Jahresdurchschnittskurs EUR/CHF von 1.021.

### d. Bewertungsgrundsätze

#### – Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Bankguthaben sowie kurzfristige Geldmarktanlagen mit einer Laufzeit von bis zu 90 Tagen. Sie sind zu Nominalwerten bewertet. Fremdwährungspositionen werden zum Tageskurs per Bilanzstichtag umgerechnet. Der Fonds Flüssige Mittel bildet die Grundlage für den Ausweis der Geldflussrechnung. Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) wird nach der indirekten Methode ermittelt.

#### – Kurzfristige Geldanlagen und Wertschriften

Kurzfristige Geldanlagen bestehen aus Festgeldanlagen mit Restlaufzeiten von vier bis zwölf Monaten ab Bilanzstichtag und kurzfristig gehaltenen Wertschriften. Die Anlage von Festgeldern erfolgt bei schweizerischen Finanzinstituten und wird zum Nominalwert bilanziert. Kurzfristig gehaltene Wertschriften werden zu Marktwerten bewertet. Diese basieren auf beobachtbaren Marktinformationen am Ende der Berichtsperiode.

#### – Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen werden zu Nominalwerten abzüglich einer Wertberichtigung für ausfallgefährdete Forderungen bewertet. Konkrete Bonitätsrisiken werden dabei einzeln berücksichtigt. Für das allgemeine Ausfallrisiko auf dem verbleibenden Bestand wird eine stetig ermittelte pauschale Wertberichtigung von 2 Prozent erfasst.

#### – Sonstige kurzfristige Forderungen

Die sonstigen kurzfristigen Forderungen werden zu Nominalwerten abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen bewertet.

#### – Vorräte

Die Vorräte werden grundsätzlich zu ihren durchschnittlichen Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Den Risiken einer reduzierten Verwertbarkeit wird durch betriebswirtschaftlich angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen.

#### – Finanzanlagen und Beteiligungen

Die Finanzanlagen umfassen aktive latente Steuern, Beteiligungen, Darlehen mit einer Restlaufzeit von über zwölf Monaten ab Bilanzstichtag sowie langfristig gehaltene Wertschriften. Transaktionsbezogene Nebenkosten werden der Erfolgsrechnung belastet.

Details siehe Position 14, Erläuterung Erfolgsrechnung.

Darlehen und Wertschriften werden zu Anschaffungskosten abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertbeeinträchtigungen bewertet.

Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden nur dann aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

Beteiligungen werden, abhängig von der Beteiligungsquote und der Möglichkeit der Einflussnahme unterschiedlich und jeweils abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bewertet. Beteiligungen an Gesellschaften von 20 bis 49 Prozent werden zum anteiligen Eigenkapital bewertet und als Assoziierte Gesellschaften bilanziert. Beteiligungen mit einem Anteil von weniger als 20 Prozent werden zu historischen Anschaffungskosten bewertet. Die Übersicht über die Beteiligungen und die Behandlung derselben ist in Erläuterung 14 und 15 dargestellt.

#### – Sachanlagen

Die Sachanlagen inklusive der Renditeliegenschaften werden zu historischen Anschaffungs- oder Herstellkosten erfasst und über die geschätzte betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Wertvermehrnde Aufwendungen werden aktiviert. Die Nutzungsdauern und das Vorliegen von Hinweisen auf eine Wertbeeinträchtigung werden jährlich überprüft.

Eigenleistungen müssen aufgrund regulatorischer Vorgaben aus dem EBG brutto dargestellt werden. Sie werden unterjährig als Anlagen im Bau aktiviert und im selben Berichtsjahr wieder auf null abgeschrieben. Für Details siehe i. «Aktivierte Eigenleistungen».

Anlagekategorie	Wirtschaftliche Nutzungsdauer [in Jahren]
Gebäude	20–50
Brücken	33–50
Tunnel	50–100
Kunstabauten	15–50
Fahrbahn	20–80
Bahnstromanlagen	5–50
Bahnsicherungsanlagen	5–35
Niederspannungseinrichtungen	5–40
Publikumsanlagen	15–50
Schienenfahrzeuge	10–40
Strassenfahrzeuge	10–14
Betriebseinrichtungen/Mobilien/IT	4–25

#### – Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen

Die Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen von Umweltschutzabonnements, Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtax-Abonnements und Mehrfahrtenkarten sowie Baurechnungen betreffend Erneuerung der Waldenburgerbahn.

#### – Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten umfassen Kredite und Darlehen von Finanzdienstleistern sowie von Bund und Kantonen und sind zu Nominalwerten bewertet.

#### – Sonstige Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert bewertet. Die kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten alle binnen eines Jahres fälligen Positionen, die langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten jene Positionen, welche Fälligkeiten von über einem Jahr aufweisen.

#### – Rückstellungen

Eine Rückstellung wird gebildet, wenn eine gesetzliche oder faktische Verpflichtung aus vergangenen Ereignissen entstanden ist, der Mittelabfluss in der Zukunft zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich und eine zuverlässige Schätzung des Beitrags möglich ist.



#### e. Vorsorgeverpflichtungen

Die Mitarbeitenden der BLT sind der Pensionskasse des Kantons Basel-Landschaft (BLPK) angeschlossen. Der Vorsorgeplan wird durch Beiträge des Arbeitgebers und der Arbeitnehmer finanziert. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorsorgeplans werden am Bilanzstichtag beurteilt. Die Ermittlung der Über- und Unterdeckungen basiert auf den Jahresabschlüssen der Vorsorgeeinrichtung. Die Aktivierung eines wirtschaftlichen Nutzens erfolgt, sofern es zulässig und beabsichtigt ist, um die Überdeckung zur Senkung der zukünftigen Arbeitgeberbeiträge einzusetzen. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, sofern die Voraussetzungen für die Bildung einer Rückstellung erfüllt sind. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtungen werden, wie die auf die Periode abgegrenzten Beiträge, erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

#### f. Steuern

Das StHG regelt in Art. 23 Abs. 1 lit. j die Steuerbefreiung der vom Bund konzessionierten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die für diese Tätigkeit Abgeltungen erhalten oder aufgrund ihrer Konzession einen ganzjährigen Betrieb von nationaler Bedeutung aufrechterhalten müssen. Die Steuerbefreiung erstreckt sich auch auf Gewinne aus der konzessionierten Tätigkeit, die frei verfügbar sind. Von der Steuerbefreiung ausgenommen sind Nebenbetriebe und Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit haben. Der Steueraufwand der Periode setzt sich aus laufenden und latenten Ertragssteuern zusammen. Die laufenden Ertragssteuern werden mit den für die BLT geltenden Steuersätzen berechnet. Die latenten Steuern ergeben sich aus den Bewertungsdifferenzen zwischen den Steuerbilanzwerten und den Buchwerten gemäss SGF, welche mit den erwarteten Steuersätzen bewertet werden. Diese Bewertungsdifferenzen werden nur dann bilanziert, wenn sie mit hoher Wahrscheinlichkeit mit zukünftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet werden können. Die zurzeit angewendeten Steuersätze zur Abgrenzung der latenten Steuern belaufen sich auf 18,0 Prozent für kombinierte Steuern (Bund/Baselland/Solothurn), 7,8 Prozent für die Direkte Bundessteuer und 10,3 Prozent für Steuern im Kanton Solothurn.

#### g. Nahestehende Personen und Gesellschaften

Als nahestehende Gesellschaften gelten die Schweizerische Eidgenossenschaft, die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), die Assoziierten Gesellschaften und die Vorsorgeeinrichtungen. Als nahestehende Personen gelten die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung.

#### h. Umsatzerfassung und Erlösquellen

Erlöse werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen wahrscheinlich zufließen wird. Die wichtigsten Erlösquellen der BLT sind die Verkehrserträge aus Ticket- und

Abonnementverkäufen, Erträge aus der Infrastrukturbenützung sowie Abgeltungen der öffentlichen Hand. Die Einnahmen aus verkauften Einzelbilletten und Abonnements basieren auf Zählungen und Erhebungen des TNW. Dabei werden die erhobene Fahrausweisstruktur, die gezählten Fahrgäste und die zurückgelegten Streckenkilometer für die Aufteilung der Erlöse auf die einzelnen Transportunternehmen herangezogen. Die Erträge der Infrastrukturbenützung sind Trassenerträge, welche insbesondere die BVB entrichten müssen, um auf dem Infrastrukturnetz der BLT zu fahren. Die Abgeltungen der öffentlichen Hand umfassen Leistungen des Bundes sowie der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn für die Bahninfrastruktur (basierend auf dem EBG) und den regionalen Personenverkehr (basierend auf dem Personenbeförderungsgesetz) im Umfang der entsprechenden Leistungsvereinbarungen.

#### i. Aktivierte Eigenleistungen

Die aktivierten Eigenleistungen umfassen Aufwendungen für Löhne, Material- und Herstellungsgemeinkosten, die bei selbst erbrachten Bau- und Erneuerungsarbeiten bei Infrastrukturprojekten anfallen. Sie müssen aufgrund regulatorischer Vorgaben aus dem EBG brutto erfasst werden. Dies führt zu einer unterjährigen Verbuchung über die Anlagen im Bau mit sofortiger Abschreibung auf null im selben Berichtsjahr.

#### j. Eventualverpflichtungen und -forderungen

Unter den Eventualverpflichtungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen sowie weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter verstanden. Sie werden zum Nominalwert ausgewiesen.

Eventualforderungen werden nur ausgewiesen, wenn die Wahrscheinlichkeit besteht, dass der BLT ein wirtschaftlicher, messbarer Nutzen zufließt.

#### k. Wesentliche Annahmen und Einschätzungen des Managements

Die Erstellung der Jahresrechnung verlangt vom Management Schätzungen und Annahmen, welche die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen, Vermögenswerte, Verbindlichkeiten sowie Eventualverbindlichkeiten und -forderungen zum Zeitpunkt der Bilanzierung beeinflussen. Sämtliche Schätzungen und Beurteilungen werden jährlich überprüft. Sie basieren auf Erfahrungswerten der Vergangenheit sowie auf Annahmen, die sich auf die Zukunft beziehen. Die tatsächlichen Gegebenheiten können von diesen Einschätzungen abweichen. Annahmen und Schätzungen in folgenden Bereichen haben einen massgeblichen Einfluss auf die Jahresrechnung:

- Bewertung von Vorräten
- Aktivierung von Infrastrukturbauprojekten
- Bildung oder Auflösung von langfristigen Rückstellungen
- Bestimmung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus laufenden und latenten Ertragssteuern

## Details zu Positionen der Erfolgsrechnung

In TCHF	2022	2021
<b>1 Abgeltungen</b>		
Abgeltung für Regionalen Personen- und Ortsverkehr	36'537	26'786
Abgeltung für Infrastrukturprojekte	27'034	37'615
<b>Total Abgeltungen</b>	<b>63'571</b>	<b>64'401</b>
<b>2 Sonstiger Betriebsertrag</b>		
Abgeltung gemäss Staatsvertrag der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt	4'440	7'769
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	4'763	1'863
Unterhalt Infrastruktur	1'627	1'680
Werbeertrag	1'885	1'486
Miet- und Pächterträge	714	921
Übrige Erträge	3'580	3'655
<b>Total Sonstiger Betriebsertrag</b>	<b>17'009</b>	<b>17'375</b>
<b>3 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien</b>		
Unterhalt Anlagen	3'483	3'286
Unterhalt Fahrzeuge	4'215	3'396
Unterhalt Mobilien	708	599
<b>Total Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien</b>	<b>8'406</b>	<b>7'281</b>
<b>4 Sachaufwand</b>		
Infrastrukturbenützung	11'109	10'288
Energie und Verbrauchsstoffe	4'277	3'343
<b>Total Sachaufwand</b>	<b>15'386</b>	<b>13'631</b>
<b>5 Personalaufwand</b>		
Löhne und Gehälter	39'750	38'506
Beiträge Sozialversicherungen und Personalvorsorge	10'452	9'836
Übriger Personalaufwand	5'414	4'258
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>55'616</b>	<b>52'600</b>
<b>6 Betriebsfremdes Ergebnis</b>		
Ertrag der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	3'230	3'305
Aufwand der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-1'381	-545
Abschreibungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-846	-849
<b>Total Betriebsfremdes Ergebnis</b>	<b>1'004</b>	<b>1'911</b>
<b>7 Steuern</b>		
Laufende Ertragssteuern	283	306
Latente Steuern	34	34
<b>Total Steuern</b>	<b>317</b>	<b>340</b>

Die BLT Baselland Transport AG ist für den marktwirtschaftlichen Bereich steuerpflichtig. Für die konzessionierte Transporttätigkeit ist sie auf Ebene Bund und Kantone von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinn- sowie den Liegenschaftssteuern befreit. Aufgrund von Bewertungsdifferenzen bei den Liegenschaften resultieren für die BLT Baselland Transport AG aktive latente Steuern. Diese werden gesondert in den Finanzanlagen (siehe Erläuterung 14) offengelegt.



## Details zu Positionen der Bilanz

In TCHF	31.12.2022	31.12.2021
<b>8 Flüssige Mittel</b>		
Frei verfügbare Mittel	61'458	5'873
Zweckgebundene Mittel <sup>1</sup>	57'187	3'821
Flüssige Mittel des marktwirtschaftlichen Bereichs	15'670	8'142
<b>Total Flüssige Mittel</b>	<b>134'315</b>	<b>17'835</b>
<b>9 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15'501	21'488
Delkreder	-305	-433
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>15'196</b>	<b>21'056</b>
<b>10 Sonstige kurzfristige Forderungen</b>		
Forderungen marktwirtschaftlicher Bereich	9'434	4'609
Vorsteuerforderungen	3'326	24'475
Übrige kurzfristige Forderungen	189	1'221
<b>Total Sonstige kurzfristige Forderungen</b>	<b>12'949</b>	<b>30'304</b>
<b>11 Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>		
Abschreibungsabgeltung Infrastruktur	-	668
Verkehrsertrag	8'260	5'928
Übrige	8'879	3'678
<b>Total Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>17'139</b>	<b>10'274</b>
<b>12 Vorräte</b>		
Ersatzteile Schienenfahrzeuge	1'576	1'392
Schienen	3'963	4'098
Übrige Vorräte	3'001	3'033
<b>Total Vorräte</b>	<b>8'541</b>	<b>8'522</b>

<sup>1</sup> Für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte

## Details zu Positionen der Bilanz

In TCHF	Unbebaute Grundstücke	Grundstücke und Bauten	Rollmaterial	Mobiliar und übrige Einrichtungen	Anlagen im Bau	Total
<b>13 Sachanlagen</b>						
<b>Nettobuchwert per 31.12.2021</b>	901	83'170	119'847	180'460	208'381	<b>592'759</b>
<b>Anschaffungskosten</b>						
<b>Werte per 31.12.2021</b>	<b>901</b>	<b>188'819</b>	<b>340'435</b>	<b>451'162</b>	<b>208'381</b>	<b>1'189'697</b>
Zugänge	-	26'573	38'895	226'650	236'027	<b>528'145</b>
Abgänge <sup>1</sup>	-	-577	-35'839	-14'893	-303'006	<b>-354'314</b>
<b>Werte per 31.12.2022</b>	<b>901</b>	<b>214'815</b>	<b>343'491</b>	<b>662'919</b>	<b>141'401</b>	<b>1'363'527</b>
<i>Davon Renditeobjekte</i>	<i>901</i>	<i>50'870</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<b>51'771</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigung</b>						
<b>Werte per 31.12.2021</b>	<b>-</b>	<b>-105'648</b>	<b>-220'588</b>	<b>-270'702</b>	<b>-</b>	<b>-596'939</b>
Planmässige Abschreibungen <sup>2</sup>	-	-3'503	-12'740	-15'031	-	<b>-31'274</b>
Abgänge	-	577	35'839	14'893	-	<b>51'308</b>
Reklassifikationen	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>Werte per 31.12.2022</b>	<b>-</b>	<b>-108'574</b>	<b>-197'490</b>	<b>-270'840</b>	<b>-</b>	<b>-576'904</b>
<i>Davon Renditeobjekte</i>	<i>-</i>	<i>-21'656</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<b>-21'656</b>
<b>Nettobuchwert per 31.12.2022</b>	<b>901</b>	<b>106'241</b>	<b>146'001</b>	<b>392'079</b>	<b>141'401</b>	<b>786'623</b>

<sup>1</sup> Anlagen im Bau enthält Aktivierungen und Abschreibungen von nicht aktivierbaren Investitionen

<sup>2</sup> Die Eigenleistungen werden aufgrund regulatorischer Anforderungen brutto erfasst und im Jahr der Aktivierung als Anlagen im Bau vollumfänglich auf null abgeschrieben (siehe Anhang, Buchstabe i. «Aktivierte Eigenleistungen»)

In TCHF	Arbeitgeberbeitragsreserven	Aktive latente Steuern	Wertschriften	Assoziierte Gesellschaften	Total
<b>14 Finanzanlagen</b>					
<b>Werte per 31.12.2021</b>	<b>12'608</b>	<b>1'785</b>	<b>868</b>	<b>2'750</b>	<b>18'010</b>
Abgänge	-	-34	-	-	<b>-34</b>
Zugänge	-	-	-	113	<b>113</b>
<b>Werte per 31.12.2022</b>	<b>12'608</b>	<b>1'751</b>	<b>868</b>	<b>2'863</b>	<b>18'089</b>

	Aktienkapital [in TCHF]	Kapital- und Stimmrechtsanteil in %	Bewertungsmethode
<b>15 Details zu den Assoziierten Gesellschaften</b>			
BLT Sonnenenergie AG, Sitz Münchenstein	2'020	40,0	Anteiliges Eigenkapital
Moving Media Basel AG, Sitz Basel	150	33,4	Anteiliges Eigenkapital
Pick-e-Bike AG, Sitz Oberwil	600	33,4	Anteiliges Eigenkapital



## Details zu Positionen der Bilanz

### 16 Finanzverbindlichkeiten

In TCHF	Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit bis 1 Jahr)	Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Total langfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit ab 1 Jahr)	Total	Zinssatz
<b>Werte per 31.12.2022</b>						
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV	–	–	49'700	49'700	49'700	1,24 %
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV	–	–	49'700	49'700	49'700	0,00 %
Hypothek von Finanzinstitut für marktwirtschaftlichen Bereich	–	–	23'700	23'700	23'700	1,62 %
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur	–	911	539'116	540'026	540'026	–
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	163	–	50'506	50'506	50'669	–
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>911</b>	<b>712'722</b>	<b>713'633</b>	<b>713'796</b>	
<b>Werte per 31.12.2021</b>						
Kredite von Finanzinstituten RPV	50'000	–	–	–	50'000	0,15 %
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur	–	157	375'264	375'421	375'421	–
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	–	5'310	47'806	53'116	53'116	–
Übrige Finanzverbindlichkeiten RPV	26'000	–	–	–	26'000	0,05 %
<b>Total</b>	<b>76'000</b>	<b>5'467</b>	<b>423'070</b>	<b>428'537</b>	<b>504'537</b>	

## Details zu Positionen der Bilanz

In TCHF	31.12.2022	31.12.2021	
<b>17 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>			
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten			
– gegenüber Verkehrsunternehmen	296	552	
– gegenüber Bund und Kantonen	998	1'002	
– gegenüber Dritten	233	35	
– gegenüber sonstigen Nahestehenden	1'196	1'751	
– gegenüber Vorsorgewerken	–1'361	7'231	
<b>Total Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>1'363</b>	<b>10'571</b>	
<b>18 Passive Rechnungsabgrenzungen</b>			
TNW-Einnahmen	14'224	15'419	
Fahrausweise (Generalabonnement, Halbtax-Abonnement, Mehrfahrtenkarte)	3'681	2'871	
Erneuerung Waldenburgerbahn	28'184	–	
Übrige Abgrenzungen	10'111	3'009	
<b>Total Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>56'200</b>	<b>21'300</b>	
<b>19 Rückstellungen</b>			
In TCHF	Steuer-rückstellungen	Sonstige Rückstellungen	<b>Total</b>
<b>Stand 31.12.2021</b>	<b>400</b>	<b>1'772</b>	<b>2'172</b>
Bildung		348	<b>348</b>
<b>Stand 31.12.2022<sup>1</sup></b>	<b>400</b>	<b>2'120</b>	<b>2'520</b>
<sup>1</sup> Davon kurzfristige Rückstellungen kleiner 1 Jahr			2'020



## Weitere Angaben zur Jahresrechnung

### Personalvorsorge

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Geschäftsberichts lagen noch keine Abschlusswerte des Vorsorgewerkes der BLT Baselland Transport AG bei der BLPK vor. Es werden daher die Zahlen per 31.12.2021 publiziert.

In TCHF

#### Vorsorgeplan

Über-/ Unterdeckung gemäss SGF	Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2021	Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2020	Veränderung des wirtschaftlichen Anteils per 31.12.2021	Abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalauf- wand 2021 enthalten
125,8%	45'121	35'445	9'676	570	5'203

In TCHF

#### Arbeitgeberbeitragsreserve

Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanzwert	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
12'608	Nein	12'608	Kein Ergebnisausweis

### Transaktionen und offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen

Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen und Organisationen	2022	2021
In TCHF		
<b>Bund</b>		
– Abgeltungen RPV	9'065	6'077
– Abgeltungen Infrastruktur	27'034	37'615
<b>Kanton Basel-Landschaft</b>		
– Abgeltungen	24'771	23'654
– Investitionsbeiträge an Ausbau Infrastruktur	914	1'731
<b>Kanton Basel-Stadt</b>		
– Abgeltungen RPV	5'126	3'141
<b>Kanton Solothurn</b>		
– Abgeltungen RPV	2'014	1'684
<b>TNW</b>		
– Administrative Unterstützung	596	1'433

Wesentliche offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen	31.12.2022	31.12.2021
In TCHF		
<b>Bund</b>		
– Darlehen	335'223	172'132
– Kreditoren	64	14
– Debitoren	1	–
<b>Kanton Basel-Landschaft</b>		
– Darlehen	229'124	229'811
– Kreditoren	21	3
– Debitoren	7'838	10'426
<b>Kanton Basel-Stadt</b>		
– Darlehen	10'682	10'682
– Kreditoren	3	6
– Debitoren	385	289
<b>Kanton Solothurn</b>		
– Darlehen	15'667	15'755
– Debitoren	169	924
<b>Weitere</b>		
– Kreditoren	179	430
– Debitoren	381	932

#### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es bestehen Verpflichtungen aus Kaufverträgen für Rollmaterial in Höhe von CHF 61,0 Mio.



## Spezialgesetzliche Angaben

### Subventionsrechtliche Prüfung (gemäss PBG Art. 37 Absatz 3)

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfe oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor. Aus der Prüfung des Geschäftsberichts 2021 ergaben sich keine wesentlichen Feststellungen.

### Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen (gemäss RKV Art. 3 Absatz 2)

In TCHF	31.12.2022	31.12.2021
Sachversicherungen	508'893	501'781
Haftpflichtversicherungen	106'000	106'000

### Anlagespiegel der Sparte Infrastruktur Sachanlagen (gemäss RKV Art. 7 Absatz 2 und 3)

Sachanlagenpiegel in TCHF	Gebäude und Grundstücke	Kunstabau- bauten: Brücken	Übrige Kunstabau- bauten	Gleise	Weichen	Übrige Fahrbahnanlagen	Fahrleitungs- anlagen	Übrige Bahnstrom- anlagen	Stellwerk- und Zugbeeinflus- sungsanlagen	Übrige Sicherungs- anlagen	Niederspannungs- verbraucher	Übrige Niederspan- nungs- und Telekomanlagen	Perrons und Zugänge	Übrige Publikums- anlagen	Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	Übrige Betriebsmittel und Diverses	Total
<b>Nettobuchwert 31.12.2021</b>	<b>17'827</b>	<b>355</b>	<b>135</b>	<b>39'415</b>	<b>5'445</b>	<b>44'526</b>	<b>23'134</b>	<b>9'684</b>	<b>20'072</b>	<b>13'701</b>	<b>131</b>	<b>1'745</b>	<b>13'744</b>	<b>1'693</b>	<b>1'105</b>	<b>956</b>	<b>193'668</b>
<b>Anschaffungswert</b>																	
Werte per 31.12.2021	45'292	4'002	157	102'038	9'911	104'102	43'743	17'445	38'051	37'984	152	4'142	40'607	5'017	3'070	4'169	<b>459'883</b>
Zugänge	26'238	–	1'813	19'570	1'708	168'058	9'091	4'602	7'879	4'945	847	2'697	2'294	1'855	–	338	<b>251'935</b>
Abgänge	–20	–	–	–800	–	–	–630	–671	–1'621	–5'998	–	–36	–302	–1'021	–254	–53	<b>–11'406</b>
<b>Werte per 31.12.2022</b>	<b>71'510</b>	<b>4'002</b>	<b>1'971</b>	<b>120'808</b>	<b>11'620</b>	<b>272'159</b>	<b>52'205</b>	<b>21'376</b>	<b>44'310</b>	<b>36'931</b>	<b>999</b>	<b>6'802</b>	<b>42'599</b>	<b>5'851</b>	<b>2'817</b>	<b>4'454</b>	<b>700'413</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>																	
Werte per 31.12.2021	–27'465	–3'647	–23	–62'623	–4'466	–59'576	–20'609	–7'761	–17'979	–24'283	–21	–2'397	–26'863	–3'324	–1'965	–3'213	<b>–266'215</b>
Planmässige Abschreibungen	–470	–102	–6	–2'601	–490	–3'185	–1'402	–765	–1'583	–1'649	–13	–303	–852	–166	–275	–312	<b>–14'175</b>
Abgänge	20	–	–	800	–	–	630	671	1'621	5'998	–	36	302	1'021	254	53	<b>11'406</b>
<b>Werte per 31.12.2022</b>	<b>–27'915</b>	<b>–3'749</b>	<b>–29</b>	<b>–64'425</b>	<b>–4'956</b>	<b>–62'761</b>	<b>–21'382</b>	<b>–7'855</b>	<b>–17'942</b>	<b>–19'934</b>	<b>–35</b>	<b>–2'663</b>	<b>–27'413</b>	<b>–2'469</b>	<b>–1'987</b>	<b>–3'472</b>	<b>–268'984</b>
<b>Nettobuchwert 31.12.2022</b>	<b>43'595</b>	<b>253</b>	<b>1'942</b>	<b>56'384</b>	<b>6'663</b>	<b>209'399</b>	<b>30'822</b>	<b>13'522</b>	<b>26'368</b>	<b>16'997</b>	<b>964</b>	<b>4'139</b>	<b>15'186</b>	<b>3'383</b>	<b>830</b>	<b>982</b>	<b>431'428</b>

### Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur Sachanlagen (gemäss RKV Art. 7 Absatz 2 und 3)

Anlagen der Sparte Infrastruktur (Mindestgliederung) in TCHF	Gebäude und Grundstücke	Kunstabau- bauten: Brücken	Übrige Kunstabau- bauten	Fahrbahn	Bahnstrom- anlagen	Sicherungs- anlagen	Niederspan- nungs- und Telekomanlagen	Publikums- anlagen	Fahrzeuge Infrastruktur	Betriebsmittel und Diverses	Total
<b>Anlagen in Bau Bestand 31.12.2021</b>	20'152	125	804	91'041	9'572	10'060	2'382	3'954	–	47	<b>138'136</b>
Rechnungen Dritte	15'292	58	206	137'582	7'144	7'347	4'151	3'707	12	1'386	<b>176'884</b>
Eigenleistungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1'242	<b>1'242</b>
<b>Total Investition</b>	15'292	58	206	137'582	7'144	7'347	4'151	3'707	12	2'628	<b>178'126</b>
Erfolgsrechnung (Aufwand)	–1'402	–	–54	–6'121	–265	–134	–304	–264	–	–1'845	<b>–10'389</b>
Anlagenrechnung (Aktivierung)	–26'059	–182	–951	–189'566	–13'765	–12'869	–4'633	–3'230	–	–679	<b>–251'935</b>
<b>Bestand Anlagen im Bau 31.12.2022</b>	7'982	–	6	32'936	2'686	4'403	1'596	4'167	12	151	<b>53'938</b>



# Bericht der Revisionsstelle

## an die Generalversammlung der BLT Baselland Transport AG

### Oberwil

#### Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

##### Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der BLT Baselland Transport AG und ihrer Tochtergesellschaften (die Gesellschaft) – bestehend aus der Erfolgsrechnung, der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Geldflussrechnung und dem Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang (Seiten 42 bis 57), einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die beigefügte Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

##### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

##### Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

##### Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

PricewaterhouseCoopers AG, St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, 4002 Basel  
Telefon: +41 58 792 51 00, [www.pwc.ch](http://www.pwc.ch)

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

##### Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeits, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten Internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt der Jahresrechnung einschliesslich der Angaben sowie, ob die Jahresrechnung die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass eine sachgerechte Gesamtdarstellung erreicht wird.
- erlangen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb der Gesellschaft, um ein Prüfungsurteil zur Jahresrechnung abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Prüfung der Jahresrechnung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im Internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.



3 BLT Baselland Transport AG | Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung



### Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

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

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG



Thomas Brüderlin  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Thomas Huntzinger

Basel, 17. April 2023



Frühlingsstimmung in der Stadt Basel.



# Führungsorgane

## Verwaltungsrat

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil  
Präsident

Thomas Hofmann, Hersberg  
Vizepräsident

Lorenz Altenbach, Dornach

Maria Cuevas Otero, Gachnang

Gabi Mächler, Basel

Christian Pestalozzi, Oberwil

Doris Rutishauser, Muttenz

Christoph Schär, Seltisberg

Daniela Schneeberger, Thürnen

## Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG  
Basel

## Operativer Führungswechsel

Der Verwaltungsrat regelte im Jahr 2022 die Nachfolgeplanung von Direktor Andreas Büttiker und wählte folgende neue Mitglieder in die Geschäftsleitung:

Frédéric Monard, Schönenbuch  
Direktor, ab 1.6.2023

Andreas Berwick, Liestal  
Leiter Betrieb, ab 1.1.2023

Thomas Hänggi, Nunningen  
Leiter Finanzen, ab 1.6.2023

## Geschäftsleitung

Andreas Büttiker, Therwil  
Direktor

Fredi Schödler, Sissach  
Stv. Direktor

Christian Boos, Seltisberg  
Leiter Betrieb & Technik

Alexandra Gasser, Münchenstein  
Leiterin Personal

Philipp Glogg, Röschenz  
Leiter Fahrzeuge

Reto Hänggi, Oberwil  
Leiter Finanzen, a.i.

Reto Meister, Dornach  
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin  
Leiter Infrastruktur



Die Remise in Rodersdorf präsentiert sich in neuem Kleid und ab Mitte 2023 inklusive Photovoltaikanlage auf dem Dach.





Bis ins Jahr 2035 wird die BLT die Dieselsebusse durch Elektro-Normbusse ersetzen.



# Fahrgastzahlen mit steigender Tendenz

Am 31. März 2022 hob der Bund die verordneten Coronaschutzmassnahmen auf. Die Nachwirkungen der Pandemie und das veränderte Mobilitätsverhalten widerspiegeln sich in den moderat steigenden Fahrgastzahlen. Im Jahr 2022 waren 44,5 Millionen Fahrgäste auf dem Liniennetz der BLT unterwegs, 16 Prozent mehr als im Vorjahr und 19 Prozent weniger als im Jahr 2019. Der Aufwärtstrend ist auf den Buslinien stärker als auf den Tramlinien.

Am 17. Februar 2022 hob der Bund sämtliche Coronamassnahmen auf. Davon ausgenommen war die Maskenpflicht im öV und in den Gesundheitseinrichtungen, die bis am 31. März 2022 galt. Damit nahm das öffentliche Leben langsam wieder Fahrt auf, was sich in den steigenden Fahrgastzahlen (+6,1 Mio.) und Personenkilometern (+21,9 Mio.) von 16 Prozent gegenüber dem Vorjahr widerspiegelte. Verglichen mit dem Jahr 2019 betrug der Rückgang 10,6 Millionen Fahrgäste (-19,3%) respektive 32,6 Millionen Personenkilometer (-17,4%).

## Tramlinien legen leicht zu

Die Tramlinie 11/E11 verzeichnete mit 16,6 Millionen Fahrgästen im Jahr 2022 eine Zunahme von +16 Prozent gegenüber dem Vorjahr und einen Rückgang von 5 Millionen (-23%) im Vergleich zum Jahr 2019. Auf den Tramlinien 10/17 waren 16,2 Millionen Fahrgäste unterwegs, 16,5 Prozent über Vorjahresniveau respektive 20,8 Prozent (-4,3 Mio.) weniger als im Jahr 2019.

Der Trend des starken Fahrgastrückgangs auf den Tramlinien im Innerstadtbereich hält weiterhin an. Kurze Distanzen werden vorzugsweise zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem E-Trottnett zurückgelegt. Das Tram wird weiterhin für längere Distanzen benutzt.

## Buslinien mit starkem Aufwärtstrend

Rund 9,7 Millionen Fahrgäste nutzten das Busliniennetz der BLT, 13,2 Prozent mehr als im Vorjahr und 13 Prozent weniger als im Jahr 2019.

Die Buslinie 47 von Bottmingen via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof verzeichnete einen markanten Fahrgastanstieg von 0,4 Millionen (+29,7%) gegenüber dem Vorjahr sowie ein leichtes Plus von 0,02 Millionen Fahrgästen (+1%) im Vergleich zum Jahr 2019. Grund für die überdurchschnittliche Zunahme sind die Angebotsveränderung und der 7,5-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten.

Im Jahr 2022 nutzten 0,8 Millionen Fahrgäste die Buslinie 65, ein Plus von 10 Prozent gegenüber dem Jahr 2021. Die im Jahr 2020 erfolgte Streckenverlängerung von Dornach Bahnhof nach Arlesheim Dorf bewährt sich.

Eine starke Zunahme von 17 Prozent verzeichnete die Buslinie 106 von Sissach Bahnhof nach Wintersingen. 0,1 Millionen Fahrgäste nutzten im Jahr 2022 das Angebot. Nebst Pendlerinnen, Pendlern, Schülerinnen und Schülern wird der Bus auch von zahlreichen Ausflüglern rege benutzt.

## Ersatzverkehr Linie 19 mit starker Zunahme

Auf der Linie 19 verkehrten im Jahr 2022 Bahnersatzbusse im 7,5-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten und im 15-Minuten-Takt während der Nebenverkehrszeiten. 1,9 Millionen Fahrgäste (+30,7%) nutzten im Jahr 2022 das attraktive Angebot. Im Vergleich zum Jahr 2019 entsprach dies einer Zunahme von 0,1 Millionen Fahrgästen (+5,8%). Das Glanzresultat ist auf die Taktverdichtung des Bahnersatzangebots und auf die optimierten Umsteigemöglichkeiten zurückzuführen.

Eine noch stärkere Zunahme verzeichnete die Linie 92 mit Umsteigemöglichkeiten auf die Buslinie 19 in Hölstein und Oberdorf. Rund 0,04 Millionen Fahrgäste, ein Plus von 45,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr und von 23,6 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019, nutzten das optimierte Angebot.

# Fahrgastfrequenzen

Linie	2022	2021	2022	2021
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	14'439	12'282	58'688	49'899
11/E11	16'626	14'390	48'408	41'994
17	1'769	1'635	5'378	4'823
19 (WB)	1'868	1'430	14'647	11'150
37	930	875	1'710	1'801
47	1'880	1'449	5'054	3'885
58	177	167	256	242
59	147	129	199	178
60	1'578	1'387	5'626	5'090
61	715	624	1'275	1'171
62	422	391	1'178	1'109
64	1'565	1'362	5'376	4'814
65	753	687	1'528	1'388
66	337	282	826	700
92	44	30	161	116
93	42	39	111	104
105	138	125	267	245
106	118	101	428	383
107	593	536	2'125	1'907
108	261	232	1'126	989
109	40	39	72	72
110	5	2	17	8
BLT Nachtnetz	54	28	245	138
<b>Total</b>	<b>44'501</b>	<b>38'222</b>	<b>154'701</b>	<b>132'206</b>



# Bahn-, Tram- und Buslinien

## Linienverzeichnis und Streckenlänge

Bahnl linien		
19*	Liestal Bahnhof–Waldenburg Station	13,100 km
<b>Total</b>	<b>Bahnl linien</b>	<b>13,100 km</b>

\* Wurde vom 6. April 2021 bis 10. Dezember 2022 durch Busse als Bahnersatz betrieben.

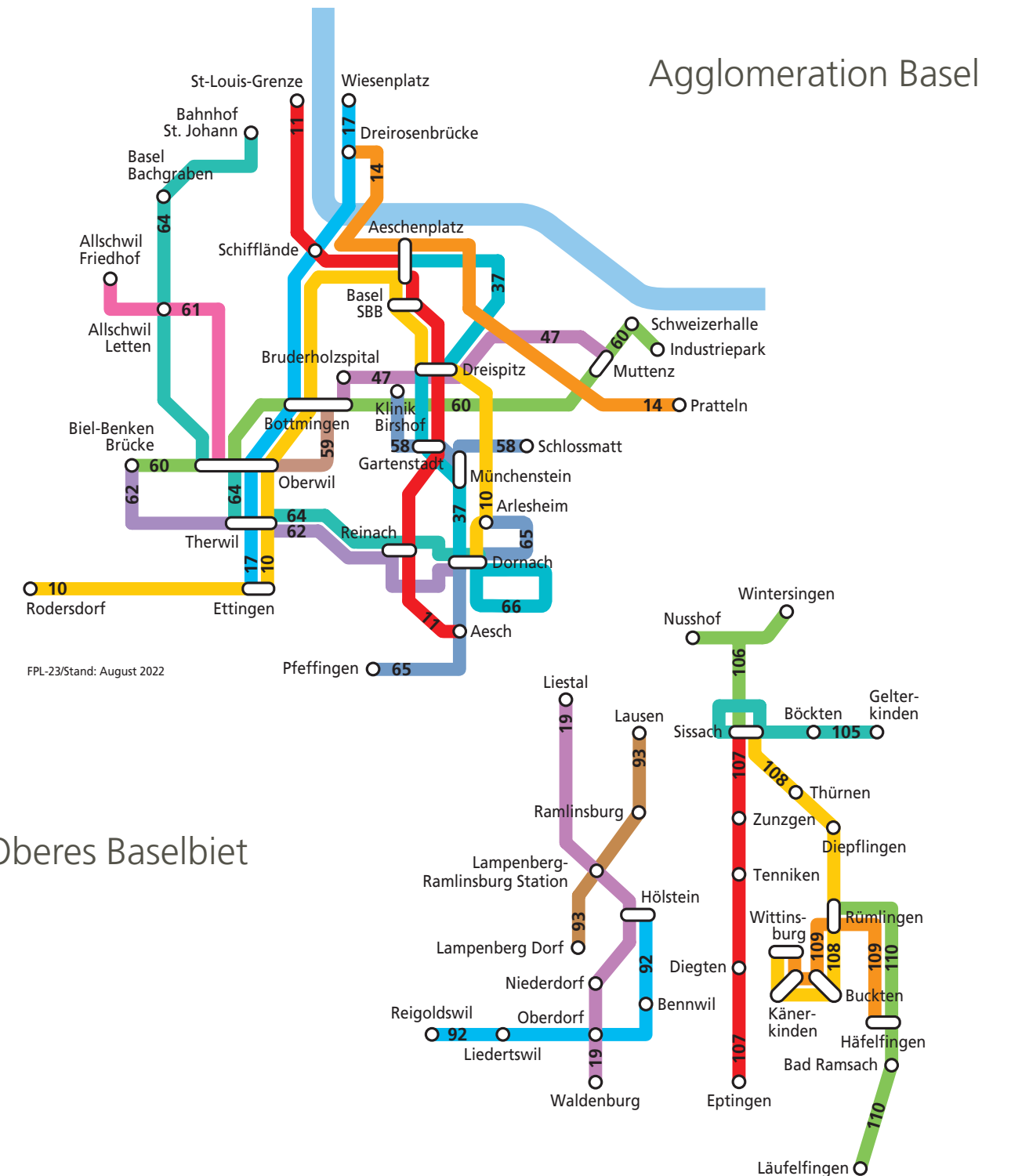
Tramlin ien		
10	Rodersdorf Station–Oberwil–Heuwaage–Aeschenplatz–Münchenstein–Dornach Bahnhof	25,974 km
11	Aesch Dorf–Reinach–Dreispi tz–Basel Bahnhof SBB–Aeschenplatz–St-Louis Grenze	14,235 km
14*	Pratteln–Muttenz–Kantonsgrenze BL/BS–Aeschenplatz–Messeplatz–Dreirosenbrücke	12,534 km
17	Ettingen Dorf–Schiff lände–Claraplatz–Wiesenplatz	12,215 km
<b>Total</b>	<b>Tramlin ien</b>	<b>64,958 km</b>

\* Wird von der BVB betrieben. Die BLT ist für die Infrastruktur auf Kantonsgebiet BL, ab Schänzli bis Pratteln, zuständig.

Buslin ien		
37	Aeschenplatz–Dreispi tz–Gartenstadt–Münchenstein Bahnhof–Dornach	12,531 km
47	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispi tz–Muttenz Bahnhof	9,260 km
58	Ortsbus Münchenstein: Klinik Birshof–Schlossmatt	4,755 km
59	Ortsbus Oberwil/Bottmingen: Oberwil Zentrum–Bottmingen Schloss	3,721 km
60	Biel-Benken Brücke–Bottmingen–Münchenstein–Muttenz–Muttenz Industriepark	15,807 km
61	Oberwil Zentrum–Bertschenacker–Binningen Kronenplatz–Allschwil Friedhof	8,166 km
62	Biel-Benken Brücke–Therwil–Reinach–Kägen–Dornach Bahnhof	8,934 km
64	Basel Bahnhof St. Johann–Basel Bachgraben–Allschwil–Oberwil–Therwil–Reinach–Dornach Bahnhof	16,314 km
65	Arlesheim Dorf–Dornach Bahnhof–Aesch–Pfeffingen Bergmattenweg	7,229 km
66	Ortsbus Dornach: Dornach Bahnhof–Goetheanum–Apfelsee–Dornach Bahnhof	5,575 km
92	Hölstein Station–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil–Reigoldswil Dorfplatz	14,676 km
93	Lampenberg Dorf–Ram linsburg–Lausen Bahnhof Nord	7,239 km
105	Ortsbus Sissach: Sissach West–Sissach Bahnhof–Böckten–Gelterkinden Obere Mühle	7,386 km
106*	Wintersingen Blumatt–Sissach Bahnhof	9,007 km
107	Eptingen Gemeindeplatz–Sissach Bahnhof	9,639 km
108	Wittinsburg Chamber–Läufelfingen–Buckten–Sissach Bahnhof	10,017 km
109	Wittinsburg Chamber–Buckten–Rümlingen–Häfelfingen Dorf	6,813 km
110	Rümlingen Dorf–Häfelfingen–Läufelfingen Bahnhof	7,735 km
<b>Total</b>	<b>Buslin ien</b>	<b>164,804 km</b>

\* Wird durch Sägesser AG, Wintersingen, im Auftrag der BLT betrieben.

# Streckennetz



Das Streckennetz der BLT umfasst die Bahnlinie 19 Liestal–Waldenburg, die vier Tramlinien 10, 11, 14 und 17 sowie 19 Buslinien im unteren und im oberen Baselbiet.



## Impressum

### Redaktion

BLT Baselland Transport AG, Grenzweg 1, 4104 Oberwil,  
Telefon +41 61 406 11 11, info@blt.ch, www.blt.ch

### Gestaltung

cr Werbeagentur AG, Basel

### Bilder und Grafiken

BLT Baselland Transport AG, cr Werbeagentur AG,  
Christian Aeberhard, Maris Mezulis,  
Valencia Kommunikation AG, Andreas Zimmermann

### Druck

Stuedler Press AG, Basel

© BLT Baselland Transport AG







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