



Inhaltsverzeichnis

Editorial	
Die BLT fokussiert auf die Zukunft	4
Jahresbericht	
Fest im Griff der Pandemie	8
Erneuerung Waldenburgerbahn: Bau unter Vollsperrung	10
Tramlinks in Produktion	14
BLT bestellt Trams der neuesten Generation	16
Pick-e-Bike lanciert 500 neue E-Bikes	18
Innovationen	20
Kurznachrichten	22
Kennzahlen 2021	24
Dienstkleidung modernisiert	28
Hohe Loyalität der Mitarbeitenden	30
Weniger Jahres-U-Abos verkauft	32
Kennzahlen TNW 2021	34
Finanzen	
Finanzieller Lagebericht	36
Erfolgsrechnung	40
Bilanz	41
Geldflussrechnung	42
Eigenkapitalnachweis	43
Anhang zur Jahresrechnung	44
Grundsätze zur Rechnungslegung	44
Details zu Positionen der Erfolgsrechnung	47
Details zu Positionen der Bilanz	48
Weitere Angaben zur Jahresrechnung	52
Spezialgesetzliche Angaben	54
Bericht der Revisionsstelle	56
Organisation	
Führungsorgane	58
Fahrgastzahlen auf tiefem Niveau	62
Fahrgastfrequenzen	63
Bahn-, Tram- und Buslinien	64
Streckennetz	65

Im Waldenburgerthal wird zurzeit die modernste Meterspurbahn Europas gebaut.

Die BLT fokussiert auf die Zukunft

Die Coronapandemie prägte das Jahr 2021 und schränkte das gesellschaftliche Leben ein. Die Mobilität der Menschen ging stark zurück und die Fahrgastzahlen stagnierten auf tiefem Niveau. Die BLT sorgte in dieser besonderen Lage für einen verlässlichen Betrieb. Zugleich fokussierte sie auf die Erneuerung der Infrastruktur und die Umsetzung innovativer Projekte.

Die Coronapandemie hatte die Schweiz im Jahr 2021 fest im Griff. Der Bewegungsradius der Bevölkerung war auf die nähere Umgebung eingeschränkt. Digitale Alternativen wie Online-Shopping, Fernunterricht und Homeoffice ersetzen die gewohnten Reise- und Freizeitaktivitäten. Dies wirkte sich unmittelbar auf die Fahrgastzahlen aus. 38,4 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2021 in den Verkehrsmitteln der BLT unterwegs. 30 Prozent weniger als im Jahr 2019. Für kurze Distanzen stiegen viele Personen auf Fahrrad und E-Bike um oder sie waren zu Fuss unterwegs.

Auch wenn die pandemiebedingten Einschränkungen zeitlich begrenzt sind, werden sie das künftige Mobilitätsverhalten verändern und teilweise beschleunigen. Nicht alle Fahrgäste werden nach dem Pandemieende in die öffentlichen Verkehrsmittel zurückkehren. Ebenso werden berufstätige Personen nicht mehr täglich zur Arbeit pendeln, sondern teilweise im Homeoffice arbeiten und vermehrt in ihrer Umgebung unterwegs sein.

Die BLT agierte bereits im Jahr 2018 proaktiv und vorausschauend auf den Mobilitätswandel, als sie gemeinsam mit Primeo Energie und der Basler Kantonalbank das innovative Pick-e-Bike-Angebot lancierte. Im Berichtsjahr brachte die Pick-e-Bike AG 500 neue, massgeschneiderte E-Bikes auf den Markt, welche die hohen Anforderungen an ein sharingtaugliches Fahrzeug erfüllen und Kundinnen und Kunden begeistern. Erwachsene mit einem gültigen U-Abo sowie Jugendliche bis 25 Jahre profitieren dabei von einem attraktiven Rabatt.

Im Jahr 2021 führten die Kantone der Nordwestschweiz eine umfassende Befragung zur Kundenzufriedenheit im ÖV durch. Die BLT erzielte sehr gute Ergebnisse. Mit der Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn, der Umstellung auf Elektrobusse, dem behindertengerechten Umbau der Haltestellen, der Beschaffung der TINA Trams sowie dem Ausbau des Streckenabschnitts Spiesshöfli auf Doppelspur wird die BLT weiterhin für eine hohe Kundenzufriedenheit sorgen.

Im Waldenburgerthal entsteht zurzeit die modernste Meterstrecke Europas. Am 6. April 2021 starteten planmässig die Bauarbeiten der Waldenburgerbahn unter Vollsperrung und

im Stadler-Werk in Valencia schreitet die Produktion der zehn Niederflurfahrzeuge Tramlink voran. Die Tramlinks werden mit dem elektronischen Zugsicherungs- und Steuerungssystem CBTC (Communication-Based Train Control) ausgerüstet, was einen Paradigmenwechsel einläutet. CBTC ermöglicht zukünftig teilautonomes Fahren, erhöht die Sicherheit und den Fahrkomfort und unterstützt zusätzlich den stabilen Fahrplanbetrieb.

Zu einem Generationenwechsel kommt es beim Rollmaterial der Linie 10/17. Die über vierzig Jahre alten Schindler Trams werden durch Fahrzeuge der neuesten Generation ersetzt. Am 12. November 2021 unterzeichneten die BLT und Stadler Rail AG den Vertrag über die Herstellung und Lieferung von 25 TINA Trams. Das Investitionsvolumen beträgt rund 125 Millionen Franken. Die ersten TINA Trams werden ab Fahrplanwechsel Dezember 2023 verkehren.

Mit der Umstellung auf Swiss GAAP FER macht die BLT einen wichtigen Schritt hin zu mehr Transparenz und Qualität der finanziellen Berichterstattung. Die BLT schloss das Berichtsjahr mit einem Jahresergebnis von CHF -1,44 Millionen ab. Die negativen Auswirkungen der Coronapandemie waren in allen Bereichen spürbar. Gesamthaft stagnierte der Umsatz auf Vorjahresniveau. Die Einnahmerückgänge kann die BLT mit ihrem finanziell stabilen Fundament ausgleichen.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre wertvollen Leistungen und ihren engagierten Einsatz. 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.

André Dosé *Andreas Büttiker*

André Dosé
Präsident des Verwaltungsrats

Andreas Büttiker
Direktor



André Dosé, Präsident des Verwaltungsrats (rechts), und Andreas Büttiker, Direktor (links), setzen bei Neubeschaffungen auf die jeweils modernsten kommerziell nutzbaren Umwelttechnologien.



Bahnhof Dornach – die regionale Verkehrsdrehscheibe mit Bus-, Tram- und S-Bahnanschluss.

Fest im Griff der Pandemie

Die Coronapandemie gab im Jahr 2021 den Takt vor. Der Bundesrat und die Kantone verordneten in der besonderen Lage diverse Schutzmassnahmen, die das öffentliche Leben einschränkten oder zum Stillstand brachten. Entsprechend tief fielen die Fahrgastzahlen aus. Im Jahr 2021 beförderte die BLT rund 38,4 Millionen Fahrgäste, ein Minus von 30,4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019.

Das Jahr 2021 startete mit einem durch den Bundesrat verordneten Shutdown. Die Bevölkerung und die Unternehmen wurden ein weiteres Jahr in Folge auf eine harte Probe gestellt. Restaurants, Läden, Kulturbetriebe, Sportanlagen und Freizeiteinrichtungen blieben schweizweit bis Mitte April geschlossen. Die Bevölkerung war aufgefordert, die sozialen Kontakte einzuschränken, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten, sich impfen und testen zu lassen. Erste minimale Lockerungen traten am 19. April 2021 in Kraft. Weitere folgten am 31. Mai 2021, als die Innenräume von Restaurants öffneten, der Präsenzunterricht an Hochschulen erweitert und die Homeofficepflicht für Unternehmen, die «Breites Testen» anboten, aufgehoben wurden.

Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs hielten ihr Angebot auf Anordnung der Systemführerinnen SBB und Postauto und in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) schweizweit das ganze Jahr aufrecht. Davon ausgenommen war das Nachtangebot, das in der ersten Jahreshälfte 2021 eingestellt wurde.

Lockerungen von kurzer Dauer

Am 26. Juni 2021 hob der Bundesrat die meisten Schutzmassnahmen auf. Die Homeoffice- und die Maskenpflicht im Freien entfielen, ebenso die Kapazitäts- und Personenbeschränkungen in Restaurants und an Grossveranstaltungen mit Covid-Zertifikat. Da die Situation im Gesundheitswesen während der Sommermonate weiterhin angespannt blieb, verordnete der Bundesrat am 13. September 2021 mit der Ausweitung der Zertifikatspflicht auf Innenräume bereits wieder zusätzliche Schutzmassnahmen. Am 6. Dezember 2021 folgten die Ausdehnung der Zertifikats- und Maskenpflicht sowie die dringende Empfehlung von Homeoffice.

Starker Fahrgastrückgang

Der Shutdown in der ersten Jahreshälfte und die Einführung der Zertifikatspflicht bewirkten einen massiven Fahrgastrückgang. Im Vergleich zum Jahr 2019 sanken die Fahrgastzahlen in den Monaten Januar bis Mai 2021 um 30 bis 46 Prozent. Mit der Lockerung der Massnahmen Ende Mai 2021 nahm die Mobilität der Bevölkerung zu. Die Fahrgastzahlen stiegen in den Monaten Juni bis August auf rund 80 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019. Die durchschnittliche Anzahl



Das öffentliche Leben stand monatelang still.

Fahrgäste lag im Jahr 2021 bei 70 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019, was einem Minus von 16,7 Millionen Fahrgästen und Mindereinnahmen von 11 Millionen Franken entspricht. Verglichen mit dem Jahr 2020 nahm die Anzahl Fahrgäste um 670'352 Fahrgäste respektive 1,8 Prozent leicht zu.

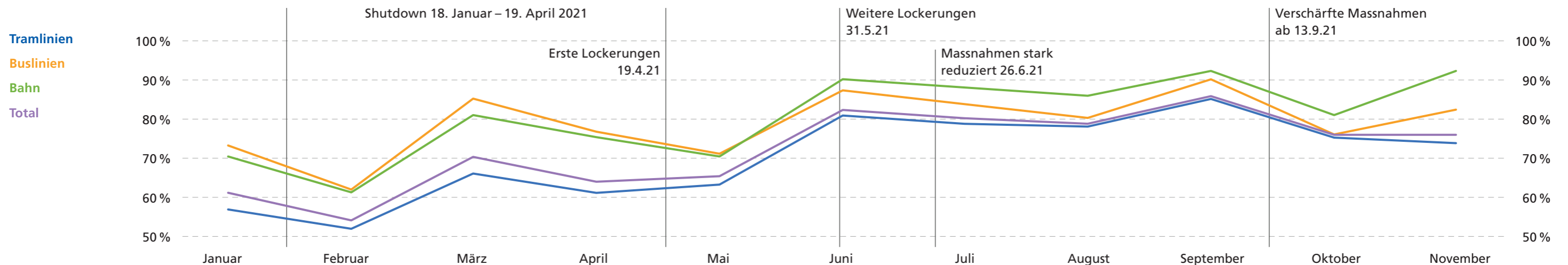
Hochwirksamer Virenschutz in Bus und Tram

Die BLT rüstete im Jahr 2021 alle Busse und Tango Trams mit neuen, ISO-zertifizierten Hochleistungsfiltern zum Schutz vor Viren aus. Zusätzlich führte das Institut für Sensorik und Elek-

tronik der Fachhochschule Nordwestschweiz im Auftrag der BLT Partikelmessungen in Tram und Bus durch. Die Ergebnisse zeigten eine signifikante Reduktion der Virenlast auf sowie eine hohe Reinigungswirkung der Lüftungsanlagen für feine Aerosole in der Grösse von Covid-Viren. Kombiniert mit den zusätzlichen Schutzmassnahmen wie Maskenpflicht und automatische Türöffnungen an den Haltestellen sind die Fahrgäste sicher und vor Viren gut geschützt in Tram und Bus der BLT unterwegs.

Fahrgastzahlen 2021

Relative Entwicklung im Vergleich zum Jahr 2019



Erneuerung Waldenburgerbahn: Bau unter Vollsperrung

Am 5. April 2021 verkehrten die Schindler-Wagen der Waldenburgerbahn zum letzten Mal auf der Linie 19. Bereits in der Nacht darauf erfolgte der Rückbau der Fahrleitungen, und die Bauarbeiten starteten unter Vollsperrung des Bahnbetriebs. Reto Rotzler, Leiter Infrastruktur, erläutert im Interview, welche Meilensteine erreicht wurden und welche Herausforderungen zu meistern waren.

Wie bedeutend war der Meilenstein vom 6. April 2021 mit dem Start der Bauarbeiten?

Diesen Meilenstein zu erreichen, war Genugtuung und Erleichterung zugleich. Nach drei Jahren Planung und zwei Jahren Bewilligungsverfahren konnten die Bauarbeiten zeitgerecht starten.

Zu diesem Zeitpunkt lagen noch nicht alle Plangenehmigungen vor. Wie wirkte sich dies auf den Bauablauf aus?

Im Los 3.2 zwischen der Haltestelle Lampenberg-Ramlinsburg und dem Dorfeingang von Hölstein fehlte für die rund 1,3 Kilometer lange Strecke die Genehmigung des Bundesamtes für Verkehr (BAV). In diesem Bereich durften wir nicht mit den Bauarbeiten beginnen. Auf den restlichen 12 Kilometern erfolgten unmittelbar nach Betriebsende die Demontage und der Abbruch der Bahntechnik. Anschliessend starteten die aufwendigen Bauarbeiten der vielen parallel zum Gleis verlaufenden Stützmauern und Tragwerke.

Die Plangenehmigung des Teilprojekts zwischen Lampenberg-Ramlinsburg und Hölstein erfolgte auf den letztmöglichen Termin. Weshalb?

Die Herausforderung war, die Genehmigungsfähigkeit des Projekts zu erlangen. Südöstlich des Gewerbegebiets Bärenmatte verläuft die Vordere Frenke auf rund 400 Metern in Betonmauern kanalisiert. Wegen aktueller und geplanter Grundwasserschutzzonen wies das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die Revitalisierung dieses Abschnitts zurück. Wir mussten das Projekt anpassen und öffentlich auflegen. Drei Umweltverbände erhoben Einsprache, weil das Projekt zu wenige Massnahmen zugunsten der Umwelt beinhaltete. Auch das BAFU forderte zusätzliche Massnahmen.

Wie kam es zu einer gemeinsamen Lösung?

In Gesprächen mit den Umweltverbänden, der Stadt Liestal, der Gemeinde Hölstein und den kantonalen Fachstellen suchten wir nach Möglichkeiten für ökologische Aufwertungen. Wir entwickelten ein Projekt der Teilrevitalisierung der Vorderen Frenke ausserhalb der Schutzzonen, welchem alle

«Im Juni flutete ein Jahrhunderthochwasser die Baugruben.»

Stakeholder zustimmten. Zur erneuten öffentlichen Auflage im Juni 2021 gab es keine Einsprachen, und das BAV erteilte die Plangenehmigung am 1. September 2021. Die Bauarbeiten starteten am 4. Oktober, unmittelbar nach Ablauf der Rekursfrist.

War das Projekt zu diesem Zeitpunkt gefährdet?

Ja. Der letztmögliche Baubeginn, um die Inbetriebnahme der neuen WB am 11.12.2022 einhalten zu können, war Anfang Oktober 2021. Wir wussten bis im August nicht, ob wir die Genehmigungsfähigkeit erreichen. Diese Ungewissheit hat uns stark gefordert.

Gab es weitere unerwartete Ereignisse und Herausforderungen?

Am 23. Juni 2021 kam es aufgrund starker Gewitter zu einem Jahrhunderthochwasser. Petrus hatte keine Geduld, bis zum Abschluss der Bauarbeiten zu warten. Insbesondere in Niederdorf wurden die Baugruben geflutet und mit



Reto Rotzler, Leiter Infrastruktur, dankt der Bevölkerung für das grosse Verständnis.

Schlamm gefüllt. Wir hatten jedoch Glück im Unglück. Die Aufräumarbeiten dauerten zwar rund zwei Wochen, aber die neuen Bauwerke nahmen keinen Schaden.

Wie nehmen Sie die Stimmung in der Bevölkerung wahr?

An dieser Stelle spreche ich den Einwohnerinnen und Einwohnern des Waldenburgerbaltals ein grosses Dankeschön und Kompliment aus. An den Informationsanlässen stos-

«Die Waldenburgerbahn wird rechtzeitig in Betrieb gehen.»

sen wir jeweils auf viel Goodwill und Verständnis. Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge werden konstruktiv eingebracht und meistens lässt sich eine für alle zufrieden-

stellende Lösung finden. Auch im Infopoint stehen wir immer wieder mit interessierten Anwohnerinnen und Anwohnern in regem Austausch.

Wie weit sind die Bauarbeiten fortgeschritten?

Die Bauarbeiten sind auf Kurs. In der unteren Talhälfte zwischen Altmarkt und Lampenberg-Ramlinsburg sind die Tiefbauarbeiten grösstenteils abgeschlossen, und die Bahntechnik mit Gleisbau, Fahrleitungsbau, Kabelzug und Sicherungsanlagen ist in Ausführung. In der oberen Talhälfte sind die Bauarbeiten anspruchsvoller. Der sogenannte kritische Weg, um den Termin der Inbetriebnahme einzuhalten, verläuft über das Los 3.2 mit der Felssicherung und der Verstärkung der Bachmauer zwischen Lampenberg-Ramlinsburg und Hölstein und über das Los 6.1 mit dem Bau des Hochwasserschutzes in Niederdorf.

Wir sind heute überzeugt, dass die neue Bahn rechtzeitig in Betrieb gehen wird.



Der neue Bahnhof Waldenburg im Bau – Blick auf das Depot mit Fahrzeugunterhaltshalle, Waschanlage und Werkstatt.

Tramlinks in Produktion

Im Stadler-Werk in Valencia läuft die Produktion der zehn neuen Tramlinks der Waldenburgerbahn auf Hochtouren. Die Arbeiten am ersten Fahrzeug zur Inbetriebnahme starteten planmässig im Dezember 2021. Philipp Glogg, Leiter Fahrzeuge, steht in engem Austausch mit dem Produktionsteam von Stadler. Im Interview schildert er seine Eindrücke.

Wie läuft die Produktion der zehn Tramlinks ab?

Pro Fahrzeug werden gleichzeitig sieben Wagenkastenteile aus rostfreiem Stahl und das Drehgestell gefertigt. Die Teile werden zugeschnitten, zusammengeschweisst, sandgestrahlt, grundiert und lackiert. Danach erfolgt der Innenausbau der Wagenkasten, beispielsweise mit dem Einbau des Bodens und der Montage der Türen und Schiebetritte. Die Endmontage umfasst den gesamten elektrischen Ausbau, wobei sämtliche Leitungen und Geräte wie Klimaanlage, Stromabnehmer und Schaltelemente eingebaut werden. Im Anschluss werden die sieben Wagenteile geprüft und zu einem Fahrzeug zusammengebaut. Bei der Montage der Drehgestelle werden die Achsen, der Motor, die Getriebe und die Bremsanlage eingebaut. Anschliessend werden die Drehgestelle geprüft. Zuletzt findet die «Heirat» statt, bei der die Wagenkästen auf die Drehgestelle aufgesetzt werden.

Welche Produktionsschritte sind am aufwendigsten?

Dies ist eine Frage der Perspektive. Die Produktion des Drehgestells beispielsweise ist sehr aufwendig. Die Arbeitsschritte wie Schweißen, Ausglühen, Fräsen müssen absolut präzise, in der richtigen Reihenfolge und in hoher Qualität



Philipp Glogg, Leiter Fahrzeuge

erfolgen, damit das Fahrzeug auf der Strecke einwandfrei und gerade fährt. Ebenso anspruchsvoll und komplex ist die Verdrahtung des Fahrzeugs. Unzählige Kilometer von elektrischen Kabeln sind in einem einzigen Fahrzeug verlegt und deren Funktionalität muss gewährleistet sein.

Gab es unerwartete Herausforderungen?

Die Ausrüstung der Tramlinks mit dem elektronischen Zug- und Steuerungssystem CBTC (Communication-Based Train Control) brachte einige Herausforderungen mit sich. Bisher war der Fahrzeughersteller allein für die Fahrzeugsteuerung und die Regelung verantwortlich. Mit CBTC ändert sich dies grundlegend. Vereinfacht gesagt, CBTC

«Das CBTC-System läutet einen Paradigmenwechsel ein.»

gibt nun den Takt im Führerstand vor, steuert den Zug und bestimmt, ob und wann das Fahrzeug wie viel beschleunigen darf. Das CBTC-System läutet damit einen Paradigmenwechsel ein.

Welche Prüfphasen durchläuft ein Fahrzeug bis zur Endabnahme?

Generell ist der Hersteller für die Produktion und die Qualität des Fahrzeugs verantwortlich. Die BLT prüft jedes Fahrzeug einzeln im Werk in Valencia und nimmt es offiziell ab. Die ersten Vorprüfungen erfolgen bereits in der Produktionsphase. Dabei werden unter anderem die Fertigung der einzelnen Wagenkästen, die Montage der Drehgestelle und die Ausführung der Verdrahtung geprüft. Mit der finalen Inbetriebnahme des Fahrzeugs werden zuerst im Stillstand alle Systeme auf ihre Funktionen geprüft und danach auf der Teststrecke in Valencia. Die definitive Abnahme der zehn Tramlinks von Stadler wird nach dem Testbetrieb, welcher im Juli 2022 beginnt, in Waldenburg erfolgen.

«Stadler setzt jedes Fahrzeug in Betrieb und garantiert Qualität und Funktion.»

Worauf wird bei der Endabnahme eines Fahrzeugs geachtet?

Die qualitativen und funktionalen Kriterien, die im Pflichtenheft und in der Funktionsbeschreibung definiert sind, stehen im Zentrum. Stadler setzt jedes Fahrzeug in Betrieb und garantiert Qualität und Funktion. Die BLT nimmt jedes Fahrzeug im Rahmen einer Werksabnahme bei Stadler ab und prüft die qualitativen und funktionalen Kriterien aus Kundensicht. Beispielsweise, ob alle Komponenten korrekt verbaut sind und die Ausführung dem vereinbarten Qualitätsniveau entspricht oder ob alle Gerätschaften wie zum Beispiel die Türen oder die automatische Kupplung so funktionieren, wie mit Stadler vereinbart wurde.

Wie präsentiert sich das Design des neuen Tramlinks?

Das hochwertige, zeitlose Design passt zur BLT und zu den modernen Fahrzeugen der neuen Waldenburgerbahn. Das durchgehend schwarze Fensterband mit dem darunterliegenden roten Strich verleiht dem Tramlink Leichtigkeit, Ruhe und Eleganz. Das dreidimensionale WB-Logo aus Chrom auf

«Das hochwertige, zeitlose Design passt zur BLT und zum Tramlink.»

der Front sowie die weisse Kennzeichnung auf allen Türen visualisieren den Bezug zur Waldenburgerbahn. Die gelb umrahmten Türen erfüllen die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz.



Der erste BLT Tramlink in Produktion – mit einem Fahrwerk auf dem Prüfstand (links) und Wagenteilen in der Endmontage (rechts).

BLT bestellt Trams der neuesten Generation

Am 12. November 2021 unterzeichneten die BLT und Stadler den Vertrag über die Herstellung und Lieferung von 25 TINA Trams. Die Fahrzeuge der neuesten Generation werden in der Schweiz entwickelt und produziert. Das Investitionsvolumen inklusive Optionen und Ersatzteilen beträgt rund 125 Millionen Franken. Die ersten TINA Trams werden ab Fahrplanwechsel Dezember 2023 verkehren. Sie ersetzen die über vierzig Jahre alten Schindler Trams.

In den Jahren 2023 bis 2025 wird die BLT 25 Schindler Trams durch neue Fahrzeuge ersetzen. Auf die öffentlich publizierte Ausschreibung reichte Stadler ein Angebot für 25 BLT Trams mit weiteren Beschaffungsoptionen ein. Das Angebot erfüllte alle Kriterien der Ausschreibung inklusive technischer und betrieblicher Anforderungen und umfasste Fahrzeuge, Ersatzteile sowie optional den Fahrzeugunterhalt. Die Investitionen belaufen sich insgesamt auf rund 125 Millionen Franken.

Die Fahrzeuge werden im thurgauischen Stadler-Werk in Bussnang gebaut. Die BLT ist das erste Unternehmen in der Schweiz, welches den neuen, innovativen Tramtyp TINA

(Abkürzung für «Total Integrierter Niederflur-Antrieb») einsetzen wird. Die TINA Trams werden gemeinsam mit den Tango Trams auf allen Tramlinien verkehren. Der Fahrzeugbestand der BLT bleibt mit 63 Trams à 45 Metern konstant.

Optimaler Kundenkomfort

Bei der Neuentwicklung des TINA Trams wurde ein besonderes Augenmerk auf den Fahrgastkomfort gelegt. Das voll klimatisierte Fahrzeug verfügt über einen grosszügigen Innenraum, grosse Panoramafenster und ein integriertes Fahrgastinformationssystem. Es ist von der ersten bis zur letzten Fahrgasttüre niederflurig und barrierefrei ausgelegt. Die 96 Sitzplätze bieten durchgängig komfortable

- Siebenteiliges Multigelenkfahrzeug, 85% durchgehender Niederfluranteil, 45,5 Meter lang, 2,3 Meter breit
- Acht breite Doppeltüren
- Grosse Auffangräume für raschen Fahrgastwechsel
- Wagenkastenstruktur aus Stahl
- 96 Sitzplätze (zusätzlich 7 Klappsitze), 160 Stehplätze
- Fünf integrierte Fahrwerke (davon vier Antriebseinheiten) mit Achsen und grossem Raddurchmesser (650 mm). Das erste und das letzte Fahrwerk sind als Drehgestell ausgelegt.
- Integriertes Fahrgastinformationssystem
- Vollklimatisierung
- 100% BehiG-konform
- Höchstgeschwindigkeit 80 km/h



Das TINA Tram wird im Stadler-Werk in Thurgau produziert.

Fuss- und Knieräume. Die Drehgestelle am Anfang und am Ende des Fahrzeugs sorgen für eine hohe Laufruhe und schonen Rad und Schiene. Der neue Tramtyp TINA kombiniert Kundenbedürfnisse und Wirtschaftlichkeit in optimaler Weise.

Kollisionswarnsystem und Schiebetrittvorrichtung

Das TINA Tram wird mit einem integrierten Kollisionswarnsystem geliefert, welches auch bei der neuen Waldenburgerbahn zum Einsatz kommt. Die Fahrzeuge werden so vorgerüstet, dass ein späterer Einbau von Schiebetritten bei allen Fahrgasttüren möglich ist. Grund dafür ist der im Kanton Basel-Stadt anfang 2022 erfolgte Entscheid des Grossen Rates zugunsten von Infrastrukturanpassungen an den Haltestellen und Fahrzeugen mit Schiebetritten.

Bestellung formell ausgelöst

Am 12. November 2021 unterzeichneten die BLT und Stadler den Vertrag und lösten damit die Bestellung der 25 TINA Trams formell aus. Zuvor hatte der BLT Verwaltungsrat die Kreditfreigabe von CHF 125 Millionen erteilt sowie das Pflichtenheft mit dem Werklieferungsvertrag genehmigt. Ebenso lagen die Finanzierungszusagen vom Bund und von den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn vor.

Die ersten TINA Trams werden mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 in Betrieb gesetzt. Weitere folgen in den Jahren 2024 und 2025.



Die ersten TINA Trams werden im Dezember 2023 in Betrieb gehen.

Pick-e-Bike lanciert 500 neue E-Bikes

Im Juli 2021 brachte Pick-e-Bike 500 topmoderne E-Bikes auf den Markt. Das massgeschneiderte Modell eFlow Pick erfüllt die hohen Anforderungen an ein sharingtaugliches E-Bike. Der Hersteller eFlow Europe GmbH entwickelte das Modell in enger Zusammenarbeit mit der Pick-e-Bike AG.

Bisher war auf dem Markt kein E-Bike verfügbar, das sich bezüglich Robustheit, Stabilität und Verschleiss für Sharing Mobility eignete. Dies gab den Anstoss, ein massgeschneidertes E-Bike mit einem erfahrenen E-Bike-Hersteller zu produzieren. Die deutsche Firma eFlow Europe GmbH entwickelte in enger Zusammenarbeit mit der Pick-e-Bike AG das massgeschneiderte Modell eFlow Pick. Dabei flossen die mehrjährigen Sharing-Mobility-Erfahrungen in die Produktentwicklung ein. Produziert und gefertigt wurden die E-Bike-Komponenten in Taiwan, die Endmontage erfolgte in Deutschland.

Robust, stabil und sharingtauglich

Seit Juli 2021 sind die Pick-e-Bike-Kundinnen und -Kunden mit den neuen eFlow Picks unterwegs. Sie schätzen den Fahrkomfort und die stabile, robuste Bauweise des E-Bikes. Die Verkabelung ist fast vollständig im Rahmen verbaut, um Verschleiss, Vandalismus und Sturzschäden zu reduzieren. Die Bedienelemente sind vereinfacht und die Schaltung ist auf einen Kranz minimiert. Die eFlow Picks sind mit einer stufenweisen, individuell wählbaren Tretunterstützung ausgerüstet, welche unterschiedliche Geschwindigkeiten von 25, 35 und 45 km/h erlaubt. Die Netzabdeckung und die zielgenaue Ortung der E-Bikes sind mit der integrierten 4G-Mobilfunk- sowie -GPS-Technologie gewährleistet.

Mehrwert für U-Abo Kundinnen und Kunden und für Jugendliche

Wer ein gültiges U-Abo für Erwachsene besitzt, profitiert seit August 2021 von einem Rabatt von 20 Prozent auf Pick-e-Bike. Darüber hinaus fahren Jugendliche bis 25 Jahre generell mit dem Pick-e-Bike-Jugendtarif zu einem reduzierten Minutenpreis von 25 Rappen anstatt 35 Rappen. Mit diesen attraktiven Sharing-Mobility-Angeboten werden sowohl die Kundenbindung als auch der öffentliche Verkehr gestärkt.

Strategische Kooperationen

Die Pick-e-Bike AG baute ihre strategischen Kooperationen mit den Gemeinden und Behörden im Jahr 2021 weiter aus. Der Verein Birsstadt optimierte das künftige Sharing-Angebot der angeschlossenen Gemeinden und regelte dieses gemeindeübergreifend in einem Rahmenvertrag mit der Pick-e-Bike AG. Die E-Bikes stehen im gesamten Gebiet den Kundinnen und Kunden als Free-floating-System oder an fixen Abstellplätzen zur Verfügung. Die Anpassungen des Geofence und die Einrichtung neuer Pick-e-Bike-Stationen erfolgen in Zusammenarbeit mit den Werkhofteams diverser Gemeinden. Zusätzlich bietet sich Pick-e-Bike-Kundinnen und -Kunden die Gelegenheit, E-Bike-Sicherheitstrainings oder spezifische Trainings für ältere Personen zu absolvieren, die in Zusammenarbeit mit den Kantonspolizeien von Basel-Stadt und Basel-Landschaft durchgeführt werden.

Pick-e-Bike-Lizenz

Pick-e-Bike verkaufte im Berichtsjahr 250 E-Bikes der Marke Stromer an die Freiburgerische Verkehrsbetriebe AG und Groupe E. Diese gründeten das Joint Venture FribikeSharing SA und nutzen als Franchisingnehmer von Pick-e-Bike die Software, das Betriebssystem, die Website und den Brand. Sie bieten Pick-e-Bike bereits in Murten und Bulle an und werden das Angebot schrittweise im Kanton Freiburg ausbauen.

Neue E-Roller bestellt

Der im Jahr 2019 durchgeführte E-Scooter-Pilot zeigte aufgrund der hohen Nachfrage, dass das Angebot einem echten Kundenbedürfnis entsprach. Im Jahr 2021 evaluierte das Pick-e-Bike-Team diverse E-Roller, prüfte diese auf Herz und Nieren und testete ihre Sharing-Tauglichkeit. Das Modell NIU Sport, welches über die österreichische KSR Group GmbH vertrieben wird, überzeugte auf der ganzen Linie. Ende 2021 erfolgte die Bestellung von 100 E-Rollern. Die Markteinführung ist im Sommer 2022 geplant.



Das neue E-Bike findet bei Kundinnen und Kunden grossen Anklang.

Innovationen

Reifenmanagement digitalisiert

Am Standort Oberwil läuft die Reifenkontrolle der BLT Busse, Kleintransporter und Personenwagen seit Mitte 2021 automatisch und digitalisiert ab. Während das Fahrzeug im Schritttempo über eine Sensorplatte fährt, werden das Reifenprofil, der Reifendruck und der Schrägverschleiss gescannt. Dabei erkennt der RFID-(Radio-Frequency Identification)-Leser automatisch das Fahrzeug, ordnet diesem die Scanergebnisse zu und speichert sie im elektronischen Datensystem ab. Ein einfaches Ampelsystem zeigt mit Grün oder Rot an, ob die Reifen einwandfrei oder wartungsbedürftig sind. Leuchtet die rote Ampel auf, wird das Fahrzeug in die Werkstatt überführt und die Messdaten automatisch im eWagenbuch eingetragen. Das automatisierte Reifenmanagement erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern reduziert mit der Sicherstellung des optimalen Reifendrucks zugleich den Kraftstoffverbrauch und den Pneuverschleiss.

Elektronischer Dienstplan

Die Fahrdienstangestellten können seit August 2021 auf dem öV Pad oder im Webbrowser den elektronischen Dienstplan in Echtzeit abrufen. Die offenen Dienste der nächsten vierzehn Tage sind jeweils publiziert und für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter orts- und zeitunabhängig einsehbar. Die Chancen, einen offenen Dienst zu beantragen, sind damit für alle Fahrdienstangestellten gleich. Zugleich wird die Leitstelle durch das neue Angebot unterstützt. Der Aufwand für eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter, einen freien Dienst nach Wunsch zu buchen, reduziert sich auf ein Minimum.

Der eCitaro überzeugt mit hundertprozentig sauberer Leistung.



Kurznachrichten

Letzte Fahrt der Waldenburgerbahn

Am Ostermontag, 5. April 2021, standen zwei Schindler Pendelzüge der Waldenburgerbahn (WB) auf Hochglanz poliert und mit Blumenarrangements geschmückt im Bahnhof Waldenburg bereit. Mit einer feierlichen Bahnparade wurde die WB würdig verabschiedet. Als Fünfertraktionen rollten die zwei Pendelzüge mit geladenen Gästen Richtung Liestal. Laute Pfeifsignale kündigten die Bahnparade den zahlreichen Zaungästen entlang der Strecke an, welche das historische Ereignis mit Smartphones und Kameras festhielten. Zum letzten Mal fuhr die WB auf Schmalspur durch das Tal. Die geltenden Coronavirus-Schutzmassnahmen erlaubten es nicht, einen grösseren Anlass mit der Bevölkerung durchzuführen.

Zusätzliche E-Busse bestellt

Die BLT betreibt seit einem Jahr die Linie 37 mit fünf Elektro-Normbussen des Modells eCitaro von Mercedes-Benz. Sowohl die Fahrgäste als auch die Buschauffeuren und Buschauffeure schätzen die leisen, komfortablen und umweltfreundlichen Fahrzeuge. Die BLT wird gemäss 9. Generellem Leistungsauftrag 2022–2025 die Busflotte sukzessive erneuern, um die Energieeffizienz und den Anteil an erneuerbarer Energie zu steigern. Die Beschaffung von acht weiteren Elektro-Normbussen wurde nach der Finanzierungszusage durch den Bund und die Kantone ausgelöst. Die Lieferung wird im Jahr 2022 erfolgen.

Hindernisfreie Haltestellen

Die BLT erneuerte im Berichtsjahr auf der Linie 10 die Haltestellen Zollweiden, Baselstrasse, Arlesheim Dorf und Dornach Bahnhof sowie auf der Linie 11 die Haltestellen Schaulager und Spengler. Gleichzeitig wurden auf beiden Linien Synergien im Tiefbau genutzt und die veralteten Bahnübergänge Drosselstrasse, Im Steinenmüller, Binniger- und Ruchfeldstrasse durch Anlagen der neuesten Generation ersetzt.

Die neuen Haltestellen entsprechen dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Sie präsentieren sich hindernisfrei, mit einer Zugangsrampe und erhöhtem Perron für den niveaugleichen Einstieg von der Haltestelle in das Fahrzeug. Damit können mobilitätseingeschränkte Personen den öffentlichen Verkehr autonom nutzen.

Die Plangenehmigungsgesuche für den BehiG-Umbau der Haltestellen Rothausstrasse, Freidorf und Käppeli der Linie 14, Rodersdorf Station, Ettingen Bahnhof und Känelmatt der Linien 10/17 sowie Reinacherhof, Surbaum, Landhof und Lochacker der Linie 11 sind beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die Genehmigungen werden im Jahr 2022 erwartet.

Revision Tango Trams

Die Revision der 15 Tango Trams der ersten Serie wurde im ersten Quartal 2021 erfolgreich abgeschlossen. Die BLT und Stadler analysierten und dokumentierten gemeinsam den Revisionsablauf, damit die reibungslose Revision der zweiten Serie ab 2023 gewährleistet ist.

Zufriedene Fahrgäste

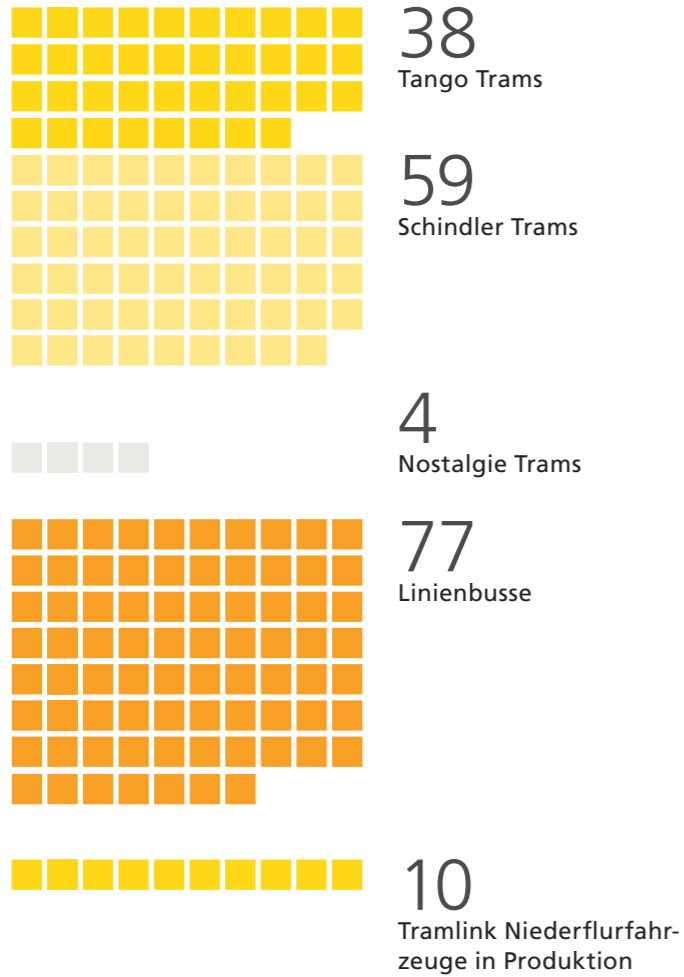
Die Kantone der Nordwestschweiz führten im Herbst 2021 eine umfassende Fahrgastbefragung zur Kundenzufriedenheit im öffentlichen Verkehr durch. Verglichen mit der Befragung im Jahr 2019 nahm die Zufriedenheit der Fahrgäste deutlich zu. Sehr gute Bewertungen gab es unter anderem für die Zuverlässigkeit, den Fahrkomfort, die Haltestelleninfrastruktur, die Informationsmöglichkeiten und den digitalen Ticketverkauf. Die BLT erzielte in vielen Bereichen sehr gute Ergebnisse. Mit der Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn, der Beschaffung der TINA Trams, dem Ausbau des Streckenabschnitts Spiesshöfli auf Doppelspur, der Anpassung der Haltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz und der Umstellung auf Elektrobusse wird die BLT auch in Zukunft für eine hohe Kundenzufriedenheit sorgen.



Die BLT baut alle Tramhaltestellen hindernisfrei um.

Kennzahlen 2021

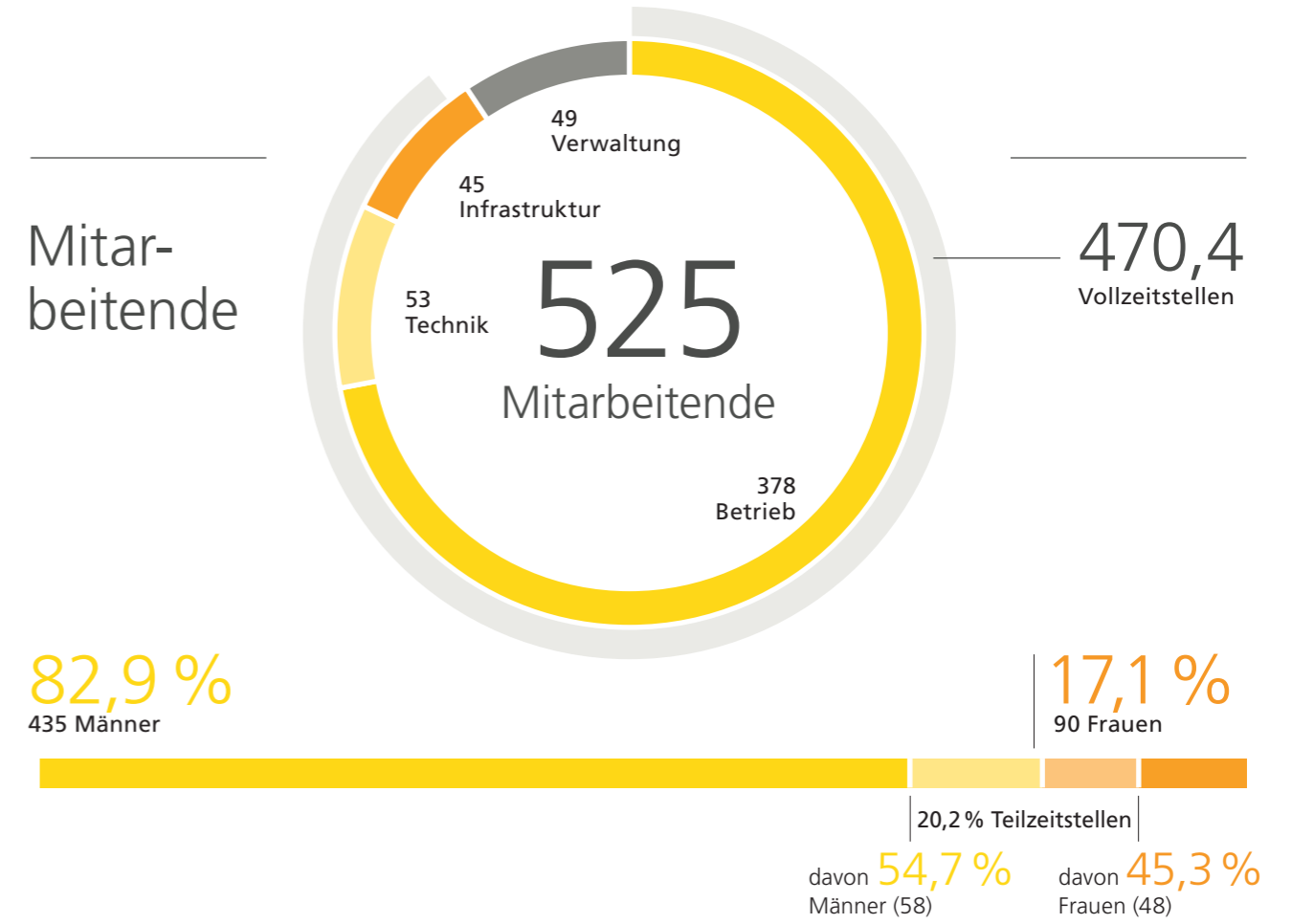
Tram-, Bus- & Bahnflotte



Fahrgäste



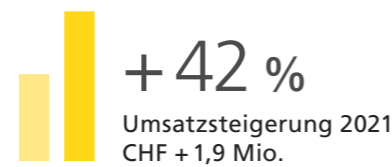
Mitarbeitende



App «Tickets»



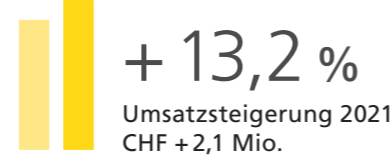
228'575
Downloads, kumuliert



App «U-Abo»



216'505
Downloads, kumuliert



Finanzkennzahlen

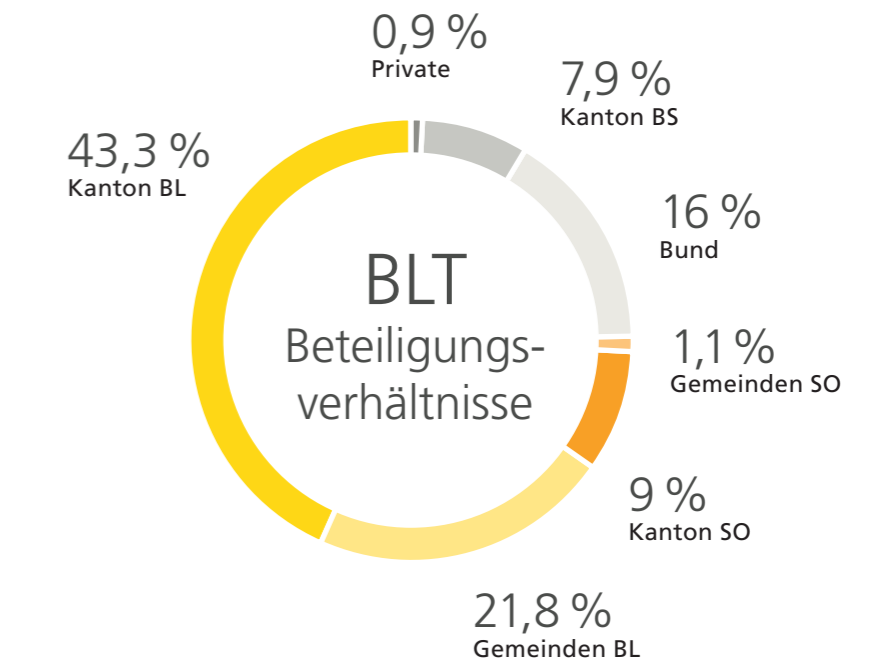
CHF 129,7 Mio.
Betriebsertrag

CHF -1,4 Mio.
Jahresergebnis

CHF 46,9 Mio.
Personenverkehrsertrag

CHF 702,8 Mio.
Bilanzsumme

Beteiligungen





Die Schindlerwagons werden auf ein Schiff verladen mit Reiseziel Čierny Balog, Slowakei.

Dienstkleidung modernisiert

Die BLT Dienstkleidung wird schrittweise modernisiert. Mitarbeitende aus den Bereichen Betrieb und Personal analysierten das bestehende Sortiment, evaluierten neue Kleidungsstücke und testeten diese in der Praxis. Gleichzeitig optimierten und digitalisierten sie den Bestellprozess.

Die in die Jahre gekommene BLT Dienstkleidung wird schrittweise durch zeitgemässe, modische und bequeme Kleidungsstücke ersetzt. Die Bereiche Personal und Betrieb nahmen gemeinsam den Prozess Dienstkleider unter die Lupe. Sie bildeten dazu eine Arbeitsgruppe, welche in Workshops die Sortimentsgestaltung und den Bestellprozess überprüften.

Projektspezifische Arbeitsgruppe gebildet

Zwanzig Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Teilzeit oder Vollzeit im Fahrdienst, in der Leitstelle, im Sicherheitsdienst oder in der Personalabteilung arbeiten, engagierten sich aktiv in der Arbeitsgruppe «Dienstkleider». Ihre Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Berufsalltag sowie diverse Ideen und Vorschläge flossen bei der Modernisierung der Dienstkleidung und der Optimierung des Prozessablaufs ein.

Sortiment analysiert und reduziert

In Workshops analysierten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Dienstkleidersortiment. Dabei prüften sie jedes Kleidungsstück und hielten dessen Vor- und Nachteile fest. Das zukünftige Sortiment besteht aus verschiedenen kombinierbaren Einzelteilen. Anhand der Bewertungen einigte sich die Arbeitsgruppe auf vier Kleidungsstücke, die prioritär zu ersetzen sind: ein Herrenhemd, eine Damenbluse, ein Polo- und ein Langarm-Shirt.

Im Austausch mit Lieferanten

Die Evaluation der neuen Kleidungsstücke erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Lieferanten. Geprüft wurden verschiedene modische Schnitte für Damen und Herren, diverse Farben sowie neue Stoffe, die besonders hautfreundlich, atmungsaktiv, schmutzabweisend und geruchsbindend sind. Während mehrerer Wochen trugen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus verschiedenen Arbeitsbereichen die ausgewählten Kleidungsstücke zur Probe und testeten Qualität und Tragekomfort. Das Ergebnis der Oberbekleidung überzeugte, sodass die Bestellung Ende Dezember 2021 erfolgte.

Bestellprozess vereinfacht und digitalisiert

Die Arbeitsgruppe vereinfachte den Bestellprozess und digitalisierte diesen vollständig. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können ihre Dienstkleider in Zukunft einfach und bequem im internen Webshop bestellen sowie jedes Kleidungsstück bewerten und auf eventuelle Mängel hinweisen. Die digitale Lösung vereinfacht nicht nur die Administration, sondern sie ermöglicht auch eine rollende Lagerbewirtschaftung und kürzere Lieferfristen.

Einzigartige Farbkodierung

Die Farbe Blau in verschiedenen Hell- und Dunkeltönen kennzeichnet die modernisierte Dienstkleidung. Sämtliche Kleidungsstücke sind farblich aufeinander abgestimmt und miteinander kombinierbar. Pfiffige Farbakzente werden auf der äussersten Trageschicht gesetzt.



Modische Schnitte und hautfreundliche Stoffe in Blautönen kennzeichnen die modernisierte Dienstkleidung.

Hohe Loyalität der Mitarbeitenden

Die BLT führte im Jahr 2021 die dritte Mitarbeitendenbefragung durch. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellten der BLT als Arbeitgeberin ein gutes Zeugnis aus. Der Loyalitätsindex erzielte mit 8,1 von 10 Punkten einen ausgezeichneten Wert. Das Vertrauen in die Geschäftsleitung ist im Benchmarkvergleich überdurchschnittlich gut. Die Bewertung der vorgesetzten Personen erzielte mit 8,3 Punkten den bisher besten Wert.

Die BLT führt seit 2015 im Rhythmus von drei Jahren eine Mitarbeitendenbefragung durch. Ziel der Befragung ist es, die aktuelle Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu spezifischen Themen zu messen, Verbesserungspotenzial im Unternehmen zu erkennen sowie gezielte Massnahmen zu definieren und umzusetzen.

Attraktive Arbeitgeberin und gutes Image

359 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter respektive 71 Prozent nahmen an der Mitarbeitendenbefragung 2021 teil. Ein externes Marktforschungsinstitut führte die Befragung online durch und gewährleistete die Anonymität und die korrekte Auswertung der Daten.

Die Umfrageergebnisse sind insgesamt erfreulich. Der Loyalitätsindex ist mit 8,1 Punkten auf einer Skala von 1 bis 10 sehr hoch. 74 Prozent der befragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit der BLT als Arbeitgeberin sehr zufrieden und bewerten sie mit 8,2 Punkten. Sie sind stolz, bei der BLT zu arbeiten und würden sich wieder für eine Stelle bei dieser Arbeitgeberin entscheiden. Die Kundenorientierung und das Image der BLT schätzen die Mitarbeitenden mit 8,5 respektive 8,3 Punkten als sehr gut ein.

Gute Noten für Geschäftsleitung und Vorgesetzte

Das Vertrauen in die Geschäftsleitung ist mit 7,8 Punkten hoch und liegt im Branchenvergleich über dem Durchschnitt. Die gesamthafte Bewertung der direkt vorgesetzten Person erzielte den bisher besten Wert mit 8,3 Punkten im Vergleich zu den Mitarbeitendenbefragungen 2018 mit 8,0 Punkten und 2015 mit 7,6 Punkten. 65 Prozent der befragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der Meinung, dass ihre vorgesetzte Person die Unternehmenswerte vorlebt.

Die interne Kommunikation wurde seit der Befragung im Jahr 2018 mit diversen Massnahmen kontinuierlich verstärkt. Diese zeigen nun Wirkung mit der bisher höchsten Bewertung der Information und Kommunikation von 8,0 Punkten (2018: 7,6 Punkte).

Work-Life-Balance im Fahrdienst anspruchsvoll

Das Berufsprofil der Fahrdienstangestellten erfordert Schichtarbeit und Flexibilität. Diese festen Rahmenbedingungen machen eine ausgewogene Work-Life-Balance im Fahrdienst anspruchsvoll. Die Bewertung der Zufriedenheit mit der Arbeitszeitregelung als genügend fällt bei den Mitarbeitenden im Fahrdienst vergleichsweise tief aus. Die BLT legt Wert darauf, in enger, kontinuierlicher Zusammenarbeit mit den Fachausschüssen, die Bedürfnisse des Fahrdienstpersonals aufzunehmen, zu analysieren und die Dienstpläne bestmöglich darauf abzustimmen. Dazu führt sie regelmäßige Befragungen der Fahrdienstangestellten zu den Dienstplanausprägungen und Arbeitszeiten online durch.



Ihre Meinung zählt.
Jetzt mitmachen bei der
Mitarbeitendenbefragung.

Ausfüllen und abschicken



Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geben der BLT als Arbeitgeberin gute Noten.

Weniger Jahres-U-Abos verkauft

Die Coronapandemie schränkte die Mobilität der Bevölkerung ein, was zu einem starken Fahrgastrückgang und Mindereinnahmen im öffentlichen Verkehr führte. Besonders stark ging der Verkauf der Jahres-U-Abos zurück. Weshalb Adrian Brodbeck, Geschäftsführer TNW, trotzdem optimistisch in die Zukunft blickt, erläutert er im Interview.

Die Coronapandemie hatte die Schweiz das zweite Jahr in Folge fest im Griff. Wie stark wirkte sich dies im Jahr 2021 auf die Nachfrage von Tickets und U-Abos im TNW-Gebiet aus?

Ein Grossteil der Jahresabos wird jeweils zu Jahresbeginn erneuert. In diese Periode von Januar/Februar 2021 fielen die strengen Massnahmen wie Homeofficepflicht und Schliessung der Läden des nicht täglichen Bedarfs. Restaurants, Kulturbetriebe, Sportanlagen und Freizeiteinrichtungen

«Das U-Abo ist eines der günstigsten und attraktivsten ÖV-Abos.»

gen schlossen ebenfalls. Viele Leute mussten ihre Mobilität einschränken und erneuerten ihr Jahresabo nicht. Im Vergleich zum Jahr 2019 vor der Pandemie erlitten die Abos von Erwachsenen den stärksten Einbruch mit rund 29 Prozent, die Abos für Jugendliche (bis 25 Jahre) und Senioren gingen um rund 15 Prozent zurück. Wir beobachteten auch, dass mit den Lockerungen die Monatsabos und die Verkäufe von Einzelbilletten wieder stärker zunahmen.

Gab es regionale Unterschiede?

Die Pandemie zeigte sich am stärksten in den hohen Rückgängen der U-Abos für Erwachsene. Homeoffice dürfte hier eine wesentliche Rolle spielen, da wir den Effekt in allen Regionen in ähnlichem Ausmass beobachten. Bei der Nutzung von Bus, Tram und Bahn stellten wir 2021 in ländlicheren Gegenden eine leichte Erholung gegenüber dem Vorjahr fest. Dies lässt sich unter anderem durch den Schülerverkehr erklären, welcher 2020 aufgrund von Schulschliessungen zum Erliegen kam. Im städtischen Gebiet verzeichneten wir ähnliche Frequenzen wie im Vorjahr.

Mit welchen Massnahmen wollen Sie die Kundinnen und Kunden wieder für den ÖV gewinnen?

Mit dem Wiedererlangen der Normalität werden viele Personen wieder den öffentlichen Verkehr benützen. Trotzdem glauben wir, dass sich ein nachhaltiger Effekt einstellen und eine Mischung aus Homeoffice und Büroarbeit in einigen Berufszweigen etablieren könnte. Mit dem günstigen U-Abo sind wir jedoch gut aufgestellt, denn ein U-Abo macht sich auch bei partiellem Homeoffice bezahlt. So lohnt sich das U-Abo bereits, wenn man nur eine Hin- und Rückfahrt in einer Zone an drei Tagen pro Woche unternimmt. Bei mehreren Fahrten täglich oder über mehrere Zonen lohnt sich das U-Abo noch mehr.

Das U-Abo wurde in den letzten Jahren durch verschiedene Massnahmen immer attraktiver. Heute ist es trinational gültig, bei unverändertem Preis. Die Gültigkeit erstreckt sich auf das ganze TNW-Gebiet sowie die grenznahen Zonen des RVL in Deutschland. Seit Mitte 2021 ist es auch in der Saint-Louis Agglomération (SLA) im Distribus gültig.

«Eine Mischung aus Homeoffice und Büroarbeit könnte sich nach der Pandemie etablieren.»

Insbesondere im städtischen Raum fahren einige Personen mit dem Fahrrad zur Arbeit. Trotzdem wäre es am Abend oder an Wochenenden vorteilhaft, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Sei es, um eine Abendveranstaltung zu besuchen, Ausflüge in die Region zu unternehmen oder Freunde zu einem Drink zu treffen. Deshalb werden wir das U-Abo mit einem weiteren Angebot ergänzen, das wir im Mai 2022 lancieren.



Adrian Brodbeck, geboren 1962, Ökonom (lic.rer.pol., Universität Basel), aufgewachsen in Binningen und wohnhaft in Liestal, verheiratet und Vater zweier erwachsener Kinder, seit 2015 Geschäftsführer des TNW.

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wandelt sich stark, was sich auf den klassischen ÖV auswirkt. Wie zuversichtlich blicken Sie als Geschäftsführer des TNW in die Zukunft?

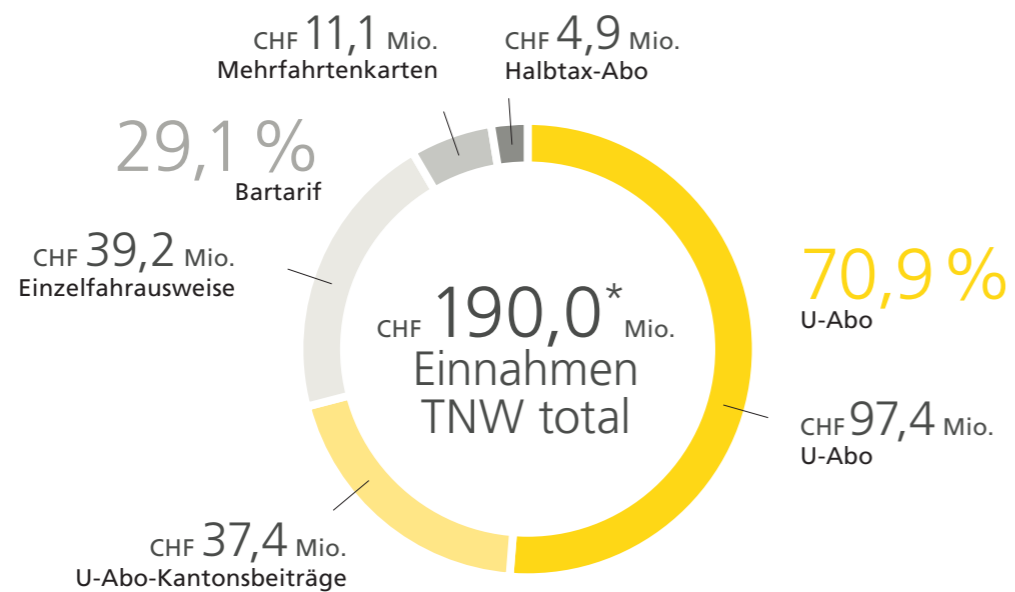
Die Bevölkerung der Schweiz wächst stetig. Das Bedürfnis an zusätzlicher Mobilität kann nur über den öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Die Pandemie wirkt sich stark auf das Mobilitätsverhalten aus. Es stellt sich die Frage, was nach der Pandemie und in welchem Ausmass bleiben wird. Um den neuen Trends Rechnung zu tragen, werden schweizweit neue Abonnementsformen getestet. Der TNW beobachtet die laufenden Markttests sehr genau und wird im Mai 2022 einen eigenen ankündigen. Der TNW ist in der guten Ausgangslage, mit dem U-Abo eines der günstigsten und attraktivsten Abos für den öffentlichen Verkehr zu haben, welches sich auch für die Kundinnen und Kunden mit gelegentlichem Homeoffice lohnt. Hinzu kommen die trinationale Gültigkeit und die Gutscheinangebote, welche die Attraktivität des U-Abos zusätzlich steigern.

«Das U-Abo lohnt sich auch, wenn man teilweise im Homeoffice arbeitet.»

den mit gelegentlichem Homeoffice lohnt. Hinzu kommen die trinationale Gültigkeit und die Gutscheinangebote, welche die Attraktivität des U-Abos zusätzlich steigern.

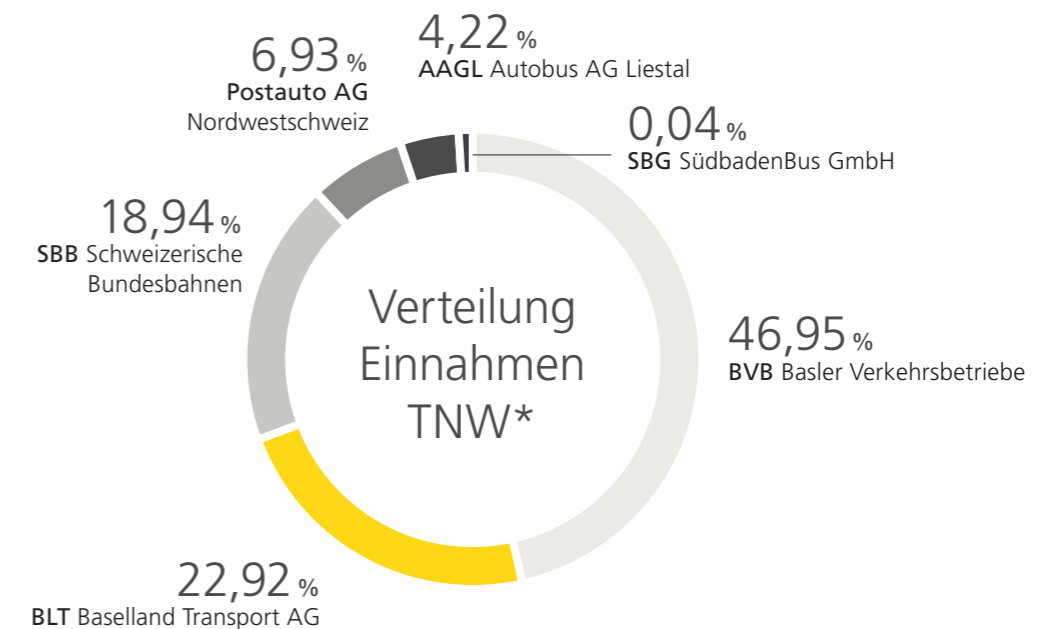


Kennzahlen TNW 2021



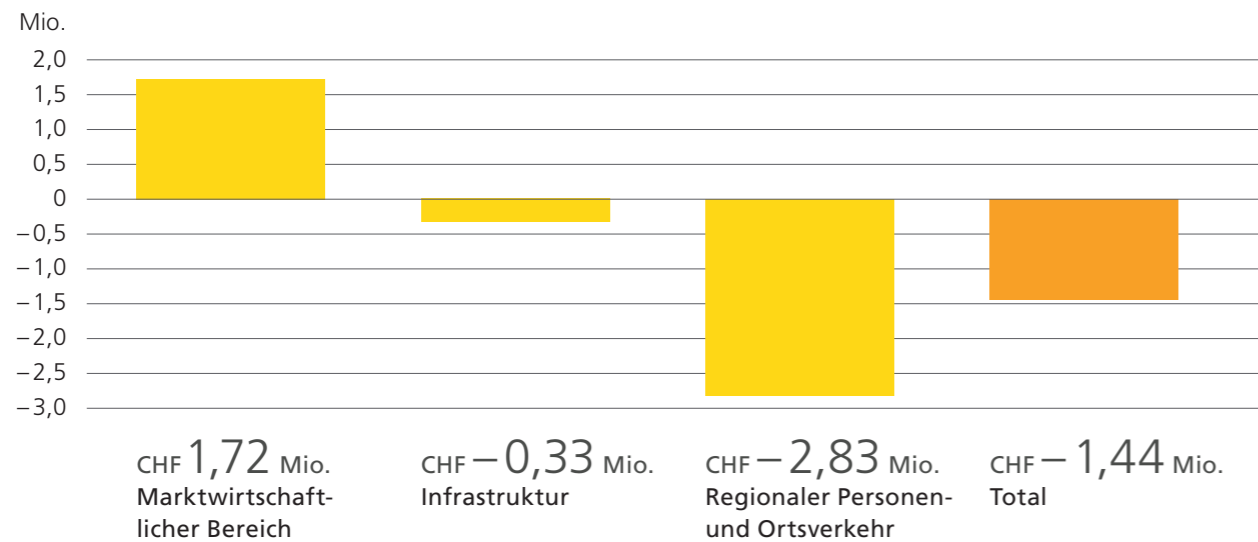
* Zuzüglich CHF 2,1 Mio. aus Rückstellungen Vorjahr für Kulanzregelung Corona bei Jahresabos.

* Ohne Einnahmen Generalabo und direkter Verkehr. Diese werden den Transportunternehmen direkt zurückgeführt. Die Verkehrseinnahmen 2021 (CHF 192,8 Mio. Cash-in) werden gemäss folgendem Schlüssel verteilt:



Finanzieller Lagebericht

Das Geschäftsjahr 2021 war durch die Pandemie geprägt und startete mit einem durch den Bundesrat verordneten Shutdown. Massnahmen wie die Homeofficepflicht, die Schliessung von Läden und die Begrenzung von sozialen Kontakten auf wenige Personen schränkten das öffentliche Leben stark ein. Die Fahrgastzahlen stagnierten auf gleich tiefem Niveau wie im Vorjahr. Unter diesen schwierigen Umständen konnte die BLT zum zweiten Mal in Folge kein positives Gesamtergebnis erzielen. Das Resultat liegt jedoch über dem erwarteten Verlust und kann durch die Reserven im Eigenkapital gedeckt werden.



Geschäftsentwicklung

Das Jahresergebnis 2021 betrug CHF -1,44 Millionen. Die Kundennachfrage bewegte sich in einem ähnlichen Rahmen wie im Vorjahr. Aufgrund der Homeofficepflicht stagnierten die Fahrgastzahlen auf tiefem Niveau wie im ersten Pandemiejahr. Im Jahr 2021 beförderte die BLT 38,4 Millionen Fahrgäste, was einer leichten Zunahme von 1,8 Prozent verglichen zum Vorjahr mit 37,7 Millionen entspricht. Im Jahr 2019 beförderte die BLT 55,1 Millionen Fahrgäste. Wie bereits im Geschäftsjahr 2020 konnten im Berichtsjahr zusätzliche Fahrleistungen in Zusammenhang mit kulturellen oder sportlichen Grossanlässen nur in sehr reduziertem Umfang angeboten werden.

Die BLT verzeichnete in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» einen leicht höheren Verlust von CHF 2,83 Millionen (2020: CHF -2,53 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf die entfallene Kurzarbeitsentschädigung zurückzuführen. Im Bereich Infrastruktur erhöhte sich der Verlust auf CHF 0,33 Millionen, von CHF 0,17 Millionen im Vorjahr, insbesondere wegen höherer Unterhalts- und

Energiekosten im vierten Quartal. Der marktwirtschaftliche Bereich lag erwartungsgemäss über dem Vorjahr und trug mit CHF 1,72 Mio. (2020: CHF 1,12 Mio.) positiv zum Gesamtergebnis bei.

– Verkehrserträge

Die Verkehrserträge TNW verblieben mit rund CHF 111,3 Millionen auf ähnlich tiefem Niveau wie im Jahr 2020 respektive 19 Prozent tiefer als im Jahr 2019. Dabei verstärkte sich der Trend der Verschiebung von den Abonnementseinnahmen hin zu Einzelticketverkäufen. Ein Rückgang bei den Abonnementsverkäufen wirkte sich einerseits direkt bei den Verkehrseinnahmen und andererseits auch in den U-Abo-Subventionsbeiträgen der Kantone aus.

– Abgeltungen

Die Abgeltungen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» beliefen sich auf CHF 26,8 Millionen. Die BLT konnte hier die coronabedingten Verluste mit ihren Reserven gemäss Art. 36 PBG decken.

In der Sparte «Infrastruktur» gewährte das Bundesamt für Verkehr (BAV) der BLT zusätzliche Unterhaltsbeiträge in der Höhe von CHF 0,6 Millionen wegen coronabedingter Mindereinnahmen. Die Abschreibungsabteilung erhöhte sich aufgrund der Bautätigkeit für die Waldenburgerbahn stark (CHF 34,7 Mio. 2021, Vorjahr: CHF 22,8 Mio.).

– Betriebsaufwand

Der erste Revisionszyklus der Tango Tramflotte war im Jahr 2020 abgeschlossen. Da die Grossrevisionen erst im Jahr 2023 aufgenommen werden, fielen im Jahr 2021 keine Kosten dafür an. Der Bahnersatzbetrieb der Linie 19 führte zu einem wesentlich höheren Zukauf von externen Fahrdienstleistungen. Hinzu kommt eine Nachbelastung der BVB für die Mitbenützung des Stadtnetzes im Jahr 2020.

– Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund der zusätzlichen Fahrdienstmitarbeitenden für den Bahnersatz Linie 19 und der vertraglichen Verpflichtungen gemäss GAV.

Im sonstigen Personalaufwand ist die Neuanschaffung der Dienstkleider für das Fahrdienstpersonal enthalten.

Im Vergleich zum Vorjahr (464,9) stieg die Anzahl Vollzeitstellen im Geschäftsjahr 2021 um 5,5 auf total 470,4 Vollzeitstellen.

– Abschreibungen

Im Rahmen der grossen Investitionen für die Erneuerung der Waldenburgerbahn stieg der Anteil von nicht aktivierbaren Investitionen, welche in der Position Abschreibungen aufgeführt sind (CHF 16,5 Mio. für 2021).

– Finanzergebnis

Zu Jahresbeginn konnten Währungsgewinne beim Kauf von Euros erzielt werden. Demgegenüber stieg der Finanzaufwand wegen der Negativzinsen sowie der Zinsen auf Fremdkapitaldarlehen.

– Ergebnis marktwirtschaftlicher Bereich

Das Ergebnis der Renditeliegenschaften konnte im Vergleich zum Jahr 2020, insbesondere durch tiefere Ausgaben, gesteigert werden. Im Berichtsjahr fand die Übertragung von betrieblich nicht mehr benötigten Grundstücken aus der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» statt. Die Übertragung erfolgte zu Marktpreisen und wurde vom BAV genehmigt.

– Investitionen in die Infrastruktur und den regionalen Personenverkehr

Die Bautätigkeit des grössten Infrastrukturprojektes der BLT, die Erneuerung der Waldenburgerbahn, begann im Frühjahr 2021 und wird sich bis ins Jahr 2023 erstrecken. Nachdem die BLT im Jahr 2021 sämtliche Plangenehmigungen vom BAV erhalten hatte, konnte ohne Verzögerung mit dem Bau begonnen werden. In der Folge betrugen die Investitionen im Berichtsjahr nahezu CHF 100 Millionen.

In der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» wurde mit der Elektrifizierung der Busflotte begonnen: Die ersten fünf Elektrobusse gingen im Sommer 2021 in Betrieb. Die Investitionskosten für diese Busse betrugen CHF 3,8 Millionen. Bei den Schienenfahrzeugen werden neue Niederflurfahrzeuge für die Linie 19 im Waldenburger Tal beschafft, und auch die Tramlinie 11/17 wird bis 2025 mit Trams der neuesten Generation bestückt. Die Anzahlungen für diese Trams betrugen 2021 CHF 35,9 Millionen.

Liquidität und Finanzierung

Der Geldfluss aus operativer Tätigkeit betrug in der Berichtsperiode CHF 48,6 Millionen. Hauptsächlich die wegen der Pandemie fehlenden Verkehrserträge aus der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» wirkten sich negativ auf den operativen Cashflow aus. Gleichzeitig wurden in diesem Geschäftsjahr Zahlungen für Investitionen in das neue Rollmaterial der Linie 10/17 und für die Elektrifizierung der Busflotte fällig: Im Jahr 2021 wurde entschieden, die Schindler Fahrzeuge durch TINA (Total Integrierter Niederflur-Antrieb) Trams der Firma Stadler Rail zu ersetzen. Der Auftrag wurde erteilt und eine erste Anzahlung von CHF 37,5 Millionen vorgenommen.

Die liquiden Mittel für die Erneuerungsprojekte der Infrastruktur werden vom BAV laufend zur Verfügung gestellt.

Der pandemiebedingt tiefere operative Cashflow und der erhöhte Cashbedarf für Investitionen ins Rollmaterial führten dazu, dass sich die BLT über ein Darlehen fremdfinanzieren musste. Bei der PostFinance wurde ein kurzfristiges Darlehen in der Höhe von CHF 50 Millionen aufgenommen. Die Finanzierung der Gesamtinvestition in Rollmaterial von über 200 Millionen über mehrere Jahre wird im Jahr 2022 durch eine langfristige teils durch Hypotheken, teils durch eine Solidarbürgschaft des Bundes besicherte Fremdfinanzierung abgelöst.

Umstellung auf Swiss GAAP FER

Die BLT hat, wie angekündigt, ihre Rechnungslegung per 1.1.2021 von OR auf Swiss GAAP FER umgestellt. Die FER-Richtlinien sind gemäss Art. 4 Abs. 2 Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) ein vom Regulator anerkannter Standard. Mit der Umstellung auf Swiss GAAP FER macht die BLT einen wichtigen Schritt hin zu mehr Transparenz und Qualität in der finanziellen Berichterstattung.

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 Schadensausmass beurteilt. Der Bericht zuhanden des Verwaltungsrats gibt Auskunft über die Risikolage sowie die bisher ergriffenen und geplanten Massnahmen zur Risikominimierung.

– Wesentliche Risiken

Für das Berichtsjahr wurden folgende Kernrisiken identifiziert:

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

Der Verwaltungsrat hat zu den einzelnen Kernrisiken entsprechende Massnahmen definiert. Für einzelne Kernrisiken bestehen Rückstellungen. Ebenso wurde das Risiko einer Pandemie weiterhin als erheblich eingestuft.

Bestellungs- und Auftragslage

Im Geschäftsjahr 2021 wurde das im Leistungsauftrag vereinbarte Angebot an Fahrten durchgeführt. Zusatzleistungen im Bereich Anlässe konnten wie im Vorjahr aufgrund der Corona-Einschränkungen nur in reduziertem Umfang angeboten werden. Das Nachtnetz operierte pandemiebedingt nur in der zweiten Jahreshälfte.

Seit dem 6. April 2021 werden die Fahrten der Waldenburgerbahn aufgrund der Umbauarbeiten bis zur Erstfahrt am 11.12.2022 mittels Busbetrieb durchgeführt.

Die Leistungsvereinbarung in der Infrastruktur für die Jahre 2021–2024 ist unterschrieben.

Personalentwicklung

Der kontinuierlichen Aus- und Weiterbildung des Personals im internen Campus oder durch externe Schulungen wird ein hoher Stellenwert eingeräumt. Dies geht auch aus den Ergebnissen der Mitarbeitendenbefragung 2021 hervor. 74 Prozent der befragten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit der BLT als Arbeitgeberin sehr zufrieden.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Die Baustellen bei der Erneuerung der Waldenburgerbahn wurden im Sommer 2021 durch ein Jahrhunderthochwasser stark beschädigt. Der finanzielle Schaden ist durch die Bauversicherung gedeckt.

Ausblick

– Finanziell

Ein primäres Ziel der BLT ist es, die während der Pandemie verlorenen Kunden bzw. Verkaufsumsätze durch ein entsprechend gutes und innovatives Angebot wieder zurückzugewinnen. Nichtsdestotrotz ist zu erwarten, dass spezifische Veränderungen wie der Trend zu Homeoffice von dauerhafter Natur sein werden. Die BLT wird jedoch alles daransetzen, die Verkehrseinnahmen nachhaltig zu steigern. Für das Jahr 2022 rechnet die BLT mit leicht höheren Verkehrserträgen. Diese sollten mit dem höheren Leistungsauftrag und einem restriktiven Kostenmanagement wieder zu einem ausgeglichenen Ergebnis in den abgeltungsberechtigten Sparten führen.

Die Leistungsvereinbarungen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» für die Jahre 2022 und 2023 sind von den Bestellern noch nicht unterschrieben worden. Der Kanton Basel-Landschaft als Hauptbesteller unterzeichnete jedoch eine Absichtserklärung.

– Operativ

Im Jahr 2022 werden die wichtigen Projekte für den Doppelspurausbau Spiesshöfli und das Expresstram Leimental gestartet. Sie werden für die Fahrgäste deutliche Zeitersparnisse ergeben und zu mehr Fahrplanstabilität beitragen.

Die Schindler-Trams, welche auf den Linien 17 und E11 im Einsatz sind, werden bis spätestens 2025 durch moderne TINA Trams von Stadler Rail abgelöst. Das Investitionsvolumen für diese Trams beträgt CHF 125 Millionen. Die sukzessive Inbetriebnahme ist ab Oktober 2023 geplant.

Gleichzeitig wird die Flotte der E-Busse im Rahmen der laufenden Ersatzbeschaffungen kontinuierlich aufgestockt. Als Vorbereitung des Einsatzes von elektrischen Normbussen im oberen Baselbiet wird der Standort Eptingen im Jahr 2022 mit einer Ladeinfrastruktur ausgerüstet.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird die neue Waldenburgerbahn in Betrieb gehen. Die gesamte Infrastruktur der Strecke zwischen Liestal und Waldenburg wird mit einem Investitionsvolumen von über CHF 300 Millionen neu gebaut. Zudem wird die Linie 19 mit zehn neuen Tramlink Niederflurfahrzeugen der Firma Stadler Rail mit einem Investitionsvolumen von CHF 60 Millionen betrieben. Der Neubau der Infrastruktur der Waldenburgerbahn und die Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials mit einem neuen Zugssicherungssystem stellen einen Meilenstein in der Geschichte der BLT dar.

– Regulatorisch

Das BAV plant, weitere Richtlinien und Vorgaben über die finanzielle Darstellung der abgeltungsberechtigten Sparten zu erlassen. Diese gilt es, kontinuierlich in die bestehenden Strukturen und Prozesse zu integrieren.

Erfolgsrechnung

In TCHF	Erläuterung	2021
Verkehrsertrag	1	111'301
Aktivierte Eigenleistungen		1'062
Sonstiger Betriebsertrag	2	17'375
Total Betriebsertrag		129'738
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	3	-7'281
Sachaufwand	4	-13'631
Personalaufwand	5	-52'600
Sonstiger Betriebsaufwand		-11'229
Total Betriebsaufwand		-84'742
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		44'996
Abschreibungen auf Sachanlagen	6, 14	-48'381
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		-3'385
Finanzertrag		436
Finanzaufwand		-66
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		-3'014
Betriebsfremdes Ergebnis	7	1'911
Ergebnis vor Steuern		-1'104
Steuern	8	-340
Jahresergebnis		-1'443

Bilanz

In TCHF	Erläuterung	31.12.2021	01.01.2021
Aktiven			
Flüssige Mittel	9	17'835	15'543
Kurzfristige Geldanlagen		4'000	4'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	21'056	16'742
Sonstige kurzfristige Forderungen	11	30'304	27'943
Aktive Rechnungsabgrenzungen	12	10'274	4'649
Vorräte	13	8'522	8'546
Total Umlaufvermögen		91'992	77'423
Sachanlagen	14	592'759	498'140
Finanzanlagen	15, 16	18'010	18'317
Total Anlagevermögen		610'768	516'456
Total Aktiven		702'760	593'881
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		17'492	8'658
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	17	76'000	26'000
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	18	10'571	19'402
Passive Rechnungsabgrenzungen	19	21'300	17'338
Kurzfristige Rückstellungen	20	1'672	1'532
Total kurzfristiges Fremdkapital		127'035	72'957
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	17	428'537	372'072
Langfristige Rückstellungen	20	500	720
Total langfristiges Fremdkapital		429'037	372'792
Total Fremdkapital		556'072	445'749
Eigenkapital			
Aktienkapital		13'100	13'100
Gewinnreserven		135'042	136'609
Jahresergebnis		-1'443	-1'567
Eigene Aktien		-10	-10
Total Eigenkapital		146'688	148'132
Total Passiven		702'760	593'881

Geldflussrechnung

In TCHF	2021
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	
Jahresergebnis	-1'443
Abschreibungen Sachanlagen	50'453
Ergebnis aus Anwendung der Equity-Methode	-200
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	-80
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens	-87
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-3'712
Veränderung sonstige kurzfristigen Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	-9'760
Veränderung Vorräte	24
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9'279
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungen	4'170
Geldfluss aus Betriebstätigkeit^{1,2}	48'644
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	
Investitionen in Sachanlagen	-145'072
Devestitionen von Sachanlagen	87
Investitionen in Finanzanlagen	-700
Devestitionen von Finanzanlagen	273
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-145'412
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	
Aufnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	50'000
Rückzahlung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	-20'494
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	69'553
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	99'059
Veränderung Flüssige Mittel	2'292
Nachweis Veränderung Flüssige Mittel	
Stand 01.01.	19'543
Stand 31.12.	21'835
Veränderung Flüssige Mittel	2'292
¹ Davon bezahlte Zinsen	48
² Davon bezahlte Steuern	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	
Eigenkapital gemäss Abschluss 31.12.2020	13'100	-10	27'106	-5'148	6'285	26'908	4'817	-1'567	71'493
Anpassungen nach Swiss GAAP FER	-	-	68'222	10'713	-	-2'295	-	-	76'640
Eigenkapital 01.01.2021	13'100	-10	95'327	5'565	6'285	24'613	4'817	-1'567	148'132
Ergebniszuweisung	-	-	-3'646	-172	1'113	1'024	114	1'567	-
Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-1'443	-1'443
Eigenkapital 31.12.2021	13'100	-10	91'681	5'393	7'398	25'637	4'931	-1'443	146'688

Das Eigenkapital ist voll liberiert und unterteilt in: 3'000 Namenaktien zu CHF 250, 12'000 Namenaktien zu CHF 500 und 63'500 Namenaktien zu CHF 100.
Der Bestand an eigenen Aktien belief sich per 31.12.2021 auf 34 Aktien (Vorjahr: 34 Aktien).

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

a. Allgemeines

Die BLT 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% der Aktien.

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

Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 21. April 2022 gutgeheissen. Sie unterliegt der Genehmigung durch die Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Mai 2022.

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 zu der Bewertung dieser Gesellschaften als Assoziierte (siehe Erläuterungen 14 und 15). Da die vorliegende Rechnung aber keine voll konsolidierten 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 Unternehmenstätigkeit 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. Umstellung auf 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. Die Effekte aus der Erstanwendung der SGF sind per 1. Januar 2021 direkt im Eigenkapital erfasst worden. Die wesentlichen Umstellungseffekte sind in den Positionen Arbeitgeberbeitragsreserven, Sachanlagen, Vorräte und Rückstellungen erfasst. In der Vorjahresbilanz sind die entsprechenden Positionen in Übereinstimmung mit den SGF dargestellt. In der Erfolgsrechnung wird auf die Darstellung der Vorjahreswerte nach SGF im Sinne von SGF 3 verzichtet.

c. Fremdwährungsumrechnung

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

In TCHF	31.12.2021	31.12.2020
Bilanz		
EUR/CHF	1.036	1.082

Die Monatsmittelkurse ergeben einen gemittelten Jahresdurchschnittskurs EUR/CHF von 1.097.

d. Bewertungsgrundsätze

– Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Postcheck- und 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% 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.

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. Anteile 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 Finanzanlagen und die Beteiligungen sowie die Behandlung derselben ist in Erläuterung 15 und 16 dargestellt.

– Sachanlagen

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

Eigenleistungen müssen aufgrund regulatorischer Vorgaben aus dem Eisenbahngesetz (EBG) brutto dargestellt werden. Sie werden unterjährig als Anlagen im Bau aktiviert und sofort (alternativ: im selben Berichtsjahr) wieder auf Null abgeschrieben. Für Details siehe Buchstabe 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 sowie Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtax-Abonnements und Mehrfahrtenkarten.

– Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten umfassen Kredite und Darlehen von Finanzdienstleistern sowie 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, 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 Personen gelten die Schweizerische Eidgenossenschaft, die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und die assoziierten Gesellschaften. Ebenso gelten als nahestehend Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung sowie die Vorsorgeeinrichtung.

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 Aboverkäufen, Erträge aus der Infrastrukturbenützung sowie Ab-

geltungen der öffentlichen Hand. Die Einnahmen aus verkauften Einzelbilletten und Abonnements basieren auf Zählungen und Erhebungen des Tarifverbundes Nordwestschweiz (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 und der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn für die Bahninfrastruktur (basierend auf dem Eisenbahngesetz) und den regionalen Personenverkehr (basierend auf dem Personenbeförderungsgesetz) im Umfang der ungedeckten Kosten.

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 Eisenbahngesetz (EBG) brutto erfasst werden. Dies führt zu einer unterjährigen Aktivierung 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	2021
1 Verkehrsertrag	
Personenverkehrsertrag	46'899
Abgeltung für regionalen Personenverkehr	26'787
Abgeltung für Infrastrukturprojekte	37'615
Total Verkehrsertrag	111'301
2 Sonstiger Betriebsertrag	
Abgeltung für Infrastrukturbenützung Basel-Stadt	7'769
Betriebsbesorgungen und Leistungen Dritter	1'863
Unterhalt Infrastruktur	1'680
Werbeertrag	1'486
Miet- und Pachterträge	921
Übrige Erträge	3'655
Total Sonstiger Betriebsertrag	17'375
3 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	
Unterhalt Anlagen	3'286
Unterhalt Fahrzeuge	3'396
Unterhalt Mobilien	599
Total Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	7'281
4 Sachaufwand	
Infrastrukturbenützung	10'288
Energie und Verbrauchsstoffe	3'343
Total Sachaufwand	13'631
5 Personalaufwand	
Löhne und Gehälter	38'506
Beiträge Sozialversicherungen und Personalvorsorge	9'836
Übriger Personalaufwand	4'258
Total Personalaufwand	52'600
6 Abschreibungen auf Sachanlagen	
Abschreibungen auf betriebliche Sachanlagen	48'381
Sonderabschreibung Sachanlagen	1'223
Abschreibungen auf nicht betriebliche Sachanlagen	849
Total Abschreibungen auf Sachanlagen	50'453
7 Betriebsfremdes Ergebnis	
Erträge der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	3'305
Aufwand der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-545
Abschreibungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-849
Total Betriebsfremdes Ergebnis	1'911
8 Steuern	
Laufende Ertragssteuern	306
Veränderung Latente Steuern	34
Total Steuern	340

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 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 15) offengelegt.

Details zu Positionen der Bilanz

In TCHF	31.12.2021	01.01.2021
9 Flüssige Mittel		
Frei verfügbare Mittel	5'873	6'400
Zweckgebundene Mittel ¹	3'821	2'114
Flüssige Mittel des marktwirtschaftlichen Bereichs	8'142	7'029
Total Flüssige Mittel	17'835	15'543
10 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21'489	17'105
Delkredere	-433	-362
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21'056	16'743
11 Sonstige kurzfristige Forderungen		
Forderungen marktwirtschaftlicher Bereich	24'475	23'851
Vorsteuerforderungen	4'609	2'047
Übrige kurzfristige Forderungen	1'221	2'045
Total Sonstige kurzfristige Forderungen	30'304	27'943
12 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Abschreibungsabgeltung Infrastruktur	668	331
Verkehrsertrag	5'928	701
Übrige	3'678	3'617
Total Aktive Rechnungsabgrenzungen	10'274	4'649
13 Vorräte		
Ersatzteile Schienenfahrzeuge	4'098	4'244
Schienen	1'392	1'418
Übrige Vorräte	3'033	2'885
Total Vorräte	8'522	8'546

¹ 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
14 Sachanlagen						
Nettobuchwerte per 01.01.2021 vor Restatement	-	73'056	123'729	178'694	95'207	470'686
Anschaftungskosten						
Werte per 01.01.2021	-	184'660	330'746	482'514	95'207	1'093'127
Restatement	901	7'391	2'400	-3'913	-3'000	3'778
Werte per 01.01.2021 nach Restatement	901	192'051	333'146	478'601	92'207	1'096'906
Zugänge	-	663	7'289	4'288	144'432	156'672
Abgänge	-	-3'895	-	-31'728	-11'600	-47'223
Werte per 31.12.2021	901	188'819	340'435	451'162	225'038	1'206'355
<i>Davon Renditeobjekte</i>	<i>901</i>	<i>50'870</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	51'771
Kumulierte Wertberichtigung						
Werte per 01.01.2021	-	-111'604	-207'017	-303'820	-	-622'441
Restatement	-	5'728	-1'609	19'557	-	23'675
Werte per 01.01.2021 nach Restatement	-	-105'876	-208'626	-284'264	-	-598'765
Planmässige Abschreibungen ¹	-	-3'667	-11'963	-18'166	-16'657	-50'453
Abgänge	-	3'895	-	31'728	-	35'623
Werte per 31.12.2021	-	-105'648	-220'588	-270'702	-16'657	-613'596
<i>Davon Renditeobjekte</i>	<i>-</i>	<i>-20'811</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	-20'811
Nettobuchwert per 31.12.2021	901	83'170	119'847	180'460	208'381	592'759

¹ Die Eigenleistungen werden aufgrund regulatorischer Anforderungen brutto erfasst und im Jahr der Aktivierung als Anlagen im Bau sofort vollumfänglich wieder auf Null abgeschrieben (siehe Anhang, Buchstabe i. «Aktivierte Eigenleistungen»).

In TCHF	Arbeitgeberbeitragsreserven	Aktive latente Steuern	Wertschriften	Assoziierte Gesellschaften	Total
15 Finanzanlagen					
Werte per 01.01.2021	12'608	1'819	868	3'023	18'317
Abgänge	-	-34	-	-273	-307
Werte per 31.12.2021	12'608	1'785	868	2'750	18'010

	Aktienkapital [in TCHF]	Kapital- und Stimmrechtsanteil in %	Bewertungsmethode
16 Details zu den assoziierten Gesellschaften			
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

17 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 31.12.2021	Zinssatz
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%
Total	76'000	5'467	423'070	428'537	504'537	

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 01.01.2021	Zinssatz
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur	–	–	316'506	316'506	316'506	–
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	–	6'038	49'525	55'567	55'567	–
Übrige Finanzverbindlichkeiten RPV	26'000	–	–	–	26'000	0,05%
Total	26'000	6'041	366'031	366'073	398'073	

Details zu Positionen der Bilanz

In TCHF	31.12.2021	01.01.2021	
18 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten			
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten			
– gegenüber Verkehrsunternehmen	7'231	7'579	
– gegenüber Bund und Kantonen	1'751	7'752	
– gegenüber Dritten	552	2'730	
– gegenüber sonstigen Nahestehenden	35	811	
– gegenüber Vorsorgewerk	1'002	530	
Total Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	10'571	19'402	
19 Passive Rechnungsabgrenzungen			
TNW-Einnahmen	15'419	10'246	
Fahrausweise (Generalabonnement, Halbtax-Abonnement, Mehrfahrtenkarte)	2'871	2'920	
Übrige Abgrenzungen	3'009	4'172	
Total Passive Rechnungsabgrenzungen	21'300	17'338	
20 Rückstellungen			
In TCHF	Steuer- rückstellungen	Sonstige Rückstellungen	Total
Stand 01.01.2021	400	1'852	2'252
Auflösung		– 80	– 80
Stand 31.12.2021	400	1'772	2'172
<i>davon kurzfristige Rückstellungen kleiner 1 Jahr</i>			1'672
<i>davon langfristige Rückstellungen grösser 1 Jahr</i>			500

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 ausschliesslich die Zahlen per 31.12.2020 publiziert.

In TCHF

Vorsorgeplan

Über-/Unterdeckung gemäss SGF	Wirtschaftlicher Anteil	Abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand 2020 enthalten
121,6%	35'445	530	4'848

Arbeitgeberbeitragsreserve

Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanzwert	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
12'608	Nein	12'608	Kein Ausweis, da Standardwechsel

Transaktionen und offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen

Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen und Organisationen

	2021
In TCHF	
Bund	
– Abgeltungen	6'077
– Investitionsbeiträge an Ausbau Infrastruktur	37'615
Kanton Basel-Landschaft	
– Abgeltungen	23'654
– Investitionsbeiträge an Ausbau Infrastruktur	1'731
Kanton Basel-Stadt	
– Abgeltungen	3'141
Kanton Solothurn	
– Abgeltungen	1'684
TNW	
– Administrative Unterstützung	1'433

Wesentliche offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen

	31.12.2021	01.01.2021
In TCHF		
Bund		
– Darlehen	172'132	114'211
– Kreditoren	14	29
Kanton Basel-Landschaft		
– Darlehen	229'811	229'811
– Kreditoren	3	198
– Debitoren	10'426	9'743
Kanton Basel-Stadt		
– Darlehen	10'682	10'682
– Kreditoren	6	8
– Debitoren	289	109
Kanton Solothurn		
– Darlehen	15'755	15'843
– Kreditoren	–	88
– Debitoren	924	508
Kanton Aargau		
– Debitoren	1'635	–
Kanton Jura		
– Debitoren	2	–
Weitere		
– Kreditoren	430	12
– Debitoren	932	374

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es bestehen Verpflichtungen aus Kaufverträgen für Rollmaterial in Höhe von CHF 116,4 Mio.

Spezialgesetzliche Angaben

Subventionsrechtliche Prüfung (gemäss PBG Art. 37 Absatz 3)

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfen 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.

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

In TCHF	31.12.2021	31.12.2020
Sachversicherungen	501'781	540'781
Haftpflichtversicherungen	106'000	106'000

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

Sachanlagenpiegel in TCHF	Gebäude und Grundstücke	Kunstabauten: Brücken	Übrige Kunstabauten	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
Nettobuchwert 01.01.2021	18'236	577	168	43'749	5'839	48'215	24'338	9'733	21'694	15'962	117	1'886	14'755	1'742	1'025	538	208'575
Anschaffungswert																	
Werte per 01.01.2021	47'764	4'002	628	117'171	10'515	108'960	45'195	18'006	43'052	42'909	129	4'177	40'479	5'241	3'029	3'590	494'849
Restatement	-	-	-	-3'913	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-3'913
Werte per 01.01.2021 nach Restatement	47'764	4'002	628	113'258	10'515	108'960	45'195	18'006	43'052	42'909	129	4'177	40'479	5'241	3'029	3'590	490'936
Zugänge	23	-	-	-75	100	18	315	665	-	-	22	173	750	99	336	693	3'121
Abgänge	-2'495	-	-471	-11'145	-704	-4'877	-1'767	-1'226	-5'001	-4'925	-	-208	-358	-323	-228	-114	-33'844
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	40'871	5'017	3'137	4'169	460'213
Kumulierte Wertberichtigungen																	
Werte per 01.01.2021	-29'529	-3'425	-460	-73'422	-4'676	-60'745	-20'857	-8'272	-21'358	-26'947	-12	-2'291	-25'724	-3'499	-2'004	-3'052	-286'274
Restatement	-	-	-	2'870	-	-	-	-	-	-	-	-	-613	-	-	-	2'257
Werte per 01.01.2021 nach Restatement	-29'529	-3'425	-460	-70'552	-4'676	-60'745	-20'857	-8'272	-21'358	-26'947	-12	-2'291	-26'337	-3'499	-2'004	-3'052	-284'017
Planmässige Abschreibungen	-432	-222	-34	-3'216	-494	-3'707	-1'519	-714	-1'622	-2'261	-9	-314	-1'148	-148	-257	-275	-16'372
Abgänge	2'495	-	471	11'145	704	4'877	1'767	1'226	5'001	4'925	-	208	358	323	228	114	33'844
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	-27'126	-3'324	-2'032	-3'213	-266'545
Nettobuchwert 31.12.2021	17'827	355	135	39'415	5'445	44'526	23'134	9'684	20'072	13'701	131	1'745	13'744	1'693	1'105	956	193'668

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	Kunstabauten: Brücken	Übrige Kunstabauten	Fahrbahn	Bahnstrom- anlagen	Sicherungs- anlagen	Niederspan- nungs- und Telekomanlagen	Publikums- anlagen	Fahrzeuge Infrastruktur	Betriebsmittel und Diverses	Total
Anlagen in Bau Bestand 01.01.2021	12'922	-	691	26'847	4'772	7'187	764	2'651	303	1'838	57'976
Rechnungen Dritte	11'075	125	115	72'400	6'101	3'317	1'870	2'460	34	867	98'362
Eigenleistungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1'048	1'048
Total Investition	11'075	125	115	72'400	6'101	3'317	1'870	2'460	34	1'915	99'411
Erfolgsrechnung (Aufwand)	-3'826	-	-1	-8'162	-329	-435	-56	-577	-	-3'006	-16'393
Anlagenrechnung (Aktivierung)	-20	-	-	-44	-972	-8	-196	-581	-336	-701	-2'857
Bestand Anlagen im Bau 31.12.2021	20'152	125	804	91'041	9'572	10'060	2'382	3'954	-	47	138'136

Bericht der Revisionsstelle

an die Generalversammlung der BLT Baselland Transport AG

Oberwil

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der BLT Baselland Transport AG bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang (Seite 40 bis 55) für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

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

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

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG



Thomas Brüderlin



Thomas Huntzinger

Revisionsexperte
Leitender Revisor

Basel, 21. April 2022

PricewaterhouseCoopers AG, St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, 4002 Basel
Telefon: +41 58 792 51 00, Telefax: +41 58 792 51 10, www.pwc.ch

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



Ein Tango Tram unterwegs auf der Linie 11 Richtung St. Johanns-Tor.

Führungsorgane

Verwaltungsrat

André Dosé, Münchwilen
Präsident

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Vizepräsident

Lorenz Altenbach, Dornach

Thomas Hofmann, Hersberg

Gabi Mächler, Basel

Christian Pestalozzi, Oberwil

Doris Rutishauser, Muttenz

Daniela Schneeberger, Thürnen

Anita Schweizer, Hölstein

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Basel

Geschäftsleitung

Andreas Büttiker, Therwil
Direktor

Fredi Schödler, Sissach
Stv. Direktor
Leiter Betrieb & Technik

Doris Rutishauser, Muttenz
Leiterin Finanzen, a.i.

Christian Boos, Seltisberg
Leiter Betrieb

Alexandra Gasser, Münchenstein
Leiterin Personal

Philipp Glogg, Röschenz
Leiter Fahrzeuge

Reto Meister, Dornach
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur



Die BLT hielt ihr Angebot trotz Coronapandemie das ganze Jahr aufrecht.



Die Buslinie 64 bedient das Bachgrabenareal, den Life-Science-Forschungs- und -Entwicklungsstandort in Allschwil.

Fahrgastzahlen auf tiefem Niveau

Die Coronapandemie hatte das Jahr 2021 fest im Griff. Die von Bund und Kantonen verordneten Schutzmassnahmen liessen die Fahrgastzahlen auf tiefem Niveau stagnieren. Im Jahr 2021 nutzten 38,4 Millionen Fahrgäste das BLT Liniennetz und legten 132,8 Millionen Personenkilometer zurück. Die Kennzahlen liegen leicht über Vorjahrsniveau, verglichen mit dem Jahr 2019 massiv darunter. Der Rückgang gegenüber 2019 beträgt 16,7 Millionen Fahrgäste (–30,4 %) und 54,5 Millionen Personenkilometer (–29,1 %).

Das Jahr 2021 startete mit einem mehrmonatigen Shutdown. Diverse Massnahmen zum Schutze vor dem Coronavirus wie die Homeoffice- und die Zertifikatspflicht prägten das ganze Jahr. Das öffentliche Leben stand still und die Mobilität der Bevölkerung war auf das Minimum reduziert. Die Auswirkungen der Coronapandemie und der verordneten Massnahmen widerspiegeln sich in den Fahrgastzahlen, die sich mit 38,4 Millionen auf tiefem Niveau bewegten. Die BLT hielt ihr Angebot das ganze Jahr aufrecht. Einzig das Nachtangebot wurde erst Mitte Jahr wieder hochgefahren.

Tramlinien verlieren im Stadtbereich

Die Tramlinie 11/E11 verzeichnete mit 14,4 Millionen Fahrgästen eine marginale Zunahme von +1 Prozent gegenüber dem Vorjahr sowie ein Minus von 7,2 Millionen (–33,3%) im Vergleich zum Jahr 2019. Der Angebotsausbau der Linie E11 mit zwei zusätzlichen Kursen am Morgen sowie verlängerten Angebotszeiten tagsüber führten zur leichten Zunahme gegenüber dem Vorjahr. Auf den Tramlinien 10/17 waren 14,0 Millionen Fahrgäste unterwegs, ein Minus von 0,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr respektive –32 Prozent (–6,5 Millionen) gegenüber 2019.

Bei den Tramlinien fällt der markant höhere Fahrgastrückgang in der Stadt auf. Kurze Distanzen werden vorzugsweise zu Fuss, mit dem Fahrrad, E-Bike oder E-Trottinett zurückgelegt, während für längere Distanzen weiterhin das Tram benutzt wird.

Buslinien stagnieren oder legen leicht zu

Auf den BLT Buslinien waren insgesamt 8,6 Millionen Fahrgäste unterwegs, ein Plus von 6,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr respektive ein Minus von 23,1 Prozent gegenüber 2019. Die Fahrgastzahlen der Buslinien 60 und 62, zwei klassische Pendlerlinien, stagnierten mit +3,9 Prozent respektive +2,8 Prozent auf Vorjahresniveau. Wegen der Homeofficepflicht reduzierten sich die Pendlerströme.

Eine leichte Zunahme von Fahrgästen gegenüber 2020 verzeichneten die Buslinien 61 und 64 (+6,5%, +7,7%). Schülerinnen und Schüler nutzen diese Linien als Zubringer und der ganzjährige Präsenzunterricht sorgte für konstante Zahlen. Eine überdurchschnittliche Zunahme von 75'312 Fahrgästen (+12,3%) wies die Linie 65 von Arlesheim Dorf nach Pfeffingen auf. Sie ist einerseits eine wichtige Zubringerlinie zur Primarschule Schützenmatt, andererseits stösst das im Jahr 2020 lancierte Angebot der Streckenverlängerung von Dornach Bahnhof nach Arlesheim Dorf auf rege Nachfrage.

Die Buslinie 47 von Bottmingen via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof verzeichnete einen starken Fahrgastanstieg von 0,2 Millionen (+13,6%) gegenüber dem Vorjahr. Da der Präsenzunterricht an Fachhochschulen sowie Grossveranstaltungen im Freien mit Zertifikatspflicht ab Mitte 2021 wieder uneingeschränkt möglich waren, stiegen die Pendler- und Besucherströme auf dieser Linie wieder an.

Steigende Fahrgastzahlen im Oberbaselbiet

Die Buslinien im oberen Baselbiet zeigten gegenüber dem Vorjahr mehrheitlich leicht bis überdurchschnittlich steigende Fahrgastfrequenzen. Dies ist auf die schnelleren Verbindungen, die verbesserten Anschlüsse und den 7,5-Minuten-Takt morgens und abends auf der Buslinie 19 als Bahnersatz der Waldenburgerbahn, auf den Präsenzunterricht an den Grundschulen sowie auf veränderte Angebote zurückzuführen.

Fahrgastfrequenzen

Linie	2021	2020	2021	2020
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	12'282	12'316	49'899	49'895
11/E11	14'390	14'278	41'994	41'466
17	1'635	1'667	4'823	4'941
19 (WB)	1'430	1'344	11'150	10'163
37	875	823	1'801	1'742
47	1'449	1'276	3'885	3'397
58	167	155	242	227
59	129	131	178	183
60	1'387	1'335	5'090	5'037
61	624	586	1'171	1'098
62	391	381	1'109	1'097
63	154	148	574	572
64	1'362	1'265	4'814	4'434
65	687	612	1'388	1'219
66	282	273	700	677
92	30	26	116	100
93	39	41	104	99
105	125	116	245	218
106	101	99	383	357
107	536	520	1'907	1'879
108	232	240	989	1'003
109	39	34	72	62
110	2	2	8	6
BLT Nachtnetz	28	40	138	202
TOTAL	38'376	37'708	132'780	130'074

Bahn-, Tram- und Buslinien

Linienverzeichnis und Streckenlänge

Bahnlinien

19*	Liestal Bahnhof–Waldenburg Bahnhof	13,100 km
Total	Bahnlinien	13,100 km

* Wird vom 6. April 2021 bis 10. Dezember 2022 mit Bussen als Bahnersatz betrieben.

Tramlinien

10	Rodersdorf Station–Oberwil–Heuwaage–Aeschenplatz–Münchenstein–Dornach Bahnhof	25,974 km
11	Aesch Dorf–Reinach–Dreispietz–Basel Bahnhof SBB–Aeschenplatz–St-Louis Grenze	14,235 km
14*	Pratteln–Muttentz–Kantonsgrenze BL/BS–Aeschenplatz–Messeplatz–Dreirosenbrücke	12,534 km
17	Ettingen Bahnhof–Schiffplände–Claraplatz–Wiesenplatz	12,215 km
Total	Tramlinien	64,958 km

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

Buslinien

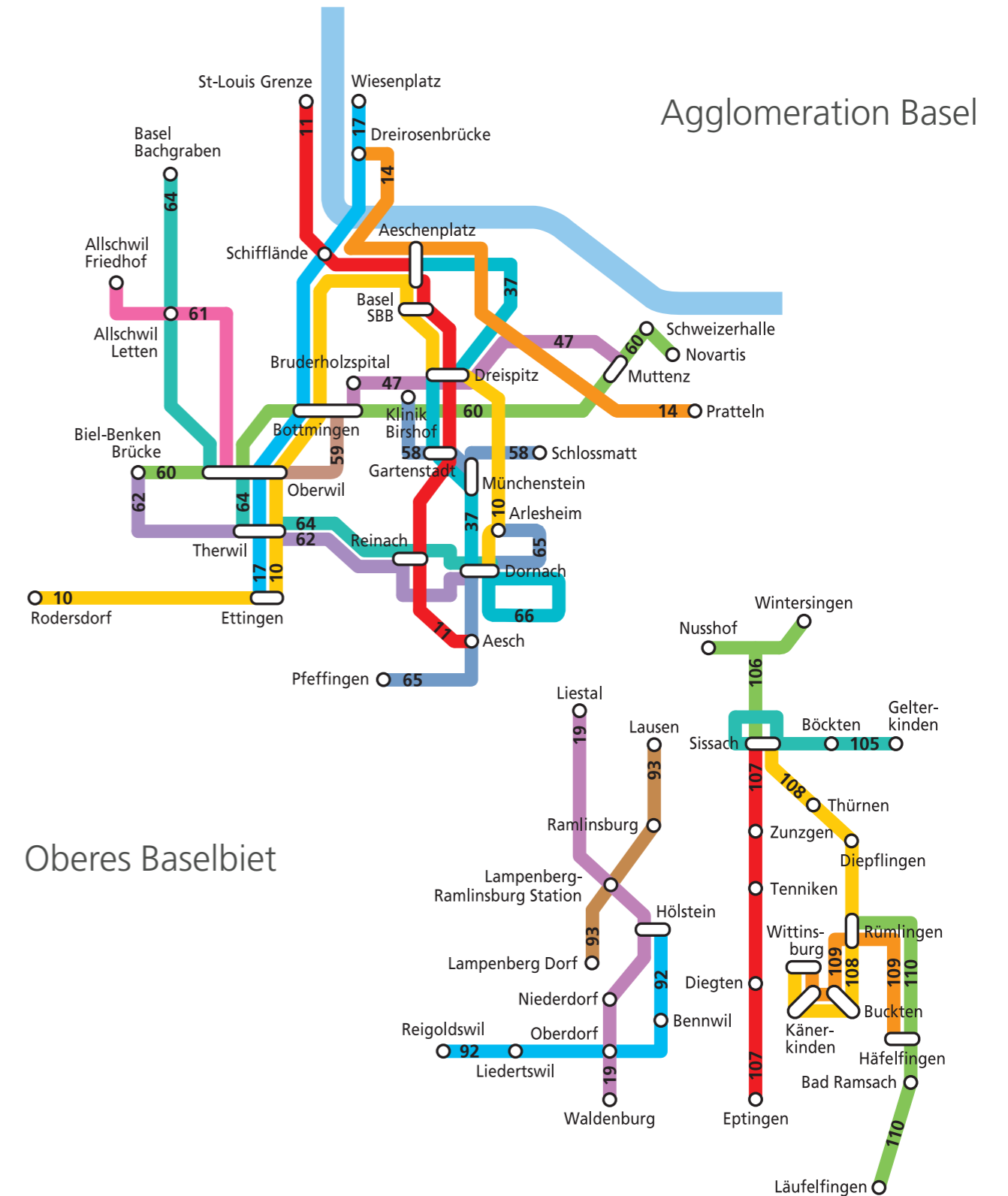
37*	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispietz–Aeschenplatz	10,276 km
47	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispietz–Muttentz Bahnhof	9,260 km
58	Ortsbus Münchenstein: Klinik Birshof–Schlossmatt	4,755 km
59	Ortsbus Oberwil/Bottmingen: Oberwil Zentrum–Bottmingen Schloss	3,721 km
60	Biel-Benken Brücke–Bottmingen–Münchenstein–Muttentz–Muttentz Novartis	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
63**	Dornach Bahnhof–Münchenstein Bahnhof–Muttentz Bahnhof	9,225 km
64	Basel Bachgraben–Allschwil–Oberwil–Therwil–Reinach–Dornach Bahnhof	14,667 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–Ramlingen–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–Häufelfingen Dorf	6,813 km
110	Rümlingen Dorf–Häufelfingen–Läufelfingen Bahnhof	7,735 km
Total	Buslinien	170.127 km

* Neue Linienführung ab 12.12.2021 während der Hauptverkehrszeiten: Aeschenplatz–Dreispietz–Gartenstadt–Dornach (12,531 km)

** Seit 12.12.2021 nicht mehr in Betrieb

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

Streckennetz



Das Streckennetz der BLT umfasst den Bahnersatzverkehr der Linie 19 Liestal–Waldenburg, die vier Tramlinien 10, 11, 14 und 17 sowie 19 Buslinien im unteren und 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, Stadler Rail AG,
Valencia Kommunikation AG

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