

Geschäfts- bericht 2025



**Wir machen
vorwärts.**



3

Editorial

4

Menschen für öffentliche
Mobilität begeistern

8

S-Tram 17 –
Margarethenverbindung

10

TINA Trams im
Fahrgastbetrieb

12

Tango Flotte
Fit für die Zukunft

15

Pick-e-Ride
Mobilität auf Abruf

22

BLT Campus eröffnet

28

Waldenburgerbahn –
teilautomatisierter Betrieb

40

Ein Hoch auf die 200er!

52

Finanzieller Lagebericht

56

Konzernrechnung

84

Fahrgastzahlen

88

Linien- und Streckennetz

Innovativ unterwegs



VR-Präsident
(rechts) und
CEO

Das Jahr 2025 war geprägt von Innovationen und Erneuerungen. Einmal mehr schrieb die Waldenburgerbahn Geschichte. Als erste Bahn der Schweiz fährt sie teilautomatisiert im Grade of Automation 2 und bestätigt damit ihren Pioniergeist. Mit der intelligenten Verknüpfung von Pick-e-Ride, das mit den On Demand-Shuttles die erste und die letzte Meile abdeckt, macht die BLT einen entscheidenden Schritt hin zur integrierten Mobilität.

Bei der Mobilitätswende spielen Unternehmen eine Schlüsselrolle. Das neue Angebot Go! Business der BLT zeigt Geschäftskunden die Potenziale für eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie auf und bietet smarte, nachhaltige Lösungen zur Gestaltung der Mitarbeitendenmobilität. Mit der Mobilitätsapp Go! Business erhalten die Unternehmen das passende Managementinstrument dazu.

Als lernende Organisation fördert die BLT die Innovation und Mitwirkung der Mitarbeitenden und investiert in ihre persönliche und fachliche Weiterentwicklung. Anfang August 2025 öffnete der BLT Campus seine Türen – das künftige Herzstück für Personal- und Organisationsentwicklung, Kompetenzmanagement und Unternehmenskultur. Ergänzend zum physischen Campus stehen den Mitarbeitenden eine digitale Lernplattform sowie eine Stunde Vorwärtszeit pro Woche als bezahlte Lernzeit zur Verfügung.

Eine ausgezeichnete Unternehmenskultur ist entscheidend, um innovative Lösungen umzusetzen und Menschen für öffentliche Mobilität zu begeistern. Die BLT erhielt im Jahr 2025 erstmals die Auszeichnung Great Place To Work, die auf einer anonymen Umfrage der

Mitarbeitenden basiert. Sie stärkt damit ihre Marktposition als attraktive Arbeitgeberin, die eine besonders mitarbeitendenfreundliche Unternehmenskultur pflegt.

Mit der Ausflottung der Schindler Trams ging eine über vierzigjährige Ära zu Ende. Ein emotionaler Moment für die BLT und die Mitarbeitenden. Die Tramflotte wird durch 25 moderne TINA Trams ersetzt, die seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 im Fahrgastbetrieb verkehren.

Im Geschäftsjahr 2025 setzte die BLT ihre positive Entwicklung fort und erwirtschaftete einen Gesamtgewinn von CHF 0,9 Millionen. Die Fahrgastnachfrage stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 Prozent. 50,7 Millionen Fahrgäste waren auf dem BLT Liniennetz unterwegs.

Im Namen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit viel Engagement, Umsetzungsstärke und Innovationskraft täglich dazu beitragen, die BLT voranzubringen. Ein grosses Dankeschön geht an unsere Partner und Stakeholder für ihr Vertrauen und die wertvolle Zusammenarbeit. Ebenso danken wir unseren Kundinnen und Kunden für ihre Treue.

Christoph B. Bühler
Präsident des
Verwaltungsrates

Frédéric Monard
CEO

Menschen für öffentliche Mobilität begeistern



Mit hoher Qualität
und ausgezeichnetem
Kundenservice

**«Wir investieren gezielt
in die Führung und
Weiterbildung unserer
Mitarbeitenden.»**



Frédéric Monard
CEO

Die BLT wandelt sich zur integrierten Mobilitätsdienstleisterin. Mit innovativen Lösungen, hoher Qualität und einem ausgezeichneten Service will sie Kundinnen und Kunden begeistern. Wie konsequent sie dies umsetzt, erläutert CEO Frédéric Monard im Interview.

Die BLT setzt konsequent auf Innovation und Kundenbegeisterung. Welche Meilensteine prägten das Jahr 2025?

2025 war für die BLT ein Jahr der konsequenten Umsetzung. Prägend war die Automatisierung GoA2 der Waldenburgerbahn (WB). Damit haben wir die führende Position der WB als modernste Meterspurbahn Europas weiter gefestigt. Hinzu kommt die intelligente Verknüpfung mit Pick-e-Ride, das mit den On Demand-Shuttles die erste und die letzte Meile abdeckt und vom Pilotprojekt in den regulären Wochenbetrieb übergang. Damit macht die BLT einen entscheidenden Schritt hin zur integrierten Mobilität.

Um innovative Lösungen voranzubringen und Menschen für öffentliche Mobilität zu begeistern, braucht es eine gute Unternehmenskultur mit begeisterten, engagierten Mitarbeitenden. Das macht den grossen Unterschied. Im Jahr 2025 erhielt die BLT die international anerkannte Great Place To Work-Auszeichnung. Sie basiert auf einer anonymen Befragung unserer Mitarbeitenden und attestiert der BLT eine ausgezeichnete Unternehmenskultur.

Im Waldenburgertal fährt die WB teilautonom und ist mit On Demand-Shuttles smart vernetzt. Übernimmt die BLT eine Vorreiterrolle?

Das Interesse an der Waldenburgerbahn als modernste Meterspurbahn Europas ist gross. Mit der Teilautomatisierung GoA2 schaut die Bahnwelt noch stärker auf das Waldenburgertal. Weit über 50 Delegationen aus dem In- und Ausland haben sich für eine Besichtigung angemeldet und seit GoA2 nehmen die Anfragen weiter zu. Das neue Angebot Pick-e-Ride zeigt unsere Bereitschaft, bisherige nicht kostendeckende Buslinien mit einem flexiblen On Demand-Betrieb zu ersetzen.

Digitalisierung und Automatisierung basieren nie auf Selbstzweck. Es geht dabei immer um Verlässlichkeit, Sicherheit und um ein besseres Kundenerlebnis. Das treibt uns in der BLT an und nicht das Ziel, eine Vorreiterrolle innezuhaben.

Innovation und Kundenbegeisterung setzen eine gute Unternehmenskultur voraus. Wie erhöht die BLT ihre Arbeitgeberattraktivität?

Im Jahr 2025 haben wir gezielt in die Führung und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden investiert. Ebenso in unsere «Wir machen vorwärts»-Mentalität, welche sich durch Umsetzungsstärke und Eigenverantwortung auszeichnet. Das ist für eine hohe Arbeitgeberattraktivität wichtig.

Die Mitarbeitenden wollen mitgestalten und mitwirken. Nur mit zufriedenen, engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern können wir unsere Vision erreichen und Menschen für öffentliche Mobilität begeistern.

«Eine gute Unternehmenskultur mit begeisterten Mitarbeitenden macht den grossen Unterschied.»

Frédéric Monard, CEO

Welche Projekte stehen im Jahr 2026 im Fokus?

Wir werden Pick-e-Ride weiterentwickeln und den Betrieb optimieren. Auf der Linie 11 steht die letzte Bauetappe der Infrastrukturerneuerung bevor. Dort wird zugleich eine CBTC-Teststrecke realisiert, denn wir wollen die WB-Technologie künftig auch auf unserem Stammnetz einsetzen. Die App «Basel Go!» werden wir mit weiteren Funktionalitäten wie TNW-Tickets und U-Abo ergänzen, sodass wir der Bevölkerung eine leistungsstarke Mobilitätsapp bieten können. Bezüglich Mitarbeitendenmobilität haben wir eine Zusammenarbeit mit der Handelskammer beider Basel lanciert. Unser Ziel ist es, die Unternehmen in der Region proaktiv mit unserem neuen Angebot Go! Business zu unterstützen.

Das wichtigste Projekt bleibt der Angebotsausbau Leimental mit dem S-Tram 17. Der Kanton Basel-Stadt wird 2026 über die Finanzierung der Margarethenverbindung entscheiden. Ein Entscheid, der für die Realisierung des S-Trams 17 und für den weiteren Projektverlauf ausschlaggebend sein wird.

Im Betrieblichen Gesundheitsmanagement wollen wir einen grossen Schritt vorwärts machen. Die Mitarbeitenden sind unsere wichtigsten Ressourcen und ihre mentale und physische Gesundheit ist entscheidend, um Leistungen zu erbringen. Als Arbeitgeberin sind wir verpflichtet, dazu Sorge zu tragen.

Kerngeschäft weiter- entwickeln





6-7

S-Tram 17 - Margarethenverbindung als Schlüsselelement



Die Linie 17 wird zum
S-Tram aufgewertet

Die Margarethenverbindung ist für den Angebotsausbau Leimental im Rahmen des Tramnetzes 2030 unverzichtbar. Sie ist das zentrale Element für das S-Tram 17 und beeinflusst die Verkehrsabläufe in der Region positiv. Seit Herbst 2025 informiert ein Infotram auf dem BLT Liniennetz umfassend über das Projekt.

«Mit dem S-Tram 17 erhält das Leimental eine Angebotsqualität auf S-Bahnniveau. Eine durchgängige, schnelle und direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB und zu den grossen Arbeitsplatzgebieten beim Wettsteinplatz. Ein grosser Gewinn für die Bevölkerung und für Pendlerinnen und Pendler.»

Regierungsrat Isaac Reber,
Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft

«Ein kleiner Lückenschluss mit grosser Wirkung: Die Margarethenverbindung entlastet die Innenstadt von einer Tramlinie und das Gundeli vom Autoverkehr. Zudem können wir die Heuwaage grüner gestalten.»

Regierungsrätin Esther Keller,
Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

«Das Tram ist das flächeneffizienteste Verkehrsmittel. Mit dem S-Tram 17 nutzen wir die bestehende Traminfrastruktur smarter und bieten mit dem direkten, schnellen Angebot eine echte Alternative zum Auto.»

Frédéric Monard,
CEO BLT



Mehrwert für
die Fahrgäste

Mit der neuen Tramstrecke über den Margarethenstich wird das Leimental direkter an den Bahnhof Basel SBB und das grosse Arbeitsplatzgebiet um den Wettsteinplatz angebunden. Die Reisenden erhalten eine schnelle, direkte Verbindung zu ihrem Zielgebiet in der Stadt. Zugleich wird die Innenstadt von einer Tramlinie entlastet und das gesamte Netz zuverlässiger. Für die Realisierung des S-Trams 17 ist die Margarethenverbindung als zentrales Schlüsselement unverzichtbar.

Verkehrsabläufe im grünen Bereich

Wie wird sich die Margarethenverbindung mit dem S-Tram 17 auf die Verkehrsabläufe in der Region auswirken? Um diese Frage zu beantworten, wurden umfangreiche Analysen zum Verkehrsablauf durchgeführt. Sowohl die statistischen Berechnungen als auch die Verkehrssimulationen zeigten, dass mit der Margarethenverbindung die Verkehrsabläufe weiterhin gut und im grünen Bereich bleiben. Zudem kann die Weiterentwicklung des öV-Angebots wesentlich dazu beitragen, dass der Verkehr auf der Strasse nicht weiter zunimmt. Die BLT liess dazu das Video «Verkehrssimulation Margarethenverbindung» produzieren, welches die Verkehrsabläufe auf verständliche Art und Weise erklärt. Es ist auf der BLT Website blt.ch/stram17 abrufbar.

Direkte Fahrt – weniger Stopps – schneller am Ziel

Mit dem Angebotsausbau im Leimental wird die Linie 17 zu einem S-Tram aufgewertet. Wie eine S-Bahn hält das S-Tram 17 im vorderen Leimental nur noch einmal pro Ortschaft. Die Reisezeit zwischen den Leimentaler Gemeinden und dem Bahnhof Basel SBB wird deutlich um bis zu 12 Minuten verkürzt.

Seit Herbst 2025 fährt ein TINA Tram auf den Linien 10 und 17, welches die Fahrgäste unterhaltsam und umfassend zum Angebotsausbau Leimental und S-Tram 17 informiert. Anlässlich einer Medienorientierung zum Infotram S-Tram 17 zeigten Regierungsrätin Esther Keller, Regierungsrat Isaac Reber sowie Vertreter der BVB und des ACS die Vorteile des S-Trams 17 für die gesamte Region und die Notwendigkeit der Margarethenverbindung auf.

TINA Trams im Fahrgastbetrieb



25 TINA Trams sind auf dem BLT Liniennetz im Einsatz

Die BLT schloss Ende 2025 die Inbetriebnahme der 25 TINA Trams ab. Seither sind alle Fahrzeuge auf dem BLT Liniennetz im Fahrgastbetrieb unterwegs. BLT und Stadler Rail konnten gemeinsam eine Lösung für die Lärmemissionen finden und die serienmässige Fahrzeugmodifikation starten.

Die Lieferung der 25 TINA Trams an die BLT erfolgte planmässig bis Ende September 2025. Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 waren alle 25 TINA Trams betriebsbereit und, nebst den 38 Tango Trams, im Fahrgastbetrieb auf dem BLT Liniennetz im Einsatz.

Lärm- und Schwingungsmessungen

Aufgrund von Lärmemissionen des TINA Trams bei Weichenüberfahrten und in Kurven führte die BLT aufwendige Lärm- und Schwingungsmessungen durch. In enger Zusammenarbeit mit Stadler Rail setzte sie gezielte, wirkungsvolle Massnahmen zur signifikanten Reduktion der Lärmemissionen in einem Prototyp-Fahrzeug um. Messungen vor Ort belegten ihre Wirkung.

Medienganlass

Im August 2025 luden BLT und Stadler Rail gemeinsam zum Mediengespräch ein – inklusive einer Demofahrt im Prototyp-Fahrzeug. Sie informierten über die geplanten Fahrzeugmodifikationen und demonstrieren deren Wirkung am Bahnhof Basel SBB, wo die Lärmemissionen besonders stark waren. Die Medienschaffenden konnten sich selbst von der dämpfenden Wirkung der Fahrzeugmodifikationen überzeugen, indem zuerst ein nicht modifiziertes und danach das modifizierte TINA Tram über den Centralbahnplatz fuhren. Die akustische Verbesserung war deutlich wahrnehmbar.

Fahrzeugmodifikationen und serienmässige Umsetzung

Die im Prototyp umgesetzten Massnahmen zielten darauf, den Primärschall am Fahrwerk zu dämpfen sowie bei den Schürzen zu entkoppeln. Dazu wurden Massnahmen zur Schwingungsdämpfung – wie Dämpfung der Bremsattelbewegungen, Kunststoffführung der Magnetschienenbremsen und elastische Lagerung der Schürzen – ausgeführt.

Nachdem die Konstruktion der Serienlösung finalisiert war, startete die serienmässige Umsetzung, welche 2025 abgeschlossen wurde. Die Optimierungen zur Reduktion der Erschütterungen sind in Erprobung. Bis Ende 2026 werden auch diese Modifikationen an allen 25 TINA Trams abgeschlossen sein. Dann entsprechen die Emissionen der TINA Trams an den auffälligen Stellen dem Niveau der Tango Trams.

Serienlösung per Ende 2026

Nach erfolgreicher Implementierung der lärmindernden Massnahmen an allen TINA Trams per Ende 2025 liegt der Fokus auf der Reduktion der Vibrationen und Erschütterungen. Dazu laufen weiterhin Messungen und Tests. Diese sollen bis Mitte Jahr 2026 abgeschlossen sein. Die Serienlösung soll per Ende 2026 in allen TINA Trams implementiert sein.

Tango Flotte: fit für die Zukunft



Im Jahr 2025 startete die BLT das Refit-Programm für die Tango Tramflotte. Die 38 Fahrzeuge sind seit 2008 im Einsatz und haben rund die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht. Mit gezielten Massnahmen werden sie für die nächsten zwei Jahrzehnte fit gemacht – im Sinne der Nachhaltigkeit, der Werterhaltung und für mehr Fahrkomfort.



Die Tango Trams bilden mit 38 Fahrzeugen das Rückgrat der BLT Tramflotte. Das Refit ist eine branchenübliche Massnahme im Fahrzeuglebenszyklus und dient der langfristigen Sicherstellung von Betriebssicherheit, Verfügbarkeit und Qualität. Das Refit-Programm verläuft rollend und wird bis Ende 2028 abgeschlossen sein.

Ressourcenschonend und werterhaltend

Das Refit-Programm steht im Zeichen der Nachhaltigkeit. Die bestehenden Fahrzeuge werden ressourcenschonend instandgesetzt, modernisiert und technisch auf den neuesten Stand gebracht. So leistet die BLT einen aktiven Beitrag zur langfristigen Werterhaltung und verantwortungsvollen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Drei zentrale Module, die den langfristigen Fahrzeugeinsatz gewährleisten, werden umgesetzt. In einem ersten Schritt erfolgt die Schutzlackierung der Aussenhülle und in weiteren die Modernisierung der Technik und des Innenraums.

Aussenhülle

Die Fahrzeuge erhalten eine neue Schutzlackierung im charakteristischen BLT Gelb. Damit werden die Widerstandsfähigkeit und die Langlebigkeit der Aussenflächen für den täglichen Betrieb erhöht. Zugleich wird die ursprüngliche Farbwirkung wiederhergestellt.

Technische Systeme

Fahrwerk, Bremsen, Türen, Steuerungselektronik und weitere zentrale Systeme werden umfassend überholt, gewartet und bei Bedarf ersetzt. Zusätzlich wird eine neue, energieeffiziente Klimaanlage mit natürlichem Kältemittel eingebaut, was zur besseren Umweltbilanz des Fahrzeuges beiträgt.

Innenraum

Der Fahrgastraum wird modernisiert. Neue Materialien, optimierte Oberflächen sowie aktualisierte Fahrgastinformationen verbessern den Fahrgastkomfort und sorgen für ein zeitgemässes und angenehmes Kundenerlebnis.

Die Tango Flotte wird für die nächsten zwei Jahrzehnte fit gemacht



**Mit smarten,
nachhaltigen
Angeboten
erschliessen
wir die letzte
Meile.**

Frédéric Monard
CEO

Pick-e-Ride: Mobilität auf Abruf

Die Fahrgäste im Waldenburgerthal profitieren mit dem neuen On Demand-Angebot Pick-e-Ride von einem Angebotsausbau. Seit dem 1. März 2025 sind die On Demand-Fahrzeuge im Perimeter der bisherigen Buslinien 92 und 93 unterwegs.

Die regulären Buslinien 92 und 93 waren defizitär und wirtschaftlich nicht mehr tragbar. Die gesetzlichen Vorgaben erlaubten keine Weiterführung dieses Angebots. Deshalb beauftragte der Kanton Basel-Landschaft die BLT, ein modernes On Demand-Angebot einzuführen.

Besseres Angebot, mehr Flexibilität und Verfügbarkeit

Vom 1. März bis 13. Dezember 2025 erfolgte im Perimeter der Buslinien 92 und 93 jeweils am Samstag und am Sonntag von 9.00 bis 20.00 Uhr ein Testbetrieb mit dem On Demand-Angebot Pick-e-Ride. Einen fixen Fahrplan gibt es nicht mehr, das Pick-e-Ride-Fahrzeug fährt auf Abruf. Die Fahrzeuge bieten Platz für acht Personen sowie für einen Rollstuhl oder einen Kinderwagen.

Ähnlich wie bei Uber können die Fahrgäste entweder über die Pick-e-Bike-App oder über eine kostenlose Telefonnummer ein Fahrzeug anfordern. Sie erhalten ein Abholzeitfenster mit einer Wartezeit von rund 20 Minuten. Im Vergleich zum Zwei-Stunden-Takt der bisherigen Buslinien bietet das neue Angebot mehr Flexibilität, höhere Verfügbarkeit und weniger Wartezeiten – und dies ohne Aufpreis.

Flexibles Mobilitätsangebot an allen Wochentagen

Mit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 wurde das On Demand-Angebot auf alle Wochentage erweitert. Gleichzeitig wurde das On Time-Angebot für Schülerinnen, Schüler, Pendlerinnen und Pendler eingeführt. Zu Spitzenzeiten bedienen bis zu sechs Shuttles die definierten Haltestellen on time nach fixen Abfahrtszeiten. In Randzeiten wechselt das Angebot dynamisch in den On Demand-Betrieb und fährt ausschliesslich auf Nachfrage.

Die Pick-e-Ride-Shuttles ergänzen im Waldenburgerthal die modernste Meterspurbahn Europas und stärken zugleich die integrierte Mobilität. Mit diesem Angebotsausbau bietet die BLT den Fahrgästen einen klaren Mehrwert.



Das neue Angebot wird rege genutzt

Gesamte Wertschöpfungskette

Die BLT und Pick-e-Bike AG nutzen wertvolle Synergien und decken die gesamte Wertschöpfungskette des neuen Angebots ab – von der Software-Plattform und der App über die Bereitstellung der Fahrzeuge bis hin zum Betrieb und zum Kundenservice. Für das neue Angebot wurden 20 Mitarbeitende rekrutiert, die meisten davon direkt aus dem Waldenburgerthal. Die Fahrgäste bewerten Pick-e-Ride mit durchschnittlich 4,5 von 5 Punkten. Erste Optimierungen wurden bereits im laufenden Betrieb umgesetzt. Der erfolgreiche Start bestätigt den gewählten Ansatz. Der enge Austausch mit den beteiligten Gemeinden bleibt dabei zentral.

Pick-e-Bike auf Erfolgskurs



Immer mehr Personen
nutzen Pick-e-Bike

Immer mehr Kundinnen und Kunden nutzen die smarten, nachhaltigen Mobilitätsangebote von Pick-e-Bike. Eine starke Zunahme war im Geschäftskundensegment zu verzeichnen. Im Jahr 2025 stieg die Anzahl Fahrten im Vergleich zum Vorjahr um 36 Prozent.

Im Jahr 2025 legten die Kundinnen und Kunden von Pick-e-Bike insgesamt 300'000 Fahrten zurück, 80'000 Fahrten respektive 36 Prozent mehr als im Vorjahr. 500 E-Bikes und 90 E-Scooters standen dafür innerhalb der Nutzungszone zur Verfügung.

Zunahme von Geschäftskunden

Für das starke Wachstum war die Weiterentwicklung des Pick-e-Bike-Angebots für Geschäftskunden ausschlaggebend. Im Jahr 2025 konnte Pick-e-Bike namhafte Kundinnen und Kunden gewinnen wie Adullam, Basellandschaftliche Kantonalbank, Kantonsspital Basel, Klinik Arlesheim, Pantex, Sonnhalde und Valencia Kommunikation. Ihre Mitarbeitenden profitieren vom flexiblen und nachhaltigen Mobilitätsangebot und nutzen es rege. Die Anzahl Pick-e-Bike-Fahrten konnten dadurch massiv gesteigert werden.

Erweiterung Geofence

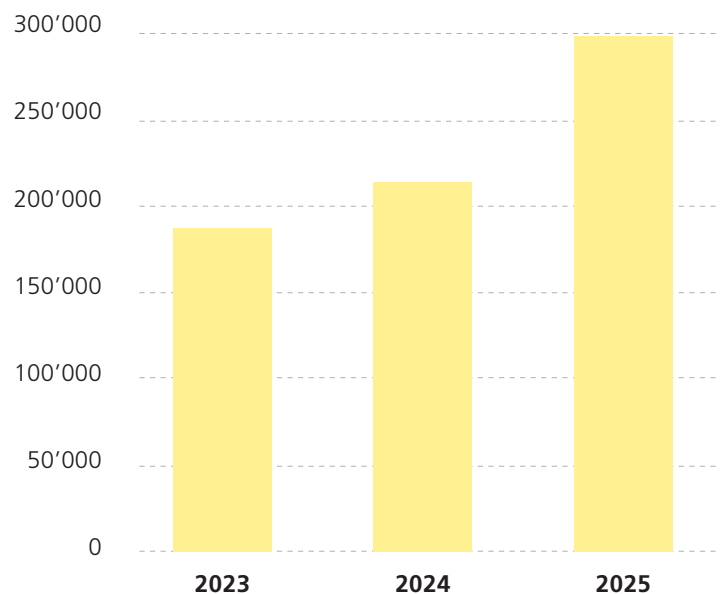
Der Geofence, die Nutzungszone von Pick-e-Bike, wurde im Jahr 2025 strategisch erweitert. In den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal kann seither das Pick-e-Bike-Angebot auf einer zusätzlichen Fläche von 8,5 Quadratkilometern als Free-Floating-System genutzt werden. In Bubendorf wurden zusätzlich zwei fixe Pick-e-Bike-Stationen eingerichtet. Das flexible Sharing-Angebot stösst in diesen Gemeinden auf grosse Nachfrage und wird insbesondere für Pendlerstrecken genutzt.

Beschaffung von Microlinos

Im Jahr 2025 beschafften die BLT und Pick-e-Bike als Servicepartner gemeinsam 20 neue vollelektrische Microlinos und erweiterten das Mobilitätsangebot von E-Bikes und E-Scooters mit einem E-Auto. Die Microlinos sind ausschliesslich im Geschäftskundenbereich sowie bei der BLT im Einsatz und haben eine Reichweite von rund 200 Kilometern bei einer Maximalgeschwindigkeit von 90 km/h. Sie bieten Platz für zwei erwachsene Personen und benötigen nur einen Drittel der Fläche eines herkömmlichen Autos.

BLT übernimmt Mehrheit von Pick-e-Bike

Die Unternehmen Primeo Energie, Basler Kantonalbank BKB und BLT Basellandschaftliche Transport AG gründeten im Frühjahr 2018 gemeinsam die Pick-e-Bike AG, an welcher sie paritätisch als Investoren beteiligt sind. Im Jahr 2025 übernahm die BLT die Mehrheit mit einem Anteil von 60 Prozent. Primeo Energie und BKB beteiligen sich weiterhin als Investoren zu je 20 Prozent.



CEO Pick-e-Bike AG

Roger Saladin begleitet das Pick-e-Bike-Sharing-Angebot seit dem Gründungsjahr und kennt es von der Pike auf. Ab 2020 war er als Betriebsleiter tätig. Seit April 2025 ist Roger Saladin CEO und führt ein junges Team von 45 Mitarbeitenden.

Arbeitgeber- attraktivität erhöhen





18-19

BLT ist zertifiziert als Great Place To Work



Die grosse Mehrheit der Mitarbeitenden bewertet die BLT als attraktive Arbeitgeberin

Seit Juni 2025 trägt die BLT das international anerkannte Label Great Place To Work. Sie stärkt damit ihre Marktposition als attraktive Arbeitgeberin, die eine besonders mitarbeitendenfreundliche Unternehmenskultur pflegt. Was die Zertifizierung für die BLT bedeutet, erläutert Jacqueline Spirig, Chief People Officer, im Interview.

Die BLT ist als Great Place To Work zertifiziert. Was bedeutet dies?

Das Label ist international anerkannt und ein Qualitätsmerkmal, das die Unternehmung für ein hervorragendes Arbeitsumfeld auszeichnet. Das Besondere an dieser Auszeichnung ist, dass sie auf dem anonymen Feedback der Mitarbeitenden basiert. Eine grosse Anzahl der Mitarbeitenden haben sich an der Umfrage beteiligt und mit ihren Rückmeldungen die BLT zu einem Great Place To Work gemacht. Was mich besonders freut, ist, dass sich 83 Prozent der Mitarbeitenden an ihrem Arbeitsplatz sehr gut fühlen. Der Trust Index, der Durchschnitt aller Antworten der Umfrage, liegt mit 75 Prozent deutlich über dem Mindestwert für die Zertifizierung von 65 Prozent. Das ist ein starkes Zeichen des Vertrauens in die BLT Kultur und eine Bestätigung, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Inwiefern profitieren die Mitarbeitenden und das Unternehmen davon?

Das Label macht sichtbar, dass die BLT eine attraktive Arbeitgeberin ist. Davon profitieren die Mitarbeitenden und das Unternehmen. Die Mitarbeitenden fühlen sich wohl am Arbeitsplatz, sie haben eine sinnstiftende Arbeit und können sich aktiv einbringen. Das erhöht ihre Motivation und stärkt die Unternehmensidentifikation, was wiederum der BLT einen Mehrwert bringt – bezüglich Produktivität, Loyalität und Kundenbegeisterung. Mit den Umfrageergebnissen haben wir auch wertvolle Hinweise für die Zukunft gewonnen. Die Feedbacks und Verbesserungsvorschläge geben Orientierung für die nächsten Schritte. Die Zertifizierung ist ein Ausgangspunkt für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Unternehmens. Auch künftige potenzielle Mitarbeitende kann das Label dazu motivieren, sich bei uns zu bewerben.

Was zeichnet die Unternehmenskultur der BLT aus?

Der freundliche Umgang miteinander, auf allen Stufen und in allen Abteilungen. Das wird von unseren Mitarbeitenden sehr geschätzt. Ebenso die gelebte Gleichberechtigung, eine faire Behandlung aller – unabhängig von Geschlecht, sexueller Orientierung, Nationalität, ethnischer Herkunft oder Alter. Viele Mitarbeitende empfinden ihre Tätigkeit als sinnstiftend und bedeutsam. Sie sind mit Herzblut und Leidenschaft dabei und

machen einen ausgezeichneten Job. Jede und jeder von uns trägt aktiv zum Erfolg des Unternehmens bei, und wir machen gemeinsam vorwärts, um Menschen für öffentliche Mobilität zu begeistern.

Plant die BLT weitere Massnahmen zur Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität?

Ja, gewiss. Die Arbeitgeberattraktivität zu erhöhen, ist eine der vier strategischen Stossrichtungen der BLT. Hier werden wir weiterhin investieren. Beispielsweise in das Betriebliche Gesundheitsmanagement, das wir im Unternehmen systematisch verankern werden, oder in moderne Mitwirkungsgefässe, in denen sich die Mitarbeitenden aktiv einbringen können. Ebenso werden Arbeitszeitmodelle modernisiert und flexibilisiert, mit dem Ziel, den Mitarbeitenden je nach Lebensphase individuellere Möglichkeiten zu bieten. Langfristig investieren wir in ein gemeinsames Führungsverständnis, das eine moderne und gesunde Art zu führen beinhaltet sowie Nähe und Empathie zulässt. Davon profitieren die Mitarbeitenden und das Unternehmen zugleich.

«Jede und jeder von uns trägt aktiv zum Erfolg des Unternehmens bei.»

Jacqueline Spirig, CPO



Kurzporträt

Jacqueline Spirig arbeitet seit 2025 in der BLT als Chief People Officer und ist Mitglied der Geschäftsleitung. Sie ist eine erfahrene Spezialistin für Personalentwicklung und Unternehmenskultur mit Blick auf nachhaltiges Wachstum.

BLT Campus eröffnet



Ein inspirierender Ort für
Weiterentwicklung und
Kreativität

Anfang August 2025 öffnete der BLT Campus seine Türen. Er bildet künftig das Herzstück der BLT für Personal- und Organisationsentwicklung, Kompetenzmanagement und Unternehmenskultur.



Der neue BLT Campus an der Erlenstrasse 35 in Therwil bietet mit seinen modernen Räumlichkeiten ideale Voraussetzungen für ein konsistentes, hochwertiges Lern- und Entwicklungsumfeld, das die Mitarbeitenden in allen Arbeitsphasen begleiten, stärken und langfristig binden soll. Grundbildung, Personalentwicklung und Kulturarbeit sind unter einem Dach vereint.

Optimale Rahmenbedingungen

Im BLT Campus finden alle physischen Aus- und Weiterbildungskurse statt wie jene der Fahrschule Bus und Tram. Zwei grosszügige Schulungsräume bieten Platz für Gruppenarbeiten und Seminare und ein Kreativraum lädt zum Brainstorming und Entwickeln von innovativen Ideen ein. Der Campus bietet optimale Rahmenbedingungen für Schulungen und einen inspirierenden Ort, an dem sich Mitarbeitende weiterentwickeln und neue Impulse sammeln können.

Gezielte Förderung der Kompetenzen

Die Mitarbeitenden werden gezielt gefördert und in ihren aktuellen und in Zukunft relevanten Kompetenzen gestärkt. Die Führungskräfte werden im wertebasierten Kompetenzmodell geschult sowie mit Führungskompetenzen und -instrumenten ausgestattet. Mit ihrem gemeinsamen Führungsverständnis tragen sie aktiv zur Stärkung der Unternehmenskultur und -identifikation bei. Ebenso wird die frühzeitige Nachfolge von Schlüsselpositionen geplant, um den Wissenstransfer sicherzustellen.

Digitales Learning Management System

Ergänzend zum physischen Campus steht den Mitarbeitenden eine digitale Lernplattform mit einer grossen Auswahl an Lernmodulen zur Verfügung. Die Mitarbeitenden können einzelne Module nach Interesse auswählen, andere sind im Rahmen ihrer Funktion zwingend zu absolvieren. Ablaufende Zertifikate und Nachweise beispielsweise werden systematisch erfasst, und die Mitarbeitenden werden automatisch und rechtzeitig zum Wiederholungskurs eingeladen.

Vorwärtszeit als Teil der Unternehmenskultur

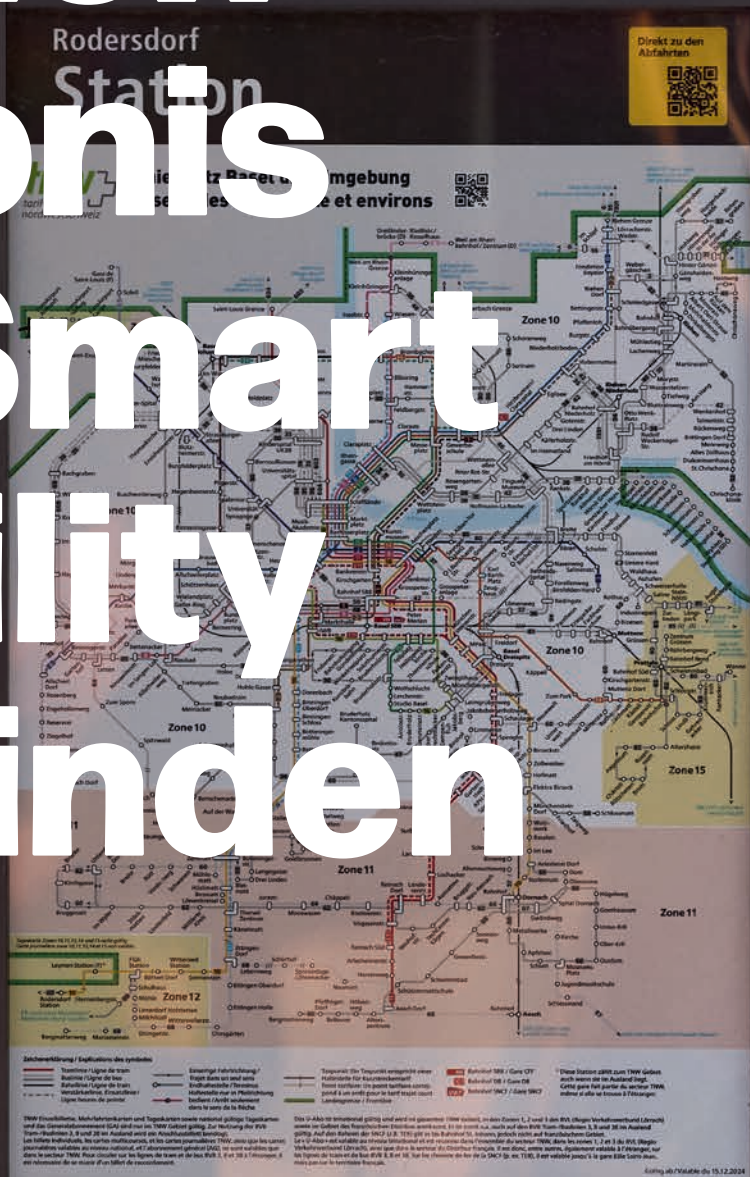
Die BLT ist eine lernende Organisation, die Innovation und Mitwirkung fördert und in die persönliche und fachliche Weiterentwicklung der Mitarbeitenden investiert. Deshalb stellt sie allen Mitarbeitenden pro Woche eine Stunde Vorwärtszeit als bezahlte Lernzeit zur Verfügung.

Die Vorwärtszeit ist mehr als nur Lernzeit, sie ist Teil der BLT Unternehmenskultur. Sie stärkt sowohl die bereichsübergreifende Zusammenarbeit und den Wissensaustausch als auch das gemeinsame Vorwärtskommen. Davon profitieren die Mitarbeitenden und die BLT.

Raum für Inspiration und Innovation

Mit den neuen Schulungsräumlichkeiten, der digitalen Lernplattform und der Einführung der Vorwärtszeit setzt die BLT ein starkes Zeichen für die Zukunft. Die BLT schafft damit Raum für Inspiration, Weiterentwicklung sowie Kreativität und eröffnet den Mitarbeitenden neue Möglichkeiten, ihre Potenziale zu entfalten.

Kunden- erlebnis mit Smart Mobility verbinden



10 Richtung Dornach, Bahnhof

BLT
Bilbaoer Verkehrsgesellschaft
Gültig von 15.12.2024 bis 13.12.2025

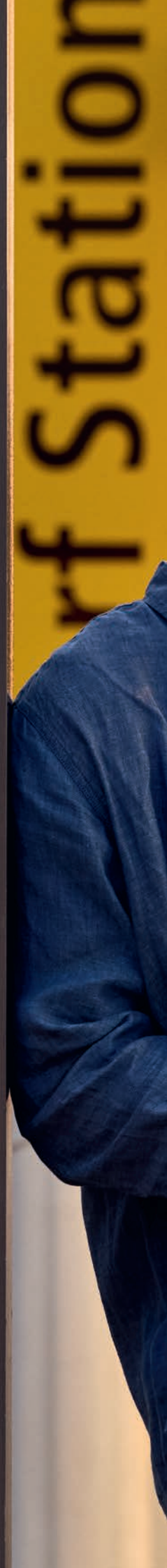
Montag - Freitag	Samstag	Sonn- / Feiertag
4 56	4	4
5 11 41 56	5 11 41	5 11 41
6 11 26 41 56	6 11 41	6 11 41
7 11 26 41 56	7 11 41	7 11 41
8 11 26 41	8 11 41	8 11 41
9 11 41	9 11 41	9 11 41
10 11 41	10 11 41	10 11 41
11 11 41	11 11 41	11 11 41
12 11 41	12 11 41	12 11 41
13 11 26 41 56	13 11 41	13 11 41
14 11 26 41 56	14 11 41	14 11 41
15 11 26 41 56	15 11 41	15 11 41
16 11 26 41 56	16 11 41	16 11 41
17 11 26 41 56	17 11 41	17 11 41
18 11 26 41 56	18 11 41	18 11 41
19 11 26 41 56	19 11 41	19 11 41
20 11 26 41	20 11 41	20 11 41
21 11 41	21 11 41	21 11 41
22 11 41	22 11 41	22 11 41
23 11 41 49	23 11 41	23 11 41 49
0 11 15 41 49	0 11 41 49	0 15 49
1 19 22 53	1 22 53	1 19
2	2	2
3	3	3
4	4	4

G = verkehrt nur Montag bis Donnerstag
H = verkehrt nur Freitag

K = verkehrt nur bis Arlesheim Dorf
L = nur bis Hülsmatt

An Feiertagen gilt der Sonntagsfahrplan. Als Feiertage gelten: Neujahr, Karfreitag, Ostersonntag, 1. Mai, Aufahrt, Pfingstmontag, 1. August, 25. und 26. Dezember

100





24-25

Wie die Mobilität von morgen heute beginnt



Anfang Mai 2025 verwandelte sich das Theater Basel in einen Hotspot für zukunftsweisende Mobilitätslösungen. Branchenführer von Mobilitätsanbietern, Unternehmen, Behörden und der Tech-Industrie präsentierten Best Practices, disruptive Technologien und innovative Konzepte.



Der Smart Mobility Day
stiess auf grosses Interesse

Nach der ausverkauften Premiere im Jahr 2024 hat sich der Smart Mobility Day als zentrale Plattform für den Austausch zwischen Mobilitätsanbietern, Unternehmen, Behörden und der Tech-Industrie etabliert. Rund 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer strömten am 8. Mai 2025 in das Theater Basel und nahmen am Smart Mobility Day teil. Das Programm umfasste hochkarätige Vorträge, Austausch in der Community und eine exklusive Filmvorführung, die neue Perspektiven auf die Mobilität der Zukunft eröffnete.

Best Practices und wegweisende Projekte

Unter dem Motto «Innovation trifft Umsetzungskraft – wie die Mobilität von morgen heute beginnt» standen praxisnahe Vorträge im Fokus. Führende Köpfe aus Unternehmen, Tech-Industrie und Verwaltung stellten zukunftsweisende Mobilitätslösungen und konkrete Use Cases vor. Die Impulse lieferten wertvolle Anregungen, auch für die Weiterentwicklung im eigenen Unternehmen.



Networking

Ein starkes Netzwerk von Partnern aus Industrie, Bildung und Forschung bietet die ideale Plattform, um innovative Technologien und Konzepte vorzustellen und zu diskutieren. Der persönliche Austausch innerhalb der Mobilitäts-Community ist ein zentraler Bestandteil des Events – mit dem Ziel, die Mobilität der Zukunft aktiv mitzugestalten.

WB schreibt Schweizer Bahngeschichte

Als erste Bahn der Schweiz ist die Waldenburgerbahn teilautomatisiert unterwegs und macht damit einen grossen Schritt vorwärts im automatisierten Bahnbetrieb.



Im Dezember 2025 erteilte das Bundesamt für Verkehr der BLT Baselland Transport AG die Betriebsbewilligung «CBTC mit GoA2» für die Waldenburgerbahn (WB). Das Communications-Based Train Control (CBTC)-System ist ein digitales Zugassistenten- und Zugsicherungssystem, das teil- und vollautomatisiertes Fahren in den Stufen 1–4 (GoA1–GoA4) ermöglicht.



Grade of Automation 2

Seit Ende Dezember 2025 fährt die Waldenburgerbahn als erste Bahn der Schweiz teilautomatisiert im Grade of Automation 2 (GoA2) und bestätigt damit einmal mehr den Pionier- und Innovationsgeist in diesem Tal.

Mit GoA2 fährt die Waldenburgerbahn zwischen den Haltestellen auf der 13,1 Kilometer langen Strecke automatisch. Die Fahrt läuft nach der Schliessung der Türen und der Freigabe der Fahrt durch die Triebfahrzeugführerin bzw. den Triebfahrzeugführer vollautomatisch ab. Das CBTC-System regelt die Geschwindigkeit und die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten, steuert die Bahnübergänge optimiert an und hält den Zug automatisch präzise an der nächsten Haltestelle an.

Effizienter und effektiver Fahrbetrieb

Mit dem teilautomatisierten Fahren werden ein gleichmässiger, effizienter und effektiver Fahrbetrieb sowie eine höhere Fahrplanpünktlichkeit sichergestellt. Verspätungen können reduziert und zu frühe Abfahrten an den Haltestellen verhindert werden. Die Fahrten erfolgen konstant, energieeffizient und ressourcenschonend.

Der automatisierte Bahnbetrieb bringt Kundinnen und Kunden einen Mehrwert und trägt zu einem schonenden Umgang mit Ressourcen bei.

Unterstützung und Entlastung des Fahrpersonals

Das teilautomatisierte Fahren mit GoA2 unterstützt die Fahrdienstangestellten bei der täglichen Arbeit und entlastet sie zugleich von Routineaufgaben. Sie können sich stärker und vorausschauend auf die Strecke und den Verkehr konzentrieren. Die Verantwortung für die sichere Fahrt der Waldenburgerbahn liegt weiterhin bei den Triebfahrzeugführerinnen und -führern:

- Sie überwachen den Fahrgastwechsel an den Haltestellen und geben den Befehl zur Weiterfahrt.
- Sie bremsen das Fahrzeug, falls nötig bis zum Stillstand, wenn sich ein Hindernis auf dem Fahrweg befindet.
- Sie erkennen Notfallsituationen frühzeitig und lösen die notwendigen Massnahmen aus, um diese zu beheben.

Depotbetrieb im Grade of Automation 4

Der Manöverbetrieb auf dem Bahnhofareal Waldenburg wird vollständig automatisiert werden. Im Dezember 2025 starteten die ersten Fahrttests der WB im Grade of Automation 4. Die Bereitstellung der Fahrzeuge, das An- und Abkuppeln sowie Fahrten in den Abstellbereich, ins Depot und in die Waschanlage werden künftig vollautomatisch und fahrerlos erfolgen. Die Manöverfahrten werden ohne Fahrgäste ausgeführt, jedoch auf dem gesamten Perimeter der Bahnhofsanlage Waldenburg inklusive der Perrongleise stattfinden.

Tap and Ride in Bussen

Die BLT führte im Jahr 2025 das moderne, digitale Ticketverkaufssystem Tap and Ride in den Bussen ein. Es ermöglicht den Fahrgästen einen einfachen, schnellen und bargeldlosen Ticketkauf und löst den bisherigen Verkauf durch das Fahrpersonal ab.

Die BLT geht auf die sich ändernden Kundenbedürfnisse ein und bietet den Ticketverkauf über das moderne, digitale Selbstbedienungssystem Tap and Ride an. Sie führte das neue Angebot schrittweise bis zum Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 in sämtlichen BLT Bussen ein. Zugleich stellte sie das Chauffeurverkaufssystem, das seine Lebensdauer erreicht hatte, ein. Die Buschauffeusen und Buschauffeure können sich künftig vollumfänglich auf ihr Kerngeschäft, das Fahren, fokussieren – für mehr Sicherheit und höhere Pünktlichkeit.

Einfach und benutzerfreundlich

Die neuen Tap and Ride-Geräte verfügen über ein benutzerfreundliches Touchdisplay, das einfach und intuitiv zu bedienen ist. Die Fahrgäste wählen ihr Ticket direkt am Bildschirm aus und bezahlen kontaktlos. Als Zahlungsmittel werden alle gängigen Debit- und Kreditkarten akzeptiert sowie eine wiederaufladbare Prepaid-Karte der SBB. Die gekauften Tickets werden in Papierform ausgegeben.

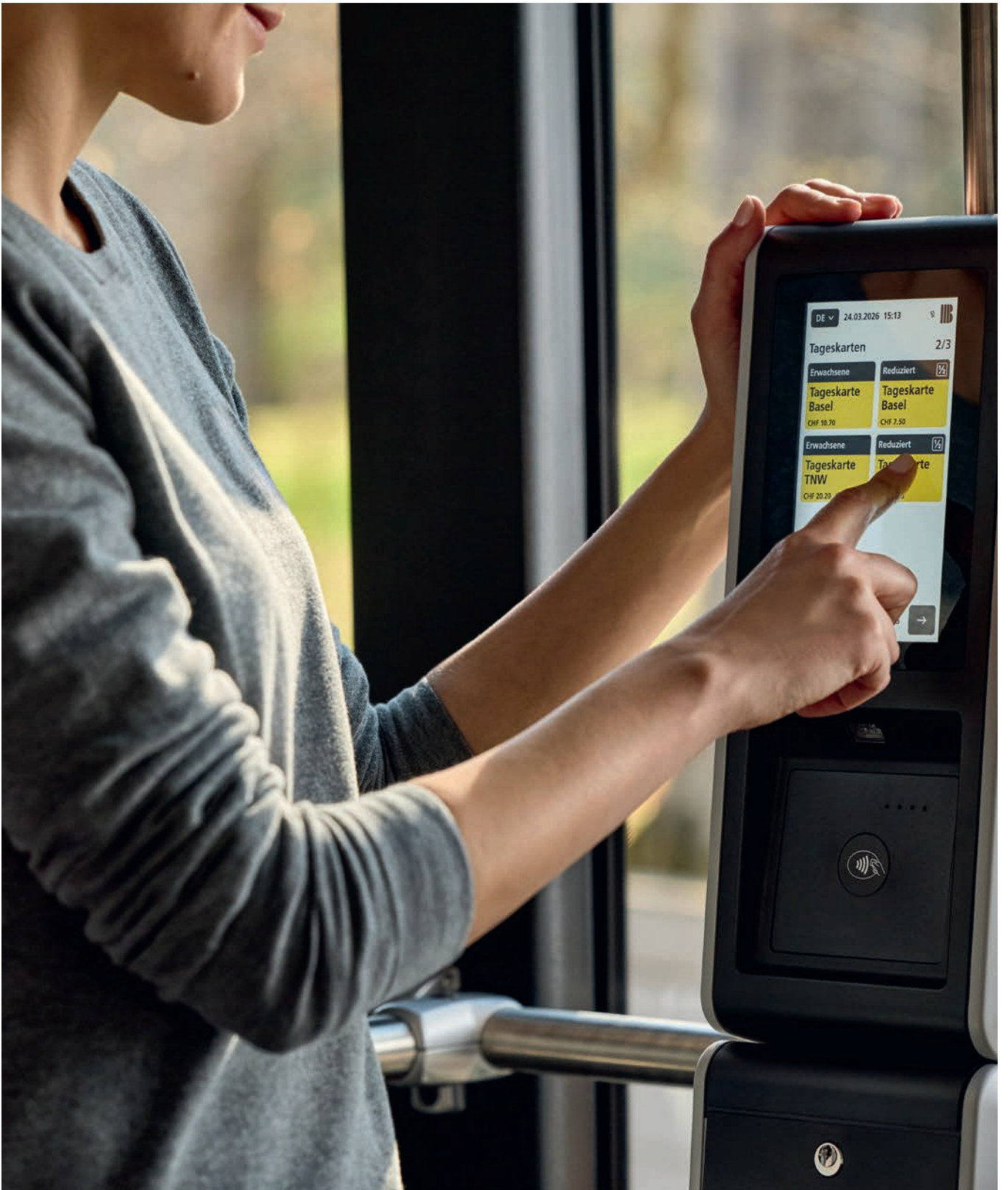
Geringe Nachfrage

Während der Ticketverkauf durch die Buschauffeure/Buschauffeusen seit Jahren stark zurückgeht, nimmt der Online-Verkauf kontinuierlich zu. Vom TNW-Gesamtumsatz werden knappe 0,1 Prozent der Tickets über den Verkaufskanal im Bus gelöst. Tap and Ride ist ein Restverkaufssystem, das nicht digital affinen Personen einen niederschweligen, spontanen und anonymen Zugang zum öffentlichen Verkehr gewährleistet.

Tap and Ride

**Einfach.
Digital.
Bargeldlos.**





Einfach und intuitiv
zu bedienen

30-31

B2B-Angebot aufbauen

The background of the image is a blurred outdoor scene. It shows a paved road with yellow lane markings, a grassy area, and several trees with green foliage. The lighting suggests it's daytime, with shadows cast on the road. The overall aesthetic is clean and professional, suitable for a business-related title.



32-33

Go! Business: intelligente Mobilität für smarte Unternehmen



Personalisierte Mobilität
per App

Die Mitarbeitendenmobilität wird für Unternehmen zunehmend zu einem strategischen Instrument und Wettbewerbsvorteil. Das neue Angebot Go! Business der BLT zeigt Geschäftskunden die Potenziale für eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie auf und bietet eine fundierte Grundlage sowie smarte Lösungen für die Umsetzung.

Im Jahr 2025 entwickelte die BLT das neue Dienstleistungsangebot Go! Business für Geschäftskunden, die Mobilität als strategisches Instrument nutzen wollen. Unternehmen verschaffen sich einen Wettbewerbsvorteil, wenn sie die Mobilität ihrer Mitarbeitenden smarter und nachhaltiger gestalten. Die BLT berät und unterstützt sie in der erfolgreichen Umsetzung.

Mehrwert für Geschäftskunden

Unternehmen spielen bei der Mobilitätswende eine Schlüsselrolle. Mit Go! Business erhalten sie eine objektive Sicht auf die Pendlerwege ihrer Mitarbeitenden, eine fundierte Bewertung der Optimierungspotenziale und einen konkreten Umsetzungsplan. Das schafft Transparenz und klare Entscheidungsgrundlagen, um ihre Arbeitgeberattraktivität, die CO₂-Ziele und die Flächennutzung gezielt zu verbessern. Die Parkplatzknappheit eröffnet Potenziale für tiefere Infrastrukturkosten, eine effizientere Nutzung und mehr Flexibilität.

Potenzialcheck

Der datenbasierte Potenzialcheck durchleuchtet die Mitarbeitendenmobilität. Dabei werden eine vertiefte Situationsanalyse durchgeführt, die Pendlerwege der Mitarbeitenden analysiert sowie der aktuelle und potenzielle Modalsplit ermittelt. In einem Workshop wird das Thema mit dem Kunden vertieft, gemeinsam ein Mobilitätskonzept entwickelt und das weitere Vorgehen definiert. Innerhalb weniger Wochen erhält der Geschäftskunde einen Abschlussbericht mit klaren Empfehlungen zur Neugestaltung und nachhaltigen Umsetzung der Mitarbeitendenmobilität.

Mobilitätsapp Go! Business

Im Jahr 2025 entwickelte die BLT die neue Mobilitätsapp Go! Business. Sie stellt damit den Geschäftskunden ein passendes Arbeits- und Managementinstrument zur Verfügung, mit dem sie ihre Mobilitätsbudgets einfach zuteilen und die Mitarbeitenden die Mobilitätsangebote bequem und flexibel nutzen können. Die App Go! Business ist in der App Basel Go! integriert und läuft auf derselben Technologieplattform. Die BLT macht damit einen wichtigen Schritt vorwärts in ihrer Vision «Menschen für öffentliche Mobilität begeistern».

«Die datenbasierte Analyse der BLT liefert die Grundlage für intelligente Entscheidungen und hebt unsere Mitarbeitendenmobilität auf das nächste Level.»

Arnoud Middel,
Chief People Officer, Straumann Group

Erste Projekte für Geschäftskunden realisiert

Das neue Dienstleistungsangebot Go! Business stösst bei den Geschäftskunden auf grosses Interesse. Die BLT konnte im Jahr 2025 bereits erste namhafte Unternehmen als Kunden gewinnen, unter anderen die Straumann Group.

Mobilitätsevent Birsstadt

Am 3. Dezember 2025 fand der Mobilitätsevent Birsstadt im Uptown Basel zum Thema «Neue Wege für die Mobilität in der Birsstadt – Mitarbeitendenmobilität im Zentrum» statt. Die Referenten, darunter Regierungsrat Isaac Reber, zeigten in ihren Impulsreferaten die Erneuerungen im öV-Angebot, innovative Mobilitätslösungen für Geschäftskunden sowie die Bedeutung der Mobilität in der Birsstadt für die Region auf.

Infrastruktur- erneuerung Linie 14



Die Infrastruktur der Linie 14 wurde im Sommer 2025 auf mehreren Streckenabschnitten in Basel-Stadt und Basel-Landschaft erneuert. Projektleiter Fabiano Rosa zeigt auf, was bei kantonsübergreifenden Bauprojekten zu beachten ist und worauf er in seiner Funktion besonderen Wert legt.



Für die Infrastrukturerneuerung der Linie im Kanton Basel-Landschaft ist die BLT zuständig, für den Betrieb die BVB. Was muss dabei besonders berücksichtigt werden?

Gute Kommunikation und Koordination sind zentral, damit ein solches Projekt reibungslos abläuft. Wir standen in engem Austausch mit den BVB und dem Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und sprachen die Betriebsplanung und die Bauarbeiten zwischen den Haltestellen Aeschenplatz und St. Jakob, Muttenz Dorf und Lachmatt sowie in der Tramwendschleife Wartenberg ab. Der Bau der Sicherungsanlage Wartenberg beispielsweise musste so konzipiert werden, dass die BVB und die BLT die Anlage bedienen und mit ihren Fahrzeugen befahren können.

Gab es während der Bauphase unerwartete Herausforderungen?

Die Bauarbeiten verliefen nach Plan, sodass wir die zeitlich kurze Streckensperrung für solch ein grosses Bauvolumen einhalten konnten. Die termingerechte Fertigstellung der Bauarbeiten verdanken wir dem Projektteam und den beauftragten Unternehmen. Sie leisteten ausgezeichnete Arbeit. Zugleich spielte uns auch das gute Wetter in die Karten.

Die BLT setzt den Wertstoffkreislauf um. Was bedeutet dies?

Die BLT hat die Verwertung von Schüttgütern öffentlich ausgeschrieben und einer spezialisierten Unternehmung den Auftrag erteilt. Über diesen Lieferanten entsorgen, verwerten und beziehen wir direkt und ohne Umwege Schüttgüter. Die BLT kann dadurch direkten Einfluss auf den Umgang mit Material nehmen. Wir verwerteten 80 Prozent des Bodenmaterials und verbauten dieses rezyklierte Material wieder direkt auf der Baustelle. Unser Ziel ist es, das vorhandene Bodenmaterial maximal wiederzuverwerten, den endlichen Abbau von Primärbaustoffen zu reduzieren und ausschliesslich Material zu deponieren, das nicht verwertbar ist.

80 Prozent der Schottergüter wurden wiederverwertet

«Der persönliche und direkte Kontakt ist mir sehr wichtig.»

Fabiano Rosa,
Leiter Fahrbahn und Projekte

Wie wird der Kontakt mit Anwohnenden, Gewerbetreibenden, Gemeinden und Fahrgästen, die vom Bau direkt betroffen sind, gepflegt?

Eine gute Kommunikation mit allen betroffenen Anspruchsgruppen ist entscheidend für ein einvernehmliches Miteinander und einen möglichst reibungslosen Projektablauf. Wir sind vor, während und nach der Bauphase in regelmässigem Austausch und nutzen dafür verschiedene direkte und indirekte Kommunikationskanäle. Der persönliche und direkte Kontakt ist mir sehr wichtig. Ich versuche, umsichtig und direkt mit den Betroffenen zu kommunizieren und im Dialog Probleme rund um die Baustelle gemeinsam zu lösen oder Fragen zu beantworten. So unterstützten wir beispielsweise die KMU Muttenz, welche einen massiven Kundenrückgang während der Bauphase befürchteten, mit einer Werbekampagne an den provisorischen Bushaltestellen und auf den Screens in den Bussen. Ab und zu überraschen wir die Leute auch mit einer unerwarteten Aktion. So verteilten wir an einem Sommertag den Fahrgästen und den Bauarbeitenden feine Gasparini-Glacés als eine willkommene Erfrischung.

Sind in nächster Zukunft weitere Infrastrukturerneuerung der Linie 14 geplant?

Nein. Wir haben in den letzten sechs Jahren auf diversen Abschnitten die Infrastruktur vollständig erneuert. Somit ist die gesamte Strecke auf basellandschaftlichem Boden, von St. Jakob bis Pratteln, in einem guten Zustand. In den kommenden Jahren stehen auf dieser Linie keine Umbauprojekte an.



Kurzporträt

Fabiano Rosa, Leiter Fahrbahn und Projekte, arbeitet seit 2018 bei der BLT. Als Fachspezialist für Infrastrukturerneuerungen engagiert er sich für zukunftsorientierte Lösungen, digitales Projektmanagement (BIM-Methode) und nachhaltiges Bauen.

Blick auf die Baustelle aus der Vogelperspektive





38-39

Ein Hoch auf die 200er!



Ein Schindler Fahrzeug in Lwiw im Fahrgastbetrieb

Eine über 40 Jahre währende Ära geht zu Ende. Im Jahr 2025 schritt die Ausflottung der Schindler Trams voran. Ein Grossteil der Fahrzeuge wird in der Ukraine weiterhin in Betrieb sein. Im Interview blicken Philipp Glogg und Hans Mitterer auf die Schindler Ära zurück und erläutern die Bedeutung dieser Tramflotte.





Die zweite Ära der Schindler Fahrzeuge in der Ukraine ist eingeläutet

Hans Mitterer, als Spezialhandwerker Tramunterhalt kennen Sie die Schindler Trams in- und auswendig. Was hat Sie an dieser Tramflotte besonders fasziniert?

Das Zusammenspiel vom elektrischen und pneumatischen Bremssystem – das war einzigartig und eindrucksvoll. Ebenso die Robustheit der Fahrzeuge.

Wie erlebten Sie den Moment, als die ersten Schindler Trams ausgeflottet wurden?

Mehr als 30 Jahre lang haben mich die Fahrzeuge beruflich begleitet – da steckt viel Herzblut drin. Es tat weh, als die ersten Fahrzeuge ausgeflottet wurden.

Sie hatten eine Delegation von Technikern der Firma Electrotrans auf dem Schindler Tram in Oberwil ausgebildet. Wie lief dies ab?

Die Techniker waren vier Wochen bei uns in Ausbildung. Wir haben sie umfassend instruiert in Fahrausbildung, Grundwissen Schindler Serie 200, Fahrwerk und Elektrik, Fahrzeugwartung, Behebung von Störungen, Elektrik und Mechanik der Türen und Nebenbetriebe. Es war herausfordernd, in so kurzer Zeit so viel Wissen zu vermitteln. Doch gemeinsam haben wir es geschafft. Die Zusammenarbeit und auch die sozialen Kontakte funktionierten ausgezeichnet und machten grosse Freude.

Die Schindler Trams werden in der Ukraine weiter im Einsatz sein. Was bedeutet das für Sie?

Ich bin sehr glücklich, dass die meisten unserer Schindler Trams ein zweites Leben in der Ukraine erhalten. Ich bin überzeugt, dass das Technikteam von Electrotrans einen ausgezeichneten Job machen wird und die Fahrzeuge noch lange in Betrieb sein werden.

«Es tat weh, als die ersten Fahrzeuge ausgeflottet wurden.»

Hans Mitterer,
Spezialhandwerker



Kurzporträt

Hans Mitterer arbeitete von 1994 bis zu seiner Pensionierung Ende 2025 als Spezialhandwerker Unterhalt bei der BLT. Er organisierte die Ausflottung der Schindler Trams und die Ausbildung von sechs ukrainischen Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe Electrotrans, Lwiw, bei der BLT in Oberwil.

«Die Schindler Trams spiegeln die Innovationskraft der BLT nach aussen wider.»

Philipp Glogg,
CTO

Lang leben die 200er!

Die BLT wird drei Kompositionen bis Ende 2026 betriebsbereit halten und bei Bedarf auf der Linie 17 als Verstärkung einsetzen. Somit werden die Schindler Trams noch nicht vollständig aus dem Alltagsbild verschwinden. Zwei Kompositionen werden Ende 2026 nach Lviv in die Ukraine geliefert. Eine Komposition wird langfristig bei der BLT und zusammen mit dem Bar Lounge Tram in den historischen Fahrzeugpark für Oldtimer-Fahrten aufgenommen.

Philipp Glogg, die Schindler Trams waren die ersten Fahrzeuge, welche die BLT selbst beschaffte. Ist die Ausflottung mit besonders viel Wehmut verbunden?

Selbstverständlich ist die Ausflottung mit einer gewissen Wehmut verbunden. Die Fahrzeuge haben uns über 40 Jahre lang zuverlässig begleitet und sind als das Rückgrat der BLT wahrgenommen worden. Sie haben die Innovationskraft der BLT nach aussen widergespiegelt. Ich denke dabei an den Niederflureinstieg, der in den 90er-Jahren ergänzt wurde und ein Novum war.

Was zeichnete das Schindler Tram besonders aus?

Zuverlässigkeit, Robustheit, Unauffälligkeit. Es sind nicht die schönsten Fahrzeuge, die gebaut wurden, aber sie haben mit ihren Eigenschaften das Fundament für die Erfolgsstory der Linien 10/17 und 11/E11 als erfolgreiche Stadtbahnlinien entscheidend mitgeprägt.

Die BLT hatte im Jahr 2025 drei Tramflotten unterschiedlicher Generationen im Einsatz. Wo liegen die markantesten Unterschiede in der Fahrzeugentwicklung?

Für die Fahrgäste beim Einstieg und beim Reisekomfort. Die Tango und TINA Trams bieten bei allen Türen einen Niederflureinstieg. Während der Fahrt punkten die neueren Fahrzeuge mit Klimatisierung und einem deutlich gehobenen Fahrgastinformationsstandard. Im Betrieb ist die höhere Maximalgeschwindigkeit von TINA und Tango mit 80 km/h gegenüber den Schindler Fahrzeugen mit 65 km/h auf den geraden Abschnitten klar spürbar. Beim Fahrzeugunterhalt weichen die bisher elektromechanischen Komponenten den elektronischen Komponenten. Die elektromechanischen Komponenten waren zwar sehr zuverlässig, aber auch wartungsintensiv.

Die Schindler Trams erhalten in der Ukraine ein zweites Leben. Was bedeutet das für die BLT?

Aus Sicht der BLT ist es eine schöne Geschichte, dass die Fahrzeuge auch nach 40 Jahren im Einsatz immer noch fit sind für ein zweites Leben. In der Ukraine haben die Fahrzeuge eine gute Chance, ihren Lebenszyklus nachhaltig zu verlängern. Die Fachteams sind handwerklich sehr geschickt und haben umfassendes Know-how. Das braucht es.

Kurzporträt



Philipp Glogg, Chief Technical Officer, arbeitet seit 2017 bei der BLT. Als Experte für autonome Mobilität und innovative Fahrzeugtechnologien engagiert er sich für zukunftsorientierte Lösungen und für ein effizientes Flottenmanagement.



Die zuverlässigen, robusten
Schindler Fahrzeuge prägten
das Stadtbild jahrzehntelang

42-43

Kurznachrichten

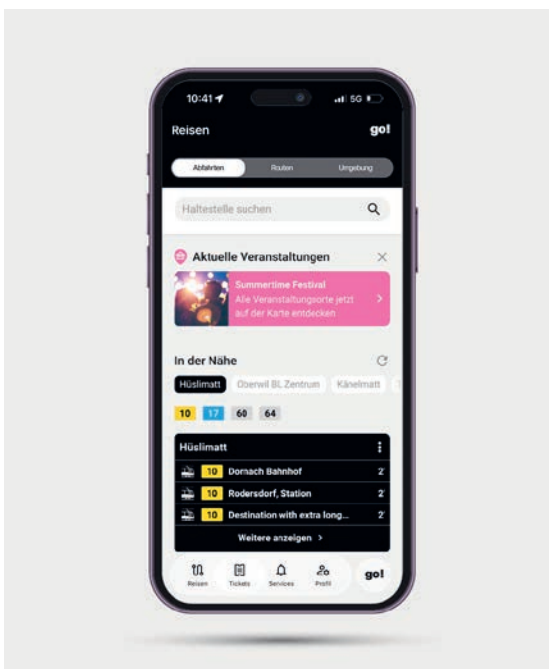
Ablehnung Birsigpark

Am 18. Mai 2025 lehnte das Stimmvolk der Gemeinde Binningen die Volksinitiative «Für einen Birsigpark» mit 67,3 Prozent deutlich ab. Das Abstimmungsresultat ebnet den Weg für die Ersatzneubauten auf dem Areal Spiesshöfli entlang der Bottmingerstrasse. Das Bauprojekt wurde von den Grundeigentümern Albert Lück-Stiftung, BLT Baseland Transport AG und dem Kanton Basel-Landschaft zusammen mit der Gemeinde während mehrerer Jahre entwickelt. Geplant sind drei Liegenschaften mit insgesamt 91 Wohnungen.



Volksinitiative
abgelehnt

BLT App Basel Go! – zusätzliche Funktionen



Mehrwert für
Nutzer

Die smarte Mobilitätsapp für die Region Nordwestschweiz wurde im Jahr 2025 mit weiteren Features ergänzt: Bei besonderen Anlässen und Ereignissen wie Festivals, Veranstaltungen, Sportevents oder Fahrplanwechsel bietet der Eventmodus im Abfahrten-Tab eine Übersicht über die Veranstaltung mit vertieften Informationen, Programmhilights, Standortkarten, Haltestelleninfos und weiteren Services. Wird eine Reise in der App Basel Go! geplant, kann das TNW-Ticket direkt in der App gekauft werden.

Geschäftskunden, welche die BLT Dienstleistung Go! Business in Anspruch nehmen, erhalten über den Business Tab in der App Basel Go! direkten Zugriff. Sie managen darüber das Mobilitätsbudget, und ihre Mitarbeitenden wählen und nutzen das Angebot nach ihren Bedürfnissen.

Einführung neues Lohnmodell

Die BLT führte am 1. September 2025 für alle Mitarbeitenden im GAV ein neues Lohnmodell ein, das von der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV genehmigt wurde. Das neue Lohnschema bietet mehr Transparenz und Einfachheit. Alle Mitarbeitenden werden nach denselben transparenten Kriterien eingestuft. Alle haben eine Funktion und eine zugewiesene Lohnklasse, in welcher sie sich über die Jahre entwickeln können.

Mehr
Transparenz



Werbepartnerschaft mit FC Basel und EHC Basel



Im öV zum
Match

Die BLT nutzt die hohe Reichweite des FC Basel und des EHC Basel, um die App Basel Go! einem breiten Publikum bekannt zu machen. Im St. Jakob-Park präsentiert sich der Spielertunnel im Basel-Go!-Design, während im Eishockeystadion die Eisbearbeitungsmaschine im auffälligen Basel-Go!-Look über das Eis fährt. Zusätzlich wird in den Spielpausen auf den Stadionbildschirmen ein Basel-Go!-Werbespot gezeigt. Nach Spielende erscheint der öV-Fahrplan – eine zentrale Funktion der App – auf den Screens und unterstreicht so den praktischen Nutzen von Basel Go! für die Zuschauerinnen und Zuschauer.



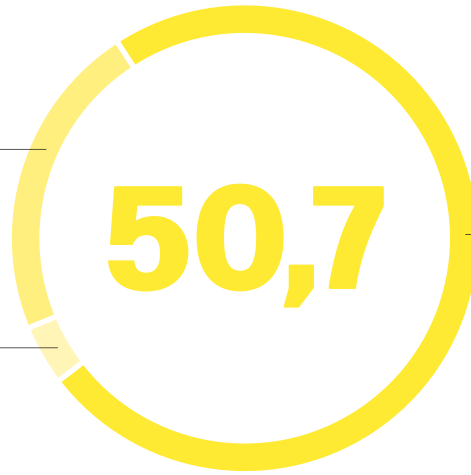
Kennzahlen BLT 2025

Fahrgäste

In Mio.

11,2 Busfahrgäste

2,1 Bahnfahrgäste



37,4 Tramfahrgäste

+ 1,8 %

Personenkilometer

In Mio.

170,3

3,4 Pkm pro Fahrgast

App «U-Abo»



444'285

Downloads,
kumuliert



+ 9,2 %

Umsatzsteigerung 2025
CHF + 3,1 Mio.

Apps «Tickets» und «Basel Go!»



537'755

Downloads,
kumuliert

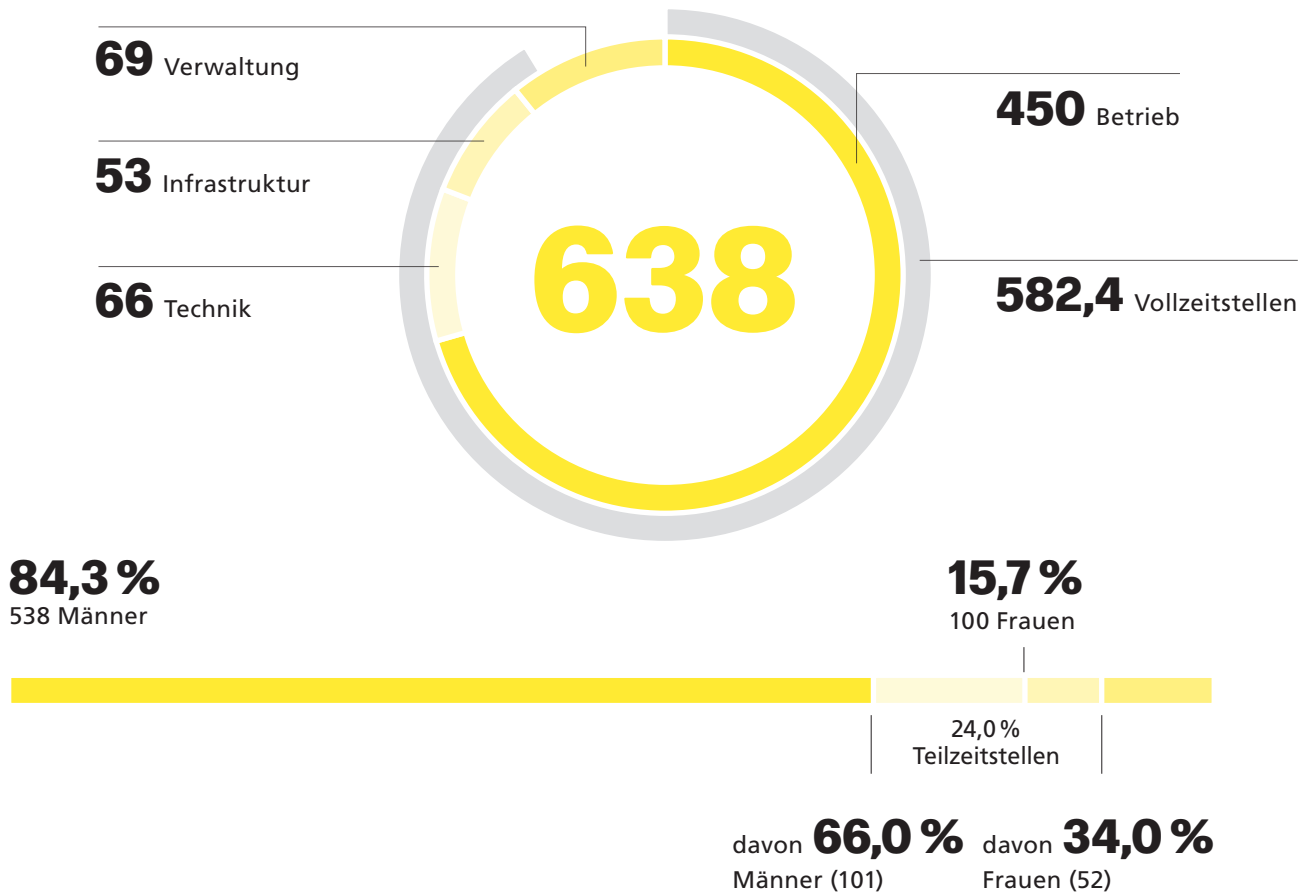


+ 5,3 %

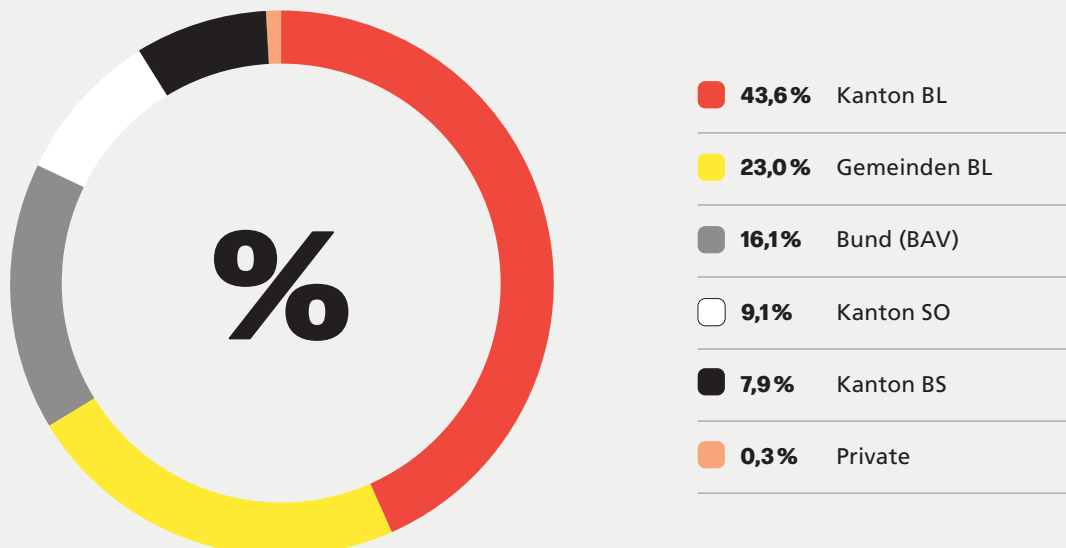
Umsatzsteigerung 2025
CHF + 0,62 Mio.

46-47

Mitarbeitende



Aktionäre



Finanzkennzahlen

Betriebsertrag
in Mio. CHF

152,5

Personen-
verkehrsertrag
in Mio. CHF

55,1

Jahresergebnis
in Mio. CHF

0,9

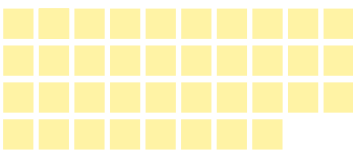
Bilanzsumme
in Mio. CHF

976,8

Tram-, Bahn- und Busflotte



25
TINA Trams



38
Tango Trams



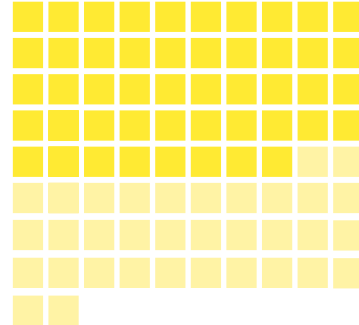
10
Schindler Trams



10
Tramlink
Stadtbahnfahrzeuge



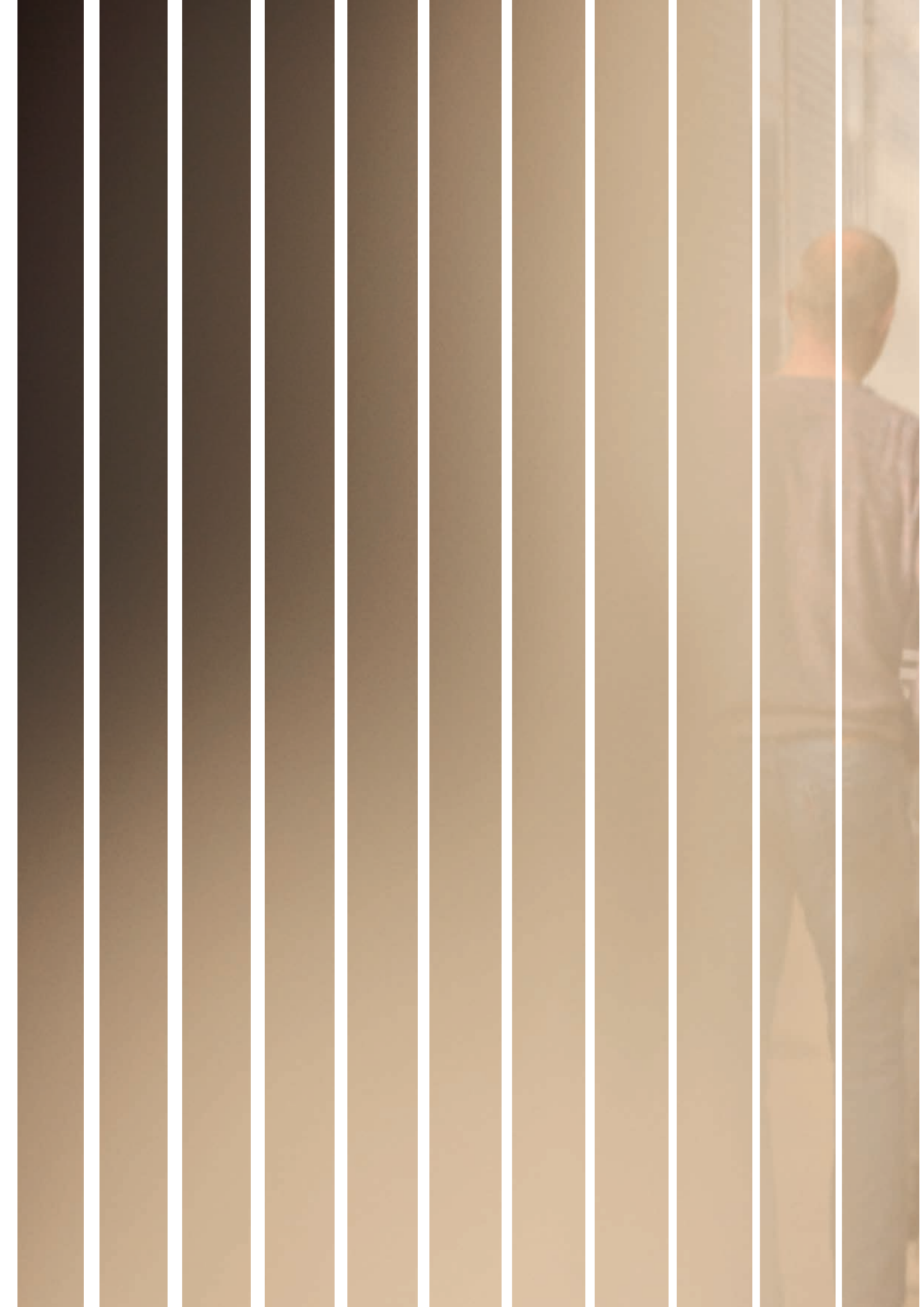
7
Nostalgietrans



82
Linienbusse

davon
34
Elektrobusse

48-49





50-51

Finanzieller Lagebericht

Die grösste Fahrplanumstellung in der Geschichte der BLT wurde im Dezember 2025 erfolgreich umgesetzt. Der Angebotsausbau konzentrierte sich insbesondere auf den Busbereich und wurde planmässig realisiert. 50,7 Millionen Fahrgäste nutzten das Liniennetz der BLT, 1,8 Prozent mehr als im Vorjahr, und legten 170,3 Millionen Personenkilometer zurück. Einen grossen Schritt vorwärts machte die Waldenburgerbahn: Sie fährt seit Ende 2025 teilautomatisiert im Fahrgastbetrieb.

Geschäftsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2025 erwirtschaftete die BLT einen Gesamtgewinn von CHF 0,9 Millionen (2024: CHF 1,0 Millionen).

Die Sparte Infrastruktur schloss das Geschäftsjahr mit einem Verlust von CHF 1,1 Millionen ab. Der Bereich Regionaler Personen- und Ortsverkehr (RPV) erzielte hingegen ein positives Ergebnis von CHF 0,8 Millionen. Der Verkehrsertrag lag mit CHF 55,1 Millionen um CHF 0,8 Millionen über dem budgetierten Wert. Der Umsatz des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) stieg auf CHF 249,9 Millionen an. Der TNW erzielte damit erstmals wieder höhere Erträge als im Jahr 2019. Aufgrund der erneuten Reduktion des TNW-Verteilschlüssels gelang es der BLT jedoch noch nicht, die pandemiebedingten Einbussen vollständig auszugleichen. Der marktwirtschaftliche Bereich schloss mit einem Gewinn nach Steuern von CHF 1,2 Millionen ab. Die erstmalige Vollkonsolidierung der Tochtergesellschaft Pick-e-Bike AG wirkte sich mit CHF 0,3 Millionen positiv auf das Konzernergebnis aus.

Verkehrserträge

Die Verkehrserträge stiegen gegenüber 2024 um CHF 1,5 Millionen auf CHF 55,1 Millionen, was einer Zunahme von +2,7 Prozent entspricht. Wie im Vorjahr entwickelten sich die Einzelfahrkarten (Bartarif) besser als die Abo-Verkäufe. Der BLT Anteil an den TNW-Gesamteinnahmen sank im letzten Jahr leicht auf 21,72 Prozent (Vorjahr: 21,93 Prozent).

Abgeltungen

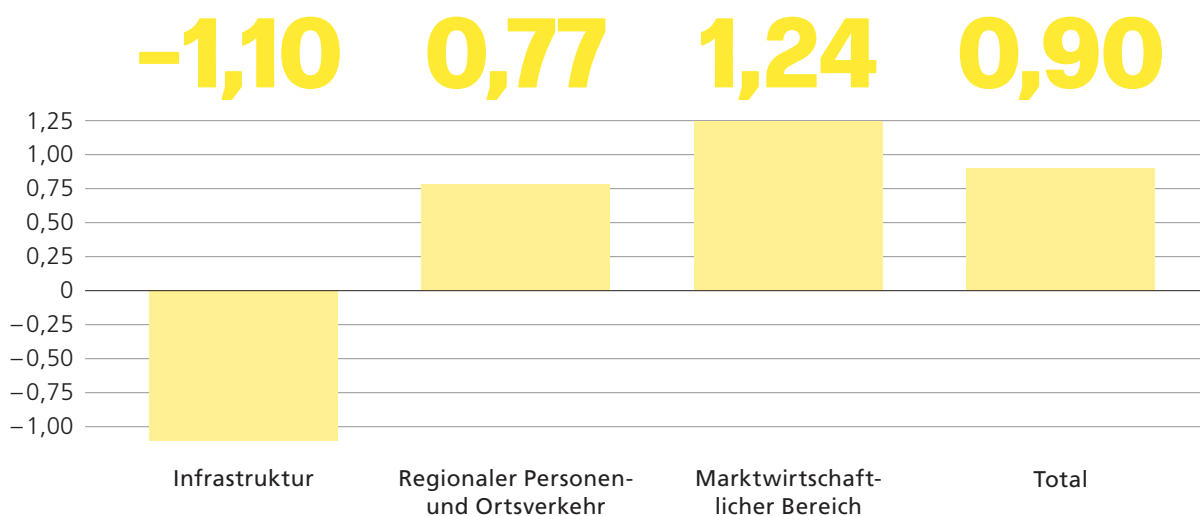
Die Abgeltungen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» erhöhten sich gemäss Angebotsvereinbarung auf CHF 55,4 Millionen (Vorjahr: CHF 49,6 Millionen). Hauptgründe waren höhere Personalkosten im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau gemäss dem 10. Generellen Leistungsauftrag (GLA) des Kantons Basel-Landschaft und gestiegene Fahrzeugkosten (Abschreibungen und Modernisierung). In der Sparte «Infrastruktur» nahmen die Abgeltungen minimal auf CHF 27,5 Millionen zu.

Sonstiger Ertrag

Mit Werbeleistungen erzielte die BLT im Jahr 2025 einen Umsatz von CHF 2,1 Millionen, was einem Plus von 4,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Spartenergebnisse

In Mio. CHF



Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand stieg in der Berichtsperiode um CHF 0,3 Millionen. Hauptkostentreiber waren höhere Informatikausgaben, insbesondere für Lizenzen sowie die Weiterentwicklung bestehender Applikationen. Die Vorsteuerkürzung erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,1 Millionen.

Personalaufwand

Der Personalaufwand nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 4,7 Millionen zu. Der Angebotsausbau hatte einen Ausbau der Vollzeitstellen im Fahrdienst inklusive hohen Ausbildungsaufwandes zur Folge. Ende 2025 beschäftigte die BLT 608,9 FTE (Vorjahr ohne Pick-e-Bike: 529,6 FTE). Davon waren 582,4 FTE bei der BLT Baselland Transport AG und 26,5 FTE bei der Pick-e-Bike AG angestellt. Der grösste Teil des Stellenzuwachses erfolgte im Fahrdienst. Zusätzlich führten die einmalige Umschulung aller Fahrdienstmitarbeitenden auf das neue TINA Tram und die Schulung der veränderten Linienführungen (10. GLA) zu temporär höheren Kosten.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um CHF 4,1 Millionen auf CHF 46,0 Millionen. Ursache hierfür waren insbesondere die Aktivierung sämtlicher TINA Trams sowie die Inbetriebnahme von 11 Elektrobussen. Im Bereich Infrastruktur wurde die letzte Bauetappe der Linie 14 erfolgreich abgeschlossen.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis fällt aufgrund eines Buchgewinns um CHF 0,2 Millionen besser aus als budgetiert. Die flüssigen Mittel reduzierten sich im Jahr 2025 wie geplant, insbesondere durch fällige Zahlungen für die TINA Fahrzeuge und für die Beschaffung von Elektrobussen.

Ergebnis marktwirtschaftlicher Bereich

Der marktwirtschaftliche Bereich erwirtschaftete einen Gewinn von CHF 0,9 Millionen. Im Berichtsjahr wurden erstmals Beratungsumsätze realisiert. Zudem führte eine Steuergutschrift zu einer Ergebnisverbesserung im Bereich Liegenschaften von CHF 0,2 Millionen.

Beteiligungen

Die drei Beteiligungen der BLT entwickelten sich im Berichtsjahr insgesamt sehr positiv. Durch eine Kapitalerhöhung bei der Tochtergesellschaft Pick-e-Bike AG konnte die BLT die Mehrheit übernehmen. Das Unternehmen wird nun vollständig konsolidiert. Die beiden übrigen Beteiligungen werden weiterhin nach der At-Equity-Methode im Konzernabschluss ausgewiesen. Die Werbeeinnahmen der Moving Media AG entlasteten, wie budgetiert, die Sparte Regionaler Personen- und Ortsverkehr um CHF 1,6 Millionen (Vorjahr: CHF 1,4 Millionen). Die BLT Sonnenenergie AG realisierte im Berichtsjahr kein neues Photovoltaikprojekt.

Investitionen (Infrastruktur und Regionaler Personenverkehr)

Die Investitionen zulasten des Bahninfrastrukturfonds für die Instandsetzung der Strecken der Linien 10, 11 und 19 beliefen sich insgesamt auf CHF 23,8 Millionen (Vorjahr: CHF 40,3 Millionen). In die Infrastruktur der Linie 14 wurden CHF 14,6 Millionen investiert (Vorjahr: CHF 2,4 Millionen). Über das Agglomerationsprogramm wurden zusätzlich CHF 0,3 Millionen finanziert (Vorjahr: CHF 1,1 Millionen).

Die Investitionen in der Sparte Regionaler Personen- und Ortsverkehr beliefen sich im Berichtsjahr auf CHF 37,3 Millionen (Vorjahr: CHF 26,7 Millionen) und sind zum Grossteil der Beschaffung der Elektrobusse und der Lieferung sämtlicher TINA Fahrzeuge geschuldet.

In der nicht betrieblichen Sparte wurden im Jahr 2025 Investitionen in der Höhe von CHF 1,1 Millionen getätigt, insbesondere für die Weiterentwicklung digitaler Mobilitätsangebote von Pick-e-Bike, Pick-e-Ride und Go! Business.

Externe Audits

Im Berichtsjahr wurde ein externer IT Cyber Security Audit durchgeführt. Zudem fand eine Mehrwertsteuerrevision durch die Eidgenössische Steuerverwaltung statt, welche keine wesentlichen Feststellungen ergab. Zudem wurde die BLT als Arbeitgeberin erstmals mit dem Zertifikat Great Place To Work ausgezeichnet.

Rechnungslegung

Bei den Swiss GAAP FER Standards gab es im Berichtsjahr keine Änderungen mit Auswirkungen auf den Abschluss.

Richtlinien (Guidance) BAV

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) überarbeitete im vergangenen Jahr mehrere Wegleitungen und überführte diese in neue Richtlinien (Guidance). Die Anpassungen werden laufend umgesetzt.

Liquidität und Finanzierung

Der Geldfluss aus operativer Tätigkeit betrug in der Berichtsperiode CHF 23,5 Millionen (Vorjahr: CHF 5,6 Millionen). Die Vorjahreszahlen der Geldflussrechnungen wurden zur besseren Vergleichbarkeit zum Teil umgegliedert (Präzisierung zur Anwendung FER 28).

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit kaum verändert. Im Berichtsjahr wurden CHF 54,2 Millionen investiert.

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit hat um CHF 4,3 Millionen zugenommen. Die Zunahme ist auf die Veränderung des Darlehens des Bahninfrastrukturfonds zurückzuführen.

Die liquiden Mittel für die Instandsetzungsprojekte der Sparte Infrastruktur wurden vom Bahninfrastrukturfonds und vom Kanton Basel-Landschaft laufend zur Verfügung gestellt.

Risikobeurteilung

Organisation und Prozess

Die BLT verfügt über ein systematisches Risikomanagement, mit dem strategische, finanzielle und operative Risiken erfasst, bewertet und überwacht werden. Grundlage bildet ein auf die spezifischen Bedürfnisse der BLT zugeschnittener Risikokatalog. Sämtliche identifizierten Risiken werden jährlich hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Schadensausmasses überprüft und neu bewertet. Im Berichtsjahr wurden fünf zusätzliche Risiken aufgenommen.

Der dem Verwaltungsrat vorgelegte Risikobericht informiert umfassend über die aktuelle Risikosituation sowie über bereits umgesetzte und geplante Massnahmen zur Vermeidung oder Minimierung möglicher Auswirkungen.

Wesentliche Risiken (Kernrisiken)

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung haben folgende zentrale Kernrisiken identifiziert, entsprechende Massnahmen definiert und deren Wirksamkeit bewertet:

- **Schwerer Bahn-, Tram- oder Busunfall:** Ein gravierender Unfall kann zu erheblichen Personen- und Sachschäden sowie zu längeren Betriebsunterbrüchen führen.
- **Cyberangriff:** Die fortschreitende Digitalisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen erhöht das Risiko, dass ein Cyberangriff wesentliche Personen- und Sachschäden verursachen und den Betrieb nachhaltig beeinträchtigen kann.

Bestellungs- und Auftragslage

Die Angebotsvereinbarung für das Jahr 2025 zur Abgeltung im Regionalen Personen- und Ortsverkehr (RPV) wurde im letzten Quartal des vergangenen Jahres von den Bestellern unterzeichnet und von der BLT vollständig erfüllt. Die Offerten für das Jahr 2026 wurden fristgerecht an die Besteller übermittelt. Die Abgeltung von CHF 61,4 Millionen im RPV wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) und von den kantonalen Bestellern vollständig finanziert werden (mündliche Bestätigung).

Die Leistungsvereinbarung der Sparte Infrastruktur für die Abgeltung von Instandhaltung und Instandsetzung in der Periode 2025–2028 wurde vom BAV in den Vorjahren unterzeichnet und ist unverändert gültig.

Forschung und Entwicklung

Die Umrüstung der TINA und Tango Triebwagen auf die Communication Based Train Control (CBTC)-Technologie bildet die Voraussetzung für die zukünftige Inbetriebnahme des S-Trams 17 im Leimental. Mittelfristig ist diese Einführung auch auf den Stammlinien 10 und 11 vorgesehen. Zusätzlich soll auf dem Depotgelände in Waldenburg der Betrieb vollautomatisiert im Grade of Automation 4 (GoA4) erfolgen.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Jahr 2025 traten keine aussergewöhnlichen Ereignisse auf.

Ausblick (Budget 2026)

Finanziell

Die BLT rechnet beim Verkehrsertrag mit höheren Einnahmen. Eine Tarifmassnahme, koordiniert von Alliance Swiss Pass bzw. TNW, ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 vorgesehen. Auf der Kostenseite wird sowohl bei den Sachkosten als auch bei den Abschreibungen – insbesondere aufgrund des Ersatzes von Elektrobussen und des Tango Refit Programms – mit einem Anstieg gerechnet. Die Erhöhung des Personalbestands infolge des Angebotsausbaus gemäss 10. GLA wird sich im Jahr 2026 erstmals über das gesamte Jahr auswirken. Insgesamt erwartet die BLT ein ausgeglichenes Ergebnis in den abgeltungsberechtigten Sparten.

Im April 2026 ist die Offerte für die Abgeltung im Regionalen Personen- und Ortsverkehr für die Fahrplanperiode 2027–2028 einzureichen. Angesichts der angespannten finanziellen Situation von Bund und Kanton ist in diesem Zeitraum kein Angebotsausbau zu erwarten.

Liquidität

Für grössere Beschaffungen in der Sparte Regionaler Personen- und Ortsverkehr – insbesondere für den Ersatz von Elektrobussen sowie das Tango Refit Programm – wird die BLT künftig Fremdkapital aufnehmen müssen. Diese Finanzierungen werden mit Bundesgarantien abgesichert (RPV-Anteil). Dadurch ist mittelfristig mit einem Anstieg des Finanzaufwands zu rechnen.

Operativ

Die Revisionszyklusplanung der Tango Fahrzeuge wird die BLT in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen. Parallel dazu erhöht sich der Anteil der Elektrobusflotte aufgrund der laufenden Ersatzbeschaffungen kontinuierlich. Für die nächsten zwei Jahre sind bereits 18 E-Normbusse und 2 E-Minibusse bestellt. Bis Ende 2027 wird die BLT somit über 60 Prozent der Busflotte elektrisch betreiben.

Die Digitalisierung wird gemäss der Digitalstrategie kontinuierlich umgesetzt. Zudem soll das Vorprojekt für die ganzheitliche Arealentwicklung Hüslimatt abgeschlossen und die Finanzierung sichergestellt werden.

Im marktwirtschaftlichen Bereich ist die Einführung von neuen Produkten und Dienstleistungen im Bereich Mitarbeitendenmobilität (B2B-Geschäft) geplant. Die BLT Mitarbeitenden werden als Erste die neue Plattform nutzen. Dank dem negativen Ausgang der Referendumsabstimmung zum Birsigpark in Binningen kann das Immobilienprojekt Spiesshöfli vorangetrieben werden.

Das Revisionsmandat der BLT Gruppe für das Geschäftsjahr 2026 wurde auf Simap ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt Ernst & Young. Die Wahl wird anlässlich der nächsten Generalversammlung erfolgen.

Regulatorisch

Mit der Umstellung der Rechnungslegung von OR auf Swiss GAAP FER im Jahr 2021 mussten die Stillen Reserven – die teilweise seit der Gründung der BLT bestanden – aufgelöst und gemäss Vorgaben des BAV vollständig den Reserven nach Art. 36 PBG zugewiesen werden. Unter der Leitung des Kantons Basel-Landschaft und des BAV prüft eine gemeinsame Arbeitsgruppe derzeit mögliche Varianten für die Verwendung beziehungsweise die Rückführung dieser Reserven.

Das zentrale Interesse der BLT besteht darin, die Eigenkapitalstruktur nicht zu schwächen. Da eine Rückführung der Reserven fremdfinanziert werden muss, ist in den kommenden Jahren mit höheren Zinskosten zu rechnen. Bis Ende 2026 soll hierzu eine schriftliche Vereinbarung mit den Bestellern getroffen werden.

Konzernerfolgsrechnung

In TCHF	Erläuterung	2025	2024
Verkehrsertrag		55'145	53'679
Abgeltungen	1	82'806	76'826
Aktivierte Eigenleistungen		1'027	1'129
Sonstiger Betriebsertrag	2	13'555	12'349
Total Betriebsertrag		152'532	143'984
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	3	–9'806	–11'108
Sachaufwand	4	–14'169	–14'177
Personalaufwand	5	–66'604	–61'944
Sonstiger Betriebsaufwand		–15'259	–13'667
Total Betriebsaufwand		–105'838	–100'896
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		46'694	43'088
Abschreibungen auf Sach- und Immateriellen Anlagen	*	–43'318	–37'334
Abschreibungen von nicht aktivierbaren Investitionen	*	–2'679	–4'570
Abschreibungen auf Goodwill		–3	–
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		695	1'184
Finanzertrag		408	275
Finanzaufwand		–1'274	–1'378
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		–171	81
Betriebsfremdes Ergebnis	6	996	1'151
Jahresergebnis vor Steuern		824	1'232
Steuern	7	79	–183
Jahresergebnis		903	1'049
Minderheitsanteile am Ergebnis		–7	–

* Abschreibungen von nicht aktivierbaren Investitionen werden ab Geschäftsbericht 2025 separat ausgewiesen. Im Geschäftsbericht 2024 waren die Abschreibungen als eine gesamte Position ausgewiesen. Die Aufteilung erfolgt zugunsten einer aussagekräftigeren Darstellung.

Konzernbilanz

In TCHF	Erläuterung	31.12.2025	31.12.2024
Aktiven			
Flüssige Mittel	8	56'939	63'012
Kurzfristige Geldanlagen		–	2'000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	14'588	15'772
Sonstige kurzfristige Forderungen	10	4'927	1'973
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	21'272	16'946
Vorräte	12	12'028	10'941
Total Umlaufvermögen		109'753	110'645
Sachanlagen	13	860'953	831'269
Finanzanlagen	14, 15	6'116	12'285
Total Anlagevermögen		867'069	843'554
Total Aktiven		976'822	954'199
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		24'756	15'553
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	9'856	9'856
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	17,*	43'254	26'739
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	24'062	27'438
Kurzfristige Rückstellungen	19	2'324	2'333
Total kurzfristiges Fremdkapital		104'252	81'918
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16,*	715'612	716'623
Langfristige Rückstellungen	19	500	500
Total langfristiges Fremdkapital		716'112	717'123
Total Fremdkapital		820'364	799'041
Eigenkapital			
Aktienkapital		13'100	13'100
Kapitalreserven		–	–
Gewinnreserven		142'068	141'019
Konzernergebnis		911	1'049
Eigene Aktien		–10	–10
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteilen		156'069	155'158
Minderheitsanteile		389	–
Total Eigenkapital		156'458	155'158
Total Passiven		976'822	954'199

* siehe Konzernanhang, unter «Weitere Angaben zur Konzernjahresrechnung», Absatz «Anpassung der Vorjahreszahlen»

Konzerngeldflussrechnung

In TCHF	2025	2024
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresergebnis	903	1'049
Abschreibungen Sach- und Immaterielle Anlagen	45'997	41'904
Abschreibungen nicht betriebliche Sachanlagen	1'312	916
Abschreibungen Goodwill	3	–
Abschreibungsabgeltung Infrastruktur BIF	* –22'594	–23'433
Amortisation Darlehen öffentliche Hand	* –1'573	–1'577
Ergebnis aus Anwendung der Equity-Methode	–16	–33
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	–9	185
Sonstige fondsunwirksame Aufwände und Erträge	5'636	–
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens	–91	–147
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'394	1'353
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	–5'510	1'213
Veränderung Vorräte	–1'077	–1'909
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2'512	2'735
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungen	–3'368	–16'633
Geldfluss aus Betriebstätigkeit^{1, 2, 3}	23'521	5'622
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sach- und Immaterielle Anlagen	–70'737	–71'477
Akquisition Aktienmehrheit Pick-e-Bike AG	671	–
Beiträge Dritter / à fonds perdu für Sachanlagen	* 15'722	17'153
Devestitionen von Sachanlagen	91	147
Investitionen in Finanzanlagen	–17	–
Devestitionen von Finanzanlagen	120	3'035
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	–54'150	–51'141
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	–	–
Investitionsbeiträge Infrastruktur BIF	* 30'839	18'275
Rückzahlung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	–8'283	–
Aufnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	–	–
Rückzahlung langfristige Finanzverbindlichkeiten	–	–
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	22'556	18'275
Veränderung Flüssige Mittel	–8'073	–27'244
Nachweis Veränderung Flüssige Mittel		
Stand 01.01.	65'012	92'256
Stand 31.12.	56'939	65'012
Veränderung Flüssige Mittel	–8'073	–27'244
¹ Davon bezahlte Zinsen	1'362	1'362
² Davon bezahlte Steuern	–79	151
³ Davon erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand	63'175	56'596

* siehe Konzernanhang, unter «Weitere Angaben zur Konzernjahresrechnung», Absatz «Anpassung der Vorjahreszahlen»

Konzerneigenkapitalnachweis

In TCHF	Zweckgebundene Rücklagen				Gewinnreserven			Eigene Aktien	Jahresergebnis	Total Eigenkapital vor Minderheiten	Minderheitenanteile	Total Eigenkapital
	Aktienkapital	Gesetzliche Kapitalreserven	Reserven Art. 36 PBG	Reserven Art. 67 EBG	Übrige (Ortsverkehr)	Freiwillige Reserven	Gesetzliche Gewinnreserven					
Eigenkapital 31.12.2023 vor Gewinnverteilung	13'100	-	87'836	5'361	7'720	30'206	5'183	- 10	4'713	154'109		154'109
Ergebniszuweisung 2023			80	102	382	3'734	415		-4'713			-
Erwerb/Veräusserung Eigene Aktien												-
Veränderung Minderheiten												-
Konzernergebnis 2024									1'049	1'049		1'049
Eigenkapital 31.12.2024	13'100	-	87'916	5'463	8'102	33'940	5'598	- 10	1'049	155'158	-	155'158
Ergebniszuweisung 2024			207	-682	453	964	107		-1'049			-
Erwerb/Veräusserung Eigene Aktien												-
Veränderung Minderheiten											396	396
Konzernergebnis 2025									911	911	-7	903
Eigenkapital 31.12.2025	13'100	-	88'124	4'781	8'555	34'904	5'705	- 10	911	156'069	389	156'458

Das Eigenkapital ist voll liberiert und unterteilt in 3'000 Namenaktien zu CHF 250.00, 12'000 Namenaktien zu CHF 500.00, 63'500 Namenaktien zu CHF 100.00.

Der Bestand an eigenen Aktien belief sich per 31.12.2025 auf 33 Aktien (Vorjahr: 33 Aktien).

Konzernanhang

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 0,3 Prozent der Aktien.

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

Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Konzernrechnung an seiner Sitzung vom 17. April 2026 gutgeheissen. Sie unterliegt der Genehmigung durch die Generalversammlung der Aktionäre vom 18. Mai 2026.

Konsolidierungskreis

Vollkonsolidierung: Der Konzernabschluss umfasst die Jahresrechnung der BLT AG sowie der Konzerngesellschaften, an denen die BLT AG direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte hält. Per 31.12.2025 wurde die Pick-e-Bike AG vollkonsolidiert.

Equity-Beteiligungen: Gesellschaften, an denen die BLT AG mit 20 bis 50 Prozent der Stimmen beteiligt ist oder auf die sie auf eine andere Weise massgeblichen Einfluss ausübt, werden nach der Equity-Methode (anteilmässige Erfassung von Kapital und Erfolg) in die Konsolidierung einbezogen. Die Equity-Beteiligungen umfassen die BLT Sonnenenergie AG und die Moving Media AG.

Veränderungen des Konsolidierungskreises: Der Aktienanteil an der Pick-e-Bike AG wurde per 1.7.2025 auf 60 Prozent erhöht und wird somit zum ersten Mal vollkonsolidiert. Der Goodwill in der Höhe von CHF 2'595.34 wurde aktiviert und per Ende 2025 vollständig abgeschrieben.

Konsolidierungsgrundsätze

Kapitalkonsolidierung: Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode. Nach dieser Methode werden die Anschaffungskosten der konsolidierten Beteiligungen in der Höhe ihrer Beteiligungsbuchwerte mit den Nettoaktiven der Beteiligungsgesellschaften zum Zeitpunkt des Erwerbs bzw. der Erstkonsolidierung verrechnet. Der Goodwill der Pick-e-Bike AG wurde direkt über die Erfolgsrechnung abgeschrieben. Konzerninterne Bestände und Transaktionen werden gegeneinander verrechnet. Konzerninterne Zwischengewinne werden in der Konzernrechnung eliminiert.

Minderheitsanteile: Die ausgewiesenen Minderheitsanteile am Konzerneigenkapital und -erfolg entsprechen den aufgrund der geltenden Beteiligungsverhältnisse ermittelten Drittanteilen an Eigenkapital und Erfolg der entsprechenden Gesellschaften.

b. Konzernrechnung nach Swiss GAAP FER

Die vorliegende Konzernrechnung 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 über die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) erstellt.

c. Fremdwährungsumrechnung

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

	31.12.2025	31.12.2024
Bilanz		
EUR/CHF	0.931	0.938

Die gemittelten Monatsmittelkurse ergeben einen Jahresdurchschnittskurs EUR/CHF von 0.947 (Vorjahr: EUR/CHF 0.964).

d. Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Bankguthaben sowie kurzfristige Geldmarktanlagen mit einer Laufzeit von bis zu 90 Tagen. Sie sind zu Nominalwerten bewertet. Fremdwährungspositionen werden zum Tageskurs per Bilanzstichtag umgerechnet. Der Fonds Flüssige Mittel bildet die Grundlage für den Ausweis der Geldflussrechnung. Der Geldfluss aus Betriebs-tätigkeit (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 schweizer-

rischen Finanzinstituten und wird zum Nominalwert bilanziert. Kurzfristig gehaltene Wertschriften werden zu Marktwerten bewertet. Diese basieren auf beobachtbaren Marktinformationen am Ende der Berichtsperiode.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Sonstige kurzfristige Forderungen

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

Vorräte

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

Finanzanlagen und Beteiligungen

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

Details siehe Position 14, Erläuterungen Bilanz.

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 Eigenkapitalanteil bewertet und als Assoziierte Gesellschaften bilanziert. Beteiligungen mit einem Anteil von weniger als 20 Prozent werden zu historischen Anschaffungskosten bewertet. Die Übersicht über die Beteiligungen und die Behandlung derselben ist in Erläuterung 14 und 15 dargestellt.

Sachanlagen

Die Sachanlagen inklusive der Renditeliegenschaften werden zu historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten erfasst und über die geschätzte betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Wertvermehrnde Aufwendungen werden aktiviert. Die

Nutzungsdauer und das Vorliegen von Hinweisen auf eine Wertbeeinträchtigung werden jährlich überprüft. Bei vermögenswertbezogenen Zuwendungen, welche über *À-fonds-perdu* Beiträge finanziert werden, erfolgt die Anwendung der Nettomethode im Zeitpunkt der Aktivierung der Sachanlagen. Im Jahr der Verrechnung erfolgt der Ausweis im Anlagespiegel.

Eigenleistungen müssen aufgrund regulatorischer Vorgaben aus dem Eisenbahngesetz (EBG) brutto dargestellt werden. Für Details siehe i. «Aktivierte Eigenleistungen».

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

Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen

Die Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die 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 von Bund und Kantonen und sind zu Nominalwerten bewertet. Vermögenswertbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand werden hier erfasst und über die gleiche Laufzeit wie die finanzierten Anlagen abgeschrieben, folglich haben sie keinen Einfluss auf das Ergebnis.

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 Betrags 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 7,36 Prozent beim Bund, 7,68 Prozent beim Kanton Solothurn und 6,09 Prozent beim Kanton Basel-Landschaft.

g. Nahestehende und assoziierte Personen und Gesellschaften

Als nahestehende Gesellschaften gelten die Schweizerische Eidgenossenschaft, die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), die Assoziierten Gesellschaften und die Vorsorgeeinrichtungen. Als nahestehende Personen gelten die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung. Die Konditionen mit nahestehenden und assoziierten Gesellschaften erfolgen zu handelsüblichen Bedingungen.

h. Umsatzerfassung und Erlösquellen

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

aus der Infrastrukturbenützung sowie Abgeltungen der öffentlichen Hand. Die Einnahmen aus verkauften Einzelbilletten und Abonnements basieren auf Zählungen und Erhebungen des 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 entsprechenden Leistungsvereinbarungen. Erfolgsbezogene öffentliche Zuwendungen werden in der Periode ergebniswirksam erfasst, in der die entsprechenden Aufwendungen anfallen.

Sonstige Erträge beinhalten Werbeeinnahmen, Mieteinnahmen, Erlöse aus Verkauf von Anlagevermögen und Rückvergütungen.

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.

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 Konzernrechnung 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 Konzernrechnung:

- Aktivierung von Infrastrukturbauprojekten
- Bildung oder Auflösung von langfristigen Rückstellungen

Details zu Positionen der Konzernenerfolgsrechnung

In TCHF	2025	2024
1 Abgeltungen		
Abschreibungsabteilung Infrastruktur BIF Leistungsvereinbarung	22'968	23'456
Abschreibungsabteilung Infrastruktur BIF Umsetzungsvereinbarung	247	186
Betriebsabteilung Infrastruktur BIF	4'235	3'555
Abteilung Regionaler Personen- und Ortsverkehr	55'356	49'629
Total Abgeltungen	82'806	76'826
2 Sonstiger Betriebsertrag		
Abteilung gemäss Staatsvertrag der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt	3'584	3'412
Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	1'721	1'735
Unterhalt Infrastruktur	2'017	1'435
Werbeertrag	2'065	1'981
Miet- und Pachterträge	771	604
Übrige Erträge	3'397	3'184
Total Sonstiger Betriebsertrag	13'555	12'349
3 Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien		
Unterhalt Anlagen	4'202	3'865
Unterhalt Fahrzeuge	5'002	6'507
Unterhalt Mobilien	602	736
Total Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	9'806	11'108
4 Sachaufwand		
Infrastrukturbenützung	8'300	9'129
Energie und Verbrauchsstoffe	5'869	5'048
Total Sachaufwand	14'169	14'177
5 Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	50'607	45'766
Beiträge Sozialversicherungen und Personalvorsorge	10'591	10'155
Übriger Personalaufwand	5'406	6'023
Total Personalaufwand	66'604	61'944
6 Betriebsfremdes Ergebnis		
Ertrag der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	4'493	3'691
Personalaufwand der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-661	-
Sachaufwand der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-1'575	-1'623
Abschreibungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-1'215	-916
Nicht aktivierbare Investitionen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	-98	-
Ergebnis Bewertung betriebsfremde Beteiligungen	50	-
Total Betriebsfremdes Ergebnis	996	1'151
7 Steuern		
Laufende Ertragssteuern	-111	151
Latente Steuern	32	33
Total Steuern	-79	183

Die BLT Baselland Transport AG ist für den marktwirtschaftlichen nicht betrieblichen Bereich steuerpflichtig. Für die konzessionierte Transporttätigkeit ist sie auf Ebene Bund und Kantone von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinn- sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

Aufgrund von Bewertungsdifferenzen bei den Liegenschaften resultieren für die BLT Baselland Transport AG aktive latente Steuern. Diese werden gesondert in den Finanzanlagen (siehe Erläuterung 14) offengelegt.

Der marktwirtschaftliche nicht betriebliche Bereich umfasst die Renditeliegenschaften sowie die nicht abgeltungsberechtigten Geschäfte der öffentlichen Mobilität.

Details zu Positionen der Konzernbilanz

In TCHF	31.12.2025	31.12.2024
8 Flüssige Mittel		
Frei verfügbare Mittel	20'943	39'940
Zweckgebundene Mittel ¹	14'068	5'295
Flüssige Mittel des marktwirtschaftlichen Bereichs	21'928	17'777
Total Flüssige Mittel	56'939	63'012
9 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14'879	16'095
Delkredere	-291	-322
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14'588	15'772
10 Sonstige kurzfristige Forderungen		
Forderungen gegenüber ESTV	486	371
Forderungen marktwirtschaftlicher Bereich	868	1'471
Forderungen gegenüber Verkehrsunternehmen	2'938	-
Übrige kurzfristige Forderungen	635	131
Total Sonstige kurzfristige Forderungen	4'927	1'973
11 Aktive Rechnungsabgrenzungen		
Verkehrsertrag	17'210	15'674
Übrige	4'062	1'272
Total Aktive Rechnungsabgrenzungen	21'272	16'946
12 Vorräte		
Schienen	1'870	2'321
Ersatzteile Schienenfahrzeuge	7'029	5'789
Übrige Vorräte	3'129	2'831
Total Vorräte	12'028	10'941

¹ Für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte

13 Sach- und Immaterielle Anlagen

In TCHF	Unbebaute Grundstücke	Grundstücke und Bauten	Rollmaterial	Mobilien und übrige Einrichtungen	Immaterielle Anlagen ⁵	Anlagen im Bau ⁶	Total
Nettobuchwert per 31.12.2023							
	–	104'774	157'500	414'469	1'398	125'632	803'773
Anschaffungskosten Werte per 31.12.2023							
	–	217'554	368'933	691'040	10'631	125'632	1'413'791
Zugänge	–	–	–	–	799	70'677	71'477
Abgänge ¹	–	–	–9'885	–87	–	–5'456	–15'428
Reklassifikationen	–	1'213	65'761	10'942	405	–78'321	–
Werte per 31.12.2024	–	218'767	424'810	701'895	11'835	112'532	1'469'839
Davon Renditeobjekte ⁴	–	49'444	–	–	799	–	50'243
Kumulierte Wertberichtigungen Werte per 31.12.2023							
	–	–112'780	–211'434	–276'571	–9'233	–	–610'017
Planmässige Abschreibungen	–	–4'419	–15'076	–18'423	–607	–	–38'525
Abgänge	–	–	9'885	87	–	–	9'972
Reklassifikationen	–	–	–	–	–	–	–
Werte per 31.12.2024	–	–117'199	–216'624	–294'907	–9'840	–	–638'570
Davon Renditeobjekte ⁴	–	–23'337	–	–	–80	–	–23'418
Nettobuchwert per 31.12.2024							
	–	101'568	208'186	406'988	1'995	112'532	831'269
Anschaffungskosten Werte per 31.12.2024							
	–	218'767	424'810	701'895	11'835	112'532	1'469'839
Veränderung Konsolidierungskreis	–	–	2'130	–	–	295	2'425
Zugänge ²	–	–	–	–	–	77'365	77'365
Abgänge ³	–	–296	–4'037	–42'323	–1'214	–3'935	–51'805
Reklassifikationen	–	2'332	66'693	5'710	1'047	–75'782	–
Werte per 31.12.2025	–	220'803	489'596	665'282	11'668	110'475	1'497'824
Davon Renditeobjekte ⁴	–	49'444	2'130	–	1'765	–	53'339
Kumulierte Wertberichtigungen Werte per 31.12.2024							
	–	–117'199	–216'624	–294'907	–9'840	–	–638'570
Veränderung Konsolidierungskreis	–	–	–1'533	–	–	–	–1'533
Planmässige Abschreibungen	–	–3'796	–19'823	–20'293	–726	–	–44'638
Abgänge	–	296	4'037	42'323	1'214	–	47'870
Reklassifikationen	–	–	–	–	–	–	–
Werte per 31.12.2025	–	–120'698	–233'944	–272'877	–9'352	–	–636'871
Davon Renditeobjekte ⁴	–	–24'165	–1'759	–	–242	–	–26'166
Nettobuchwert per 31.12.2025							
	–	100'105	255'652	392'405	2'316	110'475	860'953

¹ Spalte Anlagen im Bau enthält Abschreibungen von nicht aktivierbaren Investitionen aus Darlehens- und Ä-fonds-perdu-Finanzierung (887 TCHF).

² Davon ausstehende Investitionsverbindlichkeiten 10'818 TCHF (Vorjahr: 4'191 TCHF)

³ Spalte Anlagen im Bau enthält Abschreibungen von nicht aktivierbaren Investitionen aus Darlehens- und Ä-fonds-perdu-Finanzierung (1'159 TCHF).

⁴ Renditeobjekte: Anlagen des marktwirtschaftlichen Bereichs

⁵ Aufgrund der steigenden Wesentlichkeit ab Geschäftsbericht 2025 separat ausgewiesen

⁶ Ab Geschäftsbericht 2025 werden Aktivierungen von Anlagen im Bau separat auf der Zeile Reklassifikationen ausgewiesen.

Details zu Positionen der Konzernbilanz

14 Finanzanlagen

In TCHF	Arbeitgeberbeitragsreserve	Aktive latente Steuern	Wertschriften	Assoziierte Gesellschaften	Total
Werte per 31.12.2023	9'608	2'087	867	2'725	15'287
Abgänge	-2'414	-33	-	-588	-3'035
Zugänge	-	-	-	33	33
Werte per 31.12.2024	7'193	2'054	867	2'170	12'285
Abgänge	-5'398	-32	-	-916	-6'347
Zugänge	-	-	162	16	177
Werte per 31.12.2025	1'795	2'022	1'029	1'269	6'116

15 Details zu den assoziierten Gesellschaften

In TCHF	Aktienkapital (in TCHF)	Kapital- und Stimmrechtsanteil in %	Bewertungsmethode
Werte per 31.12.2024			
BLT Sonnenenergie AG, Münchenstein	2'020	40,0	Anteiliges Eigenkapital
Moving Media Basel AG, Basel	150	33,4	Anteiliges Eigenkapital
Pick-e-Bike AG, Oberwil	600	33,3	Anteiliges Eigenkapital
Werte per 31.12.2025			
BLT Sonnenenergie AG, Münchenstein	2'020	40,0	Anteiliges Eigenkapital
Moving Media Basel AG, Basel	150	33,4	Anteiliges Eigenkapital

16 Finanzverbindlichkeiten

In TCHF

	Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit bis 1 Jahr)	Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Total langfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit ab 1 Jahr)	Total	Zinssatz
Werte per 31.12.2024						
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV ¹	4'142	16'567	28'992	45'558	49'700	1,24 %
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV ¹	4'142	16'567	28'992	45'558	49'700	1,44 %
Hypothek von Finanzinstitut für marktwirtschaftlichen Bereich ²	-	-	23'700	23'700	23'700	1,62 %
Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur EBG ³	-	-	208'611	208'611	208'611	-
Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur BIF	-	-	347'418	347'418	347'418	-
Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	-	-	33'082	33'082	33'082	-
Rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	1'573	5'893	6'802	12'695	14'268	-
Total	9'856	39'026	677'597	716'623	726'479	
Werte per 31.12.2025						
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV ¹	4'142	16'567	24'850	41'417	45'558	1,24 %
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV ¹	4'142	16'567	24'850	41'417	45'558	1,44 %
Hypothek von Finanzinstitut für marktwirtschaftlichen Bereich	-	-	23'700	23'700	23'700	1,64 %
Darlehen von Aktionären	-	-	600	600	600	-
Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur EBG ³	-	-	208'611	208'611	208'611	-
Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur BIF ⁴	-	-	355'663	355'663	355'663	-
Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	-	-	33'082	33'082	33'082	-
Rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	1'573	5'300	5'822	11'122	12'695	-
Total	9'856	38'433	677'179	715'612	725'468	

¹ Für diese Kredite ist jeweils eine Bundesgarantie vorhanden.

² Grundpfandsicherung: 15'000 TCHF Postplatz Arlesheim, 6'000 TCHF Dammstrasse Oberwil, 7'000 TCHF Steinackerring Aesch

³ Siehe unter «Weitere Angaben zur Konzernrechnung», Seite 71, «Anpassungen der Vorjahreszahlen»

⁴ Erhaltene Investitionsbeiträge 30'839 TCHF minus Abschreibungsabgeltung 22'594 TCHF (Vorjahr Investitionsbeiträge 18'275 TCHF, Abschreibungsabgeltung 23'433 TCHF)

Details zu Positionen der Konzernbilanz

In TCHF	31.12.2025	31.12.2024		
17 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten				
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten				
– gegenüber Dritten	228	4		
– gegenüber Vorsorgewerken	1'567	1'229		
– gegenüber sonstigen Nahestehenden	0	223		
– gegenüber Bund und Kantonen (Ä-fonds-perdu-Beiträge für noch nicht aktivierte Investitionen)	41'460	27'293		
– gegenüber Verkehrsunternehmungen	0	–2'011		
Total Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	43'254	26'739		
18 Passive Rechnungsabgrenzungen				
TNW-Einnahmen	14'594	17'161		
Fahrausweise (Generalabonnement, Halbtax-Abonnement, Mehrfahrtenkarte)	2'532	5'220		
Übrige Abgrenzungen	6'936	5'057		
Total Passive Rechnungsabgrenzungen	24'062	27'438		
19 Rückstellungen				
In TCHF	Steuerrückstellungen	Ferien / Überzeit	Sonstige Rückstellungen	Total
Stand 31.12.2023	400	2'101	147	2'648
Bildung	–	185	–	185
Verwendung	–	–	–	–
Auflösung	–	–	–	–
Stand 31.12.2024	400	2'286	147	2'833
Bildung	–	–	–	–
Verwendung	–	–9	–	–9
Auflösung	–	–	–	–
Stand 31.12.2025	400	2'277	147	2'824
Davon kurzfristige Rückstellungen kleiner 1 Jahr (Vorjahr: 2'333 TCHF)				2'324

Weitere Angaben zur Konzernrechnung

Personalvorsorge

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Geschäftsberichts lagen noch keine Abschlusswerte des Vorsorgewerkes der BLT Baselland Transport AG bei der BLPK vor. Es werden daher die Zahlen per 31.12.2024 publiziert.

In TCHF

Vorsorgeplan

Über-/ Unterdeckung gemäss SGF per 31.12.2024	Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2024	Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2023	Veränderung des wirtschaftlichen Anteils per 31.12.2024	Abgegrenzte Beiträge 31.12.2024	Vorsorgeauf- wand im Personalaufwand 2024 enthalten
13'604	–	–	–	5'084	5'084
Deckungsgrad 31.12.2024	Deckungsgrad 31.12.2023	Deckungsgrad 31.12.2022			
122,2 %	118,3 %	115,3 %			

In TCHF

Arbeitgeberbeitragsreserve

Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanzwert per 31.12.2025	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
1'795	Nein	1'795	5'389
Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanzwert per 31.12.2024	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
7'193	Nein	7'193	2'414

Im Personalaufwand ist keine Einlage in den Rententeuerungsfonds (Vorjahr: 1'000 TCHF) enthalten.

Weitere Angaben zur Konzernrechnung

Nahestehende Personen und Organisationen Wesentliche Transaktionen

In TCHF	2025	2024
Bund		
– Abgeltungen RPV	15'753	13'767
– Abgeltungen Infrastruktur	27'450	27'197
Kanton Basel-Landschaft		
– Abgeltungen	30'168	27'382
– Investitionsbeiträge an Erneuerung Infrastruktur	13'186	–
Kanton Basel-Stadt		
– Abgeltungen RPV	6'945	6'313
Kanton Solothurn		
– Abgeltungen RPV	2'490	2'167
TNW		
– Administrative Unterstützung	409	730

Offene Positionen

In TCHF	31.12.2025	31.12.2024
Bund		
– Darlehen	358'720	351'015
– Kreditoren	13	12
– Debitoren	–	183
Kanton Basel-Landschaft		
– Darlehen	225'207	235'729
– Kreditoren	49	36
– Debitoren	11'167	9'647
Kanton Basel-Stadt		
– Darlehen	10'682	10'682
– Kreditoren	6	1
– Debitoren	326	126
Kanton Solothurn		
– Darlehen	15'443	15'516
– Kreditoren	–	73
– Debitoren	15	18
TNW		
– Kreditoren	–	207
– Debitoren	228	401

Assoziierte Personen und Organisationen

In TCHF	2025	2024
Wesentliche Transaktionen		
– Aufwände: Sonstige Dienstleistungen	19	250
– Erträge: Werbung und sonstige Dienstleistungen	1'693	1'618
In TCHF	31.12.2025	31.12.2024
Offene Positionen		
– Darlehen	–	650
– Kreditoren	–	–
– Debitoren	189	250

Nicht bilanzierte Miet- und Leasingverbindlichkeiten

In TCHF	Fällig < 1 Jahr	Fällig in 2–5 Jahren	Fällig in > 5 Jahren	Total 31.12.2025
– Mieten	53	149	–	202
– Leasing	9	11	–	20
In TCHF	Fällig < 1 Jahr	Fällig in 2–5 Jahren	Fällig in > 5 Jahren	Total 31.12.2024
– Mieten	–	–	–	–
– Leasing	–	–	–	–

Ausserbilanzgeschäfte/Investitionsverpflichtungen

Zum Bilanzstichtag bestehen weitere, nicht zu bilanzierende Verpflichtungen aus Kauf- und Dienstleistungsvereinbarungen zugunsten Dritter in der Höhe von EUR 12,0 Millionen (Vorjahr: EUR 7,0 Millionen).

Eventualverbindlichkeiten

Es bestehen keine Eventualverbindlichkeiten zum Bilanzstichtag (Vorjahr: CHF 0).

Anpassung der Vorjahreszahlen

Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Effekte im Zusammenhang mit den Abgeltungen der öffentlichen Hand in der Geldflussrechnung und der Bilanz aussagekräftiger dargestellt. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde die Darstellung des Vorjahres entsprechend angepasst. Die Effekte auf die einzelnen Bereiche der Bilanz und der Geldflussrechnung sind unterhalb dargestellt:

Konsolidierte Bilanz	2024	Veränderung	2024
	(im Geschäftsbericht 2024)		(im Geschäftsbericht 2025)
In TCHF			
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	17'176	9'563	26'739
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	726'186	–9'563	716'623
Total Veränderung Positionen	743'362	0	743'361
Konsolidierte Geldflussrechnung	2024	Veränderung	2024
	(im Geschäftsbericht 2024)		(im Geschäftsbericht 2025)
In TCHF			
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	44'682	–39'060	5'622
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	–67'134	15'993	–51'141
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	–4'792	23'067	18'275
Total Veränderung Flüssige Mittel	–27'244	0	–27'244

Weitere Angaben zur Konzernrechnung

Übernahme Mehrheitsbeteiligung Pick-e-Bike AG

Aufgrund der Kapitalerhöhung an der Pick-e-Bike AG hat die BLT Baselland Transport AG die Mehrheit der Kapital- und Stimmrechtsanteile (je 60,0 %, Vorjahr 33,3 %) übernommen. Im Rahmen der Kapitalerhöhung haben keine sonstigen Leistungen an die Minderheiten der Pick-e-Bike AG stattgefunden. In der Erfolgsrechnung erfolgt der Ausweis innerhalb des betriebsfremden Ergebnisses (marktwirtschaftlicher Bereich), weshalb keine Offenlegung zu den Nettoerlösen erfolgt.

In TCHF	30.06.2025
Total Umlaufvermögen	1'098
Total Anlagevermögen	892
Total Aktiven	1'990
Total Fremdkapital	-1'000
Nettoaktiven	990
Minderheitsanteile	-396
Nettoaktiven ohne Minderheitsanteile	594
Beteiligungsbuchwert	597
Goodwill	3
Erworbene Flüssige Mittel	671
Netto Geldzufluss	671

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es gibt keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.



72-73

Spezialgesetzliche Angaben

Subventionsrechtliche Prüfung (gemäss Art. 37 Abs. 3 PBG; SR 745.1)

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfe oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor. Die Prüfung des Geschäftsberichts 2024 ergab keine wesentlichen Feststellungen.

Anlagespiegel der Sparte Infrastruktur BIF (gemäss Art. 66 Abs. 1 ARPV; SR 745.16)

Sachanlagenspiegel
In TCHF

	Gebäude und Grundstücke	Kunstabauten: Brücken	Übrige Kunstabauten	Gleise	Weichen	Übrige Fahrbahn- anlagen	Fahrleitungs- anlagen	Übrige Bahnstrom- anlagen
Nettobuchwert 31.12.2023	46'485	151	1'923	53'936	6'191	233'620	31'377	13'006
Anschaffungswerte								
Werte per 31.12.2023	75'616	4'002	2'009	119'161	11'681	302'067	54'448	21'788
Zugänge	1'143	–	299	2'044	8	3'301	85	317
Abgänge	–	–	–	–	–	–	–	–
Reklassifikationen	–	–	–	–	–	–	–	–
Werte per 31.12.2024	76'759	4'002	2'308	121'204	11'689	305'368	54'534	22'105
Kumulierte Wertberichtigungen								
Werte per 31.12.2023	–29'131	–3'851	–86	–65'225	–5'490	–68'447	–23'071	–8'782
Planmässige Abschreibungen	–1'441	–102	–62	–2'842	–430	–5'473	–1'736	–913
Abgänge	–	–	–	–	–	–	–	–
Reklassifikationen	–	–	–	–	–	–	–	–
Werte per 31.12.2024	–30'572	–3'953	–148	–68'067	–5'919	–73'920	–24'807	–9'695
Nettobuchwert 31.12.2024	46'187	49	2'160	53'137	5'770	231'448	29'727	12'410
Anschaffungswerte								
Werte per 31.12.2024	76'759	4'002	2'308	121'204	11'689	305'368	54'534	22'105
Zugänge	1'359	–	–	524	–	377	72	–
Abgänge	–296	–11	–	–22'015	–1'019	–1'831	–4'644	–19
Reklassifikationen	–	–	–	–	–	–	–	–
Werte per 31.12.2025	77'822	3'991	2'308	99'714	10'670	303'914	49'961	22'086
Kumulierte Wertberichtigungen								
Werte per 31.12.2024	–30'572	–3'953	–148	–68'067	–5'919	–73'920	–24'807	–9'695
Planmässige Abschreibungen	–1'487	–42	–75	–4'309	–429	–5'621	–1'796	–880
Abgänge	296	11	–	22'015	1'019	1'831	4'644	19
Reklassifikationen	–	–	–	–	–	–	–	–
Werte per 31.12.2025	–31'764	–3'985	–222	–50'361	–5'329	–77'710	–21'959	–10'557
Nettobuchwert 31.12.2025	46'059	7	2'086	49'353	5'341	226'204	28'003	11'529

Deckungssummen Sach- und Haftpflichtversicherungen (gemäss Art. 66 Abs. 1 lit b. ARPV; SR 745.16)

In TCHF	31.12.2025	31.12.2024
Sachversicherungen	682'850	647'657
Haftpflichtversicherungen	106'000	106'000

Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	Übrige Sicherungsanlagen	Niederspannungsverbraucher	Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	Perrons und Zugänge	Übrige Publikumsanlagen	Schienefahrzeuge Infrastruktur	Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	Übrige Betriebsmittel und Diverses	Total
29'192	15'512	1'309	4'229	14'408	4'415	23	682	894	457'355
48'957	37'265	1'401	7'418	40'856	7'181	25	2'893	4'593	741'362
2'147	130	146	411	347	298	-	239	453	11'369
-	-	-	-	-	-	-	-87	-	-87
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
51'105	37'395	1'547	7'829	41'203	7'479	25	3'045	5'047	752'643
-19'765	-21'753	-93	-3'189	-26'448	-2'766	-1	-2'211	-3'699	-284'006
-1'943	-1'847	-75	-533	-832	-376	-2	-208	-266	-19'083
-	-	-	-	-	-	-	87	-	87
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
-21'709	-23'600	-167	-3'721	-27'280	-3'142	-4	-2'332	-3'965	-303'001
29'396	13'796	1'380	4'108	13'922	4'337	21	713	1'081	449'641
51'105	37'395	1'547	7'829	41'203	7'479	25	3'045	5'047	752'643
39	24	133	485	1'429	330	-	240	-	5'013
-2'034	-1'162	-	-	-7'049	-927	-	-321	-2'491	-43'818
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
49'110	36'257	1'681	8'314	35'583	6'882	25	2'964	2'556	713'838
-21'709	-23'600	-167	-3'721	-27'280	-3'142	-4	-2'332	-3'965	-303'002
-2'009	-1'860	-86	-582	-944	-421	-2	-236	-307	-21'085
2'034	1'162	-	-	7'049	927	-	321	2'491	43'818
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
-21'683	-24'297	-253	-4'303	-21'175	-2'636	-6	-2'248	-1'782	-280'269
27'426	11'960	1'428	4'011	14'408	4'246	18	716	774	433'568

Spezialgesetzliche Angaben

Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur BIF (gemäss Art. 66 Abs. 1 ARPV; SR 745.16)

Anlagen der Sparte Infrastruktur (Mindestgliederung) in TCHF	Gebäude und Grundstücke	Kunstbauten: Brücken	Kunstbauten: Tunnel	Übrige Kunstbauten	Fahrbahn	Bahnstrom- anlagen
Anlagen in Bau Bestand 31.12.2023	9'606	–	–	45	10'168	5'006
Reklassifizierung	–	–	–	–	–	–
Rechnungen Dritte	1'739	–	–	370	21'269	3'960
Eigenleistungen	7	–	–	–	198	340
Total Investition	1'746	–	–	370	21'466	4'300
Erfolgsrechnung (Aufwand)	–391	–	–	–	–1'979	–78
Anlagenrechnung (Aktivierung)	–1'143	–	–	–299	–5'353	–402
Bestand Anlagen im Bau 31.12.2024	9'818	–	–	115	24'302	8'825
Reklassifizierung	573	–	–	–	–312	86
Rechnungen Dritte	1'476	–	44	66	5'971	5'239
Eigenleistungen	1	–	–	–	265	198
Total Investition	1'477	–	44	66	6'236	5'437
Erfolgsrechnung (Aufwand)	–102	–	–	–20	–467	–127
Anlagenrechnung (Aktivierung)	–1'359	–	–	–	–901	–72
Bestand Anlagen im Bau 31.12.2025	10'407	–	44	161	28'858	14'149

Sicherungs- anlagen	Nieder- spannungs- und Telekom- anlagen	Publikums- anlagen	Fahrzeuge Infrastruktur	Betriebsmittel und Diverses	TOTAL
5'836	2'674	6'341	735	509	40'920
-	-	-	-	-	0
5'549	2'703	3'253	591	96	39'528
139	2	233	0	60	979
5'688	2'705	3'486	591	156	40'507
-188	-188	-836	-	-38	-3'699
-2'277	-557	-645	-239	-453	-11'369
9'059	4'634	8'346	1'087	173	66'359
-60	-314	47	4	-24	0
4'794	1'673	2'467	1'084	94	22'908
317	-	87	0	41	910
5'111	1'673	2'554	1'084	135	23'818
-179	-42	-293	-4	-6	-1'240
-63	-618	-1'760	-240	-	-5'013
13'868	5'333	8'894	1'932	278	83'924



Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der BLT Baselland Transport AG, Oberwil

Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der BLT Baselland Transport AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernerfolgsrechnung, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzerngeldflussrechnung und dem Konzerneigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 56 bis 77) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie dessen konsolidierter Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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

Sonstige Informationen

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

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

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

PricewaterhouseCoopers AG, St. Jakobs-Strasse 25, 4002 Basel
+41 58 792 51 00

www.pwc.ch

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied des globalen PwC-Netzwerks, einem Netzwerk von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.



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

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Konzernrechnung

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

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

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Konzernrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten Internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.



- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Konzernrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt der Konzernrechnung insgesamt einschliesslich der Angaben sowie, ob die Konzernrechnung die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass eine sachgerechte Gesamtdarstellung erreicht wird.
- planen wir die Prüfung der Konzernrechnung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zur Konzernrechnung. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Prüfung der Konzernrechnung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

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

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG

Thomas Brüderlin
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Joel Gröflin

Basel, 17. April 2026



80-81

Führungsgorgane

Verwaltungsrat



Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Präsident



Thomas Hofmann, Hersberg
Vizepräsident



Stephan Appenzeller, Binningen



Dr. Roman Baumann, Gempen



Maria Cuevas Otero, Gachnang



Gabi Mächler, Basel



Doris Rutishauser, Muttenz



Christoph Schär, Seltisberg



Daniela Schneeberger, Thürnen

Geschäftsleitung



Frédéric Monard
CEO – Chief Executive Officer



Andreas Berwick
COO – Chief Operating Officer



Philipp Glogg
CTO – Chief Technical Officer



Thomas Hänggi
CFO – Chief Financial Officer



Reto Meister
CMO – Chief Marketing Officer



Reto Rotzler
CIO – Chief Infrastructure Officer



Jacqueline Spirig
CPO – Chief People Officer

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Basel



**Wir machen
vorwärts.**

Fahrgastzahlen Tram, Bus und Bahn

50,7 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2025 auf dem Liniennetz der BLT unterwegs, 1,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Sie legten 170,3 Millionen Personenkilometer zurück, ein Plus von 0,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Tramlinien verzeichneten einen Anstieg von 4,1 Prozent, die Buslinien einen Rückgang von 4,4 Prozent.

Die Fahrgastzahlen stiegen im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Millionen (+ 1,8 %) auf 50,7 Millionen an und die Personenkilometer um 1,3 Millionen (+0,8 %) auf 170,3 Millionen. Die Tramlinien verzeichneten einen Anstieg, während die Fahrgastzahlen der Waldenburgerbahn gegenüber Vorjahr praktisch unverändert blieben und auf den Buslinien infolge zahlreicher Baustellen und Umleitungen zurückgingen.

Starke Zunahme auf den Tramlinien

Die Tramlinie 11/E11 verzeichnete mit 19,6 Millionen Fahrgästen eine Zunahme von 7,7 Prozent gegenüber Vorjahr. 17,7 Millionen Fahrgäste waren auf den Tramlinien 10/17 unterwegs, 0,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Das Wachstum ist auf eine Frequenzzunahme am Dreispitz aufgrund der Fahrplanlage zurückzuführen, die teilweise zulasten der Linie 10 ging. Zudem gab es im Jahr 2025 auf der Linie 11 keine mehrmonatigen Tramsperungen wegen Infrastrukturerneuerungen wie im Vorjahr.

Baustellen führen zu Rückgang auf den Buslinien

2025 war ein Jahr der Baustellen. Davon betroffen waren die Buslinien 37, 47, 58, 62 und 64, was sich negativ auf die Fahrgastzahlen auswirkte. 11,2 Millionen Fahrgäste nutzten das Busliniennetz der BLT, 4,4 Prozent weniger als im Vorjahr, und sie legten 30,2 Millionen Personenkilometer zurück, 4,8 Prozent weniger gegenüber Vorjahr.

Die Buslinie 37 von Dornach Bahnhof via Bethesda Spital bis Aeschenplatz wurde während rund vier Monaten umgeleitet und die Haltestelle Hirzbodenweg, die nahe der Wirtschaftsmittelschule und des Gymnasiums liegt, nicht mehr bedient. Die fehlenden Schülerinnen und Schüler sowie die Sperrung der Linie 14 in der zweiten Jahreshälfte führten zu einem starken Fahrgastrückgang. Insgesamt waren 1,1 Millionen Fahrgäste auf der Buslinie 37 unterwegs, 16,8 Prozent weniger als im Vorjahr.

1,8 Millionen Fahrgäste nutzten die Buslinie 64 von Dornach Bahnhof via Therwil – Oberwil – Bachgraben bis Bahnhof St. Johann. Als wichtige Tangentialbuslinie erschliesst sie unter anderem das Gymnasium Oberwil und die Industriezentren Reinach und Allschwil. Aufgrund reger Bautätigkeiten auf dem gesamten Streckennetz kam es zu grösseren Verspätungen, und die Bahnanschlüsse konnten teilweise nicht mehr gewährleistet werden, was in einem Fahrgastrückgang von 3,6 Prozent resultierte.

WB-Fahrgastzahlen 2024 korrigiert

Die Fahrgastzahlen 2024 der Waldenburgerbahn (WB) von 2,4 Millionen wurden im Dezember 2025 um 300'000 Fahrgäste auf 2,1 Millionen korrigiert. Im Vergleich zum Jahr 2023 entspricht dies einer Zunahme von 24 Prozent. Die Korrektur erfolgte aufgrund eines Softwarefehlers. Die WB war im Jahr 2024 in Doppeltraktionen unterwegs, ausgenommen während der Schulferien. Die Software zählte die Fahrgastzahlen auch in den Schulferien doppelt, indem sie die Zahlen der ersten Traktion für die zweite übernahm. Dadurch wurden 300'000 Fahrgäste zu viel gezählt. Der Softwarefehler ist behoben und betraf ausschliesslich die WB-Fahrgastzahlen 2024.

Fahrgastfrequenzen

Linie	2025	2024	2025	2024
	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)	Pkm-Leistung (in 1'000)
10	15'602	15'752	63'085	62'980
11/E11	19'603	18'197	55'758	52'590
17	2'168	1'972	6'328	5'647
19 (WB)	2'092	2'139*	14'206	15'273*
37	1'105	1'332	2'018	2'381
47	2'241	2'275	6'174	6'376
58	187	199	257	279
59	177	182	234	239
60	1'736	1'861	6'047	6'556
61	834	832	1'537	1'518
62	494	496	1'321	1'358
64	1'813	1'881	5'847	6'289
65	822	860	1'658	1'739
66	383	393	935	984
92**	42	52	142	177
93**	45	47	112	121
105	144	150	275	279
106	134	136	426	447
107	684	668	2'490	2'348
108	310	306	1'344	1'285
109	53	45	92	80
110	5	7	17	24
Total	50'674	47'643	170'303	153'697

* Die BLT Baselland Transport AG korrigierte die Fahrgastzahlen 2024 der Linie 19 um 300'000 auf 2,1 Millionen. Grund dafür war ein Softwarefehler im neuen Fahrgastzählssystem. Betroffen waren ausschliesslich die Fahrgastzahlen 2024 der Waldenburgerbahn.

** Vom 1.3. bis 14.12.2025 erfolgte jeweils am Samstag und am Sonntag der Testbetrieb mit dem On Demand-Angebot Pick-e-Ride. Diese Fahrgastzahlen sind nicht in den Fahrgastfrequenzen der Buslinien 92/93 enthalten.

Fahrplanwechsel 2026

Im Dezember 2025 trat einer der grössten Fahrplanwechsel in der Geschichte der BLT in Kraft. Auf den Buslinien kam es zu einem Angebotsausbau und zu grossen Linien- und Fahrplanänderungen. Die Fahrgäste profitieren von einem attraktiven Angebot mit Taktverdichtungen, zusätzlichen Buslinien und besseren Anschlüssen.

Am 14. Dezember 2025 trat der neue Fahrplan in Kraft. Mit rund 25 Prozent mehr Leistungsmasse auf dem Busliniennetz baute die BLT ihr Angebot, entsprechend dem 10. Generellen Leistungsauftrag, deutlich aus.

Investitionen in Mitarbeitende, Weiterbildung und Qualität

Die BLT bildete 2025 vierzig neue Fahrerinnen und Fahrer aus, damit sie diese Angebotssteigerung umsetzen und einen reibungslosen Betrieb gewährleisten konnte. Zusätzlich investierte sie gezielt in die polyvalente Ausbildung von Fahrdienstmitarbeitenden, welche sowohl als Buschauffeure/-chaffeusen und als Tramwagenfahrer/-innen eingesetzt werden können. Diese Vielseitigkeit steigert die betriebliche Effizienz, erhöht die Flexibilität und sorgt für abwechslungsreiche, attraktive Berufsprofile.

Attraktiveres Angebot für die Region

Der Fahrplanwechsel brachte neue Buslinien (49: Therwil Lindenfeld–Basel Bachgraben, 56: Dornach Bahnhof–Arlesheim Dorf, 63: Münchenstein Bahnhof–Aesch Bahnhof), Taktverdichtungen und bessere Anschlüsse. Damit stärkt die BLT die Erreichbarkeit der Region und bietet ihren Fahrgästen von früh bis spät ein modernes und verlässliches Mobilitätsangebot.

Erweitertes On Demand-Angebot

Mit dem Fahrplanwechsel wurde das flexible Mobilitätsangebot auf dem Perimeter der Linien 92/93 im Oberbaselbiet auf alle Wochentage erweitert und das klassische öV-Angebot optimal ergänzt. Sechs Pick-e-Ride-Fahrzeuge stehen dafür im Einsatz.

App «Basel Go!» als mobiler Begleiter

Sämtliche Informationen zum neuen Fahrplan, zu den Linienänderungen und Verbindungen wurden im Voraus in der App «Basel Go!» sowie auf der BLT Website publiziert.



86-87

Bahn-, Tram- und Buslinien

Linienverzeichnis und Streckenlänge

Bahnlinien

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

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	14,164 km
12*	Reinach Süd–Dreispietz–Basel Bhfeingang Gundeldingen–Theater (–Basel Bahnhof SBB–Reinach Süd)	9,653 km
14**	Pratteln–Muttentz–Kantonsgrenze BL/BS–Aeschenplatz–Messeplatz–Dreirosenbrücke	12,534 km
17	Ettingen Dorf–Schifflande–Claraplatz–Wiesenplatz	12,215 km
Total	Tramlinien	74,540 km

* Die Linie E11 wurde per Fahrplanwechsel 2026 zur Linie 12 umbenannt.

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

Buslinien

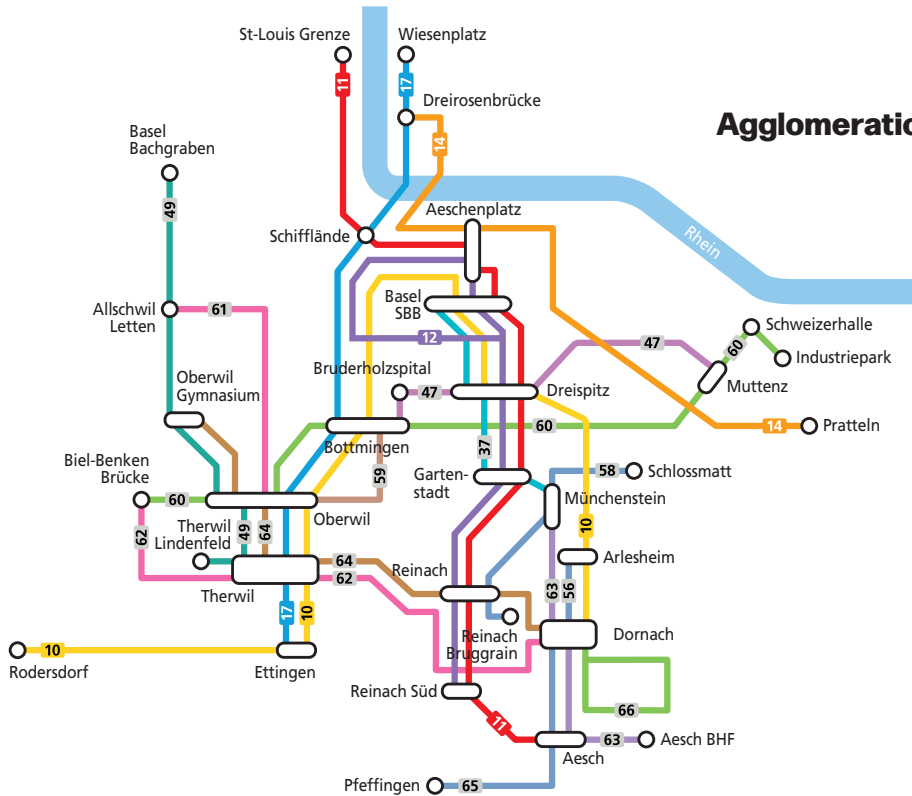
37	Basel Bahnhof SBB–Dreispietz–Gartenstadt–Münchenstein Bahnhof	9,903 km
47	Bottmingen Schloss–Bruderholzspital–Dreispietz–Muttentz Bahnhof	9,260 km
49	Basel Bachgraben–Allschwil–Oberwil–Therwil Lindenweg	10,834 km
56	Arlesheim Dorf–Dornach Bahnhof	1,994 km
58	Bruggrain–Reinach Dornach–Reinacherhof–Münchenstein Bahnhof–Schlossmatt	8,574 km
59	Ortsbus Oberwil/Bottmingen: Oberwil Zentrum–Bottmingen Schloss	3,721 km
60	Biel-Benken Brücke–Bottmingen–Münchenstein–Muttentz–Muttentz Industriepark	15,807 km
61	Oberwil Zentrum–Bertschenacker–Binningen Kronenplatz–Allschwil Letten	6,470 km
62	Biel-Benken Brücke–Therwil–Reinach–Kägen–Dornach Bahnhof	8,934 km
63	Münchenstein Bahnhof–Dornach Bahnhof–Kägen–Aesch Dorf–Aesch Bahnhof	8,956 km
64	Oberwil Gymnasium–Therwil–Reinach–Dornach Bahnhof	8,394 km
65	Dornach Bahnhof–Aesch–Pfeffingen Bergmattenweg	5,303 km
66	Ortsbus Dornach: Dornach Bahnhof–Goetheanum–Apfelsee–Dornach Bahnhof	5,575 km
92*	Hölstein Station–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil	
93*	Lampenberg Dorf–Ramlinsburg–Lausen Bahnhof Nord	
105	Sissach West–Sissach Bahnhof–Thürnen Langmatt	4,045 km
106**	Wintersingen Blumatt–Abzw. Nusschhof–Sissach Bahnhof	9,007 km
107	Eptingen Gemeindeplatz–Sissach Bahnhof	9,639 km
108	Wittinsburg Chamber–(Läufelfingen–)Buckten–Sissach Bahnhof	10,017 km
109	Wittinsburg Chamber–Buckten–Rümlingen–Häfelfingen Dorf	6,813 km
110	Rümlingen Dorf–Häfelfingen–Bad Ramsach–Läufelfingen Bahnhof	7,735 km
Total	Buslinien	150,981 km

* Wird durch Pick-e-Bike AG als On Demand-Angebot Pick-e-Ride im Auftrag der BLT betrieben.

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

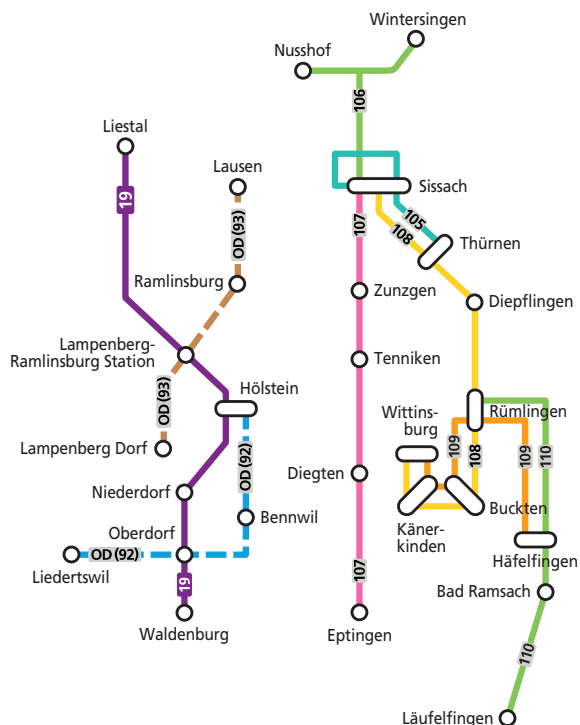
Streckennetz

Das Streckennetz der BLT umfasst die Bahnlinie 19 Liestal-Waldenburg, die fünf Tramlinien 10, 11, 12, 14 und 17 sowie 19 Buslinien im unteren und im oberen Baselbiet.



Agglomeration Basel

Oberes Baselbiet



Impressum

Redaktion und Konzeption

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

Gestaltung

cr Werbeagentur AG, www.crbasel.ch

Bilder und Grafiken

BLT Baselland Transport AG, cr Werbeagentur AG, Christian Aeberhard,
Yannik Gartmann, Claudia Link, IWF Communications, Jochen Pach,
Dominik Plüss

Druck

Steudler Press AG, Basel

© BLT Baselland Transport AG



