Geschäfts-bericht 2023



BLT

Wir machen vorwärts.

3
Editorial

4
Jahresbericht

10
Menschen für öffentliche Mobilität begeistern

14
Mit TINA in die Zukunft

24
Künstliche Intelligenz im Kundenservice

28
Am Puls der Mitarbeitenden

30
Ein U-Abo lohnt sich fast immer

36
Kennzahlen BLT

42
Finanzieller Lagebericht

46
Jahresrechnung

66
Führungsorgane

68
Fahrgastzahlen

70
Linien- und Streckennetz

Wir machen vorwärts.



VR-Präsident (links) und CEO im Gespräch

Verändertes Mobilitätsverhalten, technologischer Fortschritt, Klimawandel und Nachhaltigkeit, Kostendruck und Effizienz sind aktuelle Herausforderungen, die von den öV-Unternehmen Anpassung und Transformation verlangen. Entsprechend haben der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung gemeinsam die Unternehmensstrategie geschärft. Die BLT nutzt den Wandel der Mobilitätsbranche als Chance und entwickelt sich zur integralen Mobilitätsdienstleisterin weiter. Mit innovativen Lösungen, hoher Qualität und exzellenten Leistungen will sie den öffentlichen Verkehr voranbringen und die Menschen nachhaltig für öffentliche Mobilität begeistern.

Das Tramfahren zum Erlebnis machen und die Kundinnen und Kunden mit einem originellen Angebot begeistern, das ist das Ziel des Bar Lounge Trams. Mit viel Leidenschaft, Herzblut und Kreativität bauten Mitarbeitende ein Schindler Tram aus den 1980er-Jahren in ein modernes Bar Lounge Tram um. Im Herbst 2023 fand die feierliche Eröffnung statt.

Wenige Monate später traf das erste von 25 TINA Trams in Oberwil ein. Die BLT setzt als erstes Unternehmen in der Schweiz die neue Tramgeneration TINA von Stadler ein. Das Fahrzeug wird als erstes Tram in der Region mit einem integrierten Kollisionswarnsystem und einer Klimaanlage mit natürlichem Kältemittel ausgerüstet. Für mehr Sicherheit und für eine bessere Umweltbilanz. Die speziell konstruierten Drehgestelle an Anfang und Ende des Fahrzeugs sorgen für einen hohen Fahrkomfort und schonen Rad und Schiene.

Auf Nachhaltigkeit achtet die BLT auch bei Bauprojekten. Auf der Tramlinie 14 realisierte sie im Jahr 2023 ein zukunftsweisendes Bauprojekt mit Fokus auf den nachhaltigen Wertstoffkreislauf. Rund 80 Prozent des vorhandenen Materials konnten rezykliert und auf der Baustelle direkt wiederverwendet werden. Erstmals setzte die BLT ein digitales 3-D-Planungsmodell für den Bau und den Betrieb von Bauwerken ein, welches sich als gutes Arbeitsinstrument erwies und die interdisziplinäre Zusammenarbeit effizient und effektiv gestaltete.

Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschaftete die BLT, nach drei Jahren mit Verlusten, einen Gesamtgewinn von CHF 4,7 Millionen. Die Fahrgastnachfrage gegenüber Vorjahr nahm mit 7 Prozent deutlich zu. 47,6 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2023 auf dem BLT Liniennetz unterwegs. Das ausgeglichene Ergebnis der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» sowie, als Hauptreiber, der Einmaleffekt aus dem Verkauf eines Grundstücks im marktwirtschaftlichen Bereich führten zum hohen Gewinn.

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

Christoph B. Bühler
Präsident des Verwaltungsrates

Frédéric Monard
CEO

CEO Frédéric Monard im Interview

Am 1. Juni 2023 hat Frédéric Monard seine Tätigkeit als CEO bei der BLT aufgenommen. Im Interview blickt er auf die ersten Monate als CEO zurück und zeigt auf, wohin die Reise der BLT in Zukunft gehen wird.



CEO Frédéric Monard im neuen TINA Tram



Die neueste Tramgeneration TINA von Stadler

Frédéric Monard, was reizt einen ehemaligen CEO einer IT-Firma an der öV-Branche?

Die ganze Mobilitätsbranche befindet sich in einem radikalen Wandel. Das macht die Aufgabe sehr interessant. Ich glaube, dass Mobilität im Zeichen der technologischen Möglichkeiten, veränderter Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, knapper Ressourcen und Nachhaltigkeitsaspekten neu gedacht werden muss. An der Schnittstelle moderner Technologien und zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse lassen sich neuartige Kundenerlebnisse gestalten. Das ist absolut faszinierend, und wir stehen hier noch ganz am Anfang. Zudem ist es für mich sinnstiftend, für ein Unternehmen tätig zu sein, welches einen Impact hat auf die Lebensqualität und die wirtschaftliche Stärke der ganzen Region. Also genau dort zu arbeiten, wo ich wohne und mich von jeher auch stark verbunden fühle.

Worauf haben Sie in den ersten Monaten den Fokus gelegt?

Als Erstes war es mir wichtig, viele Gespräche mit Mitarbeitenden auf allen Stufen zu führen. Vor allem zuzuhören und zu verstehen, was sie an ihrer Arbeit begeistert und wo ihnen der Schuh drückt. Als Zweites habe ich mit meinem Führungsteam kleine Verbesserungen – ausgelöst durch die Gespräche mit Mitarbeitenden – direkt umgesetzt. Damit haben wir dem Personal eine starke Botschaft gesendet, dass wir gemeinsam Dinge verbessern wollen und können. Und drittens haben wir uns damit auseinandergesetzt, wie wir als Führungsteam mehr Zeit für strategische Arbeiten freisetzen können. Denn wenn wir nur im «Hamsterrad» das operative Geschäft abarbeiten, können wir nicht an der Zukunft bauen. Dafür haben wir auch unsere Organisationsstruktur angepasst, und wir leben eine Führungsphilosophie vor, welche auf Vertrauen und Partizipation basiert.

ÖV breiter denken, Chancen ergreifen und totaler Kundenfokus

Frédéric Monard
CEO BLT



Was hat Sie in dieser Transformationsphase überrascht?

Als CEO kann man allein nur wenig bewirken. Das war mir bei meinem Einstieg im Juni 2023 bewusst und ich war gespannt, auf welche Menschen ich treffen werde. Vom ersten Tag an habe ich eine grosse Veränderungsbereitschaft gespürt wie selten zuvor. Und auch einen grossen Willen, bei der Neuausrichtung mitzuwirken. Das war unglaublich positiv und hat auch dazu geführt, dass wir sehr schnell vorangekommen sind. Eine Transformation ist nicht in wenigen Monaten abgeschlossen, da bin ich realistisch genug. Aber ein solcher Start ist eine solide Basis für die weitere Zusammenarbeit mit dem ganzen BLT Team.

Was ist für die BLT entscheidend, um auch zukünftig erfolgreich zu sein?

Wir wollen ein innovativer Mobilitätsdienstleister sein, der breit denkt, Chancen ergreift und sich dabei immer auf die Kundinnen und Kunden fokussiert. Um erfolgreich zu sein, ist es entscheidend, nah bei unseren Kunden zu sein und zu verstehen, wie wir ihre Mobilität verbessern können. Wie können wir sie schneller und bequemer ans Ziel bringen? Wo können wir ihnen gegenüber mehr Flexibilität bieten? Wie können wir sie begeistern? Um hier die richtigen Antworten zu liefern, braucht es das richtige Mindset und genügend Handlungsspielraum für alle Mitarbeitenden. Als CEO möchte ich genau dies fördern und mit dem ganzen BLT Team kontinuierlich Fortschritte erzielen. Schritt für Schritt.

Die BLT will künftig auch verstärkt Unternehmen mit Mobilitätsleistungen unterstützen. Weshalb gehen Sie in diese Richtung?

Ich sehe drei Gründe. Erstens sind wir überzeugt davon, dass Unternehmen mehr tun müssen, um die nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeitenden zu unterstützen, was sowohl die Zufriedenheit als auch die Bindung von Talenten stärkt und das Employer Branding verbessert. Zweitens sehen wir ein enormes Potenzial für Kostensenkungen durch effizientere dienstliche Mobilität. Indem wir massgeschneiderte Lösungen anbieten, helfen wir Unternehmen, ihre Ausgaben zu optimieren und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Und drittens verpflichten wir uns zu Nachhaltigkeit: Wir setzen uns aktiv für Umweltschutz ein und unterstützen Unternehmen dabei, ihre CO_2-Emissionen zu reduzieren und ihre Environmental-, Social- und Corporate-Governance-Ziele zu erreichen. Wir sind überzeugt, dass die Förderung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität nicht nur den Unternehmen zugutekommt, sondern auch einen positiven Beitrag für die Gesellschaft und die Umwelt leistet.

Nachhaltige Mobilität fördern und Menschen für den öV begeistern

Exzellenter Service und Kunden-nähe

Menschen für öffentliche Mobilität begeistern

Die BLT hat ihre Unternehmensstrategie geschärft. Auf ihrem Weg zum integralen Mobilitätsanbieter will sie ihre Kundinnen und Kunden nachhaltig für den öV begeistern: mit exzellentem Service, Kundennähe sowie innovativen und smarten Lösungen.

Die Mobilitätsbranche befindet sich in einem starken Wandel. Technologischer Fortschritt, verändertes Mobilitätsverhalten, Klimawandel und Nachhaltigkeit, Kostendruck und Effizienz sind aktuelle Herausforderungen, die sowohl Anpassung als auch Transformation bedingen.

Dazu hat der Verwaltungsrat mit der Geschäftsleitung die Strategie geschärft. «Menschen für öffentliche Mobilität begeistern» ist die kraftvolle Vision, das Kerngeschäft weiterzuentwickeln, Innovationen zu fördern und das Kundenerlebnis, auch dank smarter Technologien, zu verbessern. Die BLT will den öV voranbringen – zuverlässig, mit hoher Qualität und überzeugenden Leistungen.

Die BLT nutzt den Wandel als Chance und entwickelt sich zur integralen Mobilitätsdienstleisterin weiter. Als Erfolgsfaktoren sieht sie eine motivierende Unternehmenskultur, Macherqualitäten und einen konsequenten Kundenfokus. Vier strategische Stossrichtungen geben den Weg vor.

Unternehmenswerte leben

Eine gesunde Unternehmenskultur ist zentral für den Erfolg und wirkt gegen innen und aussen. Teamwork und Innovationsgeist, Leidenschaft und Kundenbegeisterung sind bei der BLT gelebte Werte, die das Unternehmen auszeichnen und sie als Arbeitgeberin attraktiv machen.



Mission

Mission und strategische Stossrichtungen
Wir wandeln uns zum integralen Mobilitätsdienstleister und entwickeln unser liniengebundenes Kerngeschäft weiter.

Kerngeschäft weiterentwickeln

Unser Kerngeschäft ist die tragende Säule unseres Unternehmens. Darum entwickeln wir uns punkto Angebot, Qualität und Effizienz laufend weiter.

Aufbau B2B und Wachstum im Immobiliengeschäft

Im Business-to-Business- und im Immobilien-Geschäft wollen wir profitabel wachsen. Damit generieren wir Mittel für die Weiterentwicklung des Unternehmens, diversifizieren das Geschäft und reduzieren Risiken.

Kundenerlebnis und Smart Mobility

Wir verbessern das Kundenerlebnis im klassischen öV und verbinden weitere Mobilitätsformen mit eigenen und externen Angeboten.

Arbeitgeberattraktivität erhöhen

Mit einer starken Arbeitgebermarke ziehen wir Fachkräfte an. Und mit gezielten Massnahmen, die über die Basisbedürfnisse von Mitarbeitenden hinausgehen, erzielen wir eine hohe Loyalität.

Kunden-erlebnis und Smart Mobility

Mit TINA in die Zukunft

Im Dezember 2023 traf das erste von 25 TINA Trams in Oberwil ein. Das moderne Fahrzeug ist als erstes Tram in der Region Nordwestschweiz serienmässig mit einem integrierten Kollisionswarnsystem und einer Klimaanlage mit natürlichem Kältemittel ausgerüstet – für mehr Sicherheit und für eine bessere Umweltbilanz.



TINA – mehr Sicherheit und hoher Fahrgastkomfort

Am 20. Dezember 2023 lieferte Stadler das erste TINA Tram der BLT auf zwei Tiefladern vom thurgauischen Bussnang nach Oberwil. Das Fahrzeug Nr. 4201 wurde für den Transport in zwei Teile zerlegt, in Oberwil abgeladen, aufgegleist und wieder zusammengesetzt.

Ablad und Aufgleisung im Tramdepot Hüslimatt

Der Ablad und die Aufgleisung erfolgten im Tramdepot Hüslimatt in Oberwil. Die beiden Fahrzeugteile wurden über eine Rampe vom Tieflader auf das Aussengleis gerollt, mechanisch zusammengesetzt und durch ein BLT Tram in das Tramdepot gestossen. Dort wurden die beiden Fahrzeugteile wieder vollständig zusammengesetzt.

Neue Tramgeneration

Die BLT setzt als erstes Unternehmen in der Schweiz die neue Tramgeneration TINA von Stadler ein. TINA ist die Abkürzung für «Total Integrierter Niederflur-Antrieb». Bei der Neuentwicklung wurde ein besonderes Augenmerk auf den Fahrgastkomfort gelegt. Das vollklimatisierte Fahrzeug verfügt über einen grosszügigen Innenraum, grosse Panoramafenster und ein Fahrgastinformationssystem. Es ist von der ersten bis zur letzten Fahrgasttür niederflurig und barrierefrei ausgelegt. Die 96 Sitzplätze bieten durchgängig komfortable Fuss- und Knieräume. Das siebenteilige Fahrzeug mit fünf integrierten Fahrwerken eignet sich ideal für enge Radien in der Stadt und schnelle Strecken auf dem Land. Die speziell konstruierten Drehgestelle am Anfang und am Ende des Fahrzeugs sorgen für einen hohen Fahrkomfort und schonen, selbst bei engen Kurvenradien, Rad und Schiene.

Moderne Klimaanlage mit natürlichem Kältemittel

Das TINA Tram ist mit einer Klimaanlage ausgestattet, welche zu einer besseren Umweltbilanz des Fahrzeuges beiträgt. Dabei wird das Kältemittel R744 (Kohlendioxid) – ein natürlich vorkommender Stoff – eingesetzt, das um das 1300-Fache klimafreundlicher ist als die bisher in Klimaanlagen verwendeten Kältemittel.



Ablad und Aufgleisung des ersten TINA Trams

Integriertes Kollisionswarnsystem erhöht die Sicherheit

Das TINA Tram der BLT ist als erstes Tram in der Region Nordwestschweiz serienmässig mit einem integrierten Kollisionswarnsystem ausgerüstet. Das System unterstützt und entlastet die Fahrdienstangestellten bei der täglichen Arbeit. Es ermöglicht, Gefahren und Hindernisse auf der Strecke frühzeitig zu erkennen und rasch Massnahmen einzuleiten, um kritische Situationen zu vermeiden. Damit kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zusätzlich erhöht werden.

Mehrmonatige Test- und Schulungsphase

Anfang Januar 2024 startete Stadler, in enger Zusammenarbeit mit der BLT, mit der Testphase. In einem ersten Schritt wurden im Depot Hüslimatt in Oberwil statische Tests durchgeführt und dabei die Grundfunktionen des Fahrzeugs auf Herz und Nieren geprüft. Darauf folgten die ersten Testfahrten im Tramdepot und danach auf dem gesamten BLT Netz. Die Ausbildungen der rund 180 Fahrdienstangestellten auf dem neuen TINA Tram sind ab zweitem Quartal 2024 geplant.

Inbetriebnahme

Die ersten sechs TINA Trams werden Ende August 2024 in Betrieb gehen und auf dem gesamten BLT Liniennetz verkehren. Ab 2026 werden alle 25 TINA Trams auf dem BLT Liniennetz im Einsatz sein.

Nachhaltiger Wertstoffkreislauf

Auf der Tramlinie 14 realisierte die BLT ein zukunftsweisendes Bauprojekt mit Fokus auf den Wertstoffkreislauf und die Nachhaltigkeit. Das Ziel war, Ressourcen zu schonen, das ausgehobene Bau- und Bodenmaterial zu rezyklieren und auf der Baustelle wiederzuverwenden. Erstmals kam auch ein digitales 3-D-Planungsmodell zum Einsatz.

Die BLT ist für den Unterhalt der Infrastruktur der Linie 14 auf basellandschaftlichem Boden zuständig. Seit 2020 wird die teilweise über vierzigjährige Gleisanlage der Linie 14 auf verschiedenen Abschnitten komplett saniert. Im Jahr 2023 lag der Fokus bei der Erneuerung der ein Kilometer langen Doppelgleisstrecke zwischen den Haltestellen Freidorf und Zum Park erstmals auf dem Wertstoffkreislauf.

Tonnenweise wertvolles Material

Während der Aushub- und Rückbauphase wurden rund 10’000 Kubikmeter Fundations- und Kiesmaterial, 3’500 Kubikmeter Bahnschotter und 2 Kilometer Gleis mit Schwellen ausgehoben. Schotter und Kies wurden grob getrennt und in der eigens für die Baustelle installierten, mobilen Aufbereitungsanlage in Pratteln gewaschen, nach Korngrössen sortiert und wieder neu zusammengemischt. Das so entstandene Kiesmaterial konnte als hochwertiger Baustoff wieder als Fundations- und Kofferschicht verwendet werden. Auch das Schienen- und Schwellenmaterial war teilweise wiederverwendbar. Die Betonschwellen wurden zerkleinert, und der neu gewonnene Baustoff fand im Gleisunterbau Wiederverwendung oder wurde neuem Beton beigemischt. Die Schienen- und Metallteile wurden dem Metallrecycling zugeführt.

Rund 80 Prozent des vorhandenen Materials konnten rezykliert und auf der Baustelle wiederverwendet werden.

Revolutionäres System für Bahnübergänge

Auf dem Streckenabschnitt befindet sich die «Rennbahnkreuzung», eine der verkehrsreichsten im Kanton. Die Belastung durch den Bahn- und den Strassenverkehr ist dort besonders hoch. Für stark frequentierte Bahnübergänge eignet sich das Infundo-System, das im Gleisbau einzigartig ist, besonders gut. Das Gleisbett, die elastische Schienenbefestigung und die Fahrbahn werden perfekt zu einer konstruktiven Einheit zusammengefasst. Die vorgefertigten Betontragplatten zeichnen sich durch eine hohe Widerstandsfähigkeit und eine Lebensdauer von mindestens 80 Jahren aus. Müssen die Schienen einmal ausgetauscht werden, erfolgt dies effizient und beinahe geräuschlos.

Tablet statt Papier

Die BLT nutzte als Planungsmethode erstmals das Building Information Modeling (BIM), ein digitales Planungsmodell für den Bau und den Betrieb von Bauwerken. Alle relevanten Informationen wurden in einem digitalen 3-D-Modell erfasst und dargestellt.

Das BIM erwies sich als ein effizientes Arbeitsmittel, das die Mitarbeitenden bei der täglichen Arbeit unterstützte und die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Fachbereichen effektiver gestaltete. Insbesondere bei Kontrollen auf der Baustelle und bei Besprechungen zeigt das BIM seine vielen Vorteile gegenüber herkömmlichen Papierplänen. Fehler und Verzögerungen können vermieden und Kosten gespart werden.



Nachhaltiges, ressourcenschonendes Bauen

Ein herausforderndes erstes Jahr für die Waldenburgerbahn

Das erste Betriebsjahr der neuen Waldenburgerbahn brachte technische und betriebliche Herausforderungen mit sich. Die BLT und Stadler Rail setzten alles daran, mit gezielten Massnahmen den Bahnbetrieb zu stabilisieren und den Fahrgästen einen hohen Kundenservice zu bieten. Im Verlaufe des Jahres war die WB immer stabiler unterwegs und verzeichnete einen starken Zuwachs an Fahrgästen.



Blick auf den neuen Bahnhof Waldenburg

Das erste Betriebsjahr der neuen Waldenburgerbahn (WB) war herausfordernd – für die Fahrgäste, für das WB Team und für die BLT. In den ersten Wochen der Inbetriebnahme führten tiefe Temperaturen, technische Störungen und Softwarefehler zu Fahrzeugausfällen. Teilweise verkehrten Busse als Bahnersatz. Fachspezialisten der BLT und von Stadler Rail arbeiteten intensiv zusammen, um die Störungen zu evaluieren und rasch zu beheben.

Fahrplanangebot und Pünktlichkeit

Mit der Inbetriebnahme der neuen WB wurde der ganztägige Viertelstundentakt eingeführt. Die Erkenntnisse der ersten Wochen veranlasste die BLT, den Fahrplan leicht anzupassen und die Anschlüsse im Bahnhof Liestal als Zu- und Abbringer zu verbessern. Seit April 2023 verkehrt die WB ab Waldenburg im 15-Minuten-Takt und ab Liestal im 10-/20-Minuten-Takt. Die Fahrgäste profitieren durch diese Fahrplananpassung von besseren Anschlüssen in Liestal und grosszügigeren Umsteigezeiten.

In Bezug auf die Pünktlichkeit war die WB in der zweiten Jahreshälfte 2023 mit einer Fahrplanstabilität von durchschnittlich 92 Prozent immer verlässlicher unterwegs. Im 4. Quartal 2023 konnte eine hohe Fahrplanstabilität von rund 94 Prozent realisiert werden.

Tests von Software-Updates

Die BLT und Stadler Rail entwickelten die CBTC-Software kontinuierlich weiter, um den WB Betrieb zu optimieren. Die Software-Updates mussten jeweils auf der Strecke getestet werden, bevor sie definitiv ins System eingespeist wurden. Während dieser Zeit war der Bahnverkehr gesperrt, und es verkehrten Busse als Bahnersatz. Die notwendigen Testfahrten wurden im Voraus über die digitalen Kommunikationskanäle angekündigt.

Der Einsatz und die Weiterentwicklung des innovativen CBTC-Systems im Bereich der Fahrzeuge und der Zugsicherung verliefen im ersten Betriebsjahr mehrheitlich positiv. Teilweise beeinträchtigten technische Herausforderungen den Fahrkomfort und die Fahrplanstabilität.

Entwicklung Fahrgastzahlen

Im Verlaufe des Jahres war die WB stabiler unterwegs, was einen deutlichen Aufwärtstrend der Fahrgastzahlen bewirkte. Ab Herbst 2023 verkehrten die Fahrzeuge in den Hauptverkehrszeiten in Doppeltraktion. 1,7 Millionen Fahrgäste nutzten im Jahr 2023 die neue WB und legten insgesamt 12,5 Millionen Personenkilometer zurück.

Bevölkerungswachstum im Stedtli

Nach Jahren des Bevölkerungsrückgangs in Waldenburg konnte das Stedtli im Jahr 2023 erstmals wieder einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen. Die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner ist so hoch wie letztmals im Jahr 2010.

Den Hauptgrund der positiven Entwicklung sieht Andrea Kaufmann, Gemeindepräsidentin Waldenburg, in der neuen WB und dem eingeführten 15-Minuten-Takt: «Ein Hoch auf die WB! Die steigenden Einwohnerzahlen deuten an, dass sich unsere Erwartungen, die wir in die neue Bahn gesetzt haben, erfüllen.»

Leiden-schaft und Kreativität

Bar Lounge Tram – einsteigen und geniessen

Mit viel Leidenschaft, Kreativität und Arbeitseinsatz haben Mitarbeitende der BLT ein Schindler Tram aus den 1980er-Jahren in ein modernes Bar Lounge Tram umgebaut, das für private Anlässe und Firmenevents gemietet werden kann.



Einzigartiges Ambiente und professionelle Infrastruktur

Die Idee für ein Bar Lounge Tram entstand während der Coronapandemie. Das Tramfahren zum Erlebnis zu machen und Kundinnen und Kunden mit einem originellen Angebot Freude zu bereiten, stand dabei im Zentrum. Während zehn Monaten intensiver Arbeit verwandelten BLT Mitarbeitende und Partnerfirmen mit viel Herzblut und grossem Engagement einen vierzigjährigen Schindler Gelenktriebwagen Be 4/8 mit Sänfte in eine einzigartige Eventlocation.

Das Bar Lounge Tram ist im Design als BLT Tram erkennbar, und trotzdem hebt es sich von den anderen BLT Trams ab. Denn der gelbe Farbton wurde durch einen goldigen ersetzt, um die Einzigartigkeit des Angebots zu unterstreichen.

Im Herbst 2023 weihte die BLT das Bar Lounge Tram mit geladenen Gästen feierlich ein.

Inspirierende Loungeatmosphäre

Das Bar Lounge Tram bietet Platz für 50 Personen und sorgt mit seiner professionellen Bar- und Loungeinfrastruktur für ein aussergewöhnliches Ambiente. Es eignet sich für Events jeder Art, von der Geburtstagsfeier über den Hochzeitsapéro und Vereinsanlass bis zum Firmenevent. Ebenso vielfältig ist das Cateringangebot, das die Gäste auf der Fahrt durch die Region Basel geniessen können. Ob ein einfacher Snack, ein reichhaltiger Apéro oder köstliche Dessertkreationen, das Angebot wird auf den Anlass und die Kundenwünsche abgestimmt.

Online-Reservation

Das Bar Lounge Tram kann einfach und unkompliziert online gebucht werden.

Auf der Website www.blt.ch/extrafahrten kann die Verfügbarkeit des gewünschten Datums überprüft und der geplante Event inklusive Catering reserviert werden.



Künstliche Intelligenz im Kundenservice

Die BLT treibt die digitale Transformation voran und setzt neue Massstäbe im Kundenservice. Mit der Einführung der Technologie-Plattform von aiaibot ermöglicht der Chatbot Mia eine schnelle, effiziente und zugängliche Kommunikation mit Kundinnen und Kunden – rund um die Uhr und unabhängig vom Standort.

Die BLT hebt ihren Kundenservice auf die nächste Stufe und bietet ihren Kundinnen und Kunden neu ein digitales 24-Stunden-Angebot. Wer die BLT Website besucht, wird seit Ende Dezember 2023 vom BLT Chatbot Mia begrüsst. Das technische Dialogsystem beruht auf der aiaibot-Plattfom für Chatbots, Serviceautomatisierung und künstliche Intelligenz – unterstützt durch die fortschrittliche GPT-4-Technologie von OpenAI – und betreut die Kundinnen und Kunden bei Anfragen aller Art. Mit Mia wird das Kundenerlebnis signifikant verbessert und die Mitarbeitenden im Kundendienst von zeitintensiven Routinearbeiten entlastet.

Breites Serviceangebot

Die Kombination aus der umfangreichen Wissensdatenbank der BLT mit leistungsfähigen Sprachmodellen schafft eine solide Grundlage für den Chatbot. Mia unterstützt die Kundinnen und Kunden bei Themen wie Störungsmeldungen, U-Abo, TNW-Tarifen, Tickets App, Pick-e-Bike, Park+Ride und vielen weiteren Anliegen. Die ständige Aktualisierung und Erweiterung der Wissensbasis gewährleistet, dass Mia immer auf dem neuesten Stand ist und qualitativ hochwertige, kontextbezogene Informationen liefert.

Moderne Technologieplattform

Die offene Architektur der neuen Plattform ermöglicht eine einfache und schnittstellenfreundliche Integration mit bestehenden Systemen. Dies sorgt für eine nahtlose Anbindung an vielfältige Datenquellen und Services, was die Implementierung erheblich vereinfacht. Gleichzeitig erlaubt die Plattform den Einsatz modernster Sprachmodelle und Technologien wie Generative AI und Retrieval Augmented Generation (RAG), um präzise und relevante Antworten auf Kundenanfragen zu bieten. Darüber hinaus wird der Chatbot Mia nicht nur für Kundenanfragen eingesetzt, sondern auch für Kundenfeedbacks, wodurch die Qualität der Dienstleistungen kontinuierlich verbessert werden kann.

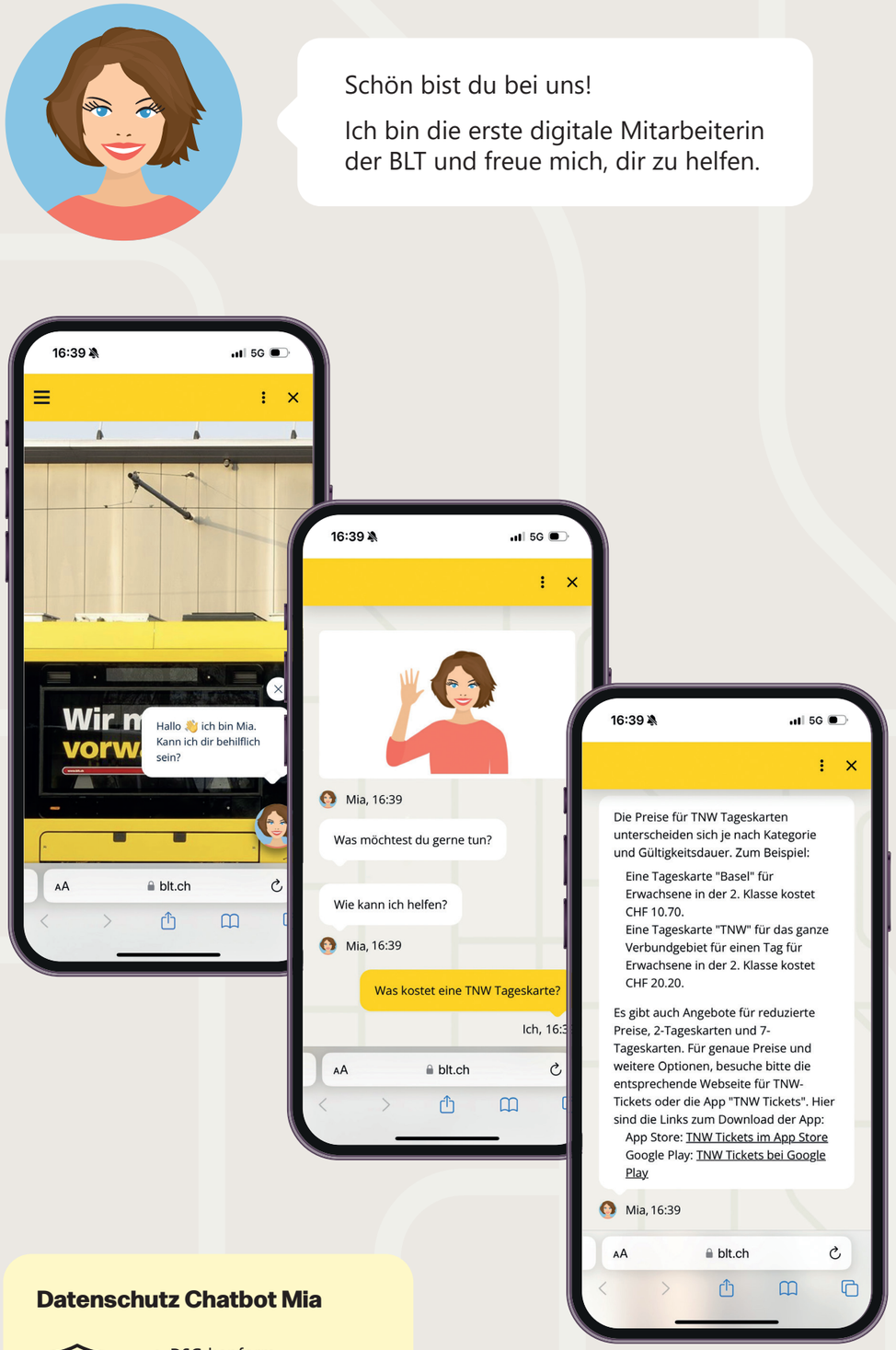
Innovativer Mobilitätsdienstleister

Mit dieser Initiative positioniert sich die BLT als ein Vorreiter in der Nutzung künstlicher Intelligenz im öffentlichen Verkehrssektor und setzt neue Standards für ein effizientes, digitales und benutzerfreundliches Kundenerlebnis. Im Jahr 2024 wird die neue Lösung Schritt für Schritt weitere Themenfelder abdecken und auch in den Apps der BLT und von Pick-e-Bike zum Einsatz kommen.

Testen Sie Mia gleich jetzt!

Scannen Sie den QR-Code und erfahren Sie von Mia die fünf wichtigsten Facts zum Geschäftsbericht 2023.

Oder besuchen Sie die Website www.blt.ch und fordern Sie Mia mit Ihren Fragen rund um die BLT heraus.



Datenschutz Chatbot Mia

- DSG-konform
- Datenspeicherung in der Schweiz
- Datenlöschung innerhalb von sechs Monaten

Kurznachrichten

Doppelspurausbau Spiesshöfli

Im ersten Halbjahr 2023 wurden die Liegenschaften Bottmingerstrasse 20–40 vollständig zurückgebaut. Danach starteten die Hauptarbeiten im Schienen- und Strassenraum. In Fahrtrichtung Basel bleibt die Bottmingerstrasse zwischen Schlossgasse und Gorenmattstrasse für den Verkehr offen, in Richtung Leimental ist sie für die gesamte Bauzeit gesperrt und der Verkehr wird umgeleitet. In die gesperrte Fahrspur wurde ein provisorisches Tramgleis eingebaut. Diese Massnahme vereinfacht den Bauablauf und stellt den Trambetrieb während der gesamten Bauzeit sicher.

Der Doppelspurausbau Spiesshöfli ist ein Teilprojekt des Angebotsausbaus Leimental. In Zukunft wird das Leimental noch besser erschlossen und das Angebot erweitert. Die bestehende Linie 17 wird ab dem Jahr 2030 als schnelles S-Tram 17 verkehren.



Provisorisches Tramgleis

Hindernisfreie Haltestellen



BehiG-konforme Haltestelle «Känelmatt»

Die BLT erneuerte im Berichtsjahr auf der Linie 10 die Haltestellen Känelmatt und Ettingen Dorf, auf der Linie 11 die Haltestellen Arlesheimerstrasse und Herrenweg sowie auf der Linie 14 die Haltestellen Freidorf, Käppeli und Rothausstrasse. Die neuen Haltestellen entsprechen dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und präsentieren sich hindernisfrei, mit Zugangsrampen und erhöhtem Perron für den niveaugleichen Einstieg von der Haltestelle in das Fahrzeug. Damit können mobilitätseingeschränkte Personen den öffentlichen Verkehr autonom nutzen.

Auf den Linien 10/17 und 11 sind auf diversen Teilstrecken vollständige Infrastrukturerneuerungen geplant. Dort wird der BehiG-konforme Umbau der Haltestellen zeitgleich umgesetzt. Im Jahr 2024 werden die Haltestellen Therwil Zentrum, Binningen Schloss, Reinach Süd, Vogesenstrasse, Landhof und Lochacker erneuert. Bis Ende 2030 werden alle Tramhaltestellen BehiG-konform umgebaut sein.

Für den BehiG-konformen Umbau der Bushaltestellen sind die Kantone und Gemeinden zuständig.

BLT übernimmt Pick-e-Bike-Plattform

Seit der Unternehmensgründung im Jahr 2018 nutzt Pick-e-Bike die Mikromobilitätsplattform der ElectricFeel AG. Über die Pick-e-Bike App kann mit wenigen Klicks ein E-Bike oder E-Scooter gemietet werden. Ferner werden über die Plattform der Betrieb und das gesamte Flottenmanagement gesteuert. Zuverlässigkeit und Performance der Plattform sowie Kundenzufriedenheit sind hoch.

Die BLT übernahm Ende 2023 die bestehende Pick-e-Bike-Plattform von der ElectricFeel AG und erwarb sich damit die Rechte, diese Version der Plattform inklusive der Mobile Apps für iOS und Android eigenständig weiterzuentwickeln und in die Systeme der BLT zu integrieren. Die Plattformübernahme finanzierte die BLT aus dem marktwirtschaftlichen Bereich, in welchen die Geschäftserträge vollumfänglich zurückfliessen werden.

Die BLT ist betriebsführendes Unternehmen von Pick-e-Bike, welches von ihr, Primeo Energie und der Basler Kantonalbank getragen wird. Mit der Übernahme dieser Software-Plattform stärkt die BLT ihr digitales Know-how im Bereich Smart Mobility und verschafft sich damit mehr Handlungsspielraum in der Weiterentwicklung von nachhaltigen Mobilitätslösungen.

Smarter Service und integrierte Mobilität



Aufstockung BLT Hauptsitz



Der BLT Hauptsitz aus der Vogelperspektive

Das geplante Projekt zur Aufstockung des BLT Hauptsitzes in Oberwil wurde Mitte 2023 neu evaluiert sowie ein Konzept für eine ganzheitliche, zukunftsfähige Arealentwicklung ausgearbeitet, welches langfristig und mit nachhaltigen Lösungen die Bedürfnisse aller Bereiche abdeckt.

Am Puls der Mitarbeitenden

Was schätzen die Mitarbeitenden an der BLT? Was vermissen sie? Was könnte die BLT besser machen? In Workshops brachten die Mitarbeitenden ihre Anregungen, Ideen und Verbesserungswünsche ein. Daraus resultierten Massnahmen, die dazu beitragen, den Mitarbeitenden ein optimales Arbeitsumfeld zu bieten und die Unternehmenskultur zu stärken.

Im Jahr 2023 führte die BLT 33 Workshops durch und fühlte den Puls der Mitarbeitenden zu den Themen Arbeitssituation, Arbeitsumfeld, Führung, Team, Image, Werte und Kultur, Karriere sowie Gesundheitsmanagement. In Gruppen diskutierten die Mitarbeitenden ausgewählte Themen, erarbeiteten Verbesserungsvorschläge und zeigten auf, wie sie selbst dazu einen positiven Beitrag leisten können. Die Durchführung von Workshops anstelle der schriftlichen Mitarbeiterbefragung stiess bei den Mitarbeitenden auf ein positives Echo.

Eine Arbeitsgruppe von neun Mitarbeitenden aus verschiedenen Bereichen wertete die Ergebnisse der Workshops aus und entwickelte gemeinsam nutzenstiftende Massnahmen, die den Mitarbeitenden einen Mehrwert bringen.

Mehrwert für die Mitarbeitenden

Zahlreiche Massnahmen zur Stärkung der Unternehmenskultur und zur Optimierung des Arbeitsumfeldes sind bereits umgesetzt oder in Planung. Die Du-Kultur wurde im gesamten Unternehmen und auf allen Ebenen eingeführt. Im September 2023 erschien das neu konzipierte Mitarbeitendenmagazin «Härzbluet», welches informativ ist und mit neuen Rubriken, spannenden Themen und Geschichten für gute Unterhaltung sorgt. An den BLT Standorten können die Mitarbeitenden sämtliche Heissgetränke kostenlos beziehen. Den Fahrdienstangestellten steht in Dornach ein zusätzlicher Ruheraum und eine neue Toilettenanlage zur Verfügung. Im Dreispitz wurden zusätzliche Aufenthalts- und Ruheräume eingerichtet, der Pausenraum im Ruchfeld wird neu ausgestattet und in Oberwil wird im Jahr 2024 eine neue Begegnungszone entstehen, wo sich Mitarbeitende aus allen Bereichen zum Essen und zur Entspannung treffen können.

Puls-Checks ab 2024

Die BLT wird in Zukunft keine Mitarbeitendenbefragungen im Dreijahresrhythmus mehr durchführen. Stattdessen werden die Mitarbeitenden quartalsweise in Form von Puls-Checks anonym befragt. Die Befragungen erfolgen online und dauern wenige Minuten. Puls-Checks in vierteljährlichen Intervallen haben den Vorteil, dass auf das Feedback der Mitarbeitenden rasch reagiert und allfällige Massnahmen zeitnah umgesetzt werden können.

Die Planung und die technische Realisierung der Onlinebefragung erfolgten im Jahr 2023.

Attraktivität im Fahrdienst erhöhen



Die BLT trieb die Rekrutierung von Fahrdienstangestellten im Jahr 2023 mit hoher Priorität voran. Eine bereichsübergreifende Arbeitsgruppe wertete dazu die wichtigsten Kriterien aus.

70 Prozent der Mitarbeitenden arbeiten im Fahrdienst

Die BLT startete im Jahr 2022 mit einer Offensive für die Rekrutierung von Fahrdienstangestellten. Diese führte sie im Jahr 2023 mit hoher Intensität weiter, um mittelfristig den Personalbestand im Fahrdienst zu normalisieren. Im Jahr 2023 stellte die BLT 44 neue Fahrdienstangestellte ein. Diese wurden in Grundausbildungskursen zum Buschauffeur, zur Tramwagenführerin oder zum Triebfahrzeugführer WB ausgebildet. Insgesamt führte die BLT im Berichtsjahr zwölf Grundausbildungskurse durch.

Taskforce erarbeitet Massnahmenkatalog

Eine Arbeitsgruppe von neun Mitarbeitenden aus verschiedenen Bereichen wertete die Rückmeldungen und Anregungen der Fahrdienstangestellten aus den Mitarbeitendenworkshops aus, priorisierte die zentralen Themen, die den Job der Fahrdienstangestellten attraktiv machen, und entwickelte Optimierungsvorschläge. Daraus entstand ein umfangreiches Set von Massnahmen, die umgesetzt werden.

Projekt Dienstplan gestartet

Rund 70 Prozent der BLT Mitarbeitenden arbeiten im Fahrdienst. Ein für die Fahrdienstangestellten zentrales Thema ist die Dienstplanung. Ein äusserst komplexes Thema, das genügend Zeit und Ressourcen erfordert, um eine überzeugende und nachhaltige Lösung zu finden. Die BLT lancierte deshalb das Projekt «Dienstplan», mit dem Ziel, ein nachhaltiges Konzept mit griffigen Massnahmen zu erarbeiten.

Service-Center Diensteinteilung geplant

Die BLT wird im Jahr 2024 das Service-Center Diensteinteilung eröffnen. Bei Fragen, Änderungen und sonstigen Anliegen rund um die Diensteinteilung können sich die Fahrdienstangestellten direkt an diese zentrale Anlaufstelle wenden. Das neue Angebot stellt einen Mehrwert für die Fahrdienstangestellten dar und entlastet zugleich die Disposition und die Leitstelle.

Neues Verpflegungskonzept

Das Verpflegungsangebot in den BLT Aufenthaltsräumen wird optimiert. Anfang 2024 werden die bisherigen Verpflegungsautomaten durch moderne Selecta-Automaten mit einer grossen Auswahl an warmen und kalten Getränken sowie Snacks ersetzt. An den Standorten Hüslimatt und Ruchfeld wird ab Frühling 2024 ein kulinarisches Angebot, vom kleinen Snack bis zum kompletten Menü, in Automaten der Schweizer Firma FELFEL zur Auswahl stehen. Die Menüs werden mit lokalen Produkten täglich frisch zubereitet. An den Standorten Waldenburg und Eptingen werden aufgrund der kleinen Anzahl Mitarbeitenden individuell vereinbarte Lösungen umgesetzt.

Eigene Busfahrschule

Die BLT wird ab Januar 2024 mit einer eigenen Busfahrschule starten, mit dem Ziel, künftig die Ausbildung der Fahrdienstangestellten Bus, die Weiterbildung von Instruktorinnen und Instruktoren sowie die obligatorischen CZV-Schulungen selbstständig durchzuführen. Dies hat den Vorteil, dass die BLT das fachspezifische Know-how inhouse aufbauen, die besten Fachkräfte rekrutieren und eine hohe Qualität gewährleisten kann. Die Ausbildung der künftigen Buschauffeure und Buschauffeusen erfolgt auf einem zwölf Meter langen, dreiachsigen Reisecar, der ausgezeichnetes und präzises Fahrkönnen voraussetzt.

Ein U-Abo lohnt sich fast immer



Adrian Brodbeck
Geschäftsführer TNW



Das U-Abo bietet einen hohen Mehrwert

Adrian Brodbeck, Geschäftsführer TNW, spricht im Interview über das veränderte Mobilitätsverhalten, über alternative Abo-Angebote und notwendige Tarifanpassungen. Zugleich zeigt er auf, weshalb sich das U-Abo auch für Teilzeitarbeitende lohnt und welche Strategie der TNW verfolgt, um die Kundenbindung längerfristig zu stärken.

Das Mobilitätsverhalten hat sich seit der Coronapandemie stark verändert. Homeoffice ist heute in vielen Unternehmen ein fester Bestandteil. Wie wirkte sich dies auf das TNW Geschäftsjahr 2023 aus?

Das Homeoffice ist gekommen, um zu bleiben. Zu Beginn der Pandemie erlebten wir einen starken Einbruch bei den U-Abos für Erwachsene um beinahe 30 Prozent. Diese erholen sich stetig und liegen im Dezember 2023 noch knapp 15 Prozent unterhalb des Vorpandemieniveaus. Ein U-Abo lohnt sich auch bei Teilzeit-Arbeit oder teilweisem Homeoffice bereits ab zwei Tagen pro Woche im Vergleich zum Normalpreis ohne Halbtax.

Die U-Abos für die Jugend haben sich besser entwickelt und lagen per Dezember 2023 nur noch 3 Prozent im Rückstand gegenüber 2019. Insgesamt waren im Dezember 2023 über 152’500 Abos im Umlauf, das heisst, knapp jeder vierte Einwohnende hatte ein U-Abo in der Tasche. Die alternativen Mobilitätsformen – per Velo oder zu Fuss – sind seit der Pandemie fester Bestandteil im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Auch kaufen Kundinnen und Kunden heute vermehrt Billette oder Tageskarten, welche den Rückgang bei den U-Abos teilweise abfedern. Lagen die Einnahmen im Jahr 2022 noch 12,9 Prozent unterhalb des Ergebnisses von 2019, so waren es im Jahr 2023 nur noch 7,3 Prozent.

Der TNW führte als einjährigen Markttest das U-Abo Freizeit ein. Wie hat sich dieses bewährt?

Der im Mai 2022 gestartete Markttest des U-Abo Freizeit wurde per Ende April 2023 beendet. Das Abo mit einer Gültigkeit wochentags ab 19 Uhr respektive ganztägig am Wochenende erreichte nur eine kleine Käufergruppe. Dies lag weniger an der eingeschränkten Gültigkeitsdauer als an der überaus grossen Attraktivität und hohen Durchdringung des normalen U-Abos. Bei einer Fortführung hätten Systemanpassungen und andere Umstellungen vorgenommen werden müssen, welche angesichts der kleinen Stückzahl nicht zu rechtfertigen gewesen wären.

Wird der TNW weitere Abo-Angebote entwickeln und auf dem Markt testen?

Der TNW beobachtet den Markt sehr genau und steht in Kontakt mit anderen Tarifverbünden. Neue Angebote wie beispielsweise ein FlexiAbo werden auch im TNW geprüft und im TNW thematisiert. Jedoch besteht mit dem U-Abo im TNW eine andere Ausgangslage. In anderen Verbünden lassen sich mit teilgültigen Abos gegenüber teuren Zonen-Abos beträchtliche Summen sparen. Dagegen ist der Preis des U-Abos mit beispielsweise CHF 824 für Erwachsene angesichts der Gültigkeit in dem ganzen TNW Gebiet und dem grenznahen Ausland bereits sehr günstig. Das Einsparungspotenzial bei einer Teilgültigkeit wäre wesentlich geringer und weniger attraktiv angesichts möglicher Einschränkungen.

Das Jahresabo hat neu einen Preisvorteil von 20 Prozent

Adrian Brodbeck
Geschäftsführer TNW



Einfache, flexible Kundenangebote

Der TNW erhöhte im Jahr 2023 die Tarife um durchschnittlich 4,4 Prozent und sprach zugleich von einem Mehrwert für Kundinnen und Kunden. Können Sie dies erläutern?

Die Tarifanpassung im Dezember 2023 ist die erste seit sieben Jahren im TNW gewesen. Seit der letzten Tarifanpassung wurde das U-Abo mit Mehrwerten ausgestattet wie dem flexiblen Gültigkeitsbeginn an jedem beliebigen Tag und der Gültigkeit im grenznahen Ausland, beides ohne Aufpreis. Das Jahresabo hat neu einen Preisvorteil von 20 Prozent gegenüber zwölf einzelnen Monatsabos, es lohnt sich deshalb noch mehr. Mehrfahrtenkarten haben einen Preisvorteil von 20 Prozent gegenüber sechs einzelnen Billetten und sind somit im Preis unverändert geblieben. Hinzu kommt, dass mit Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten neu in alle Richtungen gefahren werden kann, das heisst, auch Retourfahrten sind während der Geltungsdauer möglich.

Auf welche strategischen Handlungsfelder setzt der TNW, um die Kundinnen und Kunden längerfristig an den öV zu binden?

Die Strategie sieht vor, dass sich der TNW mit den Leitmotiven «Einfachheit» und «Kundenbindung» hin zum trinationalen Tarif- und Vermarktungsverbund entwickelt. Dazu wird ein Kundenbindungskonzept in einer Arbeitsgruppe unter Einbindung der Transportunternehmen des TNW ausgearbeitet. Darunter gehören auch die Prüfung von Massnahmen für die Flexibilisierung sowie Anreize für den Dauerbezug von öV-Leistungen. Entsprechend untersuchen wir weitere Flexibilisierungsmöglichkeiten für das U-Abo sowie die Aufwärtskompatibilität zu neuen Mobilitätsformen.

152’500 U-Abos im Umlauf

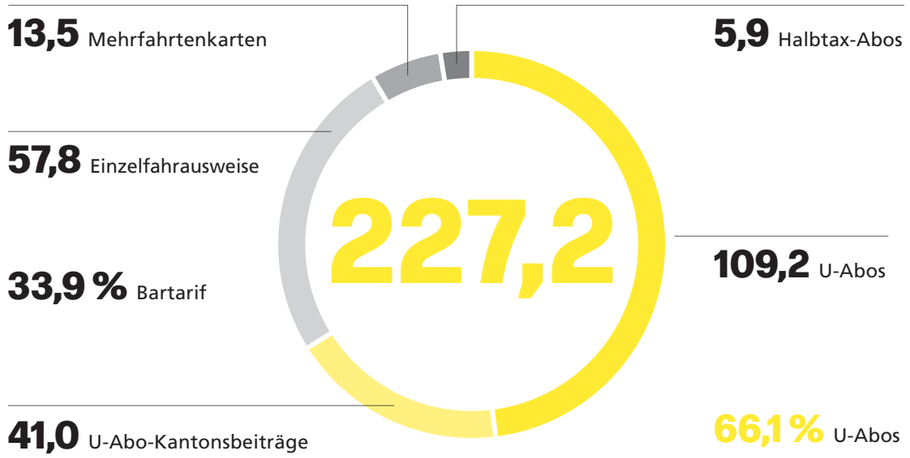
Stand Dezember 2023

U-Abo
Das U-Abo eignet sich für Personen, die regelmässig mit Tram, Bus und Bahn unterwegs sind. Es ist unbeschränkt im gesamten TNW Gebiet gültig und als persönliches oder übertragbares Monats- oder Jahresabonnement erhältlich.

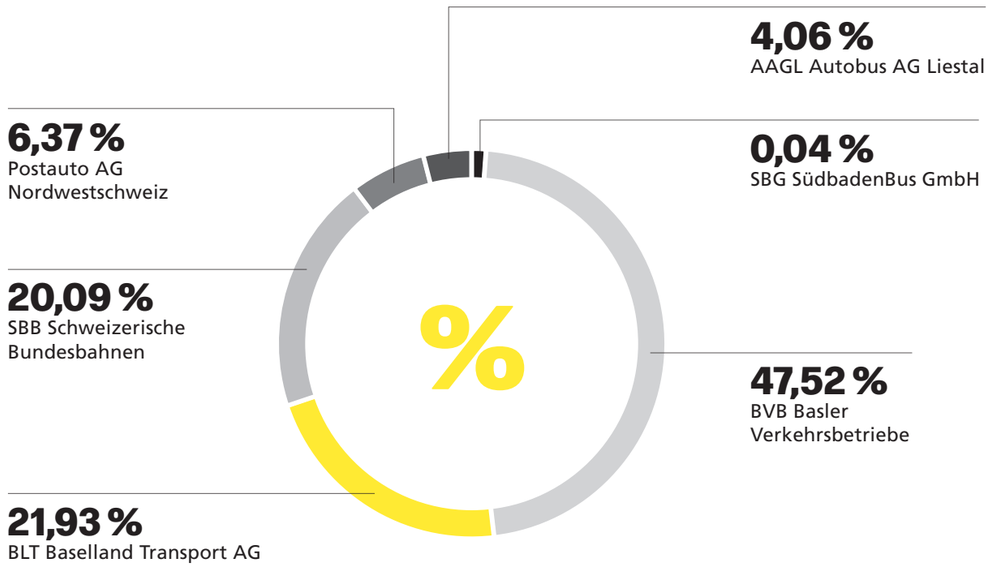
Kennzahlen TNW 2023

Einnahmen TNW total

In Mio. CHF



Verteilung Einnahmen TNW*



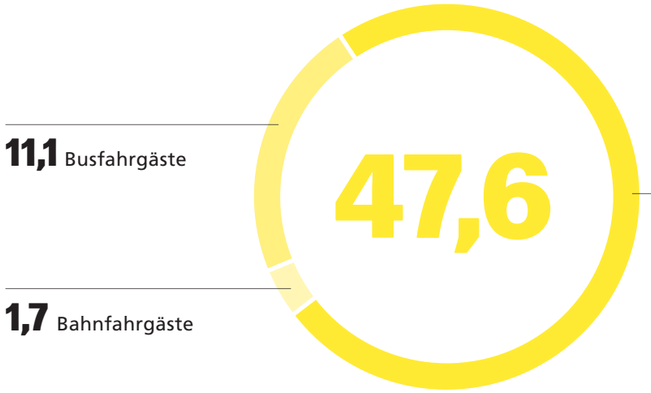
* Ohne Einnahmen Generalabo und direkter Verkehr. Diese werden den Transportunternehmen direkt zurückgeführt.



Kennzahlen BLT 2023

Fahrgäste

In Mio.



11,1 Busfahrgäste

1,7 Bahnfahrgäste

34,8 Tramfahrgäste

+7 %

Personenkilometer

In Mio.

162,9

3,4 Pkm pro Fahrgast

App «Tickets»

341’748
Downloads,
kumuliert

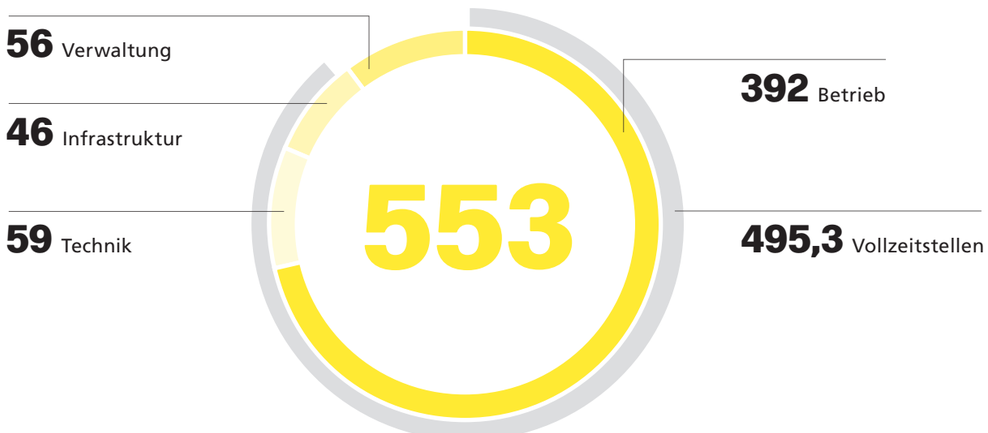
+19,2 %
Umsatzsteigerung 2023
CHF +1,7 Mio.

App «U-Abo»

329’699
Downloads,
kumuliert

+17,2 %
Umsatzsteigerung 2023
CHF +4,3 Mio.

Mitarbeitende



84,8 %
469 Männer

15,2 %
84 Frauen

19,3 % Teilzeitstellen

davon **61,7 %**
Männer (66)

davon **38,3 %**
Frauen (41)

Tram-, Bus- und Bahnflotte

38
Tango Trams

59
Schindler Trams

4
Nostalgietrams

80
Linienbusse

davon
20
Elektro-Normbusse

10
Tramlink Niederflur-fahrzeuge

Finanzkennzahlen

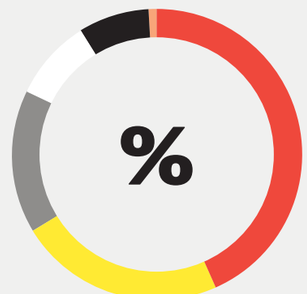
Betriebsertrag
in Mio, CHF
141,0

Jahresergebnis
in Mio, CHF
4,7

Personen-verkehrsertrag
in Mio, CHF
51,3

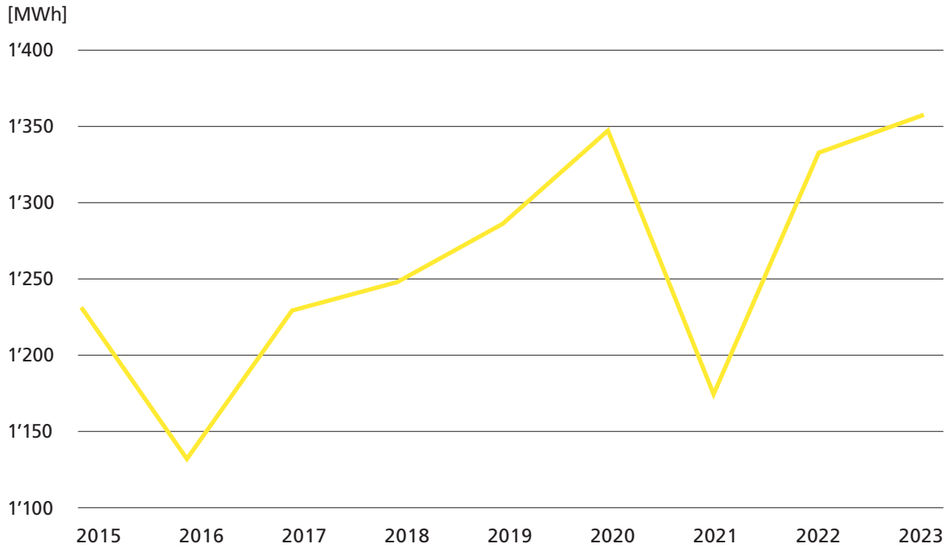
Bilanzsumme
in Mio, CHF
957,6

Aktionäre



43,6 %	Kanton BL	**9,1 %**	Kanton SO
23,0 %	Gemeinden BL	**7,9 %**	Kanton BS
16,1 %	Bund (BAV)	**0,3 %**	Private

Jahresproduktion Sonnenenergie



Die BLT nahm im Jahr 2011 vier Photovoltaikanlagen am Standort Oberwil in Betrieb. In den Jahren 2022 und 2023 kamen die PV-Anlagen der Standorte Waldenburg und Eptingen dazu. Sonneneinstrahlung, Schnee, Verschattung und Verschmutzung sind Faktoren, die die Performance der Photovoltaikanlagen beeinflussen. In den Jahren 2016, 2021 und 2023 wurde im Verhältnis zur installierten Leistung weniger Energie erzeugt, was unter anderem auf die tiefere Sonneneinstrahlung zurückzuführen war.

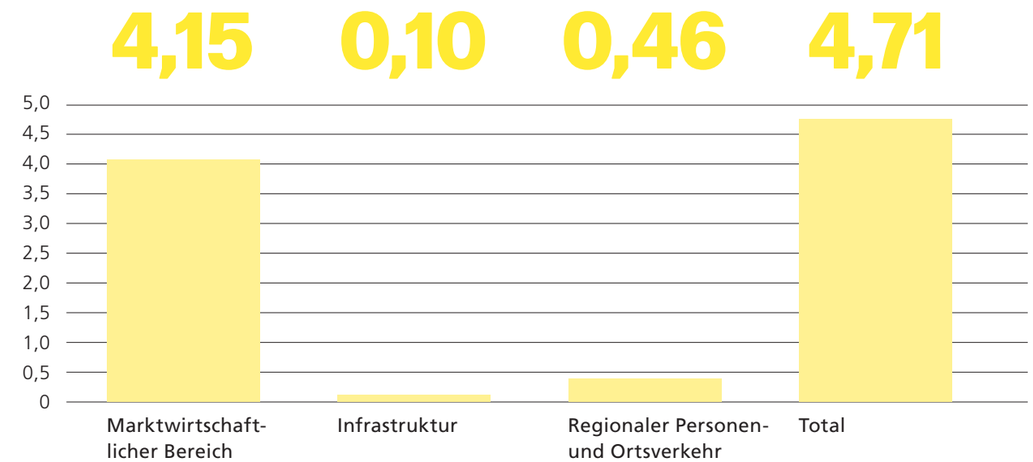


Finanzieller Lagebericht

Der öffentliche Verkehr verzeichnete im Jahr 2023 eine Fahrgastzunahme. 47,6 Millionen Fahrgäste nutzten die BLT Linien, 7 Prozent mehr als im Vorjahr. Das Geschäftsjahr 2023 wurde geprägt durch den Wechsel in der Geschäftsleitung und die Schärfung der Unternehmensstrategie. Verschiedene Projekte wurden neu priorisiert und der Fokus auf attraktive Anstellungsbedingungen im Fahrdienst gelegt.

Spartenergebnisse

In Mio. CHF



Geschäftsentwicklung

Im abgeschlossenen Geschäftsjahr erwirtschaftete die BLT, nach drei Jahren mit Verlusten, einen Gesamtgewinn von CHF 4,7 Millionen (2022: –0,6 Mio., 2021: –1,4 Mio., 2020: –1,6 Mio.).

Die Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» erwirtschaftete zum ersten Mal seit 2019 wieder ein positives Ergebnis von CHF 0,5 Millionen. Dieser Gewinn resultiert aus einer vom Bundesamt für Verkehr (BAV) angewiesenen Umbuchung aus dem Jahr 2022. Die Sparte «Infrastruktur» schloss mit einem Gewinn von CHF 0,1 Millionen ab. Gegenüber dem Budget konnte der avisierte Verkehrsertrag nicht erreicht werden, bedingt durch die fehlenden Fahrgäste im ganzen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW).

Der Hauptreiber für den hohen Gewinn bildet der Einmaleffekt aus dem Verkauf von einem Grundstück im marktwirtschaftlichen Bereich.

Verkehrserträge

Die Verkehrseinnahmen stiegen auf CHF 51,3 Millionen und nahmen gegenüber Vorjahr um CHF 2,8 Millionen zu. Im Vergleich zu 2019 fehlen jedoch CHF 6,5 Millionen bzw. –11 Prozent an Verkehrsertrag. Generell erholten sich die Abo-Verkäufe weniger stark als die Einzelfahrkarten. Dies hat den Effekt, dass auch die U-Abo-Subventionen der Kantone tiefer ausfallen. Der BLT Anteil an den TNW-Einnahmen lag praktisch unverändert bei 21,93 Prozent.

Das erste Betriebsjahr der neuen Waldenburgerbahn fiel positiv aus. Trotz technischer Startschwierigkeiten nutzten 1,7 Millionen Fahrgäste die Bahn. Dies entspricht nahezu dem Wert von 2019.

Abgeltungen

Die Abgeltungen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» erhöhten sich gemäss Leistungsvereinbarung auf CHF 44,8 Millionen (2022: CHF 36,5 Mio.). Die Hauptgründe für die Steigerung sind die höheren Abschreibungen der neuen Tramlink Flotte auf der Linie 19 sowie der neuen Elektro-Normbusse, der Beginn eines neuen Revisionszyklus der Tango Tramflotte, die höheren Personalkosten und die allgemein gestiegene Teuerung. Im Bereich Infrastruktur nahm vor allem die Abschreibungsabgeltung wegen der Aktivierung der Anlagen im Waldenburgertal insgesamt um CHF 1,5 Millionen zu.

Betriebsaufwand

Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Betriebsaufwand. Die grössten Kostentreiber waren die Fahrzeugrevisionen, höhere Energiekosten und eine Korrektur der Vorsteuerkürzung aus dem Vorjahr.

Personalaufwand

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr insgesamt um CHF 4,0 Millionen. Der Hauptreiber waren der Angebotsausbau auf der Linie 19 (15 Minuten-Takt) und der Linie 64 (Verlängerung St. Johann), Lohnanpassungen aufgrund der Arbeitsmarktsituation sowie Teuerungsanpassungen. Ende 2023 waren 495,3 Vollzeitstellen (FTE) bei der BLT besetzt. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 18,1 FTE, welche grösstenteils im Fahrdienst erfolgte.

Abschreibungen

Die Abschreibungen stiegen im Jahr 2023 um CHF 2,0 Millionen auf CHF 43,2 Millionen. Gründe dafür sind die neue Infrastruktur und das neue Rollmaterial nach Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn per Ende 2022 sowie die acht im Jahr 2022 angeschafften Elektro-Normbusse. Die Abnahme der nicht aktivierbaren Investitionen konnte die Zunahme der Abschreibungen nicht vollständig kompensieren.

Finanzergebnis

Die Zunahme des Zinsaufwandes ist auf das im Vorjahr aufgenommene Darlehen zur Finanzierung des Rollmaterials über CHF 99,4 Millionen zurückzuführen. Die zweite Tranche des Darlehens musste erst ab Mai 2023 verzinst werden.

Ergebnis marktwirtschaftlicher Bereich

Der marktwirtschaftliche Bereich erwirtschaftete einen Gewinn von CHF 4,15 Millionen. Der Gewinnsprung ist auf einen Einmaleffekt aus dem Verkauf eines Grundstücks zurückzuführen. Im Berichtsjahr sind die Zinskosten für den Festkredit zum ersten Mal für das ganze Jahr enthalten. Per 1. Oktober 2023 wurden die Mieten aufgrund der Erhöhung des Referenzzinssatzes angehoben.

Beteiligungen

Die drei Beteiligungen der BLT entwickelten sich im Berichtsjahr stabil. Trotz Lieferverzögerungen von Batterien erreichte die Pick-e-Bike AG mit über 220’000 Fahrten ein solides Ergebnis. Das ausgezeichnete Resultat der Moving Media AG entlastete die Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» insgesamt um CHF 2,4 Millionen (CHF +0,5 Mio. gegenüber Vorjahr). Bei der BLT Sonnenenergie AG musste die Realisierung des geplanten Photovoltaikprojektes in Rodersdorf auf das neue Jahr verschoben werden.

Investitionen (Infrastruktur und Regionaler Personenverkehr)

Durch die Inbetriebnahme der Waldenburgerbahn im Jahr 2022 reduzierte sich das Bauvolumen in der Sparte «Infrastruktur» wesentlich. Insgesamt betrugen die Investitionen zulasten des Bahninfrastruktur-

fonds für die Instandsetzung auf den Strecken der Linien 10, 11 und 19 noch CHF 41,1 Millionen (2022: CHF 178,1 Mio.). Die Investitionen auf der Ortsverkehrstrecke Linie 14 betrugen CHF 8,5 Millionen (Vorjahr CHF 0,9 Mio.), und sie wurden für die Instandsetzung des Streckenabschnitts Freidorf–Zum Park in Muttenz inklusive BehiG-Umbau der Haltestellen verwendet.

Die Investitionen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» betrugen im Jahr 2023 insgesamt CHF 13,7 Millionen (Vorjahr CHF 57,0 Mio.). Die Abnahme gegenüber Vorjahr ist der Anzahlung für die neuen TINA Trams und einer Abnahme der Anzahl Ersatzbeschaffungen bei den Elektro-Normbussen geschuldet. Die BLT kaufte im Berichtsjahr drei Elektro-Normbusse. Der vierte Elektro-Normbus wurde erst Anfang 2024 geliefert.

Externe Audits

In der zweiten Jahreshälfte 2023 fanden verschiedene externe Audits statt. Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) erstellte einen Bericht zum Thema «Cybersicherheit beim Tramlink». Weiter stand das wiederkehrende Überwachungsaudit des Bundesamts für Verkehr (BAV) auf dem Programm. Im Herbst fand schliesslich die Rezertifizierung für ISO 9001 statt. Sämtliche Audits wurden mit sehr gutem Ergebnis bestanden.

Liquidität und Finanzierung

Der Geldfluss aus operativer Tätigkeit betrug in der Berichtsperiode CHF 32,0 Millionen (Vorjahr CHF 119,4 Mio.). Die Abnahme des Geldflusses aus Betriebstätigkeit ist hauptsächlich auf die Reduktion bei den Verbindlichkeiten (WB und Anschaffung Rollmaterial) zurückzuführen.

Gegenüber 2022 reduzierte sich der Geldfluss aus Investitionstätigkeit, nach Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn, erheblich.

Der positive Geldfluss aus Finanzierung resultierte hauptsächlich aus der Veränderung des Darlehens des Bahninfrastrukturfonds sowie der jährlichen Amortisation der rückzahlbaren Darlehen an den Bund und die Kantone.

Die liquiden Mittel für die Instandsetzungsprojekte der Infrastruktur wurden von dem Bahninfrastrukturfonds bzw. dem Kanton Basel-Landschaft laufend zur Verfügung gestellt.

Risikobeurteilung

Organisation und Prozess

Die BLT setzt ein Risikomanagementsystem ein, mit dem die strategischen, finanziellen und operativen Risiken erfasst, bewertet und überwacht werden. Die Grundlage bildet ein auf die BLT zugeschnittener Risikokatalog. Sämtliche identifizierten Risiken werden jährlich auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit und ihr potenzielles Schadensausmass beurteilt. Wenn notwendig, werden neue Risiken aufgenommen und bewertet. Der Bericht zuhanden des Verwaltungsrats gibt Auskunft über die Risikolage sowie die bereits ergriffenen und geplanten Massnahmen zur Risikovermeidung respektive -minimierung.

Wesentliche Risiken

Analog dem Vorjahr wurden folgende Kernrisiken für das Berichtsjahr identifiziert bzw. bestätigt:
- Ein schwerer Bahn-, Tram- oder Busunfall kann zu Personen- und Sachschäden sowie zu Betriebsunterbrüchen führen.
- Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung der Infrastruktur (Fernwirksysteme) und der Fahrzeuge kann ein Cyberangriff zu erheblichen Personen- und Sachschäden und in der Folge zu längeren Betriebsunterbrüchen führen.

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung haben zu den Kernrisiken entsprechende Massnahmen definiert.

Bestellungs- und Auftragslage

Im Jahr 2023 wurde das vereinbarte Angebot an Personentransporten, mit Ausnahme der Waldenburgerbahn, vollständig gemäss Leistungsauftrag erbracht. Anfängliche technische Probleme führten dazu, dass auf der Strecke Waldenburg–Liestal erst ab Herbst 2023 in Doppeltraktionskompositionen gefahren werden konnte.

Die Leistungsvereinbarung für das Jahr 2023 über die Abgeltung im «Regionalen Personen- und Ortsverkehr» wurde im Dezember 2023 von den Bestellern unterschrieben. Die Offerten für 2024 wurden termingerecht abgegeben. Der Leistungsauftrag ist jedoch noch nicht unterzeichnet.

Die Leistungsvereinbarung der Sparte «Infrastruktur» für die Jahre 2021–2024 wurde unterschrieben.

Forschung und Entwicklung

Kurz vor Weihnachten erhielt die BLT als erstes Unternehmen in der Schweiz ein Fahrzeug der neuen Tramgeneration TINA (Total Integrierter Niederflurantrieb) der Firma Stadler. Die Drehgestelle am Anfang und am Ende des Fahrzeugs sorgen für eine hohe Laufruhe und schonen Rad und Schiene. Das Tram wird mit einem integrierten Kollisionswarnsystem geliefert.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Jahr 2023 traten keine aussergewöhnlichen Ereignisse auf.

Ausblick

Finanziell

Die BLT erwartet im Verkehrsertrag eine weitere Erholung gegenüber dem Stand vor der Coronapandemie. Die auf den 1. Januar 2024 umgesetzten Tarifmassnahmen des Tarifverbundes TNW werden ebenfalls einen positiven Einfluss auf die Einnahmen haben. Auf Kostenseite wird bei den Sachkosten und den Abschreibungen mit einer weiteren Zunahme gerechnet. Infolge der Teuerung wird der Personalaufwand moderat ansteigen und die übrigen Betriebskosten werden weiter zunehmen. Die höheren Abschreibungen sind der geplanten Inbetriebnahme der ersten sechs TINA Trams geschuldet. Die BLT erwartet ausgeglichene Ergebnisse in den abgeltungsberechtigten Sparten.

Im Jahr 2024 sind sowohl die Offerte für die Abgeltung im «Regionalen Personen- und Ortsverkehr» für die Fahrplanperioden 2025 und 2026 wie auch die definitive Offerte für die Abgeltung der Instandhaltung und Instandsetzung der Infrastruktur für die Jahre 2025 bis 2028 einzureichen.

Operativ

Die ersten sechs TINA Trams werden in der zweiten Jahreshälfte 2024, nach Erhalt der notwendigen Bewilligungen, den ordentlichen Linienbetrieb aufnehmen. Sie werden die rund 40 Jahre alten Schindler Trams ablösen, welche sukzessive nach Belgrad abgegeben werden. Weiter wird der Anteil der Elektro-Normbusflotte im Rahmen der laufenden Ersatzbeschaffungen kontinuierlich aufgestockt. Im Jahr 2024 werden weitere acht Fahrzeuge geliefert.

Die BLT wird ihr Versicherungsportfolio im Jahr 2024 vertieft analysieren. Die Digitalisierung der internen Geschäftsprozesse wird weiter vorangetrieben. Für den marktwirtschaftlichen Bereich wird eine umfassende Immobilienstrategie erarbeitet. Ebenfalls wird ein Vorprojekt für eine gesamtheitliche Arealentwicklung Hüslimatt durchgeführt.

Im Jahr 2024 plant Pick-e-Bike verschiedene Innovationen, um das Sharing-Netzwerk weiter auszubauen und mit dem öV-Angebot zu verbinden.

Regulatorisch

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) plant weitere Vorgaben über die finanzielle Darstellung der abgeltungsberechtigten Sparten. Sobald die Richtlinien in Kraft treten, werden sie in die bestehenden Abläufe integriert. Verschiedene Gesetze und Verordnungen im Bereich öffentlicher Verkehr sollen ebenfalls angepasst werden (insbesondere die Behandlung der Reserven nach Art. 36 PBG).

Der neue Standard Swiss GAAP FER 28 «Zuwendungen der öffentlichen Hand» wird erstmals im Geschäftsbericht 2024 angewendet. Falls der Bundesrat die Schwelle für die Erstellung einer Nachhaltigkeitsberichterstattung von 500 auf 250 Mitarbeitende senkt, wird die BLT ihre Berichterstattung entsprechend anpassen.

Erfolgsrechnung

In TCHF	Erläuterung	2023	2022
Verkehrsertrag		51’323	48’524
Abgeltungen	1	73’283	63’571
Aktivierte Eigenleistungen		1’133	1’295
Sonstiger Betriebsertrag	2	15’276	17’009
Total Betriebsertrag		**141’015**	**130’399**
Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	3	–9’684	–8’406
Sachaufwand	4	–15’470	–15’386
Personalaufwand	5	–59’752	–55’616
Sonstiger Betriebsaufwand		–11’431	–10’723
Total Betriebsaufwand		**–96’337**	**–90’130**
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		**44’678**	**40’269**
Abschreibungen auf Sachanlagen		–43’183	–41’154
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		**1’495**	**–885**
Finanzertrag		273	230
Finanzaufwand		–1’130	–672
Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)		**638**	**–1’327**
Betriebsfremdes Ergebnis	6	4’479	1’004
Ergebnis vor Steuern		**5’118**	**–323**
Steuern	7	–404	–317
Jahresergebnis		**4’713**	**–640**

Bilanz

In TCHF	Erläuterung	31.12.2023	31.12.2022
Aktiven			
Flüssige Mittel	8	80’256	134’315
Kurzfristige Geldanlagen		12’000	2’000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	17’126	15’196
Sonstige kurzfristige Forderungen	10	3’105	12’949
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11	17’027	17’139
Vorräte	12	9’032	8’541
Total Umlaufvermögen		**138’546**	**190’140**
Sachanlagen	13	803’773	786’623
Finanzanlagen	14, 15	15’287	18’089
Total Anlagevermögen		**819’060**	**804’712**
Total Aktiven		**957’607**	**994’852**
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		12’819	73’891
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16	–	163
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	17	22’288	1’363
Passive Rechnungsabgrenzungen	18	24’908	56’200
Kurzfristige Rückstellungen	19	2’148	2’020
Total kurzfristiges Fremdkapital		**62’163**	**133’637**
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	16	740’834	713’633
Langfristige Rückstellungen	19	500	500
Total langfristiges Fremdkapital		**741’334**	**714’133**
Total Fremdkapital		**803’497**	**847’770**
Eigenkapital			
Aktienkapital		13’100	13’100
Gewinnreserven		136’306	134’632
Jahresergebnis		4’713	–640
Eigene Aktien		–10	–10
Total Eigenkapital		**154’109**	**147’082**
Total Passiven		**957’607**	**994’852**

Geldflussrechnung

In TCHF	2023	2022
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresergebnis	4’713	–640
Abschreibungen Sachanlagen	43’183	41’154
Abschreibungen nicht betriebliche Sachanlagen	845	846
Ergebnis aus Anwendung der Equity-Methode	–100	–51
Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen	128	348
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens	–1’816	–66
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–1’930	6’976
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	9’956	–20’079
Veränderung Vorräte	–492	–18
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–12’122	56’628
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungen	–10’367	34’302
Geldfluss aus Betriebstätigkeit[1, 2]	**31’998**	**119’399**
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Investitionen in Sachanlagen	–111’029	–235’864
Devestitionen von Sachanlagen	5’031	66
Investitionen in Finanzanlagen	–336	–200
Devestitionen von Finanzanlagen	3’238	172
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	**–103’096**	**–235’826**
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Aufnahme kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	–	–
Rückzahlung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	–163	–98’829
Aufnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	34’329	329’746
Rückzahlung langfristige Finanzverbindlichkeiten	–7’127	–10
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	**27’039**	**230’907**
Veränderung Flüssige Mittel	**–44’059**	**114’480**
Nachweis Veränderung Flüssige Mittel		
Stand 01.01.	136’315	21’835
Stand 31.12.	92’256	136’315
Veränderung Flüssige Mittel	**–44’059**	**114’480**
[1] Davon bezahlte Zinsen	623	109
[2] Davon bezahlte Steuern	740	283

Eigenkapitalnachweis

			Zweckgebundene Rücklagen			Gewinnreserven			
In TCHF	Aktien-kapital	Eigene Aktien	Reserven Art. 36 PBG	Reserven Art. 67 EBG	Übrige (Orts-verkehr)	Freiwillige Reserven	Gesetzliche Gewinn-reserven	Jahres-ergebnis	Total Eigen-kapital
Eigenkapital 31.12.2022 vor Gewinnverteilung	**13’100**	**–10**	**88’468**	**6’110**	**7’775**	**27’174**	**5’103**		**147’722**
Ergebniszuweisung			–633	–749	–55	717	80		**–640**
Eigenkapital 31.12.2022	**13’100**	**–10**	**87’836**	**5’361**	**7’720**	**27’892**	**5’183**		**147’082**
Rückführung von Neubewertungs-reserven						2’314			**2’314**
Erwerb/Veräusserung Eigene Aktien		0							**0**
Jahresergebnis								**4’713**	**4’713**
Eigenkapital 31.12.2023	**13’100**	**–10**	**87’836**	**5’361**	**7’720**	**30’206**	**5’183**	**4’713**	**154’109**

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 31.12.2023 auf 33 Aktien (Vorjahr: 35 Aktien).

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze zur Rechnungslegung

a. Allgemeines

Die Baselland Transport AG, abgekürzt BLT, ist ein schweizerisches Verkehrsunternehmen mit Sitz in Oberwil BL. Die Aktionäre der BLT sind der Bund, die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie verschiedene Gemeinden der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn. Privatpersonen besitzen 0,3% der Aktien.

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

Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 18. April 2024 gutgeheissen. Sie unterliegt der Genehmigung durch die Generalversammlung der Aktionäre vom 27. Mai 2024.

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

b. Jahresrechnung nach Swiss GAAP FER

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

c. Fremdwährungsumrechnung

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

In TCHF	**31.12.2023**	31.12.2022
Bilanz		
EUR/CHF	0.930	0.987

Die gemittelten Monatsmittelkurse ergeben einen Jahresdurchschnittskurs EUR/CHF von 0.985.

d. Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel

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

Kurzfristige Geldanlagen und Wertschriften

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Sonstige kurzfristige Forderungen

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

Vorräte

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

Finanzanlagen und Beteiligungen

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

Details siehe Position 14, Erläuterung Erfolgsrechnung.

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

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

Beteiligungen werden, abhängig von der Beteiligungsquote und der Möglichkeit der Einflussnahme, unterschiedlich und jeweils abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bewertet. 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 Herstellkosten erfasst und über die geschätzte betriebswirtschaftliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Wertvermehrende Aufwendungen werden aktiviert. Die Nutzungsdauern und das Vorliegen von Hinweisen auf eine Wertbeeinträchtigung werden jährlich überprüft.

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

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

Aktive und passive Rechnungsabgrenzungen

Die Rechnungsabgrenzungen dienen ausschliesslich der periodengerechten Erfassung von Aufwendungen und Erträgen. Die passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen von Umweltschutzabonnementen sowie Ertragsabgrenzungen von General- und Halbtax-Abonnementen und Mehrfahrtenkarten.

Finanzverbindlichkeiten

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

Sonstige Verbindlichkeiten

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

Rückstellungen

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

e. Vorsorgeverpflichtungen

Die Mitarbeitenden der BLT sind der Pensionskasse des Kantons Basel-Landschaft (BLPK) angeschlossen. Der Vorsorgeplan wird durch Beiträge des Arbeitgebers und der Arbeitnehmenden finanziert. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorsorgeplans werden am Bilanzstichtag beurteilt. Die Ermittlung der Über- und Unterdeckungen basiert auf den Jahresabschlüssen der Vorsorgeeinrichtung. Die Aktivierung eines wirtschaftlichen Nutzens erfolgt, sofern es zulässig und beabsichtigt ist, um die Überdeckung zur Senkung der zukünftigen Arbeitgeberbeiträge einzu-

setzen. 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, 7,50 Prozent beim Kanton Solothurn und 6,09 Prozent beim Kanton Basel-Landschaft.

g. Nahestehende Personen und Gesellschaften

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

h. Umsatzerfassung und Erlösquellen

Erlöse werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen wahrscheinlich zufliessen wird. Die wichtigsten Erlösquellen der BLT sind die Verkehrserträge aus Ticket- und Abonnementverkäufen, Erträge aus der Infrastrukturbenützung sowie Abgeltungen der öffentlichen Hand. Die Einnahmen aus verkauften Einzelbilletten und Abonnementen 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.

i. Aktivierte Eigenleistungen

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

j. Eventualverpflichtungen und -forderungen

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

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

k. Wesentliche Annahmen und Einschätzungen des Managements

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

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

Details zu Positionen der Erfolgsrechnung

	In TCHF	2023	2022
1	**Abgeltungen**		
	Abschreibungsabgeltung Infrastruktur BIF	25'135	24'351
	Betriebsabgeltung Infrastruktur BIF	3'323	2'683
	Abgeltung Regionaler Personen- und Ortsverkehr	44'825	36'536
	Total Abgeltungen	**73'283**	**63'571**
2	**Sonstiger Betriebsertrag**		
	Abgeltung gemäss Staatsvertrag der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt	4'202	4'440
	Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte	2'510	4'763
	Unterhalt Infrastruktur	1'663	1'627
	Werbeertrag	2'377	1'885
	Miet- und Pachterträge	629	714
	Übrige Erträge	3'894	3'580
	Total Sonstiger Betriebsertrag	**15'276**	**17'009**
3	**Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien**		
	Unterhalt Anlagen	3'575	3'483
	Unterhalt Fahrzeuge	5'498	4'215
	Unterhalt Mobilien	610	708
	Total Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien	**9'684**	**8'406**
4	**Sachaufwand**		
	Infrastrukturbenützung	10'297	11'109
	Energie und Verbrauchsstoffe	5'174	4'277
	Total Sachaufwand	**15'470**	**15'386**
5	**Personalaufwand**		
	Löhne und Gehälter	43'528	39'750
	Beiträge Sozialversicherungen und Personalvorsorge	11'334	10'452
	Übriger Personalaufwand	4'891	5'414
	Total Personalaufwand	**59'752**	**55'616**
6	**Betriebsfremdes Ergebnis**		
	Ertrag der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	7'489	3'230
	Aufwand der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	–2'165	–1'381
	Abschreibungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich	–845	–846
	Total Betriebsfremdes Ergebnis	**4'479**	**1'004**
7	**Steuern**		
	Laufende Ertragssteuern	740	283
	Latente Steuern	–336	34
	Total Steuern	**404**	**317**

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

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

Details zu Positionen der Bilanz

	In TCHF	31.12.23	31.12.22
8	**Flüssige Mittel**		
	Frei verfügbare Mittel	60’698	61’901
	Zweckgebundene Mittel[1]	12’775	56’744
	Flüssige Mittel des marktwirtschaftlichen Bereichs	6’783	15’670
	Total Flüssige Mittel	**80’256**	**134’315**
9	**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**		
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17’475	15’501
	Delkredere	–350	–305
	Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**17’126**	**15’196**
10	**Sonstige kurzfristige Forderungen**		
	Vorsteuerforderungen	2’325	9’434
	Forderungen marktwirtschaftlicher Bereich	707	3’326
	Übrige kurzfristige Forderungen	73	189
	Total Sonstige kurzfristige Forderungen	**3’105**	**12’949**
11	**Aktive Rechnungsabgrenzungen**		
	Verkehrsertrag	14’590	8’260
	Übrige	2’437	8’879
	Total Aktive Rechnungsabgrenzungen	**17’027**	**17’139**
12	**Vorräte**		
	Schienen	1’369	1’576
	Ersatzteile Schienenfahrzeuge	4’560	3’963
	Übrige Vorräte	3’104	3’001
	Total Vorräte	**9’032**	**8’541**

[1] Für nach Art. 56 EBG zu finanzierende Investitionsobjekte

Details zu Positionen der Bilanz

13 Sachanlagen

In TCHF	Unbebaute Grundstücke	Grundstücke und Bauten	Rollmaterial	Mobiliar und übrige Einrichtungen	Anlagen im Bau	**Total**
Nettobuchwert per 31.12.2022	901	106’241	146’001	392’079	141’401	**786’623**
Anschaffungskosten Werte per 31.12.2022	**901**	**214’815**	**343’491**	**662’919**	**141’401**	**1’363’527**
Zugänge	–	4’165	25’442	47’221	63’257	**140’084**
Abgänge[1]	–901	–1’426	–	–8’468	–79’026	**–89’821**
Werte per 31.12.2023	**–**	**217’554**	**368’933**	**701’671**	**125’632**	**1’413’791**
Davon Renditeobjekte	–	*49’444*	–	–	–	***49’444***
Kumulierte Wertberichtigung Werte per 31.12.2022	**–**	**–108’574**	**–197’490**	**–270’840**	**–**	**–576’904**
Planmässige Abschreibungen	–	–4’206	–13’944	–23’432	–	**–41’581**
Abgänge	–	–	–	8’468	–	**8’468**
Reklassifikationen	–	–	–	–	–	**–**
Werte per 31.12.2023	**–**	**–112’780**	**–211’434**	**–285’804**	**–**	**–610’017**
Davon Renditeobjekte	–	*–22’502*	–	–	–	***–22’502***
Nettobuchwert per 31.12.2023	**–**	**104’774**	**157’500**	**415’867**	**125’632**	**803’773**

[1] Anlagen im Bau enthält Aktivierungen und Abschreibungen von nicht aktivierbaren Investitionen

14 Finanzanlagen

In TCHF	Arbeitgeberbeitragsreserven	Aktive latente Steuern	Wertschriften	Assoziierte Gesellschaften	**Total**
Werte per 31.12.2022	**12’608**	**1’751**	**868**	**2’863**	**18’089**
Abgänge	–3’000	–	–0	–238	**–3’238**
Zugänge	–	336	–	100	**436**
Werte per 31.12.2023	**9’608**	**2’087**	**867**	**2’725**	**15’287**

15 Details zu den Assoziierten Gesellschaften

	Aktienkapital [in TCHF]	Kapital- und Stimmrechtsanteil in %	Bewertungsmethode
BLT Sonnenenergie AG, Sitz Münchenstein	2’020	40,0	Anteiliges Eigenkapital
Moving Media Basel AG, Sitz Basel	150	33,4	Anteiliges Eigenkapital
Pick-e-Bike AG, Sitz Oberwil	600	33,3	Anteiliges Eigenkapital

Details zu Positionen der Bilanz

16 Finanzverbindlichkeiten

In TCHF	Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit bis 1 Jahr)	Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Total langfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit ab 1 Jahr)	Total	Zinssatz
Werte per 31.12.2023						
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV	**–**	–	49’700	**49’700**	**49’700**	1,24%
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV	**–**	–	49’700	**49’700**	**49’700**	1,44%
Hypothek von Finanzinstitut für markwirtschaftlichen Bereich	**–**	–	23’700	**23’700**	**23’700**	1,62%
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur EBG	**–**	7’621	208’611	**216’232**	**216’232**	–
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur BIF	**–**	–	352’576	**352’576**	**352’576**	–
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	**–**	3’141	45’786	**48’927**	**48’927**	–
Total	**–**	**10’761**	**730’073**	**740’834**	**740’834**	
Werte per 31.12.2022						
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV	**–**	–	49’700	**49’700**	**49’700**	1,24%
Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV	**–**	–	49’700	**49’700**	**49’700**	0,00%
Hypothek von Finanzinstitut für markwirtschaftlichen Bereich	**–**	–	23’700	**23’700**	**23’700**	1,62%
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur EBG	**–**	911	208’611	**209’522**	**209’522**	–
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur BIF	**–**	–	330’505	**330’505**	**330’505**	–
Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV	**163**	–	50’506	**50’506**	**50’669**	–
Total	**163**	**911**	**712’722**	**713’633**	**713’796**	

Details zu Positionen der Bilanz

In TCHF	31.12.23	31.12.22
17 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		
– gegenüber Dritten	5’451	296
– gegenüber Vorsorgewerken	1’483	998
– gegenüber sonstigen Nahestehenden	226	233
– gegenüber Bund und Kantonen	2’234	1’196
– gegenüber Verkehrsunternehmungen	12’894	– 1’361
Total Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	**22’288**	**1’363**
18 Passive Rechnungsabgrenzungen		
TNW-Einnahmen	15’582	14’224
Fahrausweise (Generalabonnement, Halbtax-Abonnement, Mehrfahrtenkarte)	5’019	3’681
Erneuerung Waldenburgerbahn	–	28’184
Übrige Abgrenzungen	4’306	10’111
Total Passive Rechnungsabgrenzungen	**24’908**	**56’200**

19 Rückstellungen

In TCHF	Steuerrückstellungen	Sonstige Rückstellungen	Total
Stand 31.12.2022	**400**	**2’120**	**2’520**
Bildung	–	128	**128**
Stand 31.12.2023 [1]	**400**	**2’248**	**2’648**
[1] Davon kurzfristige Rückstellungen kleiner 1 Jahr			*2’148*

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Personalvorsorge

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Geschäftsberichts lagen noch keine Abschlusswerte des Vorsorgewerkes der BLT Baselland Transport AG bei der BLPK vor.
Es werden daher die Zahlen per 31.12.2022 publiziert.

In TCHF

Vorsorgeplan

Über- / Unterdeckung gemäss SGF per 31.12.2022	Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2022	Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2021	Veränderung des wirtschaftlichen Anteils per 31.12.2022	Abgegrenzte Beiträge 31.12.2023	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand 2023 enthalten
557	–	–	–	6'591	6'591

In TCHF

Arbeitgeberbeitragsreserve

Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanzwert per 31.12.2023	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
9'608	Nein	9'608	Kein Ergebnisausweis

Im Personalaufwand ist eine Einlage in den Rententeuerungsfonds von 2'500 TCHF enthalten.
Im Vorjahr wurden 2'400 TCHF in die Wertschwankungsreserve einbezahlt.

Transaktionen und offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen

Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen und Organisationen	**2023**	2022
In TCHF		
Bund		
– Abgeltungen RPV	**11'978**	9'065
– Abgeltungen Infrastruktur	**28'458**	27'034
Kanton Basel-Landschaft		
– Abgeltungen	**29'372**	24'771
– Investitionsbeiträge an Ausbau Infrastruktur	**12'040**	914
Kanton Basel-Stadt		
– Abgeltungen RPV	**5'545**	5'126
Kanton Solothurn		
– Abgeltungen RPV	**2'132**	2'014
TNW		
– Administrative Unterstützung	**648**	596

Wesentliche offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen	**31.12.2023**	31.12.2022
In TCHF		
Bund		
– Darlehen	**356'714**	335'223
– Kreditoren	**5**	64
– Debitoren	**–**	1
Kanton Basel-Landschaft		
– Darlehen	**234'750**	229'124
– Kreditoren	**32**	21
– Debitoren	**10'354**	7'838
Kanton Basel-Stadt		
– Darlehen	**10'682**	10'682
– Kreditoren	**4**	3
– Debitoren	**288**	385
Kanton Solothurn		
– Darlehen	**15'589**	15'667
– Kreditoren	**78**	–
– Debitoren	**35**	169
Weitere		
– Kreditoren	**210**	179
– Debitoren	**384**	381

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es gibt keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Spezialgesetzliche Angaben

Subventionsrechtliche Prüfung (gemäss PBG Art. 37 Absatz 3)

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfe oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor. Die Prüfung des Geschäftsberichts 2022 ergab keine wesentlichen Feststellungen.

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

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

In TCHF	**31.12.23**	31.12.22
Sachversicherungen	**577’292**	508’893
Haftpflichtversicherungen	**106’000**	106’000

Sachanlagenspiegel in TCHF	Gebäude und Grundstücke	Kunstbauten: Brücken	Übrige Kunstbauten	Gleise	Weichen	Übrige Fahrbahnanlagen	Fahrleitungsanlagen	Übrige Bahnstromanlagen	Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	Übrige Sicherungsanlagen	Niederspannungsverbraucher	Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	Perrons und Zugänge	Übrige Publikumsanlagen	Schienenfahrzeuge Infrastruktur	Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	Übrige Betriebsmittel und Diverses	**Total**
Nettobuchwert 31.12.2022	**43’595**	**253**	**1’942**	**56’384**	**6’663**	**209’399**	**30’822**	**13’522**	**26’368**	**16’997**	**964**	**4’139**	**15’186**	**3’383**	**–**	**830**	**982**	**431’428**
Anschaffungswert																		
Werte per 31.12.2022	71’510	4’002	1’971	120’808	11’620	272’159	52’205	21’376	44’310	36’931	999	6’802	42’599	5’851	–	2’817	4’454	**700’413**
Zugänge	4’106	–	38	552	61	33’568	2’244	412	4’648	334	402	616	407	1’330	25	76	140	**48’959**
Abgänge	–	–	–	–2’200	–	–3’660	–	–	–	–	–	–	-2’150	–	–	–	–	**–8’011**
Werte per 31.12.2023	**75’616**	**4’002**	**2’009**	**119’161**	**11’681**	**302’067**	**54’448**	**21’788**	**48’957**	**37’265**	**1’401**	**7’418**	**40’856**	**7’181**	**25**	**2’893**	**4’593**	**741’362**
Kumulierte Wertberichtigungen																		
Werte per 31.12.2022	–27’915	–3’749	–29	–64’425	–4’956	–62’761	–21’382	–7’855	–17’942	–19’934	–35	–2’663	–27’413	–2’469	–	–1’987	–3’472	**–268’985**
Planmässige Abschreibungen	–1’216	–102	–57	–3’000	–533	–9’346	–1’689	–927	–1’824	–1’819	–58	–525	–1’185	–297	–1	–224	–227	**–23’032**
Abgänge	–	–	–	2’200	–	3’660	–	–	–	–	–	–	2’150	–	–	–	–	**8’011**
Werte per 31.12.2023	**–29’131**	**–3’851**	**–86**	**–65’225**	**–5’490**	**–68’447**	**–23’071**	**–8’782**	**–19’765**	**–21’753**	**–93**	**–3’189**	**–26’448**	**–2’766**	**–1**	**–2’211**	**–3’699**	**–284’005**
Nettobuchwert 31.12.2023	**46’485**	**151**	**1’923**	**53’936**	**6’191**	**233’620**	**31’377**	**13’006**	**29’192**	**15’512**	**1’309**	**4’229**	**14’408**	**4’415**	**23**	**682**	**894**	**457’355**

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

Anlagen der Sparte Infrastruktur (Mindestgliederung) in TCHF	Gebäude und Grundstücke	Kunstbauten: Brücken	Übrige Kunstbauten	Fahrbahn	Bahnstromanlagen	Sicherungsanlagen	Niederspannungs- und Telekomanlagen	Publikumsanlagen	Fahrzeuge Infrastruktur	Betriebsmittel und Diverses	**Total**
Anlagen im Bau Bestand 31.12.2022	7’982	–	6	32’936	2’686	4’403	1’596	4’167	12	151	**53’938**
Rechnungen Dritte	5’019	–	77	13’996	4’719	6’434	3’483	4’555	817	641	**39’742**
Eigenleistungen	21	–	–	160	283	136	0	304	–	44	**948**
Total Investition	5’040	–	77	14’156	5’003	6’569	3’483	4’859	817	685	**40’690**
Erfolgsrechnung (Aufwand)	–519	–	–	–2’792	–66	–138	–39	–1’010	–	–183	**–4’749**
Anlagenrechnung (Aktivierung)	–2’896	–	–38	–34’131	–2’617	–4’998	–2’366	–1’674	–95	–144	**–48’959**
Bestand Anlagen im Bau 31.12.2023	9’606	–	45	10’168	5’006	5’836	2’674	6’341	735	509	**40’920**

Bericht der Revisionsstelle

an die Generalversammlung der BLT Baselland Transport AG

Oberwil

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der BLT Baselland Transport AG und ihrer Tochtergesellschaften (die Gesellschaft) – bestehend aus der Erfolgsrechnung, der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Geldflussrechnung und dem Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang (Seiten 46 bis 61), einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die beigefügte Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie dessen Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Jahresrechnung

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

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

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

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

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

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

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

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

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

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 Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG

Thomas Brüderlin
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Luc Conrad

Basel, 18. April 2024



Führungsorgane

Verwaltungsrat

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Präsident

Thomas Hofmann, Hersberg
Vizepräsident

Dr. Roman Baumann, Dornach

Maria Cuevas Otero, Gachnang

Gabi Mächler, Basel

Christian Pestalozzi, Oberwil

Doris Rutishauser, Muttenz

Christoph Schär, Seltisberg

Daniela Schneeberger, Thürnen

Geschäftsleitung

Frédéric Monard, Schönenbuch
CEO

Andreas Berwick, Liestal
Leiter Betrieb

Alexandra Gasser, Münchenstein
Leiterin Personal

Philipp Glogg, Röschenz
Leiter Fahrzeuge

Thomas Hänggi, Nunningen
CFO

Reto Meister, Dornach
Leiter Marketing & Vertrieb

Reto Rotzler, Möhlin
Leiter Infrastruktur

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
Basel

Wir machen
vorwärts.

Steigende Fahrgastzahlen Tram und Bus

47,6 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2023 auf dem Liniennetz der BLT unterwegs, sieben Prozent mehr als im Vorjahr. Sie legten 163 Millionen Personenkilometer zurück, ein Plus von 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der generelle Aufwärtstrend ist auf den Bus- und Tramlinien zu verzeichnen. Im Innerstadtbereich hält der Trend des Fahrgastrückgangs weiterhin an.

Die Fahrgastzahlen stiegen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 3,1 Millionen (+ 7%) auf 47,6 Millionen an. Verglichen mit dem Jahr 2019, vor der Coronapandemie, entspricht dies einem Minus von rund 7,5 Millionen Fahrgästen (–13,7%) respektive 24,3 Millionen (–13%) Personenkilometern.

Tramlinien mit steigender Tendenz

Die Tramlinie 11/E11 verzeichnete mit 17,7 Millionen Fahrgästen eine Zunahme von 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auf den Tramlinien 10/17 waren 17,1 Millionen Fahrgäste unterwegs, 5,8 Prozent über Vorjahresniveau. Verglichen mit dem Jahr 2019 waren auf der Linie 11/E11 rund 3,9 Millionen (–18%) und auf der Linie 10/17 rund 3,3 Millionen (–16%) weniger Fahrgäste unterwegs. Im Innerstadtbereich hält der Trend des starken Fahrgastrückgangs an. Kurze Distanzen werden vorzugsweise zu Fuss, mit dem Fahrrad oder E-Trottinett zurückgelegt. Für längere Distanzen wird das Tram benutzt. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf dem Landabschnitt ist stabil, mit steigender Tendenz.

Buslinien mit starker Zunahme

Rund 11 Millionen Fahrgäste nutzten das Buslinienetz der BLT, ein Plus von 12,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zum Jahr 2019 ist mit einem Minus von 0,2 Millionen Fahrgästen (–2%) das Vor-Corona-Niveau beinahe erreicht.

Die Buslinie 47 von Bottmingen via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof verzeichnete einen starken Fahrgastanstieg von 0,2 Millionen (+12%) gegenüber dem Vorjahr und übertrifft mit einem Plus von 0,2 Millionen Fahrgästen (+13%) das Jahr 2019. Grund für die überdurchschnittliche Zunahme sind die Angebotsveränderung seit dem Fahrplanwechsel 2022 und der 7,5-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten.

Die Buslinie 64 verbindet als wichtige Tangentiallinie das Birseck mit dem Leimental und Allschwil. Sie erschliesst das Gymnasium Oberwil und die Industriezentren Reinach und Allschwil. Im Jahr 2023 nutzten 1,8 Millionen Fahrgäste die Buslinie 64, ein Plus von 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr und ein Minus von 11 Prozent gegenüber 2019.

Eine starke Fahrgastzunahme verzeichneten die Ortsbusse. Auf der Buslinie 58 von Münchenstein bis Klinik Birshof waren 0,2 Millionen Fahrgäste unterwegs, 16 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Buslinie 59 von Oberwil nach Bottmingen nutzten 0,2 Millionen Fahrgäste, ein Plus von 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Seit Beendigung der Pandemie sind Besuche in den Gesundheitszentren wieder erlaubt, was ein Grund für die starke Fahrgastzunahme ist. Ebenso nutzten die Bewohnerinnen und Bewohner des Alterszentrums Drei Linden sowie ältere, ortsansässige Personen wieder vermehrt die Ortsbusse.

WB mit Aufwärtstrend

Mit dem Fahrplanwechsel 2023 erfolgte die Inbetriebnahme der neuen Linie 19. 1,7 Millionen Fahrgäste waren mit der Waldenburgerbahn (WB) unterwegs und legten insgesamt 12,5 Millionen Personenkilometer zurück. Technische Herausforderungen führten im ersten Quartal 2023 zu Fahrzeugausfällen und zu einem starken Fahrgastrückgang. Im Verlaufe des Jahres war die WB stabiler unterwegs, was einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen bewirkte. Im Vergleich zum Jahr 2019 resultierte ein Minus von 2 Prozent. Gegenüber 2022 betrug der Fahrgastrückgang 8 Prozent, was auf den 7,5-Minuten-Takt der Bahnersatzbusse zurückzuführen ist. Die WB verkehrte im Jahr 2023 ganztags im 15-Minuten-Takt.

Einen starken Anstieg verzeichnete die Buslinie 92 mit Umsteigemöglichkeiten auf die Linie 19 in Hölstein und Oberdorf. Im Vergleich zum Jahr 2022 stiegen die Fahrgastzahlen um 25 Prozent und gegenüber 2019 um 54 Prozent. Die optimierten Anschlüsse, der Angebotsausbau am Wochenende und die angepasste Linienführung in Oberdorf führten zu einer grossen Nachfrage.

Fahrgastfrequenzen

Linie	2023 Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	2022 Beförderte Fahrgäste (in 1'000)	2023 Pkm-Leistung (in 1'000)	2022 Pkm-Leistung (in 1'000)
10	14'984	14'439	62'208	58'688
11/E11	17'682	16'626	51'041	48'408
17	2'159	1'769	6'704	5'378
19 (WB)	1'723	1'868	12'479	14'647
37	1'085	930	1'994	1'710
47	2'099	1'880	5'611	5'054
58	205	177	287	256
59	174	147	230	199
60	1'768	1'578	6'222	5'626
61	801	715	1'405	1'275
62	488	422	1'326	1'178
64	1'803	1'565	6'023	5'376
65	805	753	1'612	1'528
66	381	337	917	826
92	55	44	188	161
93	46	42	121	111
105	146	138	280	267
106	130	118	436	428
107	656	593	2'276	2'125
108	286	261	1'222	1'126
109	40	40	70	72
110	5	5	18	17
BLT Nachtnetz	55	54	253	245
Total	**47'576**	**44'501**	**162'923**	**154'701**

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/E11	Aesch Dorf – Reinach – Dreispitz – Basel Bahnhof SBB – Aeschenplatz – St-Louis Grenze	14,235 km
14*	Pratteln – Muttenz – Kantonsgrenze BL/BS – Aeschenplatz – Messeplatz – Dreirosenbrücke	12,534 km
17	Ettingen Dorf – Schifflände – Claraplatz – Wiesenplatz	12,215 km
Total	**Tramlinien**	**64,958 km**

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

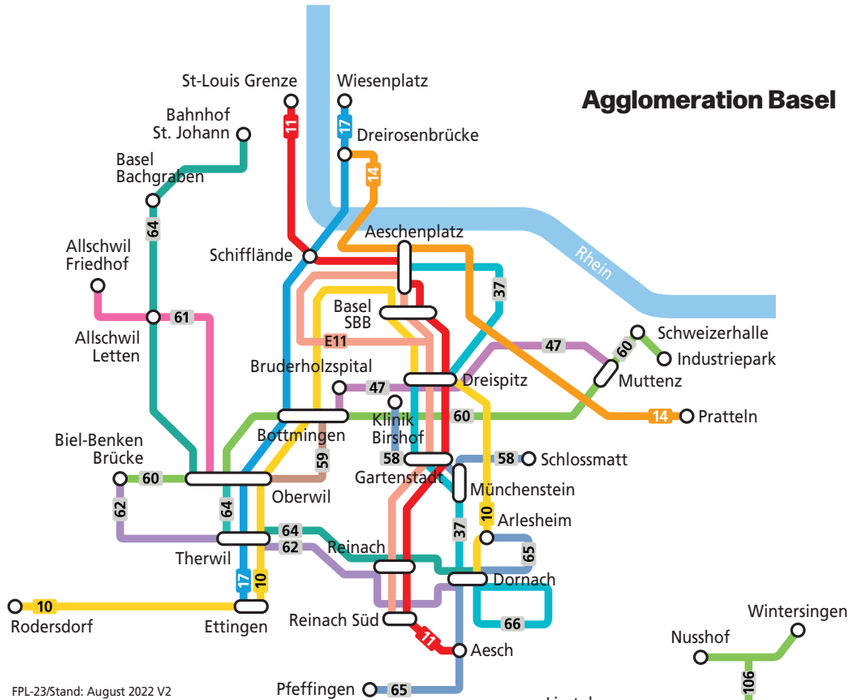
Buslinien

37	Aeschenplatz – Dreispitz – Gartenstadt – Münchenstein Bahnhof – Dornach	12,531 km
47	Bottmingen Schloss – Bruderholzspital – Dreispitz – Muttenz Bahnhof	9,260 km
58	Ortsbus Münchenstein: Klinik Birshof – Schlossmatt	4,755 km
59	Ortsbus Oberwil/Bottmingen: Oberwil Zentrum – Bottmingen Schloss	3,721 km
60	Biel-Benken Brücke – Bottmingen – Münchenstein – Muttenz – Muttenz Industriepark	15,807 km
61	Oberwil Zentrum – Bertschenacker – Binningen Kronenplatz – Allschwil Friedhof	8,166 km
62	Biel-Benken Brücke – Therwil – Reinach – Kägen – Dornach Bahnhof	8,934 km
64	Basel Bahnhof St. Johann – Basel Bachgraben – Allschwil – Oberwil – Therwil – Reinach – Dornach Bahnhof	16,314 km
65	Arlesheim Dorf – Dornach Bahnhof – Aesch – Pfeffingen Bergmattenweg	7,229 km
66	Ortsbus Dornach: Dornach Bahnhof – Goetheanum – Apfelsee – Dornach Bahnhof	5,575 km
92	Hölstein Station – Bennwil – Oberdorf – Liedertswil – Reigoldswil Dorfplatz	14,676 km
93	Lampenberg Dorf – Ramlinsburg – Lausen Bahnhof Nord	7,239 km
105	Ortsbus Sissach: Sissach West – Sissach Bahnhof – Böckten – Gelterkinden Obere Mühle	7,386 km
106*	Wintersingen Blumatt – Nusshof – 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**	**164,804 km**

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

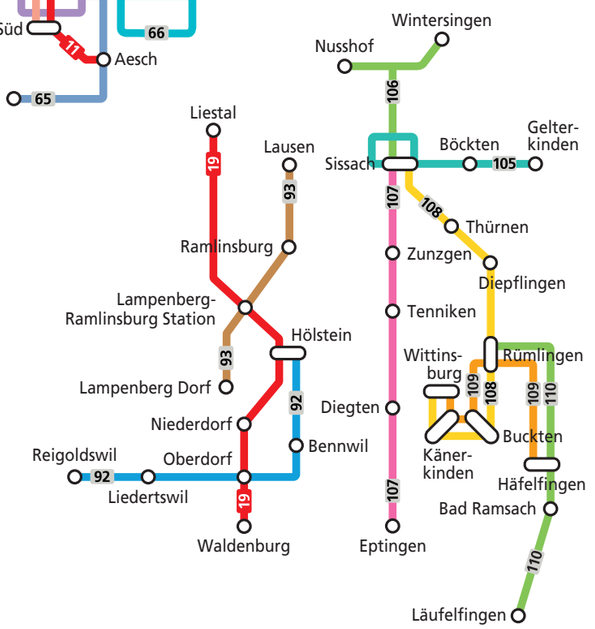
Streckennetz

Das Streckennetz der BLT umfasst die Bahnlinie 19 Liestal – Waldenburg, die fünf Tramlinien 10, 11, E11, 14 und 17 sowie 19 Buslinien im unteren und im oberen Baselbiet.



FPL-23/Stand: August 2022 V2

Oberes Baselbiet



Impressum

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

Konzept und Brand Design
Koch Kommunikation AG, www.agenturkoch.ch

Gestaltung
cr Werbeagentur AG, www.crbasel.ch

Bilder und Grafiken
BLT Baselland Transport AG, cr Werbeagentur AG, Christian Aeberhard,
Claudia Link, Dominik Madörin, Maris Mezulis, Dominik Plüss, André Raul Surace

Druck
Steudler Press AG, Basel

© BLT Baselland Transport AG

Zertifiziertes Managementsystem SQS ISO 9001

CERTIFIED IQNet MANAGEMENT SYSTEM

FSC www.fsc.org MIX Papier | Fördert gute Waldnutzung FSC® C031954