# Geschäfts-bericht 2024

BLT

Wir machen vorwärts.

3
Editorial

4
Ein Jahr voller Highlights

12
TINA im Fahrgastbetrieb

14
Neues Angebot S-Tram 17

18
Arbeitgeberattraktivität

27
BLT Home of Mobility

31
Smart Mobility Day

34
Wertstoffkreislauf

42
Kennzahlen BLT

48
Finanzieller Lagebericht

52
Jahresrechnung

74
Fahrgastzahlen

76
Linien- und Streckennetz

# Wir machen weiter.

VR-Präsident (rechts) und CEO

Das Jahr 2024 stand ganz im Zeichen des 50-Jahre-Jubiläums der BLT. Mit verschiedenen Anlässen wurde die Erfolgsgeschichte des Unternehmens gewürdigt und den Mitarbeitenden, Stakeholdern, Partnern und der Bevölkerung für ihre Unterstützung und das Vertrauen in die BLT Danke gesagt. Zugleich machte die BLT vorwärts und realisierte wichtige Meilensteine, die sie ihrer Vision «Menschen für öffentliche Mobilität begeistern» einen Schritt näherbrachte.

Tausende Besucherinnen und Besucher strömten an den Tag der offenen Tür in Oberwil und in Eptingen. 150 Aktionärinnen, Aktionäre und geladene Gäste nahmen an der 50. Generalversammlung mit anschliessenden Feierlichkeiten teil. 550 Mitarbeitende mit Partnerin oder Partner genossen das Firmenjubiläum auf dem «Rhystärn». Das grosse Interesse an den Anlässen unterstrich die enge Verbundenheit der BLT mit der Region sowie die gelebte Unternehmenskultur.

Am 3. September rollten die ersten TINA Trams aus dem Depot Hüslimatt und nahmen den Fahrgastbetrieb auf – ein Highlight in der Geschichte der BLT und ein Quantensprung bezüglich Technik, Sicherheit und Fahrgastkomfort.

Einen weiteren Meilenstein erreichte die BLT mit der Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus Spiesshöfli, eine wichtige Voraussetzung für den Betrieb des S-Trams 17. Die bestehende Linie 17 soll zukünftig als S-Tram 17 ganztags ab Rodersdorf via Margarethenverbindung, Basel SBB, Wettsteinplatz bis zum Badischen Bahnhof verkehren. Die neue Linienführung wird das Leimental schnell und direkt mit dem Bahnnetz verbinden sowie zur Entlastung der Basler Innenstadt führen.

Die BLT machte auch bezüglich Kundenerlebnis und Smart Mobility vorwärts. Mit dem «Smart Mobility Day» führte sie ein neues Eventformat der Schweizer Mobilitätsbranche ein, das sich an Stakeholder richtet und auf den Austausch von Best Practices mit Fachvorträgen zu konkret umgesetzten Projekten fokussiert. Im Basler Stadtzentrum eröffnete sie das «BLT Home of Mobility» und gleichzeitig lancierte sie eine neue Version der App «Basel Go!» mit smarten, multimodalen Funktionen.

Die BLT trägt Sorge zur Umwelt und verpflichtet sich zu einem schonenden Umgang mit Ressourcen. Bei der Infrastrukturerneuerung der Linie 11 setzt sie auf nachhaltige Massnahmen wie geschlossener Wertstoffkreislauf, ökologisches Grüngleis und smarte Haltestellenbeleuchtung.

Im Geschäftsjahr 2024 erwirtschaftete die BLT einen Gesamtgewinn von CHF 1,05 Millionen. Die Fahrgastnachfrage gegenüber Vorjahr stieg um 5,4 Prozent. 50,1 Millionen Fahrgäste waren im Jahr 2024 auf dem BLT Liniennetz unterwegs. Ein Rekordergebnis erzielte die Waldenburgerbahn mit 2,4 Millionen Fahrgästen, ein Plus von 42 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

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

**Christoph B. Bühler**
Präsident des Verwaltungsrates

**Frédéric Monard**
CEO

# Ein Jahr voller Highlights

Roll-Out des
TINA Trams

**Das Jahr 2024 stand bei der BLT ganz im Zeichen des 50-jährigen Bestehens – ein Meilenstein, der mit der Bevölkerung gefeiert wurde. Mit einer Vielzahl von Anlässen wurde die Erfolgsgeschichte des Unternehmens gewürdigt und die enge Verbundenheit mit der Region unterstrichen.**

50 Jahre BLT

Den Auftakt zum Jubiläumsjahr machten die Feierlichkeiten am 13. und 14. Mai: An zwei Abenden lud die BLT ihre Mitarbeitenden samt Partnerin oder Partner auf den «Rhystärn» ein. Bei traumhaftem Wetter genossen über 550 Gäste einen stimmungsvollen Abend auf dem Rhein – ein Fest, das die BLT Kultur stärkte und die Erfolgsgeschichte von fünf Jahrzehnten würdigte.

**50. Generalversammlung**

Am 27. Mai 2024 lud die BLT zur 50. Generalversammlung (GV) im Auditorium Gehry auf dem Novartis Campus ein. Sie blickte auf ein erfolgreiches Jahr zurück, in dem mit CHF 4,7 Millionen erstmals seit drei Jahren wieder ein Gewinn erzielt wurde. Auch die Fahrgastzahlen stiegen um 7 Prozent auf 47,6 Millionen.

Die Feierlichkeiten fanden mit rund 150 Gästen in stilvollem Ambiente an Bord des «Rhystärn» statt. Das gesellschaftliche Beisammensein bot Raum für spannende Gespräche und einen würdigen Rückblick auf 50 Jahre BLT. Die gelungene Mischung aus kulinarischem Genuss, humorvoller Unterhaltung und musikalischer Begleitung machte die Jubiläums-GV zu einem unvergesslichen Erlebnis, das noch lange in Erinnerung bleiben wird.

**Tag der offenen Tür in Oberwil**

Am Samstag, 8. Juni 2024, öffnete der Standort Hüslimatt in Oberwil seine Tore für die Bevölkerung. Trotz wechselhaftem Wetter liessen sich 4'000 Interessierte nicht davon abhalten, einen abwechslungsreichen Tag mit spannenden Einblicken in die Welt der BLT und ihrer Partner zu erleben. Die Gäste erwartete ein vielfältiges Programm, das für Jung und Alt gleichermassen faszinierend war.

Ein besonderes Highlight waren die Depotrundfahrten mit dem modernen TINA Tram, das erstmals einen Eindruck von der Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs vermittelte. Für Nostalgiefans boten die Fahrten mit dem historischen Oldtimer-Tram zur Remise Rodersdorf eine reizvolle Zeitreise. Auf dem BLT Gelände sorgten regionale Künstlerinnen und Künstler, zahlreiche interaktive Attraktionen und das kulinarische Angebot für gute Stimmung. Der Tag der offenen Tür war ein voller Erfolg und unterstrich einmal mehr die Verbundenheit der BLT mit der Region.

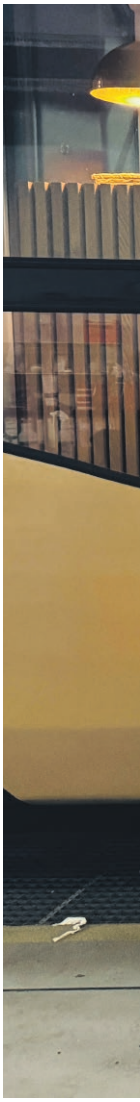
**Tag der offenen Tür in Eptingen**

Bei strahlendem Wetter nutzten am Samstag, 7. September 2024, zahlreiche Besucherinnen und Besucher die Gelegenheit, die neuen Elektrobusse im Depot Eptingen zu besichtigen, ihre Fahrkünste am Fahrsimulator zu testen oder mit eigener Muskelkraft auf dem Smoothie-Fahrrad einen Fruchtsaft zu mixen. Die Kleinsten fanden in der Kinderwelt ihren Spass, während Nostalgiefans bei Fahrten mit dem Oldtimer-Bus in Erinnerungen schwelgten.

Der Tag der offenen Tür fand zeitgleich mit dem 125-Jahre-Jubiläum der benachbarten Mineralquelle Eptingen statt. Die Gelegenheit, an einem Tag in zwei Unternehmen Einblick zu erhalten, zog die Besucherinnen und Besucher in Scharen an. Zugleich unterstrich die Zusammenarbeit der beiden Unternehmen das langjährige partnerschaftliche Verhältnis und ihre regionale Verbundenheit.

Wir machen
Action.
Kletterwand
Kinder-Hüpfburg
Pick-e-Bike Parcours
und mehr
Tag der
offenen Tür.
Samstag, 8. Juni
10:00 bis 22:00 Uhr
BLT Depot Hüslimatt
Oberwil
Programm:
bit.ly/50
50 Jahre
BLT
BLT
Wir machen
vorwärts.
Wir machen
Happy.
Einblicke
Unterhaltung
Genuss
und mehr
Tag der
offenen Tür.
Samstag, 8. Juni
10:00 bis 22:00 Uhr
BLT Depot Hüslimatt
Oberwil
Programm:
bit.ly/50
50 Jahre
BLT
BLT
Wir machen
vorwärts.
Wir machen
Nostalgie.
Ausstellung Birsigthalbahn
Remise Roderadorf
Oldtimerfahrten Birseckbahn
und mehr
Tag der
offenen Tür.
Samstag, 8. Juni
10:00 bis 22:00 Uhr
BLT Depot Hüslimatt
Oberwil
Programm:
bit.ly/50
50 Jahre
BLT
BLT
Wir machen
vorwärts.

# Überraschungs-fahrten



Die Aktion fand grossen Anklang

**Im Jubiläumsjahr 2024 überraschte die BLT ihre Fahrgäste mit einer besonderen Aktion: Auf Linienfahrten mit dem Bar Lounge Tram verwöhnten Geschäftsleitungsmitglieder die Pendlerinnen und Pendler persönlich mit Kaffee und Gipfeli – als Dankeschön für 50 Jahre Treue.**

Die BLT Crew begeisterte die Fahrgäste

Die BLT führte im Jubiläumsjahr Überraschungsfahrten mit dem Bar Lounge Tram durch, um den Fahrgästen eine Freude zu bereiten und für ihre Treue Danke zu sagen. Die Fahrten fanden im März, im September und im November auf den Linien 10, 17 und 11 statt. Sie wurden gezielt in den Morgen- und den Abendverkehr integriert, um möglichst viele Pendlerinnen und Pendler zu erreichen.

**Geschäftsleitung verwöhnt Fahrgäste**

Während der Fahrten bewirteten Mitglieder der Geschäftsleitung die Fahrgäste persönlich mit Kaffee und Gipfeli oder einem erfrischenden Getränk und Süssigkeiten. Diese Aktion war Teil des Jubiläumsprogramms und unterstrich die Werte der BLT: Kundennähe, regionale Verankerung und die Vision, Menschen für den öffentlichen Verkehr zu begeistern.

**Grosse Resonanz und begeisterte Fahrgäste**

Die Resonanz auf die Überraschungsfahrten war höchst positiv: Viele Fahrgäste äusserten ihre Wertschätzung direkt vor Ort oder über soziale Medien, wo Bilder und Erlebnisse zahlreich geteilt wurden. Auch die regionale Presse griff die Aktion auf und trug zur positiven Wahrnehmung der BLT in der Öffentlichkeit bei. Die BLT ist nicht nur ein Mobilitätsanbieter, sondern auch ein integraler Bestandteil der Region und ihrer Gemeinschaft. Die Überraschungsfahrten sind ein Beispiel dafür, wie öffentlicher Verkehr inspirieren und verbinden kann.

# Kern-geschäft weiter-entwickeln

# TINA Trams im Fahrgastbetrieb

# Am 3. September 2024 rollte das erste TINA Tram aus dem Depot Hüslimatt in Oberwil und nahm den Fahrgastbetrieb auf der Linie 17 auf: ein besonderes Ereignis in der Geschichte der BLT und ein Quantensprung bezüglich Technik, Sicherheit und Fahrgastkomfort.

Am Dienstag, 3. September 2024, läutete die BLT um 5.50 Uhr mit einem spektakulären Eröffnungsakt in der Südschlaufe des Tramdepots Hüslimatt den TINA Rollout ein und übergab das Tram der neuesten Generation der Bevölkerung. Um 6.33 Uhr rollte das erste TINA Tram im Fahrgastbetrieb aus dem Depot Hüslimatt Richtung Ettingen. An der Haltestelle Hüslimatt warteten bereits zahlreiche Interessierte und geladene Gäste, die sich die erste Linienfahrt im TINA Tram nicht entgehen liessen.

**Business Class für alle**

Bei der Neuentwicklung des TINA Trams wurde ein besonderes Augenmerk auf den Fahrgastkomfort gelegt. Verglichen mit den vierzigjährigen Schindler Trams erfahren die Fahrgäste ein Upgrade direkt in die Business Class. Das vollklimatisierte Fahrzeug verfügt über einen grosszügigen Innenraum, grosse Panoramafenster, bequeme Holzsitze mit Polster, ein integriertes Fahrgastinformationssystem sowie USB-Ladebuchsen, 230-Volt-Steckdosen und WLAN. Es ist von der ersten bis zur letzten Fahrgasttür niederflurig und barrierefrei ausgelegt. Die 96 Sitzplätze bieten durchgängig komfortable Fuss- und Knieräume. Auch technisch ist das TINA Tram auf dem neuesten Stand und erhöht mit dem integrierten Kollisionswarnsystem die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Eine Umfrage bei den Fahrgästen zeigte, dass das neue Tram gut ankommt und der hohe Komfort besonders geschätzt wird.

**Fahrgastbetrieb auf dem gesamten Liniennetz**

In den ersten Wochen des Fahrgastbetriebs waren die TINA Trams auf den Linien 17 und E11 im Einsatz. Mit der Eröffnung der Doppelspur Spiesshöfli vom 21. Oktober 2024 zwischen der Kreuzung Gorenmatt und Binningen Schloss verkehrten sie auch auf den Linien 10 und 11.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat für den Fahrgastbetrieb vorerst eine befristete Betriebsbewilligung erteilt. Die definitive wird erfolgen, sobald die Lieferung der 25 TINA Trams an die BLT abgeschlossen ist.

Ab Fahrplanwechsel Dezember 2025 werden alle 25 TINA Trams gemeinsam mit den 38 TANGO Trams auf dem gesamten BLT Liniennetz eingesetzt. Das Investitionsvolumen für die 25 neuen Fahrzeuge inklusive Optionen und Ersatzteile beträgt rund 125 Millionen Franken.

Hoher Fahrgastkomfort

## Herausfordernde Lärmemissionen

Aufgrund von Lärmemissionen des TINA Trams bei Weichenüberfahrten und in Kurven, führt die BLT Lärm- und Schwingungsmessungen durch. Mit den relevanten Daten wird ein Simulationsmodell aufgebaut und ausgewertet. Ziel ist es, die Hauptursache der Lärmemissionen des TINA Trams zu eruieren und wirkungsvolle Massnahmen zu definieren. Die Abklärungen und Auswertungen finden in enger Zusammenarbeit mit Stadler Rail statt.

Vollklimatisiert, niederflurig und barrierefrei

# S-Tram 17 – neues Angebot für das Leimental

Schnell und direkt
zum Bahnhof

**Die bestehende Linie 17 soll zukünftig als S-Tram 17 ganztags ab Rodersdorf via Basel SBB, Wettsteinplatz bis zum Badischen Bahnhof verkehren. Die neue Linienführung wird das Leimental schnell und direkt mit dem Bahnnetz verbinden sowie zu einer Entlastung der Basler Innenstadt und der Verkehrssituation im Leimental führen.**

Die Bevölkerung im Leimental wächst seit Jahren stetig und mit ihr die Nachfrage nach Mobilität. Dank der kontinuierlichen Weiterentwicklung des öV-Angebots in den letzten Jahrzehnten konnte die steigende Nachfrage bewältigt und das Verkehrswachstum auf der Strasse stabilisiert werden. Nun plant die BLT den nächsten Ausbauschritt. Die Tramlinie 17 wird zu einem S-Tram aufgewertet. Wie eine S-Bahn hält das S-Tram 17 im vorderen Leimental nur noch einmal pro Ortschaft.

### Schnelle, direkte Verbindung zum Bahnhof

Das S-Tram 17 soll ab 2030 ganztags und auf direktem Weg via Margarethenverbindung zum Bahnhof Basel SBB verkehren und via Wettsteinbrücke in die grossen Arbeitsplatzgebiete im oberen Kleinbasel und weiter bis zum Badischen Bahnhof führen. Mit der direkten Linienführung sparen die Fahrgäste aus dem Leimental auf der Fahrt zum Bahnhof Basel SBB bis zu zwölf Minuten Reisezeit.

### Höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die neue Streckenführung des S-Trams 17 ermöglicht eine zusätzliche Anbindung des Leimentals an das städtische Tramnetz und dient bei Betriebsstörungen oder Sperrungen der Innenstadt als Ausweichroute. Zugleich wird der störungsanfällige Streckenabschnitt zwischen Theater und Aeschenplatz umfahren und die Innenstadt entlastet. Ein zusätzlicher Wendepunkt in Bottmingen reduziert die Auswirkungen bei Streckenunterbrüchen erheblich. Das S-Tram 17 ermöglicht einen zuverlässigeren, stabileren und flexibleren Betrieb.

### Weitere Realisierungsschritte

Mit dem schnellen und zuverlässigen Ganztagesangebot des S-Trams 17 kann der öV auch in Zukunft seine wichtige Mobilitätsaufgabe im Leimental wahrnehmen. Damit dies gelingt, sind mehrere Teilprojekte nötig (s. Infografik auf Seite 16/17).

Bereits realisiert und seit Oktober 2024 in Betrieb ist der Doppelspurausbau Spiesshöfli zwischen der Kreuzung Gorenmatt und der Haltestelle Binningen Schloss, welcher den Verkehrsfluss im Tramnetz zwischen Stadt und Agglomeration spürbar verbessert und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Ebenso soll der öV-Knoten Bottmingen Schloss mit dem geplanten neuen Bushof, modernen behindertengerechten Tramhaltestellen und einem effizienten Tramwendepunkt das öV-Angebot attraktiver, sicherer und leistungsfähiger machen.

### Schlüsselelement Margarethenverbindung

Das S-Tram 17 und die Margarethenverbindung bilden zusammen die Schlüsselelemente, um das öV-Angebot im Leimental nachhaltig auszubauen. Die Tramverbindung über den Margarethenstich ist mittelfristig unerlässlich. Die Regierungen beider Basel beabsichtigen, die Margarethenverbindung zu realisieren, und haben sich auf die Kostenteilung gemäss Territorialprinzip geeinigt. Der Kanton Basel-Stadt soll 95 Prozent, Basel-Landschaft 5 Prozent der Kosten von CHF 9 Millionen tragen.

### Information und Kommunikation

Die Planung und die Umsetzung des Angebotsausbaus Leimental erfolgen in enger Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Landschaft, der BLT, den Leimentaler Gemeinden und weiteren Partnern sowie unter Einbezug der lokalen Bevölkerung.

Mit gezielten Kommunikationsmassnahmen werden die Stakeholder regelmässig informiert. Im Jahr 2024 wurde beispielsweise die Website blt.ch/stram17 aufgeschaltet, ein Newsletter an die Leimentaler Bevölkerung versandt sowie mehrere Informationsanlässe für die Bevölkerung in Binningen, Bottmingen, Therwil und Ettingen durchgeführt.

## Nutzen für die Region

- Reisezeitverkürzung von Ettingen zum Bahnhof SBB: in 15 statt 27 Minuten
- Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete im oberen Kleinbasel
- Entlastung der Innenstadt
- Begrünung der Heuwaage

# Zukünftiges Tram-angebot im Leimental

## Das Angebotskonzept

Mit dem neuen Angebotskonzept wird die Linie 17 zu einem S-Tram aufgewertet. Wie eine S-Bahn hält das S-Tram 17 im vorderen Leimental nur noch einmal pro Ortschaft. Es fährt ab 2030 ganztags und auf direktem Weg an den Bahnhof Basel SBB und weiter via die wichtigen Arbeitsplatzgebiete um den Wettsteinplatz an den Badischen Bahnhof. Im hinteren Leimental ersetzt das S-Tram 17 die Linie 10, welche ansonsten unverändert bleibt:

**17** Rodersdorf – Bahnhof Basel SBB – Badischer Bahnhof
Zwischen Ettingen und Bahnhof Basel SBB beschleunigt.

**10** Ettingen – Theater – Bahnhof Basel SBB – Dornach
Halt an allen Stationen.

Mit dem neuen S-Tram 17 verkürzt sich die Reisezeit zwischen den Leimentaler Gemeinden und dem Bahnhof Basel SBB deutlich (siehe Minutenangaben in der Übersicht).

Mehr erfahren und bestens informiert sein:
**blt.ch/stram17**

## ÖV-Drehscheibe Bottmingen

Ein neuer Bushof, moderne, behindertengerechte Tramhaltestellen und eine effiziente Tramwendeschlaufe sollen den zentralen Knotenpunkt im Leimental prägen. Diese Massnahmen haben mehrere Ziele:

- Optimale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Einhaltung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Höhere Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts
- Höhere Aufenthaltsqualität und erweitertes Dienstleistungsangebot
- Geringere Auswirkungen bei Störungen des Trambetriebs
- Der Nachfrage angepasstes, wirtschaftlich tragbares Ganztagesangebot des S-Trams 17. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten wendet jedes zweite Tram der Linie 17 in Bottmingen

## Doppelspurausbau Spiesshöfli

Die Hauptarbeiten des Doppelspurausbaus Spiesshöfli sind abgeschlossen. Seit dem 21. Oktober 2024 erfolgt der Trambetrieb auf der Strecke zwischen der Kreuzung Gorenmatt und der Haltestelle Binningen Schloss doppelspurig. Diese Massnahme hat mehrere Ziele:

- Optimale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Sicherung aller Bahnübergänge
- Erhöhte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Trambetriebs
- Voraussetzung für den Betrieb des S-Trams 17

## Neugestaltung Zoo-Heuwaage

Der einspurige Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Zoo und Heuwaage wird auf Doppelspur ausgebaut und die Haltestellen Heuwaage und Zoo werden behindertengerecht gestaltet. Diese Massnahmen haben mehrere Ziele:

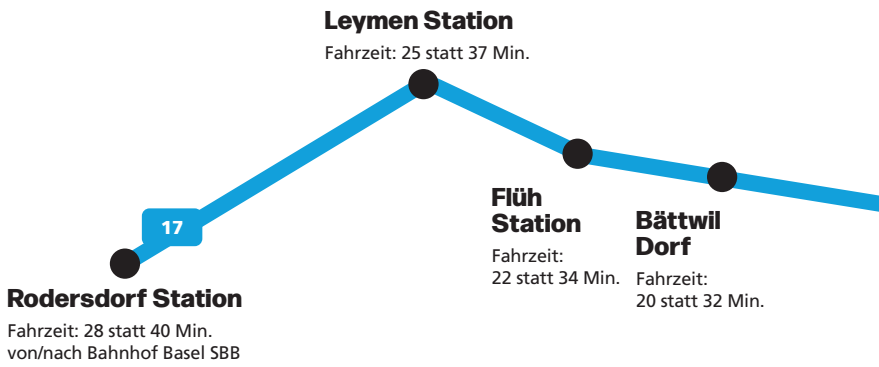
- Optimale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Trambetriebs
- Einhaltung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes

## Streckenerneuerung Ettingen – Zoo

Die Gleis- und Fahrleitungsanlagen zwischen den Haltestellen Ettingen Dorf bis Basel Zoo haben bald das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen vollständig erneuert werden. Gleichzeitig werden die Bahnübergänge an Haltestellen mit durchfahrenden Trams abgesichert und die Stellwerksanlagen für das S-Tram 17 modernisiert.

Um die Auswirkungen für den Tram- und Strassenverkehr möglichst gering zu halten, sind die Arbeiten in folgenden drei Etappen in den Jahren 2028 bis 2030 geplant: Ettingen–Hüslimatt, Hüslimatt–Bottmingen, Bottmingen–Zoo.

Während der Bauphasen verkehren Busse als Tramersatz. Dabei bringt die neue Wendeschlaufe in Bottmingen grosse Vorteile: Die Streckenlänge der Tramsperrung kann halbiert werden, was sich positiv auf das lokale Verkehrsaufkommen durch weniger zusätzliche Busse auswirkt und das Angebot zuverlässiger macht.



## Margarethenverbindung

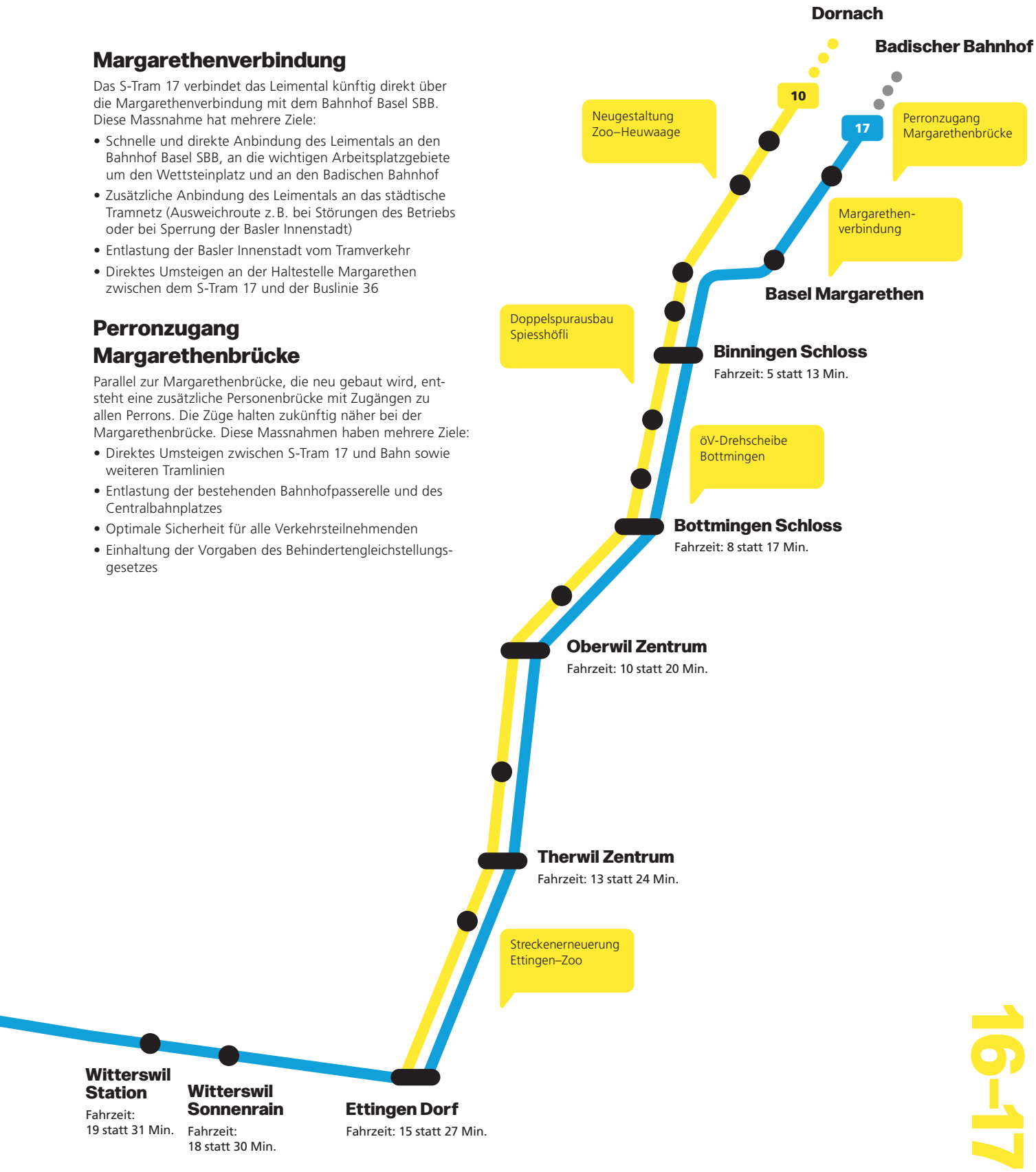
Das S-Tram 17 verbindet das Leimental künftig direkt über die Margarethenverbindung mit dem Bahnhof Basel SBB. Diese Massnahme hat mehrere Ziele:

- Schnelle und direkte Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB, an die wichtigen Arbeitsplatzgebiete um den Wettsteinplatz und an den Badischen Bahnhof
- Zusätzliche Anbindung des Leimentals an das städtische Tramnetz (Ausweichroute z. B. bei Störungen des Betriebs oder bei Sperrung der Basler Innenstadt)
- Entlastung der Basler Innenstadt vom Tramverkehr
- Direktes Umsteigen an der Haltestelle Margarethen zwischen dem S-Tram 17 und der Buslinie 36

## Perronzugang Margarethenbrücke

Parallel zur Margarethenbrücke, die neu gebaut wird, entsteht eine zusätzliche Personenbrücke mit Zugängen zu allen Perrons. Die Züge halten zukünftig näher bei der Margarethenbrücke. Diese Massnahmen haben mehrere Ziele:

- Direktes Umsteigen zwischen S-Tram 17 und Bahn sowie weiteren Tramlinien
- Entlastung der bestehenden Bahnhofpasserelle und des Centralbahnplatzes
- Optimale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Einhaltung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes



# Arbeitgeber-attraktivität erhöhen

# Begegnungszonen modernisiert

**Zu einem attraktiven Arbeitsumfeld gehören Aufenthalts- und Ruheräume. Im Jahr 2024 erneuerte die BLT an mehreren Standorten diese Räumlichkeiten. In Oberwil eröffnete sie die «Südschlaufe», eine neue Begegnungszone für die Mitarbeitenden.**

Die BLT will ihre Arbeitgeberattraktivität kontinuierlich erhöhen und die Unternehmenskultur stärken sowie mit nachhaltigen Massnahmen eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit erreichen. Räume zu schaffen, die sowohl funktional als auch inspirierend sind, um die Bedürfnisse und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden bestmöglich zu unterstützen, ist eine davon.

**Neue Begegnungszone «Südschlaufe» eröffnet**

Anfang September 2024 wurde in Oberwil die Begegnungszone «Südschlaufe» offiziell eröffnet. Der einladende Raum bietet den Mitarbeitenden eine vielseitige Nutzung als Aufenthaltsbereich, Co-Working-Space, Workshop-Zone und Eventlocation. Mit einer harmonischen Kombination aus industriellem Design und warmen Holzelementen strahlt der Raum eine moderne und einladende Atmosphäre aus. Rund um die Uhr geöffnet, steht er allen Mitarbeitenden zur Verfügung und schafft so einen inspirierenden Ort für kreatives Arbeiten und entspanntes Verweilen.

**Aufwertung der Ruhe- und Aufenthaltsräume**

An den Standorten Bottmingen, Dreispitz und Depot Ruchfeld wurden die Ruhe- und Aufenthaltsräume renoviert und aufgewertet sowie mit modernen Verpflegungsautomaten ausgestattet. Die frische Farbgebung sowie bequeme Sitz- und Schlafgelegenheiten schaffen eine angenehme und erholsame Atmosphäre, die den Mitarbeitenden einen Ort der Entspannung und Regeneration bietet. Am Standort Ruchfeld wurden ausserdem ein neuer Schulungsraum sowie zusätzliche Arbeitsplätze eingerichtet. In Bottmingen, Dornach und Ettingen erfolgte zugleich die Sanierung der sanitären Anlagen.

# Wir leben unsere Werte und machen gemeinsam vorwärts.

Jacqueline Spirig
CPO

# Impulstag für neue Mitarbeitende

**Mit dem Impulstag hat die BLT ein Format ins Leben gerufen, das neuen Mitarbeitenden spannende Einblicke in die Zukunft und die Geschichte des Unternehmens bietet und zugleich den Teamgeist und das Zugehörigkeitsgefühl stärkt.**

Anfang September 2024 fand der erste Impulstag für neue Mitarbeitende der BLT statt. CEO Frédéric Monard begrüsste die Teilnehmenden in der neuen Begegnungszone «Südschlaufe». Der Vormittag stand ganz im Zeichen der Zukunft, mit interessanten Einblicken in die Vision, Strategie und Werte der BLT. Dabei erfuhren die Mitarbeitenden, wie die Unternehmenskultur gelebt wird, welche Ziele das Unternehmen verfolgt, welche Herausforderungen zu meistern sind und wie die BLT zur Mobilität der Zukunft beitragen will. Durch interaktive Elemente und eine offene Gesprächsrunde konnten sich die Mitarbeitenden aktiv einbringen.

**Reise in die Vergangenheit**

Nach einem inspirierenden Vormittag mit Blick in die Zukunft fuhr die Gruppe am Nachmittag mit der historischen Birseckbahn zur Remise Rodersdorf. Auf ihrer Reise in die Vergangenheit lernten die Mitarbeitenden die traditionsreiche Geschichte der BLT kennen und erfuhren Wissenswertes zur Entwicklung vom «blauen Bähnli», der historischen Birsigthalbahn BTB, bis zum gelben Tram der BLT. Der Rückblick bot nicht nur interessante Fakten, sondern verdeutlichte auch die starke Verwurzelung der BLT in der Region.

**Stärkung der Unternehmenskultur**

Den Abschluss des Impulstages bildete ein geselliger Grillplausch. In entspannter Atmosphäre knüpften die Mitarbeitenden neue Kontakte, tauschten sich mit ihren Kolleginnen und Kollegen aus und liessen den Tag Revue passieren. Das neue Format trägt dazu bei, die Mitarbeitenden rasch in die BLT zu integrieren, den Teamgeist und das Zugehörigkeitsgefühl zu stärken sowie die Werte und die Unternehmenskultur zu leben.

Der Impulstag wird jährlich drei- bis viermal durchgeführt.

Aufmerksame Mitarbeitende am Impulstag

# Kunden-erlebnis mit Smart Mobility verbinden

24–25

# Innovative Mobilitätslösungen

**Die BLT verbindet den klassischen öV mit Smart Mobility. Mit den neuen Angeboten U-Connect und Speedsetting verbessert sie das Kundenerlebnis nachhaltig und mit maximaler Flexibilität.**

Im April 2024 lancierte die BLT das neue Angebot U-Connect. Wer ein U-Abo oder GA besitzt, profitiert von exklusiven Pick-e-Bike-Abos. Zur Auswahl stehen Abovarianten mit freien Fahrminuten, Speed Upgrade und E-Scooter Nutzung. U-Connect bietet maximale Flexibilität und ermöglicht den Kundinnen und Kunden erstmalig, bestehende öV-Abos direkt mit E-Mobilität auf zwei Rädern zu verbinden.

Speedsetting erweitert Nutzerkreis

**Innovatives Speedsetting von Pick-e-Bike**

Mit der Einführung des Speedsetting im August 2024 bietet Pick-e-Bike ihren Kundinnen und Kunden einen zusätzlichen Mehrwert. Mit dem innovativen Angebot kann die Fahrzeugkategorie erstmals digital und nutzerbasiert modifiziert werden. Damit können neu auch Kundinnen und Kunden ohne Führerausweis das Angebot von Pick-e-Bike nutzen. Die Software drosselt automatisch die Motorenleistung auf 400 W und passt die Geschwindigkeit des E-Bike von 45 km/h auf 25 km/h an. Der Geschwindigkeitsmodus wird auf dem Display und einem speziellen Rücklicht am Fahrzeug angezeigt. Speedsetting ermöglicht, sowohl den Nutzerkreis von Pick-e-Bike zu erweitern als auch die Anzahl Fahrten und die Auslastung zu erhöhen.

**Kooperation mit ASTRA**

Das Mobilitätsangebot von Pick-e-Bike ist ein Vorzeigeprojekt punkto Flächeneffizienz. So konnte der Nutzerkreis ohne Flottenvergrösserung erweitert und auf Abstellflächen verzichtet werden. Das Resultat ist eine nachhaltige Weiterentwicklung des Angebots dank smarter Technologie und Innovationsgeist.

Das Speedsetting-Angebot wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Kantonspolizei Basel-Landschaft entwickelt. Das vom ASTRA bewilligte zweijährige Pilotprojekt soll neue Erkenntnisse liefern im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die mit unterschiedlichen Führerausweiskategorien genutzt und deren Antriebseigenschaften verändert werden können.

Das innovative Speedsetting eröffnet neue Möglichkeiten für Pick-e-Bike und weitere Mobilitätsanbieter sowie für Städte und Agglomerationen. So könnten beispielsweise die spezifischen Fahrzeugkategorien auf bestimmten Strassenabschnitten oder im Perimeter der Innenstadt je nach Tempolimit automatisch und smart modifiziert werden.

# BLT Home of Mobility eröffnet

**Die BLT setzt neue Massstäbe im öV-Shoperlebnis. Am 19. Dezember 2024 eröffnete sie im Basler Stadtzentrum das BLT Home of Mobility, einen innovativen Treffpunkt mit allen Themen rund um öffentliche und nachhaltige Mobilität.**

Modernes, zeitgemässes Ambiente

Die moderne Anlaufstelle liegt direkt an der Tramlinie 10/17 bei der Haltestelle Theater und bietet Kundinnen und Kunden eine breite Palette an Services in zeitgemässem Ambiente an.

**Alles aus einer Hand – Mobilitätsservices für heute und morgen**

Ob klassische Anliegen des öffentlichen Verkehrs wie Ticket- und Aboverkauf, Beratung und Kundendienst oder Informationen zu neuen, multimodalen Mobilitätsangeboten, im Home of Mobility finden die Kundinnen und Kunden alles, was sie für ihre Mobilitätsbedürfnisse benötigen. Das Home of Mobility verfügt zusätzlich über ein grosszügiges Sitzungszimmer, welches Raum für den Austausch mit Geschäftskunden rund um zukunftsweisende Mobilitätslösungen schafft.

**Ein Kundenerlebnis der besonderen Art**

Mit dem Home of Mobility setzt die BLT bewusst einen Kontrapunkt zur rein digitalen Welt. Der direkte Kontakt zu den Kundinnen und Kunden steht im Vordergrund, um Begeisterung für öffentliche Mobilität zu wecken und zu fördern. Ein besonderes Highlight für die kleinen (und grossen) Besucherinnen und Besucher ist der neue Tramsimulator. Hier lassen sich die BLT Linien 10 und 11 hautnah erleben und die Trams selbst steuern – ein spielerisches Erlebnis, das Einblicke in die Welt der Tramwagenführerinnen und -führer bietet.

**Moderner Ersatz für die alte Verkaufsstelle**

Mit dem Umzug in das BLT Home of Mobility schloss die bisherige Verkaufsstelle an der Heuwaage, die seit 1987 rund 300 Meter vom neuen Standort entfernt betrieben wurde. Die alten Räumlichkeiten entsprachen sowohl für die Kundschaft als auch für die Mitarbeitenden nicht mehr den heutigen Anforderungen. Enge Platzverhältnisse und eine veraltete Infrastruktur machten den Schritt notwendig. Zudem hätte der geplante Bau eines neuen Hochhauses in unmittelbarer Nähe zu mehrjährigen Bauarbeiten mit erheblichen Lärm- und Staubemissionen geführt.

**Ein Schritt vorwärts für die Mobilität**

Mit der Eröffnung des Home of Mobility zeigt die BLT erneut Innovationskraft und Kundennähe. Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden einen exzellenten Service zu bieten sowie eine Atmosphäre zu schaffen, in der sie sich wohl und wie zu Hause fühlen.

# App «Basel Go!» – smart und multimodal

**Auf ihrem Weg zum integralen Mobilitätsanbieter will die BLT ihre Kundinnen und Kunden nachhaltig für den öV begeistern: mit exzellentem Service, Kundennähe sowie innovativen und smarten Lösungen. Im Dezember 2024 lancierte sie einen Major Release der Mobilitätsapp «Basel Go!»**

Zeitgleich mit der Eröffnung des Home of Mobility in Basel brachte die BLT ein bedeutendes Update der Mobilitätsapp «Basel Go!» heraus. Diese bietet nicht nur ein verbessertes Benutzererlebnis, sondern auch neue Funktionen, die den Alltag der Nutzerinnen und Nutzer erleichtern. Die App «Basel Go!» ersetzt die bisherige BLT App «Abfahrten» und ist tiefenintegriert mit der BLT App «Tickets».

**Smarte User Experience**

Intermodales Routing, Abfahrtzeiten in Echtzeit, eine Chat-Funktion sowie ein Aboservice für individuelle Störungsmeldungen machen die App «Basel Go!» zum unverzichtbaren Begleiter für die Mobilität in der Region Basel. Neu ist das Sharing-Angebot von Publibike/Velospot in der App integriert. Damit steht neben Pick-e-Bike ein weiteres Mikromobilitätsangebot zur Verfügung, das die nahtlose Verbindung verschiedener Verkehrsmittel erleichtert.

**Öffentliche Mobilität auf einen Klick**

Die App «Basel Go!» ist einzigartig, indem sie neu zusätzlich kombinierte Routen mit Tram und E-Bike vorschlägt. Es werden nicht nur Verbindungen des klassischen öV-Verkehrs wie Tram, Bus oder Bahn aufgezeigt, sondern das Angebot wird auf öffentliche Mobilität erweitert und mit Sharing Economy verknüpft. Ebenso ist es möglich, direkt in der App «Basel Go!» ein Taxi zu bestellen.

**App «Basel Go!»**

Jetzt kostenlos via QR-Code im App Store oder bei Google Play herunterladen.

Ready,
steady
and go!
Go for it: blt.ch/mobile
tickets
go!
go!
App «Go!» und App «Tickets»:
Mobilität für die ganze Region.
Wir machen
vorwärts.
BLT

# Grosse Verän-
# derungen
# der Mobilität
# lassen sich
# nur gemeinsam
# realisieren.

Frédéric Monard
CEO

# BLT lanciert Smart Mobility Day

**Mit dem Smart Mobility Day führte die BLT im Jahr 2024 ein neues Eventformat der Schweizer Mobilitätsbranche ein. Der Anlass richtet sich an Leader, Innovatoren und Macher und setzt den Fokus auf den Austausch der Community sowie Best Practices mit Fachvorträgen zu konkret umgesetzten Projekten.**

Der erste Smart Mobility Day fand am 17. April 2024 bei der BLT in Oberwil statt und war mit über 250 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein grosser Erfolg. Branchenführer des öffentlichen Verkehrs, der Wirtschaft, Verwaltung und der Tech-Industrie präsentierten Best Practices, neue Technologien und innovative Konzepte. Das Programm umfasste hochkarätige Vorträge, eine Mobilitätsausstellung und zahlreiche Gelegenheiten zum Austausch in der Community.

### Starkes Partnernetzwerk

Nach der ausverkauften Premiere und der positiven Resonanz wird der Smart Mobility Day fortgeführt und weiterentwickelt. Ein starkes Netzwerk an Partnern aus Industrie, Bildung und Forschung ermöglicht es, eine Plattform zu bieten, auf der innovative Technologien und Konzepte vorgestellt und diskutiert werden – mit dem Ziel, die Mobilität der Zukunft aktiv mitzugestalten. Der persönliche Austausch innerhalb der Mobilitäts-Community ist dabei ein zentraler Bestandteil des Events.

### Best Practices

Die nächste Ausgabe findet am 8. Mai 2025 im Theater Basel statt. Unter dem Motto «Innovation trifft Umsetzungskraft – wie die Mobilität von morgen heute beginnt» stehen sechs praxisnahe Vorträge mit Referentinnen und Referenten namhafter Unternehmen im Fokus, die zeigen, wie innovative Mobilitätslösungen erfolgreich umgesetzt werden. Grosse Veränderungen in der Mobilität lassen sich nur gemeinsam realisieren – mit neuen Konzepten, klugen Köpfen und einem inspirierenden Austausch. Deshalb engagiert sich die BLT aktiv und bietet mit dem Smart Mobility Day die ideale Plattform dafür.

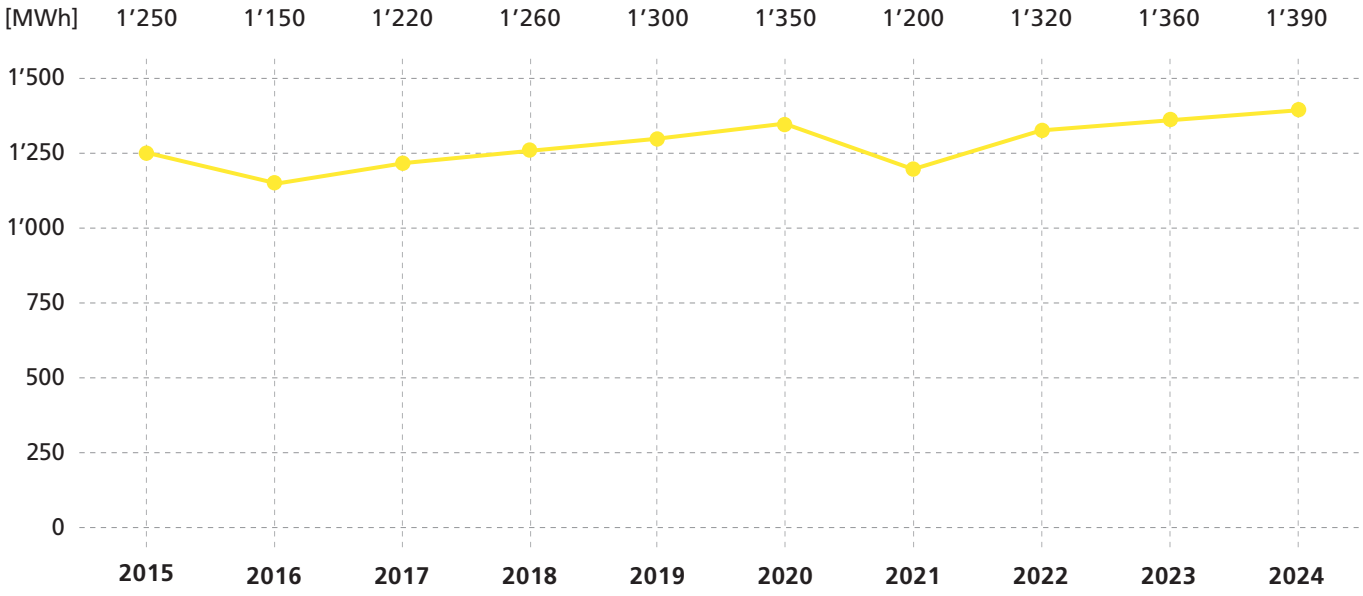
smart mobility day.

# Nachhaltig und innovativ unterwegs

Photovoltaikanlage
Hüslimatt

**Die BLT trägt Sorge zur Umwelt und treibt das Ziel der Klimaneutralität konsequent voran. Mit natürlichen Ressourcen geht sie haushälterisch um, verbessert die Energieeffizienz und erhöht zugleich die Nutzung erneuerbarer Energien.**

# Jahresproduktion Sonnenenergie




Die BLT nahm im Jahr 2011 vier Photovoltaikanlagen am Standort Oberwil in Betrieb. In den Jahren 2022 bis 2024 kamen die PV-Anlagen der Standorte Waldenburg und Eptingen sowie der Remise Rodersdorf 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.

---

Rund 140’000 Fahrgäste waren im Jahr 2024 täglich auf den BLT Linien umweltfreundlich und platzsparend unterwegs. Sie trugen damit wesentlich zu einer Reduktion des $CO_2$-Ausstosses bei. In einem TINA, Tango oder Tramlink Gelenktriebwagen finden zwischen 210 und 280 Fahrgäste Platz, während im privaten Auto selten mehr als eine Person unterwegs ist.

**Klimafreundliche Antriebsformen**

Bis ins Jahr 2035 wird die BLT schrittweise die gesamte Busflotte durch Elektrobusse ersetzen. Damit können rund 7’000 MWh pro Jahr an Energie eingespart und rund 90 Prozent der Treibhausgasemissionen reduziert werden. Im Jahr 2024 waren 17 Elektro-Normbusse sowie 3 Elektro-Kurzbusse auf dem Liniennetz im unteren und oberen Baselbiet im Einsatz, was einem Viertel der gesamten Busflotte entspricht. In den Jahren 2025 bis 2027 plant die BLT die Beschaffung von 29 weiteren Elektrobussen.

**Grüner Strom**

Mit der Installation von Photovoltaikanlagen erhöht die BLT kontinuierlich die Produktion von ökologischem Strom. Im Jahr 2024 ging eine weitere Photovoltaikanlage auf dem Dach der Remise in Rodersdorf in Betrieb. Der produzierte Strom wird vollumfänglich in das örtliche Stromnetz eingespeist. Ebenso sind die Technikkabinen entlang der Tramlinien mit Solarpanels ausgerüstet, die den Strom für den Betrieb und die Kühlung im Sommer liefern.

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

# Geschlossener Wertstoffkreislauf auf BLT Baustellen

**Die BLT setzt bei Infrastrukturerneuerungen konsequent auf den Wertstoffkreislauf als Leitlinie für eine umweltfreundliche Zukunft. Der Wertstoffkreislauf fördert nachhaltiges Bauen, schont wertvolle Ressourcen und trägt dazu bei, die Umweltbelastung zu verringern.**

Auf der Baustelle fällt beim Aushub oder Rückbau tonnenweise wertvolles Material an. Können Bauteile nicht direkt wiederverwendet werden, ist eine Verwertung erforderlich. Die Baumaterialien werden zu hochwertigen Recycling-Baustoffen aufbereitet, wodurch ein effizienter Wertstoffkreislauf entsteht. Das Hauptziel ist es, den Verbrauch von Primärressourcen zu minimieren, Downcycling zu vermeiden, möglichst viele Wertstoffe im Kreislauf zu halten und die Deponierung auf ein Minimum zu reduzieren. Materialien, die nicht wiederverwertet werden können, müssen dauerhaft auf Deponien gelagert werden.

### Umweltbewusstes Handeln

Die Ressourcen sind begrenzt und der verfügbare Boden ist knapp. Ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen und die Förderung der Kreislaufwirtschaft für Baustoffe sind deshalb von entscheidender Bedeutung, um eine nachhaltige, ressourcenschonende und lebenswerte Zukunft zu gewährleisten. Bei den öffentlichen Ausschreibungen von BLT Bauprojekten sind Nachhaltigkeit und Wertstoffkreislauf zwei entscheidende Kriterien.

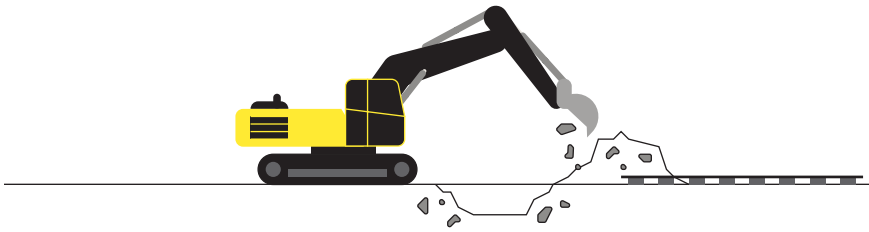
### Wiederverwertung von Ressourcen

Die BLT setzt ein starkes Zeichen für umweltbewusstes Handeln und die verantwortungsvolle Nutzung von Materialien im Bauwesen. Sie engagiert sich aktiv dafür, bei Infrastrukturerneuerungen die vorhandenen und wertvollen Bodenressourcen möglichst vollständig wiederzuverwerten. Dies wird durch einen geschlossenen Wertstoffkreislauf erreicht. Damit trägt die BLT massgeblich zur Ressourcenschonung und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft bei. Wertvolle Bodenressourcen werden nachhaltig genutzt und der Bedarf an Primärrohstoffen reduziert. Rund 70 bis 80 Prozent des Aushubmaterials können so wiederverwertet werden.

# Der Wertstoffkreislauf auf BLT Baustellen

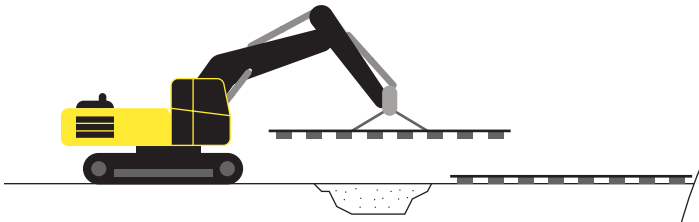
## 1

**Aushub:** Die einzelnen Baustoffe werden akribisch sortiert und getrennt, abgebaut und ausgehoben.



## 8

**Einbau:** Die rezyklierten Baustoffe werden auf der Baustelle wiederverwendet. Der Wertstoffkreislauf schliesst sich.



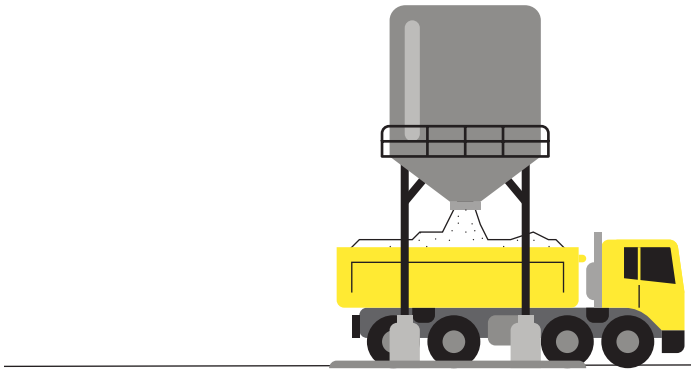
**Nachhaltigkeit im Fokus**

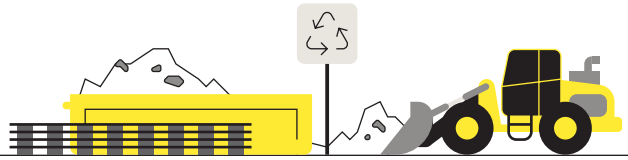
## 7

**Rücktransport:** Die aus dem Aushubmaterial hergestellten Sekundär-Kiesgemische werden just in time zurück auf die Baustelle geliefert.

## 6

**Herstellung Sekundärkies:** Aus den rezyklierten Kiesfraktionen werden über eine Mischanlage normkonforme Kiesgemische hergestellt.





## 2

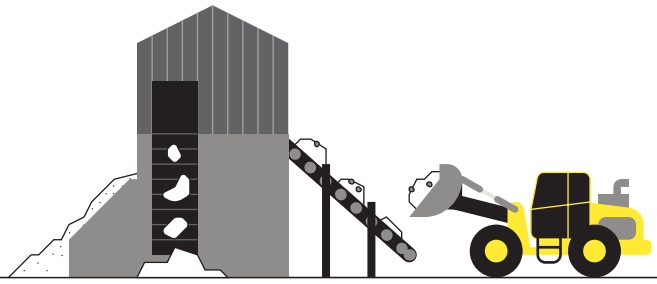
**Triage:** Das ausgehobene Material wird sortiert, dem Recycling oder der Deponie zugeführt oder auf der Baustelle zwischengelagert und wieder eingebaut.

## 3

**Abtransport:** Die Baustoffe werden gesondert nach ihrer Verwertung an ein lokales Recyclingunternehmen geliefert.

## 4

**Trockenaufbereitung Schüttgut:** Mittels Brechen und Sieben des Gleisschotters kann dieser als Schotter auf der Baustelle wiederverwertet werden. Überschüssiger oder ungeeigneter Schotter wird als Kornfraktion für die Herstellung der Fundationsschicht verwendet.



## 5

**Bodenwaschanlage:** Verschmutztes Bodenmaterial wird in der Bodenwaschanlage mit Wasser gereinigt, Fremdstoffe werden aussortiert und gesiebt. Das Aushubmaterial wird in Kiesfraktionen zerlegt.

# Infrastruktur-erneuerung Linie 11

**Die BLT erneuert von 2023 bis 2026 etappenweise die Infrastruktur der Linie 11 von Aesch Dorf bis Münchenstein Freilager. Dabei setzt sie auf nachhaltige Massnahmen wie Wertstoffkreislauf, Grüngleis und smarte Beleuchtung der Haltestellen.**

Die Infrastruktur der Linie 11 hat ihre Lebensdauer erreicht. Die Tramgleise, der Unterbau und die Fahrleitungen müssen auf diversen Streckenabschnitten vollständig erneuert und die Haltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst werden. Die erste von drei Bauphasen erfolgte im Jahr 2023 mit der Erneuerung des Streckenabschnitts von Aesch Dorf bis Aesch Arlesheimerstrasse sowie die zweite im Jahr 2024 von Reinach Landererstrasse bis Reinach Surbaum. Die dritte Bauphase ist im Jahr 2026 geplant. Dabei werden der Streckenabschnitt Reinach Surbaum bis Münchenstein Freilager vollständig erneuert sowie die Haltestellen Surbaum, Reinacherhof und Gartenstadt BehiG-konform umgebaut.

**Ressourcenschonender Wertstoffkreislauf**

Nach erreichter Lebensdauer von 40 Jahren werden die alten Schienen, Schwellen und Betonelemente demontiert sowie der Unterbau aus Schotter und Kies ausgehoben, rezykliert und als hochwertiges Sekundärkiesmaterial auf der Baustelle wiederverwendet. Dadurch werden Ressourcen geschont und der Abfall reduziert.

In den ersten zwei Bauphasen wurden rund 24’500 Tonnen aufbereitetes Sekundärkiesmaterial höchster Qualität der Baustelle zugeführt. Davon stammten rund 17’500 Tonnen von dem Fundations- und Kiesmaterial, das auf der Linie 11 ausgehoben und in einer Bodenaufbereitungsanlage rezykliert wurde.

**Ökologisches Grüngleis**

Auf dem lang gezogenen Streckenabschnitt im Siedlungsgebiet von Reinach wurde im Jahr 2024 ein sogenanntes Grüngleis angelegt. Rund 14’000 Quadratmeter Grünfläche ersetzen die bisherige Schotterfläche. Die Integration von Grüngleisen stellt eine vielseitige, nachhaltige Lösung mit ökologischen und sozialen Vorteilen dar. Grüngleise fördern die Pflanzenvielfalt und Biodiversität, verbessern die Luftqualität und tragen zu Hitzereduktion, Lärmminderung und Reduzierung der Treibhausgasemissionen bei. Zudem steigern sie durch ihre ästhetische Wirkung die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner.

**Smarte Beleuchtung an Haltestellen**

Die Haltestellen werden mit einer dimmbaren Beleuchtung ausgerüstet, für mehr Energieeffizienz und weniger Lichtemissionen. Befindet sich keine Person auf der Haltestelle, wird die Leistung automatisch auf ein Minimum von fünf Prozent gedimmt. Sobald sich eine Person oder ein Tram der Haltestelle nähert, wird die Beleuchtung mittels Bewegungssensoren wieder erhöht. Mit möglichst geringen Lichtemissionen kann die BLT aktiv zu einer Verbesserung der Vielfalt an nachtaktiven Insekten und Faltern beitragen.

38–39

# Kurznachrichten

## Inbetriebnahme Doppelspurausbau Spiesshöfli

Am Montag, 21. Oktober 2024, übergab der Kanton Basel-Landschaft das Bauwerk offiziell an die BLT als Betreiberin und Eignerin. In einem festlichen Akt mit geladenen Gästen würdigten Regierungsrat Isaac Reber, Vorsteher der Bau- und Umweltdirektion Basel-Landschaft, Caroline Rietschi, Gemeindepräsidentin Binningen, und Frédéric Monard, CEO BLT, das Bauprojekt, die gute Zusammenarbeit und die Bedeutung für das Leimental und die Region Nordwestschweiz. Am selben Abend fand ein Anlass für die Binninger Bevölkerung statt, um für ihre Geduld und ihr Verständnis während der Bauphase Danke zu sagen. Mit dem Doppelspurausbau Spiesshöfli ist der erste Meilenstein des Bauprojekts umgesetzt. Nun folgt die zweite Etappe mit dem Ausbau der Kantonsstrasse, die im Jahr 2026 abgeschlossen sein wird.

Flaschenhals beseitigt

## Ausflottung Schindler Trams

Eine Ära geht zu Ende

Die BLT startete im Mai 2024 mit der Ausflottung der Schindler Trams. Nachdem das serbische Transportunternehmen GSP Beograd kurz vor Vertragsunterzeichnung die Übernahme von 50 Schindler Trams abgesagt hatte, prüfte die BLT auf Anfrage des Staatssekretariats für Wirtschaft SECO eine mögliche Lieferung der Fahrzeuge nach Lviv, Ukraine.

Von den 58 Schindler Trams werden 33 Fahrzeuge an Electrotrans Lviv und zwei Fahrzeuge an die Thüringerwald und Strassenbahn Gotha GmbH geliefert sowie 20 Fahrzeuge recycelt. Drei Fahrzeuge bleiben bei der BLT, darunter das Bar Lounge Tram.

Die Ausserbetriebnahme der Schindler Trams wird bis Ende 2025 abgeschlossen sein, zeitgleich mit der Lieferung der letzten der 25 TINA Trams.

# Neue HR-Leiterin rekrutiert

Im September 2024 wählte der Verwaltungsrat Jacqueline Spirig einstimmig zur neuen CPO (Chief People Officer) und zum Mitglied der Geschäftsleitung. Jacqueline Spirig überzeugt durch ihre engagierte, begeisterungsfähige und empathische Art. Sie ist eine Macherin, die anpacken kann und gemeinsam mit ihrem Team massgeblich zum Erfolg der BLT beitragen will. Jacqueline Spirig bringt fundiertes Know-how im Personalwesen mit, ist eine lösungsorientierte Dienstleisterin und legt Wert auf einen kooperativen Führungsstil und guten Teamspirit. Ihre neue Funktion nahm sie am 1. Januar 2025 auf.

Jacqueline Spirig, CPO

Neues Angebot

# Einführung On-Demand Angebot

Die Buslinien 92 und 93 sind stark defizitär und dürfen von Gesetzes wegen in der bestehenden Form nicht weitergeführt werden. Der Kanton Basel-Landschaft beauftragte Ende 2024 die BLT, ein On-Demand Angebot per 1.3.2025 einzuführen – vorerst als mehrmonatiger Testbetrieb und ab Fahrplanwechsel Dezember 2025 als Regelbetrieb. Die Pick-e-Bike AG betreibt im Auftrag der BLT das On-Demand Angebot «Pick-e-Ride», das auf der BLT-eigenen «Smart Micro Mobility-Plattform» basiert. Die Umsetzung und die Weiterentwicklung des neuen Angebots erfolgen in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden sowie Kundinnen und Kunden.

# Bestbewertung SiBe/SiGe

Als Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen muss die BLT gemäss europäischem Recht ihre Prozessvorgaben durch das BAV beurteilen lassen. Aufgrund dieses Prüfverfahrens wird eine Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung (SiBe/SiGe) ausgestellt. Die BLT erhielt Anfang Dezember 2024 die Genehmigung für die maximale Dauer von fünf Jahren. Die Bestbewertung durch das BAV unterstreicht, dass die BLT in ihrer Branche stark aufgestellt ist.

# Kennzahlen BLT 2024

## Fahrgäste

In Mio.

**11,7** Busfahrgäste

**50,1**

**36,0** Tramfahrgäste

**2,4** Bahnfahrgäste

**+5,4 %**

## Personenkilometer

In Mio.

**170,6**

**3,4** Pkm pro Fahrgast

## App «U-Abo»

**387'884**

Downloads,
kumuliert

**+15,8 %**

Umsatzsteigerung 2024
CHF +4,7 Mio.

## Apps «Tickets» und «Basel Go!»

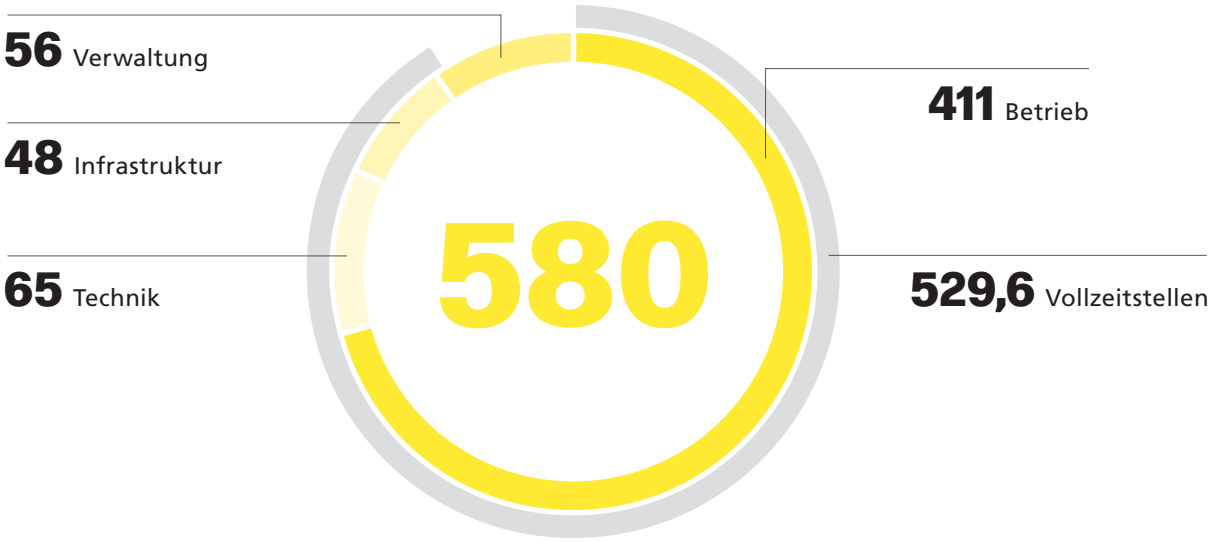
**427'086**

Downloads,
kumuliert

**+8,9 %**

Umsatzsteigerung 2024
CHF +0,96 Mio.

## Mitarbeitende



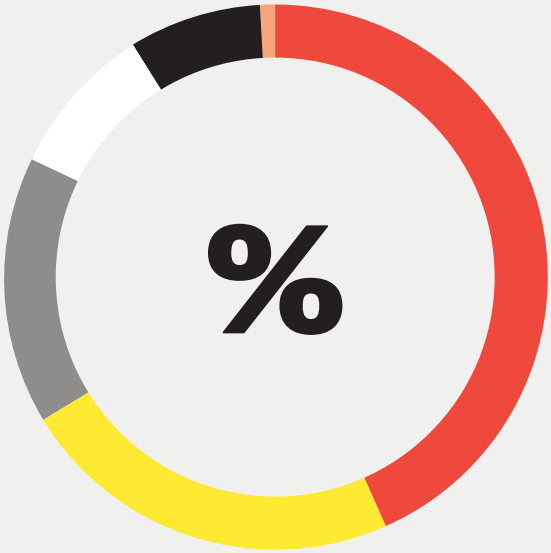

**84,3 %**
489 Männer

**15,7 %**
91 Frauen

davon **58,7 %**
Männer (71)

davon **41,3 %**
Frauen (50)

## Aktionäre




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

## Finanzkennzahlen

**Betriebsertrag**
in Mio. CHF
**144,0**

**Personen-verkehrsertrag**
in Mio. CHF
**53,7**

**Jahresergebnis**
in Mio. CHF
**1,05**

**Bilanzsumme**
in Mio. CHF
**954,2**

## Tram-, Bahn- und Busflotte

**10**
TINA Trams

**38**
Tango Trams

**47**
Schindler Trams

**10**
Tramlink
Stadtbahnfahrzeuge

**4**
Nostalgietrams

**79**
Linienbusse

davon
**20**
Elektrobusse

# Finanzieller Lagebericht

**Die BLT entwickelte sich im Jahr 2024 erneut sehr positiv. Insgesamt waren 50,1 Millionen Fahrgäste auf dem Liniennetz der BLT unterwegs, 5,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Die BLT erwirtschaftete einen Gewinn von CHF 1,05 Millionen und lag damit über Budget. Ein bedeutender Meilenstein war die Inbetriebnahme der neuen TINA Tramflotte in den ordentlichen Linienverkehr.**

## Geschäftsentwicklung

Im abgeschlossenen Geschäftsjahr konnte die BLT einen Gesamtgewinn von CHF 1,05 Millionen erwirtschaften (2023: +4,7 Mio., 2022: –0,6 Mio.). Der Haupttreiber für den hohen Gewinn im Jahr 2023 bildete der Einmaleffekt aus dem Verkauf eines Grundstücks im marktwirtschaftlichen Bereich.

Die Sparte «Infrastruktur» schloss mit einem Verlust von CHF –0,7 Millionen ab. Gegenüber dem Budget konnte der avisierte Verkehrsertrag in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» mit einer Zunahme von CHF 2,1 Millionen deutlich übertroffen werden. Der gesamte TNW hatte im Jahr 2024 eine Zunahme an Fahrgästen zu verzeichnen. Dank den höheren Verkehrserträgen erwirtschaftete die Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» ein positives Ergebnis von CHF 0,6 Millionen. Der marktwirtschaftliche Bereich schliesst mit einem Gewinn nach Steuern von CHF 1,1 Millionen ab.

### Verkehrserträge

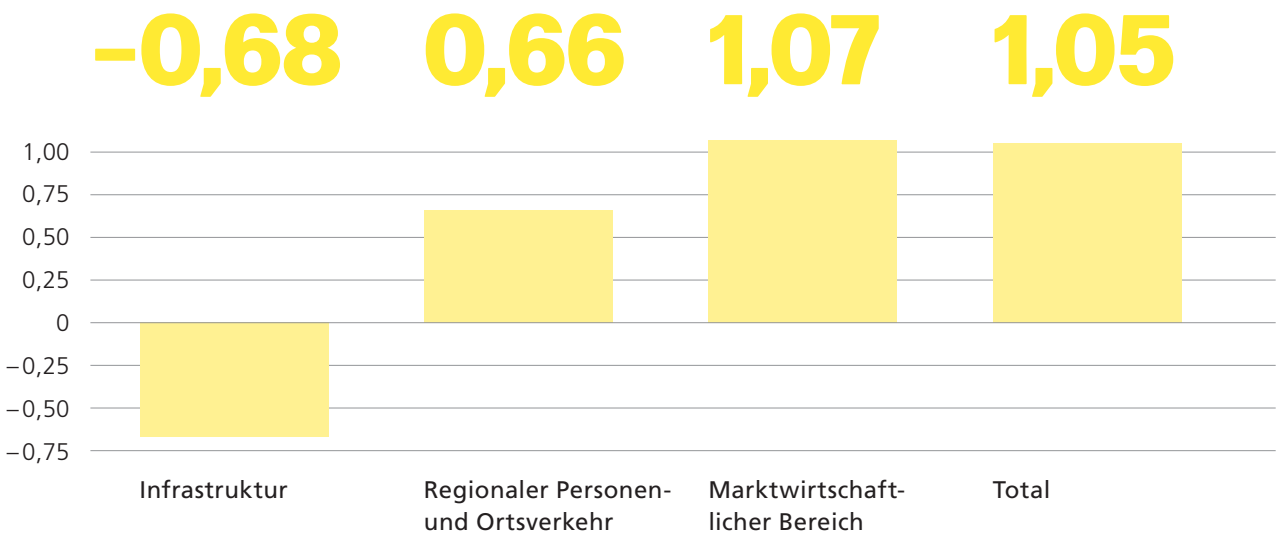
Die Verkehrseinnahmen stiegen auf CHF 53,7 Millionen, was einer Zunahme von CHF 2,4 Millionen gegenüber Vorjahr entspricht. Im Jahr 2024 setzte sich der Trend fort, dass sich die Aboverkäufe nach der Pandemie weniger stark erholten als die Verkäufe von Einzelfahrkarten (Bartarif). Der BLT Anteil an den Gesamteinnahmen aus dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) liegt mit 21,93 % auf dem Vorjahresniveau.

### Abgeltungen

Die Abgeltungen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» erhöhten sich gemäss Leistungsvereinbarung auf CHF 49,6 Millionen (Vorjahr: CHF 44,8 Mio.). Die Hauptgründe für die Steigerung sind die höheren Abschreibungen der neuen TINA Tramflotte sowie neuer E-Busse, die Modernisierung der Tango Fahrzeuge, die höheren Personalkosten und die allgemeine Teuerung. In der Sparte Infrastruktur nahmen die Abgeltungen um CHF 1,3 Millionen ab. Die Abschreibungen nicht aktivierbarer Investitionen gingen im Vergleich zum Vorjahr zurück.

## Spartenergebnisse

In Mio. CHF




**Betriebsaufwand**

Im Vergleich zum Jahr 2023 stieg der Betriebsaufwand. Die grössten Kostentreiber waren die Fahrzeugmodernisierung, die IT-Kosten, einmalige Kosten betreffend das 50-Jahre-Jubiläum und eine höhere Vorsteuerkürzung der Mehrwertsteuer (Zunahme an Subventionen und Veränderung Pauschalsatz).

**Personalaufwand**

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr insgesamt um CHF 2,2 Millionen. Die Hauptreiber waren die Zunahme der Vollzeitstellen (Ausbildung TINA Tram), die Erhöhung der Zulagen im Fahrdienst sowie der Ausgleich der Teuerung. Ende 2024 waren 529,6 Vollzeitstellen (FTE) bei der BLT besetzt. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 34,3 FTE, welche vorwiegend im Fahrdienst erfolgte. Damit konnte eine Unterbelegung im Fahrdienst behoben und der Betrieb stabilisiert werden.

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen reduzierten sich im Jahr 2024 aufgrund der Abnahme der nicht aktivierbaren Investitionen um CHF 1,3 Millionen auf CHF 41,9 Millionen. Infolge der Inbetriebnahme der TINA Trams wurden im Berichtsjahr zum ersten Mal Abschreibungen auf der neuen Flotte erfasst. Gleichzeitig konnten nur 4 Elektrobusse aktiviert werden. Die Lieferung von 5 weiteren Elektrobussen hat sich verzögert und wird erst im Frühjahr 2025 erfolgen.

**Finanzergebnis**

Das Finanzergebnis ist leicht besser als budgetiert. Im Berichtsjahr konnten mit Festgeldanlagen höhere Zinserträge als budgetiert erzielt werden. Durch die Inbetriebnahme der TINA Trams und die daraus fälligen Teilzahlungen reduzierten sich die flüssigen Mittel im letzten Quartal wie geplant.

**Ergebnis marktwirtschaftlicher Bereich**

Der marktwirtschaftliche Bereich erwirtschaftete einen budgetierten Gewinn von CHF 1,1 Millionen. Im Jahr 2023 wurde ein einmaliger Gewinn aus dem Verkauf eines Grundstücks ausgewiesen. Per 1. Juli 2024 wurden die Mieten aufgrund des Referenzzinssatzes angehoben. Im vergangenen Jahr wurde eine ganzheitliche Immobilienstrategie zur langfristigen Entwicklung der Immobiliensparte erarbeitet. Ziel ist es, die Erträge des marktwirtschaftlichen Bereichs nachhaltig zu steigern.

**Beteiligungen**

Die drei Beteiligungen der BLT entwickelten sich im Berichtsjahr stabil. Pick-e-Bike konnte im August 2024 mit der Innovation «Speedsetting» ihre Kundenbasis ausbauen (+10 %). Neu ist es auch ohne Führerausweis möglich, ein Pick-e-Bike auszuleihen. Die Werbeeinnahmen der Moving Media AG konnten die Sparte Regionaler Personen- und Ortsverkehr wie budgetiert um CHF 1,4 Millionen entlasten (Vorjahr CHF 1,7 Mio.). Bei der BLT Sonnenenergie AG wurde das Photovoltaik-Projekt auf dem Dach der Remise in Rodersdorf umgesetzt.

### Investitionen (Infrastruktur und Regionaler Personenverkehr)

Insgesamt betrugen die Investitionen zulasten des Bahninfrastrukturfonds für die Instandsetzung auf den Strecken der Linien 10, 11 und 19 zusammen CHF 40,5 Millionen (Vorjahr CHF 40,7 Mio.). Die Investitionen in die Infrastruktur der Linie 14 betrugen CHF 2,4 Millionen (Vorjahr CHF 8,2 Mio.). Über das Agglomerationsprogramm wurden insgesamt CHF 1,1 Millionen finanziert (Doppelspurausbau Spiesshöfli).

Die Investitionen in der Sparte «Regionaler Personen- und Ortsverkehr» betrugen im Jahr 2024 CHF 26,7 Millionen (Vorjahr CHF 13,7 Mio.). Die Zunahme gegenüber Vorjahr ist auf die Restzahlung für die Tramlink Flotte (Waldenburgerbahn) sowie die Inbetriebnahme der TINA Tramflotte zurückzuführen.

### Externe Audits

Als Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen muss die BLT gemäss europäischem Recht ihre Prozessvorgaben durch das BAV beurteilen lassen. Aufgrund dieses Prüfverfahrens wird eine Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung (SiBe/SiGe) ausgestellt. Die BLT erhielt Anfang Dezember die Genehmigung für die maximale Dauer von fünf Jahren.

### Rechnungslegung

Der neue Standard Swiss GAAP FER 28 «Zuwendungen der öffentlichen Hand» wurde erstmals im Geschäftsbericht 2024 angewendet.

## Liquidität und Finanzierung

Der Geldfluss aus operativer Tätigkeit betrug in der Berichtsperiode CHF 44,7 Millionen (Vorjahr CHF 32,0 Mio.). Die Zunahme des Geldflusses aus Betriebstätigkeit ist hauptsächlich auf die Erhöhung bei den Verbindlichkeiten zum Jahresende zurückzuführen.

Gegenüber 2023 reduzierte sich der Geldabfluss aus Investitionstätigkeit mit CHF –67,1 Millionen erheblich. Im Vorjahr waren höhere Teilzahlungen der neuen TINA und Tramlink Flotte enthalten.

Der negative Geldfluss aus Finanzierung von CHF –4,8 Millionen generierte sich 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 Sparte Infrastruktur wurden von dem Bahninfrastrukturfonds und 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 und bewertet. Der Bericht zuhanden des Verwaltungsrats gibt Auskunft über die Risikolage sowie die bereits ergriffenen und geplanten Massnahmen zur Risikovermeidung respektive Minimierung einer möglichen Auswirkung.

### Wesentliche Risiken

Wie in den Vorjahren wurden folgende zwei wesentliche Kernrisiken 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

Die Angebotsvereinbarung für das Jahr 2024 über die Abgeltung im Regionalen Personen- und Ortsverkehr wurde im Dezember 2024 unterschrieben und bezahlt. Die Offerten für die Jahre 2025 und 2026 wurden termingerecht an die Besteller übermittelt. Das Bundesamt für Verkehr teilte im November 2024 mit, dass für das Jahr 2025 nur eine einjährige Angebotsvereinbarung abgeschlossen werden soll. Die Angebotsvereinbarung für das Jahr 2026 wird separat, nach Vorliegen des definitiven Bundeskredits 2026, abgeschlossen.

Die Leistungsvereinbarung der Sparte «Infrastruktur» für die Abgeltung der Instandhaltung und Instandsetzung für die Periode 2025–2028 ist vom BAV unterschrieben.

## Forschung und Entwicklung

Die Communication-Based Train Control-Technologie (CBTC) soll weiter ausgebaut werden. Durch den Refit der Tango Flotte soll diese innovative Technologie ebenfalls auf den BLT Stammlinien 10 und 11 zum Einsatz kommen. Im Kundenservice wurde eine neue KI-basierende Chatbot-Technologie erfolgreich eingeführt. Der Chatbot gibt über alle wichtigen Informationen der BLT und des Tarifverbunds Nordwestschweiz (inkl. Fahrplan) Auskunft.

## Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Jahr 2024 traten keine aussergewöhnlichen Ereignisse ein.

## Ausblick

### Finanziell

Beim Verkehrsertrag rechnen wir im Jahr 2025 mit einer weiteren Steigerung der Einnahmen. Auf der Kostenseite rechnen wir bei den Sachkosten wie auch bei den Abschreibungen ebenfalls mit einer Zunahme. Mit der geplanten Angebotserweiterung (10. GLA) Ende 2025 müssen zusätzlich Mitarbeitende im Fahrdienst Bus rechtzeitig rekrutiert werden. Dies führt neben der zu erwartenden Teuerung zu einer weiteren Erhöhung der Personalkosten. Infolge der Neuanschaffung von E-Bussen und der fortlaufenden Inbetriebnahme der TINA Tramflotte werden die Abschreibungen im Jahr 2025 weiter zunehmen. Wir erwarten ausgeglichene Ergebnisse in den abgeltungsberechtigen Sparten.

Im Jahr 2025 ist eine zusätzliche Offerte für die Abgeltung im Regionalen Personen- und Ortsverkehr für die Fahrplanperiode 2026 einzureichen.

### Liquidität

Die BLT wird künftig die flüssigen Mittel für grössere Beschaffungen in der Sparte Regionaler Personen- und Ortsverkehr (E-Busse und Refit Trams) mithilfe von Fremdkapital (mit Bundesgarantien) beschaffen müssen. Dies wird den Finanzaufwand erhöhen.

### Operativ

Die Tango Tramflotte muss nach rund 15 Jahren Betrieb rundum erneuert werden (Refit). Neben dem ordentlichen Revisionszyklus sollen die bestehenden Fahrzeuge mit der neuesten Technologie (CBTC) ausgestattet werden. Der Anteil der Elektrobusflotte wird im Rahmen der laufenden Ersatzbeschaffungen kontinuierlich erhöht. Im Jahr 2025 ist die Lieferung von 14 Elektrofahrzeugen geplant. In Waldenburg soll der Fahrbetrieb auf GoA2 (grade of automation) umgestellt werden.

Die Digitalisierung der internen Geschäftsprozesse wird weiter vorangetrieben, und im marktwirtschaftlichen Bereich wird die Umsetzung der Immobilienstrategie im Fokus stehen. Das Vorprojekt für eine ganzheitliche Arealentwicklung Hüslimatt wird weitergeführt.

Im neuen Jahr sind weitere Innovationen in den Bereichen Firmenkundengeschäft (B2B) und im On-Demand Angebot geplant.

### Regulatorisch

Weitere Vorgaben über die finanzielle Darstellung der abgeltungsberechtigten Sparten sind vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geplant. Sobald die Richtlinien in Kraft treten, werden sie in die bestehenden Abläufe integriert.

Durch die Umstellung der Rechnungslegung von OR auf Swiss GAAP FER im Jahr 2021 mussten die Stillen Reserven, welche teilweise seit der Gründung der BLT bestanden, aufgelöst werden. Diese wurden gemäss Vorgabe des BAV vollständig den Reserven nach Art. 36 PBG zugeschieden. Unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft und des BAV wurde eine Arbeitsgruppe beauftragt, eine mögliche Verwendung oder Rückführung der Reserven zu prüfen.

# Erfolgsrechnung

| In TCHF | Erläuterung | **2024** | 2023 |
|---|---|---|---|
| Verkehrsertrag | | 53’679 | 51’323 |
| Abgeltungen | 1 | 76’826 | 73’283 |
| Aktivierte Eigenleistungen | | 1’129 | 1’133 |
| Sonstiger Betriebsertrag | 2 | 12’349 | 15’276 |
| **Total Betriebsertrag** | | **143’984** | **141’015** |
| Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien | 3 | –11’108 | –9’684 |
| Sachaufwand | 4 | –14’177 | –15’470 |
| Personalaufwand | 5 | –61’944 | –59’752 |
| Sonstiger Betriebsaufwand | | –13’667 | –11’431 |
| **Total Betriebsaufwand** | | **–100’896** | **–96’337** |
| **Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)** | | **43’088** | **44’678** |
| Abschreibungen auf Sachanlagen | | –41’904 | –43’183 |
| **Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)** | | **1’184** | **1’495** |
| Finanzertrag | | 275 | 273 |
| Finanzaufwand | | –1’378 | –1’130 |
| **Betriebsergebnis vor Steuern (EBT)** | | **81** | **638** |
| Betriebsfremdes Ergebnis | 6 | 1’151 | 4’479 |
| **Ergebnis vor Steuern** | | **1’232** | **5’118** |
| Steuern | 7 | –183 | –404 |
| **Jahresergebnis** | | **1’049** | **4’713** |

# Bilanz

| In TCHF | Erläuterung | **31.12.2024** | 31.12.2023 |
|---|---|---|---|
| **Aktiven** | | | |
| Flüssige Mittel | 8 | 63’012 | 80’256 |
| Kurzfristige Geldanlagen | | 2’000 | 12’000 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 9 | 15’772 | 17’126 |
| Sonstige kurzfristige Forderungen | 10 | 1’973 | 3’105 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | 11 | 16’946 | 17’027 |
| Vorräte | 12 | 10’941 | 9’032 |
| **Total Umlaufvermögen** | | **110’645** | **138’546** |
| Sachanlagen | 13 | 831’269 | 803’773 |
| Finanzanlagen | 14, 15 | 12’285 | 15’287 |
| **Total Anlagevermögen** | | **843’554** | **819’060** |
| **Total Aktiven** | | **954’199** | **957’607** |
| **Passiven** | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 15’553 | 12’819 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 16 | 9’856 | – |
| Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten | 17 | 17’176 | 22’288 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | 18 | 27’438 | 24’908 |
| Kurzfristige Rückstellungen | 19 | 2’333 | 2’148 |
| **Total kurzfristiges Fremdkapital** | | **72’355** | **62’163** |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 16 | 726’186 | 740’834 |
| Langfristige Rückstellungen | 19 | 500 | 500 |
| **Total langfristiges Fremdkapital** | | **726’686** | **741’334** |
| **Total Fremdkapital** | | **799’041** | **803’497** |
| **Eigenkapital** | | | |
| Aktienkapital | | 13’100 | 13’100 |
| Gewinnreserven | | 141’019 | 136’306 |
| Jahresergebnis | | 1’049 | 4’713 |
| Eigene Aktien | | –10 | –10 |
| **Total Eigenkapital** | | **155’158** | **154’109** |
| **Total Passiven** | | **954’199** | **957’607** |

# Geldflussrechnung

| In TCHF | **2024** | 2023 |
|---|---|---|
| **Geldfluss aus Betriebstätigkeit** | | |
| Jahresergebnis | 1’049 | 4’713 |
| Abschreibungen Sachanlagen | 41’904 | 43’183 |
| Abschreibungen nicht betriebliche Sachanlagen | 916 | 845 |
| Ergebnis aus Anwendung der Equity-Methode | –33 | –100 |
| Veränderung kurz- und langfristige Rückstellungen | 185 | 128 |
| Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens | –147 | –1’816 |
| Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1’353 | –1’930 |
| Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen | 1’213 | 9’956 |
| Veränderung Vorräte | –1’909 | –492 |
| Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2’735 | –12’122 |
| Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzungen | –2’583 | –10’367 |
| **Geldfluss aus Betriebstätigkeit**[1, 2] | **44’682** | **31’998** |
| **Geldfluss aus Investitionstätigkeit** | | |
| Investitionen in Sachanlagen | –70’315 | –111’029 |
| Devestitionen von Sachanlagen | 147 | 5’031 |
| Investitionen in Finanzanlagen | 0 | –336 |
| Devestitionen von Finanzanlagen | 3’035 | 3’238 |
| **Geldfluss aus Investitionstätigkeit** | **–67’134** | **–103’096** |
| **Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit** | | |
| Aufnahme kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | – | – |
| Rückzahlung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | – | –163 |
| Aufnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten | 6’171 | 34’329 |
| Rückzahlung langfristige Finanzverbindlichkeiten | –10’963 | –7’127 |
| **Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit** | **–4’792** | **27’039** |
| **Veränderung Flüssige Mittel** | **–27’244** | **–44’059** |
| **Nachweis Veränderung Flüssige Mittel** | | |
| Stand 01.01. | 92’256 | 136’315 |
| Stand 31.12. | 65’012 | 92’256 |
| **Veränderung Flüssige Mittel** | **–27’244** | **–44’059** |
| [1] Davon bezahlte Zinsen | 1’362 | 623 |
| [2] Davon bezahlte Steuern | 151 | 740 |

# 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 31.12.2023 vor Gewinnverteilung** | **13'100** | **–10** | **87'836** | **5'361** | **7'720** | **30'206** | **5'183** | **4'713** | **154'109** |
| Ergebniszuweisung | | | 80 | 102 | 382 | 3'734 | 415 | –4'713 | – |
| **Eigenkapital 31.12.2023** | **13'100** | **–10** | **87'916** | **5'463** | **8'102** | **33'940** | **5'598** | **–** | **154'109** |
| Rückführung von Neubewertungs-reserven | | | | | | | | | – |
| Erwerb/Veräusserung Eigene Aktien | | | | | | | | | – |
| **Jahresergebnis** | | | | | | | | **1'049** | **1'049** |
| **Eigenkapital 31.12.2024** | **13'100** | **–10** | **87'916** | **5'463** | **8'102** | **33'940** | **5'598** | **1'049** | **155'158** |

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 31.12.2024 auf 33 Aktien (Vorjahr: 33 Aktien).

# Anhang zur Jahresrechnung

## Grundsätze zur Rechnungslegung

**a. Allgemeines**

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

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

Der Verwaltungsrat hat die vorliegende Jahresrechnung an seiner Sitzung vom 14. April 2025 gutgeheissen. Sie unterliegt der Genehmigung durch die Generalversammlung der Aktionäre vom 26. Mai 2025.

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.

| | **31.12.2024** | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Bilanz | | |
| EUR/CHF | 0.938 | 0.930 |

Die gemittelten Monatsmittelkurse ergeben einen Jahresdurchschnittskurs EUR/CHF von 0.964.

**d. Bewertungsgrundsätze**

**Flüssige Mittel**

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

**Kurzfristige Geldanlagen und Wertschriften**

Kurzfristige Geldanlagen bestehen aus Festgeldanlagen mit Restlaufzeiten von vier bis zu 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 Nutzungsdauer und das Vorliegen von Hinweisen auf eine Wertbeeinträchtigung werden jährlich überprüft. Vermögensbezogene Zuwendungen in Form von Investitionszuschüssen werden brutto dargestellt.

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. Vermögenswertbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand werden hier erfasst und über die gleiche Laufzeit wie die finanzierten Anlagen abgeschrieben. Folglich haben sie keinen Einfluss auf das Ergebnis.

**Sonstige Verbindlichkeiten**

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

**Rückstellungen**

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

**e. Vorsorgeverpflichtungen**

Die Mitarbeitenden der BLT sind der Pensionskasse des Kantons Basel-Landschaft (BLPK) angeschlossen. Der Vorsorgeplan wird durch Beiträge des Arbeitgebers und der 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 wirtschaft-

lichen Nutzens erfolgt, sofern es zulässig und beabsichtigt ist, die Überdeckung zur Senkung der zukünftigen Arbeitgeberbeiträge einzusetzen. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, sofern die Voraussetzungen für die Bildung einer Rückstellung erfüllt sind. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtungen werden, wie die auf die Periode abgegrenzten Beiträge, erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

**f. Steuern**

Das StHG regelt in Art. 23 Abs. 1 lit. j die Steuerbefreiung der vom Bund konzessionierten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, die für diese Tätigkeit Abgeltungen erhalten oder aufgrund ihrer Konzession einen ganzjährigen Betrieb von nationaler Bedeutung aufrechterhalten müssen. Die Steuerbefreiung erstreckt sich auch auf Gewinne aus der konzessionierten Tätigkeit, die frei verfügbar sind. Von der Steuerbefreiung ausgenommen sind Nebenbetriebe und Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit haben. Der Steueraufwand der Periode setzt sich aus laufenden und latenten Ertragssteuern zusammen. Die laufenden Ertragssteuern werden mit den für die BLT geltenden Steuersätzen berechnet. Die latenten Steuern ergeben sich aus den Bewertungsdifferenzen zwischen den Steuerbilanzwerten und den Buchwerten gemäss SGF, welche mit den erwarteten Steuersätzen bewertet werden. Diese Bewertungsdifferenzen werden nur dann bilanziert, wenn sie mit hoher Wahrscheinlichkeit mit zukünftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet werden können. Die zurzeit angewendeten Steuersätze zur Abgrenzung der latenten Steuern belaufen sich auf 7,36 Prozent beim Bund, 7,50 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 | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| **1** | **Abgeltungen** | | |
| | Abschreibungsabgeltung Infrastruktur BIF | 23’642 | 25’135 |
| | Betriebsabgeltung Infrastruktur BIF | 3’555 | 3’323 |
| | Abgeltung Regionaler Personen- und Ortsverkehr | 49’629 | 44’825 |
| | **Total Abgeltungen** | **76’826** | **73’283** |
| **2** | **Sonstiger Betriebsertrag** | | |
| | Abgeltung gemäss Staatsvertrag der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt | 3’412 | 4’202 |
| | Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte | 1’735 | 2’510 |
| | Unterhalt Infrastruktur | 1’435 | 1’663 |
| | Werbeertrag | 1’981 | 2’377 |
| | Miet- und Pachterträge | 604 | 629 |
| | Übrige Erträge | 3’184 | 3’894 |
| | **Total Sonstiger Betriebsertrag** | **12’349** | **15’276** |
| **3** | **Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien** | | |
| | Unterhalt Anlagen | 3’865 | 3’575 |
| | Unterhalt Fahrzeuge | 6’507 | 5’498 |
| | Unterhalt Mobilien | 736 | 610 |
| | **Total Unterhalt Anlagen, Fahrzeuge, Mobilien** | **11’108** | **9’684** |
| **4** | **Sachaufwand** | | |
| | Infrastrukturbenützung | 9’129 | 10’297 |
| | Energie und Verbrauchsstoffe | 5’048 | 5’174 |
| | **Total Sachaufwand** | **14’177** | **15’470** |
| **5** | **Personalaufwand** | | |
| | Löhne und Gehälter | 45’766 | 43’528 |
| | Beiträge Sozialversicherungen und Personalvorsorge | 10’155 | 11’334 |
| | Übriger Personalaufwand | 6’023 | 4’891 |
| | **Total Personalaufwand** | **61’944** | **59’752** |
| **6** | **Betriebsfremdes Ergebnis** | | |
| | Ertrag der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich | 3’691 | 7’489 |
| | Aufwand der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich | –1’623 | –2’165 |
| | Abschreibungen der Sparte marktwirtschaftlicher Bereich | –916 | –845 |
| | **Total Betriebsfremdes Ergebnis** | **1’151** | **4’479** |
| **7** | **Steuern** | | |
| | Laufende Ertragssteuern | 151 | 740 |
| | Latente Steuern | 33 | –336 |
| | **Total Steuern** | **183** | **404** |

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 | **31.12.24** | 31.12.23 |
|---|---|---|---|
| **8** | **Flüssige Mittel** | | |
| | Frei verfügbare Mittel | 39’940 | 60’698 |
| | Zweckgebundene Mittel[1] | 5’295 | 12’775 |
| | Flüssige Mittel des marktwirtschaftlichen Bereichs | 17’777 | 6’783 |
| | **Total Flüssige Mittel** | **63’012** | **80’256** |
| **9** | **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** | | |
| | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 16’095 | 17’475 |
| | Delkredere | –322 | –350 |
| | **Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** | **15’772** | **17’126** |
| **10** | **Sonstige kurzfristige Forderungen** | | |
| | Vorsteuerforderungen | 371 | 2’325 |
| | Forderungen marktwirtschaftlicher Bereich | 1’471 | 707 |
| | Übrige kurzfristige Forderungen | 131 | 73 |
| | **Total Sonstige kurzfristige Forderungen** | **1’973** | **3’105** |
| **11** | **Aktive Rechnungsabgrenzungen** | | |
| | Verkehrsertrag | 15’674 | 14’590 |
| | Übrige | 1’272 | 2’437 |
| | **Total Aktive Rechnungsabgrenzungen** | **16’946** | **17’027** |
| **12** | **Vorräte** | | |
| | Schienen | 2’321 | 1’369 |
| | Ersatzteile Schienenfahrzeuge | 5’789 | 4’560 |
| | Übrige Vorräte | 2’831 | 3’104 |
| | **Total Vorräte** | **10’941** | **9’032** |

[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 31.12.2023** | – | 104’774 | 157’500 | 415’867 | 125’632 | **803’773** |
| **Anschaffungskosten Werte per 31.12.2023** | **–** | **217’554** | **368’933** | **701’671** | **125’632** | **1’413’791** |
| Zugänge | – | 1’213 | 65’761 | 12’147 | 70’677 | **149’798** |
| Abgänge[1] | – | – | –9’885 | –87 | –83’778 | **–93’749** |
| **Werte per 31.12.2024** | **–** | **218’767** | **424’810** | **713’730** | **112’532** | **1’469’839** |
| *Davon Renditeobjekte* | – | *49’444* | – | *799* | – | ***50’243*** |
| **Kumulierte Wertberichtigung Werte per 31.12.2023** | **–** | **–112’780** | **–211’434** | **–285’804** | **–** | **–610’017** |
| Planmässige Abschreibungen | – | –4’419 | –15’076 | –19’030 | – | **–38’525** |
| Abgänge | – | – | 9’885 | 87 | – | **9’972** |
| Reklassifikationen | – | – | – | – | – | **–** |
| **Werte per 31.12.2024** | **–** | **–117’199** | **–216’624** | **–304’747** | **–** | **–638’570** |
| *Davon Renditeobjekte* | – | *–23’337* | – | *–80* | – | ***–23’418*** |
| **Nettobuchwert per 31.12.2024** | **–** | **101’568** | **208’186** | **408’983** | **112’532** | **831’269** |

[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 31.12.2023** | **9’608** | **2’087** | **867** | **2’725** | **15’287** |
| Abgänge | –2’414 | –33 | – | –588 | **–3’035** |
| Zugänge | – | – | – | 33 | **33** |
| **Werte per 31.12.2024** | **7’193** | **2’054** | **867** | **2’170** | **12’285** |

## 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 31.12.2024** | | | | | | |
| Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV[1] | **4’142** | 16’567 | 28’992 | **45’558** | **49’700** | 1,24 % |
| Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV[1] | **4’142** | 16’567 | 28’992 | **45’558** | **49’700** | 1,44 % |
| Hypothek von Finanzinstitut für markwirtschaftlichen Bereich | **–** | – | 23’700 | **23’700** | **23’700** | 1,62 % |
| Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur EBG | **–** | 9’563 | 208’611 | **218’174** | **218’174** | – |
| Darlehen der öffentlichen Hand Sparte Infrastruktur BIF | **–** | – | 347’418 | **347’418** | **347’418** | – |
| Darlehen der öffentlichen Hand Sparte RPV | **1’573** | 5’893 | 39’885 | **45’777** | **47’350** | – |
| **Total** | **9’856** | **48’589** | **677’597** | **726’186** | **736’042** | |
| **Werte per 31.12.2023** | | | | | | |
| Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV[1] | **–** | – | 49’700 | **49’700** | **49’700** | 1,24 % |
| Kredit von Finanzinstitut für Sparte RPV/OV[1] | **–** | – | 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** | |

[1] Für diese Kredite ist jeweils eine Bundesgarantie vorhanden.

# Details zu Positionen der Bilanz

| In TCHF | 31.12.24 | 31.12.23 |
|---|---|---|
| **17 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten** | | |
| Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten | | |
| – gegenüber Dritten | 4 | 5’451 |
| – gegenüber Vorsorgewerken | 1’229 | 1’483 |
| – gegenüber sonstigen Nahestehenden | 223 | 226 |
| – gegenüber Bund und Kantonen | 17’730 | 2’234 |
| – gegenüber Verkehrsunternehmen | –2’011 | 12’894 |
| **Total Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten** | **17’176** | **22’288** |
| **18 Passive Rechnungsabgrenzungen** | | |
| TNW-Einnahmen | 17’161 | 15’582 |
| Fahrausweise (Generalabonnement, Halbtax-Abonnement, Mehrfahrtenkarte) | 5’220 | 5’019 |
| Übrige Abgrenzungen | 5’057 | 4’306 |
| **Total Passive Rechnungsabgrenzungen** | **27’438** | **24’908** |

**19 Rückstellungen**

| In TCHF | Steuer-rückstellungen | Sonstige Rückstellungen | **Total** |
|---|---|---|---|
| **Stand 31.12.2023** | **400** | **2’248** | **2’648** |
| Bildung | – | 185 | **185** |
| **Stand 31.12.2024** [1] | **400** | **2’433** | **2’833** |
| | | | *2’333* |

[1] Davon kurzfristige Rückstellungen kleiner 1 Jahr

# 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 31.12.2023 publiziert.

In TCHF

**Vorsorgeplan**

| Über-/ Unterdeckung gemäss SGF per 31.12.2023 | Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2023 | Wirtschaftlicher Anteil per 31.12.2022 | Veränderung des wirtschaftlichen Anteils per 31.12.2023 | Abgegrenzte Beiträge 31.12.2024 | Vorsorgeaufwand im Personalaufwand 2024 enthalten |
|---|---|---|---|---|---|
| 5’793 | – | – | – | 5’084 | 5’084 |

| Deckungsgrad 31.12.2023 | Deckungsgrad 31.12.2022 |
|---|---|
| 118,3 % | 115,3 % |

In TCHF

**Arbeitgeberbeitragsreserve**

| Nominalwert | Verwendungsverzicht | Bilanzwert per 31.12.2024 | Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand |
|---|---|---|---|
| 7’193 | Nein | 7’193 | Kein Ergebnisausweis |

Im Personalaufwand ist eine Einlage in den Rententeuerungsfonds von 1’000 TCHF (Vorjahr 2’500 TCHF) enthalten.

## Transaktionen und offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen

| Wesentliche Transaktionen mit nahestehenden Personen und Organisationen | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| In TCHF | | |
| **Bund** | | |
| – Abgeltungen RPV | **13’767** | 11’978 |
| – Abgeltungen Infrastruktur | **27’197** | 28’458 |
| **Kanton Basel-Landschaft** | | |
| – Abgeltungen | **27’382** | 29’372 |
| – Investitionsbeiträge an Ausbau Infrastruktur | **–** | 12’040 |
| **Kanton Basel-Stadt** | | |
| – Abgeltungen RPV | **6’313** | 5’545 |
| **Kanton Solothurn** | | |
| – Abgeltungen RPV | **2’167** | 2’132 |
| **TNW** | | |
| – Administrative Unterstützung | **730** | 648 |

| Wesentliche offene Positionen mit nahestehenden Personen und Organisationen | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| In TCHF | | |
| **Bund** | | |
| – Darlehen | **351’015** | 356’714 |
| – Kreditoren | **12** | 5 |
| – Debitoren | **183** | – |
| **Kanton Basel-Landschaft** | | |
| – Darlehen | **235’729** | 234’750 |
| – Kreditoren | **36** | 32 |
| – Debitoren | **9’647** | 10’354 |
| **Kanton Basel-Stadt** | | |
| – Darlehen | **10’682** | 10’682 |
| – Kreditoren | **1** | 4 |
| – Debitoren | **126** | 288 |
| **Kanton Solothurn** | | |
| – Darlehen | **15’516** | 15’589 |
| – Kreditoren | **73** | 78 |
| – Debitoren | **18** | 35 |
| **Weitere** | | |
| – Kreditoren | **207** | 210 |
| – Debitoren | **401** | 384 |

**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 2023 ergab keine wesentlichen Feststellungen.

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

| Sachanlagenspiegel in TCHF | Gebäude und Grundstücke | Kunstbauten: Brücken | Übrige Kunstbauten | Gleise | Weichen | Übrige Fahrbahnanlagen | Fahrleitungs-anlagen | Übrige Bahnstrom-anlagen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nettobuchwert per 31.12.2023** | **46’485** | **151** | **1’923** | **53’936** | **6’191** | **233’620** | **31’377** | **13’006** |
| **Anschaffungswert** | | | | | | | | |
| Werte per 31.12.2023 | 75’616 | 4’002 | 2’009 | 119’161 | 11’681 | 302’067 | 54’448 | 21’788 |
| Zugänge | 1’143 | – | 299 | 2’044 | 8 | 3’301 | 85 | 317 |
| Abgänge | – | – | – | – | – | – | – | – |
| **Werte per 31.12.2024** | **76’759** | **4’002** | **2’308** | **121’204** | **11’689** | **305’368** | **54’534** | **22’105** |
| **Kumulierte Wertberichtigungen** | | | | | | | | |
| Werte per 31.12.2023 | –29’131 | –3’851 | –86 | –65’225 | –5’490 | –68’447 | –23’071 | –8’782 |
| Planmässige Abschreibungen | –1’441 | –102 | –62 | –2’842 | –430 | –5’473 | –1’736 | –913 |
| Abgänge | – | – | – | – | – | – | – | – |
| **Werte per 31.12.2024** | **–30’572** | **–3’953** | **–148** | **–68’067** | **–5’919** | **–73’920** | **–24’807** | **–9’695** |
| **Nettobuchwert 31.12.2024** | **46’187** | **49** | **2’160** | **53’137** | **5’770** | **231’448** | **29’727** | **12’410** |

**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 | Bahnstrom-anlagen | Sicherungs-anlagen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anlagen im Bau Bestand 31.12.2023** | 9’606 | – | 45 | 10’168 | 5’006 | 5’836 |
| Rechnungen Dritte | 1’739 | – | 370 | 21’269 | 3’960 | 5’549 |
| Eigenleistungen | 7 | – | – | 198 | 340 | 139 |
| **Total Investition** | 1’746 | – | 370 | 21’466 | 4’300 | 5’688 |
| Erfolgsrechnung (Aufwand) | –391 | – | – | –1’979 | –78 | –188 |
| Anlagenrechnung (Aktivierung) | –1’143 | – | –299 | –5’353 | –402 | –2’277 |
| **Anlagen im Bau Bestand 31.12.2024** | 9’818 | – | 115 | 24’302 | 8’825 | 9’059 |

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

| In TCHF | **31.12.24** | 31.12.23 |
|---|---|---|
| Sachversicherungen | **647’657** | 577’292 |
| Haftpflichtversicherungen | **106’000** | 106’000 |

| 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** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **29’192** | **15’512** | **1’309** | **4’229** | **14’408** | **4’415** | **23** | **682** | **894** | **457’355** |
| 48’957 | 37’265 | 1’401 | 7’418 | 40’856 | 7’181 | 25 | 2’893 | 4’593 | **741’362** |
| 2’147 | 130 | 146 | 411 | 347 | 298 | – | 239 | 453 | **11’369** |
| – | – | – | – | – | – | – | –87 | – | **–88** |
| **51’105** | **37’395** | **1’547** | **7’829** | **41’203** | **7’479** | **25** | **3’045** | **5’047** | **752’643** |
| –19’765 | –21’753 | –93 | –3’189 | –26’448 | –2’766 | –1 | –2’211 | –3’699 | **–284’006** |
| –1’943 | –1’847 | –75 | –533 | –832 | –376 | –2 | –208 | –266 | **–19’083** |
| – | – | – | – | – | – | – | 87 | – | **88** |
| **–21’709** | **–23’600** | **–167** | **–3’721** | **–27’280** | **–3’142** | **–4** | **–2’332** | **–3’965** | **–303’001** |
| **29’396** | **13’796** | **1’380** | **4’108** | **13’922** | **4’337** | **21** | **713** | **1’081** | **449’641** |

| Niederspannungs- und Telekomanlagen | Publikumsanlagen | Fahrzeuge Infrastruktur | Betriebsmittel und Diverses | **Total** |
|---|---|---|---|---|
| 2’674 | 6’341 | 735 | 509 | **40’920** |
| 2’703 | 3’253 | 591 | 96 | **39’528** |
| 2 | 233 | 0 | 60 | **979** |
| 2’705 | 3’486 | 591 | 156 | **40’507** |
| –188 | –836 | – | –38 | **–3’699** |
| –557 | –645 | –239 | –453 | **–11’369** |
| 4’634 | 8’346 | 1’087 | 173 | **66’359** |

# 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 2024, der Geldflussrechnung und dem Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang (Seiten 52 bis 67), einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie dessen Ertragslage und Cash-flows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der 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 die 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 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.

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.

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

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

## 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 insgesamt einschliesslich der Angaben sowie, ob die Jahresrechnung die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass eine sachgerechte Gesamtdarstellung erreicht wird.
- planen wir die Prüfung der Jahresrechnung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb der Gesellschaft zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zur Jahresrechnung. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Prüfung der Jahresrechnung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

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

## Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

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

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG

Thomas Brüderlin
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Joel Gröflin

Basel, 14. April 2025

# Führungsorgane

**Verwaltungsrat**

Prof. Dr. Christoph B. Bühler, Allschwil
Präsident

Thomas Hofmann, Hersberg
Vizepräsident

Stephan Appenzeller, Binningen

Dr. Roman Baumann, Gempen

Maria Cuevas Otero, Gachnang

Gabi Mächler, Basel

Doris Rutishauser, Muttenz

Christoph Schär, Seltisberg

Daniela Schneeberger, Thürnen

**Geschäftsleitung**

Frédéric Monard
CEO – Chief Executive Officer

Andreas Berwick
COO – Chief Operating Officer

Philipp Glogg
CTO – Chief Technical Officer

Thomas Hänggi
CFO – Chief Financial Officer

Reto Meister
CMO – Chief Marketing Officer

Reto Rotzler
CIO – Chief Infrastructure Officer

Jacqueline Spirig
CPO – Chief People Officer

**Revisionsstelle**

PricewaterhouseCoopers AG
Basel

# Wir machen vorwärts.

# Fahrgastzahlen Tram, Bus und Bahn steigen

**Im Jahr 2024 waren 50,1 Millionen Fahrgäste auf dem Liniennetz der BLT unterwegs, 5,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Sie legten 170,6 Millionen Personenkilometer zurück, ein Plus von 4,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der generelle Aufwärtstrend auf den Bus-, Bahn- und Tramlinien hält an.**

Die Fahrgastzahlen stiegen im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 Millionen (+5,4 %) auf 50,1 Millionen an und die Personenkilometer um 7,9 Millionen (+4,9 %) auf 170,6 Millionen. Der Aufwärtstrend ist auf den Bus-, Bahn- und Tramlinien zu verzeichnen.

**Starke Zunahme auf den Tramlinien**

Die Tramlinie 11/E11 verzeichnete mit 18,2 Millionen Fahrgästen eine Zunahme von 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auf den Tramlinien 10/17 waren 17,7 Millionen Fahrgäste unterwegs, 3,4 Prozent über Vorjahresniveau.

Das starke Wachstum auf den Tramlinien erfolgte trotz zahlreichen Baustellen und mehrwöchigen Tramsperrungen auf den Linien 10 und 11.

**Aufwärtstrend auf den Buslinien hält an**

11,7 Millionen Fahrgäste nutzten das Busliniennetz der BLT, ein Plus von 6,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Sie legten 32,5 Millionen Personenkilometer zurück, 7,4 Prozent mehr als im Vorjahr.

Die Buslinie 37 von Dornach Bahnhof via Bethesda Spital bis Aeschenplatz verzeichnete mit 1,3 Millionen Fahrgästen einen sehr starken Anstieg von 22,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Eine ausserordentliche Frequenzzunahme gab es im Bereich Gellert infolge des Tramersatzes der Linie 14.

2,3 Millionen Fahrgäste nutzten die Buslinie 47 von Bottmingen via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof, ein Plus von 0,2 Millionen (+8,4 %) gegenüber dem Vorjahr. Im Bereich Muttenz Bahnhof – St. Jakob – Dreispitz war der Fahrgastanstieg dank Studentinnen und Studenten der Fachhochschule Nordwestschweiz und des Campus Bildung Gesundheit im Spengler Park besonders hoch.

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 2024 nutzten 1,9 Millionen Fahrgäste die Buslinie 64, ein Plus von 4,3 Prozent über Vorjahresniveau.

Auf kontinuierlichem Wachstumskurs befindet sich die Linie 65 Dornach – Aesch – Pfeffingen. Im Jahr 2024 stieg die Fahrgastzahl auf 0,9 Millionen, ein Plus von 6,9 Prozent. Insbesondere der Linienast Dornach – Aesch verzeichnete eine Frequenzzunahme aufgrund von neuen Wohnquartieren, die dort gebaut wurden.

Im Oberbaselbiet verzeichnet die Linie 107 von Sissach nach Eptingen ein konstantes Wachstum. Sie ist eine wichtige Pendlerlinie mit Anschlüssen an die Interregio- und Regionalzüge in Sissach Bahnhof und erschliesst zudem das Sekundarschulhaus Tannenbrunn. Im Jahr 2024 nutzten 0,7 Millionen Fahrgäste die Buslinie, 1,9 Prozent mehr als im Vorjahr.

**WB mit Rekordergebnis**

Der Viertelstundentakt, die guten Anschlüsse in Liestal sowie die hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit von 98,3 Prozent führten zu solch einer starken Zunahme an Fahrgästen, dass die Zwei-Millionen-Marke geknackt wurde. Im Jahr 2024 nutzten 2,4 Millionen Personen die Waldenburgerbahn (WB) – ein absoluter Rekord. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 42,0 Prozent.

# Fahrgastfrequenzen

| Linie | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|---|
| | Beförderte Fahrgäste (in 1’000) | Beförderte Fahrgäste (in 1’000) | Pkm-Leistung (in 1’000) | Pkm-Leistung (in 1’000) |
| 10 | 15’752 | 14’984 | 62’980 | 62’208 |
| 11/E11 | 18’197 | 17’682 | 52’590 | 51’041 |
| 17 | 1’972 | 2’159 | 5’647 | 6’704 |
| 19 (WB) | 2’446 | 1’723 | 16’904 | 12’479 |
| 37 | 1’332 | 1’085 | 2’381 | 1’994 |
| 47 | 2’275 | 2’099 | 6’376 | 5’611 |
| 58 | 199 | 205 | 279 | 287 |
| 59 | 182 | 174 | 239 | 230 |
| 60 | 1’861 | 1’768 | 6’556 | 6’222 |
| 61 | 832 | 801 | 1’518 | 1’405 |
| 62 | 496 | 488 | 1’358 | 1’326 |
| 64 | 1’881 | 1’803 | 6’289 | 6’023 |
| 65 | 860 | 805 | 1’739 | 1’612 |
| 66 | 393 | 381 | 984 | 917 |
| 92 | 52 | 55 | 177 | 188 |
| 93 | 47 | 46 | 121 | 121 |
| 105 | 150 | 146 | 279 | 280 |
| 106 | 136 | 130 | 447 | 436 |
| 107 | 668 | 656 | 2’348 | 2’276 |
| 108 | 306 | 286 | 1’285 | 1’222 |
| 109 | 45 | 40 | 80 | 70 |
| 110 | 7 | 5 | 24 | 18 |
| BLT Nachtnetz | | 55 | | 253 |
| **Total** | **50’089** | **47’576** | **170’601** | **162’923** |

# 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.

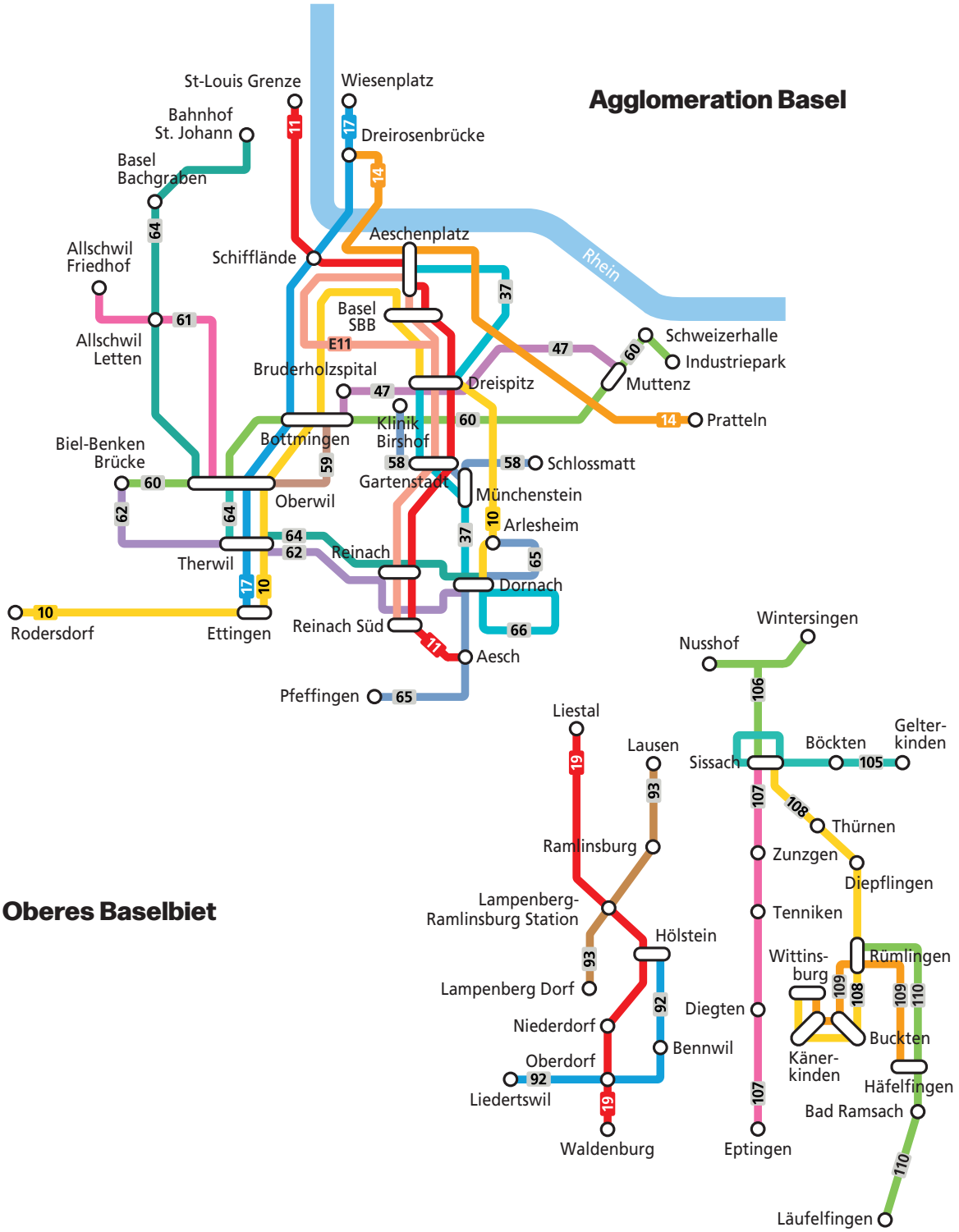
### Buslinien

| | | |
|---|---|---|
| 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 | 11,176 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** | **161,304 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.**




**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, Jochen Pach, Dominik Plüss, David Willen

**Druck**
Steudler Press AG, Basel

© BLT Baselland Transport AG

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