

Netzzustands- bericht 2025



**Wir machen
vorwärts.**

Inhalt



| | | | |
|---|-----------|--|-----------|
| Management Summary | 3 | 4 Streckenbezogener Netzzustand | 42 |
| 1 Einleitung | 4 | 4.1 Strecke 10 | 43 |
| 1.1 Ziele des Netzzustandsberichts | 5 | 4.2 Strecke 11 | 44 |
| 1.2 Anlagenumfang | 9 | 4.3 Strecke 14 | 45 |
| 1.3 Anlagenzustand | 10 | 4.4 Strecke 17 | 46 |
| 1.4 Übersicht Streckennetz | 11 | 4.5 Strecke 19 | 47 |
| 2 Zustand gesamtes Streckennetz | 12 | 5 Jahresbauprogramm | 48 |
| 2.1 Gesamtauswertung Netz | 13 | 5.1 Abgeschlossene Erneuerungsmassnahmen 2025 | 49 |
| 2.2 Aufteilung Wiederbeschaffungswert | 14 | 5.2 Geplante Erneuerungsmassnahmen 2026 | 52 |
| 3 Zustand je Anlagengattung | 16 | 5.3 Anlagen der Zustandsklassen 4 und 5 | 55 |
| 3.1 Gebäude und Grundstücke | 17 | 5.4 Betriebsrelevante Anlagen der Zustandsklasse 5 | 57 |
| 3.2 Kunstbauten | 19 | | |
| 3.3 Fahrbahn | 23 | | |
| 3.4 Bahnstromanlagen | 26 | | |
| 3.5 Sicherungsanlagen | 29 | | |
| 3.6 Niederspannungs- und Telekomanlagen | 32 | | |
| 3.7 Publikumsanlagen | 35 | | |
| 3.8 Fahrzeuge Infrastruktur | 37 | | |
| 3.9 Betriebsmittel und Diverses | 39 | | |

Management Summary

3



Olivier Mattler, Leiter Anlagenmanagement (links)
und Reto Rotzler, Chief Infrastructure Officer

Wir machen vorwärts – das Motto der BLT ist für den Bereich Infrastruktur Auftrag und Verpflichtung zugleich. Es zeigt sich in der konsequenten Instandhaltung, der professionellen Bewirtschaftung sowie der gezielten Modernisierung der BLT Tram- und Bahninfrastruktur. Damit wird die Grundlage für einen zuverlässigen und nachhaltigen Betrieb geschaffen – heute und in Zukunft.

Im vorliegenden Netzzustandsbericht informieren wir Sie über den Zustand der BLT Infrastrukturanlagen. Der Bericht stellt den Zustand dar, analysiert technische und finanzielle Kennzahlen und ordnet diese in einen übergreifenden Kontext ein. Dabei orientieren wir uns an den Vorgaben des Branchenstandards RTE 29900, welcher die Bewertung und Dokumentation von Bahninfrastrukturanlagen regelt. Durch dessen Anwendung wird sichergestellt, dass die Zustandsbewertung nachvollziehbar, vergleichbar und transparent erfolgt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse dienen als Grundlage für die strategische Planung und Erneuerung der Infrastruktur, und sie unterstützen eine nachhaltige Entwicklung des BLT Netzes.

Im Berichtsjahr 2025 erhöhte sich der Wiederbeschaffungswert der Infrastruktur auf CHF 1'025,5 Mio. (Vorjahr: CHF 1'005 Mio.). Das Infrastrukturportfolio der BLT umfasst 86 Kilometer Gleisanlagen mit 183 Weichen und Kreuzungen sowie 87 Kilometer Fahrleitungsanlagen. Der vollständige Umfang ist in der Tabelle auf Seite 9 ersichtlich. Mit einem Zustandsmittelwert von 2,2 über alle im vorliegenden Bericht ausgewerteten Bahn- und Traminfrastrukturanlagen per 31.12.2025 kann der Zustand der Infrastrukturanlagen insgesamt als «gut» bezeichnet werden.

Der durchschnittliche Zustand pro Anlagengattung variiert zwischen 1,8 und 2,8. Die Abweichung vom Zielwert 2,5 ist nicht erheblich, kann jedoch nur durch eine konsequent weitergeführte Erneuerungsstrategie gehalten werden.

Im Jahr 2025 konnte die BLT im Rahmen mehrerer Bauprojekte insgesamt 7'428 Gleismeter, sechs USV-Anlagen (unterbrechungsfreie Stromversorgung), drei Weichenheizungen, drei Weichen sowie 2,2 Kilometer Fahrdraht erneuern. Massgebend für die Fortsetzung der Netzerneuerung waren insbesondere die Baumassnahmen zwischen den Haltestellen Lachmatt und Muttenz Dorf inklusive des neuen Stellwerks bei der Wendeschleife Wartenberg auf der Linie 14.

Weitere Highlights des Berichtsjahres sowie sämtliche relevanten Kennzahlen und Hintergründe zum BLT Netz sind in diesem Netzzustandsbericht detailliert dargestellt. Während Sie sich mit den Inhalten vertiefen, gilt für uns heute und in Zukunft: Wir machen vorwärts.

An dieser Stelle danken wir den mehr als 50 Mitarbeitenden des Geschäftsbereichs Infrastruktur, die mit hohem Engagement und grosser Fachkompetenz den nachhaltigen Erhalt, die Sicherheit und die Verfügbarkeit unserer Infrastrukturanlagen gewährleisten – unterstützt durch externe Partner und Auftragnehmer.

Reto Rotzler
Chief Infrastructure
Officer

Olivier Mattler
Leiter Anlagen-
management

1 Einleitung





Der Netzzustandsbericht stellt den aktuellen Zustand der Infrastrukturanlagen dar.

1.1 Ziele des Netzzustandsberichts

Der Netzzustandsbericht dokumentiert den aktuellen Zustand der Infrastrukturanlagen. Er zeigt den künftigen Handlungsbedarf auf und bildet die Grundlage für die Formulierung von Zielsetzungen sowie für die Beurteilung der Zielerreichung im Anlagenmanagement.

Weiter weist der Netzzustandsbericht den Mittelbedarf für den Substanzerhalt der Infrastruktur aus und dient als zentrales Führungs- und Reportinginstrument für die Infrastrukturbetreiberin BLT.

Sämtliche Daten der BLT Infrastruktur werden in der Asset-Management-Software «Infralife» geführt und gepflegt. Die Netzzustandsdaten können jederzeit abgerufen und nach unterschiedlichen Kriterien ausgewertet und bereitgestellt werden.

Der Netzzustandsbericht der BLT orientiert sich an der RTE 29900 «Netzzustandsbericht» des VÖV. Dabei handelt es sich um einen durch das BAV verlangten Branchenstandard, der eine konsolidierte Auswertung der Netzzustandsberichte aller Schweizer Bahnen ermöglicht. Jeder Infrastrukturbetreiber ist verpflichtet, dem BAV jährlich einen Netzzustandsbericht einzureichen.

Herleitung der Zustandsklasse

Die Infrastrukturbetreiberin (ISB) legt die Methode zur sachgemässen Herleitung beziehungsweise Feststellung der Zustandsklasse einer Einzelanlage eigenständig fest. Grundsätzlich wird eine Beurteilung jeder einzelnen Anlage vor Ort empfohlen.

Die ISB dokumentiert die Grundlagen und die Herleitung der Zustandsnoten je Anlagentyp. Dadurch wird sichergestellt, dass für jede Anlage eine individuelle, transparente, nachvollziehbare, regelmässige und den Regeln der Technik entsprechende Zustandsbeurteilung erfolgt.

Nutzungsdauer

Unter der Nutzungsdauer wird der Zeitraum verstanden, während dessen eine Anlage gemäss einer lebenszykluskostenoptimierten Planung erhalten und betrieben wird und in dem die Erneuerung zum wirtschaftlich optimalen Zeitpunkt erfolgt. Eine Erneuerung muss dabei nicht zwingend am Ende eines Lebenszyklus stattfinden.

In bestimmten Fällen kann es wirtschaftlich sinnvoll sein, durch frühzeitige Teilerneuerungen die Nutzungsdauer wesentlich zu verlängern oder durch eine frühere oder spätere Erneuerung wirtschaftliche Synergieeffekte zu erzielen (z. B. Clustering-Methode).

Wird eine Anlage gegen Ende ihrer Nutzungsdauer vollständig saniert, gilt sie als «neue Anlage» und wird im Netzzustandsbericht mit einer neuen Nutzungsdauer erfasst. Eine Kumulation mit der Nutzungsdauer der ursprünglichen Anlage erfolgt nicht.

Die Nutzungsdauer stellt einen prognostizierten technischen oder wirtschaftlichen Wert dar und ist kein buchhalterischer Wert.

Restnutzungsdauer

Ist eine individuelle Zustandsbeurteilung einer Anlage nicht möglich (z. B. aufgrund schwieriger Zugänglichkeit) oder aus Ressourcengründen nicht vertretbar (z. B. geringer Anlagenwert oder durchschnittliche Eigenschaften), kann die Zustandsklasse rechnerisch mittels der Restnutzungsdauer ermittelt werden.

Die Restnutzungsdauer wird dabei über eine Alterungskurve bestimmt, welche die relevanten Einflussfaktoren berücksichtigt und daraus den Anlagenzustand ableitet.

Analog zur Nutzungsdauer ist auch die Restnutzungsdauer ein technischer oder wirtschaftlicher, jedoch kein buchhalterischer Wert. Bei überalterten Anlagen kann die Restnutzungsdauer auch negativ ausfallen.

$$\text{Restnutzungsdauer [\%]} = \frac{(\text{Nutzungsdauer} - \text{Alter der Anlage}) \times 100}{\text{Nutzungsdauer}}$$

Einflussfaktoren

Die Nutzungs- bzw. Restnutzungsdauer wird empirisch auf Basis nachvollziehbarer und objektiver Einflussfaktoren festgelegt. Neben Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen, einschliesslich Teilerneuerungen, können zahlreiche weitere Faktoren die Nutzungs- bzw. Restnutzungsdauer beeinflussen.

Mögliche Einflussfaktoren sind unter anderem:

- Compliance (Normen, Gesetze und technische Vorschriften)
- Technologiezyklen
- Erfordernisse des Verkehrs
- Erweiterungen
- Beanspruchung (Auslastung und Belastung)
- Weitere Parameter (z. B. klimatische Bedingungen)

Weitere anlagenspezifische Einflussfaktoren können den fachspezifischen Empfehlungen entnommen werden.

Dreistufige Herleitung der Zustandsklasse von Einzelanlagen

1. Stufe: Festlegung der Nutzungsdauer je Einzelanlage

In der ersten Stufe wird für technisch vergleichbare Einzelanlagen (gleicher Hersteller, gleiche Technologie bzw. Plattform) eine einheitliche Nutzungsdauer festgelegt.

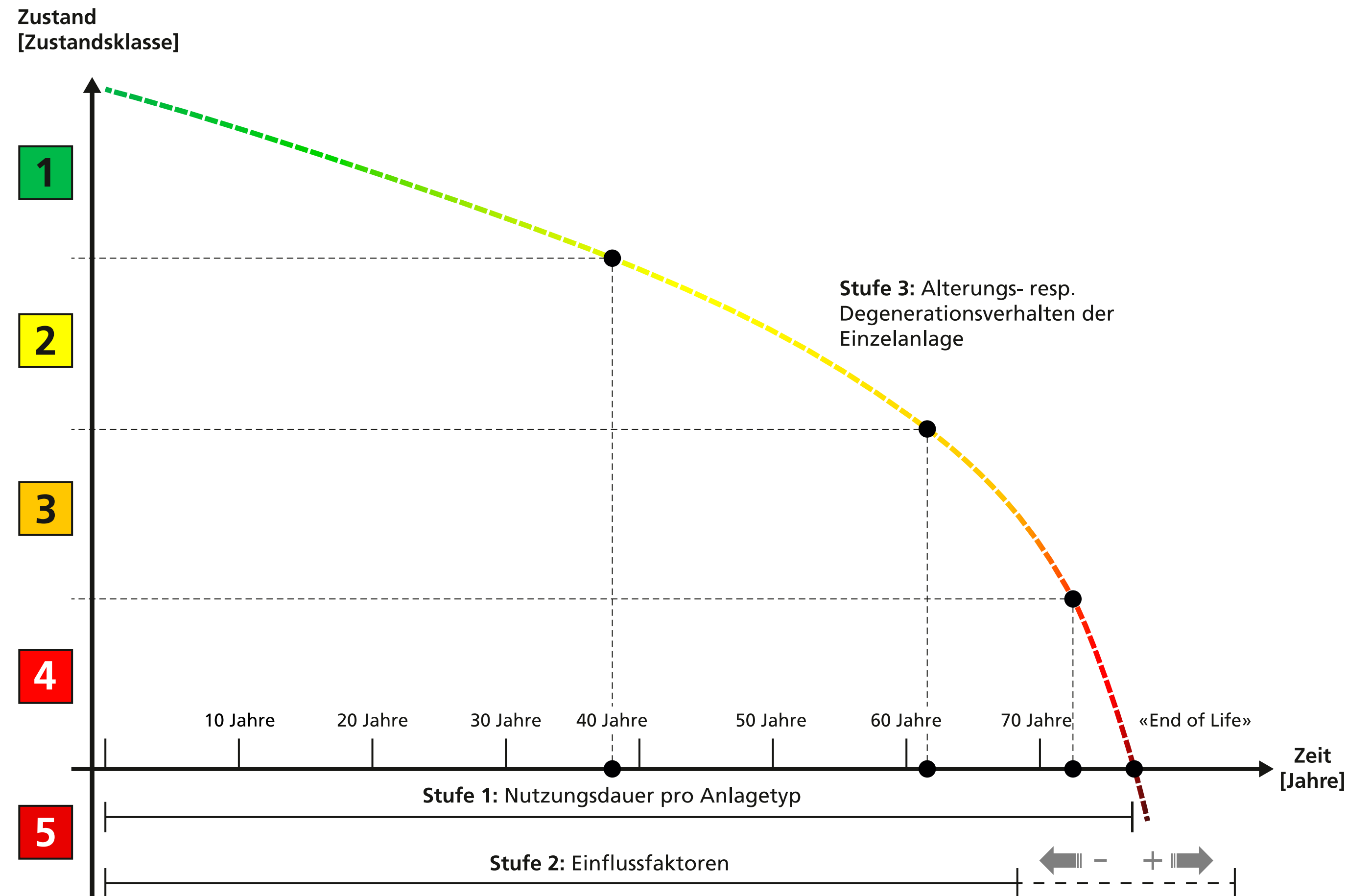
Sofern eine pauschale Nutzungsdauer für einzelne Anlagen nicht sachgerecht ist, wird die individuelle Nutzungsdauer direkt über die relevanten Einflussfaktoren bestimmt.

2. Stufe: Berücksichtigung von Einflussfaktoren

In der zweiten Stufe werden Einflussfaktoren berücksichtigt, welche die in der ersten Stufe festgelegte Nutzungsdauer verlängern oder verkürzen können. Dadurch wird der spezifischen Beanspruchung, den Umgebungsbedingungen sowie betrieblichen und technischen Besonderheiten der jeweiligen Einzelanlage Rechnung getragen.

3. Stufe: Alterungskurve und Ableitung der Zustandsklasse

In der dritten Stufe wird die Zustandsklasse der Einzelanlage auf Basis der Alterungskurve als Richtwert für die zeitliche Degradation ermittelt. Massgebend ist dabei die Verweildauer der Anlage in den einzelnen Zustandsklassen entlang der Alterungskurve.



Zustandsmittelwert «ØZ»

Für jede Anlagengattung sowie für jeden (Haupt-) Anlagentyp gemäss der minimalen Strukturierung der Anlagen wird ein Zustandsmittelwert «ØZ» ermittelt. Die Gewichtung erfolgt grundsätzlich auf Basis des Wiederbeschaffungswerts «w».

Berechnung des Zustandsmittelwertes ØZ

$$\phi Z = \frac{w_1(ZK_1) \cdot 1.5 + w_2(ZK_2) \cdot 2.5 + w_3(ZK_3) \cdot 3.5 + w_4(ZK_4) \cdot 4.5 + w_5(ZK_5) \cdot 5}{\sum w_i(ZK_i)}$$

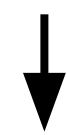
Der Zustandsmittelwert ergibt sich aus der gewichteten Aggregation der Zustandsklassen der zugehörigen Einzelanlagen:

- $w_i(ZK_i)$: Wiederbeschaffungswert der Elemente, die sich in der Zustandsklasse i (1 bis 5) befinden
- ZK_i : Zustandsklasse i
- ϕZ : Zustandsmittelwert

Zustandsklassen im Lebenszyklus einer Anlage



Wirtschaftlich bester Zeitpunkt für Ersatz



1.2 Anlagenumfang

Die BLT Baselland Transport AG ist Infrastrukturbetreiberin der folgenden Tram- und Bahnstrecken:

- Tramstrecke 10:
Depot Ruchfeld–Dornach Bahnhof
- Tramstrecke 11:
Kantonsgrenze BS/BL–Aesch Dorf
- Tramstrecke 14:
Kantonsgrenze BS/BL–Pratteln Schlosstrasse
- Tramstrecke 17:
Heuwaage–Rodgersdorf Station
- Bahnstrecke 19:
Liestal Bahnhof–Waldenburg Station

Der vorliegende Netzzustandsbericht umfasst sämtliche genannten Strecken. Insgesamt beträgt der Netzzumfang 50,6 Streckenkilometer bzw. 86 Hauptgleiskilometer (HGK).

Die Bahninfrastruktur der BLT wird grundsätzlich im Rahmen der nationalen FABI-Regelung über den unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert.

Seit dem Jahr 2021 erfolgt die Finanzierung der Infrastruktur der Tramstrecke 14 im Abschnitt Muttenz–Pratteln durch den Kanton Basel-Landschaft. Ungeachtet dieser abweichenden Finanzierungsregelung werden die betreffenden Anlagen weiterhin vollständig und konsistent im gesamtheitlichen Netzzustandsbericht der BLT geführt. Damit ist eine durchgängige und vergleichbare Darstellung des Zustands und der Wertentwicklung der gesamten Bahninfrastruktur gewährleistet.

| Anlagengattungen | Anlagentyp | Menge | | Wiederbeschaffungswert in Mio. CHF |
|--|---|-----------|-----------|---------------------------------------|
| | | Stückzahl | Kilometer | |
| 0. Gebäude und Grundstücke | Betriebsnotwendige Gebäude | 96 | | 133,4 |
| | Grundstücke | | | 5,8 |
| 1. Kunstbauten | Brücken | 19 | | 58,4 |
| | Durchlässe | 27 | | 10,5 |
| | Stützbauwerke | 362 | | 20,5 |
| | Bohrpfahlwände | 13 | | 31,0 |
| | Wasserver- und -entsorgungen | 157 | | 7,2 |
| | Übrige Kunstbauten | 15 | | 1,9 |
| 2. Fahrbahn | Gleise (Oberbau) | | 86,2 | 240,6 |
| | Weichen | 183 | | 45,8 |
| | Unterbau | | 83,2 | 139,3 |
| | Übrige Fahrbahnanlagen | 1'011 | | 41,9 |
| 3. Bahnstromanlagen | Fahrleitungsanlagen | | 87,1 | 75,4 |
| | Unterwerke | 23 | | 23,0 |
| | Übrige Bahnstromanlagen | 259 | | 4,4 |
| 4. Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen | Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen | 30 | | 66,9 |
| | Autonome Bahnübergangsanlagen | 101 | | 50,5 |
| | Übrige Sicherungsanlagen | 166 | | 4,6 |
| 5. Niederspannungs- und Telekomanlagen | Niederspannungsverbraucher | 44 | | 4,1 |
| | Elektroanlagen | 6 | | 0,2 |
| | Übrige Niederspannungsverbraucher | 125 | | 6,6 |
| 6. Publikumsanlagen | Perrons und Zugänge | 133 | | 33,3 |
| | Übrige Publikumsanlagen | 238 | | 7,6 |
| 7. Fahrzeuge Infrastruktur | Übrige Fahrzeuge | 37 | | 4,4 |
| 8. Betriebsmittel und Diverses | Betriebsmittel | 41 | | 0,9 |
| | Innerbetriebliche ICT | 4 | | 6,0 |
| | Mess- und Diagnosesystem | 103 | | 0,9 |
| | übrige Betriebsmittel | | | 0,4 |
| Total Wiederbeschaffungswert | | | | 1'025,5 |

1.3 Anlagenzustand

Der Zustand der Infrastruktur wird in fünf Zustandsklassen (ZK 1–ZK 5) bewertet. Die Klassierung zeigt auf, in welchem Ausmass substantielle Abweichungen bestehen

und welcher Handlungsbedarf daraus resultiert. Die jeweilige Zustandsklasse ist in der nachfolgenden Grafik erläutert.

| Zustandsklasse | Klassenübergänge | Beschreibung | Erneuerungs-massnahmen |
|------------------------------|---|---|---|
| ZK 1 «neuwertig» | < 1,75 «neuwertig» 1,75–2,24 «neuwertig bis gut» | Neue oder neuwertige Anlage, welche keine oder unbedeutende, substanzbasierte Abweichungen aufweist (verschleissgetriebener Schaden/Abnutzung). | keine |
| ZK 2 «gut» | 2,25–2,74 «gut» 2,75–3,24 «gut bis ausreichend» | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche in absehbarer Zeit keine Beeinträchtigung für den Betrieb darstellen | keine |
| ZK 3 «ausreichend» | 3,25–3,74 «ausreichend» 3,75–4,24 «ausreichend bis schlecht» | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb potentiell beeinträchtigen können und /oder bei Nichtbeheben Folgekosten verursachen werden. | keine |
| ZK 4 «schlecht» | 4,25–4,74 «schlecht» 4,75–4,99 «schlecht bis ungenügend» | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb beeinträchtigen können und/oder bei Nichtbeheben hohe Folgekosten verursachen werden. | Planung und Ausführung von ordentlichen Erneuerungsarbeiten |
| ZK 5 «ungenügend» | 5,00 «ungenügend» | Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, die den Betrieb unmittelbar beeinflussen können und Massnahmen zur Folge haben um den uneingeschränkten Betrieb zu gewährleisten. | Terminierte Massnahmen oder ggf. Sofortmassnahmen |

Die Zustandsklassen bilden damit eine zentrale Entscheidungsgrundlage für Priorisierung, Investitionsplanung und den nachhaltigen Substanzerhalt der Bahninfrastruktur.



2 Zustand gesamtes Streckennetz



2.1 Gesamtauswertung Netz

Die Gesamtauswertung des BLT Netzes zeigt für das Berichtsjahr 2025 insgesamt einen guten Zustand der Infrastruktur. Der durchschnittliche Zustandswert über alle Anlagenklassen beträgt 2,2 und liegt damit auf einem vergleichbaren Niveau wie im Vorjahr.

Der Wiederbeschaffungswert (WBW) des gesamten Netzes beläuft sich per Ende 2025 auf CHF 1'025,5 Mio. und ist gegenüber dem Vorjahr erneut angestiegen. Dieser Zuwachs ist im Wesentlichen auf realisierte Ausbau- und Erneuerungsmassnahmen zurückzuführen, die über alle Anlagengattungen hinweg umgesetzt wurden.

Die zeitliche Betrachtung der Jahre 2020 bis 2025 zeigt insgesamt eine positive und stabile Entwicklung des Netzzustands. Die markanten Veränderungen in den Jahren 2020 bis 2022 sind hauptsächlich auf den Neubau der Linie 19 zurückzuführen.

Weitere wesentliche Einflüsse auf die Zustandskennzahlen ergeben sich aus folgenden Massnahmen:

- 2023: Teilweise Erneuerung der Strecke 14
- 2024: Gleiserneuerung der Strecke 11 im Abschnitt Surbaum bis Landererstrasse inkl. BehiG-Umbau; Fertigstellung des Doppelspurausbbaus Spiesshöfli inkl. BehiG-Umbau der Strecke 17 (Binningen Schloss).

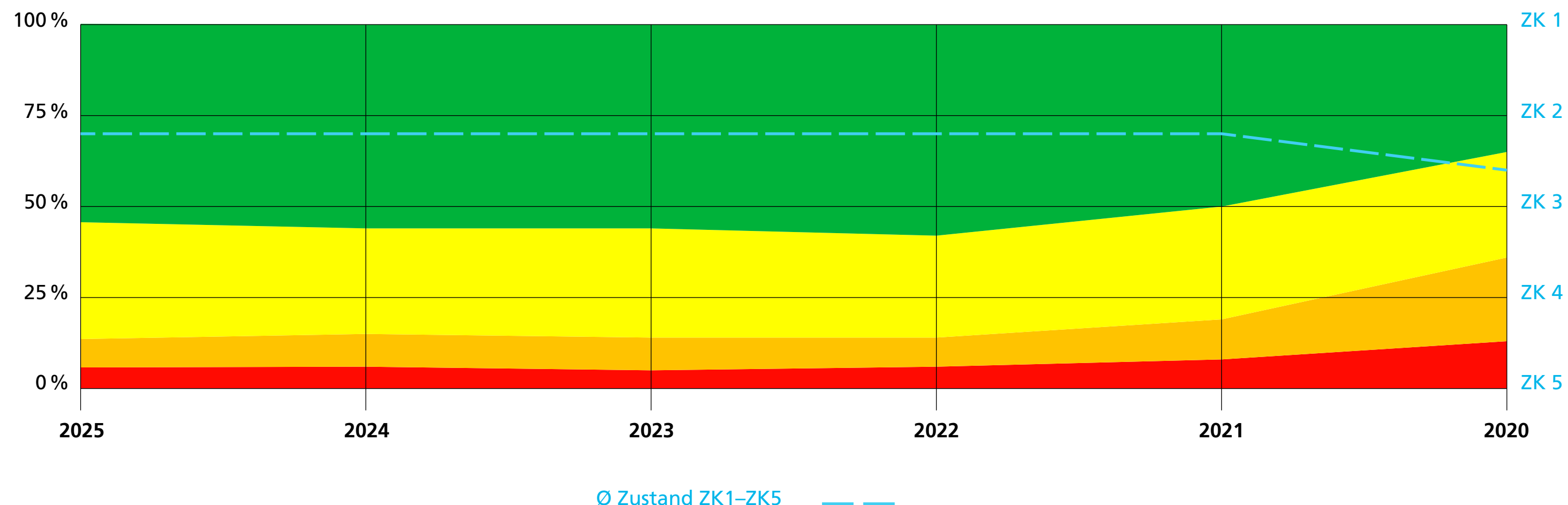
Durch die Inbetriebnahme zahlreicher Neuanlagen mit sehr guten Zustandswerten sowie durch temporäre Effekte in der Bewertung und Erfassung während der Bau- und Integrationsphasen kam es in diesem Zeitraum zu Verschiebungen beim Wiederbeschaffungswert sowie bei den Zustandskennzahlen.

Seit 2023 ist der Neubau der Linie 19 vollständig im Netz abgebildet, wodurch die Zustandsentwicklung wieder eine gute Vergleichbarkeit über die Jahre hinweg aufweist.

Insgesamt bestätigt die Gesamtauswertung, dass sich das BLT Netz in einem ausgeglichenen und betriebssicheren Zustand befindet. Der überwiegende Teil der Anlagen liegt in den Zustandsklassen 1 bis 3.

Anlagen mit erhöhtem Erneuerungsbedarf sind bekannt und werden im Rahmen der mittel- und langfristigen Investitions- und Erhaltungsplanung gezielt adressiert.

| Anlagengattung | 2025 | | 2024 | | 2023 | | 2022 | | 2021 | | 2020 | |
|-------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand |
| Gebäude und Grundstücke | 139,2 | 2,0 | 133,3 | 1,9 | 133,1 | 1,9 | 127,9 | 2,1 | 102,8 | 1,8 | 137,8 | 2,3 |
| Kunstabauten | 129,5 | 2,1 | 125,2 | 2,1 | 125,1 | 2,1 | 120,8 | 2,1 | 78,8 | 2,4 | 129,6 | 2,7 |
| Fahrbahn | 467,8 | 2,1 | 463,0 | 2,1 | 450,0 | 2,1 | 450,6 | 2,1 | 368,0 | 2,3 | 415,8 | 2,6 |
| Bahnstromanlagen | 102,8 | 2,7 | 100,9 | 2,7 | 101,1 | 2,8 | 101,0 | 2,3 | 81,1 | 2,9 | 107,7 | 3,0 |
| Sicherungsanlagen | 122,0 | 2,2 | 120,2 | 2,1 | 116,7 | 2,1 | 120,7 | 2,2 | 100,5 | 2,1 | 135,2 | 2,6 |
| Niederspannungs- und Telekomanlagen | 10,8 | 2,2 | 10,8 | 2,2 | 10,0 | 2,0 | 18,6 | 2,2 | 6,0 | 2,4 | 10,2 | 3,2 |
| Publikumsanlagen | 40,8 | 1,8 | 40,8 | 1,8 | 40,6 | 1,8 | 40,4 | 1,9 | 33,1 | 2,0 | 78,2 | 2,7 |
| Fahrzeuge | 4,4 | 2,8 | 3,3 | 2,9 | 3,1 | 2,8 | 3,5 | 2,9 | 3,5 | 2,8 | 3,0 | 3,0 |
| Betriebsmittel | 8,1 | 2,4 | 8,0 | 2,0 | 8,0 | 2,0 | 8,0 | 1,5 | 7,9 | 1,6 | 7,4 | 2,5 |
| Total | 1'025,5 | 2,2 | 1'005,5 | 2,1 | 987,7 | 2,1 | 991,5 | 2,1 | 781,7 | 2,2 | 1'024,9 | 2,6 |



2.2 Aufteilung Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert (WBW) des BLT Netzes beträgt per Ende 2025 insgesamt CHF 1'025,8 Mio. und zeigt eine breite Verteilung über die wesentlichen Infrastrukturbereiche.

Die nebenstehende Grafik zeigt für alle Anlagengattungen den gesamten Wiederbeschaffungswert wie auch den Wiederbeschaffungswert pro Zustandsklasse.

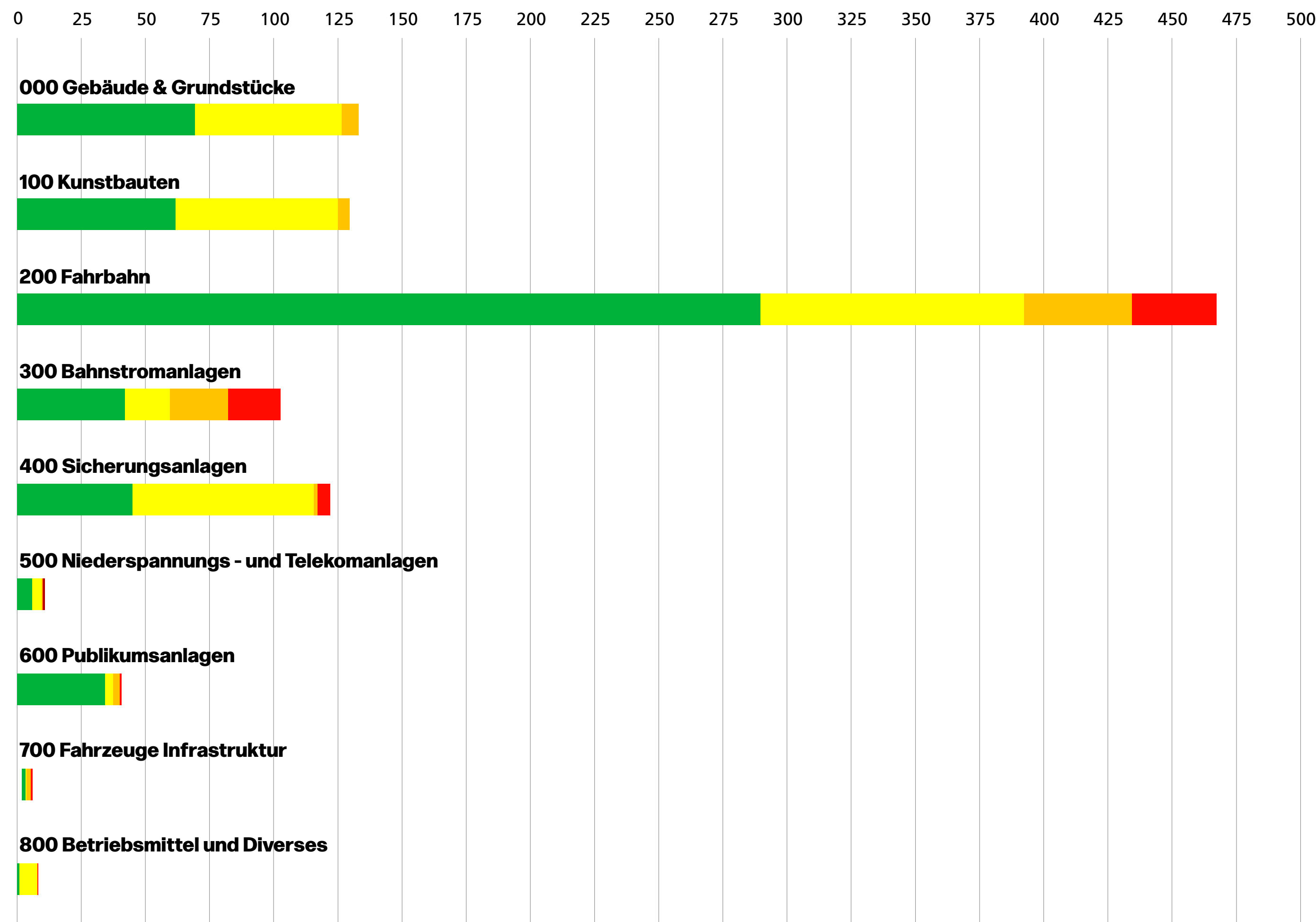
Den grössten Anteil stellt die Fahrbahn dar mit insgesamt CHF 467,6 Mio. Der WBW der Zustandsklasse 1 beträgt dabei CHF 290 Mio. Die Fahrbahn bildet den wertmässigen Kern der Netzinfrastruktur.

Die Gebäude und Grundstücke tragen mit insgesamt CHF 139,2 Mio. wesentlich zum Gesamtwert bei und sichern den operativen Betrieb des Netzes. Einen weiteren Schwerpunkt bilden die Kunstbauten mit CHF 129,5 Mio. wie auch die Bahnstromanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund CHF 102,8 Mio., wobei die Fahrleitungsanlagen mit CHF 75,3 Mio. den grössten Anteil ausmachen.

Die Sicherungsanlagen weisen einen Wiederbeschaffungswert von CHF 122 Mio. auf. Davon entfallen CHF 50,5 Mio. auf automatische Bahnübergangsanlagen und CHF 66,9 Mio. auf Stellwerks- und Zugbeeinflussungssysteme.

Weitere Anlagengattungen wie Publikumsanlagen (CHF 40,8 Mio.), Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen (CHF 10,8 Mio.), die fahrzeugseitige Infrastruktur (CHF 4,4 Mio.) sowie Betriebsmittel und Diverse (CHF 8,2 Mio.) ergänzen das Anlagenportfolio.

Insgesamt zeigt sich ein wertmässig ausgewogenes und diversifiziertes Infrastrukturportfolio, das eine solide Grundlage für Betriebssicherheit, Substanzerhalt und die langfristige Weiterentwicklung des BLT Netzes bildet. Die Wiederbeschaffungswerte der einzelnen Anlagentypen finden sich in der Tabelle auf Seite 9.



In Mio. CHF



3 Zustand je Anlagengattung

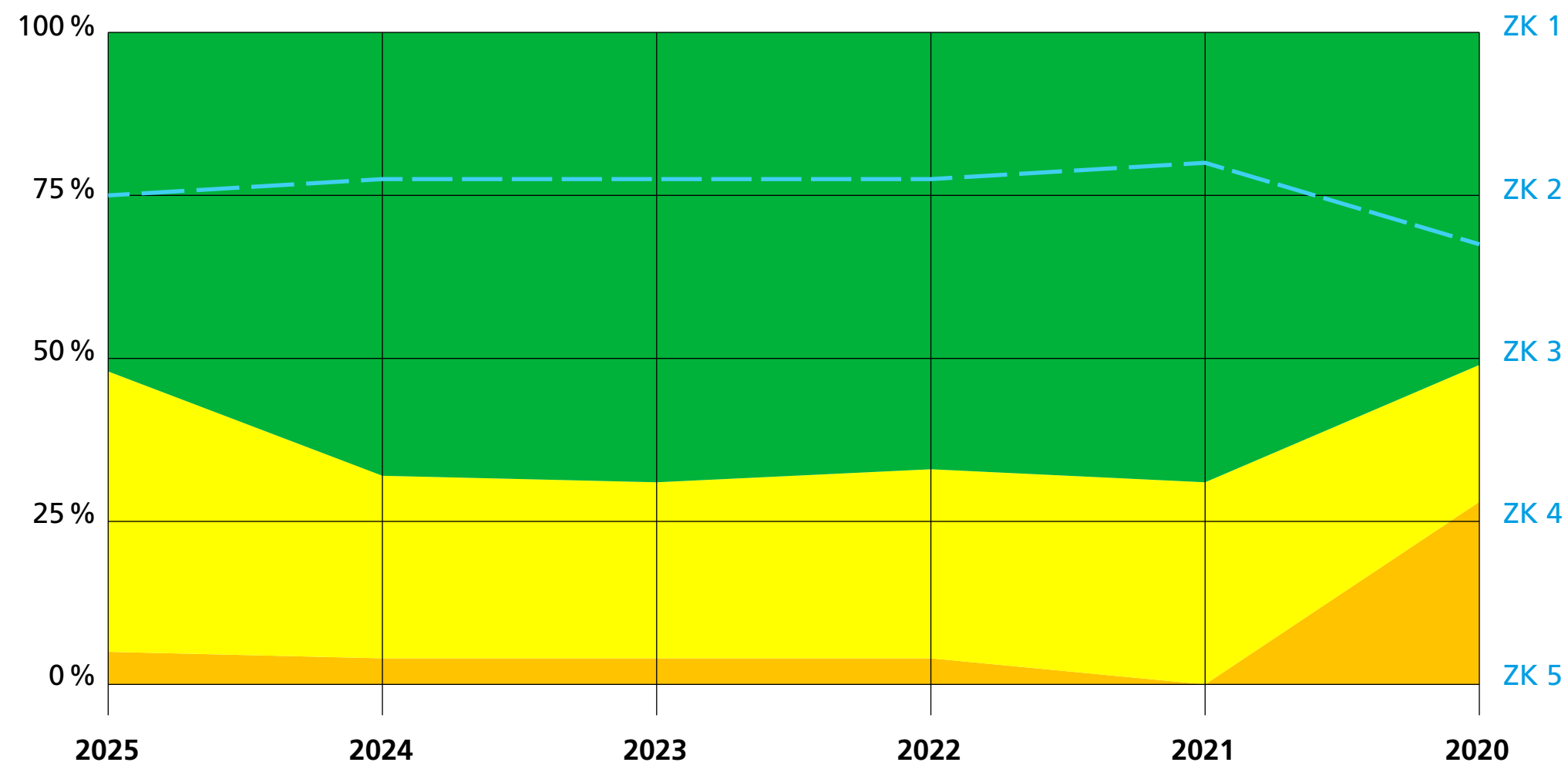


3.1 Gebäude und Grundstücke

Die Anlagengattung «Gebäude und Grundstücke» wurde mit der Überarbeitung der RTE 29900 im Jahr 2018 neu eingeführt, um die immobilien Bestandteile der Bahninfrastruktur vollständig und systematisch im Anlagenmanagement abzubilden.

Die Einführung dieser Anlagengattung stellt sicher, dass «Gebäude und Grundstücke» konsistent in die Bewertung, Zustandsbeurteilung und Investitions- und Erhaltungsplanung einbezogen werden und verbessert damit die Transparenz und Steuerungsfähigkeit im Infrastrukturmanagement.

Seit 2020 werden dabei die Anlagentypen «betriebsnotwendige Gebäude» und «Grundstücke» unterschieden. Sie umfassen alle für den Bahnbetrieb erforderlichen Hochbauten sowie die zugehörigen Lagerflächen.



Ø Zustand ZK1-ZK5



3.1.1 Betriebsnotwendige Gebäude

Die Betriebs- und Dienstgebäude entlang der Infrastrukturstrecken zeigen über die letzten Jahre eine stabile und überwiegend positive Entwicklung. Der Anlagenbestand ist seit 2020 deutlich gewachsen (von 58 auf 96 Anlagen), begleitet von einem Anstieg des Wiederbeschaffungswertes auf rund 133 Mio. CHF. Diese Entwicklung ist insbesondere auf Neubauten, die Korrektur historischer Zuordnungen sowie auf den Neubau des Gleichrichters Stallen zurückzuführen und führt zu einer substanziellen und nachhaltig besseren Abbildung des Infrastrukturvermögens.

Der bauliche Zustand liegt im Jahr 2025 mit einem mittleren Zustandswert von 2,0 weiterhin klar besser als der Zielwert von 2,5. Obwohl sich gegen-

über den sehr guten Vorjahren (2021–2024: 1,8–1,9) eine leichte Normalisierung zeigt, verbleibt der Zustand deutlich im Zielbereich. 95 % der Anlagen befinden sich in den Zustandsklassen 1 und 2, Anlagen mit erheblichem Sanierungsbedarf treten über den gesamten Betrachtungszeitraum nicht auf.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von 24 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 80 Jahren ist die Werterhaltung langfristig gesichert. Insgesamt bestätigen die Trends eine robuste Substanzbasis, einen beherrschbaren Erneuerungshorizont sowie eine verbesserte Vermögenstransparenz.

3.1.2 Grundstücke

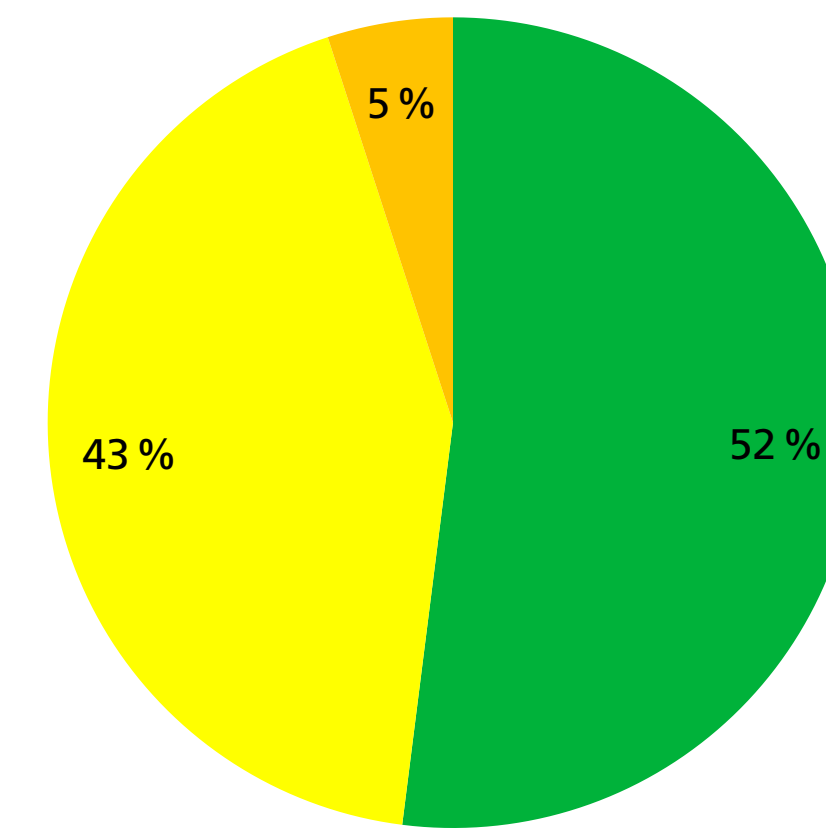
Die Grundstücke umfassen ausschliesslich Gewerbezellen im Eigentum der BLT, die aktuell als Materiallagerplätze genutzt werden. Aufgrund ihrer Lage in der Gewerbezone verfügen diese Parzellen über einen entsprechenden Markt- bzw. Verkehrswert.

Gemäss RTE 29900 werden Grundstücke nur mit ihrem Wiederbeschaffungswert im Sinne einer vollständigen Abbildung des Anlagenwertes geführt. Eine Darstellung des Zustandes ist nicht erforderlich.

Die Bahnparzellen gelten als Verkehrsflächen. Sie sind keiner Nutzungszone zugeordnet, besitzen daher keinen bewertbaren Wert und werden folglich nicht im Netzzustandsbericht geführt.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 52 % | 68 % | 69 % | 67 % | 69 % | 51 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 43 % | 28 % | 27 % | 29 % | 31 % | 21 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 5 % | 4 % | 4 % | 4 % | 0 % | 28 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,8 | 2,3 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 80 | 24 | 21 | 19 | 19 | 24 | 24 |
| Anlageumfang | – | 96 Stk. | 85 Stk. | 84 Stk. | 83 Stk. | 58 Stk. | 59 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | – | 133,4 Mio. | 127,5 Mio. | 128,3 Mio. | 122,4 Mio. | 91,8 Mio. | 126,8 Mio. |

* ohne Strecke 19



| | Soll-Werte | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Wiederbeschaffungswert | 5,8 Mio. | 5,8 Mio. | 5,8 Mio. | 5,8 Mio. | 11,0 Mio. | 11,0 Mio. |

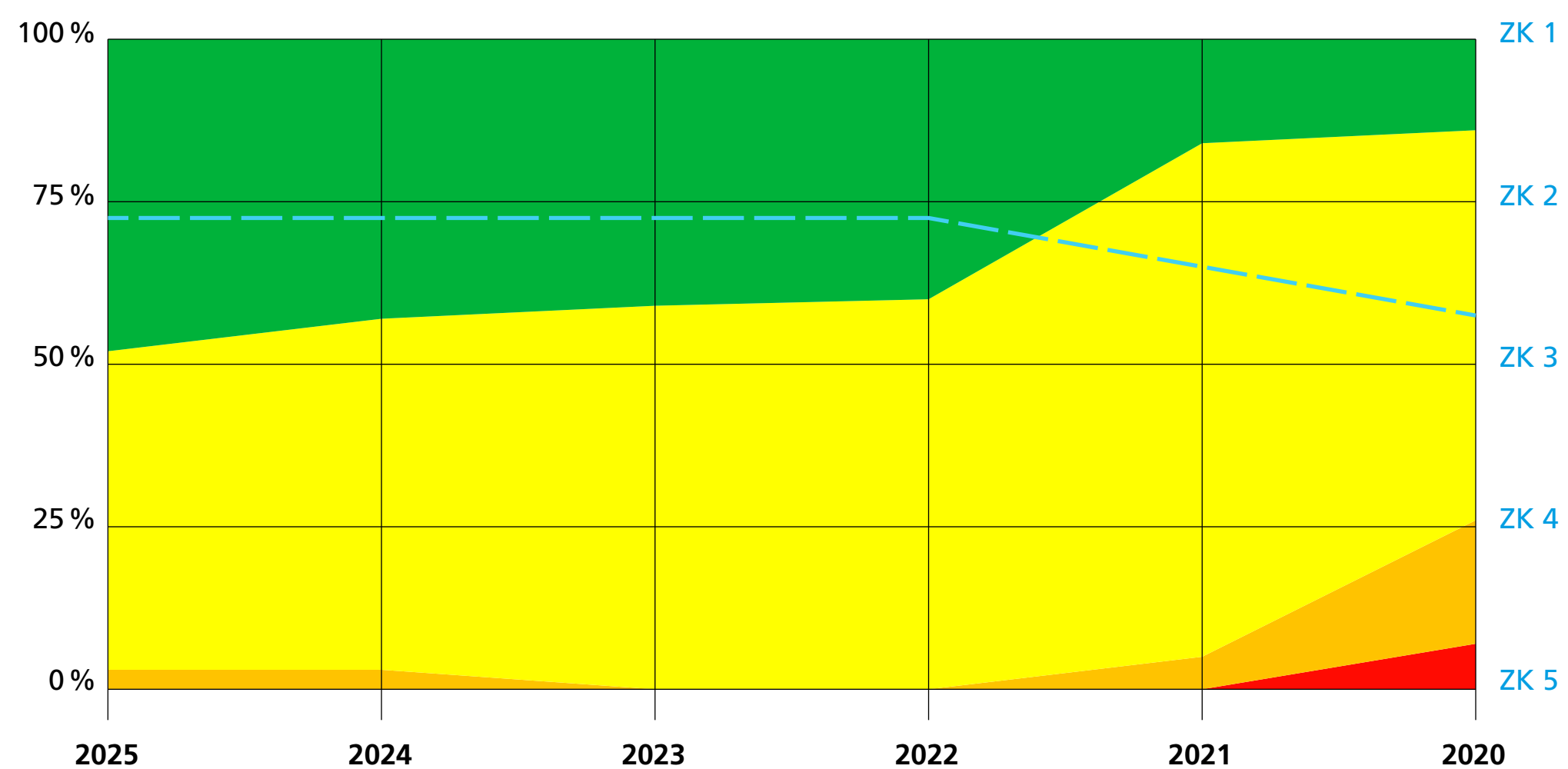
3.2 Kunstbauten

Seit 2020 wird die Anlagengattung «Kunstbauten» gemäss den Vorgaben der RTE 29900 in Haupt- und Anlagentypen differenziert gegliedert. Die Hauptanlagentypen umfassen Brücken und Tunnel, wobei Tunnel mangels Bestands bei der BLT nicht weiter ausgewiesen werden.

Im Rahmen dieser Differenzierung wird die Anlagengattung «Kunstbauten» in folgende Anlagentypen unterteilt:

- Brücken
- Tunnel (nicht relevant für die BLT)
- Durchlässe
- Stützbauwerke
- Stützbauwerke / Betonbohrpfahlwände
- Wasserver- und -entsorgung
- Übrige Kunstbauten

Ziel dieser Strukturierung ist eine vollständige, vergleichbare und zustandsbasierte Abbildung sämtlicher Kunstbauten. Die Zustandsbewertung erfolgt für alle relevanten Anlagentypen anhand der in der RTE 29900 definierten Zustandsklassen sowie der vorgegebenen Nutzungsdauer-Bandbreiten.



Ø Zustand ZK1-ZK5



3.2.1 Brücken

Die Brückenanlagen der BLT befinden sich ausschliesslich auf den Strecken 10/17, 10 und 19 und stehen vollständig im Eigentum der BLT. Der Anlagenbestand ist über die letzten Jahre stabil und umfasst im Jahr 2025 insgesamt 19 Brücken mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 58,4 Mio. CHF. Seit 2020 zeigt sich bei weitgehend konstantem Anlagenumfang ein leichter Substanzgewinn, was auf kontinuierliche Unterhalts- und Erhaltungsstrategien zurückzuführen ist.

Der bauliche Zustand weist über den gesamten Betrachtungszeitraum eine hohe und stabile Substanzqualität auf. Der definierte Zielzustand (Ø 2,5) wird im Jahr 2025 erreicht, nachdem in einzelnen Vorjahren geringfügige Abweichungen

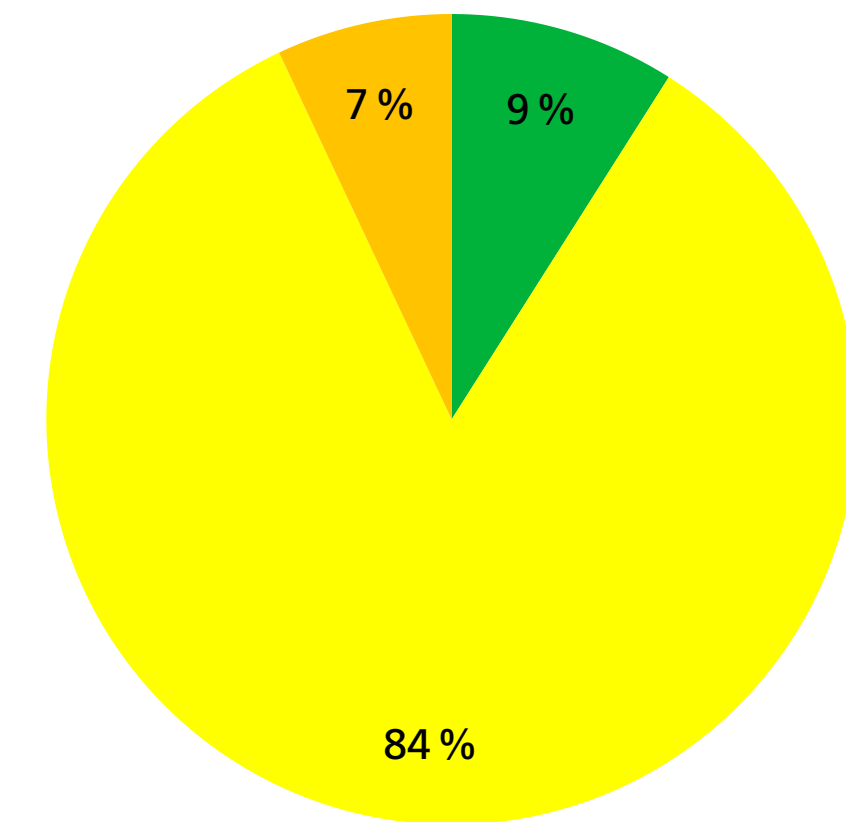
nach oben zu verzeichnen waren. 93 % der Brücken befinden sich aktuell in den Zustandsklassen 1 und 2, Anlagen mit kritischem Sanierungsbedarf (Zustandsklassen 4 und 5) treten über alle Jahre hinweg nicht auf. Der im Jahr 2025 wieder höhere Anteil in der besten Zustandsklasse 1 unterstreicht die Wirksamkeit der Instandhaltungsstrategie.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von 43 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 80 Jahren ist die langfristige Werterhaltung der Brückenanlagen gesichert. Insgesamt zeigt sich ein robuster, risikoarmer Infrastrukturteilbestand mit gut planbarem Erneuerungs- und Investitionsbedarf.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022** | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 9 % | 1 % | 0 % | 1 % | 0 % | 2 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 84 % | 92 % | 100 % | 99 % | 93 % | 89 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 7 % | 7 % | 0 % | 0 % | 7 % | 9 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,5 | 2,6 | 2,5 | 2,5 | 2,6 | 2,6 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 80 | 43 | 43 | 42 | 41 | 40 | 41 |
| Anlageumfang | – | 19 Stk. | 19 Stk. | 19 Stk. | 18 Stk. | 15 Stk. | 16 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | – | 58,4 Mio. | 58,0 Mio. | 58,0 Mio. | 56,0 Mio. | 55,3 Mio. | 61,8 Mio. |

* ohne Strecke 19

** Strecke 19, Eigner noch nicht vollständig definiert, Anlageumfang evtl. noch unvollständig



3.2.2 Durchlässe

Die Durchlässe der BLT zeigen über die letzten Jahre eine sehr positive strukturelle und werthaltige Entwicklung. Der Anlagenbestand wurde seit 2020 deutlich ausgebaut (von 6 auf 27 Bauwerke), begleitet von einem markanten Anstieg des Wiederbeschaffungswertes von rund 1,2 Mio. CHF auf 10,5 Mio. CHF. Diese Entwicklung ist massgeblich auf den Neubau der Linie 19, die systematische Bereinigung und Inventarisierung ab 2022/2023 sowie die Neuordnung des Durchlasses Wella im Jahr 2025 zurückzuführen, welche allein zu einem Anstieg des Wiederbeschaffungswertes von rund 3,4 Mio. CHF führte.

Der bauliche Zustand hat sich parallel zur Bestandentwicklung kontinuierlich verbessert und liegt im Jahr 2025 mit einem mittleren Zustandswert von 1,6

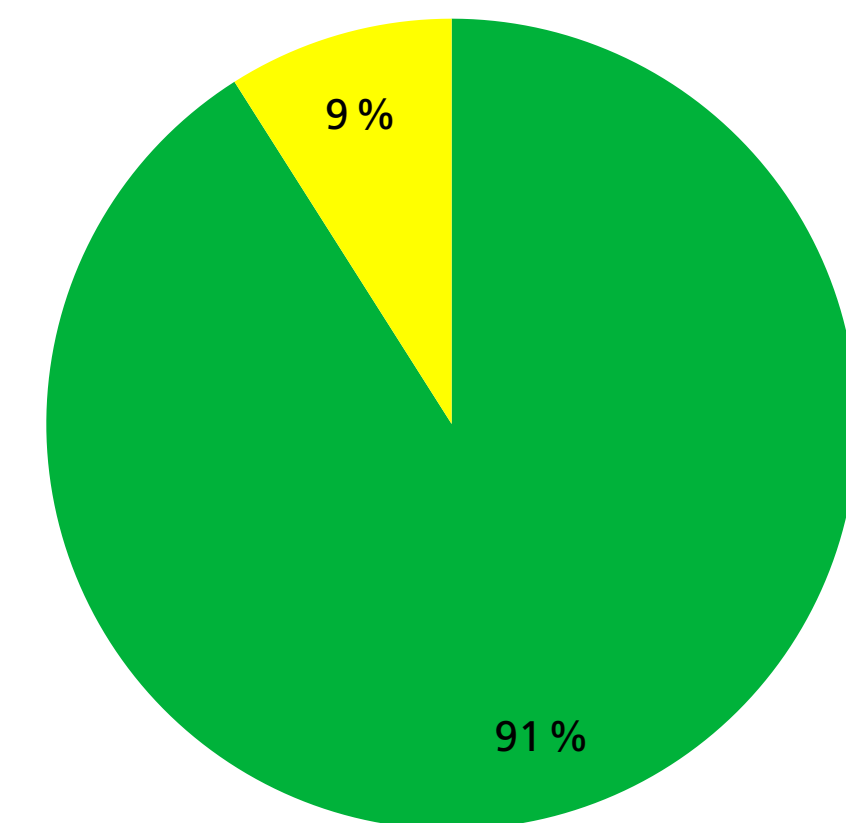
deutlich besser als der Zielwert von 2,5. Seit 2023 befinden sich 100 % der Durchlässe in den Zustandsklassen 1 und 2, wobei der Anteil der Zustandsklasse 1 von 60 % (2023) auf 91 % (2025) angestiegen ist. Bauwerke mit erhöhtem oder kritischem Sanierungsbedarf treten über den gesamten Betrachtungszeitraum nicht auf, was die hohe Substanzqualität bestätigt.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 12 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 80 Jahren ergibt sich ein langfristig sehr geringer Erneuerungsbedarf. Insgesamt stellen die Durchlässe einen jungen, substanziell hochwertigen und risikoarmen Infrastrukturteilbestand dar, dessen Wertentwicklung und Zustand technisch positiv zu bewerten ist.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022** | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 91 % | 86 % | 60 % | 59 % | 60 % | 88 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 9 % | 14 % | 40 % | 41 % | 40 % | 12 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,6 | 1,6 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,6 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 80 | 12 | 15 | 14 | 12 | 13 | 13 |
| Anlageumfang | – | 27 Stk. | 26 Stk. | 26 Stk. | 19 Stk. | 6 Stk. | 6 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | – | 10,5 Mio. | 7,2 Mio. | 7,2 Mio. | 1,2 Mio. | 1,2 Mio. | 1,2 Mio. |

* ohne Strecke 19

** Strecke 19, Eigner noch nicht vollständig definiert, Anlageumfang evtl. noch unvollständig



3.2.3 Stützbauwerke

Der Anlagentyp «Stützbauwerke» umfasst im Jahr 2025 insgesamt 362 Objekte im Eigentum der BLT mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 20,5 Mio. CHF. Seit 2020 ist sowohl der Anlagenumfang (von 219 auf 362 Objekte) als auch der Anlagenwert (von 12,0 Mio. CHF auf 20,5 Mio. CHF) kontinuierlich angestiegen. Diese Entwicklung ist auf Neubauten sowie die systematische Nachführung und Präzisierung des Anlageninventars zurückzuführen; grosse Bohrpfahlwände werden seit 2020 konsequent als separater Anlagentyp geführt.

Der bauliche Zustand der Stützbauwerke ist über den gesamten Zeitraum stabil sehr gut. Der mittlere Zustandswert liegt seit 2020 unverändert bei 1,8 und damit deutlich besser als der definierte

Zielwert von 2,5. Im Jahr 2025 befinden sich 99 % der Bauwerke in den Zustandsklassen 1 und 2; Anlagen mit hohem oder dringendem Sanierungsbedarf sind über alle betrachteten Jahre hinweg nicht vorhanden.

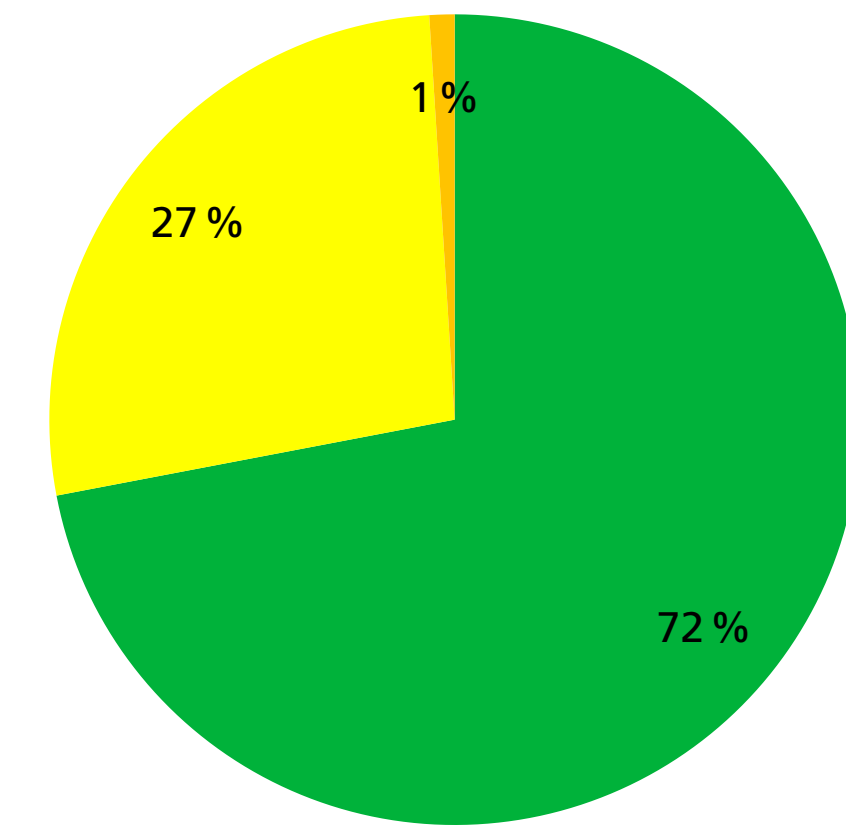
Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von 13 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 80 Jahren ist die langfristige Werterhaltung gesichert, der Erneuerungsbedarf bleibt planbar und moderat. Eine im Jahr 2025 identifizierte Fehlzuordnung (Objekt M19/125725) wurde korrigiert; das Bauwerk wurde dem Tiefbauamt Basel-Landschaft zugewiesen und aus dem BLT Anlagenbestand entfernt.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023*** | Ist-Werte 2022** | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|-------------------|------------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 72 % | 72 % | 71 % | 72 % | 71 % | 71 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 27 % | 27 % | 27 % | 27 % | 26 % | 26 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 1 % | 1 % | 1 % | 2 % | 3 % | 3 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 80 | 13 | 12 | 11 | 11 | 13 | 14 |
| Anlageumfang | – | 362 Stk. | 354 Stk. | 355 Stk. | 330 Stk. | 231 Stk. | 219 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | – | 20,5 Mio. | 20,4 Mio. | 20,4 Mio. | 21,0 Mio. | 12,2 Mio. | 12,0 Mio. |

* ohne Strecke 19

**Strecke 19 teilweise erfasst (80%)

*** Ein Objekt mit hohem WBW verschoben in Übrige Kunstbauten (Rampenbauwerk Hölstein Süd)



3.2.4 Bohrpfahlwände

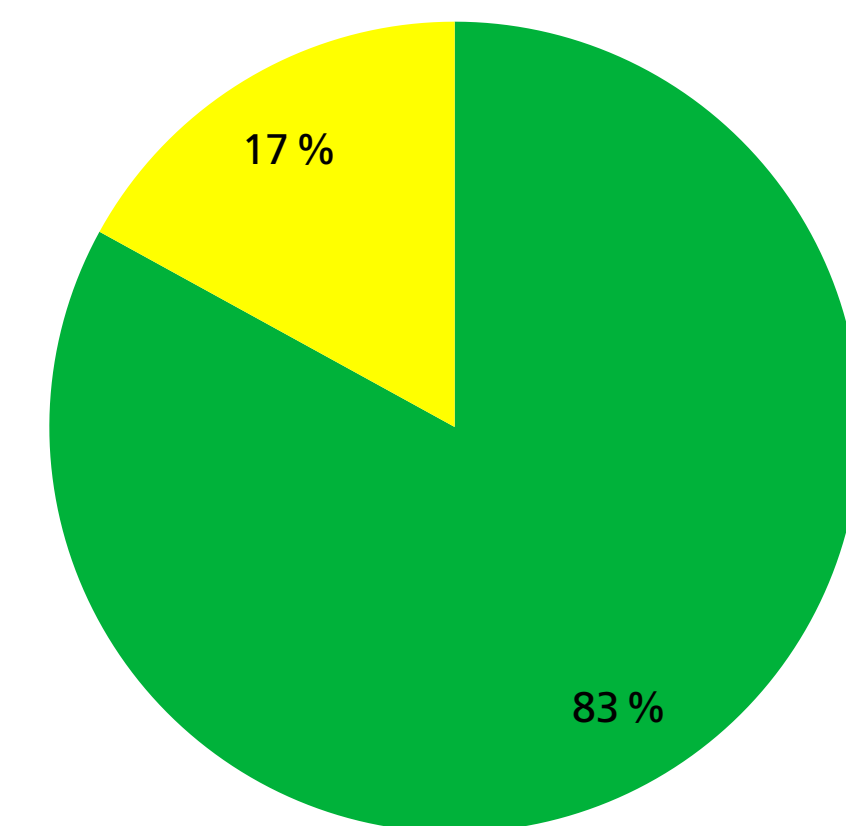
Die grossen Bohrpfahlwände werden seit 2020 aufgrund ihres markant höheren Wiederbeschaffungswertes als eigenständiger Anlagentyp geführt. Seitdem zeigt sich eine sehr dynamische Bestands- und Wertentwicklung: Der Anlagenbestand ist von 2 Objekten (2020) auf 13 Objekte (2025) angestiegen, während sich der Wiederbeschaffungswert von rund 5 Mio. CHF auf rund 31 Mio. CHF erhöht hat. Dieser starke Zuwachs ist im Wesentlichen auf die Neubauten im Rahmen der Linie 19 ab 2022 zurückzuführen.

Der bauliche Zustand weist über die letzten Jahre eine stabile und sehr hohe Substanzqualität auf. Der mittlere Zustandswert liegt seit 2022 konstant bei 1,7 und damit deutlich besser als der Zielwert

von 2,5. Im Jahr 2025 befinden sich 100 % der Anlagen in den Zustandsklassen 1 und 2, wobei sich der Anteil der Zustandsklasse 1 gegenüber den frühen Jahren klar erhöht hat. Anlagen mit strukturellem oder kurzfristigem Sanierungsbedarf treten nicht auf.

Durch die Neubauten hat sich das durchschnittliche Anlagenalter deutlich reduziert (von 28 Jahren im Jahr 2020 auf 8 Jahre im Jahr 2025). In Kombination mit einer normativen Lebensdauer von 80 Jahren ergibt sich ein sehr langfristiger Werterhalt bei minimalem Erneuerungsrisiko. Die im Jahr 2025 korrigierte Fehlzuordnung eines Objekts stärkt zusätzlich die Transparenz und Qualität der Vermögensabbildung.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 83 % | 84 % | 84 % | 84 % | 9 % | 0 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 17 % | 16 % | 16 % | 16 % | 91 % | 100 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 2,4 | 2,5 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 80 | 8 | 7 | 6 | 5 | 25 | 28 |
| Anlageumfang | – | 13 Stk. | 14 Stk. | 14 Stk. | 14 Stk. | 3 Stk. | 2 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | – | 31 Mio. | 31 Mio. | 31 Mio. | 31 Mio. | 5,7 Mio. | 5,1 Mio. |



3.2.5 Wasserver- und -entsorgungen

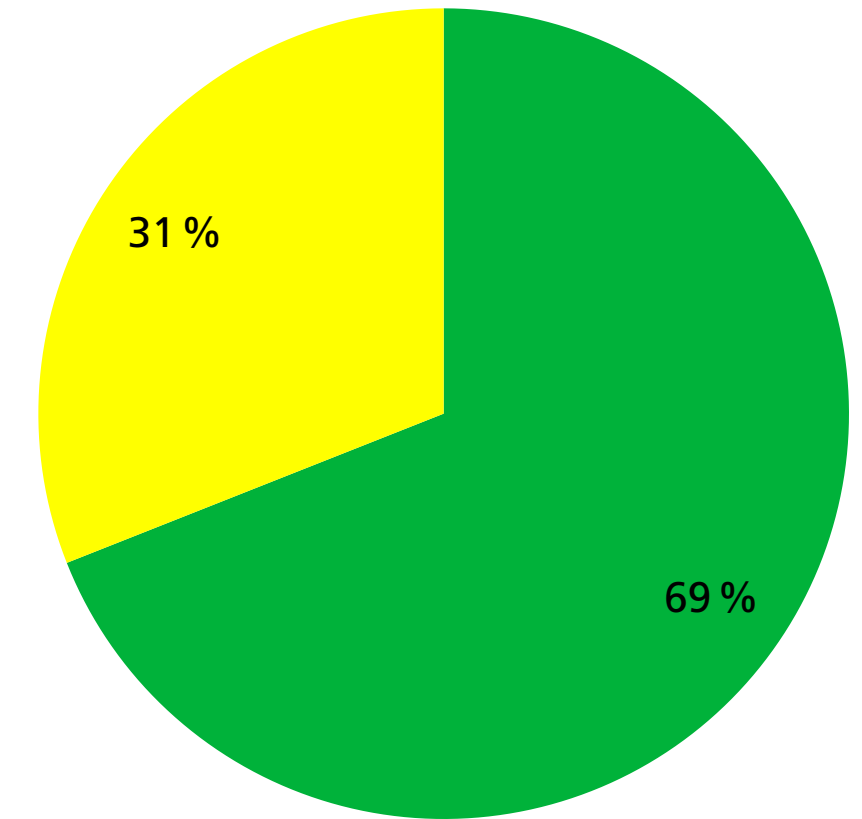
Der Anlagentyp «Fahrbahntwässerung» zeigt über die letzten Jahre eine klare positive Bestands- und Wertentwicklung. Der Anlagenumfang ist seit 2020 von 127 auf 157 Objekte gestiegen, während sich der Wiederbeschaffungswert von 4,3 Mio. CHF auf 7,2 Mio. CHF erhöht hat. Diese Entwicklung ist auf Neubauten sowie eine konsequente Nachführung des Anlageninventars zurückzuführen.

Der bauliche Zustand ist seit mehreren Jahren stabil sehr gut. Der mittlere Zustandswert liegt seit 2023 konstant bei 1,8 und damit deutlich besser als der Zielwert von 2,5. Der Anteil der besten Zustandsklasse 1 hat sich gegenüber 2020 (53 %) deutlich erhöht und liegt 2025 bei 69 %; die verbleibenden 31 % befinden sich in Zustandsklasse 2. Anlagen mit Sanierungsbedarf (Zustandsklassen 3–5) treten über den gesamten Zeitraum nicht auf.

Das durchschnittliche Anlagenalter ist im Mehrjahresvergleich deutlich gesunken (von 23,4 Jahren auf 16 Jahre), was in Kombination mit einer normativen Lebensdauer von 80 Jahren auf einen langfristig sehr geringen Erneuerungsbedarf hinweist. Insgesamt stellt die Fahrbahntwässerung einen jungen, qualitativ hochwertigen und risikoarmen Infrastrukturteilbestand mit gesicherter Werterhaltung dar.

Der bauliche Zustand ist seit mehreren Jahren stabil sehr gut. Der mittlere Zustandswert liegt seit 2023 konstant bei 1,8 und damit deutlich besser als der Zielwert von 2,5. Der Anteil der besten Zustandsklasse 1 hat sich gegenüber 2020 (53 %) deutlich erhöht und liegt 2025 bei 69 %; die verbleibenden 31 % befinden sich in Zustandsklasse 2. Anlagen mit Sanierungsbedarf (Zustandsklassen 3–5) treten über den gesamten Zeitraum nicht auf.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023*** | Ist-Werte 2022** | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|-------------------|------------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 69 % | 69 % | 70 % | 58 % | 53 % | 53 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 31 % | 31 % | 30 % | 42 % | 47 % | 46 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 1 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,9 | 2 | 2,0 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 80 | 16 | 18 | 17 | 22 | 23 | 23 |
| Anlageumfang | – | 157 Stk. | 154 Stk. | 154 Stk. | 154 Stk. | 127 Stk. | 127 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | – | 7,2 Mio. | 6,6 Mio. | 6,6 Mio. | 4,7 Mio. | 4,3 Mio. | 4,3 Mio. |



* ohne Strecke 19
 ** Strecke 19 beim WBW rund 20 % erfasst
 *** Strecke 19 beim WBW rund 90 % erfasst

3.2.6 Übrige Kunstbauten

Der Anlagentyp «Übrige Kunstbauten» hat sich seit 2021 strukturell deutlich verändert und umfasst seither ausschliesslich untergeordnete Bauwerke mit geringer struktureller und finanzieller Relevanz, insbesondere Lärmschutzwände sowie seit 2023 ergänzend Schutzbauten und weitere nicht eindeutig zuordenbare Objekte. Nach der fachlichen Bereinigung früherer Jahre präsentiert sich der Bestand seit 2023 stabil bei 15 Anlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 1,9 Mio. CHF.

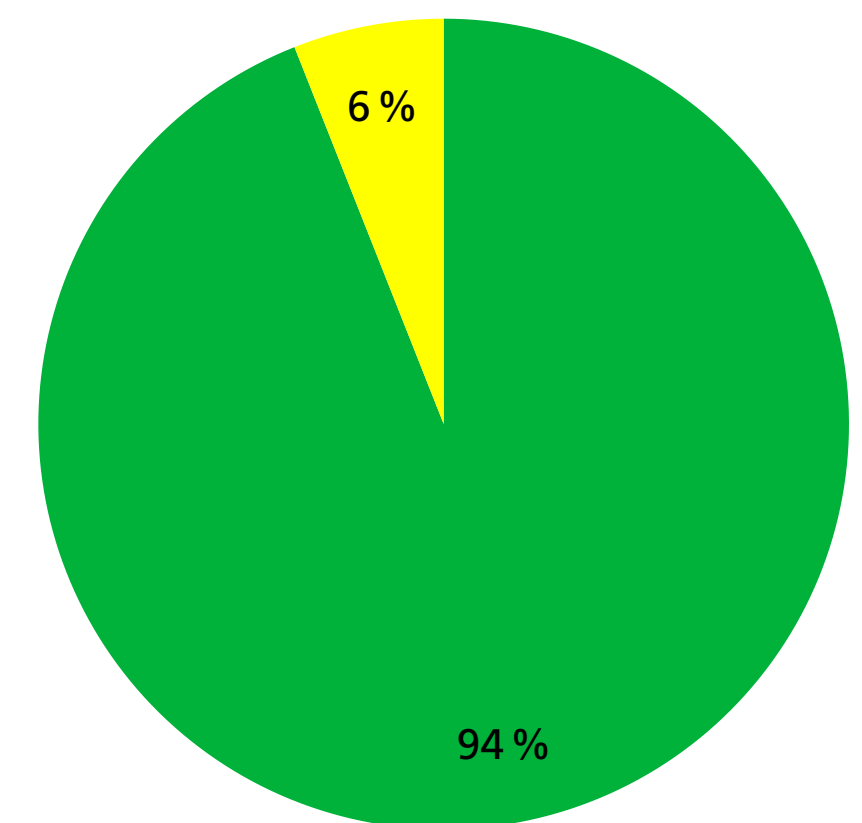
Diese Bereinigung zeigt sich klar im Trend der Kennzahlen: Während 2020 noch Anlagen mit sehr hohem Wiederbeschaffungswert enthalten waren, ist der Anlagentyp heute klar abgegrenzt, werthaltig und transparent. Parallel dazu hat sich der bauliche Zustand markant verbessert. Der mittlere Zustandswert liegt 2025 bei 1,6 und damit deutlich unter dem

Zielwert von 2,5; 100 % der Anlagen befinden sich seit mehreren Jahren in den Zustandsklassen 1 und 2, wobei der Anteil der Zustandsklasse 1 zuletzt weiter angestiegen ist.

Das durchschnittliche Anlagenalter ist infolge der Neustrukturierung deutlich gesunken und beträgt im Jahr 2025 rund 5 Jahre. In Kombination mit einer angesetzten Lebensdauer von 40 bis 80 Jahren resultiert daraus ein sehr geringer kurz- und mittelfristiger Erneuerungsbedarf.

Gesamtbewertung: klar konsolidierter, junger und risikoarmer Anlagenbestand mit sehr gutem Zustand, stabiler Wertbasis und gesicherter Werterhaltung; für die strategische Steuerung aktuell untergeordnete Relevanz.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022** | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 94 % | 97 % | 97 % | 71 % | 67 % | 10 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 6 % | 3 % | 3 % | 29 % | 33 % | 30 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 40 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 20 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,6 | 1,5 | 1,5 | 1,8 | 1,8 | 3,2 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 40...80 | 5 | 4 | 3 | 16 | 17 | 17 |
| Anlageumfang | – | 15 Stk. | 15 Stk. | 15 Stk. | 10 Stk. | 9 Stk. | – |
| Wiederbeschaffungswert | – | 1,9 Mio. | 1,9 Mio. | 1,9 Mio. | 0,23 Mio. | 0,2 Mio. | 45,2 Mio. |



* ohne Strecke 19
 ** Strecke 19, Eigner noch nicht vollständig definiert, Anlageumfang noch unvollständig

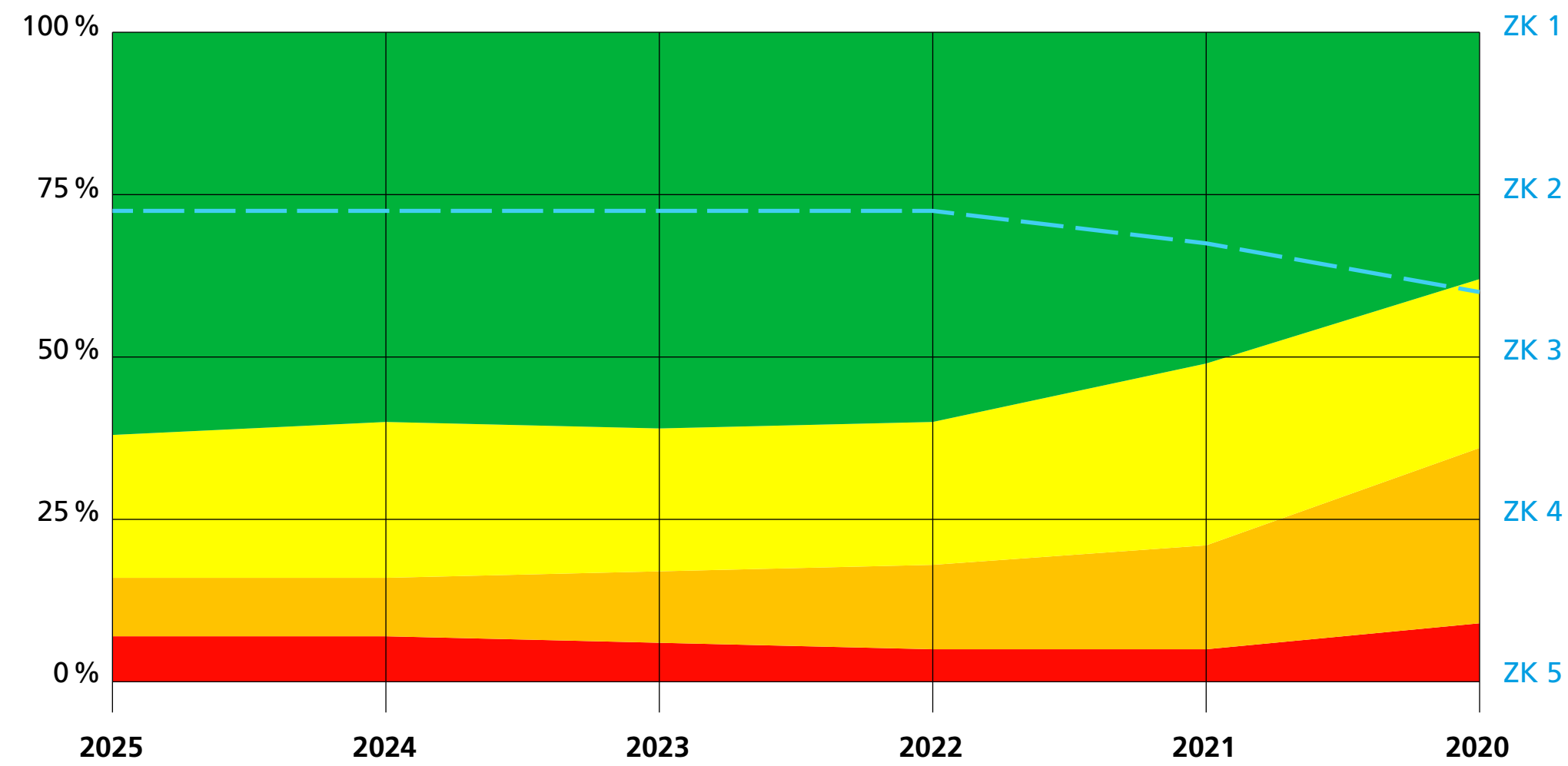
3.3 Fahrbahn

Innerhalb der Anlagengattung «Fahrbahn» werden die folgenden Anlagentypen unterschieden:

- Gleise (Oberbau)
- Weichen
- Unterbau
- Übrige Fahrbahnanlagen

Diese Gliederung entspricht der Systematik der RTE 29900 und ermöglicht eine sachgerechte Abbildung des Anlagenbestandes sowie der Zustands- und Wertentwicklung.

Weitere fahrbahnbezogene Anlagen wie Bahnübergänge, Zäune, Prellböcke oder vergleichbare untergeordnete Bauwerke werden nicht als eigenständige Anlagentypen ausgewiesen, sondern sind unter den übrigen Fahrbahnanlagen zusammengefasst. Die Gleiswässerungsanlagen sind den Kunstbauten im Anlagentyp «Wasserver- und -ent-sorgungen» zugeordnet.



Ø Zustand ZK1-ZK5



3.3.1 Gleise (Oberbau)

Der Hauptanlagentyp «Gleise» zeigt über die letzten Jahre eine klar positive Zustands- und Substanzentwicklung bei weitgehend stabilem Anlagenumfang. Im Jahr 2025 umfasst der Bestand 86,1 km Gleisanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 240,6 Mio. CHF. Gegenüber 2020 ist der Anlagenwert um rund 34 Mio. CHF gestiegen. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die Erhöhung des Fahrbahnteils mit dem System «Feste Fahrbahn» sowie auf gezielte Erneuerungsmassnahmen zurückzuführen und spiegelt die konsequente Investition in den Werterhalt der Gleisinfrastruktur wider.

Der bauliche Zustand konnte im Mehrjahresvergleich nachhaltig verbessert werden. Der mittlere Zustandswert reduzierte sich von 2,7 (2020) auf 2,3 (2025) und liegt damit klar besser als der Zielwert von 2,5. Parallel dazu stieg der Anteil der Zustandsklasse 1 deutlich von 53 % auf 57 %, während die Zustands-

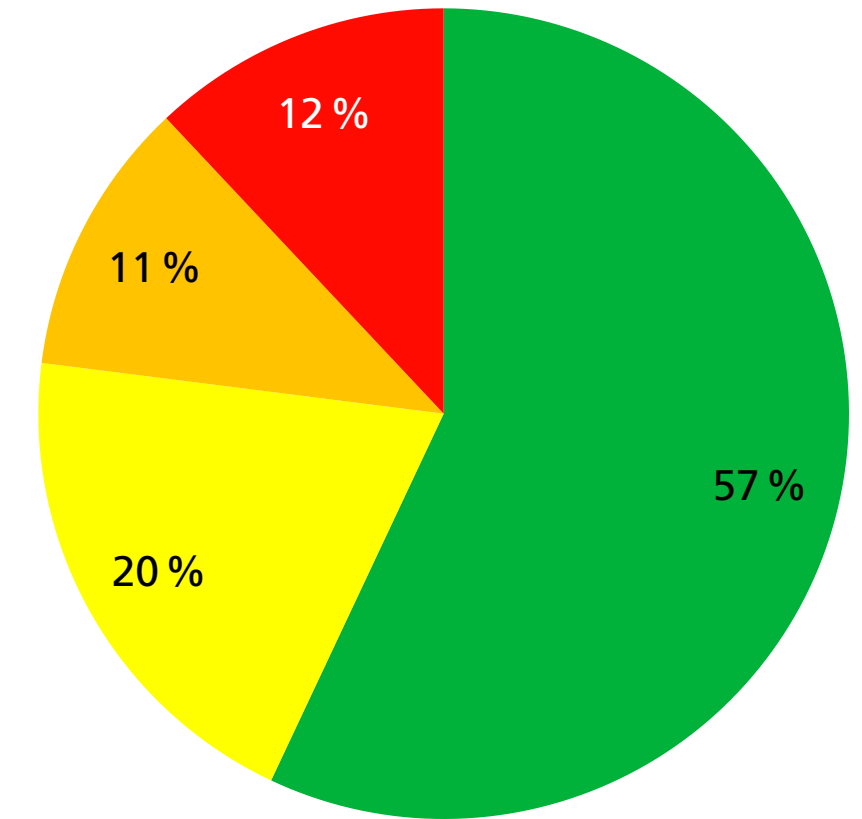
klassen 3 und 4 kontinuierlich zurückgingen. Anlagen in der kritischen Zustandsklasse 5 sind über den gesamten Zeitraum nicht vorhanden.

Das durchschnittliche Anlagenalter sank von 20 auf 16 Jahre bei einer normativen Lebensdauer von 40 Jahren, was auf eine wirksame Erneuerungs- und Substanzstrategie hinweist. Die im Jahr 2025 umgesetzten Erneuerungen (u. a. Muttenz Dorf–Lachmatt sowie Schlaufe Wartenberg)) unterstützen diesen positiven Trend zusätzlich.

Gesamtbewertung: Der Gleisbestand befindet sich in einer sehr guten Entwicklung mit verbessertem Zustand, substanziellem Wertzuwachs und gesicherter Werterhaltung. Der Erneuerungsbedarf ist planbar und beherrschbar, die Infrastrukturqualität insgesamt robust.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 57 % | 53 % | 53 % | 52 % | 40 % | 35 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 20 % | 21 % | 18 % | 18 % | 23 % | 25 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 11 % | 14 % | 18 % | 22 % | 28 % | 28 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 12 % | 12 % | 11 % | 8 % | 9 % | 12 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,3 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 2,6 | 2,7 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 40 | 16 | 16 | 17 | 17 | 19 | 20 |
| Anlageumfang | | 86,1 HKG | 86,1 HGK | 86,1 HGK | 86,1 HGK | 67,8 HGK | 81,8 HGK |
| Wiederbeschaffungswert | | 240,6 Mio. | 236,8 Mio. | 224,3 Mio. | 224,3 Mio. | 184,2 Mio. | 207,0 Mio. |

HGK=Hauptgleiskilometer
* ohne Strecke 19



3.3.2 Weichen

Der Anlagentyp «Weichen und Kreuzungen» zeigt in den letzten Jahren eine strukturell dynamische Entwicklung bei stabiler Vermögensbasis. Die Integration der Strecke 19 (Waldenburgerbahn) führte 2022 zu einem Bestandszuwachs von 22 Weichen und erhöhte den Bestand temporär auf 185 Objekte. Rückbauten im Rahmen von Infrastrukturprojekten reduzierten den Bestand ab 2023 auf 183 Anlagen.

Der Wiederbeschaffungswert blieb über den gesamten Zeitraum auf hohem Niveau und beträgt 2025 rund CHF 45,8 Mio. Trotz struktureller Veränderungen blieb die finanzielle Bedeutung des Anlagentyps konstant.

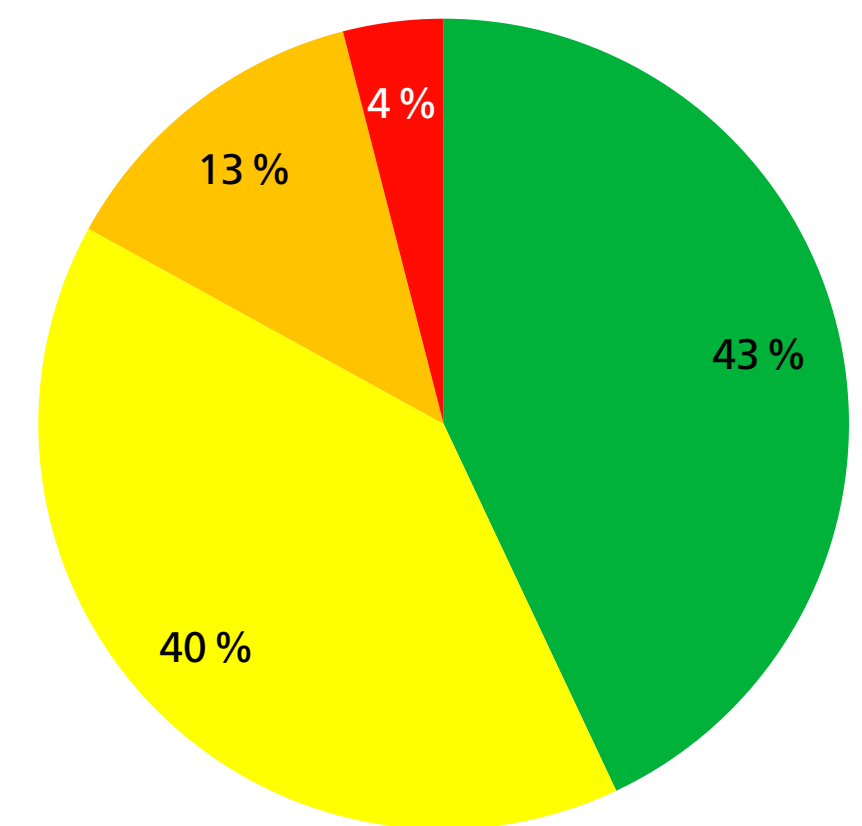
Der bauliche Zustand entwickelte sich positiv. 2021–2024 lagen die Zustandswerte auf sehr gutem Niveau (Ø 2,1–2,2). 2025 beträgt der mittlere Zustandswert 2,3 und liegt damit leicht unter dem Zielwert. 83 % der Anlagen befinden sich in den Zustandsklassen 1 und 2; Anlagen der Klasse 5 sind nicht vorhanden. Erneuerungen 2025 (Erneuerung Schlaufe Wartenberg, Depot Ruchfeld) sichern die Zustandsstabilität.

Das durchschnittliche Anlagenalter beträgt 2025 rund 14 Jahre bei einer Lebensdauer von 25 Jahren. Der Bestand befindet sich im mittleren Lebenszyklus, der Erneuerungsbedarf ist planbar.

Gesamtbewertung: Der Weichen- und Kreuzungsbestand ist bereinigt, betrieblich zentral und finanziell stabil, trotz temporärer Zustandsschwankungen.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 43 % | 48 % | 56 % | 61 % | 61 % | 39 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 40 % | 38 % | 32 % | 26 % | 27 % | 32 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 13 % | 8 % | 5 % | 5 % | 3 % | 23 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 4 % | 6 % | 6 % | 8 % | 9 % | 7 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,3 | 2,2 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,5 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 25 | 14 | 14 | 13 | 13 | 12 | 14 |
| Anlageumfang | | 183 Stk. | 183 Stk. | 183 Stk. | 185 Stk. | 165 Stk. | 197 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 45,8 Mio. | 45,8 Mio. | 45,8 Mio. | 46,3 Mio. | 41,3 Mio. | 49,7 Mio. |

* ohne Strecke 19



3.3.3 Unterbau

Der Hauptanlagentyp «Unterbau» umfasst gemäss RTE 29900 die tragenden und lastverteilenden Bauteile der Fahrbahn unterhalb des Oberbaus und bildet die Grundlage für stabile Gleislagen, Entwässerung und langfristige Gebrauchstauglichkeit.

Der Anlagenbestand wurde in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert. 2025 umfasst der Unterbau 83,2 km mit einem Wiederbeschaffungswert von 139,3 Mio. CHF. Gegenüber 2020 entspricht dies einem Zuwachs von 1,4 km sowie einer Werterhöhung von 125,7 Mio. CHF auf 139,3 Mio. CHF, hauptsächlich infolge von Erneuerungs- und Ausbauprojekten.

Der bauliche Zustand verbesserte sich deutlich. Der mittlere Zustandswert sank von 2,6 (2020) auf 1,7 (2025) und liegt damit klar unter dem Zielwert von

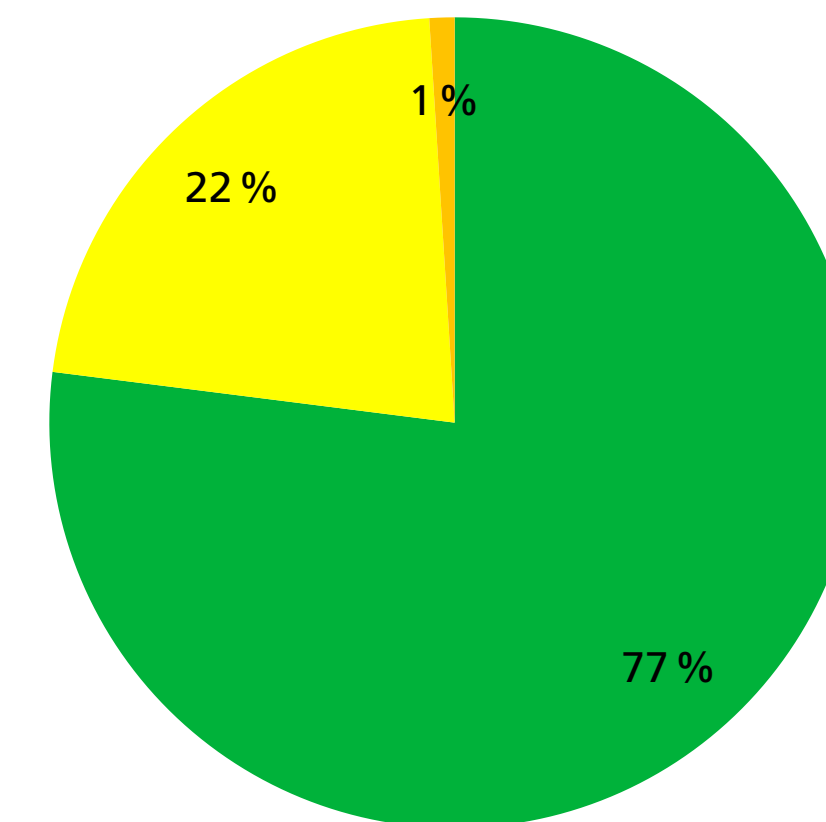
2,5. Der Anteil der Zustandsklasse 1 stieg im selben Zeitraum von 36 % auf 77 %. Zustandsklassen 3 bis 5 sind seit 2021 kaum mehr vertreten.

Das durchschnittliche Anlagenalter reduzierte sich von 18,4 Jahren (2020) auf 17 Jahre (2025) bei einer Lebensdauer von 80 Jahren, was eine gezielte Erneuerungsstrategie bestätigt.

2025 wurden auf der Linie 14 Unterbauerneuerungen zwischen Muttenz Dorf und Lachmatt sowie bei der Schlaufe Wartenberg über rund 3,45 km umgesetzt. Diese Massnahmen wirken sich positiv auf Zustands- und Wertentwicklung aus.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 77 % | 74 % | 73 % | 70 % | 63 % | 36 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 22 % | 25 % | 27 % | 30 % | 37 % | 26 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 1 % | 1 % | 0 % | 0 % | 0 % | 31 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 7 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,7 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,9 | 2,6 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 80 | 17 | 17 | 17 | 16 | 19 | 18 |
| Anlageumfang | | 83,2 HKG | 83,2 HGK | 82,9 HGK | 82,9 HGK | 67,8 HGK | 81,8 HGK |
| Wiederbeschaffungswert | | 139,3 Mio. | 139,3 Mio. | 138,8 Mio. | 139,1 Mio. | 110,8 Mio. | 125,7 Mio. |

HGK=Hauptgleiskilometer
* ohne Strecke 19



3.3.4 Übrige Fahrbahnanlagen

Die übrigen Fahrbahnanlagen umfassen u. a. Zäune, Bahnübergänge, Auszugsvorrichtungen, Isolierstösse, Prellböcke und stationäre Schienenbenetzungsanlagen. Der Anlagenbestand nahm in den letzten Jahren bei stabilem Zustandsniveau deutlich zu. Seit 2020 stieg der Bestand von 743 auf 1'011 Objekte, der Wiederbeschaffungswert von rund 32 Mio. CHF auf 41,9 Mio. CHF. Treiber waren Netzerweiterungen, zusätzliche Ausrüstungen und die Nachführung des Anlageninventars. Seit 2023 liegt der Anlagenwert auf konstant hohem Niveau.

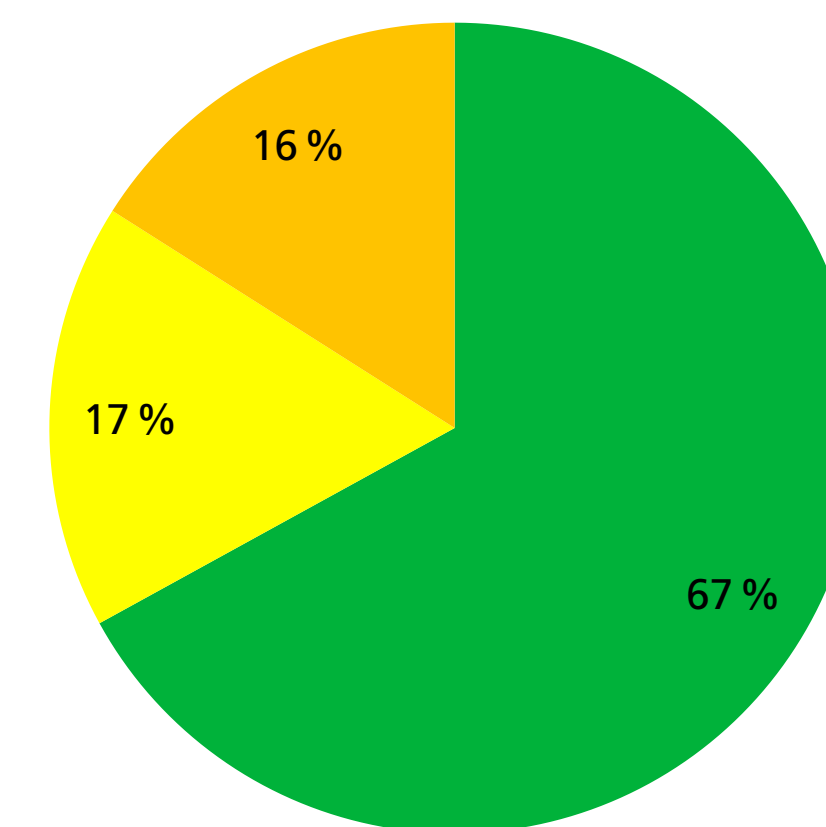
Der bauliche Zustand ist über den gesamten Zeitraum gut bis sehr gut. 2025 liegt der mittlere Zustandswert bei 2,0 und damit klar unter dem Ziel-

wert von 2,5. 67 % der Anlagen befinden sich in Zustandsklasse 1, weitere 17 % in Klasse 2. Anlagen der Klassen 4 und 5 sind seit mehreren Jahren nicht mehr vorhanden.

Das durchschnittliche Anlagenalter sank leicht und beträgt 2025 rund 9 Jahre bei einer Lebensdauer von 15 Jahren. Der Bestand ist insgesamt jung, der Erneuerungsbedarf planbar.

Gesamtbewertung: Die übrigen Fahrbahnanlagen entwickeln sich robust mit wachsendem Bestand, stabilem Werterhalt und gutem Zustandsniveau. Das Zustands- und Substanzrisiko bleibt gering, die Vermögensabbildung ist konsistent.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 67 % | 70 % | 69 % | 71 % | 62 % | 62 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 17 % | 19 % | 18 % | 16 % | 21 % | 22 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 16 % | 11 % | 13 % | 13 % | 16 % | 15 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 1 % | 1 % | 1 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | 2,1 | 2,0 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 15 | 9 | 9 | 8 | 8 | 10 | 10 |
| Anlageumfang | | 1'011 Stk. | 974 Stk. | 936 Stk. | 919 Stk. | 754 Stk. | 743 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 41,9 Mio. | 41,1 Mio. | 41,1 Mio. | 41,1 Mio. | 31,9 Mio. | 32,1 Mio. |

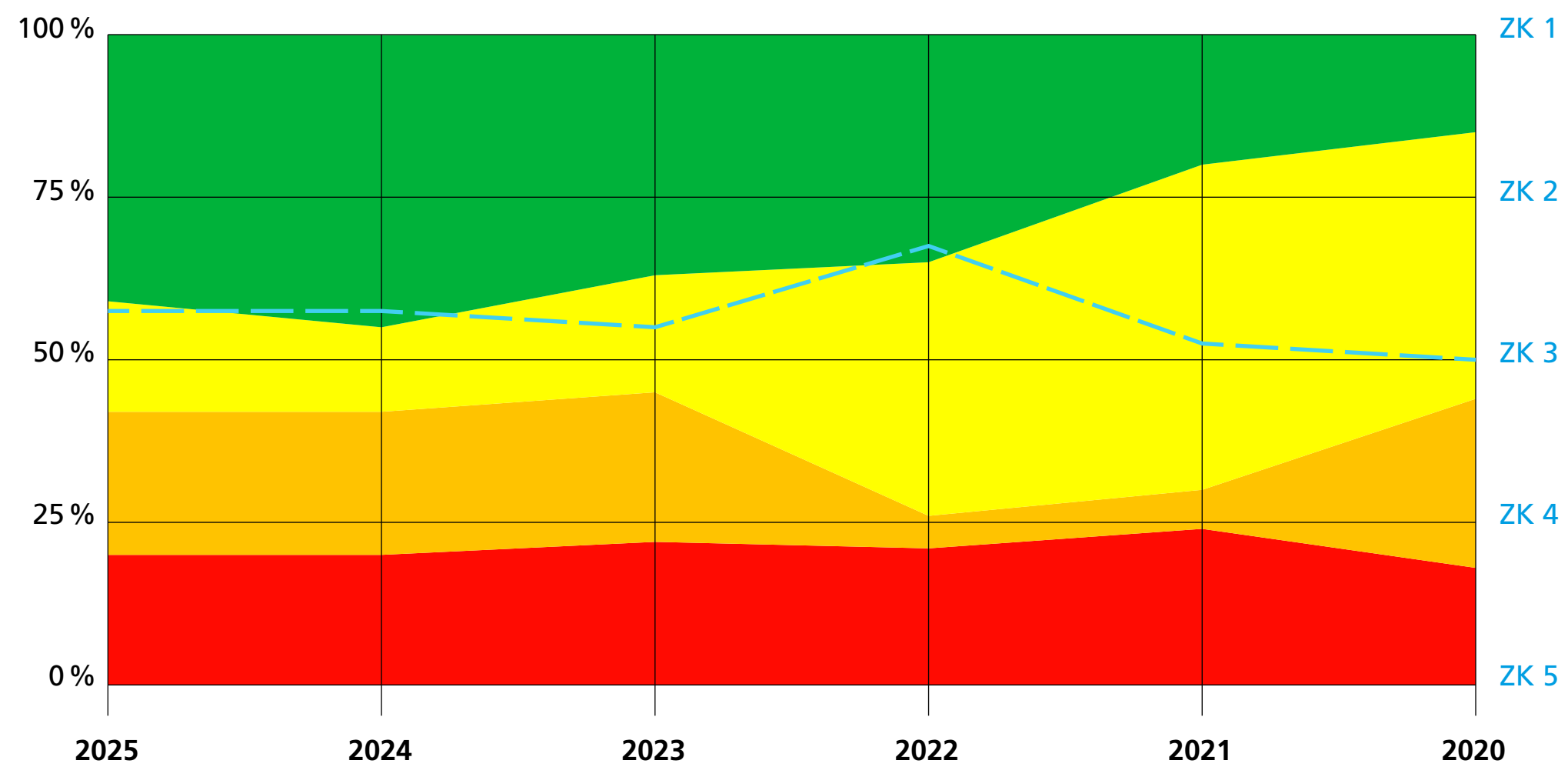


3.4 Bahnstromanlagen

Innerhalb der Anlagengattung «Bahnstromanlagen» werden die folgenden Anlagentypen unterschieden:

- Fahrleitungsanlagen, welche die elektrische Energie an die Fahrzeuge übertragen
- Unterwerke, welche der Einspeisung, Umwandlung und Verteilung der elektrischen Energie dienen
- Übrige Bahnstromanlagen, welche weitere bahnstrombezogene Anlagen umfassen, die keinem der vorgenannten Anlagentypen eindeutig zugeordnet werden können.

Diese Gliederung ermöglicht eine sachgerechte Abbildung des Anlagenbestandes sowie der Zustands- und Wertentwicklung der Bahnstromanlagen und entspricht den Vorgaben der RTE 29900.



Ø Zustand ZK1-ZK5



3.4.1 Fahrleitungsanlagen

Die Fahrleitungsanlagen bilden einen zentralen Bestandteil der Energieversorgung und weisen über die letzten Jahre einen stabilen Anlagenumfang auf. Seit 2022 liegt die Gesamtlänge konstant bei 87,1 km. Der Wiederbeschaffungswert bewegt sich auf hohem Niveau und beträgt im Jahr 2025 rund 75,4 Mio. CHF. Die gegenüber dem Vorjahr leicht veränderte Bewertung ist auf punktuelle Anpassungen an einzelnen Streckenabschnitten zurückzuführen und stellt keine strukturelle Veränderung des Bestands dar.

Der bauliche Zustand zeigt im Mehrjahresvergleich eine leichte Verbesserung und Stabilisierung, liegt jedoch weiterhin über dem Zielwert. Der mittlere Zustandswert reduzierte sich von 3,0 (2020) auf 2,8 (2025), bleibt damit aber noch ober-

halb des definierten Zielwerts von 2,5. Positiv hervorzuheben ist der gestiegene Anteil der Zustandsklasse 1 (2025: 38 % gegenüber 12 % im Jahr 2020), während sich die Anteile der Zustandsklassen 3 und 4 weiterhin auf einem relevanten Niveau bewegen. Anlagen in der kritischsten Zustandsklasse 5 treten nicht auf.

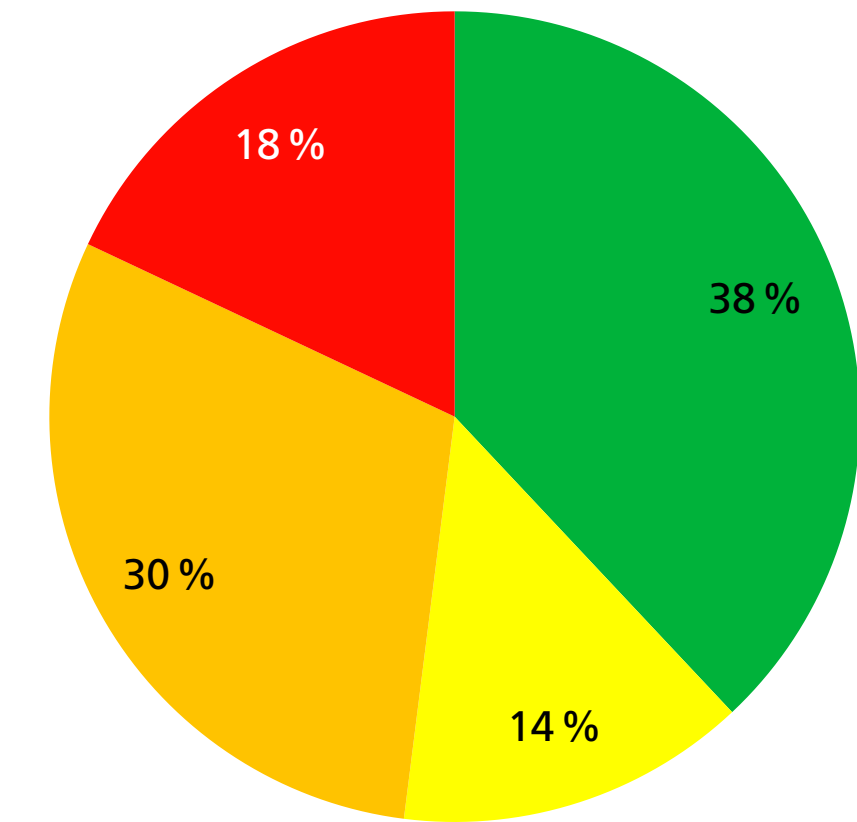
Das durchschnittliche Anlagenalter liegt 2025 bei 14,8 Jahren und damit deutlich unter der normativen Lebensdauer von 30 Jahren. Dies deutet auf einen grundsätzlich tragfähigen Substanzzustand, gleichzeitig aber auf einen mittelfristigen Handlungsbedarf, um die noch hohen Anteile in den mittleren und schwächeren Zustandsklassen weiter zu reduzieren.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022** | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 38 % | 37 % | 34 % | 32 % | 15 % | 12 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 14 % | 15 % | 15 % | 43 % | 53 % | 43 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 30 % | 30 % | 31 % | 6 % | 8 % | 28 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 18 % | 18 % | 20 % | 19 % | 24 % | 17 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,8 | 2,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 30 | 15 | 14 | 14 | 13 | 15 | 16 |
| Anlageumfang | | 87,1 km | 87,1 km | 86,4 km | 86,4 km | 40,0 km | 54,7 km |
| Wiederbeschaffungswert | | 75,4 Mio. | 74,6 Mio. | 75,0 Mio. | 75,1 Mio. | 60,2 Mio. | 82,2 Mio. |

* ohne Strecke 19

** Anlagenumfang konnte nicht nachvollzogen werden aus der Vergangenheit. Ab 2022 ist es die Summe aus den Fahrleitungsbestandsmeldungen.

km=Streckenkilometer zuzüglich Überlappungen innerhalb der Streckentrennungen



3.4.2 Unterwerke

Der Anlagentyp «Unterwerke» weist über die letzten Jahre einen kontinuierlichen Ausbau bei insgesamt stabilem Zustandsprofil auf. Der Anlagenbestand ist seit 2020 von 18 auf 23 Unterwerke angestiegen, begleitet von einem Anstieg des Wiederbeschaffungswertes von 18,0 Mio. CHF auf 23,0 Mio. CHF. Der im Jahr 2025 realisierte zusätzliche Gleichrichter erhöht die betriebliche Flexibilität und trägt wesentlich zur Verbesserung der Ausfallsicherheit der Stromversorgung bei.

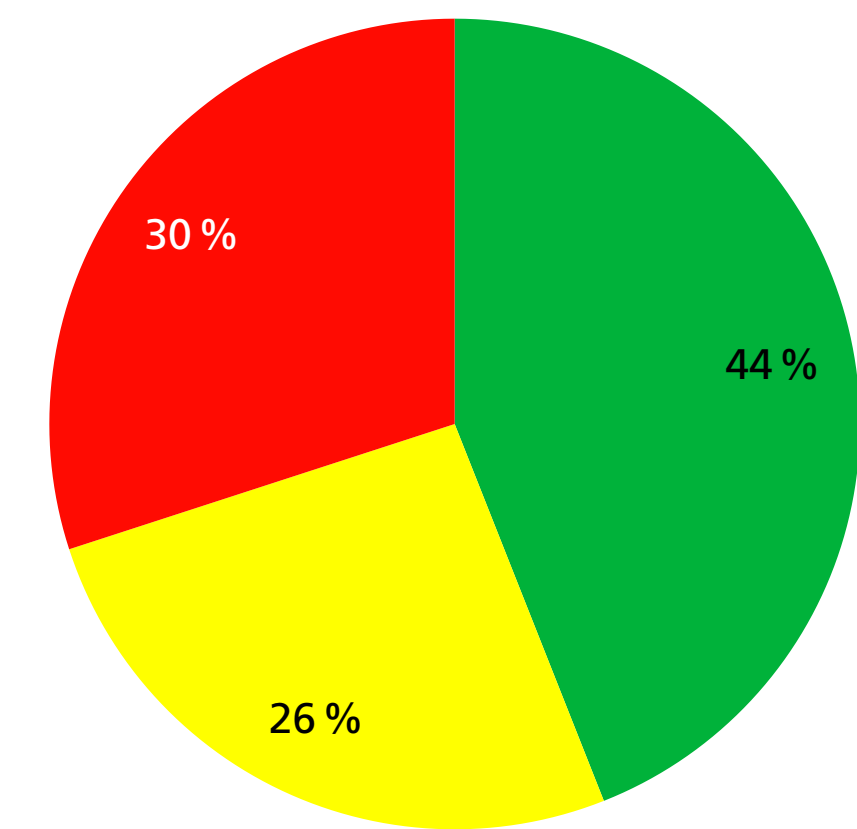
Der bauliche Zustand zeigt im Mehrjahresvergleich eine moderate, aber klar erkennbare Verbesserung. Der mittlere Zustandswert konnte von 2,9 (2020) auf 2,7 (2025) gesenkt werden und nähert sich damit dem Zielwert von 2,5 an. Gleich-

zeitig erhöhte sich der Anteil der Zustandsklasse 1 deutlich von 22 % auf 44 %. Alle Anlagen der Zustandsklassen 4 befinden sich bereits im Bau und oder werden projektiert, während Anlagen der kritischsten Zustandsklasse 5 durchgehend nicht vorhanden sind.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 18 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 30 Jahren befindet sich der Bestand im mittleren Lebenszyklus. Insgesamt ist die Substanz stabil, der Erneuerungsbedarf gut planbar, und der eingeschlagene Ausbau- und Erneuerungspfad stärkt nachhaltig die Langfristigkeit und Versorgungssicherheit der elektrischen Infrastruktur.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 44 % | 59 % | 36 % | 36 % | 22 % | 22 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 26 % | 9 % | 32 % | 32 % | 39 % | 39 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 11 % | 11 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 30 % | 32 % | 32 % | 32 % | 28 % | 28 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,7 | 2,5 | 2,8 | 2,8 | 2,9 | 2,9 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 30 | 18 | 18 | 17 | 16 | 17 | 18 |
| Anlageumfang | | 23 Stk. | 22 Stk. | 22 Stk. | 22 Stk. | 18 Stk. | 18 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 23,0 Mio. | 22,0 Mio. | 22,0 Mio. | 22,0 Mio. | 18,0 Mio. | 18,0 Mio. |

* ohne Strecke 19



3.4.3 Übrige Bahnstromanlagen

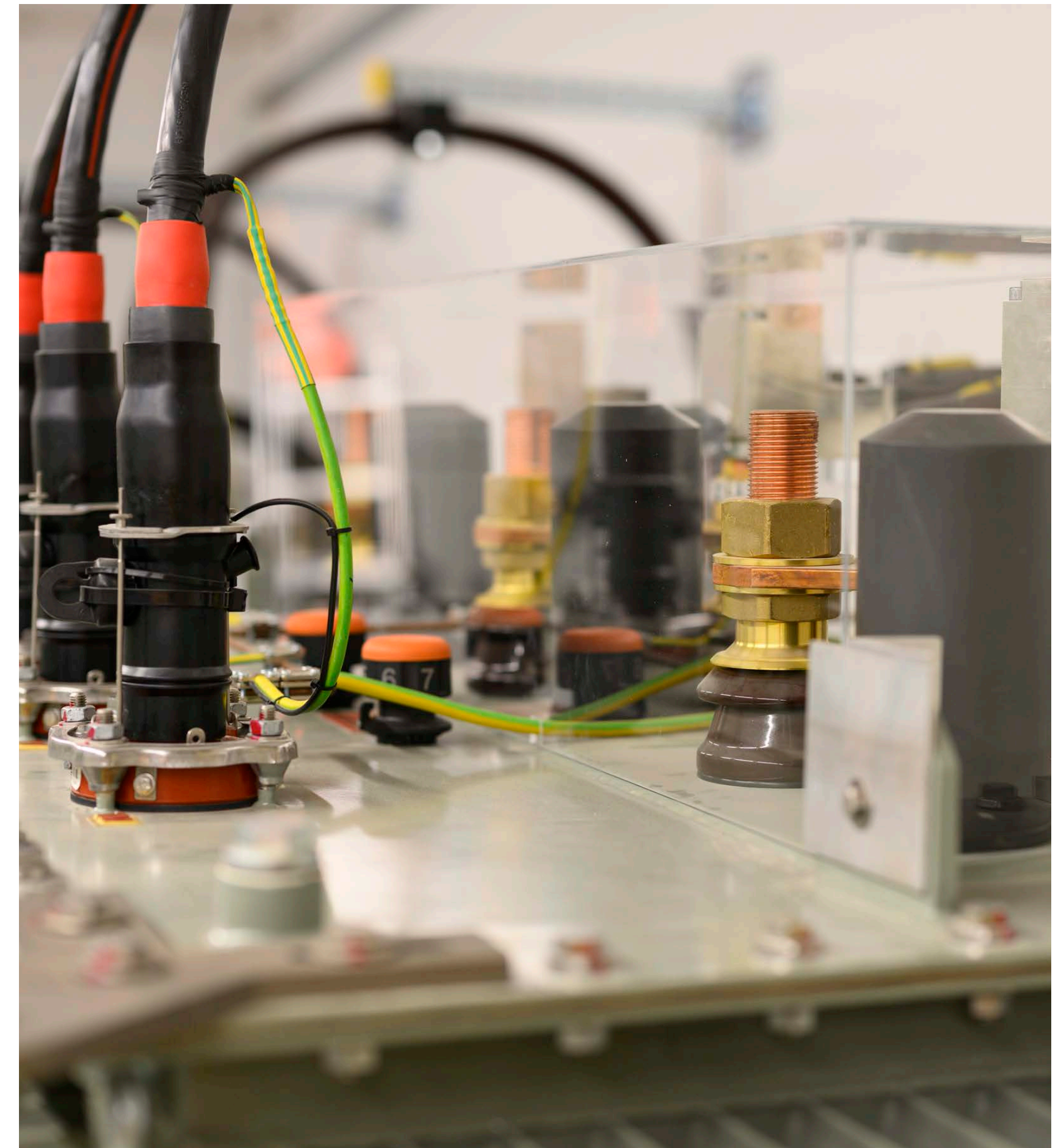
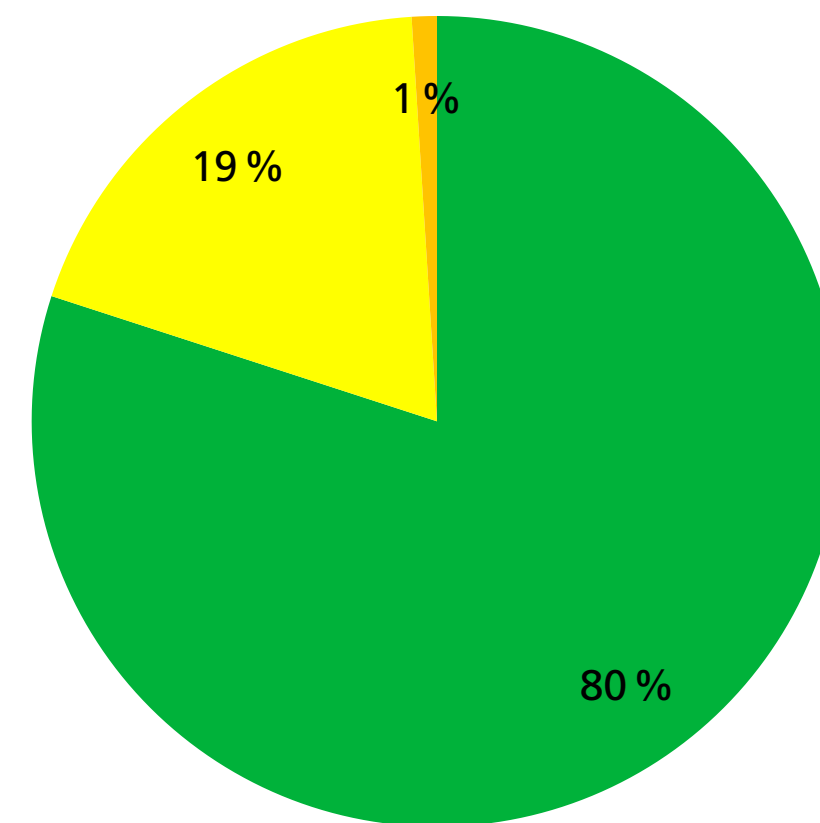
Die übrigen Bahnstromanlagen beinhalten hauptsächlich Schalt- und Fernwirkanlagen und zeigen über die letzten Jahre eine sehr positive strukturelle und qualitative Entwicklung. Der Anlagenbestand wurde seit 2020 deutlich ausgebaut (von 142 auf 259 Anlagen), was die steigende Bedeutung dieser Anlagen für eine flexible, sichere und fernbediente Bahnstromversorgung widerspiegelt. Der Wiederbeschaffungswert liegt im Jahr 2025 bei rund 4,4 Mio. CHF und ist nach einer Abgrenzungs- und Bereinigungsphase ab 2021 wieder leicht steigend, was auf gezielte Ergänzungen und Umbauten zurückzuführen ist.

Der bauliche Zustand ist insgesamt sehr gut und weiter verbessert. Der mittlere Zustandswert sank von 2,7 (2020) auf 1,7 (2025) und liegt damit deut-

lich besser als der Zielwert von 2,5. Der Anteil der Zustandsklasse 1 stieg im gleichen Zeitraum markant von 25 % auf 80 %, während Anlagen in kritischen Zustandsklassen praktisch nicht mehr vertreten sind; die Zustandsklasse 5 tritt nicht auf.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von 6,4 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 30 Jahren handelt es sich um einen sehr jungen und modernen Anlagenbestand. Die im Jahr 2025 vorgenommenen punktuellen Anpassungen an Fahrleitungsspeiseabschnitten und einzelne Umbauten unterstützen diesen positiven Trend. Gesamtbewertung: betrieblich hochrelevanter, qualitativ sehr guter und risikoarmer Anlagenbestand mit gesicherter Werterhaltung und hoher Zukunftsfähigkeit.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 80 % | 97 % | 96 % | 84 % | 79 % | 25 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 19 % | 2 % | 2 % | 13 % | 13 % | 33 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 1 % | 1 % | 2 % | 2 % | 7 % | 42 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 1 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,7 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 1,8 | 2,7 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 30 | 6 | 5 | 4 | 3 | 3 | 4 |
| Anlageumfang | | 259 Stk. | 249 Stk. | 242 Stk. | 231 Stk. | 175 Stk. | 142 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 4,4 Mio. | 4,2 Mio. | 4,1 Mio. | 3,9 Mio. | 2,9 Mio. | 8,4 Mio. |



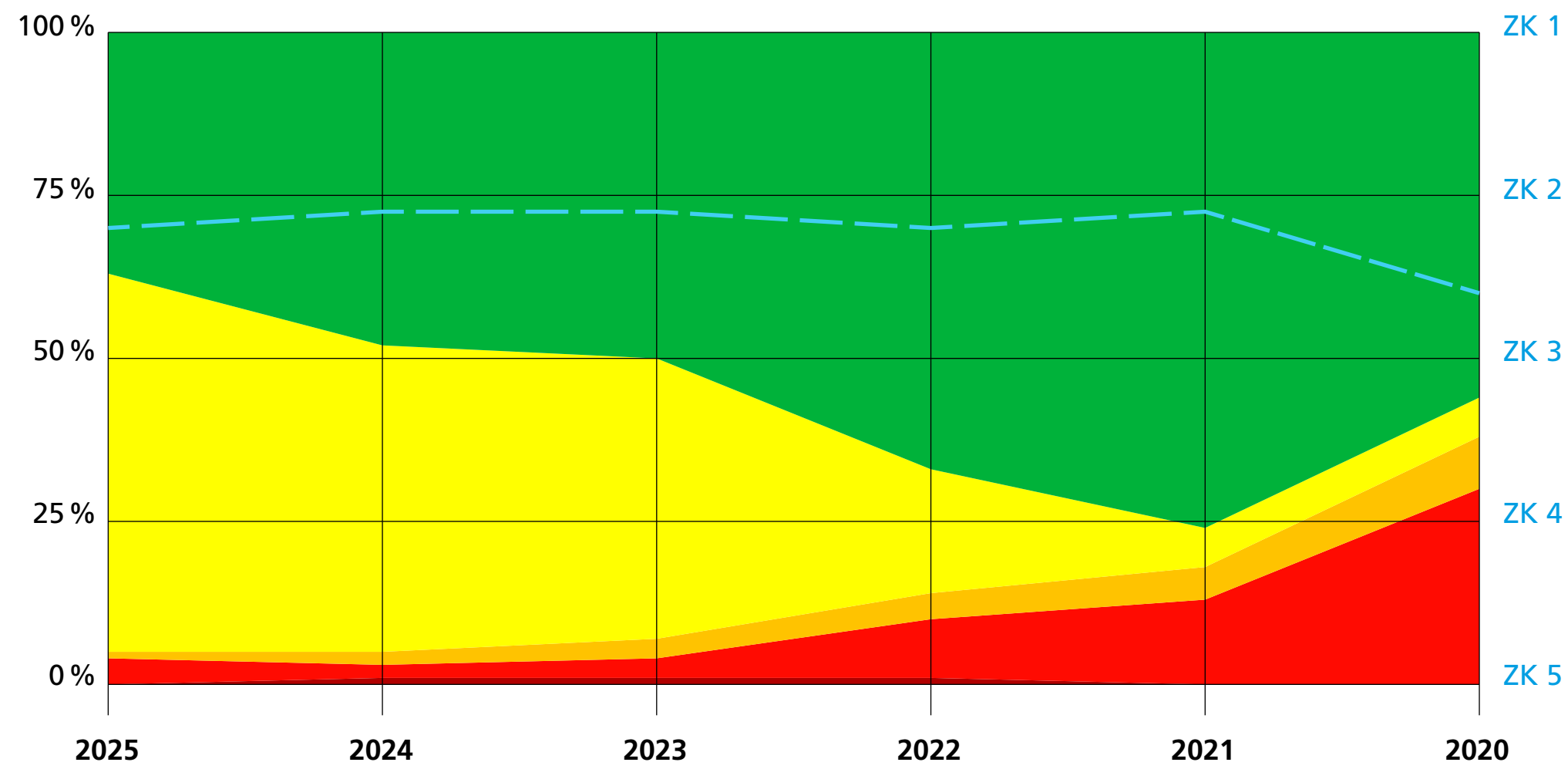
* ohne Strecke 19

3.5 Sicherungsanlagen

Innerhalb der Anlagengattung Sicherungsanlagen werden die folgenden Anlagentypen unterschieden:

- Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen, welche die sichere Führung und Überwachung des Zugverkehrs gewährleisten
- Autonome Bahnübergangsanlagen, welche den Bahn- und Strassenverkehr an niveaugleichen Kreuzungen sichern
- Übrige Sicherungsanlagen, welche weitere sicherungstechnische Einrichtungen umfassen, die keinem der vorgenannten Anlagentypen eindeutig zugeordnet werden können.

Diese Gliederung stellt eine funktionale, bewertungsrelevante und RTE-konforme Abbildung der Sicherungsanlagen sicher.



Ø Zustand ZK1-ZK5 — — —



3.5.1 Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen

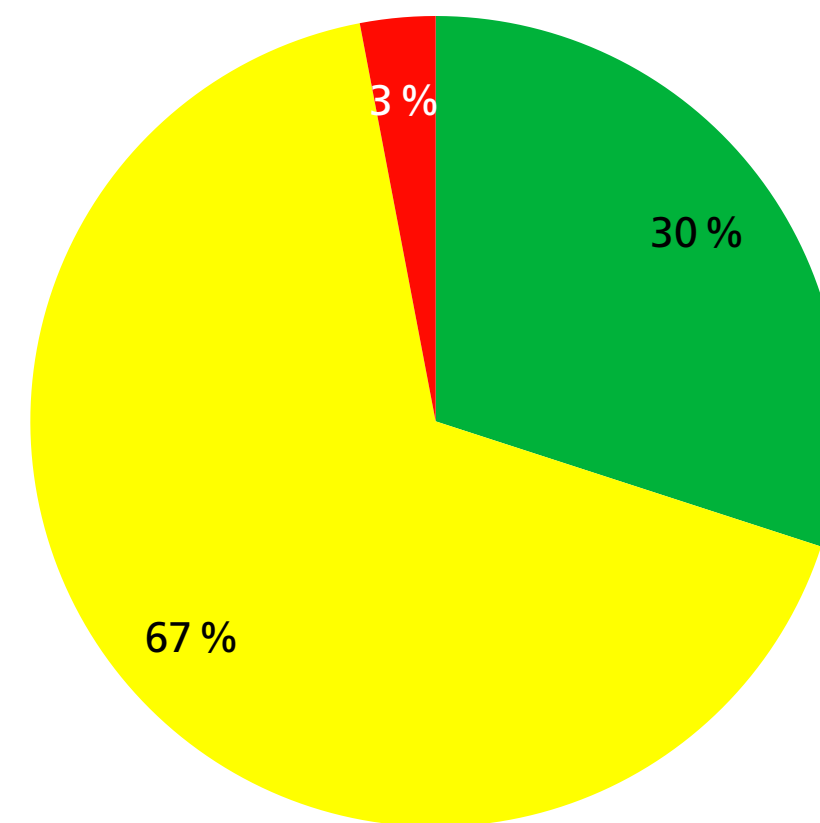
Im Jahr 2025 zeigt sich eine zustandsbedingte Verschiebung innerhalb des guten Zustandsbereichs: Mehrere Anlagen wechselten alters- und nutzungsbedingt von Zustandsklasse 1 zu Zustandsklasse 2, was dem regulären Lebenszyklus gemäss RTE 29900 entspricht. Der mittlere Zustandswert liegt mit 2,3 weiterhin klar besser als der Zielwert von 2,5, der Gesamtzustand bleibt somit stabil und kontrolliert.

Kritische Zustände wurden gezielt abgebaut: Die im Jahr 2024 noch in Zustandsklasse 5 eingestufte Anlage im Bereich Wartenberg wurde 2025 vollständig ersetzt, wodurch keine Anlagen mehr in

der schlechtesten Zustandsklasse vorhanden sind. Der Anteil problematischer Zustandsklassen (≥ 4) ist insgesamt sehr gering.

Mit 30 Anlagen, einem Wiederbeschaffungswert von rund 66,9 Mio. CHF und einem durchschnittlichen Alter von 9 Jahren (Lebensdauer 25 Jahre) befindet sich der Anlagenbestand in einem günstigen Lebenszyklusstand. Gesamtbewertung: stabiler, gut steuerbarer Bestand mit planbarem Erneuerungsbedarf und wirksamer Sanierungsstrategie.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 30 % | 51 % | 51 % | 57 % | 78 % | 55 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 67 % | 43 % | 43 % | 27 % | 5 % | 3 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 6 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 3 % | 3 % | 3 % | 13 % | 17 % | 35 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 3 % | 3 % | 3 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,3 | 2,1 | 2,1 | 2,2 | 2,1 | 2,7 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 25 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 11 |
| Anlageumfang | | 30 Stk. | 30 Stk. | 29 Stk. | 30 Stk. | 14 Stk. | 19 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 66,9 Mio. | 65,7 Mio. | 63,2 Mio. | 67,2 Mio. | 59,1 Mio. | 78,7 Mio. |



* ohne Strecke 19

3.5.2 Autonome Bahnübergangsanlagen

Die autonomen Bahnübergangsanlagen weisen über die letzten Jahre eine stabile Bestands- und Wertentwicklung bei insgesamt sehr gutem Zustandsniveau auf. Der Anlagenbestand liegt im Jahr 2025 bei 101 Anlagen, der Wiederbeschaffungswert bei rund 50,5 Mio. CHF und damit auf einem vergleichbaren Niveau wie in den Vorjahren. Die im Berichtsjahr 2025 nacherfasste Lichtsignalanlage auf der Linie 14 verbessert die Vollständigkeit und Transparenz der Vermögensabbildung, ohne den Gesamttrend wesentlich zu verändern.

Der bauliche Zustand ist weiterhin klar besser als der Zielwert. Der mittlere Zustandswert beträgt 2,1 (Zielwert 2,5) und ist seit mehreren Jahren stabil. 95 % der Anlagen befinden sich in den Zustands-

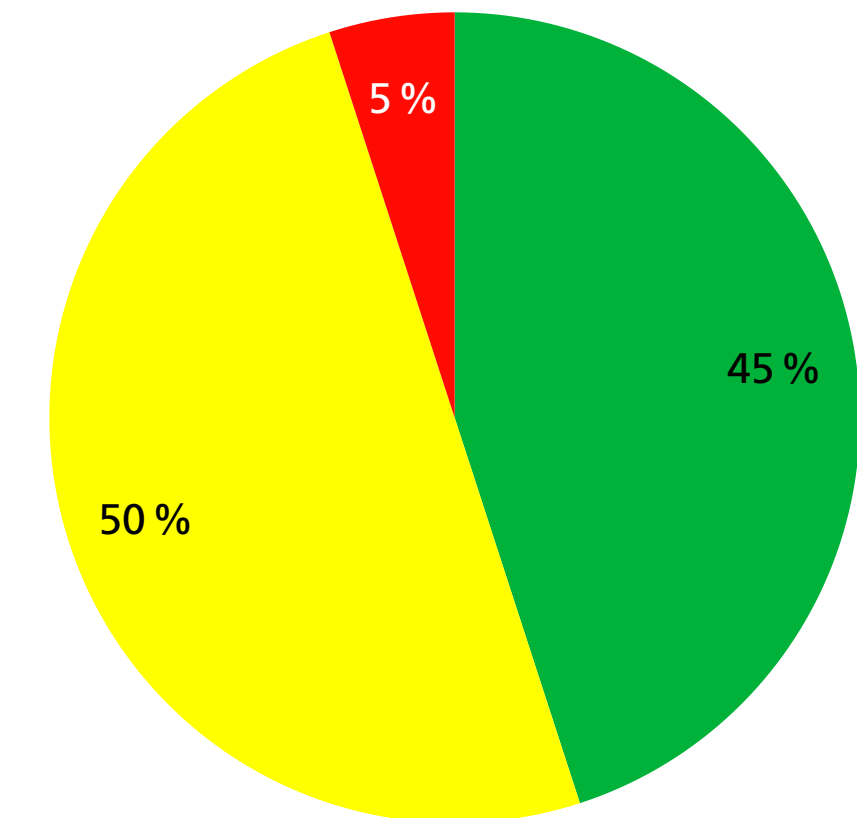
klassen 1 und 2; kritische Zustände (Zustandsklasse 5) treten nicht mehr auf. Die noch vorhandenen Anlagen in den schlechteren Zustandsklassen sind mengenmässig gering und bereits in der Ersatzplanung berücksichtigt.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 7 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 25 Jahren befindet sich der Bestand in einem frühen bis mittleren Lebenszyklus.

Gesamtbewertung: qualitativ hochwertiger, sicherheitsrelevanter Anlagenbestand mit stabilem Zustand, planbarem Erneuerungspfad und geringem Risiko, die langfristige Betriebssicherheit ist gewährleistet.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 45 % | 47 % | 50 % | 83 % | 78 % | 59 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 50 % | 47 % | 42 % | 6 % | 5 % | 7 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 4 % | 5 % | 8 % | 9 % | 10 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 5 % | 2 % | 3 % | 3 % | 8 % | 22 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 2 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 1,8 | 1,7 | 2,5 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 25 | 7 | 7 | 6 | 6 | 6 | 8 |
| Anlageumfang | | 101 Stk. | 100 Stk. | 98 Stk. | 98 Stk. | 76 Stk. | 111 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 50,5 Mio. | 50 Mio. | 49 Mio. | 49 Mio. | 38 Mio. | 53,0 Mio. |

* ohne Strecke 19



3.5.3 Übrige Sicherungsanlagen

Die übrigen Sicherungsanlagen zeigen über die letzten Jahre eine stabile Bestands- und Wertentwicklung bei klar verbessertem Zustandsniveau. Der Anlagenumfang liegt im Jahr 2025 bei 166 Anlagen (2020: 139 Anlagen), der Wiederbeschaffungswert ist seit 2022 konstant bei rund 4,6 Mio. CHF. Dies weist auf einen konsolidierten und gut abgegrenzten Anlagenbestand hin.

Der bauliche Zustand konnte im Mehrjahresvergleich zielgerichtet verbessert werden. Der mittlere Zustandswert ging von 2,8 (2020/2021) auf 2,5 (2025) zurück und entspricht damit exakt dem definierten Zielwert. Der Anteil der Zustandsklasse 1 stieg deutlich von 22 % (2020) auf 42 % (2025), während die schlechteren Zustandsklassen kontinuierlich redu-

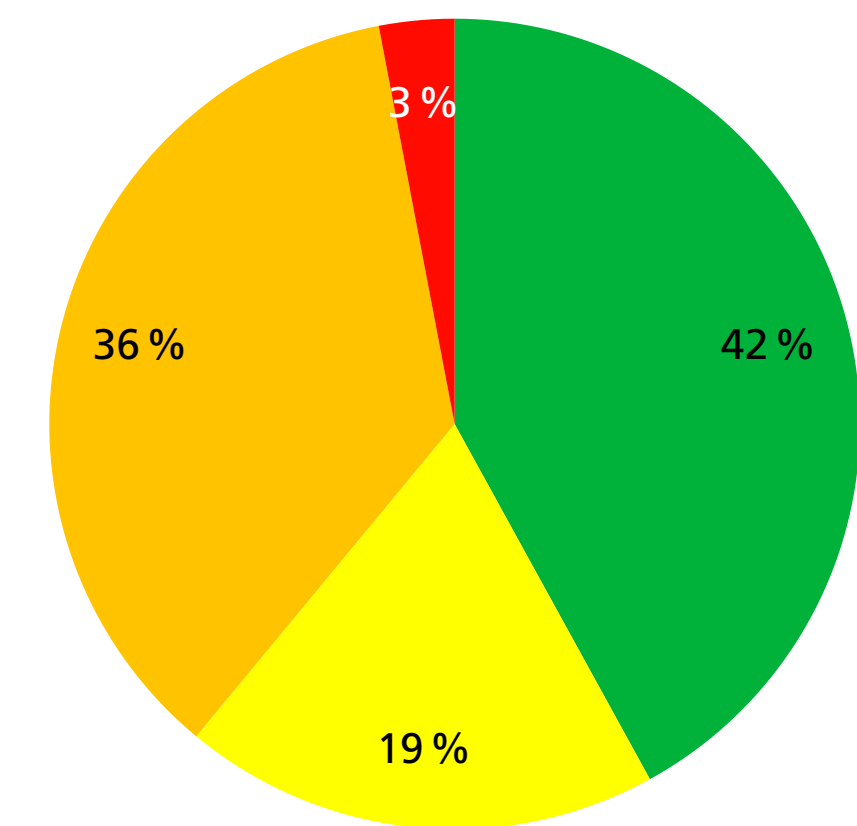
ziert wurden. Anlagen der kritischen Zustandsklasse 5 sind zu keinem Zeitpunkt vorhanden.

Die im Jahr 2024 durchgeführte Erneuerung von 16 Weichenantrieben im Betriebshof Hüslimatt war dabei ein wesentlicher Treiber der Verbesserung. Das durchschnittliche Anlagenalter sank im gleichen Zeitraum von 11,8 auf 9,2 Jahre und liegt damit leicht unter der normativen Lebensdauer von 10 Jahren.

Gesamtbewertung: technisch gut steuerbarer Anlagenbestand mit erreichtem Zielzustand, stabilem Wertniveau und planbarem, moderatem Erneuerungsbedarf. Die Substanz ist gesichert, das Risiko aktuell gering.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 42 % | 42 % | 33 % | 35 % | 22 % | 22 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 19 % | 31 % | 31 % | 35 % | 37 % | 37 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 36 % | 23 % | 31 % | 24 % | 33 % | 33 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 3 % | 4 % | 5 % | 6 % | 8 % | 8 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,5 | 2,4 | 2,6 | 2,5 | 2,8 | 2,8 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 10 | 9 | 9 | 10 | 9 | 12 | 12 |
| Anlageumfang | | 166 Stk. | 166 Stk. | 166 Stk. | 166 Stk. | 139 Stk. | 139 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 4,6 Mio. | 4,6 Mio. | 4,6 Mio. | 4,6 Mio. | 3,5 Mio. | 3,5 Mio. |

* ohne Strecke 19

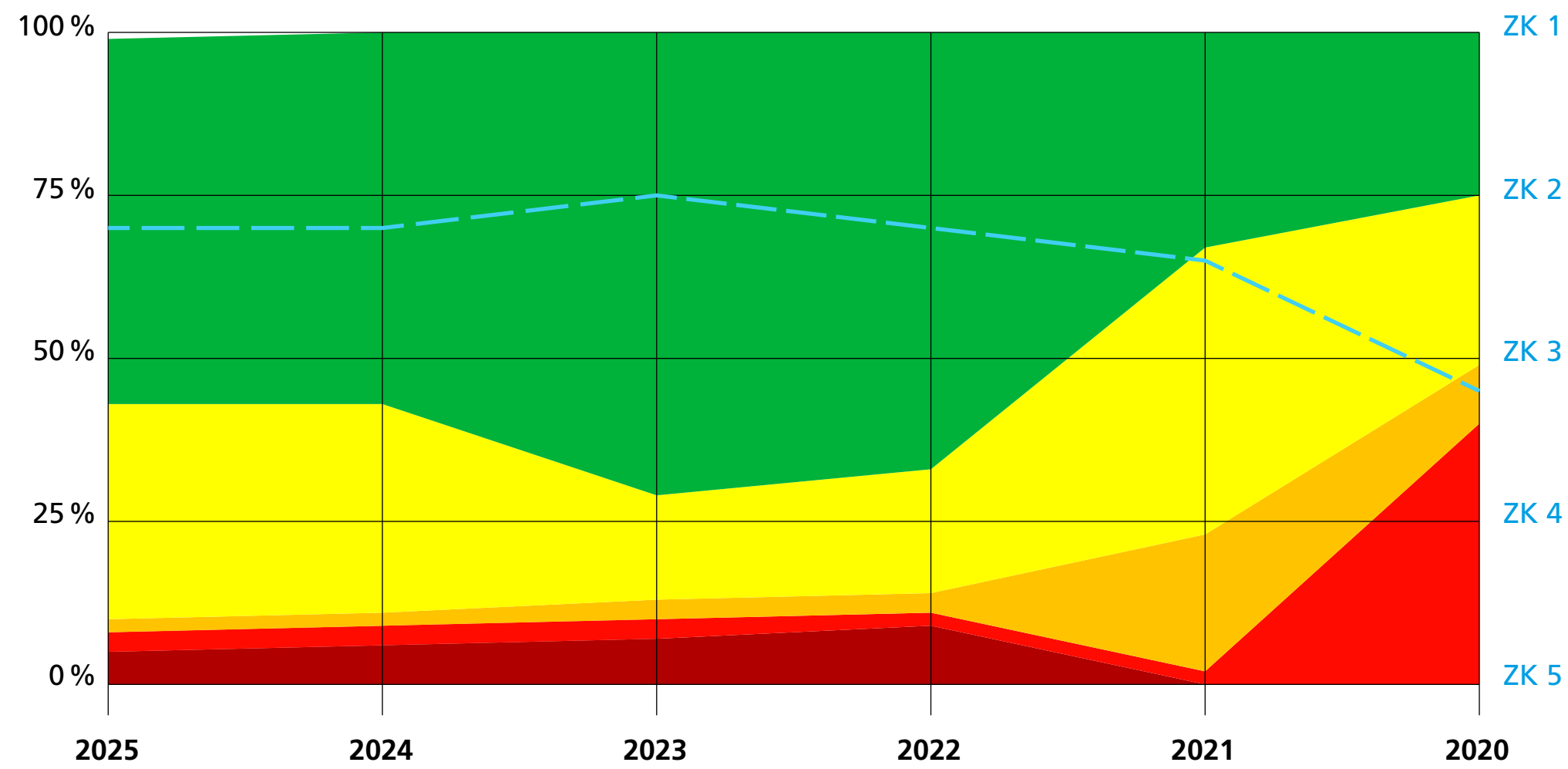


3.6 Niederspannungs- und Telekomanlagen

Innerhalb der Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen» werden die folgenden Anlagentypen unterschieden:

- Niederspannungsverbraucher, welche die Versorgung und den Betrieb von bahninfrastrukturellen Anlagen im Niederspannungsbereich sicherstellen.
- Übrige Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen, welche weitere elektrische und kommunikative Anlagen umfassen, die keinem eigenständigen Hauptanlagentyp zugeordnet werden können.

- Diese Gliederung ermöglicht eine funktionale und bewertungsrelevante Abbildung des Anlagenbestandes sowie der Zustands- und Wertentwicklung dieser Anlagengattung und entspricht den Vorgaben der RTE 29900.



Ø Zustand ZK1-ZK5



3.6.1 Niederspannungsverbraucher

Im Jahr 2025 wurde der Anlagenbestand durch sachgerechte Zuordnungs- und Abgrenzungskorrekturen strukturell bereinigt. Photovoltaikanlagen werden neu der Anlagengattung «Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen» zugeordnet, während nicht bahinfrastrukturelle Gebäudetechnikanlagen konsequent aus dem Infrastrukturvermögen ausgeschieden wurden. Diese Anpassungen erhöhen die RTE-Konformität und Transparenz der Vermögensabbildung.

Infolge der Bereinigung reduzierte sich der Wiederbeschaffungswert im Jahr 2025 auf rund 4,1 Mio. CHF (Vorjahr: 4,6 Mio. CHF); der Effekt ist rein strukturell und nicht zustandsbedingt. Der bauliche Zustand bleibt insgesamt gut: Der mitt-

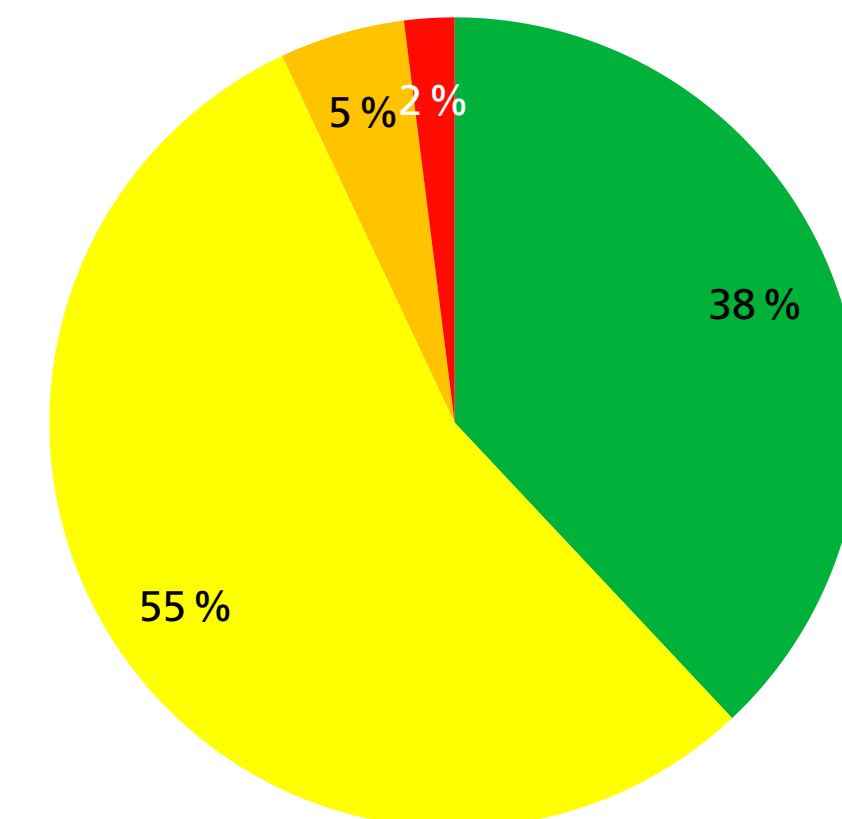
lere Zustandswert liegt bei 2,3 und damit weiterhin besser als der Zielwert von 2,5. 93 % der Anlagen befinden sich in den Zustandsklassen 1 und 2, kritische Zustände sind praktisch nicht vorhanden.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 9 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 20 Jahren befindet sich der Bestand im frühen bis mittleren Lebenszyklus.

Gesamtbewertung: konsolidierter, transparenter Anlagenbestand mit gutem Zustandsniveau, planbarem Erneuerungsbedarf und gestärkter Regelwerks- und Vermögenstreue; das Substanz- und Risikoprofil ist niedrig.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 38 % | 39 % | 66 % | 59 % | 43 % | 25 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 55 % | 56 % | 29 % | 35 % | 53 % | 25 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 5 % | 5 % | 5 % | 6 % | 4 % | 1 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 2 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 48 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,3 | 2,2 | 1,9 | 2,0 | 2,1 | 3,2 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 20 | 9 | 9 | 7 | 8 | 9 | 9 |
| Anlageumfang | | 44 Stk. | 25 Stk. | 25 Stk. | 23 Stk. | 24 Stk. | 25 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 4,1 Mio. | 4,6 Mio. | 4,6 Mio. | 3,8 Mio. | 4,3 Mio. | 8,3 Mio. |

* ohne Strecke 19



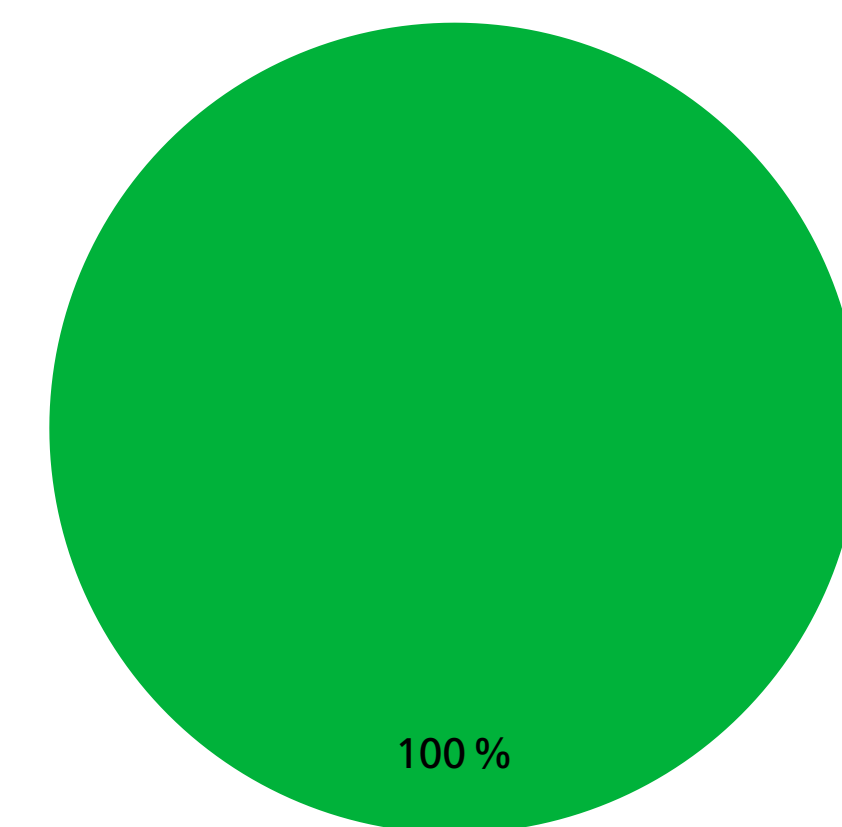
3.6.2 Elektroanlagen

Die USV-Anlagen werden ab dem Berichtsjahr 2025 erstmals separat als eigenständiger Anlagentyp ausgewiesen, um die Ersatz- und Lifecycle-Planung gezielt zu verbessern. Altanlagen werden bewusst nicht integriert, wodurch der Bestand steuerungsrelevant, klar abgegrenzt und transparent ist.

Der neu ausgewiesene Bestand umfasst 6 Anlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 0,2 Mio. CHF. 100 % der Anlagen befinden sich in Zustandsklasse 1, der mittlere Zustandswert liegt bei 1,5 und damit deutlich besser als der Zielwert von 2,5. Das durchschnittliche Anlagenalter beträgt 0 Jahre bei einer normativen Lebensdauer von 20 Jahren, was den neuwertigen Charakter des Bestands widerspiegelt.

Gesamtbewertung: sehr junger, qualitativ hochwertiger und betrieblich kritischer Anlagenbestand mit minimalem Kurz- und Mittelfristrisiko. Die neue, separate Ausweisung schafft eine belastbare Grundlage für eine vorausschauende, risikoorientierte Ersatzplanung.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 100 % | | | | | |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 0 % | | | | | |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | | | | | |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | | | | | |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | | | | | |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,5 | | | | | |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 20 | 0 | | | | | |
| Anlageumfang | | 6 Stk. | | | | | |
| Wiederbeschaffungswert | | 0,2 Mio. | | | | | |



3.6.3 Übrige Niederspannungsverbraucher

Die elektrische Haltestellenausstattung zeigt seit mehreren Jahren einen klar positiven Trend mit kontinuierlichem Bestands- und Wertzuwachs. Der Anlagenbestand ist im Zuge der BehiG-Umbauten bis 2025 auf 125 Anlagen angestiegen, der Wiederbeschaffungswert erhöhte sich parallel auf 6,6 Mio. CHF. Diese Entwicklung reflektiert gezielte Investitionen in Beleuchtung, Sicherheit und Fahrgastinformation und stärkt die Anlagensubstanz und Attraktivität der Haltestelleninfrastruktur nachhaltig.

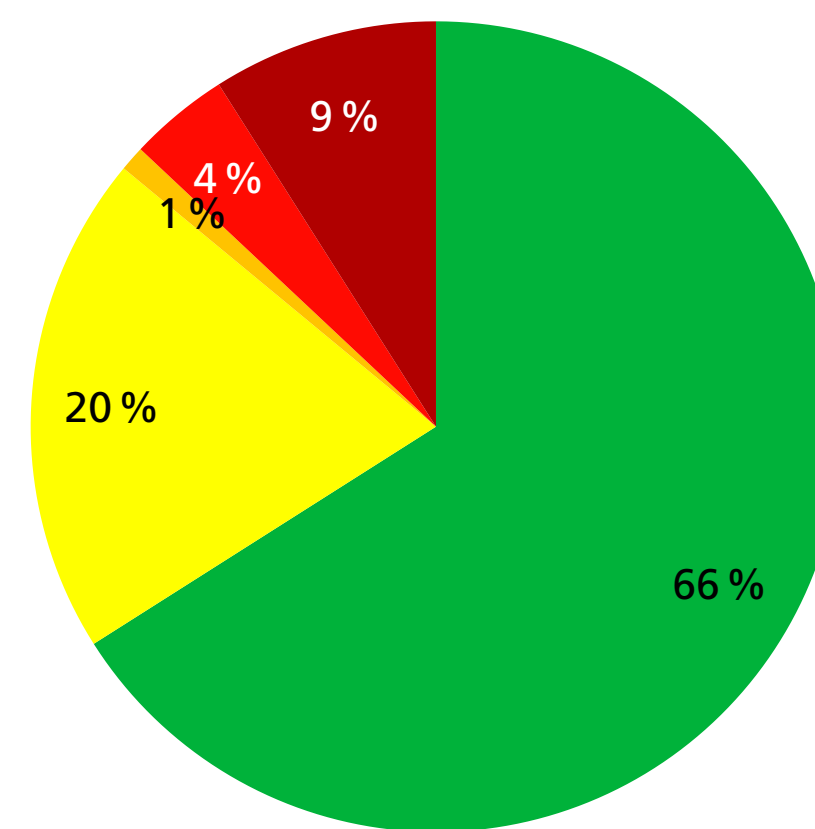
Der bauliche Zustand ist insgesamt gut bis sehr gut. Der mittlere Zustandswert liegt 2025 bei 2,2 und damit klar besser als der Zielwert von 2,5. 86 % der Anlagen befinden sich in den Zustandsklassen 1 und 2. Der verbleibende Anteil von 9 % in Zustandsklasse 5 ist ausschliesslich auf DFI-

Anlagen mit abgekündigter Technologie zurückzuführen. Diese Situation ist bekannt, technisch funktional abgesichert und bereits durch eine laufende Ersatzbeschaffung adressiert, sodass kein akutes Betriebs- oder Sicherheitsrisiko besteht.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 4,8 Jahren bei einer Lebensdauer von 10 Jahren weist der Anlagentyp eine sehr junge Altersstruktur auf.

Gesamtbewertung: wachsender und überwiegend sehr gut erhaltener Anlagenbestand mit hoher Investitionswirksamkeit, stabil gutem Zustandsniveau und klar identifiziertem, priorisiertem Erneuerungsbedarf im Bereich der Fahrgastinformationssysteme.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 66 % | 70 % | 76 % | 73 % | 9 % | 25 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 20 % | 14 % | 5 % | 5 % | 20 % | 26 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 1 % | 0 % | 1 % | 1 % | 64 % | 44 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 4 % | 4 % | 5 % | 4 % | 6 % | 3 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 9 % | 11 % | 13 % | 17 % | 0 % | 2 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,3 | 3,2 | 2,8 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 10 | 5 | 4 | 4 | 4 | 10 | 10 |
| Anlageumfang | | 125 Stk. | 117 Stk. | 107 Stk. | 96 Stk. | – | – |
| Wiederbeschaffungswert | | 6,6 Mio. | 6,1 Mio. | 5,3 Mio. | 4,4 Mio. | 1,7 Mio. | 1,9 Mio. |



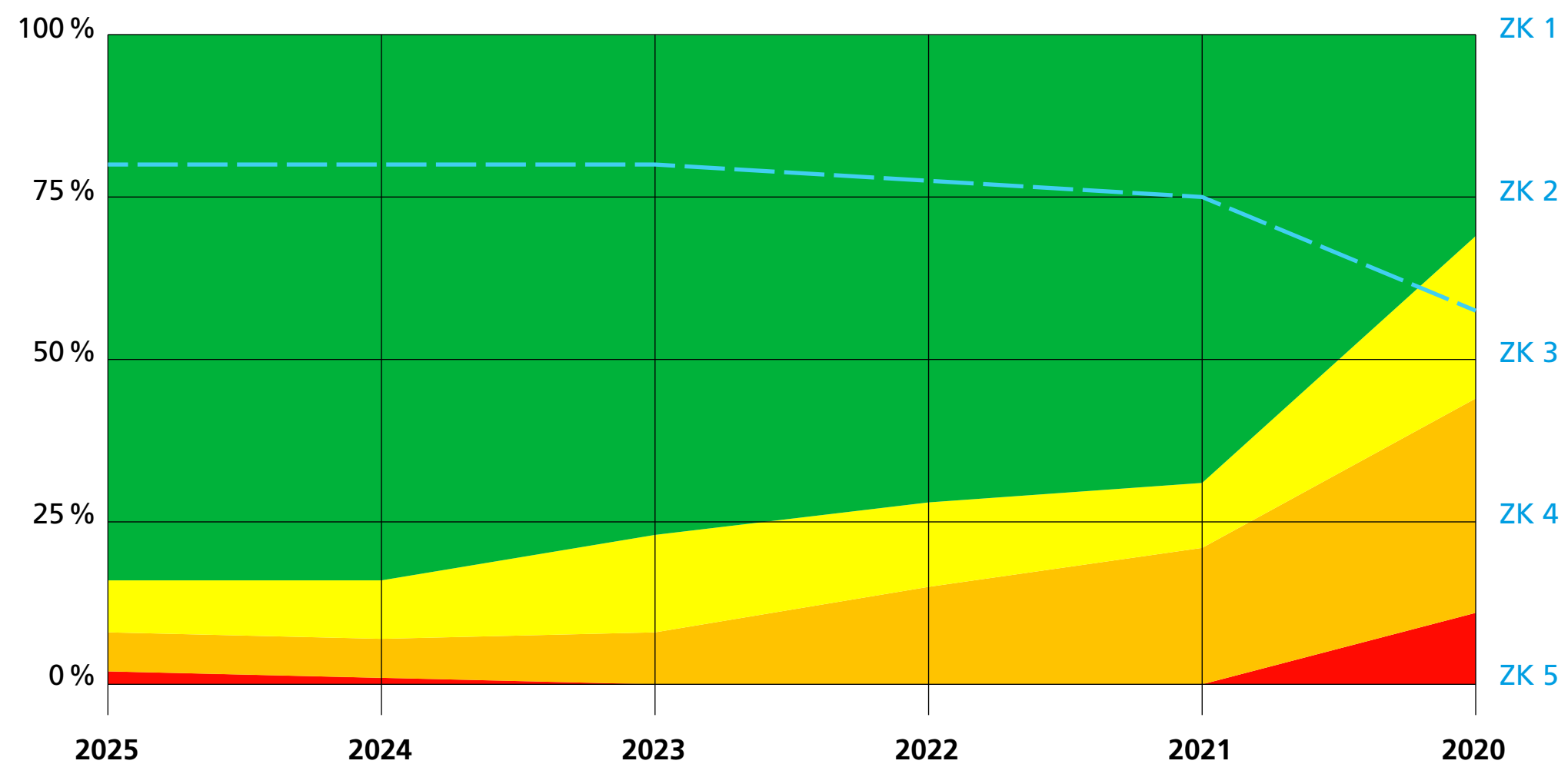
3.7 Publikumsanlagen

Mit der Überarbeitung der RTE 29900 im Jahr 2018 wurde der bisherige Hauptanlagentyp «Publikumsanlagen» präzisiert und in «Perrons und Zugänge» umbenannt. Gleichzeitig wurde die neue Anlagengattung «Gebäude und Grundstücke» eingeführt. In diesem Zusammenhang wurden die Betriebs- und Dienstgebäude, welche zuvor dem Anlagentyp «Übrige Publikumsanlagen» zugeordnet waren, neu und korrekt der Anlagengattung «Gebäude und Grundstücke» zugewiesen.

Die Anlagengattung «Publikumsanlagen» umfasst ausschliesslich jene Infrastrukturelemente, die unmittelbar dem Aufenthalt, dem Zugang und der Nutzung durch die Fahrgäste dienen. Innerhalb dieser Anlagengattung werden die folgenden Anlagentypen unterschieden:

- Perrons und Zugänge
- Übrige Publikumsanlagen

Diese Gliederung stellt eine klare funktionale Abgrenzung sicher und ermöglicht eine konsistente sowie vergleichbare Darstellung des Anlagenbestandes und der Zustandsentwicklung im Sinne der RTE 29900.



Ø Zustand ZK1-ZK5 — — —



3.7.1 Perrons und Zugänge

Der Anlagentyp «Perrons und Zugänge» weist seit der Umstellung der Zählweise auf Perron-Ebene (ab 2021) eine deutlich verbesserte Transparenz und Steuerungsqualität auf. Der Anlagenbestand liegt im Jahr 2025 stabil bei 133 Perrons, der Wiederbeschaffungswert bei rund 33,3 Mio. CHF. Der Anstieg gegenüber den frühen Vergleichsjahren ist insbesondere auf BehiG-Investitionen zurückzuführen.

Der bauliche Zustand hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich und nachhaltig verbessert. Der mittlere Zustandswert liegt 2025 bei 1,7 und damit deutlich besser als der Zielwert von 2,5. 85 % der Perrons befinden sich in der Zustandsklasse 1, weitere 8 % in Zustandsklasse 2; kritische Zustände (Zustandsklasse 5) sind nicht vorhanden. Die verbliebenen schlechteren Zustandsklassen sind mengenmässig gering und weiter rückläufig.

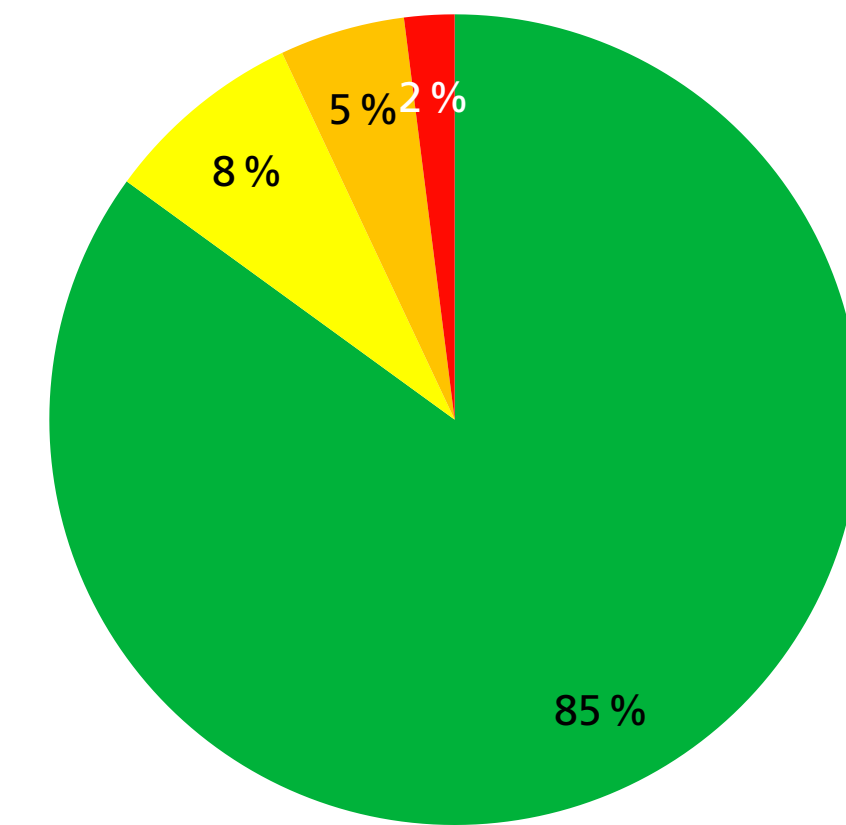
Im Berichtsjahr 2025 wurden im Rahmen der BehiG-Massnahmen drei Perrons auf der Linie 17 (Bättwil, Flüh) barrierefrei umgebaut. Diese Massnahmen verbesserten gezielt die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität und wirkten sich positiv auf Zustand und Anlagenwert aus.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 9 Jahren bei einer Lebensdauer von 30 Jahren befindet sich der Bestand in einem günstigen Lebenszyklusstand.

Gesamtbewertung: sehr gut erhaltener, weitgehend barrierefreier Anlagenbestand mit klar positivem Zustands- und Anlagensubstanztrend, hoher Investitionswirksamkeit und niedrigem Substanz- und Risikoprofil.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 85 % | 85 % | 79 % | 72 % | 73 % | 50 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 8 % | 9 % | 16 % | 14 % | 9 % | 9 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 5 % | 5 % | 5 % | 14 % | 18 % | 20 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 2 % | 1 % | 0 % | 0 % | 0 % | 20 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1,9 | 2,0 | 2,6 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 30 | 9 | 9 | 10 | 13 | 16 | 17 |
| Anlageumfang | | 133 Stk. | 133 Stk. | 133 Stk. | 133 Stk. | 111 Stk. | 72 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 33,3 Mio. | 32,3 Mio. | 33,3 Mio. | 33,3 Mio. | 27,8 Mio. | 42,8 Mio. |

* ohne Strecke 19



3.7.2 Übrige Publikumsanlagen

Die übrigen Publikumsanlagen (Wartehallen und Perron-Stehlen) zeigen über die letzten Jahre eine sehr positive Zustands- und Qualitätsentwicklung bei gleichzeitig moderatem Bestands- und Wertwachstum. Der Anlagenumfang ist bis 2025 auf 238 Objekte angestiegen, begleitet von einem Wiederbeschaffungswert von rund 7,6 Mio. CHF, was insbesondere auf Erneuerungen, Neubauten und eine verbesserte Bestandserfassung zurückzuführen ist.

Der bauliche Zustand hat sich seit 2020 markant verbessert. Der mittlere Zustandswert liegt 2025 bei 1,8 und damit deutlich besser als der Zielwert von 2,5. 79 % der Anlagen befinden sich in der Zustandsklasse 1, weitere 9 % in Zustandsklasse 2. Kritische Zustände (Zustandsklasse 5) sind nicht

vorhanden; die verbleibenden schlechteren Zustandsklassen sind mengenmässig gering und weiter rückläufig.

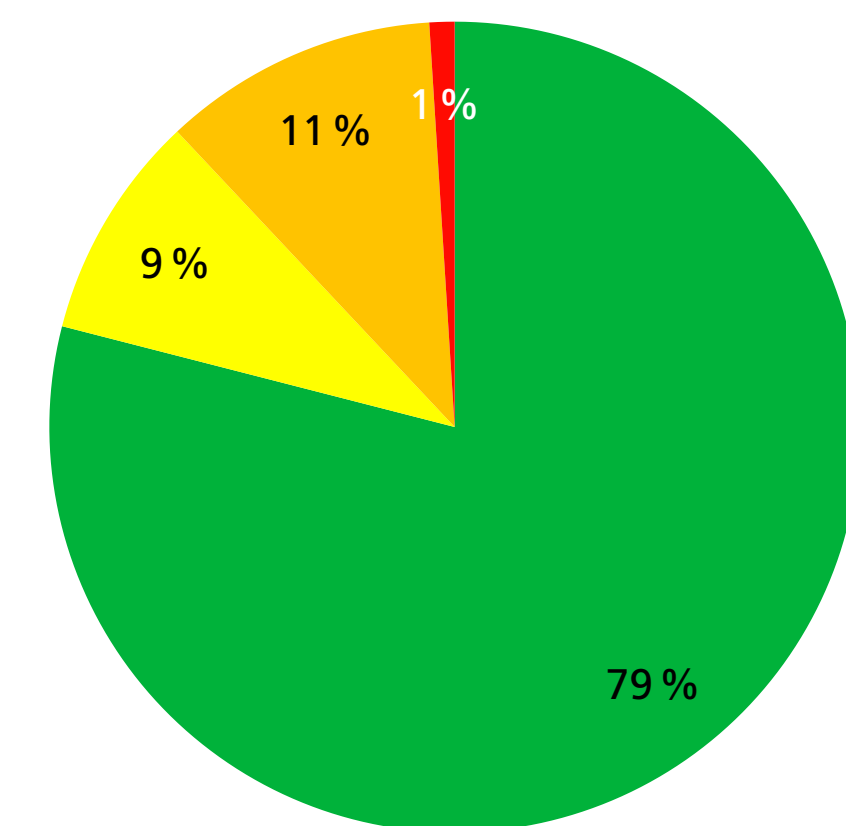
Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 10 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 18 Jahren befindet sich der Bestand in einem günstigen Lebenszyklusstand.

Gesamtbewertung: stabiler und qualitativ hochwertiger Anlagenbestand mit klar positivem Zustandstrend, gesicherter Werterhaltung und gut planbarem Erneuerungsbedarf; die Anlagen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Haltestellen.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022** | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 79 % | 78 % | 71 % | 66 % | 47 % | 7 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 9 % | 9 % | 9 % | 11 % | 13 % | 44 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 11 % | 11 % | 19 % | 22 % | 39 % | 49 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 1 % | 1 % | 1 % | 1 % | 1 % | 0 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,8 | 1,9 | 2,0 | 2,1 | 2,4 | 2,9 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 18 | 10 | 10 | 11 | 11 | 15 | – |
| Anlageumfang | | 238 Stk. | 235 Stk. | 228 Stk. | 224 Stk. | 183 Stk. | – |
| Wiederbeschaffungswert | | 7,6 Mio. | 7,5 Mio. | 7,4 Mio. | 7,2 Mio. | 5,3 Mio. | 35,5 Mio. |

* ohne Strecke 19

** mit Strecke 19, Zuwachs 2 Mio.



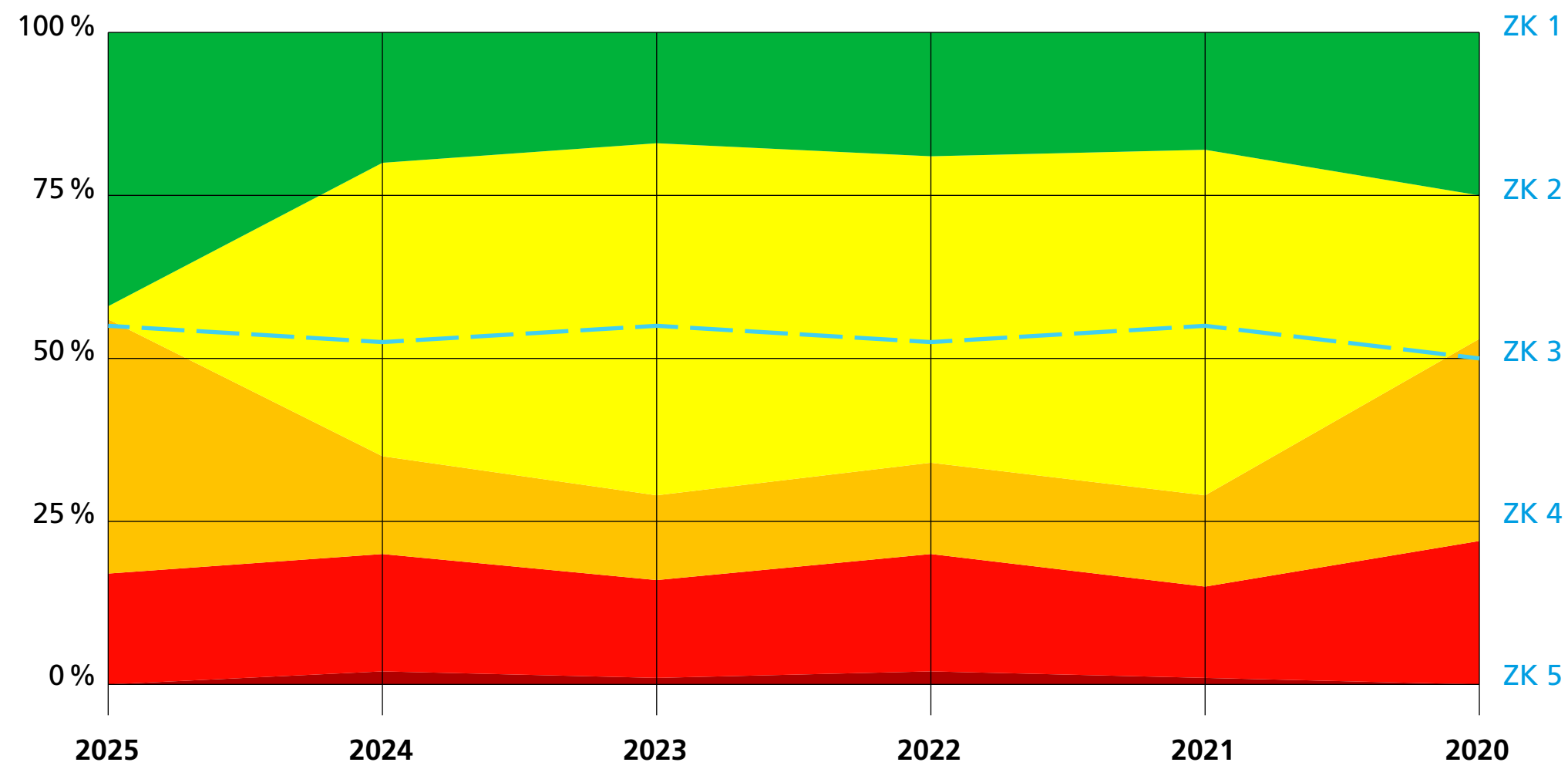
3.8 Fahrzeuge Infrastruktur

Innerhalb der Anlagengattung «Fahrzeuge Infrastruktur» werden die folgenden Anlagentypen unterschieden:

- Schienenfahrzeuge Infrastruktur, (da die BLT keine Schienenfahrzeuge der Infrastruktur hat, wird im Folgenden auf die Nennung verzichtet)
- Übrige Fahrzeuge

Die BLT verfügt über keine Schienenfahrzeuge, die ausschliesslich für Infrastrukturaufgaben eingesetzt werden. Der Anlagentyp «Schienenfahrzeuge und Infrastruktur» wird daher im vorliegenden Netzzustandsbericht nicht weiter ausgewertet.

Die Anlagengattung «Fahrzeuge Infrastruktur» umfasst folglich ausschliesslich den Anlagentyp «übrige Fahrzeuge». Diese Gliederung entspricht der Systematik der RTE 29900 und stellt eine transparente Abbildung des Anlagenbestandes sicher.



Ø Zustand ZK1-ZK5



3.8.1 Übrige Fahrzeuge

Der Anlagentyp «Übrige Fahrzeuge» zeigt im Jahr 2025 eine gezielte Stärkung der Einsatzfähigkeit bei gleichzeitig stabilem bis leicht verbessertem Zustandsniveau. Mit der Inbetriebnahme eines neuen Zweibegefahrzeugs (Schiltrac) erhöhte sich der Anlagenbestand auf 37 Fahrzeuge, der Wiederbeschaffungswert stieg deutlich auf 4,4 Mio. CHF (+0,8 Mio. CHF gegenüber 2024). Diese Investition stärkt die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturinstandhaltung, insbesondere für kombinierte Strassen- und Schieneneinsätze.

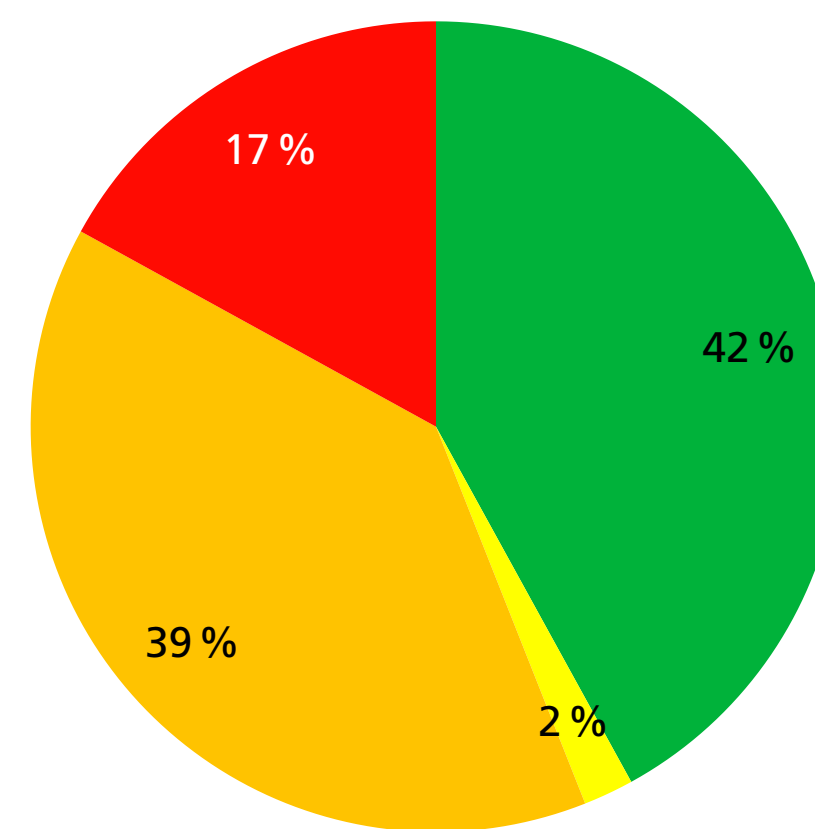
Der bauliche Zustand bleibt insgesamt stabil, liegt mit einem mittleren Zustandswert von 2,8 jedoch weiterhin leicht über dem Zielwert von 2,5. Die Zustandsverteilung zeigt eine heterogene Flotte: 42 % der Fahrzeuge befinden sich in Zustandsklasse 1, während 56 % den Zustandsklassen 3

und 4 zugeordnet sind. Fahrzeuge in Zustandsklasse 5 sind nur marginal vertreten und stellen aktuell kein akutes Risiko dar, weisen jedoch auf einen mittelfristigen Erneuerungsbedarf hin.

Durch die Neubeschaffung sank das durchschnittliche Anlagenalter markant auf rund 6 Jahre (Lebensdauer 10 Jahre), was eine Verjüngung des Bestands bewirkt und den zukünftigen Ersatzbedarf zeitlich entzerrt.

Gesamtbewertung: funktional wichtiger Anlagenbestand mit klarer strategischer Investition zur Leistungssteigerung, stabiler Substanz und planbarem Erneuerungsbedarf. Der Fokus liegt weiterhin auf der schrittweisen Erneuerung älterer Fahrzeuge, um den Zielzustand nachhaltig zu erreichen.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021* | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 42 % | 20 % | 17 % | 19 % | 18 % | 25 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 2 % | 45 % | 54 % | 47 % | 53 % | 22 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 39 % | 15 % | 13 % | 14 % | 14 % | 31 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 17 % | 18 % | 14 % | 18 % | 14 % | 22 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 2 % | 1 % | 2 % | 1 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,8 | 2,9 | 2,8 | 2,9 | 2,8 | 3,0 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 10 | 6 | 8 | 8 | 8 | 7 | 9 |
| Anlageumfang | | 37 Stk. | 34 Stk. | 32 Stk. | 34 Stk. | 34 Stk. | 32 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 4,4 Mio. | 3,3 Mio. | 3,1 Mio. | 3,5 Mio. | 3,5 Mio. | 3,0 Mio. |



* ohne Strecke 19

3.9 Betriebsmittel und Diverses

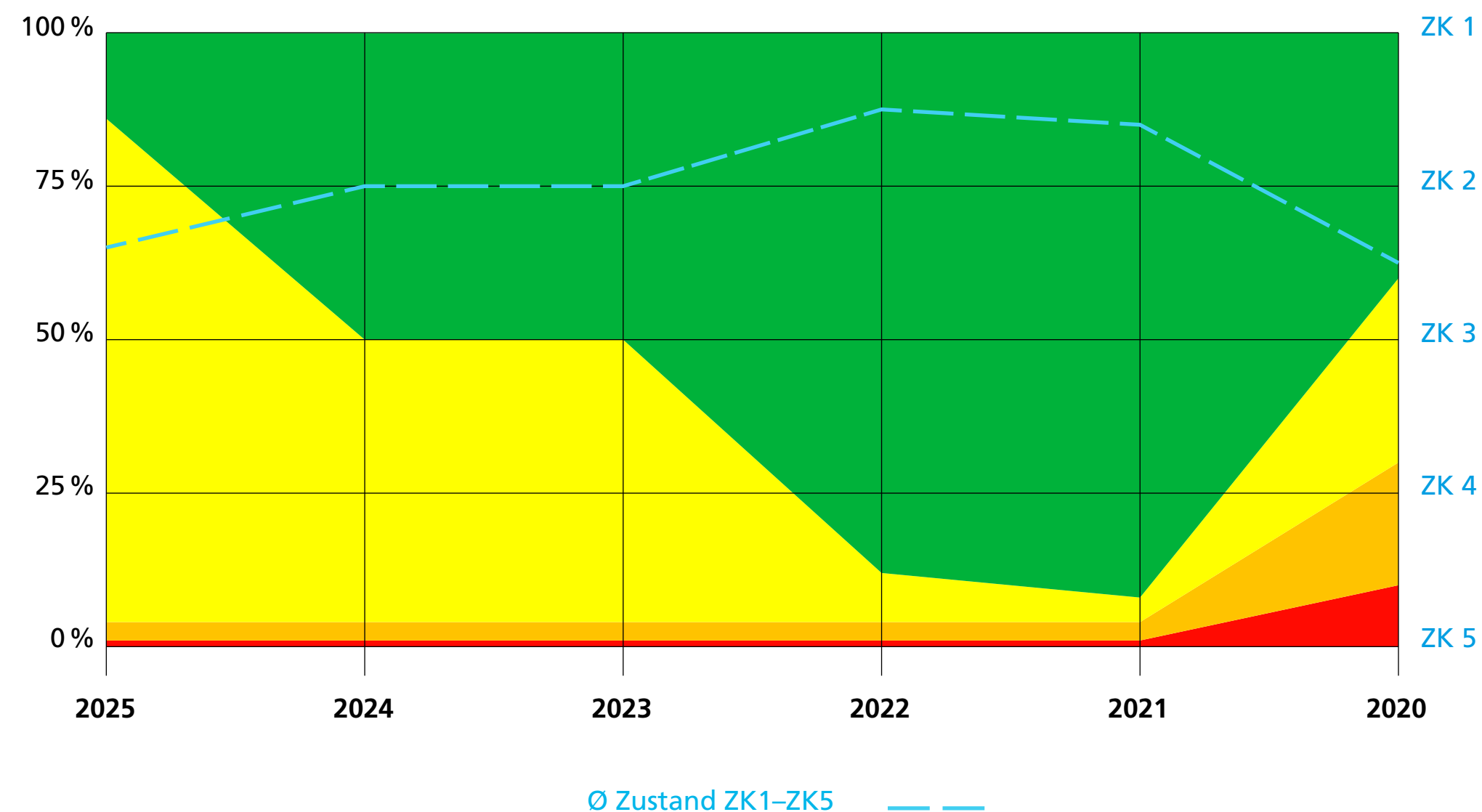
Innerhalb der Anlagengattung «Betriebsmittel und Diverses» werden die folgenden Anlagentypen unterschieden:

- Betriebsmittel
- innerbetriebliche ICT
- Mess- und Diagnosesysteme
- übrige Betriebsmittel

Bis zum Berichtsjahr 2019 wurden sämtliche Betriebsmittel ausschliesslich im Anlagentyp «übrige Betriebsmittel» geführt. Mit der Fortschreibung der Anlagenstruktur ab dem Jahr 2020 wurde diese Anlagengattung funktional differenziert und um die drei zusätzlichen Anlagentypen «Betriebsmittel», «innerbetriebliche ICT» sowie «Mess- und Diagnosesysteme» ergänzt.

Diese Differenzierung trägt zu einer transparenteren Abbildung des Anlagenbestandes sowie zu einer verbesserten Nachvollziehbarkeit der Zustands- und Wertentwicklung bei und entspricht der Systematik und Zielsetzung der RTE 29900.

Gesamtbewertung: funktional wichtiger, wertmässig stabiler Anlagentyp mit zunehmendem Alterungsdruck. Der Fokus liegt auf einer gezielten, priorisierten Ersatz- und Verjüngungsstrategie, um den Zielzustand mittelfristig wieder zu erreichen und die Einsatzfähigkeit der Infrastrukturinstandhaltung nachhaltig sicherzustellen.



3.9.1 Betriebsmittel

Der Anlagentyp «Betriebsmittel» zeigt über die letzten Jahre eine wertmässig stabile, jedoch altersbedingt zunehmend herausfordernde Entwicklung. Der Anlagenbestand bewegt sich seit der methodischen Neuausrichtung im Jahr 2021 auf einem konsolidierten Niveau und umfasst im Jahr 2025 insgesamt 41 Objekte. Der Wiederbeschaffungswert liegt stabil bei rund 0,9 Mio. CHF, was auf einen insgesamt begrenzten, aber konstanten Wertumfang dieses Anlagentyps hinweist.

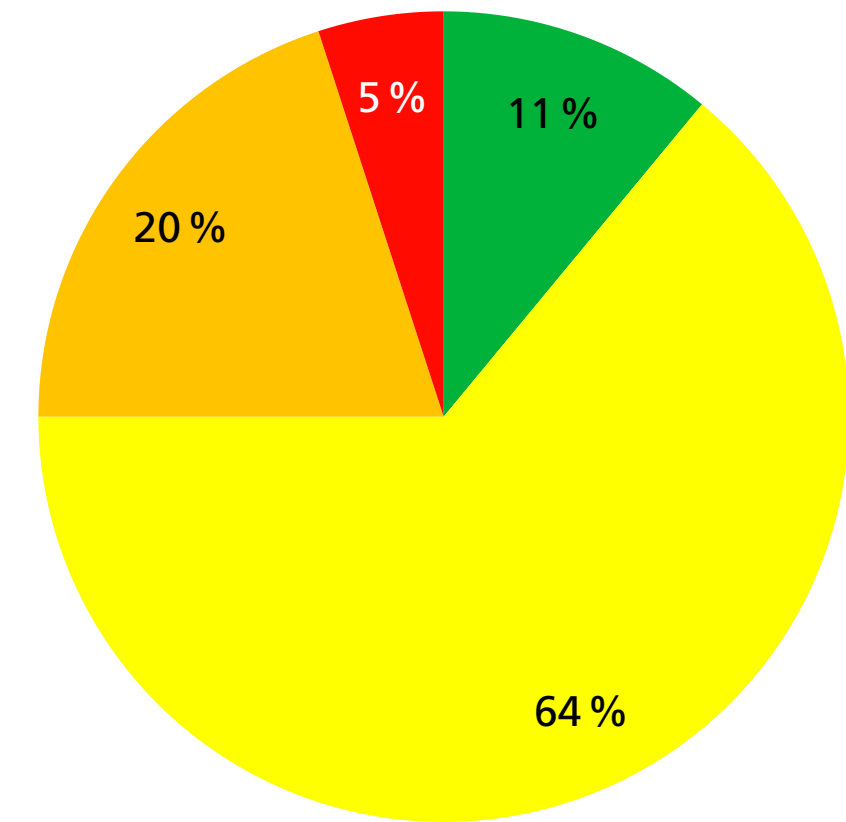
Der Zustand ist seit mehreren Jahren leicht über dem Zielwert. Der mittlere Zustandswert beträgt 2025 2,7 (Ziel 2,5) und blieb gegenüber den Vorjahren unverändert. Die Zustandsverteilung ist geprägt von einem hohen Anteil in der Zustandsklasse 2 (64 %), während nur 11 % der Betriebs-

mittel der Zustandsklasse 1 zugeordnet sind. Die Anteile der Zustandsklassen 3 und 4 sind mit zusammen 25 % relevant, zeigen jedoch keine kritische Zuspitzung. Anlagen in Zustandsklasse 5 sind nicht vorhanden.

Das durchschnittliche Anlagenalter ist mit 13 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 10 Jahren deutlich erhöht und unterstreicht einen zunehmenden altersbedingten Erneuerungsbedarf. Dieser Trend ist wesentlich auf die seit 2021 konsolidierte Bestandsdefinition zurückzuführen.

Im Berichtsjahr 2025 wurden zwei Betriebsmittel aus dem Anlagenbestand ausgemustert, konkret eine Schienenprofil-Schleifmaschine sowie ein Kombihammer TE 76.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 11 % | 13 % | 11 % | 24 % | 56 % | 40 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 64 % | 63 % | 64 % | 51 % | 19 % | 30 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 20 % | 17 % | 19 % | 20 % | 21 % | 20 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 5 % | 7 % | 5 % | 5 % | 4 % | 10 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,6 | 2,2 | 2,5 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 10 | 13 | 12 | 12 | 11 | 9 | – |
| Anlageumfang | | 41 Stk. | 43 Stk. | 42 Stk. | 48 Stk. | 48 Stk. | 44 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 0,9 Mio. | 0,8 Mio. | 0,8 Mio. | 0,9 Mio. | 0,9 Mio. | 0,8 Mio. |



3.9.2 Innerbetriebliche ICT

Der Anlagentyp «Innerbetriebliche ICT» weist über den gesamten Betrachtungszeitraum einen stabilen Anlagenumfang und konstanten Anlagenwert auf. Der Bestand umfasst seit Jahren 4 zentrale Systeme mit einem Wiederbeschaffungswert von unverändert rund 6,0 Mio. CHF. Damit stellt dieser Anlagentyp einen wertmässig konzentrierten, strategisch wichtigen Infrastrukturbaukasten dar.

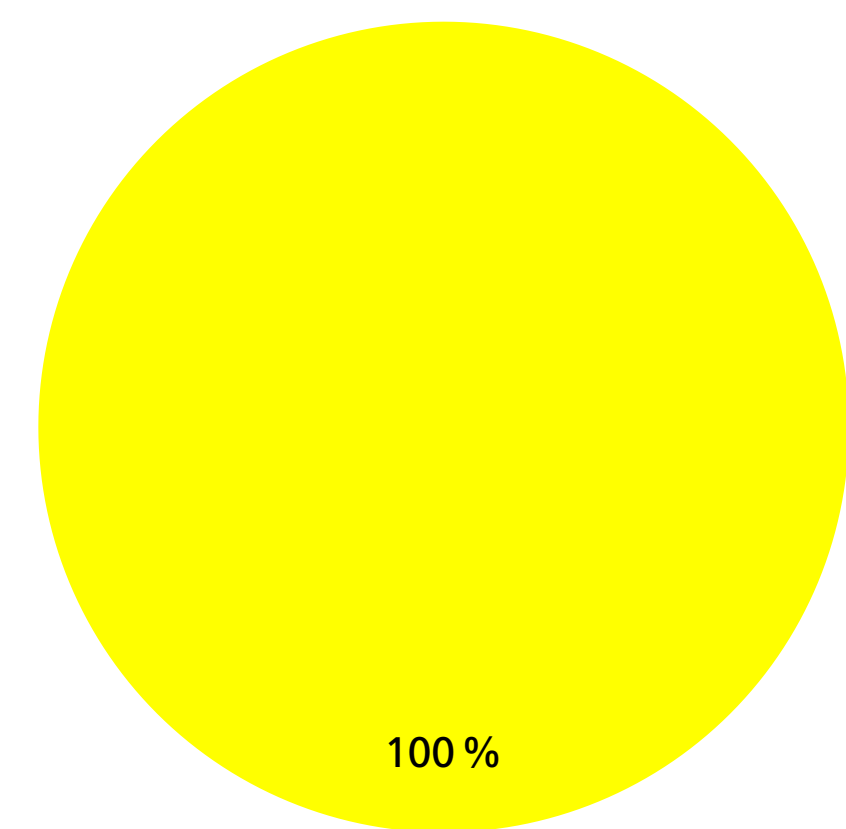
Der bauliche Zustand hat sich nach sehr guten Anfangsjahren alters- und nutzungsbedingt normalisiert, verbleibt jedoch im Zielbereich. Der mittlere Zustandswert liegt 2025 bei 2,5 und entspricht exakt dem definierten Sollwert. Während in den Jahren 2021/2022 alle Anlagen der Zustandsklasse 1 zugeordnet waren, befinden sich die Systeme aktuell voll-

ständig in der Zustandsklasse 2, was den regulären Lebenszyklus ohne akuten Handlungsdruck widerspiegelt. Kritische Zustandsklassen treten nicht auf.

Mit einem durchschnittlichen Anlagenalter von rund 7 Jahren bei einer normativen Lebensdauer von 10 Jahren befindet sich der Bestand im mittleren Lebenszyklus.

Gesamtbewertung: stabiler, betriebsrelevanter und gut steuerbarer Anlagenbestand mit klarem Wertehalt, nachvollziehbarer Zustandsentwicklung und absehbarem, gut planbarem Erneuerungsbedarf. Die separate Ausweisung schafft eine transparente Grundlage für die weitere Digital- und Ersatzstrategie.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 0 % | 50 % | 50 % | 100 % | 100 % | 40 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 100 % | 50 % | 50 % | 0 % | 0 % | 30 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 20 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 10 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,5 | 2,0 | 2,0 | 1,5 | 1,5 | 2,5 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 10 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | – |
| Anlageumfang | | 4 Stk. | 4 Stk. | 4 Stk. | 4 Stk. | 4 Stk. | 3 Stk. |
| Wiederbeschaffungswert | | 6,0 Mio. | 6,0 Mio. | 6,0 Mio. | 6,0 Mio. | 6,0 Mio. | 6,0 Mio. |



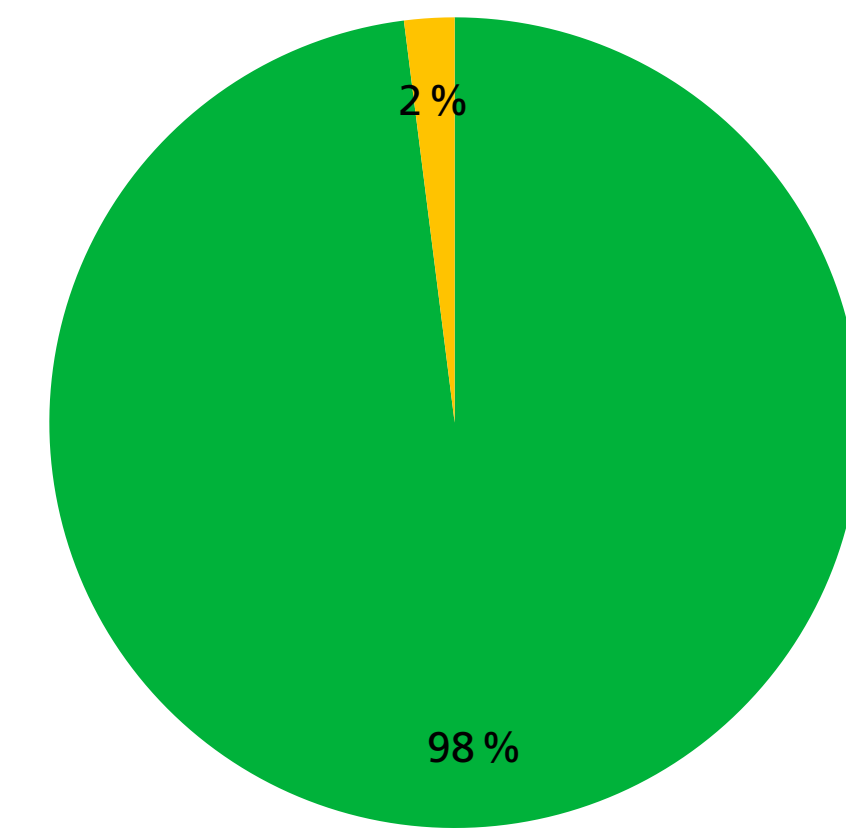
3.9.3 Mess- und Diagnosesystem

Der Anlagentyp «Mess- und Diagnosesysteme» befindet sich in einem sehr guten und stabilen Zustand. Im Berichtsjahr 2025 liegen 98 % der Anlagen in Zustandsklasse 1, der mittlere Zustand beträgt 1,5 und bestätigt die anhaltend hohe Anlagensubstanz der Vorjahre.

Der positive Trend der letzten Jahre setzt sich fort und wird insbesondere durch gezielte Investitionen in moderne Diagnosesysteme getragen. Mit der Inbetriebnahme zusätzlicher Roadmaster-Systeme sowie des Railmonitors wurde der Anlagenbestand verjüngt (Durchschnittsalter rund 4 Jahre) und gleichzeitig der Wiederbeschaffungswert auf 0,9 Mio. CHF erhöht.

Die Investitionen stärken die Datenbasis für eine zustandsorientierte Instandhaltung, erhöhen die Transparenz über den Infrastrukturzustand und leisten einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherstellung von Verfügbarkeit und Wertehalt. Insgesamt zeigt sich der Anlagentyp sowohl aus Zustands- als auch aus strategischer Sicht sehr positiv bewertet.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 98 % | 98 % | 98 % | 96 % | 95 % | 40 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 0 % | 2 % | 2 % | 2 % | 3 % | 30 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 2 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 20 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 2 % | 10 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 1 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 2,5 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 10 | 4 | 4 | 3 | 4 | 1 | 26 |
| Anlageumfang | | 4 | – | – | – | – | – |
| Wiederbeschaffungswert | | 0,9 Mio. | 0,8 Mio. | 0,8 Mio. | 0,6 Mio. | 0,6 Mio. | 0,4 Mio. |



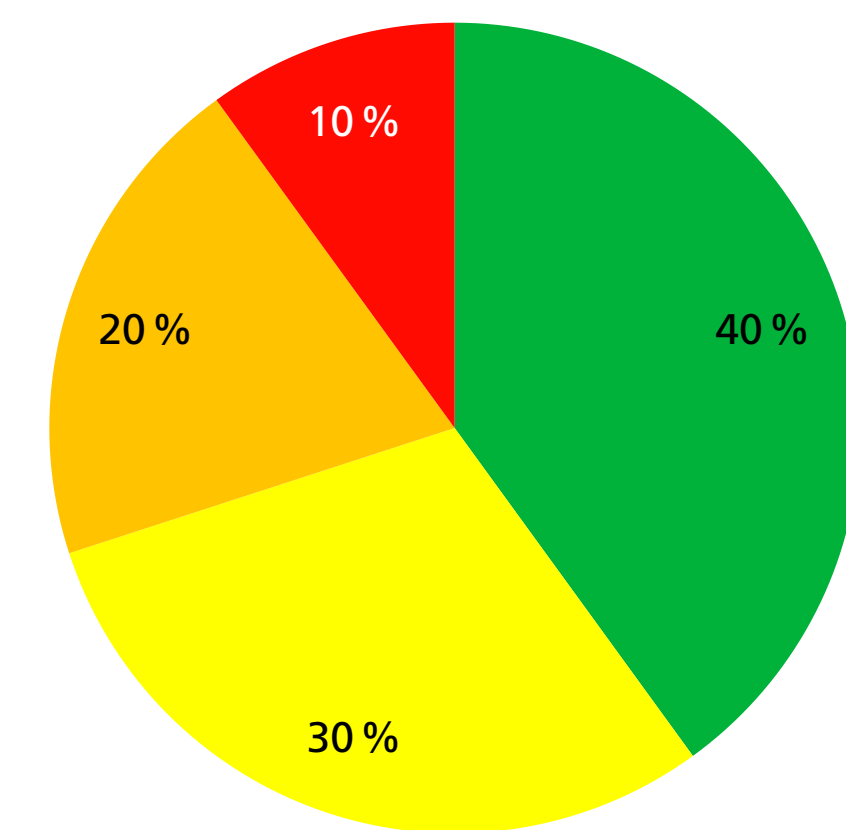
3.9.4 Übrige Betriebsmittel

Die übrigen Betriebsmittel weisen im Zeitraum von 2020 bis 2025 eine durchgehend stabile Zustandsverteilung auf. Die Ist-Werte entsprechen in allen betrachteten Jahren den definierten Soll-Werten. 40 % der Anlagen befinden sich in Zustandsklasse 1, 30 % in Zustandsklasse 2 und 20 % in Zustandsklasse 3. Weitere 10 % sind der Zustandsklasse 4 zugeordnet, während keine Anlagen der Zustandsklasse 5 ausgewiesen werden.

Der mittlere Zustand beträgt konstant 2,5 und bestätigt insgesamt einen befriedigenden bis guten Anlagenzustand. Über den gesamten Betrachtungszeitraum sind keine negativen Zustandsverschiebungen festzustellen. Dies deutet auf eine wirksame Instandhaltungs- und Ersatzstrategie hin.

Der Wiederbeschaffungswert der übrigen Betriebsmittel liegt stabil bei rund 0,4 Mio. CHF. Aus Zustands- und Werterhaltungssicht besteht aktuell kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

| | Soll-Werte | Ist-Werte 2025 | Ist-Werte 2024 | Ist-Werte 2023 | Ist-Werte 2022 | Ist-Werte 2021 | Ist-Werte 2020 |
|----------------------------------|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Zustandsklasse 1 | 40 % | 40 % | 40 % | 40 % | 40 % | 40 % | 40 % |
| Zustandsklasse 2 | 30 % | 30 % | 30 % | 30 % | 30 % | 30 % | 30 % |
| Zustandsklasse 3 | 20 % | 20 % | 20 % | 20 % | 20 % | 20 % | 20 % |
| Zustandsklasse 4 | 10 % | 10 % | 10 % | 10 % | 10 % | 10 % | 10 % |
| Zustandsklasse 5 | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Mittlerer Zustand | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| Lebensdauer / Durchschnittsalter | 10 | – | – | – | – | – | – |
| Anlageumfang | | – | – | – | – | – | – |
| Wiederbeschaffungswert | | 0,4 Mio. | 0,4 Mio. | 0,4 Mio. | 0,4 Mio. | 0,4 Mio. | 0,4 Mio. |



4 Strecken- bezogener Netzzustand



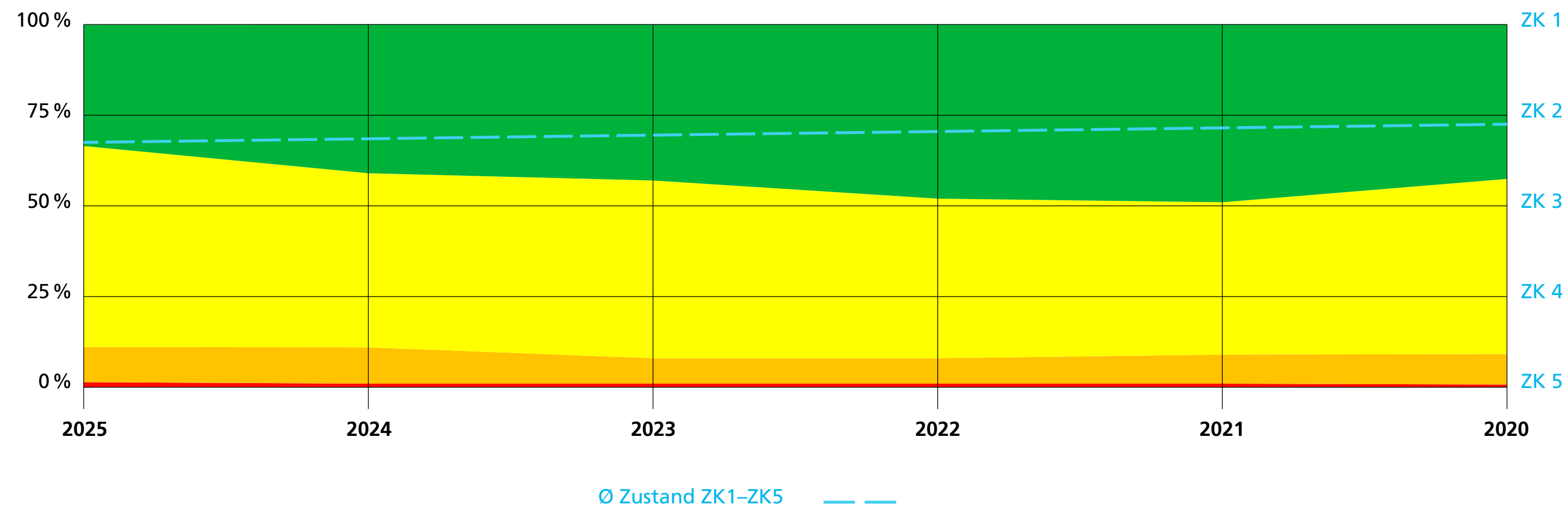
4.1 Strecke 10

Die Infrastruktur der Strecke 10 befindet sich im Zeitraum 2021 bis 2025 in einem stabilen und weitgehend guten Zustand. Der durchschnittliche Zustandswert liegt konstant zwischen 2,4 und 2,5 und steht für eine sichere und funktionstüchtige, teilweise erneuerungsbedürftige je nach Anlagengattung.

Der Zustandswert von 2,3 im Jahr 2025 zeigt eine leichte Verschlechterungstendenz, die vor allem auf einzelne Anlagengattungen zurückzuführen ist. Insgesamt bleibt das Zustandsniveau robust, die Betriebs- und Anlagensicherheit ist gewährleistet.

Für die kommenden Jahre sind Erneuerungs- und Instandhaltungsmassnahmen vorgesehen, die nach heutigem Kenntnisstand zur Stabilisierung und zum langfristigen Werterhalt der Infrastruktur beitragen sollen.

| Anlagengattung | 2025 | | 2024 | | 2023 | | 2022 | | 2021 | | 2020 | |
|------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand |
| Gebäude und Grundstücke | 2,9 | 2,1 | 2,8 | 1,6 | 2,8 | 1,6 | 2,8 | 1,6 | 7,9 | 1,5 | 7,9 | 1,5 |
| Kunstabauten | 49,6 | 2,6 | 49,5 | 2,6 | 49,5 | 2,5 | 49,5 | 2,5 | 49,3 | 2,5 | 49,3 | 2,5 |
| Fahrbahn | 52,6 | 2,0 | 52,6 | 2,0 | 52,5 | 2,0 | 52,5 | 2,0 | 52,5 | 1,9 | 52,9 | 2,0 |
| Bahnstromanlagen | 13,4 | 2,5 | 13,4 | 2,4 | 13,4 | 2,5 | 13,4 | 2,5 | 13,4 | 2,5 | 13,4 | 2,5 |
| Sicherungsanlagen | 16,3 | 2,4 | 16,3 | 2,0 | 16,3 | 1,8 | 16,3 | 1,5 | 16,3 | 1,5 | 16,3 | 1,5 |
| Niederspannungs und Telekomanlagen | 0,6 | 2,5 | 0,5 | 2,6 | 0,5 | 2,6 | 0,5 | 2,6 | 0,3 | 3,1 | 0,3 | 2,8 |
| Publikumsanlagen | 7,0 | 1,7 | 7,0 | 1,7 | 7,0 | 1,7 | 7,0 | 1,5 | 5,8 | 1,6 | 6,9 | 1,9 |
| Fahrzeuge | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – |
| Betriebsmittel | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | – | – |
| Total | 142,5 | 2,3 | 142,2 | 2,2 | 142,1 | 2,2 | 142,1 | 2,1 | 145,6 | 2,1 | 147,0 | 2,1 |



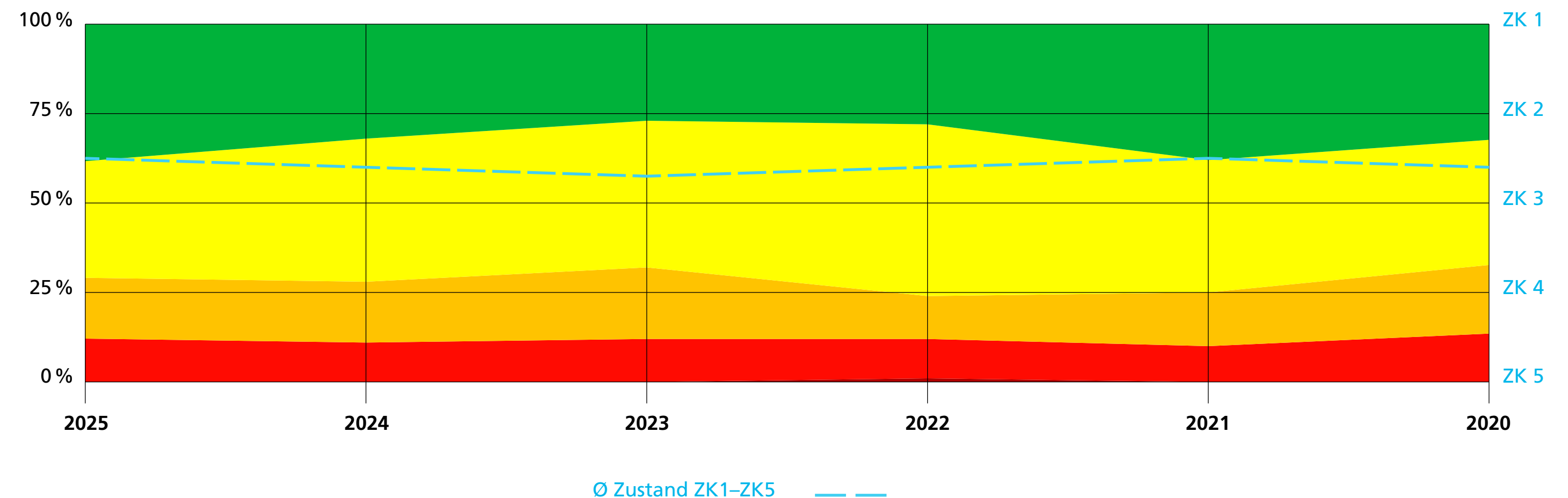
4.2 Strecke 11

Die Infrastruktur der Strecke 11 befindet sich im Zeitraum 2021 bis 2025 insgesamt in einem guten und betriebssicheren Zustand. Der durchschnittliche Gesamtzustand der Infrastruktur liegt stabil im Bereich von Ø 2,5 bis 2,7, zeigt jedoch über die Jahre eine leichte Verschlechterungstendenz. Dies weist auf einen zunehmenden alters- und substanzbedingten Erneuerungsbedarf hin.

Die Fahrplananlagen stellen den wertmässig grössten Anteil der Infrastruktur dar und befinden sich derzeit noch in einem stabilen Zustand. Dazu haben insbesondere die in den letzten Jahren umgesetzten Erneuerungsprojekte massgeblich beigetragen. Gleichzeitig weisen die Bahnstromanlagen einen erhöhten Zustandswert auf und stellen damit einen prioritären Handlungsbedarf dar. Die übrigen Anlagengattungen, insbesondere Publikums-, Kunst- und Sicherungsanlagen, präsentieren sich insgesamt weitgehend stabil.

Zur gezielten Gegensteuerung ist im Jahr 2026 eine Teilerneuerung der Strecke 11 vorgesehen. Diese umfasst die Erneuerung der Fahrbahn, den Umbau von Haltestellen sowie den Ersatz von zwei Unterwerken. Die geplanten Massnahmen sind entscheidend, um den erkennbaren Zustandsabbau zu stoppen, die Betriebssicherheit langfristig zu gewährleisten und den nachhaltigen Wertehalt der Strecke sicherzustellen.

| Anlagengattung | 2025 | | 2024 | | 2023 | | 2022 | | 2021 | | 2020 | |
|------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand |
| Gebäude und Grundstücke | 5,7 | 2,7 | 4,9 | 2,7 | 4,8 | 2,6 | 4,8 | 2,6 | 5,8 | 1,7 | 5,8 | 1,5 |
| Kunstabauten | 0,6 | 2,2 | 0,6 | 2,2 | 0,7 | 2,3 | 0,7 | 2,3 | 0,7 | 2,3 | 0,7 | 2,3 |
| Fahrbahn | 96,6 | 2,5 | 96,6 | 2,6 | 88,5 | 2,6 | 88,6 | 2,6 | 88,7 | 2,7 | 89,4 | 2,9 |
| Bahnstromanlagen | 19,8 | 3,3 | 19,7 | 3,3 | 19,8 | 3,5 | 19,5 | 2,8 | 19,6 | 2,7 | 19,6 | 2,7 |
| Sicherungsanlagen | 24,1 | 2,4 | 24,0 | 2,3 | 24,0 | 2,4 | 24,0 | 2,3 | 24,0 | 2,0 | 21,5 | 2,2 |
| Niederspannungs und Telekomanlagen | 1,7 | 2,5 | 1,6 | 2,5 | 1,1 | 3 | 0,7 | 3,5 | 0,7 | 3,1 | 0,8 | 2,8 |
| Publikumsanlagen | 10,0 | 1,9 | 10,0 | 1,9 | 9,9 | 2,1 | 9,9 | 2,2 | 9,8 | 2,0 | 9,8 | 1,9 |
| Fahrzeuge | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – |
| Betriebsmittel | 0,0 | 1,5 | 0,0 | 1,5 | 0,0 | 1,5 | 0,0 | 1,5 | 0,0 | 1,5 | – | – |
| Total | 158,5 | 2,5 | 157,4 | 2,6 | 148,8 | 2,7 | 148,2 | 2,6 | 149,3 | 2,5 | 147,6 | 2,6 |



4.3 Strecke 14

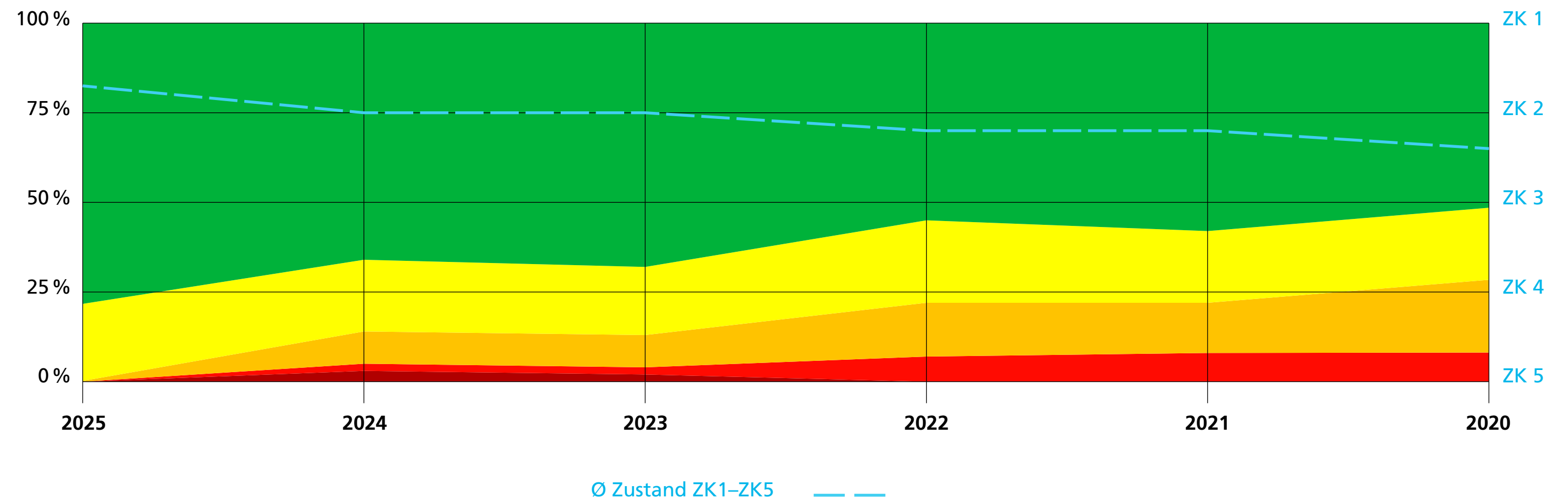
Die Infrastruktur der Strecke 14 befindet sich im Zeitraum 2021 bis 2025 in einem sehr guten und stabilen infrastrukturellen Zustand. Der durchschnittliche Gesamtzustandswert konnte durch konsequente Erneuerungen in den letzten Jahren deutlich verbessert werden und liegt im Jahr 2025 bei Ø 1,7, womit die Strecke dem Zustandsbereich «neuwertig» zuzuordnen ist. Die Infrastruktur ist entsprechend betriebssicher, leistungsfähig und vergleichsweise jung.

Der Wiederbeschaffungswert der Strecke bewegt sich über den betrachteten Zeitraum hinweg auf einem konstanten Niveau von rund 82 bis 91 Mio. CHF. Dies bestätigt ein schlankes, überschaubares und gezielt bewirtschaftetes Anlagenportfolio. Die Fahrbahnanlagen stellen dabei mit 56,6 Mio. CHF den grössten wertmässigen Anteil und befinden sich dank umfangreicher Erneuerungsmassnahmen in einem sehr guten Zustand.

Wesentliche Beiträge zur positiven Zustandsentwicklung leisteten insbesondere die in den letzten Jahren umgesetzten Projekte, darunter zuletzt MuttENZ-Lachmatt sowie die Erneuerung des Stellwerks Wartenberg inklusive Wendeschleife. Auch die übrigen zentralen Anlagengattungen zeigen eine überwiegend gute bis sehr gute Zustandsbewertung, insbesondere die Sicherungs-, Publikums- sowie Kunst- und technischen Anlagen.

Insgesamt belegen die positive Zustandsentwicklung und die stabile Werthaltigkeit, dass die getätigten Investitionen wirksam sind und den nachhaltigen Werterhalt sowie die langfristige Betriebssicherheit der Strecke 14 sicherstellen.

| Anlagengattung | 2025 | | 2024 | | 2023 | | 2022 | | 2021 | | 2020 | |
|------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand |
| Gebäude und Grundstücke | 3,7 | 2,3 | 4,6 | 2,2 | 4,5 | 2,2 | 3,6 | 2,4 | 3,5 | 1,6 | 3,5 | 1,6 |
| Kunstbauten | 1,1 | 1,7 | 0,6 | 1,7 | 0,6 | 1,8 | 0,6 | 1,8 | 0,6 | 1,8 | 0,6 | 1,8 |
| Fahrbahn | 56,6 | 1,7 | 52,7 | 2,0 | 52,7 | 1,9 | 52,8 | 2,2 | 52,7 | 2,2 | 53,1 | 2,4 |
| Bahnstromanlagen | 11,3 | 2,1 | 10,7 | 2,0 | 10,6 | 2,1 | 10,6 | 2,2 | 10,6 | 2,2 | 10,4 | 2,2 |
| Sicherungsanlagen | 10,4 | 1,6 | 8,8 | 2,7 | 8,8 | 2,7 | 8,8 | 2,9 | 8,8 | 3,0 | 8,8 | 3,0 |
| Niederspannungs und Telekomanlagen | 1,3 | 1,7 | 1,1 | 1,5 | 1,1 | 1,5 | 0,8 | 1,5 | 0,0 | 1,9 | 0,0 | 1,9 |
| Publikumsanlagen | 6,6 | 1,5 | 6,6 | 1,5 | 6,6 | 1,5 | 6,4 | 2,0 | 6,4 | 2,0 | 6,4 | 2,0 |
| Fahrzeuge | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – |
| Betriebsmittel | 0,0 | 1,5 | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – |
| Total | 90,9 | 1,7 | 85,1 | 2,0 | 84,9 | 2,0 | 83,6 | 2,2 | 82,6 | 2,2 | 82,8 | 2,4 |



4.4 Strecke 17

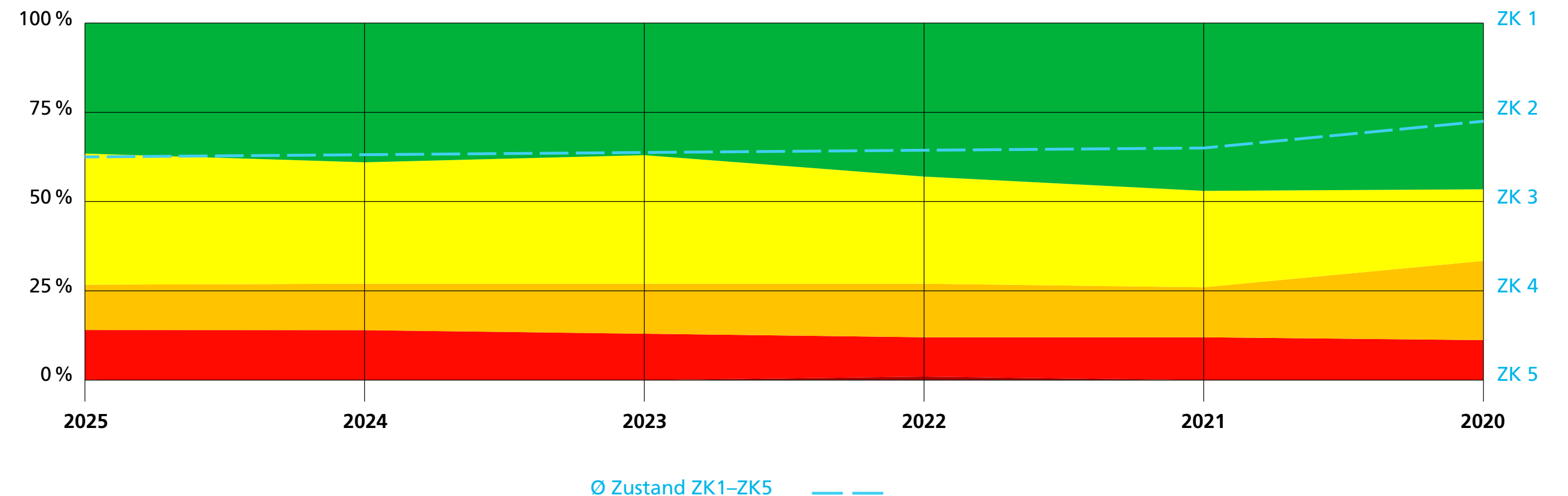
Die Infrastruktur der Strecke 17 befindet sich im Zeitraum 2020 bis 2025 insgesamt in einem stabilen und guten Zustand. Der durchschnittliche Gesamtzustand der Infrastruktur liegt über die Jahre hinweg im Bereich von Ø 2,1 bis Ø 2,5 und damit im Zustandsbereich «neuwertig» bis «gut». Die Entwicklung ist insgesamt stabil und weist auf eine kontinuierliche und wirksame Bewirtschaftung der Anlagen hin.

Der Wiederbeschaffungswert der Strecke ist leicht angestiegen und beträgt im Jahr 2025 rund 257 Mio. CHF, wobei die Fahrplananlagen den wertmässig grössten Anteil darstellen und sich in einem stabilen befriedigenden Zustand befinden. Ein erhöhter Handlungsbedarf zeigt sich insbesondere bei den Bahnstromanlagen.

Im Jahr 2025 wurde ein neuer Gleichrichterstandort in Betrieb genommen, womit ein wichtiger Beitrag zur Sicherstellung der Energieversorgung geleistet wurde. Zur weiteren Stabilisierung und zum nachhaltigen Werterhalt sind zudem zwei bestehende Gleichrichterstandorte für eine vollständige Erneuerung im Jahr 2027 vorgesehen.

Insgesamt ist die Strecke aktuell betriebssicher. Die umgesetzten und geplanten Massnahmen im Bereich der Bahnstromversorgung sind zentral, um den identifizierten Erneuerungsbedarf gezielt zu adressieren und die langfristige Betriebssicherheit sowie den Werterhalt der Strecke 17 sicherzustellen.

| Anlagengattung | 2025 | | 2024 | | 2023 | | 2022 | | 2021 | | 2020 | |
|------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand |
| Gebäude und Grundstücke | 10,5 | 2,8 | 9,1 | 3,0 | 8,9 | 3,0 | 10,0 | 2,9 | 10,0 | 1,8 | 10,0 | 1,8 |
| Kunstabauten | 17,4 | 2,2 | 17,3 | 2,3 | 17,2 | 2,3 | 17,5 | 2,3 | 17,5 | 2,3 | 17,3 | 2,2 |
| Fahrbahn | 135,3 | 2,4 | 134,5 | 2,4 | 129,9 | 2,4 | 130,4 | 2,3 | 130,8 | 2,3 | 128,7 | 2,5 |
| Bahnstromanlagen | 35,5 | 3,4 | 34,3 | 3,4 | 34,6 | 3,6 | 34,7 | 3,5 | 34,8 | 3,5 | 34,6 | 3,5 |
| Sicherungsanlagen | 45,2 | 2,5 | 45,2 | 2,3 | 45,7 | 2,3 | 49,8 | 2,2 | 49,6 | 2,1 | 49,6 | 2,0 |
| Niederspannungs und Telekomanlagen | 1,6 | 2,4 | 1,2 | 2,7 | 0,9 | 3,1 | 0,8 | 3,4 | 0,6 | 3,3 | 0,7 | 3,0 |
| Publikumsanlagen | 11,2 | 2,0 | 11,1 | 2,0 | 11,1 | 2,0 | 11,1 | 2,2 | 11,1 | 2,3 | 11,1 | 2,2 |
| Fahrzeuge | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – |
| Betriebsmittel | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,0 | – |
| Total | 256,8 | 2,5 | 252,8 | 2,5 | 248,4 | 2,5 | 254,4 | 2,5 | 254,5 | 2,4 | 251,9 | 2,1 |



4.5 Strecke 19

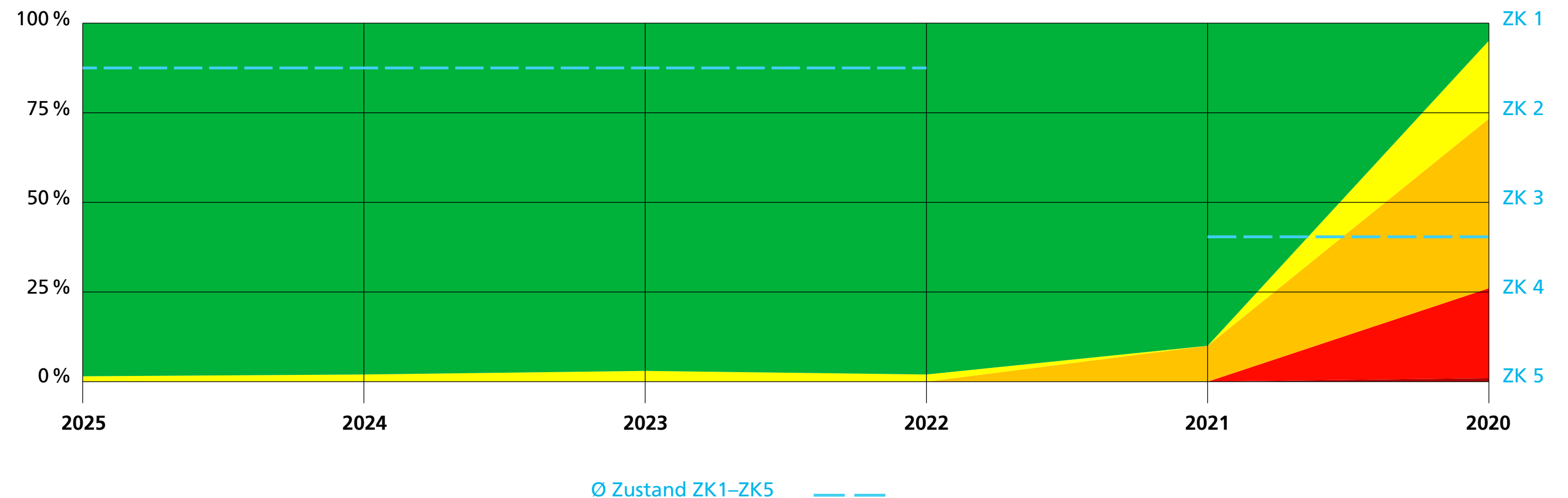
Die Infrastruktur der Strecke 19 wurde 2021/2022 komplett erneuert und befindet sich deshalb seit 2022 in einem durchgehend neuwertigen Zustand. Der durchschnittliche Gesamtzustandswert liegt konstant bei Ø 1,5 und ist damit der Zustandsklasse ZK 1 («neuwertig») zuzuordnen. Die Infrastruktur weist keine relevanten substanzbasierten Abweichungen auf und ist vollumfänglich betriebssicher.

Für das Jahr 2021 gibt es keine Zustandsbewertung, da die gesamte Strecke eine Baustelle war. Die Werte 2020 zeigen den Zustand vor der Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn und die Werte 2022 danach.

Der Wiederbeschaffungswert der Strecke beträgt im Jahr 2025 rund 187 Mio. CHF. Die Reduktion gegenüber früheren Jahren ist auf Anpassungen im Anlagenbestand zurückzuführen und nicht auf eine Verschlechterung der Anlagenqualität. Die zentralen Anlagengattungen – insbesondere Fahrbahn, Kunstbauten sowie Energie- und Sicherungsanlagen – befinden sich einheitlich in neuwertigem Zustand und bestätigen den insgesamt jungen Infrastrukturstand.

Insgesamt zeigt die Strecke 19 eine sehr nachhaltige Zustandsentwicklung. Kurz- bis mittelfristiger substanzieller Erneuerungsbedarf besteht derzeit nicht; der Fokus liegt auf dem Erhalt der hohen Anlagensubstanz und des Sicherheitsniveaus.

| Anlagengattung | 2025 | | 2024 | | 2023 | | 2022 | | 2021 | | 2020 | |
|------------------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|-----------|------------------|------------|
| | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand | WB-Wert Mio. CHF | Ø Zustand |
| Gebäude und Grundstücke | 12,0 | 1,5 | 12,4 | 1,5 | 12,6 | 1,5 | 33,6 | 1,5 | 4,1 | – | 39,1 | 3,5 |
| Kunstbauten | 48,0 | 1,5 | 44,3 | 1,6 | 44,3 | 1,6 | 41,7 | 1,6 | 0,5 | 1,5 | 51,5 | 3,1 |
| Fahrbahn | 78,8 | 1,5 | 78,7 | 1,5 | 78,7 | 1,5 | 78,4 | 1,5 | 0,0 | – | 48,5 | 3,5 |
| Bahnstromanlagen | 19,8 | 1,6 | 19,8 | 1,5 | 19,8 | 1,5 | 19,8 | 1,5 | 1,0 | 1,5 | 28,2 | 3,2 |
| Sicherungsanlagen | 20,0 | 1,5 | 20,0 | 1,5 | 20,0 | 1,5 | 19,5 | 1,5 | 0,0 | – | 37,0 | 4,1 |
| Niederspannungs und Telekomanlagen | 1,7 | 1,8 | 1,5 | 1,8 | 1,5 | 1,5 | 1,9 | 1,5 | 0,0 | – | 4,0 | 4,5 |
| Publikumsanlagen | 6,1 | 1,5 | 6,2 | 1,5 | 6,1 | 1,5 | 6,1 | 1,5 | 0,0 | – | 44,0 | 3,3 |
| Fahrzeuge | 0,0 | 0 | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,0 | – | 0,2 | 3,3 | – | – |
| Betriebsmittel | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,1 | 1,5 | 0,0 | – | – | – |
| Total | 186,6 | 1,5 | 183,0 | 1,5 | 183,1 | 1,5 | 201,1 | 1,5 | 5,8 | – | 252,3 | 3,4 |



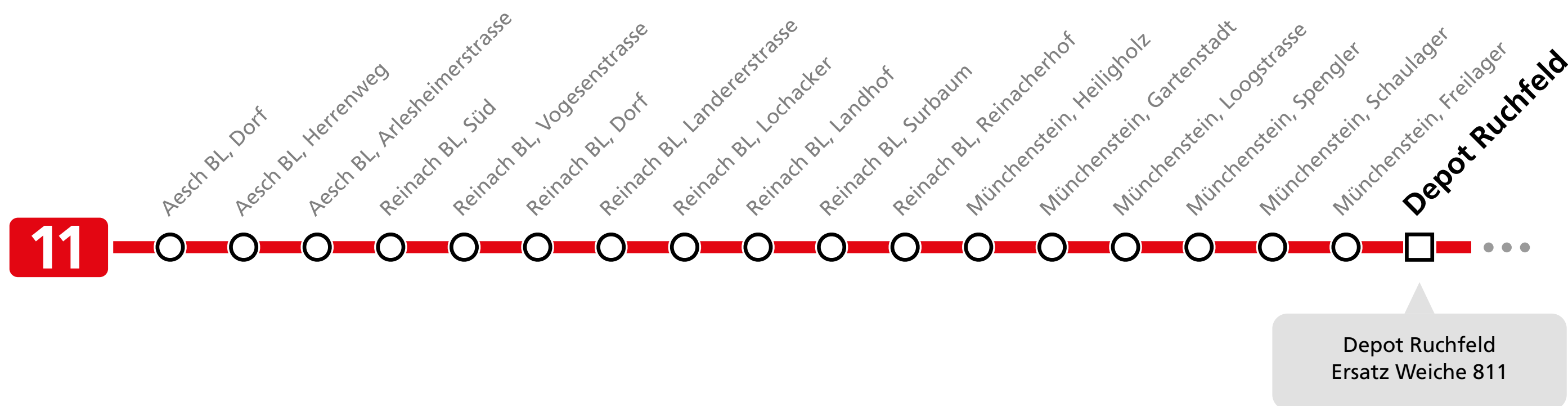
5 Jahresbau- programm



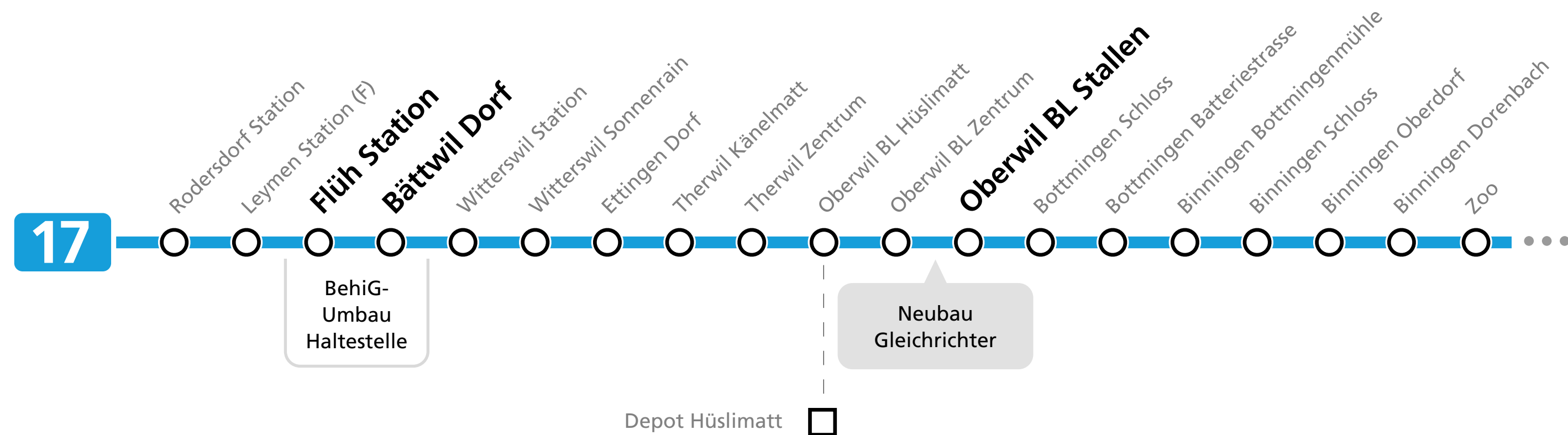
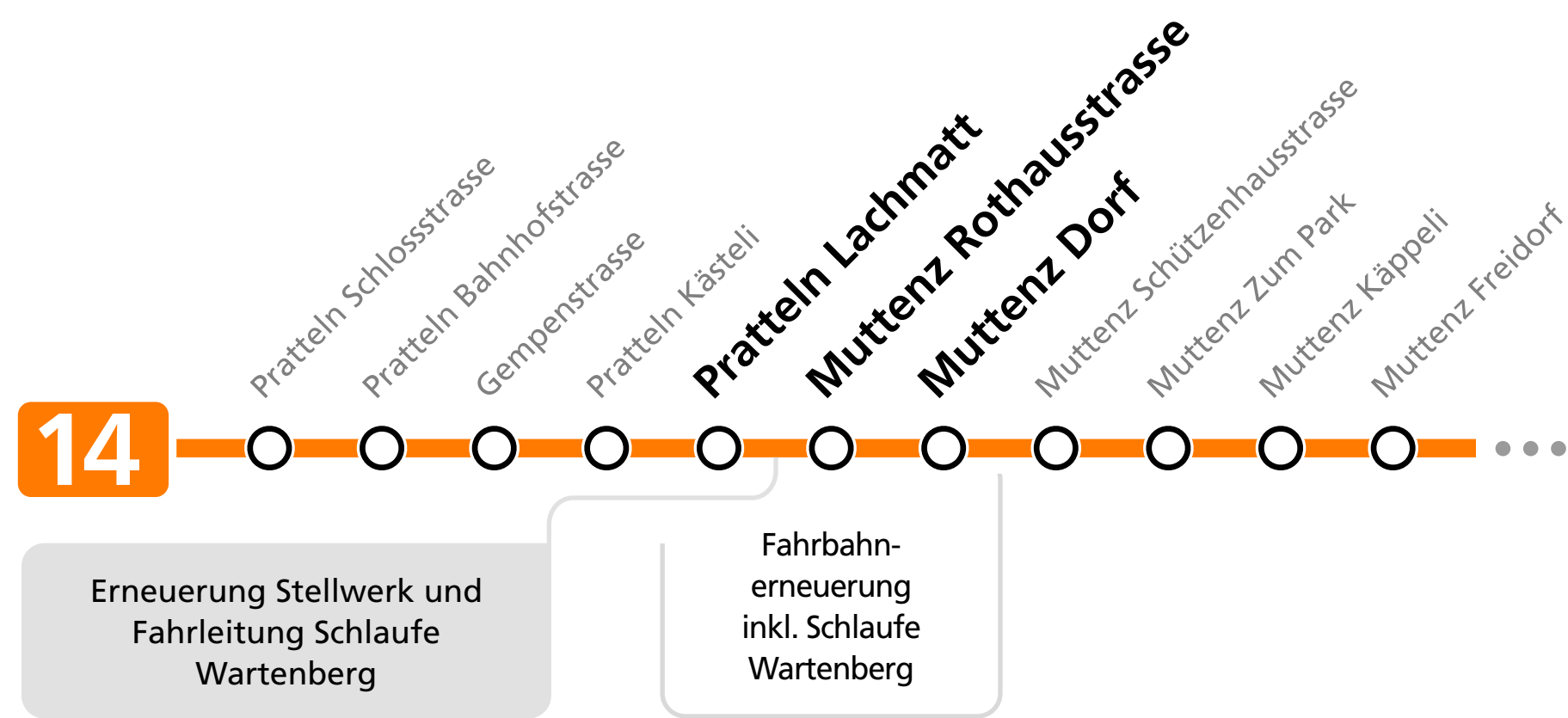
5.1 Abgeschlossene Erneuerungsmassnahmen 2025



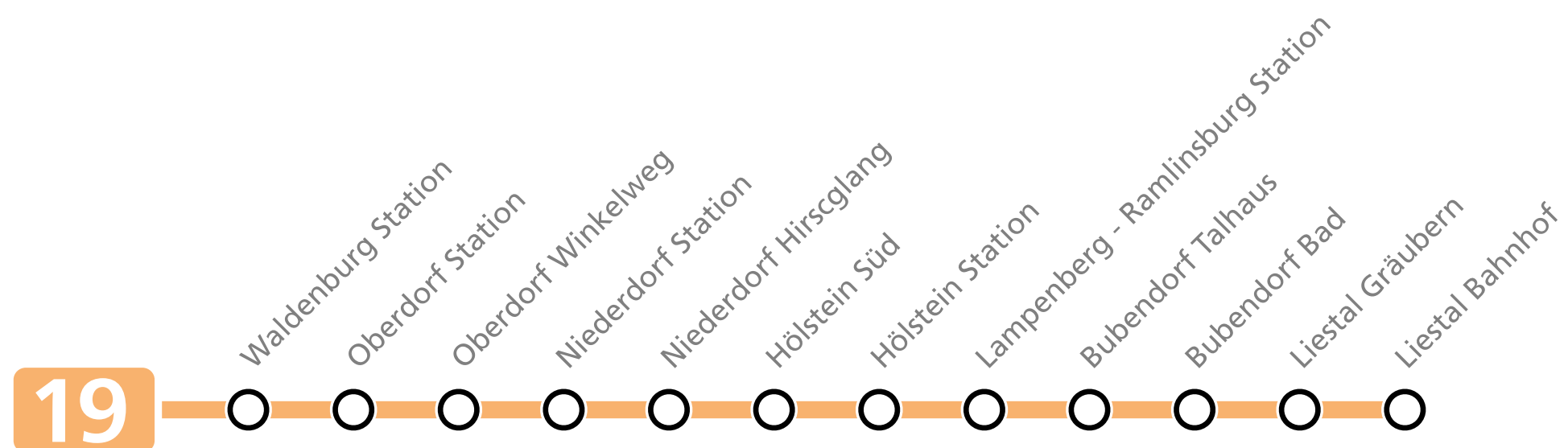
Keine Erneuerungsmassnahmen durchgeführt



5.1 Abgeschlossene Erneuerungsmassnahmen 2025

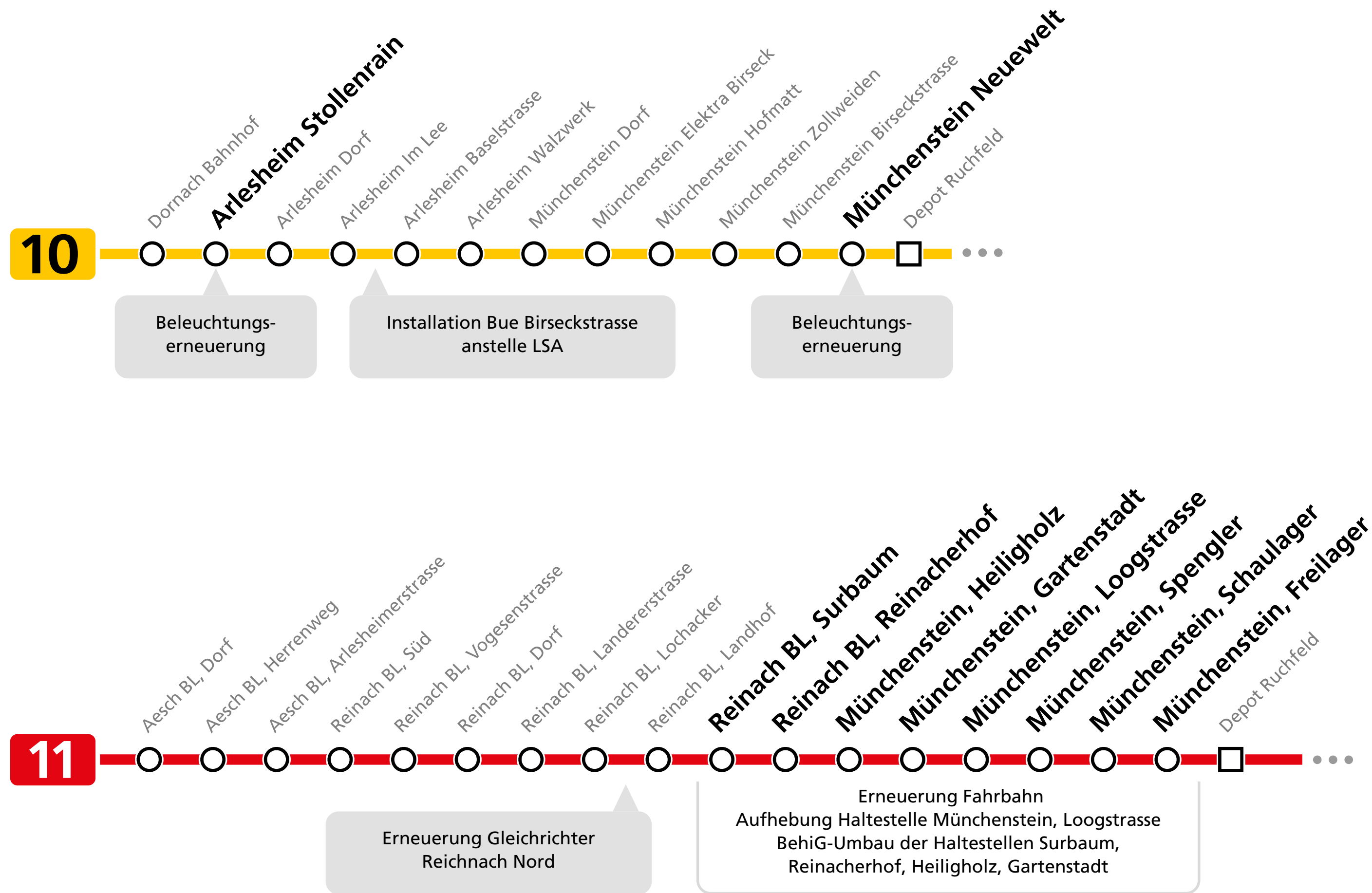


5.1 Abgeschlossene Erneuerungsmassnahmen 2025



Keine Erneuerungsmassnahmen durchgeführt

5.2 Geplante Erneuerungsmassnahmen 2026

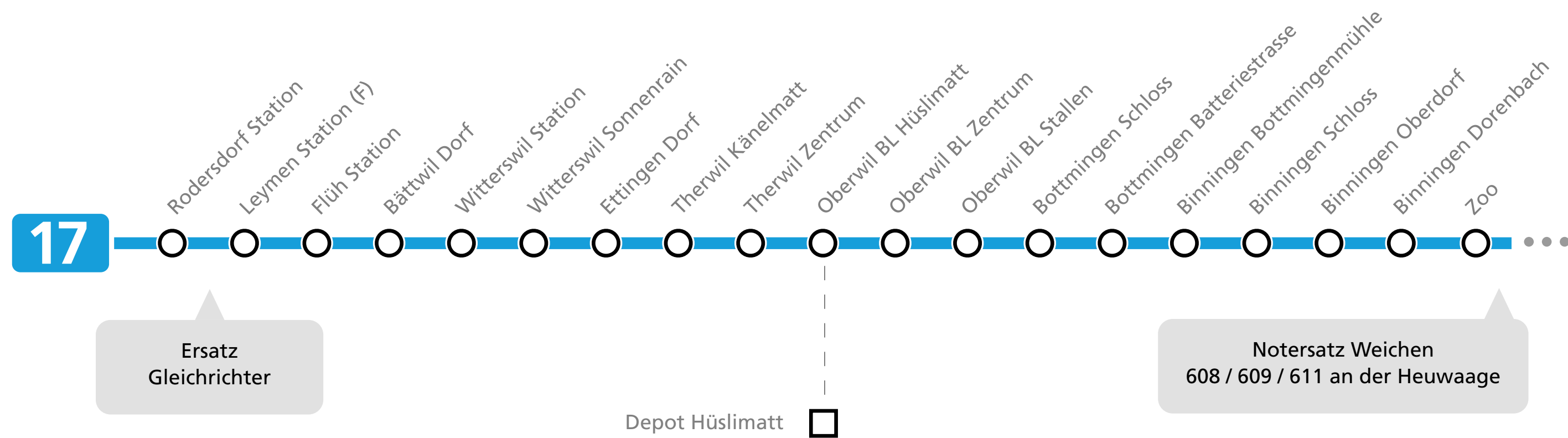


- Ersatz Bue Dillackerstrasse zwischen HST Heiligholz und Reinacherhof
- Ersatz Bue Jupiterrstrasse zwischen HST Heiligholz und Reinacherhof
- Ersatz Bue Rauracherstrasse zwischen HST Gartenstadt und Heiligholz
- Ersatz Bue Schmidholzstrasse zwischen HST Gartenstadt und Heiligholz
- Neue Bue Anlage Stöckackerstrasse zwischen HST Gartenstadt und Heiligholz
- Neue Bue Anlage Bottmingerstrasse zwischen HST Gartenstadt und Spengler

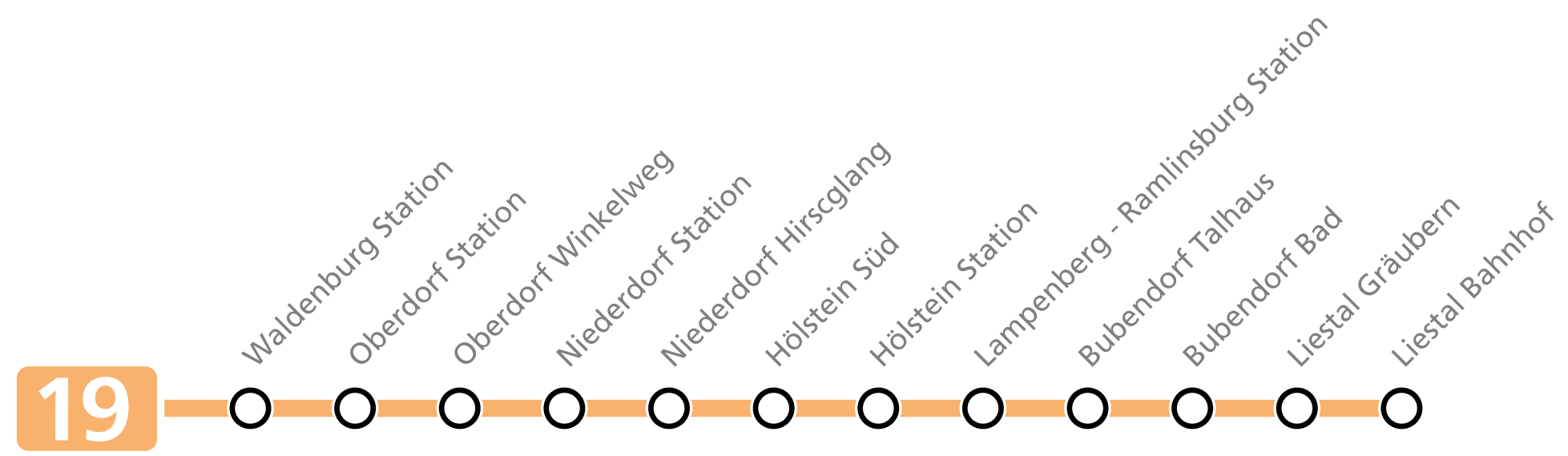
5.2 Geplante Erneuerungsmassnahmen 2026



Keine Erneuerungsmassnahmen geplant



5.2 Geplante Erneuerungsmassnahmen 2026



Keine Erneuerungsmassnahmen geplant

5.3 Anlagen der Zustandsklassen 4 und 5

Sämtliche Infrastrukturdaten der BLT werden zentral in der Asset-Management-Software «Infralife» geführt. Die Netzzustandsdaten können jederzeit abgerufen und je nach Bedarf gezielt nach unterschiedlichen Kriterien ausgewertet und gefiltert werden. Damit lässt sich unter anderem ein aktueller Auszug der Anlagen in den Zustandsklassen ZK 4 («schlecht») und ZK 5 («ungenügend») effizient und nachvollziehbar generieren.

Sicherheits- und verfügbarkeitsrelevante Anlagen in der Zustandsklasse 4 finden sich dabei ausschliesslich in den Anlagengattungen betriebsnotwendige Gebäude und Grundstücke, Fahrbahn, Bahnstrom sowie Sicherungsanlagen. Diese Anlagengattungen stehen entsprechend im Fokus der priorisierten Erhaltungs- und Erneuerungsplanung, um Risiken für Betrieb und Verfügbarkeit gezielt zu minimieren.



5.3.1 Betriebsnotwendige Gebäude und Grundstücke

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Gebäude und Grundstücke in der Zustandsklasse 4 und ordnet diese den entsprechenden WDI-Erneuerungsprojekten zu.

| Strecke | Anlage | WDI-Projekt Nr. | WDI-Projekt Name |
|---------|-------------------------|-----------------|------------------------|
| 17 | Technikgebäude Heuwaage | 17003 | Neugestaltung Heuwaage |
| 17 | Technikraum Leymen | – | Erfüllt den Zweck noch |

5.3.2 Fahrbahn

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Fahrbahn in der Zustandsklasse 4 und ordnet diese den entsprechenden WDI-Erneuerungsprojekten zu.

| Strecke | Anlage | WDI-Projekt Nr. | WDI-Projekt Name |
|---------|--|---------------------|---|
| 10 | Gleise Birseckstrasse – Zollweiden | 10032 | Instandsetzung Fahrbahn Zollweiden – Elektra Birseck |
| 10 | Gleise Hofmatt – Elektra Birseck | 10033 | Instandsetzung Bahninfrastruktur Walzwerk – Arlesheim Dorf |
| 11 | Gleise Spengler – Gartenstadt – Heiligholz | 11001 | Instandsetzung Bahninfrastruktur Freilager bis Reinacherhof |
| 11 | Gleise Reinacherhof – Surbaum | 11003 | Instandsetzung Bahninfrastruktur Reinacherhof bis Surbaum |
| 17 | 6 Weichen und 1 Kreuzung Heuwaage, 2 Verschlingungsweichen Zoo | 17003 | Neugestaltung Heuwaage |
| 17 | Gleise Zoo – Ettingen | 17004, 17006, 17008 | Instandsetzung Fahrbahn Zoo – Bottmingen – Hüslimatt – Ettingen |

5.3.3 Bahnstrom

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bahnstromanlagen in der Zustandsklasse 4 und ordnet diese den entsprechenden WDI-Erneuerungsprojekten zu.

| Strecke | Anlage | WDI-Projekt Nr. | WDI-Projekt Name |
|---------|---|-----------------|--|
| 10 | Fahrleitungsanlage Arlesheim Schlaufe bis Dornach | 10033 | Instandsetzung Bahninfrastruktur Walzwerk–Arlesheim Dorf |
| 11 | Unterwerk Schluchtstrasse und Reinach Nord | 11043 | Instandsetzung Gleichrichter Strecke Dreispitz–Aesch |
| 11 | Abschnitte der FL-Anlage L11 | 11001 | Instandsetzen Freilager–Surbaum |
| 17 | Fahrleitungsanlage Heuwaage–Zoo | 17003 | Neugestaltung Heuwaage |
| 17 | Fahrleitungsanlage Binningen Oberdorf–Ettingen | 17031 | Instandsetzung FL Binningen Oberdorf–Ettingen |
| 17 | 5 Unterwerke entlang der Strecke | 17059 | Instandsetzung GR Leimental |

5.3.4 Sicherungsanlagen

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Sicherungsanlagen in der Zustandsklasse 4 und ordnet diese den entsprechenden WDI-Erneuerungsprojekten zu.

| Strecke | Anlage | WDI-Projekt Nr. | WDI-Projekt Name |
|---------|-----------------------------------|-----------------|---|
| 11 | 4 Bahnübergangsteuerungen | 11001 | Instandsetzten Freilager–Surbaum |
| 17 | 2 Weichenantriebe an der Heuwaage | 17003 | Neugestaltung Heuwaage |
| Depot | 4 Weichenantriebe im Depot | – | Noch keine Ersatzbeschaffung in Planung, da sie zuverlässig funktionieren |

5.4 Betriebsrelevante Anlagen der Zustandsklasse 5

Im Berichtsjahr 2025 befinden sich keine Anlagen in der Zustandsklasse 5

Impressum

Redaktion

BLT Baselland Transport AG, Grenzweg 1, 4104 Oberwil
Matthias Thoma, Urs Suter, Olivier Mattler, Reto Rotzler
Telefon +41 61 406 11 11, info@blt.ch, www.blt.ch

Gestaltung

cr Werbeagentur AG, www.crbasel.ch

Bilder und Grafiken

BLT Baselland Transport AG, cr Werbeagentur AG, Christian Aeberhard,
Dominik Plüss, Jochen Pach.

© BLT Baselland Transport AG

