

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Tram 14 – Trainersatzbetrieb 2025

2024/306

vom 22. April 2026

1. Ausgangslage

Nach drei Monaten im Jahr 2023 und fünf Monaten im Jahr 2024 werde die Bevölkerung auch im Folgejahr noch einmal vier Monate auf das Tram 14 verzichten müssen, schrieb Roman Brunner im Mai 2024 in einem Postulat. Mit dessen Überweisung beauftragte der Landrat den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, wie während der Umbauphase der Tramlinie 14 im Jahr 2025 ein Inselbetrieb Schänzli – Pratteln ermöglicht, wie die Bauphase 2025 verkürzt und mit welchen Massnahmen die Fahrplanstabilität und Verlässlichkeit bei den Ersatzbussen verbessert werden kann. Zudem interessierte, welche weiteren Bauvorhaben in den kommenden Jahren auf dieser Strecke geplant sind (z. B. Gleiserneuerung bzw. Grüngleise ab Rothausstrasse in Richtung Pratteln) und wie diese Bauvorhaben mit der Bauphase 2025 synchronisiert werden können. Weiter wurde die Frage gestellt, wie die Baustellenplanung allfällige Grossereignisse im Raum St. Jakob (z. B. Women's Euro 2025, ESC) berücksichtigt.

Dem Regierungsrat sei bewusst gewesen, wie er in seiner Antwort ausführt, dass der Ersatzverkehr mit Bussen auf der Linie 14 während der Gleisbauarbeiten in Muttenz sowie in der Zeughausstrasse in Basel von August bis November 2025 eine grosse Herausforderung darstelle. Ein Inselbetrieb wäre nicht möglich gewesen, da die BLT die Sperre nutzte, um zeitgleich den Gleisbau Muttenz Dorf – Lachmatt mit Stellwerk- und den Fahrleitungersatz bei der Wendeschleife Wartenberg zu realisieren. Generell berge ein Inselbetrieb zudem hohe Risiken: Die Tramfahrzeuge wären isoliert und hätten im Störfall keine Möglichkeit, in ein Unterhaltsdepot zu gelangen. Bei einem Fahrzeugdefekt wäre die Strecke und somit der ganze Inselbetrieb unter Umständen blockiert gewesen.

Die Bauphasen seien also bereits im Vorfeld optimiert worden, heisst es weiter. Auf den 2 km Doppelgleis zwischen Muttenz Dorf und Lachmatt sei der gesamte Unter- und Oberbau komplett neu gebaut worden. Davon seien im Siedlungsgebiet rund 800 m Doppelgleis als Grüngleis realisiert worden, welches eine längere Bauzeit erfordere als ein Schottergleis. Die Sperre von 16 Wochen sei somit knapp bemessen gewesen. Auch die BVB und insbesondere der Werkleitungsbau hätten die volle Zeit benötigt.

In einer Begleitgruppe seien diverse Massnahmen zur Fahrplanstabilität erarbeitet und der Bau- und Planungskommission an ihrer Sitzung vom 5. Juni 2025 präsentiert worden. Massnahmen waren Fahrbahnhaltestellen, damit der Bus Pulkführer wird, und eine Buspriorisierung im Kanton Basel-Stadt. Zudem sei eine Task Force eingesetzt worden, welche den Verkehrsfluss und damit auch die Fahrplanstabilität während der gesamten Bauzeit überwachte und bei Bedarf die Massnahmen zeitnah nachjustierte oder weitere initiierte.

Weitere Gleisbauarbeiten mit längeren Sperrungen auf dem Abschnitt Basel Aeschenplatz bis Pratteln seien in den nächsten Jahren nicht geplant.

Mit der Schaffung der bikantonalen Geschäftsstelle Eventverkehr St. Jakob sei für den Raum St. Jakob ein Kompetenzzentrum geschaffen worden, welches die Veranstaltungen im Raum St. Jakob koordiniert.

Der Regierungsrat beantragt Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 5. März 2026 behandelt; dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt, und Daniel Bär, Verkehrstechnik, stellten die Vorlage vor.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission zeigte sich zufrieden mit der Beantwortung des Postulats und hielt fest, es sei wichtig gewesen, einen Anstoss zu geben, um den Ersatzverkehr besser zu planen als in den Vorjahren. (Pro Memoria: die Kommission hatte im Rahmen der Behandlung der Vorlage [2024/513](#) «Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für die Jahre 2025 bis 2028» den Landratsbeschluss um eine zusätzliche Beschlussziffer ergänzt, die wie folgt lautete: «Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) wird beauftragt, bei der BLT und BVB darauf hinzuwirken, dass die nächste Tramspernung möglichst kurz ausfällt und das Ersatzkonzept möglichst analoge Qualität wie das Tramangebot erreicht und mit den massgeblichen Nutzergruppen abgestimmt wird». Der Landrat stimmte der Ergänzung zu.). Die getroffenen Massnahmen hätten eine Verbesserung bewirkt und der Ersatzbetrieb der Tramlinie 14 habe im Vergleich zur vorangehenden Umbauphase viel besser funktioniert. Auch seitens KMU Muttenz sei eine positive Rückmeldung erfolgt. Die Direktion erklärte, man habe nach einer Diskussion mit dem Gewerbe die Idee verworfen, den Bus in Muttenz durchs Dorf zu führen. Parkplätze hätten aufgehoben werden müssen und die Fahrzeit hätte sich verlängert. Ein Kommissionsmitglied bedauerte, dass der Ersatzverkehr nicht bereits in den Umbauphasen der Vorjahre so gut funktioniert habe.

Ein anderes Kommissionsmitglied erkundigte sich, welche Lehren für den anstehenden Unterbruch der Tramlinie 11 im Birstal gezogen würden. Die Direktion führte aus, die Einsetzung einer Task Force habe sich bewährt – und eine solche sei auch beim Ersatzbetrieb des 11er-Trams vorgesehen. Die Sitzungstermine müssten bereits im Vorfeld zur Aufnahme der Bauarbeiten festgelegt werden. Diese hätten beim Ersatzbetrieb der Tramlinie 14 wöchentlich stattgefunden. So sei es möglich, bereits in der ersten Woche nach Inbetriebnahme der Baustelle nachzjustieren.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission beschliesst mit 12:0 Stimmen, das Postulat 2024/306 abzuschreiben.

22.04.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident