

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2024/306](#) «Tram 14 – Trammersatzbetrieb 2025» 2024/306

vom 13. Januar 2026

1. Text des Postulats

Am 16. Mai 2024 reichte Roman Brunner das Postulat [2024/306](#) «Tram 14 – Trammersatzbetrieb 2025» ein, welches vom Landrat am 12. September 2024 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Das Bau- und Verkehrsdepartement BS hat unlängst zugegeben, dass die Strecke zwischen Aeschenplatz und Pratteln auch 2025 zum wiederholten Mal von einem Ersatzbusbetrieb betroffen sein wird. Nach drei Monaten 2023 und fünf Monaten 2024 wird die Bevölkerung also auch im Folgejahr noch einmal vier Monate auf das Tram 14 verzichten müssen. Das ist für die betroffenen und auf eine funktionierende Tramlinie angewiesenen Menschen schlicht eine Zumutung, die verständlicherweise Ärger und Unmut hervorruft. Es ist beispielsweise bis heute keine Erklärung erfolgt, weshalb die Sanierung des Brückenübergangs über die Birs nicht gleichzeitig mit der Erneuerung der Geleise 2023 erfolgt ist, um in der momentanen Baustellensituation einen Inselbetrieb zu ermöglichen. Eine weitsichtige Gleiserneuerungsplanung – auch am Beispiel der Haltestelle Karl-Barth-Platz ersichtlich – sieht definitiv anders aus.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat bei den zuständigen Stellen bei BVB, BLT und BVD BS zu prüfen und zu berichten,

- wie während der Umbauphase 2025 ein Inselbetrieb Schänzli – Pratteln ermöglicht werden kann.*
- wie die Bauphase 2025 verkürzt werden kann.*
- mit welchen Massnahmen die Fahrplanstabilität und Verlässlichkeit bei den Ersatzbussen verbessert werden kann.*
- 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.*
- wie die Baustellenplanung allfällige Grossereignisse im Raum St. Jakob (z.B. Women's Euro 2025, ESC) berücksichtigt.*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Dem Regierungsrat war bewusst, dass der Ersatzverkehr mit Bussen auf der Linie 14 während der Gleisbauarbeiten in Muttentz sowie in der Zeughausstrasse in Basel vom 4. August bis 23. November 2025 eine grosse Herausforderung darstellt. Um die negativen Auswirkungen für alle Beteiligten so gering wie möglich zu halten und die Erfahrungen aus den Jahren 2023 und 2024 einzubeziehen, wurde für die Planung eine Begleitgruppe und während den Gleisbauarbeiten eine Task Force eingesetzt. Dadurch war ein rascher und konstruktiver Austausch zwischen allen Involvierten und Betroffenen – den Verwaltungen von BL und BS, den Gemeinden Pratteln und Muttentz sowie dem Gewerbeverband Muttentz – gewährleistet, sodass Anliegen schnell aufgenommen und zeitnah umgesetzt werden konnten.

Stellungnahme zu den einzelnen Punkten:

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat bei den zuständigen Stellen bei BVB, BLT und BVD BS zu prüfen und zu berichten,

- wie während der Umbauphase 2025 ein Inselbetrieb Schänzli – Pratteln ermöglicht werden kann.

Ein Inselbetrieb in der Umbauphase 2025 war nicht möglich, da die BLT die Sperre nutzte, um zeitgleich den Gleisbau Muttentz Dorf – Lachmatt mit Stellwerk- und Fahrleitungersatz der Wendeschleife Wartenberg zu realisieren. Ein Inselbetrieb birgt generell hohe Risiken und ist schwer umsetzbar. Die Tramfahrzeuge wären isoliert und hätten im Störfall keine Möglichkeit, in ein Unterhaltsdepot zu gelangen. Bei einem Fahrzeugdefekt wäre unter Umständen die Strecke und somit der ganze Inselbetrieb blockiert gewesen.

- wie die Bauphase 2025 verkürzt werden kann.

Die Bauphasen wurden bereits im Vorfeld optimiert. Die BLT baute zwischen Muttentz Dorf und Lachmatt den gesamten Unter- und Oberbau der rund 2 km Doppelgleis komplett neu. Davon wurden im Siedlungsgebiet rund 800 m Doppelgleis als Grüngleis realisiert, welches eine längere Bauzeit aufwies als ein Schottergleis. Zudem wurden das Stellwerk sowie die Fahrleitung der Wendeschleife Wartenberg umfassend erneuert. Die Sperre von 16 Wochen (4. August bis 23. November 2025) war knapp bemessen und hatte keine Reserven. Auch die baselstädtischen Betriebe BVB und IWB benötigten die volle Zeit, insbesondere der Werkleitungsbau.

- mit welchen Massnahmen die Fahrplanstabilität und Verlässlichkeit bei den Ersatzbussen verbessert werden kann.

In eingangs erwähnter Begleitgruppe wurden diverse Massnahmen zur Fahrplanstabilität erarbeitet und vorgängig durch das Tiefbauamt der Bau- und Planungskommission am 5. Juni 2025 präsentiert.

Im Kanton Basel-Landschaft waren dies u.a. die Haltestellen in der St. Jakob-Strasse. Dadurch wurden die Busse zum Pulkführer. Zusammen mit der Verbesserung des Verkehrsflusses im Raum Schänzli konnte die Fahrplanstabilität weitgehend erreicht werden.

Im Kanton Basel-Stadt wurde u.a. durch eine Staubewirtschaftung der Stau auf der Linienführung der Ersatzbusse reduziert und eine Buspriorisierung eingerichtet.

Zusätzlich wurde eine Task Force eingesetzt, welche den Verkehrsfluss und damit auch die Fahrplanstabilität während der gesamten Bauzeit überwachte und bei Bedarf die Massnahmen zeitnah nachjustierte oder weitere initiierte. Die Task Force war auch eine Austauschplattform zwischen den beteiligten Gemeinden, Kantonen, den Transportunternehmen und der Bauleitung. Sie diente auch der Bevölkerung und dem Gewerbe als niederschwellige Anlaufstelle.

- *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.*

Diese Synchronisation hat schon in der Planungsphase stattgefunden. Die Sperre 2025 wurde zwischen BLT und BVB koordiniert und wurde gemeinsam genutzt. Bereits im 2023 wurde in einer gemeinsam koordinierten Sperre gebaut. Weitere Gleisbauarbeiten mit längeren Sperren auf dem Abschnitt Basel, Aeschenplatz bis Pratteln sind in den nächsten Jahren nicht geplant.

- *wie die Baustellenplanung allfällige Grossereignisse im Raum St. Jakob (z.B. Women's Euro 2025, ESC) berücksichtigt.*

Bei allen Baustellenplanungen werden Veranstaltungen nach Möglichkeit berücksichtigt. Bei Grossereignissen werden die Bauphasen so gelegt, dass keine Beeinträchtigung stattfindet. Sowohl während dem ESC wie auch der Women's Euro 2025 fanden im Raum St. Jakob keine Bauarbeiten und keine Tramsperren statt. Bei kleineren Veranstaltungen lassen sich leichte Beeinträchtigungen nicht immer gänzlich vermeiden. Mit der Schaffung der bikantonalen Geschäftsstelle Eventverkehr St. Jakob wurde für den Raum St. Jakob ein Kompetenzzentrum geschaffen, welches die Veranstaltungen im Raum St. Jakob koordiniert.

Fazit

Durch die Einsetzung der Begleitgruppe zur Erarbeitung der Verkehrsführung und die Wahl der geeignetsten Massnahmen während der Bauphase sowie die Begleitung der Massnahmen durch eine Task Force, konnten einerseits den kommunalen Bedürfnissen (Bevölkerung und Gewerbe) mehr Beachtung geschenkt werden. Andererseits konnte insbesondere beim Gewerbe mehr Verständnis für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen geschaffen werden, welche eine Grossbaustelle mit sich bringt. Das Feedback war grossmehrheitlich positiv.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2024/306](#) «Tram 14 – Tramersatzbetrieb 2025» abzuschreiben.

Liestal, 13. Januar 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich