

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2025/271](#) von Miriam Locher: «Bauarbeiten auf der Tramlinie 11»

2025/271

vom 19. August 2025

1. Text der Interpellation

Am 12. Juni 2025 reichte Miriam Locher die Interpellation [2025/271](#) «Bauarbeiten auf der Tramlinie 11» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

In den vergangenen Jahren kam es auf dem Netz der BLT immer wieder zu grösseren Instanthaltemassnahmen und Bauarbeiten am Schienennetz. So auch auf der Tramlinie 11. Daher flatterten auch immer wieder Informationen in die Briefkästen der Anwohnenden.

Zuletzt ein Faltblatt mit Absender BLT in die Haushalte entlang der Elferlinie, unter dem Motto «Damit der 11er spitze bleibt». Darauf werden die verschiedenen Bauetappen dargestellt. Einerseits geht es dabei um den behindertengerechten Umbau der Haltestellen, andererseits um den Ersatz der Infrastruktur. Dass es bei diesen Arbeiten auch zu Verspätungen kommen kann, liegt auf der Hand und wird wahrscheinlich auch nachvollzogen werden können. Dass aber auch nach Abschluss der vergangenen Etappe immer wieder Ausfälle und Verspätungen zu verzeichnen waren, wirft doch auch Fragen auf.

Denn gerade in den vergangenen Monaten ist subjektiv eine Zunahme an Verspätungen und Kursausfällen wahrzunehmen. Auf 2026 ist nun die letzte grosse Etappe von Surbaum bis Freilager geplant. Gleichzeitig sind seit 2024 die neuen «Tina-Trams», teilweise noch immer mit Kinderkrankheiten, auf den Linien der BLT im Einsatz.

Deshalb bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wurden mit dem Ersatzbusbetrieb während der Tramsperrung Kurse eingespart?
2. Welche Daten über die Verspätungen der Kurse während und nach den Umbauarbeiten im Sommer 2024 liegen vor?
3. Wie viele Kursausfälle waren nach den Umbauarbeiten nach der zweiten Bauetappe zu verzeichnen?
4. In welchem Zusammenhang sind die Ausfälle zu beurteilen? (Personalmangel, Mängel an der Infrastruktur, neues Trammodell, ...)
5. Welche Anpassungen sind in Bezug auf das Tram «Tina» noch geplant?

6. *Ob und wie wird sichergestellt, dass alle provisorischen Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet werden?*
7. *Inwiefern haben sich die Fahrgastzahlen nach der zweiten Bauetappe verändert?*
8. *Gab es während der Planung der verschiedenen Bauetappen Änderungen in der zeitlichen Abfolge?*
9. *Welche Schlussfolgerungen aus den ersten beiden Etappen werden in Hinblick auf die dritte Etappe angepasst?*
10. *Wie werden die Bauetappen mit weiteren Baustellen entlang der Tramlinie koordiniert?*
11. *Weshalb wird 2025 bei der Planung der baulichen Massnahmen ausgeklammert?*
12. *Inwiefern kann sich der Regierungsrat bei der BLT dafür stark machen, dass die Tram- und Ersatzbusverbindungen künftig besser aufeinander abgestimmt werden?*

2. Einleitung

Die Infrastruktur der Tramlinie 11 auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft gehört der BLT und wird auch zu 100 % von der BLT resp. dem Bund (Bahninfrastrukturfonds BIF) finanziert. Die BLT ist somit verantwortlich für die Planung, Realisierung und Finanzierung der Instandsetzungsarbeiten auf der Tramlinie 11 sowie das Einholen der entsprechenden Bewilligungen. Die BLT ist auch verantwortlich für den Betrieb des Ersatzverkehrs.

Aus diesem Grund sind die Antworten in Absprache mit der BLT erstellt worden.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wurden mit dem Ersatzbusbetrieb während der Tramspernung Kurse eingespart?*

Nein, es wurden keine Kurse eingespart. Aufgrund der Gefässgrösse eines Trams ist ein 1:1 Vergleich mit Bussen nicht möglich. Ein Tram von 45 m Länge transportiert gleich viele Fahrgäste wie drei Gelenkbusse zusammen. Die Busse fahren im gleichen Takt wie die Trams und wurden in den Hauptverkehrszeiten bedarfsgerecht durch zusätzliche Fahrzeuge verstärkt.

2. *Welche Daten über die Verspätungen der Kurse während und nach den Umbauarbeiten im Sommer 2024 liegen vor?*

Während dem Tramersatz wurden auch Busse von anderen Unternehmen eingesetzt. Diese sind nicht mit dem gleichen Betriebsleitsystem ausgerüstet wie die Fahrzeuge der BLT. Aus diesem Grund ist eine systematische Aufzeichnung der Ist-Fahrzeiten nicht möglich. Die Busse sind auf der Strasse in Folge des teilweisen starken Verkehrsaufkommens grundsätzlich grösseren Verspätungen ausgesetzt als das Tram auf dem eigenen Trasse. Bei der Fahrplanung für den Ersatzverkehr wird dies berücksichtigt und zusätzliche Reservezeit eingerechnet.

3. *Wie viele Kursausfälle waren nach den Umbauarbeiten nach der zweiten Bauetappe zu verzeichnen?*

Im ersten Halbjahr 2025 verzeichnete die BLT auf den Tramlinien des unteren Baselbiets (L10/11/E11/17) Kursausfälle von rund 0.3 %. Dies entspricht dem langjährigen Jahresdurchschnitt bei rund 22'000 Kursen pro Jahr. Bis auf einzelne Ausnahmen sind die Kursausfälle auf personelle Gründe zurückzuführen.

4. *In welchem Zusammenhang sind die Ausfälle zu beurteilen? (Personalmangel, Mängel an der Infrastruktur, neues Trammodell, ...)*

Wie in Frage 3 beantwortet, sind die Ausfälle hauptsächlich auf personelle Gründe zurückzuführen. Insbesondere während der Grippezeit im Frühling oder Herbst fehlt kurzfristig Ersatzpersonal, sodass einzelne Kurse der Einsatzlinien (E11/17) wegen Personalmangel ausfallen.

Weder das neue TINA-Tram noch die neue Infrastruktur führen zu Kursausfällen. Im Gegenteil, die Infrastruktur wird genau deshalb rechtzeitig erneuert, um die Sicherheit und Verfügbarkeit uneingeschränkt gewährleisten zu können.

5. *Welche Anpassungen sind in Bezug auf das Tram «Tina» noch geplant?*

Im Grundsatz ist die BLT mit der Qualität der TINA-Trams sehr zufrieden. Einzig bei den Drehgestellen sind die Lärmemissionen und Erschütterungen in gewissen Fahrsituationen zu hoch. Hier sind Anpassungen erforderlich. Durch den Einbau von zusätzlichen Dämpfungselementen wird die Anregung reduziert, wodurch Lärm und Vibrationen gesenkt werden. Die ersten Erkenntnisse des Testfahrzeugs sind positiv. Die Umsetzung auf allen 25 Fahrzeugen wird voraussichtlich bis Ende 2026 erfolgt sein.

6. *Ob und wie wird sichergestellt, dass alle provisorischen Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet werden?*

Die Grundsätze des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gelten auch für längerfristige provisorische Haltestellen des Ersatzverkehrs. Wenn immer möglich, werden die Ersatzhaltestellen behindertengerecht ausgestaltet. In einzelnen Fällen kann es zum Beispiel aufgrund der Topografie zu Abweichungen kommen, wobei das Fahrpersonal dann Hilfe leistet.

7. *Inwiefern haben sich die Fahrgastzahlen nach der zweiten Bauetappe verändert?*

Die Fahrgastzahlen der Linien 11/E11 weisen eine erfreuliche Entwicklung auf. Der Vergleich zwischen dem 1. Quartal 2024 (vor den Bauarbeiten) und dem 1. Quartal 2025 (nach den Bauarbeiten) zeigt eine Zunahme von 350'000 Fahrgästen respektive 7,6 Prozent.

8. *Gab es während der Planung der verschiedenen Bauetappen Änderungen in der zeitlichen Abfolge?*

Ja. Ursprünglich waren jährliche Bauetappen geplant von 2023 bis 2026. Die Überprüfung hat gezeigt, dass beide Etappen im Jahr 2025 und 2026 eine Tramsperre von Dreispitz bis Aesch erfordern und die Zweiteilung keinen relevanten Zusatznutzen bringt. Deshalb hat sich die BLT entschieden, auf die Etappe 2025 zu verzichten und die Bauarbeiten gemeinsam mit der Etappe 2026 zu realisieren.

9. *Welche Schlussfolgerungen aus den ersten beiden Etappen werden in Hinblick auf die dritte Etappe angepasst?*

Die bisherigen Etappen haben gezeigt, dass eine proaktive und transparente Kommunikation mit der Bevölkerung und den Anspruchsgruppen wesentlich zum Projekterfolg beiträgt. Diese bewährte Kommunikationsstrategie wird daher auch in der dritten Etappe konsequent weitergeführt und – wo sinnvoll – gezielt ausgebaut.

Zudem legt die BLT grossen Wert darauf, dass die Haltestelleninfrastruktur – soweit möglich – den gewohnten Standards entspricht. Dies beinhaltet insbesondere eine barrierefreie Gestaltung gemäss den Vorgaben des geltenden Gleichstellungsgesetzes, um eine möglichst einfache Zugänglichkeit für alle Fahrgäste sicherzustellen. Der BLT ist bewusst, dass ein Tramersatz dieser Grössenordnung mit Einschränkungen für die Bevölkerung und für die Kundschaft verbunden ist.

Sie setzt jedoch alles daran, die Auswirkungen auf die Angebotsqualität so gering wie möglich zu halten.

10. Wie werden die Bauetappen mit weiteren Baustellen entlang der Tramlinie koordiniert?

Bereits in der Planung koordiniert die BLT die Projekte in enger Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons und den Standortgemeinden. Dabei können Bedürfnisse berücksichtigt, Schnittstellen festgelegt und Synergien bestmöglich genutzt werden. Auch mit der BVB werden die Baustellen regelmässig abgeglichen, so dass gegenseitige Behinderungen minimiert und mögliche Synergien genutzt werden können.

Für die Bauetappen der Linie 11 wurde mit allen Werken eine Koordination durchgeführt (sogenannte Werkleitungskoordination). Dadurch können weitere Bedürfnisse integriert und koordiniert, Schnittstellen geklärt und Synergien genutzt werden.

11. Weshalb wird 2025 bei der Planung der baulichen Massnahmen ausgeklammert?

Siehe dazu die Antwort zu Frage 8.

12. Inwiefern kann sich der Regierungsrat bei der BLT dafür stark machen, dass die Tram- und Ersatzbusverbindungen künftig besser aufeinander abgestimmt werden?

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass der Tramersatzverkehr immer mit gewissen Einschränkungen einhergeht. Da das Tram der Linie 11 auf einem Eigentrassee fährt, hat es eine höhere Geschwindigkeit, eine höhere Kapazität und eine bessere Zuverlässigkeit, als der Bus auf der Strasse. Es ist dem Regierungsrat deshalb wichtig, dass Tramunterbrüche infolge Bauarbeiten minimiert werden, was auch bei den Transportunternehmen einfordert wird.

Im aktuellen Fall hat die BLT trotz den schwierigen Rahmenbedingungen die Ersatzbusverbindungen gut auf die Tramverbindungen abgestimmt und dank dem dichten Takt hielten sich die Wartezeiten der Trampassagiere im akzeptablen Rahmen. Im Anschluss an die Bauetappe 2 im letzten Jahr, führte die BLT eine Kunden- und Anwohnendenbefragung durch. Daran beteiligten sich über 900 Personen. Von den acht Fragen betrafen vier den Ersatzverkehr. 75 Prozent der Befragten beurteilten die Pünktlichkeit mit der Note 4 oder 5 (bei einer Skala von 1=sehr schlecht bis 5=sehr gut). Bei der Frage nach dem Verbesserungspotential des Ersatzverkehrs meinten 58 Prozent «weiter so» (keine Verbesserung), 13 Prozent nannten betriebliche Verbesserungen (Fahrplan, Anschlüsse), 16 Prozent wünschten mehr Kapazität (mehr Platz im Bus), 9 Prozent bessere Umsteigesituationen (Zugänglichkeit, BehiG) und 5 Prozent eine höhere Pünktlichkeit. Die Resultate der Umfrage zeigen, dass die Mehrheit der Kundinnen und Kunden mit dem Ersatzverkehr 2024 zufrieden war. Die BLT nutzt die Rückmeldungen, um den Ersatzverkehr im Jahr 2026 weiter zu optimieren.

Aus den Ergebnissen lässt sich schliessen, dass die Mehrheit der Kunden die Einschränkungen nachvollziehen können. Offenbar wurde – auch dank der genannten Kommunikationsmassnahmen – nutzerseitig verstanden, dass das Endergebnis positive Auswirkungen zeitigt.

Liestal, 19. August 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

