

Beschluss des Landrats vom 28.11.2024

Nr. 842

10. Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für die Jahre 2025 bis 2028

2024/513; Protokoll: mko, gs

Kommissionspräsident **Thomas Eugster** (FDP) informiert, dass für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2025 bis 2028 dem Landrat eine neue, einmalige Ausgabe von CHF 18,242 Mio. beantragt werde. Der Gleisabschnitt zwischen den Haltestellen Muttenz Dorf und Lachmatt ist gemäss der Beurteilung der BLT in einem schlechten Zustand und muss erneuert werden. Der Unter- und Oberbau der Gleise muss erneuert werden, teilweise soll ein Grüngleis eingebaut werden. Zudem müssen Wendeschlaufe inklusive Weichen sowie Stellwerk und Sicherungsanlage Wartenberg ersetzt werden. Die Bauarbeiten sollen mit jenen in Basel-Stadt koordiniert werden. Die Tramsperre soll vom 4. August 2025 bis zum 23. November 2025 dauern. Während der Sperrung ist ein Ersatzverkehrskonzept vorgesehen.

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

Weil Teile der Vorlage in der Kommission bestritten waren, führte die Kommission Anhörungen mit einer Vertretung der Gemeinde Muttenz, der Verkehrsbetriebe BLT und BVB und KMU Muttenz durch. Die Kommission diskutierte über die Verschiebung sämtlicher Bauarbeiten um zwei Jahre. Damit hätten die KMU, denen die Laufkundschaft fehlt und die massive Ertragsausfälle haben, zwei Jahre Zeit gehabt, um sich zu erholen. Die Problematik des Vorschlags liegt darin, dass Basel-Stadt seine für 2025 geplanten Bauarbeiten an der Linie 14 ebenfalls verschieben müsste, was bisher nicht geplant war und deshalb auch einen gewissen Aufwand für Basel-Stadt und die BVB bedeuten würde. Würde Basel-Stadt jedoch nicht mitziehen und Baselland seine Arbeiten um zwei Jahre verschieben, ergäben sich zwei Baustellen, was die aktuelle Situation sogar verschlechtern würde.

Als Alternative diskutierte die Kommission einen Inselbetrieb des Trams. Während den Bauarbeiten in Basel-Stadt wäre so das Tram von St. Jakob bis Pratteln verkehrt. Jedoch zeigte sich, dass ein Inselbetrieb aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist respektive zu deutlichen Mehrkosten führen würde – es bräuchte mehr Trams. Eine Infrastruktur, um die Trams zu warten, sei entweder bei der Schlaufe Schänzli bereitzustellen oder die Fahrzeuge müssten mit dem Tieflader alle fünf Wochen zu den Werkstätten der BVB transportiert werden.

Weiter diskutierte die Kommission über einen Einspurbetrieb, analog zur Tramlinie 6 nach Riehen. Aufgrund der vielen Nachteile wie Mehrkosten, lärmige Nacharbeiten etc. verwarf die Kommission auch diese Idee.

Ein grosser Kritikpunkt nicht nur seitens der Kommission, sondern auch der Gemeinde Muttenz sowie des Gewerbes, betrifft das Ersatzverkehrskonzept während der Bauarbeiten in den Jahren 2023 und 2024. Die Haltestellen seien schlecht signalisiert und somit nicht gut auffindbar gewesen und zudem rudimentär ausgestattet, zum Teil ohne Billettautomat. Der Fahrplan konnte nicht eingehalten werden, weil der Bus im Stau steckengeblieben ist. Der Ersatzbus konnte von der älteren Bevölkerung nicht genutzt werden, da kein behindertengerechtes Einsteigen möglich gewesen sei und der Weg ins Dorfzentrum von Muttenz wegen der Anordnung der Bushaltestellen zu lange gewesen sei. Der Unmut in der Bevölkerung sei sehr gross gewesen. Die Direktion verwies darauf, dass es im Januar 2025 mit allen Beteiligten – Gemeinde, KMU Muttenz, den Verkehrsbetrieben und weiteren Akteuren – eine erste Begleitgruppensitzung geben würde, um eine gute Lösung zu erarbeiten. Themen seien behindertengerechte Ersatzhaltestellen, die mit Billettautomaten ausgestattet sind. Weitere mögliche Verbesserungen wie eine separate Busspur stadteinwärts zwischen Freidorf und dem Knoten St. Jakob, eine Priorisierung der Busse an den Lichtsignalknoten oder

andere Umsteigepunkte zwischen Tram und Trammersatz, würden geprüft.

Die Kommission kam bei der Abwägung der verschiedenen Lösungsvarianten zum Schluss, dass die Bauarbeiten nur koordiniert mit Basel-Stadt erfolgen können, damit es insbesondere nicht zu zwei Tramsperren kommt. Jedoch muss das Ersatzverkehrskonzept hinsichtlich Fahrplanstabilität und Angebot eine möglichst ähnliche Qualität wie das Tram erreichen und mit den Nutzenden abgestimmt werden. Der Landratsbeschluss wurde entsprechend um eine Beschlussziffer ergänzt. Die Kommission erachtete es als wichtig, dass die Haltestellen die nötige Infrastruktur aufweisen. Deshalb beschloss sie eine weitere Ergänzung des Landratsbeschlusses: So soll das Postulat 2024/306 von Roman Brunner nicht abgeschrieben werden.

Die Kommission äusserte grosses Unverständnis darüber, dass Basel-Stadt den Zeitpunkt der Bauarbeiten festlegt, und forderte für derartige Situationen künftig eine bessere Abstimmung, damit Basel-Landschaft nicht gezwungen sei, einfach mitzuziehen. Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss dahingehend, dass seitens Vorsteher der BUD unverzüglich nochmals das Gespräch mit der Vorsteherin der BVB (Esther Keller) gesucht werde, um eine Verschiebung der Bauarbeiten zu erwirken.

Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig Zustimmung zum geänderten Landratsbeschluss.

– *Eintretensdebatte*

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) sagt, dass die Kommission einstimmig eine Eintretensdebatte beschlossen habe.

Für die Tramlinie 14 ist eine Baustelle geplant, sagt **Michel Degen** (SVP) – schon wieder! Das Gewerbe von Muttenz, aber auch anderer Gemeinden im Einflussgebiet der Tramlinie 14, hat unter den vergangenen Baustellen stark gelitten. Die Ersatzbuslösungen während den Baustellen waren, wie sich herausstellte, nicht befriedigend.

Natürlich lässt sich aus heutiger Sicht relativ einfach sagen, was man hätte besser machen sollen. Es gilt nun, aus der Situation das Beste zu machen. Daher beschloss die Kommission, dass der Regierungsrat in Basel-Stadt vorstellig wird und darauf hinwirkt, dass Basel-Stadt die geplante Baustelle auf seinem Boden frühestens im Jahr 2027 ausführt. Das würde dem Gewerbe etwas Luft verschaffen und ihm die Möglichkeit geben, sich zu erholen. Dies kann jedoch nur realisiert werden, wenn Basel-Stadt mitmacht. So oder so müssen, wenn die Bauarbeiten ausgeführt werden, die Tram-Ersatzlösungen besser koordiniert werden. Zum Beispiel können mittels Expressbusse zwischen Dörfern und Bahnhöfen eine Entlastung erreicht werden. Natürlich ist das schwierig, aber man muss auf das Gewerbe Rücksicht nehmen.

Wie im Beschluss vorgesehen, wird in jedem Fall die beste Lösung umgesetzt werden können, was die SVP somit auch unterstreichen möchte. Die SVP-Fraktion wird zustimmen.

Jan Kirchmayr (SP) führt aus, dass die Vorlage nicht nur in der SP-Fraktion für eine rege Debatte gesorgt habe. Dies weniger deshalb, weil das Tramtrasse saniert wird, wohinter die SP-Fraktion ganz klar steht, sondern wie der Ablauf in den letzten Jahren vonstattenging. Wer in den letzten Jahren in Muttenz oder in Pratteln unterwegs war, musste sich immer fragen, ob das Tram oder ein Ersatzbus fährt. Die Umsetzung des Ersatzverkehrskonzepts während der Sanierung des 14er-Trams war in den letzten Jahren wirklich schlecht. Beschilderung, Pünktlichkeit und Haltestellenausstattung waren schlecht – es fehlten Bänke und Billettautomaten, ältere Leute und Menschen mit einer Behinderung konnten nur schlecht in die Busse einsteigen, die auf der Strasse hielten. Die SP-Fraktion äussert grundsätzliche Kritik daran, was bei den Baustellen beim 14er abläuft: Die BLT saniert das Trasse, der Kanton zahlt und die BVB bietet als Betreiberin den Ersatzverkehr an. Das heisst, dass Baselland am Schluss ein Stück weit abhängig ist vom Kanton Basel-Stadt.

Saniert dieser im Gellert eine Strasse oder eine Haltestelle, muss Baselland im Schatten davon ebenfalls seine Bauarbeiten ausführen. Blickt man zurück, hat genau dies dazu geführt, dass die Stadt in den letzten drei Jahren regelmässig Baustellen vom Gellert bis zum St. Jakob betrieben hat, und Baselland hat entlang des 14er-Trams automatisch mitgezogen. Für die Bevölkerung und die Unternehmen war das weder sinnvoll noch zielführend. Jan Kirchmayr möchte mit auf den Weg geben, dass man sich darüber Gedanken macht, ob sich die Sanierungen künftig nicht auf einmal erledigen liessen – siehe Tram Nr. 11 im Birstal.

Jan Kirchmayr ist sich nicht sicher, ob sich die Tiefbauämter der beiden Kantone miteinander abgesprochen haben und sie es auf dem Radar hatten, was es für die Menschen und die Unternehmen bedeutet, wenn das Tram dort nicht mehr fährt. Die Muttenzer Gemeindepräsidentin wie auch der Vertreter der Muttenzer KMU verdeutlichten in der Kommission, was es heisst, wenn unzuverlässige Ersatzbusse unterwegs sind.

Die SP-Fraktion erwartet im Hinblick auf weitere Bauphasen einen besseren Ersatzverkehr, der auch auf die KMU Rücksicht nimmt, wie das einem von der BVB auch versprochen wurde. Weiter erwartet sie eine bessere Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt. Aus diesen Gründen möchte sie das Postulat von Roman Brunner stehenlassen.

Noch etwas Positives zum Schluss: Die SP-Fraktion findet es sehr gut, dass neu die sogenannten Grüngleise die Lebensqualität im Siedlungsgebiet verbessern und für ein angenehmeres Mikroklima innerhalb von Muttenz sorgen.

Es sei unbestritten, so **Rolf Blatter** (FDP), dass die Arbeiten ausgeführt werden müssen, denn letztlich gehe es um einen mechanischen Abrieb der Gleiselemente, die man von Zeit zu Zeit ersetzen müsse. An den Anhörungen war aber auch zu vernehmen, dass sich die Arbeiten ohne technische Bedenken um zwei Jahre verschieben liessen, und dass die Wendeschleife beim Warthenberg ganz wenig genutzt wurde, hauptsächlich an der Fasnacht. Müsste man auf diesen Luxus verzichten, weil dort Hardware aussteigen würde, wäre das wohl ein kleines Opfer. Aus technischer Sicht gibt es also keinen Grund, weshalb eine Verschiebung nicht gemacht werden sollte. Der wichtige Punkt ist die Störung des Gewerbes. Da der Bus nicht auf dem Tramgleis und somit auch nicht der Hauptstrasse entlang, werden die Läden folglich nicht bedient. Der Vertreter der KMU Muttenz, der an der Anhörung zugegen war, berichtete von weit über 50 Prozent Umsatzeinbussen über mehrere Monate hin. Es gab Baustellen im Jahr 2023 und im Jahr 2024 – und für 2025 sind erneut Baustellen für fast vier Monate geplant. Für das eine oder andere Unternehmen könnte das den Todesstoss bedeuten, was die FDP in keiner Weise hinnehmen möchte.

Seine Fraktion brachte diesen Punkt ein. Es besteht grosse Erwartung an den Baselbieter Baudirektor, dass er mit der neuen Basler Baudirektorin unverzüglich Kontakt aufnimmt. Die Zusammenarbeit war in diesem konkreten Projekt nicht wirklich toll, denn Basel-Stadt hat quasi beschlossen und befohlen, und Baselland musste dazu Ja sagen. Das ist nicht unbedingt ein Zeichen guter Zusammenarbeit.

Die FDP-Fraktion unterstützt den ergänzten Landratsbeschluss und hofft, dass der Landrat diesem grösstmehrheitlich folgt.

Stephan Ackermann Maurer (Grüne) blickt zurück und sieht, dass man nun schon ziemlich lange über dieses Tram redet – nicht nur heute, sondern auch anlässlich früherer Debatten. Obschon der Beschluss der Bau- und Planungskommission einstimmig war, ist das Bedürfnis riesig, im Landrat noch einmal etwas dazu zu sagen. Denn es ist wirklich mies abgelaufen...

Stephan Ackermann dankt seinen Vorrednern für ihre Erläuterungen, die es erübrigen, den Hergang nochmals zu schildern. Bei der Debatte hat sich gezeigt, wie wichtig ein solches Tram ist und dass alle darauf angewiesen sind – von der Bevölkerung bis zum Gewerbe; es gehört zum Wirtschaftsstandort Baselland. Man muss deshalb immer wieder investieren in ein Tram, was die bekannten Folgen mit sich bringt.

Es wurde bereits erwähnt, wie schwierig die Absprache mit Basel-Stadt ist. Die Stadt kann, bildlich gesprochen, das Wasser zudrehen, so dass gar kein Tram mehr in den Kanton Basel-Landschaft fährt. Es ist aber zentral, im Windschatten der Baustelle zu bauen, denn von einer Verschiebung der Baustelle im Baselland hat man nichts, während es den Baslern egal ist – das Tram kann bei St. Jakob wenden und in die Stadt zurückfahren. Sie merken gar nicht, dass dahinter noch das Land vorhanden ist. Dies war auch daran zu merken, dass bei den Sanierungen in Basel-Stadt auf den ESC und die Fussball-EM Rücksicht genommen und das Zeitfenster nach hinten verschoben wurde.

Die Grüne/EVP-Fraktion unterstützt das von der Bau- und Planungskommission vorgeschlagene Vorgehen, dass der Herr Regierungsrat in Basel noch einmal vorstellig wird. Dafür sei ihm viel Glück gewünscht. Es ist zu hoffen, dass er mit froher Kunde zurückkommt. In dem Sinne unterstützen die Grünen die Sanierung von CHF 18,2 Mio., damit das Tram auch in den nächsten Jahren erfolgreich in die Landschaft fahren kann und die Bewohnerinnen, Bewohner und Gewerbetreibende weiterhin davon profitieren können.

Pascal Ryf (Die Mitte) dankt Kommissionspräsident Thomas Eugster, der die Argumente sehr gut zusammengefasst hat. Als fünfter Fraktionssprecher kann Pascal Ryf nicht mit neuen Argumenten aufwarten. Er möchte aber auf einige Punkte eingehen, die noch nicht genannt wurden. Zum einen darf man mit einem Blick aufs grenznahe Ausland feststellen, dass hier die ÖV-Infrastruktur wirklich super ist. Die Qualität kann einem niemand streitig machen. Entsprechend braucht es die nötigen Instandhaltungen, um diese gute Qualität aufrechtzuerhalten. Logisch möchte niemand Baustellen haben. Sehr speziell erscheint jedoch schon, wenn bei Baustellen auf den Fussball und den ESC Rücksicht genommen wird, nicht aber, so scheint es, auf das kommunale Gewerbe. Der Redner ist deshalb sehr froh, dass in der Kommission das Gewerbe angehört werden konnte und die Kommission schlussendlich mit 13:0 Stimmen einen Entscheid getroffen hat, mit dem versucht wird, dem Gewerbe entgegenzukommen. Pascal Ryf ist gespannt, was Regierungspräsident Isaac Reber über sein Treffen berichten wird. Er hat keine allzu grosse Hoffnung, dass dabei etwas Positives heraus schauen wird, ausser einem netten Treffen mit Esther Keller. Es wäre aber auf jeden Fall wünschenswert, wenn sich die Baustelle um zwei Jahre verschieben liesse.

Für den Redner gibt es drei Schlussfolgerungen aus dieser ganzen Diskussion. Erstens: Wenn über Trams diskutiert wird – zum Beispiel das Tramnetz 2030, was zwar den Grossen Rat, aber nicht den Landrat betrifft – heisst es stets, diese seien veraltet, man brauche mehr Busse. Wenn es mehr Busse gibt – und es wie beim Spiesshöfli einen Unterbruch gab, und die BLT im Leimental einen super organisierten Busersatz aufzog – merken alle, wie wertvoll das Tram ist. Es ist nämlich mit Abstand viel flächeneffizienter als der Bus. Zudem ist der Fahrplan eines Trams viel stabiler als der eines Busses. Es ist zu hoffen, dass diese Schlussfolgerung bei der nächsten Diskussion über den Ausbau des ÖV berücksichtigt wird.

Zweite Schlussfolgerung: Es ist wirklich wichtig, dass eine bessere Absprache zwischen Basel-Stadt und Baselland stattfindet und nicht nur auf den ESC und die Frauen-Fussball-EM Rücksicht genommen wird, sondern auch auf das lokale Gewerbe.

Dritte Schlussfolgerung (ein schwieriges Thema): Es zeigt sich einmal mehr, dass die politischen Grenzen und die funktionalen Räume nicht übereinstimmen. Das schafft angesichts der bestehenden Grenzen sehr viele Probleme. Berücksichtigt man die Beteiligten bei grenzüberschreitenden Baustellen – BVB, BLT, BVD, BUD, BS, BL – bekommt man schon nur beim Aussprechen einen Knüppel in der Zunge. Und desto komplizierter ist es, eine solche Baustelle zu koordinieren. Zum Schluss noch etwas Provokantes: Die BLT machte einen super Job, was auch in der Kommission gewürdigt wurde. Vielleicht wäre es an der BVB, von der BLT zu lernen. Und vielleicht wird auch die BVB einsehen, dass sie bei der BLT besser aufgehoben wäre.

Margareta Bringold (GLP) macht es ganz kurz, denn es ist eigentlich schon alles gesagt worden. Die GLP-Fraktion hat die Vorlage diskutiert und unterstützt einstimmig den Antrag der Bau- und Planungskommission, dem Landrat den abgeänderten Landratsbeschluss zur Zustimmung zu empfehlen.

Andi Trüssel (SVP) stellt fest, dass die Komplexität des Ganzen von Pascal Ryf sauber dargelegt worden sei. Dennoch möchte der Votant noch zwei Eindrücke aus der Anhörung mitgeben. Erstens: Wenn von der BVB nur Probleme aufgetischt werden und keine Lösung dazu, fragt sich Andi Trüssel, ob die Stelle richtig besetzt ist. Zweitens: Dass man eine Fussball-Frauen-Europameisterschaft und einen ESC berücksichtigen kann, während man die KMU, die seit Jahrzehnten Geschäfte betreiben und Steuern bezahlen, links liegen lässt, dann geht das nicht. Es bestehen grosse Hoffnungen in den Regierungspräsidenten Isaac Reber, auf dessen Äusserungen über seine Gespräche mit Frau Keller in Basel man gespannt sein darf.

Markus Brunner (SVP) hat nichts dagegen, dass man nun schon das dritte Jahr über das Thema abstimmt. Man hätte es aber sicher besser koordinieren können. Man darf auch nicht vergessen, dass die Gleise in Muttenz in den letzten fünf, sechs Jahren saniert und die Haltestellen behindertengerecht umgebaut wurden – allesamt Nachtübungen mit viel Lärm. Es wurde in dieser Zeit vieles verpasst, was sich hätte besser lösen können. Markus Brunner geht es vor allem darum, dass in Zukunft solche Sachen nicht mehr passieren. Zwar ist man von Basel-Stadt abhängig, es ist aber zu hoffen, dass Baselland seine Interessen einbringen kann und auf den Tisch klopfen wird.

Roman Brunner (SP) sagt als Nachredner von Markus Brunner, das Wort bleibe bei einem Muttenzer Landrat, auch wenn es die Seite im Rat wechsele. Man dürfte sich einig sein, dass die Traminie 14 für Muttenz eine gute Sache ist. Der Redner ist auch froh, dass das Problembewusstsein bei der BUD gewachsen ist. Am Anfang ist man mit den Forderungen und Reklamationen auf wenig Gehör gestossen. Mittlerweile ist sowohl bei der BUD wie auch bei der BLT bzw. BVB angekommen, dass es für die Bevölkerung von Muttenz und Pratteln, aber auch für die KMU (wie mehrfach gehört) kein tragbarer Zustand war. Es ist darum gut, dass die Kommission beschlossen hat, das Postulat stehen zu lassen – weil doch zu hoffen ist, dass der Regierungsrat irgendwann einen Bericht vorlegt, wie die Verbesserung der Situation konkret aussehen soll, die im Rahmen der nächsten Bauphase umgesetzt wird. Es gibt Dinge, die dringend verbessert werden müssen – etwa die Zugänglichkeit der Busse oder die Signalisation bzw. Ausschilderung. Man hat es mehrfach gehört. Es gibt mehrere Punkte, die einfach zu verbessern wären – und andere, die mit etwas mehr Aufwand zu verbessern wären. Alle erhoffen sich aber für die nächste Bauphase eine Verbesserung der Situation. Dass dies bei der BUD angekommen ist, ist gut. Man darf auf die Ergebnisse gespannt sein.

Yves Krebs (GLP) sagt, man dürfte sich inhaltlich in allen Punkten einig sein. Ein kleiner Seitenhieb in Richtung SVP sei aber erlaubt – sie tut sich ja schwer mit der Tramwendeschleufe in Bottmingen. Man sieht aber bei der aktuellen Diskussion, wie wichtig Tramwendeschlaufen sind. Dann kann man abschnittsweise sanieren und muss nicht gleich die ganze Linie sperren.

Andi Trüssel (SVP) muss Yves Krebs korrigieren: Es gibt eine Wendeschleufe in Pratteln, weil dort Endstation ist, es gibt eine in der Lachmatt und eine beim St.-Jakob-Park. Dort bringt man es aber nicht fertig, etwas zu organisieren. Das vorherige Votum kann man vergessen.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) könnte sich die Dinge einfach machen und auf das Votum von Pascal Ryf verweisen, insbesondere auf dessen Schlussfolgerung. Sie ist zu 100 % zu unterstützen. Dennoch seien einige Dinge angesprochen: Es dürfte zunächst eine tröstliche Aus-

sicht sein, dass es auf mittlere Frist wohl die letzte Sperrung sein dürfte. Wenn die Strecke ein nächstes Mal gesperrt werden muss (dies an Roman Brunner), so ist zu Gunsten der Leute, die entlang der Tramlinie wohnen (und auch von ihr profitieren), zu hoffen, dass schon so viel Zeit verstrichen sein wird, dass der Redner und der angesprochene Landrat dann nicht mehr in diesem Saal sein werden. Denn die grösseren Arbeiten sollten mit der Sperrung, die jetzt notwendig wird, abgeschlossen sein. Aus Sicht der BUD braucht es anschliessend nur noch kleinere Arbeiten, die keine umfangreicheren Sperrungen nötig machen werden.

Mit einem Busersatz lässt sich keine Qualität wie mit einem Tram erreichen. Das ist punkto Fahrplanstabilität, Komfort und bei vielen anderen Aspekten nicht möglich. Es ist immer auch die Frage, was mit verhältnismässigen Mitteln temporär eingerichtet werden kann – und was nicht. Es sei an den hindernisfreien Zugang erinnert – das ist bei einer temporären Lösung keine einfache Sache. Auch dort wird man also mit Augenmass unterwegs sein müssen. Der Redner darf aber in Anspruch nehmen, dass die BLT die Ausarbeitung des Ersatzkonzepts begleiten. Man weiss dort, wie solche Dinge funktionieren und wie sie gemacht werden müssen, damit die Leute mit dem Angebot zufrieden sind. Es geht aber um einen Ersatz. Deshalb kann in Aussicht gestellt werden, dass man sich sehr dafür einsetzen wird, dass die Sperrung so kurz wie möglich und der Ersatz so gut wie möglich sein wird – im Rahmen einer vernünftigen und angemessenen Umsetzbarkeit. Der zweite Auftrag ist definitiv schwieriger – das weiss wohl auch die Kommission. Die Anfrage wurde schon am 6.11.2024 gestellt. Es gab bisher noch keine formelle Antwort. Es soll aber nicht allzu viel Hoffnung verbreitet werden. Pascal Ryf hat es ausgeführt: Es sind zwei Tiefbauämter, zwei Transportunternehmen sowie diverse Werkeigentümer und Unternehmen involviert. Es ist nach den bisherigen, informellen Rückmeldungen eher unwahrscheinlich, dass eine Verschiebung möglich wird. Darum – das sei versprochen – soll alles daran gesetzt werden, dass die erforderliche Sperrung so kurz und der Ersatz so gut wie möglich wird.

Es wurde ebenfalls bereits angesprochen, dass es schon öfters Diskussionen zum Tram und zu dessen Sinn und Zukunftsfähigkeit gab. Man muss darum wiederholen (weil es auch für andere Geschäfte wichtig ist): Das Tram ist enorm leistungsfähig. Man kann es zwar besser und schlechter einrichten. Wenn man auf einen Kilometer 100 Haltestellen baut, wird man nicht das Beste erreichen. Wenn man das Tram aber richtig nutzt, ist es enorm leistungsfähig und komfortabel. Es ist an vielen Orten im Agglomerationsbereich die beste Lösung. Daran sollte man denken, wenn im Landrat andere Tramgeschäfte diskutiert werden.

Die Antwort aus Basel wird kommen. Wie gesagt: Man wird in erster Linie zu garantieren versuchen, dass die Baustelle so gut wie möglich abgewickelt wird – wann immer das sein wird.

Eine Anmerkung sei noch erlaubt: Es ist nicht so, dass man immer alles lange im Voraus einplanen kann. Es ist noch nicht lange her, seit man definitiv weiss, dass der ESC und die Fussball-EM der Frauen hier stattfinden werden. Das muss berücksichtigt werden. Die Tram-Planung hat schon früh angefangen. Trotzdem: Es ist unschön, wenn es drei Jahre in Folge solche Baustellen gibt. Man wird bei künftigen Projekten schauen, dass es so wenige und so kurze Etappen wie möglich geben wird.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

- *Schlussabstimmung Landratsbeschluss*
- ://: Mit 74:5 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss
betreffend Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für die Jahre 2025 bis 2028

vom 28. November 2024

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 im Perimeter Muttenz-Pratteln wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'242'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
 2. Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) wird damit beauftragt, unverzüglich darauf hinzuwirken, dass die notwendigen Gleisarbeiten in Basel-Stadt, Muttenz und Pratteln auf der Linie 14 der BLT resp. BVB, die einen Streckenunterbruch benötigen, mit nur einem Unterbruch frühestens 2027 erfolgen.
 3. Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) wird beauftragt, bei der BLT und BVB darauf hinzuwirken, dass die nächste Tramperrung möglichst kurz ausfällt und das Ersatzkonzept bzgl. Fahrplanstabilität sowie Angebot (Takt, Haltestellen etc.) eine möglichst analoge Qualität wie das Tramangebot erreicht und mit den massgeblichen Benutzergruppen abgestimmt ist.
 4. Das Postulat 2024/306 «Tram 14 – Trampersatzbetrieb 2025» von Roman Brunner wird stehen gelassen.
 5. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.
-