

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2024/513

vom 20. November 2024

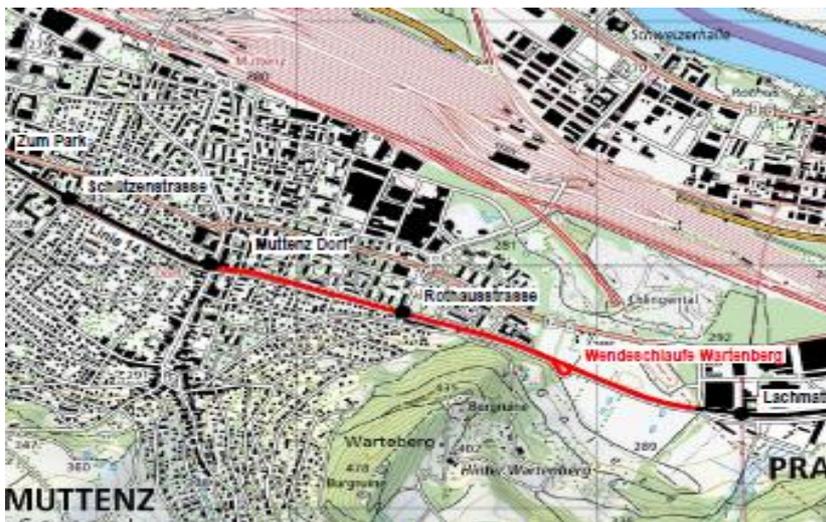
Das Wichtigste in Kürze	
<b>Inhalt der Vorlage</b>	Der Gleisabschnitt zwischen den Haltestellen Muttenz Dorf und Lachmatt der Tramlinie 14 ist gemäss der Beurteilung der BLT in einem schlechten Zustand und muss erneuert werden. Der Unter- und Oberbau der Gleise muss erneuert werden, teilweise soll ein Grüngleis eingebaut werden. Zudem müssen Wendeschleife inkl. Weichen sowie Stellwerk und Sicherungsanlage Wartenberg ersetzt werden. Die Bauarbeiten sollen mit jenen in Basel-Stadt koordiniert werden. Die Tramsperre soll vom 4.08. 2025 bis zum 23.11.2025 dauern. Während der Sperrung ist ein Ersatzverkehrskonzept vorgesehen. Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2025 bis 2028 wird dem Landrat eine neue, einmalige Ausgabe von CHF 18'242'000.- beantragt.
<b>Beratung Kommission</b>	Teile der Vorlage waren in der Kommission bestritten. Kritisiert wurde insbesondere, dass der Ersatzverkehr bei früheren Baustellen nicht funktioniert habe. Diskutiert wurde über alternative Vorgehen wie die Verschiebung der Bauarbeiten um zwei Jahre und einen Inselbetrieb des Trams, parallel zu den Bauarbeiten auf Basler Boden, sowie einen Einspurbetrieb. Die Kommission kam jedoch zum Schluss, dass die Bauarbeiten nur koordiniert erfolgen können und das Ersatzverkehrskonzept verbessert werden muss. Zudem solle mit Basel-Stadt nochmals verhandelt werden, um eine Verschiebung der Bauarbeiten erwirken zu können. Für Details wird auf das Kapitel <a href="#">Kommissionsberatung</a> verwiesen.
<b>Antrag an den Landrat</b>	Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Zum <a href="#">Landratsbeschluss</a> gemäss Kommission.

## 1. Ausgangslage

Die Infrastruktur der basellandschaftlichen Strecke der Tramlinie 14 (Schänzli – Pratteln) ist im Eigentum der Baselland Transport AG (BLT), welche auch Infrastruktur-Konzessionärin der Strecke nach Bundesrecht ist. Mit dem Betrieb sind die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) beauftragt. Die nötigen Massnahmen für Unterhalt und Erneuerungen der Infrastrukturanlagen werden durch die BLT wahrgenommen.

Da die Linie 14 seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr abteilungsberechtigt ist, erhält sie auch keine Investitionsmittel mehr aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Dementsprechend ist seit 2021 der Kanton Basel-Landschaft auf seinem Territorium verantwortlich für die Finanzierung der Infrastruktur der Linie 14. Seit der Übernahme der Infrastrukturverantwortung durch die BLT wurden die Gleisabschnitte Pratteln, Abschnitt Lachmatt, bis Wendeschleufe Pratteln und Muttenz, Abschnitt Freidorf – Zum Park erneuert:

In den Jahren 2025 bis 2028 liegt der Fokus der Infrastrukturerneuerung auf dem Gebiet der Gemeinde Muttenz. Der Gleisabschnitt zwischen den Haltestellen Muttenz Dorf und Lachmatt ist gemäss der Beurteilung der BLT in einem schlechten Zustand und muss erneuert werden. Der Unterbau ist instabil und der Oberbau stark abgenutzt. Ebenfalls sind die Sicherungsanlagen in einem schlechten Zustand und haben ihre Lebensdauer erreicht. Der Ersatz erfolgt zwingend nach rund 40 Jahren Nutzung.



Für die Erhaltung der Betriebssicherheit und der hohen Verfügbarkeit sind Massnahmen notwendig. Auch der wirtschaftlich richtige Zeitpunkt für den Ersatz ist erreicht. Der Unter- und Oberbau der Gleise muss erneuert und teilweise soll ein Grüngleis eingebaut werden. Die Wendeschleufe inkl. Weichen sowie Stellwerk und Sicherungsanlage Wartenberg müssen ersetzt werden.

Die Tramsperre für die Erneuerung des Abschnitts Muttenz Dorf – Lachmatt soll von 4. 8. 2025 bis 23.11.2025 dauern; im «Schatten» der 2. Etappe der Erneuerung der St. Jakobs-Strasse der BVB in Basel-Stadt. Während der Sperrung ist ein Ersatzverkehrskonzept vorgesehen.

Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2025 bis 2028 wird dem Landrat eine neue, einmalige Ausgabe von CHF 18'242'000.- beantragt.

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

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. September, 24. Oktober und 7. November 2024 beraten. Anwesend waren der Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, sowie als Fachvertreter Urs Roth, stv. Kantonsingenieur, Axel Mühlemann, stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur (24.10. und 7.11.2024), und Dominic Wyler, Verkehrsplaner der Abteilung öffentlicher Verkehr (24.10. und 7.11.2024).

An der Sitzung vom 24. Oktober 2024 wurden die Beteiligten angehört und Fragen beantwortet. Anwesend waren als Vertretende der Gemeinde Muttenz Franziska Stadelmann, Gemeindepräsidentin, Yves Laukemann, Gemeinderat, Markus Oberholzer, Präsident KMU Muttenz, sowie Reto Rotzler, Leiter Infrastruktur BLT, und seitens BVB Milan Sedlacek, Leiter Verkehr, Kai Schlotthauer, Angebotsplaner, und Albert Höchst, Netzexperte.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

#### *2.3.1 Verschiebung sämtlicher Bauarbeiten*

Ein Teil der Kommission äusserte ihren Unmut darüber, dass es seit drei Jahren Baustellen gebe und dann anstelle des Trams ein Ersatzbus fahre. Den Unternehmen in Muttenz Dorf fehle so die Laufkundschaft, was zu massiven Ertragsausfällen führe. Viele Kunden, vor allem ältere Personen, könnten den Bus nicht nehmen, da der Einstig nicht behindertengerecht sei. Mit einem weiteren Ersatzbus bereits im Jahr 2025, so die Befürchtung, gewöhnten sich die Kunden an andere Einkaufslösungen und kämen nicht mehr zurück. Ohne Kunden könnten die KMU nicht weiterexistieren und in Muttenz werde es kein Dorfleben mehr geben. Deshalb werde vorgeschlagen, die Bauarbeiten um zwei Jahre zu verschieben, damit sich die KMU erholen könnten. Zudem solle die Bauzeit verkürzt werden. Es stelle sich die Frage, wie dringlich die Sanierung der Traminfrastruktur sei. Dazu wurde seitens Transportunternehmen und Direktion ausgeführt, dass die Infrastruktur noch funktionsfähig sei und zugewartet werden könne. Für die Sicherungsanlagen in der Schlaufe Wartenberg seien allerdings keine Ersatzteile mehr verfügbar und es gebe keine Fachleute mehr. Sollte die Anlage ausfallen, müsste die Schlaufe gesperrt werden. Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds informierten die Transportunternehmen, dass die Schlaufe nicht sehr häufig in Betrieb sei, die Trams jedoch nicht mehr wenden könnten und es zu Verspätungen oder zu einer Reduktion des Angebots käme. Ein anderes Kommissionsmitglied interessierte, ob nur die Sicherungsanlage erneuert werden könnte. Dazu führte die BLT aus, dass beispielsweise auch Verkabelungen an den Schienen erneuert werden müssten und dies somit nicht so einfach möglich sei. Mit dem gewählten Vorgehen gebe es zudem einen geplanten Unterbruch. Bei allfälligen Schienenverwerfungen könne das Tram nur noch langsam oder überhaupt nicht mehr fahren, was ebenfalls einen Ersatzverkehr zur Folge hätte.

Weiter sei bezüglich einer Verschiebung zu berücksichtigen, dass es sich um einen grossen Trammersatz mit einem aufwändigen Ressourceneinsatz handle. Die Personalplanung für 2025 sei bereits abgeschlossen. Bei einer Verschiebung der Bauarbeiten käme es zu einem Personalüber- oder -unterbestand, was nicht von Vorteil sei. Zudem sei es aufgrund der langen Liste von Baustellen in Basel-Stadt schwierig, die Ressourcen für den Trammersatz zu einem anderen Zeitpunkt bereitzustellen. Die Baustellen erforderten, dass lange im Voraus geplant werde. Neben Personal müssten auch genügend Busse zur Verfügung stehen. Aus betrieblicher Sicht sei eine Verschiebung nicht möglich. Die Baustelle sei ursprünglich während der Sommerferien geplant gewesen, jedoch wegen der Frauen-Fussballeuropameisterschaft verschoben worden. Auch aus Sicherheitsgründen solle es in einem gewissen Perimeter um das Stadion herum keine Baustellen geben.

Ebenso zu berücksichtigen sei bei einer Verschiebung, dass das Tram in der Stadt nicht über ein eigenes Trasse verfügen wie in Basel-Landschaft, weshalb eine Koordination von Strassenbau,

Instandsetzung der Traminfrastruktur und Erneuerung der Werkleitungen erfolgen müsse. In Basel-Stadt sei per Motion und Petition eine Verbesserung des Ersatzangebots gefordert worden.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, weshalb die Bauarbeiten über drei Jahre verteilt würden und nicht konzentriert erfolgten. Dazu hielt die Direktion fest, die Sperrungen im Kanton Basel-Landschaft seien mit Basel-Stadt koordiniert worden, um zusätzliche Sperrungen zu vermeiden. Eine Konzentration der Bauarbeiten (wie anlässlich der Erneuerung der Waldenburgerbahn) sei mit sehr grossen Risiken und Abhängigkeiten verbunden.

Die Direktion erläuterte zum besseren Verständnis die Zuständigkeiten bei der Tramlinie 14: Die Abteilung öffentlicher Verkehr bestellt das Angebot bei der BVB, wobei als Grundlage ein Staatsvertrag zwischen den beiden Kantonen dient. Die BVB betreibt die Linie 14. Das Tiefbauamt finanziert die Traminfrastruktur im Kanton Basel-Landschaft, während die BLT diese besitzt, baut und betreibt. Wird auf der Linie 14 infolge einer Tramsperrung ein Ersatzverkehr benötigt, erarbeitet die BVB dieses Ersatzkonzept unter Einbezug der BLT. Diese trägt auch die Mehrkosten, die der BVB durch das Ersatzkonzept entstehen. Man sei bestrebt, Sperrungen und Tramersatzbetrieb möglichst kurz zu halten, Unterbrüche effizient zu nutzen und möglichst viele Bauarbeiten zu bündeln.

### 2.3.2 *Insellösung und Verschiebung der Bauarbeiten*

Im Zusammenhang mit dem Vorschlag, die Bauarbeiten im Kanton Basel-Landschaft zu verschieben, wurde eine Insellösung vorgeschlagen: Während der Bauarbeiten in Basel-Stadt würde so das Tram von St. Jakob bis Pratteln verkehren. Beim St. Jakobspark könne auf Busse umgestiegen werden. Diese Lösung ermögliche es, die Bauarbeiten im Kanton Basel-Landschaft um ein oder zwei Jahre zu verschieben.

Die Direktion erläuterte die Schwierigkeiten einer solchen Lösung. Erforderlich wäre ein aufwändiges Rückwärtsmanöver in die Schlaufe Schänzli, damit die Trams wenden könnten. Zudem benötigte ein Inselbetrieb die drei- bis vierfache Menge an Tramfahrzeugen. Um die Tramfahrzeuge alle vier bis fünf Wochen der erforderlichen Wartung zu unterziehen, müsse unter und auf dem Tram gearbeitet werden können. Eine solche Infrastruktur sei entweder bei der Schlaufe Schänzli bereitzustellen oder die Fahrzeuge müssten zu den Werkstätten der BVB transportiert werden, was eine logistische Herausforderung darstelle. Es fehlten sowohl die Fahrzeuge als auch die Abstellplätze im Bereich Schänzli/St. Jakob. Die Kunden müssten zudem zweimal einen Ersatzverkehr hinnehmen: Einmal 2025 während vier Monaten zwischen Aeschenplatz und St. Jakob und ein zweites Mal 2027 zwischen St. Jakob und Pratteln. Für die Fahrgäste und das Gewerbe bedeute dies einen doppelt so langen Ersatzverkehr. In der kurzen Zeit sei nur eine grobe Abschätzung der Mehrkosten für den Inselbetrieb und ein zweimaliger Ersatzverkehr möglich gewesen; die Kosten dafür werden mit CHF 2,5 Mio. beziffert. Der Inselbetrieb sei weder verhältnismässig noch wirtschaftlich und bringe keine Verbesserungen für Gewerbe und Fahrgäste. Deshalb sei von einem Inselbetrieb abzuraten.

### 2.3.3 *Einspurbetrieb*

Ein weiterer Vorschlag seitens Kommission war, analog zur Tramlinie 6 nach Riehen das Tram in einen Einspurbetrieb zu führen. Gemäss Direktion und BLT habe ein solcher Einspurbetrieb viele Nachteile: Mehrkosten, eine längere Bauzeit und eine gegenseitige Behinderung von Trambetrieb und Baustelle. Für gewisse Arbeiten wären trotzdem Vollsperrungen notwendig. Bereits das Aufstellen der Spundwände erfordere etwa 70 Nachtsperren mit entsprechenden Lärmemissionen für die Anwohnenden. Es sei davon auszugehen, dass dies zu Beschwerden führe.

### 2.3.4 *Verbesserung des Ersatzverkehrskonzepts*

Ein grosser Kritikpunkt nicht nur seitens der Kommission, sondern auch der Gemeinde Muttenz sowie des Gewerbes, betraf das Ersatzverkehrskonzept während der Bauarbeiten in den Jahren 2023 und 2024. Die Haltestellen seien schlecht signalisiert und somit nicht gut auffindbar sowie rudimentär ausgestattet, so zum Teil ohne Billettautomat. Der Fahrplan könne nicht eingehalten

werden, weil der Bus im Stau steckenbleibe. Das Queren der Strasse, so bei der Haltestelle im Dorf Muttenz, sei gefährlich. Der Ersatzbus könne von der älteren Bevölkerung nicht genutzt werden, da kein behindertengerechtes Einsteigen möglich sei und der Weg ins Dorfbzentrum von Muttenz wegen der Anordnung der Bushaltestellen zu lange sei. Der Bus könne nicht mit demselben Fahrkomfort aufwarten wie das Tram. Es sei zu befürchten, dass die Leute vergrault würden und so den öV nicht mehr nutzten. Die Muttenzer Gemeindevertretung berichtete von grossem Unmut in der Bevölkerung.

Direktion und Verkehrsbetriebe räumten ein, dass es Verbesserungspotenzial gebe bezüglich Geschwindigkeit, Signalisation und Zugänglichkeit für die Kunden. Die Auswertungen des Trammersatzes zeige zudem, dass insbesondere der Abschnitt zwischen Freidorf und St. Jakob für Verspätungen Sorge. In der Hauptverkehrszeit morgens seien einzelne Busse sehr stark verspätet. Am schwierigsten seien die Abendstunden stadteinwärts, wobei es zwischen zwei Haltestellen zum Teil zu vier Minuten oder noch mehr Verspätung komme. Mögliche Verbesserungsmassnahmen seien eine separate Busspur stadteinwärts zwischen Freidorf und dem Knoten St. Jakob, eine Priorisierung der Busse an den Lichtsignalknoten und Fahrbahnhaltestellen, damit der Bus Pulkführer werde. Geprüft würden zudem eine andere Routenführung, andere Umsteigepunkte zwischen Tram und Trammersatz sowie ein Konzept wie beispielsweise einen Expressbus. Die Vertretung der Gemeinde Muttenz äusserte, eine Bushaltestelle im Dorf wäre wünschenswert und eine Erleichterung für die KMU; leider sei dies jedoch wohl nicht möglich.

Die Direktion verwies darauf, dass es im Januar 2025 mit allen Beteiligten – Gemeinde, KMU Muttenz, den Verkehrsbetrieben etc. – eine erste Begleitgruppensitzung gebe, um eine gute Lösung zu erarbeiten. Themen seien behindertengerechte Ersatzhaltestellen, die mit Billettautomaten ausgestattet seien. Zwecks Unterstützung der KMU könnten diese in den Ersatzbussen Werbung anbringen.

### 2.3.5 *Einzelfragen*

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich danach, welche Arbeiten ab 2026 noch anfallen würden, da dafür Geld eingestellt sei. Die Direktion führte aus, es handle sich nur noch um kleinere Arbeiten zum Beispiel auf den zuführenden Quartierstrassen (Belagsarbeiten, Deckbeläge etc.).

Ein Teil der Kommission stellte die Notwendigkeit des Grüngleises in Frage und erkundigte sich, wie dieses unterhalten werde und ob in trockenen Sommern bewässert werden müsse. Es sei fraglich, wie gross die Auswirkung auf die Temperatur in der Umgebung wirklich sei; zudem seien die Kosten höher als bei einem Schottergleis. Die Direktion hielt fest, dass die Gemeinde Muttenz ein Grüngleis wünsche. Die Frage eines Kommissionsmitglieds, ob Muttenz sich an den Kosten beteilige, wurde seitens Direktion verneint. Es sei davon auszugehen, dass die Gemeinde gegen ein solches Ansinnen Widerstand leisten würde. Infolge des Klimawandels habe ein Gesinnungswandel stattgefunden; so seien Grüngleise heute im Siedlungsgebiet Standard. Auch optisch führe ein Grüngleis zu einem anderen Siedlungsbild als ein Schottergleis. Eine Studie habe eine Temperaturreduktion um ein Grad ergeben (ein bis eineinhalb Grad gelten als wesentlich). Das Grüngleis speichere im Unterschied zum Schotter kaum Wärme, wodurch nachts das Siedlungsgebiet schneller auskühle. Der Unterhalt sei leicht günstiger als beim Schottergleis. Für die hitze- und trockenresistente Wildblumenmischung, die gesät werde, benötige es keine Bewässerung. Vergleichbare Abschnitte zeigten, dass das Grüngleis auch im Sommer mehrheitlich grün bleibe.

### 2.3.6 *Anpassung des Landratsbeschlusses*

Die Kommission war sich einig darin, dass die Instandsetzung notwendig sei. Weiter wurde eine Koordination der beiden Baustellen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft als die einzig sinnvolle Lösung erachtet, damit es nur zu einer Tramsperre komme – und nicht zu zwei. Der Einspurbetrieb würde vertiefte Abklärungen bezüglich Kosten und Machbarkeit erfordern, was jedoch aus zeitlichen Gründen nicht zielführend sei. Auch der Inselbetrieb stelle keine gute Lösung dar. Prioritär sei nun das Ersatzverkehrskonzept: Dieses müsse jedoch hinsichtlich Fahrplanstabilität und Angebot eine möglichst ähnliche Qualität wie das Tram erreichen und mit den Nutzenden abge-

stimmt werden. Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss mit der folgenden Beschlussziffer:

*Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) wird beauftragt, bei der BLT und BVB darauf hinzuwirken, dass die nächste Tramsperrung 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.*

Die Kommission erachtete es als wichtig, dass für die Ersatzverkehr-Haltestellen Mindeststandards festgelegt werden. Die Haltestellen müssten die nötige Infrastruktur aufweisen. Deshalb beschloss sie, als weitere Ergänzung des Landratsbeschlusses, dass das Postulat [2024/306](#) von Roman Brunner nicht abgeschrieben werden soll. Es müsse klar sein und darüber informiert werden, wie der Ersatzverkehr konkret verbessert werden kann.

*Das Postulat 2024/306 «Tram 14 – Trameratzbetrieb 2025» von Roman Brunner wird stehen gelassen.*

Die Kommission diskutierte weiter über die Frage, ob die Bauarbeiten zum gewählten Zeitpunkt erfolgen müssten. Der Entscheid von Basel-Stadt, am Zeitpunkt der Bauarbeiten festzuhalten, sei ein politischer und müsse deshalb zwischen den Regierungen der beiden Kantone verhandelt werden. Die Kommission äusserte grosses Unverständnis darüber, dass Basel-Stadt den Zeitpunkt der Bauarbeiten festlege, 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 nochmals das Gespräch mit der Vorsteherin der BVB gesucht werde, um eine Verschiebung der Bauarbeiten zu erwirken. Es brauche eine Verschiebung um zwei Jahre, damit sich die KMU erholen könnten. Die Kommission diskutierte kurz darüber, ob der Kredit erst gesprochen werden solle, wenn das Resultat der Verhandlungen vorliege. Dagegen wurde argumentiert, dass die Gefahr bestehe, dass die BLT nicht gleichzeitig bauen könne, wenn Basel-Stadt eine Verschiebung der Bauarbeiten ablehne und es für Muttenz und Pratteln zweimal einen Ersatzverkehr gebe. Weiter stelle sich die Frage, ob für die KMU die zwei Jahre reichten, um sich zu erholen. Die Verwaltung erklärte, die BLT müsse Vergaben einleiten; die Bestellfristen seien zum Teil relativ lange.

Seitens Direktion wurde darauf hingewiesen, dass eine entsprechende Anfrage an Basel-Stadt bereits gestellt worden sei, jedoch sei die Wahrscheinlichkeit gering, dass Basel-Stadt der Verschiebung der Bauarbeiten zustimmen werde.

*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. Antrag an den Landrat**

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen, dem von ihr geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

### **4. Durchführung einer Eintretensdebatte**

://: Die Kommission hat einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte im Landrat gemäss § 64 Abs. 1<sup>bis</sup> der Geschäftsordnung beschlossen.

20.11.2024 / ps

### **Bau- und Planungskommission**

Thomas Eugster, Präsident

### **Beilage**

– Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)



## Landratsbeschluss

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

vom Datum wird durch die LKA eingesetzt.

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 Tramspernung 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 – Trammersatzbetrieb 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.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: