

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2025/444](#) von Jan Kichrmayr: «Bericht Weidmann»
2025/444

vom 10. März 2026

1. Text der Interpellation

Am 16. Oktober 2025 reichte Jan Kichrmayr die Interpellation [2025/444](#) «Bericht Weidmann» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Bericht Weidmann hat es für die Region Basel in sich, und dessen Erkenntnisse können aus regionalpolitischer Sicht im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr durchaus als Katastrophe bezeichnet werden. Der Bahnknoten Basel und somit auch eine echte trinationale S-Bahn für die Region werden auf die lange Bank geschoben. Mittel für den Eisenbahnausbau fliessen insbesondere in die Grossräume Zürich und die Zentralschweiz. Zwar haben National- und Ständerat das letzte Wort, die Aussichten waren aber – gelinde ausgedrückt – schon einiges besser. Betrachtet man den Bericht Weidmann detaillierter, fallen drei Dinge auf:

- 1. Der Bericht formuliert fünf Projekte in der Region Basel, die unter die Kategorie „bedarfsmäßige Priorität 2025–2045: hoch; Projektreduktion oder alternative Lösungen“ fallen. Dazu zählt auch das Bahnprojekt „Basel-Rodersdorf BLT; diverse Ausbauten“. Damit sind die Ausbauten der Signalanlagen und Weichen für das S-Tram 17 im Leimental gemeint.*
- 2. Mit der Einstufung «Langfristig nicht prioritär (oder keine Planung vorliegend)» fallen die Projekte «Entflechtung Pratteln» und «Dreispur Pratteln-Rheinfelden» weg. Damit ist die Einführung eines Viertelstundentakts der S-Bahn im bevölkerungsmässig wachsenden und wirtschaftlich boomenden Rheintal nicht möglich. Aufgrund der niedrigen Einstufung des Bahnknotens Basel bleibt auch die Einführung einer echten trinationalen S-Bahn, die viel grenzüberschreitenden MIV auf die Schiene verlagern könnte, aus.*
- 3. Im Rahmen der Korridorstudie Basel-Delémont, die das ASTRA im vergangenen Jahr mit regionalen Akteuren durchgeführt hat, kam man zu dem Schluss, dass, falls im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) etwas getan werden muss, dies der Muggenbergtunnel bei Angenstein sei. Nun ist zu lesen, dass der Muggenbergtunnel nicht prioritär sei.*
- 4. Der Bericht Weidmann beurteilt auch verschiedene Projekte aus den Agglomerationsprogrammen. Zum Beispiel werden in der Region Basel Tramprojekte, die für das Agglomerationsprogramm angemeldet wurden oder werden, als langfristig nicht prioritär betrachtet. Dies, obwohl die Agglomerationsprogramm den Auftrag haben, ein Gesamtpaket zu betrachten, das auch den Fuss- und Veloverkehr beinhaltet.*

Aus diesen Gründen bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Wie gedenkt der Regierungsrat mit den Projekten umzugehen, die im Bericht Weidmann als «Projektreduktion oder alternative Lösungen» eingestuft wurden (insbesondere Basel – Rodersdorf BLT, diverse Ausbauten)?*
2. *Wie gedenkt der Regierungsrat dafür zu sorgen, dass auf den Zulaufstrecken und im grenzüberschreitenden ÖV möglichst bald eine echte trinationale S-Bahn verkehrt?*
3. *Wie erklärt sich der Regierungsrat die diametral unterschiedliche Einschätzung der Massnahmen entlang der N18 im Bericht Weidmann im Vergleich zu den aus der Korridorstudie abgeleiteten Massnahmen?*
4. *Welche Auswirkungen hat der Bericht Weidmann auf die anstehenden Agglomerationsprogramme und die Mitfinanzierung von kantonalen Infrastrukturen durch den Bund?*

2. Einleitende Bemerkungen

Bevölkerung und Wirtschaft sind auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Der geplante Ausbau der Infrastruktur ist jedoch mit Herausforderungen verbunden. Im Bahnbereich verursachen die bisher geplanten Projekte Mehrkosten von rund 14 Milliarden Franken. Im Strassenbereich hat die Bevölkerung den letzten Ausbauschnitt an der Urne abgelehnt. Vor diesem Hintergrund hat das UVEK die ETH Zürich, namentlich Prof. Weidmann, mit einem Gutachten zur Priorisierung der Ausbauprojekte beauftragt.

Das ETH-Gutachten «Verkehr 2045» wurde im Oktober 2025 publiziert. Neben einem umfassenden Textteil enthält es auch eine Tabelle der begutachteten Projekte, die anhand einer einheitlichen Priorisierungsmethodik eingestuft wurden. Die Anwendung der Methodik im Einzelfall (z. B. Überlegungen zum Zusammenspiel mit anderen Massnahmen, zum Angebot oder zu alternativen Lösungsansätzen) wurden erst Ende Januar 2026 veröffentlicht¹. Zu diesem Zeitpunkt hat der Bundesrat auch die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 kommuniziert, welche sich auf das ETH-Gutachten sowie auf Einschätzungen und Analysen der zuständigen Bundesämter ARE, ASTRA und BAV abstützen.

Bahnseitig sind gemäss den Eckwerten des Bundesrats in der Region Basel folgende Grossprojekte vorgesehen:

- Botschaft 2027: Ausbau Publikumsanlage und Westkopf Basel SBB inkl. Neubau Margarethenbrücke (0,9 Mia. Franken, davon ein Teil finanziert durch den Kanton Basel-Stadt)
- Botschaft 2031: Erste Etappe der Durchmesserlinie zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof mit dem Tiefbahnhof Basel SBB (1,6 Mia. Franken)

Nationalstrassenseitig sieht der Bundesrat im Realisierungshorizont 2045 den Rheintunnel Basel vor (2,4 Mia. Franken). In einen Realisierungshorizont 2055 ordnet er den 8-Spurausbau Hagnau–Augst und die Zentrumsentlastung Laufen ein. Die weiteren Projekte entlang der N18 (u. a. Muggenbergertunnel) sollen hinsichtlich Projektumfang überprüft oder allenfalls alternative Lösungen vertieft werden. Der 6-Spurausbau Augst–Rheinfelden soll hingegen nicht weiterverfolgt werden.

Die im ETH-Gutachten als prioritär bezeichneten Vorhaben der Agglomerationsprogramme (AP) (Zubringer Bachgraben, diverse Tramprojekte) werden je nach Antrag der Agglomeration Basel und der verfügbaren finanziellen Mittel in einer der nächsten AP-Generationen zur Mitfinanzierung beantragt.

¹ [Verkehr 2045 – Synoptische Projektübersichten, ETH Zürich, 2026](#)

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie gedenkt der Regierungsrat mit den Projekten umzugehen, die im Bericht Weidmann als «Projektreduktion oder alternative Lösungen» eingestuft wurden (insbesondere Basel – Rodersdorf BLT, diverse Ausbauten)?*

Das Projekt «Basel - Rodersdorf BLT; diverse Ausbauten», unter welchem im ETH-Gutachten «Verkehr 2045» die Massnahmen zur Beschleunigung Basel–Ettingen (Absicherung der Bahnübergänge an den Durchfahrtshaltestellen des S-Trams, Anpassung der Stellwerksanlagen) subsumiert sind, wurde in Priorität 4 eingestuft. Priorität 4 bedeutet, dass der Bedarf hoch und der Nutzen ausgewiesen ist, aber alternative, kostengünstigere Lösungsansätze bestehen.

Das ETH-Gutachten bestätigt somit, dass das S-Tram-Angebot im Leimental als sinnvoll erachtet wird und der Nutzen unbestritten ist. Für die technische Umsetzung (Absicherung der Bahnübergänge in den Durchfahrtshaltestellen, Signalisierung) wird aber empfohlen, die Sicherheitsanforderungen zu überprüfen. Allenfalls lassen sich die Übergänge einfacher und kostengünstiger ohne Schranken absichern.

Die BLT als Bauherrin des Projekts «S-Tram Leimental» wird diese Thematik mit dem zuständigen Projektleiter des Bundesamts für Verkehr (BAV) erörtern und prüfen, ob eine derartige Lösung nach dem geltenden schweizerischen Eisenbahnrecht überhaupt bewilligungsfähig ist. Die Erfahrungen der BLT zeigen, dass das Sicherheitsbedürfnis im Bereich der Gleisübergänge in den Haltestellen bereits heute, ohne durchfahrende Trams, sehr hoch ist. Ganz besonders dort, wo ein Schulweg darüberführt. Die BLT schätzt die öffentliche Akzeptanz für eine Absicherung ohne Schranken als sehr gering ein, werden doch die Haltestellen mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h durchfahren.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass weder die Prioritäteneinstufung des ETH-Gutachtens noch die damit verbundenen Abklärungen Auswirkungen auf die Finanzierung oder den Zeitplan des Projekts haben.

2. *Wie gedenkt der Regierungsrat dafür zu sorgen, dass auf den Zulaufstrecken und im grenzüberschreitenden ÖV möglichst bald eine echte trinationale S-Bahn verkehrt?*

Der Kanton Basel-Landschaft nahm zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt nach der Veröffentlichung des ETH-Gutachtens «Verkehr 2045» rasch den Austausch mit den zuständigen Verantwortlichen auf, sowohl auf politischer wie auch auf fachlicher Ebene. Im direkten Austausch, auch mit dem Gutachter Prof. Weidmann, bestätigte sich die Einschätzung des Regierungsrats, dass eine neue Verbindung als reine Durchmesserlinie zwischen Basel SBB und Basel Bad Bf unbestritten und zwingend für einen grundlegenden Ausbau des S-Bahn-Systems ist. Nur diese Durchmesserlinie erlaubt direkte S-Bahnen, die quer durch das Zentrum hindurch verschiedene Seiten der trinationalen Agglomeration verbinden und so die heutigen umständlichen «Spitzkehren» in den beiden Bahnhöfen überflüssig machen. Damit lässt sich der vordringlichste Teil der verkehrlichen Ziele in der Region erreichen.

Die beiden Kantone fordern vom Bund, dass dieser so fokussierte Bahnausbau (ohne Westasttunnel nach Basel St. Johann, ohne unterirdische Haltestellen sowie mit reduzierten weiteren Ausbauten des Bahnknotens) schnell Fahrt aufnimmt. Die weiteren anstehenden Projektierungsarbeiten sollen sich auf die Durchmesserlinie zwischen Basel SBB und Basel Bad Bf konzentrieren. Der Regierungsrat geht davon aus, dass mit dieser Fokussierung ein schnellerer und günstiger Ausbau möglich ist. Er rechnet aktuell für die Durchmesserlinie mit weniger als der Hälfte der Kosten des bisherigen Gesamtprojekts. Damit würde das Vorhaben in den gesamtschweizerischen Finanzierungsrahmen der nächsten rund 25 Jahre passen und sich auch im Quervergleich als absolut proportional erweisen. Das BAV hat zugesagt, im Frühling 2026 eine Ergänzungsstudie bei der SBB und dem deutschen Bundeseisenbahnvermögen (BEV) in Auftrag zu geben. Der Regierungsrat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bund in seinen Eckwerten für

die beiden kommenden Botschaften zum Bahnausbau den Ausbaubedarf in Basel anerkennt und die unterirdische Durchmesserlinie als Ziel festschreibt.

Der Lückenschluss mit der Durchmesserlinie zwischen Basel SBB und Basel Bad Bf ermöglicht eine grossflächige Angebotsverbesserung: Neben den bereits per Ende 2030 geplanten S-Bahn-Linien Schweiz–Frankreich (S2 Olten–Mulhouse und S4 Laufen–Saint-Louis) können dann die Schweizer Linienäste (Frick-, Ergolz- und Birstal) auch direkt auf die deutsche Wiesental- bzw. Hochrheinbahn durchgebunden werden. Dadurch werden das Kleinbasel, Riehen sowie zahlreiche Ortschaften in Südbaden direkt ans Grossbasel und die weitere Nordwestschweiz angebunden. Auch der ab Ende 2027 verkehrende Hochrhein-Bodensee-Express St. Gallen–Schaffhausen–Basel Bad Bf sowie die Regionalexpresse und S-Bahnen aus Karlsruhe und Freiburg (Breisgau) könnten bis nach Basel SBB verlängert werden – letztere Dank der freigespielten Kapazität auf der Rheinbrücke. Damit kann der Nutzen der umfangreichen Ausbauprojekte, welche bis 2045 auf den drei deutschen Strecken nach Basel umgesetzt werden, auf das Schweizer Netz weitergegeben werden. In den grossen Basler Bahnhöfen wird oberirdisch wichtige Kapazität für die Weiterentwicklung des nationalen und internationalen Fern- und Güterverkehrs freigespielt.

In Bezug auf den S-Bahn-Viertelstundentakt im Fricktal erachtet der Regierungsrat die im ETH-Gutachten depriorisierten Projekte «Entflechtung Pratteln» und «Dreispur Pratteln-Rheinfelden» nach wie vor als notwendig, wurde der Bedarf im Rahmen der Bahnknotenplanungen des Bundes doch klar bestätigt. Er ist allerdings offen für andere Lösungsansätze, welche unter Umständen eine raschere und günstigere Angebotsentwicklung ermöglichen. Aus Sicht des Regierungsrats könnte eine flexiblere Trassennutzung dazu beitragen, dass grosse Infrastrukturinvestitionen erst dann notwendig werden, wenn alle Verkehrsarten ihre gesicherten Kapazitäten vollumfänglich beanspruchen. Heute wird im Fricktal durchschnittlich nur rund die Hälfte der reservierten Trassen genutzt (Personenverkehr ca. 90 %, Güterverkehr ca. 30 %). Der Regierungsrat setzt sich daher beim Bund dafür ein, den Planungsprozess so anzupassen, dass ein Angebotsausbau unter Ausnutzung der vorhandenen, ungenutzten Kapazität mit der notwendigen Planungssicherheit möglich wird. So könnte seiner Ansicht nach der S-Bahn-Viertelstundentakt im Fricktal rascher und günstiger eingeführt werden. Siehe dazu auch die [Interpellation 25.4648 «Infrastrukturkapazitäten flexibler nutzen»](#).

3. *Wie erklärt sich der Regierungsrat die diametral unterschiedliche Einschätzung der Massnahmen entlang der N18 im Bericht Weidmann im Vergleich zu den aus der Korridorstudie abgeleiteten Massnahmen?*

Dem ETH-Gutachten «Verkehr 2045» wurde für den Muggenbergertunnel eine maximale Variante des Bauwerks mit zwei Tunnelröhren zu Grunde gelegt mit geschätzten Kosten von 450 Millionen Franken. Diese Massnahmendefinition ist vom zuständigen Bundesamt für Strasse erfolgt. Bereits im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Korridorstudie war dem Kanton bewusst, dass die Kostenwirksamkeit der Lösung – und damit die Kosten des Bauwerks – beim Engpass Angenstein entscheidend für dessen Beurteilung ist. Aus diesem Grund wurden in der Korridorstudie verschiedene «Ausbaustufen» aufgezeigt: Ein mittelfristiger Ausbau beim Knoten Angenstein, ein einröhriger Muggenbergertunnel und ein zweiröhriger Muggenbergertunnel. Diese differenzierte Darstellung beruht auch auf diversen Machbarkeitsstudien und Planungsstudien, welche im Vorfeld der Korridorstudie und auch früher (seit 2009) unter der Federführung des Kantons erfolgt sind. Diese Differenzierung ist im ETH-Gutachten nicht berücksichtigt worden. Die im ETH-Gutachten geforderten «einfacheren Lösungen» (S. 40 unten) liegen bereits vor, scheinen aber nicht bekannt gewesen zu sein. Aufgrund der Flughöhe des ETH-Gutachtens ist dies nachvollziehbar. Auf materieller Ebene wird durch das ETH-Gutachten die Haltung des Kantons bestätigt, dass die Kostenwirksamkeit bei der Wahl des Lösungsansatzes beim Engpass Angenstein zentral ist.

Aus diesem Grund ist für den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft weiterhin die Korridorstudie N18 die massgebliche Grundlage für die weiteren Vorgehensentscheide. Die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft hat gemeinsam mit den betroffenen

Nachbarkantonen Solothurn und Jura sowie mit den drei kantonalen Handelskammern diese Haltung dem Bundesamt für Strassen mitgeteilt. Die Kantone ziehen da gemeinsam an einem Strick.

Im Fazit: In der Vergangenheit wurden beim Engpass Angenstein verschiedenste Lösungsansätze untersucht und insbesondere auch einfachere und kostengünstigere Lösungen geprüft. Diese wurden auch im Rahmen der Korridorstudie gewürdigt. Am Ende bleibt der Muggenbergstunnel (ein- oder zweiröhrig) der langfristig überzeugendste Lösungsansatz. Gleichwohl ist der Regierungsrat weiterhin im Grundsatz ergebnisoffen, was die Ausgestaltung der konkreten Lösung beim Anschluss Angenstein betrifft, solange damit die Probleme bei diesem Engpass zeitnah und verlässlich gelöst werden. Daher fordert er, dass die Engpassbeseitigung Angenstein wie mit der Korridorstudie N18 vorgesehen in die Bundesbotschaft aufgenommen und die Projektierung an die Hand genommen wird.

4. Welche Auswirkungen hat der Bericht Weidmann auf die anstehenden Agglomerationsprogramme und die Mitfinanzierung von kantonalen Infrastrukturen durch den Bund?

Im ETH-Gutachten «Verkehr 2045» wurden unter anderem auch Projekte der Agglomerationsprogramme (AP) untersucht und überprüft. Es wurden vor allem Projekte mit einem Investitionsvolumen von über 50 Millionen Franken betrachtet.

Für das Agglomerationsprogramm Basel bedeutet dies Folgendes:

- Von den bereits vom Bundesparlament in früheren Programmen (AP1 bis AP4) bewilligten Projekten (Tram Margarethenverbindung, Tramverlängerung Weil am Rhein) wurde keines depriorisiert.
- Im AP5, das im Sommer 2025 zur Prüfung beim Bund eingereicht wurde, ist im dringlichen A-Horizont (Baustart 2028–2032) kein Projekt mit einem Investitionsvolumen über 50 Millionen Franken enthalten. Es ist also davon auszugehen, dass das ETH-Gutachten in der Bundesprüfung zum AP5 bezüglich der A-Projekte keine Auswirkungen haben wird.
- Zu den in AP5 befindlichen Projekte im B- oder C-Horizont (Baustart 2032–2036 bzw. nach 2036) mit einem Investitionsvolumen über 50 Millionen Franken gibt es im ETH-Gutachten unterschiedliche Einschätzungen. Zum einen wurden Projekte priorisiert (Zubringer Bachgraben–Allschwil, Tram Bachgraben, Tram Grenzacherstrasse etc.), zum anderen wurden Projekte repriorisiert (z. B. Tram Klybeck) oder sogar in Frage gestellt (Tram Klybeck Teil Westquai oder Entlastung Raum August–Kaiseraugst). Diese Infragestellung wurde auch aufgrund fehlender Planungen vorgenommen.
- Der Prüfbericht zum AP5 wird auf Frühsommer 2026 erwartet. Im Prüfbericht wird ersichtlich werden, wie das ETH-Gutachten in die Prüfung der AP5-Programme eingeflossen ist. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht klar ersichtlich. Jedoch sollten die Auswirkungen auf die A-Projekte des AP5 minimal sein. Hingegen ist absehbar, dass strategische Grundsatzfragen bis zur Eingabe von AP6 (Sommer 2029) geklärt werden müssen (Nationalstrasse, Bahnknoten, Tramnetz etc.).

Liestal, 10. März 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident: Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich