

Beschluss des Landrats vom 26.03.2026

Nr. 1636

17. Bericht Weidmann 2025/444; Protokoll: gs

Jan Kirchmayr (SP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stillschweigend stattgegeben.

Jan Kirchmayr (SP) dankt für die Beantwortung der Interpellation. Die Erstellung und Handhabung des Berichts Weidmann sind etwas in Frage zu stellen. Aus dem «Tagesgespräch» mit Professor Weidmann konnte man heraushören, dass er den Bericht zusammen mit einem Mitarbeiter erstellt hat, der quasi die Bibel der Schweizer Verkehrspolitik wurde. Er liefert auch die Grundlage fürs Astra und das UVEK von Albert Rösti, das mitunter entschieden hat, was genau in die nächsten Ausbauschritte kommt – seien es Nationalstrassen oder seien es Bahnprojekte. Gewisse Beispiele, welche die Region betreffen, zeigen gut auf, dass die Dinge eben nicht so genau angeschaut wurden – man stützte sich teils auf veraltete Daten. Darauf basierend wurde entschieden, ob ein Projekt priorisiert wird oder nicht. Das beste Beispiel sind die BLT-Ausbauten auf der Strecke von Basel nach Rodersdorf. Dort geht es unter anderem um das Expresstram. Man hat dort per se gesagt, es sei viel zu teuer – ohne genauer anzuschauen, warum es teurer wird. Das wurde in der Interpellation sehr gut beantwortet: Es wird teurer, wenn man Bahnübergänge mit Barrieren absichern will. Niemand will, dass es im Baselbiet oder in der Agglomeration Bahnübergänge gibt, an denen die Trams mit 40 bis 60 km/h vorbeifahren – und dies auf einem Schulweg, wo die Kinder keine geschlossene Barriere haben, wenn das Tram durchbraust. Das ist die Schwäche des Berichts Weidmann.

Man hat sich viel Mühe gegeben, eine Korridorstudie entlang der N18 von Basel bis Delémont zu erstellen. Dort wurden bestimmte Dinge in mühsamer Arbeit erarbeitet und priorisiert. Wenn man den Bericht Weidmann anschaut, geht er gar nicht auf diese Korridorstudie ein. Das wirft Fragen auf bzw. markiert eine grosse Schwäche. Es ist auch kein professionelles Vorgehen des Bundes. Der Redner ist froh, dass der Regierungsrat die Skepsis teilt, wie sinnvoll dies war. Zugleich ist der Redner froh, dass einige Dinge mittlerweile korrigiert werden konnten.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) möchte die Dinge nicht so stehen lassen, wie sie jetzt dargestellt wurden. Der Redner versteht den Bund. Nach der Abstimmung über die verschiedenen Autobahnprojekte im November 2024 wurde praktisch gleichzeitig bekannt, dass die Bahnprojekte, die im Zusammenhang mit dem Ausbauschritt 2035 geplant sind, deutlich teurer werden als ursprünglich angenommen. Es geht dort um Milliardenbeträge. Dass man darum eine Auslegeordnung macht, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Dass der Zeitrahmen für die Studie sehr kurz war und sie sehr viel umfasste, zeigt, wie anspruchsvoll die Aufgabe war. Das ist unbestritten. Es geht immerhin um Projekte für über CHF 100 Mrd., während nur ein Bruchteil dieser Mittel vorhanden ist, um die Projekte umsetzen zu können. Dass die Studie nicht in allen Punkten in die nötige Tiefe gehen kann, ist auch unbestritten – darum muss weiter gearbeitet werden. Der Redner kann nicht bestätigen, dass der Bericht Weidmann zur Bibel wurde. Sonst wäre es zum Beispiel schwer zu begründen, warum der Bundesrat am 28. Januar 2026 erklärte, dass die S-Bahn-Durchmesserlinie Teil der nächsten Botschaften sein soll. Das wäre nach dem Bericht Weidmann nicht der Fall gewesen. Darum: Es ist nicht eine Bibel, aber eine Auslegeordnung war sicher notwendig.

Es ist zu begrüssen, dass man nicht nur separat Strasse oder Schiene oder die Agglo-Projekte angeschaut hat. Es wurde eine Gesamtbetrachtung angestellt.

Das Gleiche wurde bei der Korridorstudie gemacht. Sie ist eine Initiative des Bundes mit den beteiligten Kantonen Solothurn, Basel-Landschaft und Jura. Das war ein richtiger Ansatz. Eigentlich sollte man sich ein Stück weit darauf verlassen können, dass verbindlich ist, was man dort als Konsens mit dem Bund als Eigentümer der A18 herbeigeführt hat. Man ist davon ausgegangen, dass man sich darauf verlassen kann, dass dies entsprechend in die Botschaft zum Programm aufgenommen wird. In diesem Punkt ist man enttäuscht – zunächst wegen des Berichts Weidmann, der diese Korridorstudie offenbar nicht berücksichtigt hat. Man wäre auch enttäuscht, wenn zum Beispiel die Beseitigung des Engpasses Angenstein nicht in der nächsten Botschaft enthalten wäre. Dann würde man massiv Druck machen, denn dort besteht Handlungsbedarf. Das hat auch der Bund in der Korridorstudie anerkannt. Darum wird man nicht locker lassen und weiter Druck machen, dass es vorwärts geht mit dieser Engpassbeseitigung.

://: Die Interpellation ist erledigt.
