

Parlamentarischer Vorstoss

2025/444

Geschäftstyp: Interpellation
 Titel: **Bericht Weidmann**
 Urheber/in: Jan Kichrmayr
 Zuständig: —
 Mitunterzeichnet von: —
 Eingereicht am: 16. Oktober 2025
 Dringlichkeit: —

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 Muggenberg-tunnel 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?