WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

Beilage: Antworten zum Fragenkatalog

Stellungnahme der Wirtschaftskammer Baselland
zur Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45»
vom 29. September 2026

GRUNDSÄTZLICHE STOSSRICHTUNG

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Die Wirtschaftskammer unterstützt die gemeinsame Betrachtung von Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr. Entscheidend ist aber, ob daraus bessere Investitionsentscheide entstehen. Für den Raum Basel setzt die Vorlage im Wesentlichen auf ein einziges Projekt, den Rheintunnel. Die übrigen Netzelemente verschiebt sie auf 2055 oder später. Das genügt für eine wachsende Wirtschaftsregion nicht. Funktional zusammenhängende Projekte wie Rheintunnel und Hagnau–Augst müssen gemeinsam geplant werden.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Antwort: JA

Zu wenig berücksichtigt werden:

- die volkswirtschaftlichen Kosten eines Aufschubs: Staustunden, Ausweichverkehr, unzuverlässige Liefer- und Einsatzzeiten und Beeinträchtigungen der Versorgungssicherheit;
- die Produktivitätswirkungen einer besseren Vernetzung von Arbeitsmärkten und Unternehmen;
- die Redundanz des Netzes;
- direkte Verbindungen zwischen Wirtschaftsräumen – im Baselbiet etwa zwischen Liestal/Pratteln und Reinach/Arlesheim, die heute weder auf der Strasse noch im öffentlichen Verkehr direkt verbunden sind;
- die Möglichkeit einer Bundesbeteiligung an kantonal beschlossenen Projekten, die das Nationalstrassennetz nachweislich entlasten.

Die Priorisierung muss zudem anhand transparenter und nachvollziehbarer Kriterien erfolgen. Für den trinationalen Raum Basel fehlt ein Zielbild für das übergeordnete Strassennetz, analog zum «Zielbild STEP» bei der Bahn.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

Antwort: JA

Die Bündelung ist sinnvoll, wenn die unterschiedlichen Aufgaben der Verkehrsträger anerkannt werden. Pendlerinnen und Pendler können auf Bahn, Tram oder Bus umsteigen. Handwerksbetriebe, Lieferanten und Servicetechniker mit Werkzeug und Material können dies in der Regel nicht. Verkehrsträgerübergreifende Planung heisst deshalb, für jedes Problem die wirksamste Lösung zu wählen und Strasse und öffentlichen Verkehr gemeinsam zu denken.

AUSBAU DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Angesichts knapper Mittel ist eine klare Priorisierung notwendig. Die Wirtschaftskammer begrüsst den Ausbau der Publikumsanlagen Basel SBB mit dem Neubau der Margarethenbrücke sowie das S-Tram Leimental. Bei grossen Vorhaben muss jedoch nachvollziehbar sein, welches Problem gelöst wird, welcher Nutzen entsteht und was die Lösung kostet.

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Projekte mit struktureller Wirkung sind richtig. Die Grösse eines Projekts ist aber kein Qualitätskriterium. Auch kleinere Massnahmen können mit geringen Kosten eine hohe Wirkung erzielen. Massgebend muss der Nutzen pro eingesetztem Franken sein.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Die Wirtschaftskammer stellt die Schlüsselprojekte nicht grundsätzlich infrage. Sie unterstützt, dass der Bundesrat beim Bahnknoten Basel vom ETH-Gutachten abweicht und mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine reduzierte Durchmesserlinie erarbeitet. Bevor mit der Botschaft 2031 eine erste Etappe beschlossen wird, müssen Kosten, zusätzlicher Nutzen, Alternativen und Finanzierung aber ebenso transparent ausgewiesen werden wie bei Strassenprojekten.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Die Wirtschaftskammer unterstützt die Digitalisierung, wenn sie die bestehende Infrastruktur besser nutzbar macht, die Zuverlässigkeit erhöht oder zusätzliche Kapazität schafft. Die Mittel sind dort einzusetzen, wo der Nutzen im täglichen Betrieb nachweisbar ist.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Ergänzungsmassnahmen sind sinnvoll, wenn sie Engpässe rasch beseitigen, die Zuverlässigkeit erhöhen oder spätere Ausbauten vorbereiten. Jede Massnahme muss einen nachweisbaren Nutzen bringen, eine Verteilung nach dem Giesskannenprinzip ist zu vermeiden.

9. Sind Sie mit den Anpassungen im Programmvolumen der bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Kostensteigerungen dürfen nicht automatisch durch höhere Kredite aufgefangen werden. Ebenso wichtig ist aber Planungssicherheit. Bund, Kantone, Gemeinden und Unternehmen haben ihre Planungen auf die gefassten Beschlüsse ausgerichtet. Wer bereits beschlossene Projekte wieder streicht, braucht dafür gute Gründe. Diese Begründung fehlt aus Sicht der Wirtschaftskammer insbesondere bei der Streichung der Studie zur Entflechtung Pratteln sowie der Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach-Apfelsee. Die Haltestelle Neuallschwil wäre ein sinnvoller Baustein für die Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Allschwil/Bachgraben, auf dessen Entwicklung sich Kanton, Gemeinde und Unternehmen eingestellt haben. Die Voraussetzungen für eine spätere Realisierung sind offenzuhalten.

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte im Stadium Vorprojekt in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Eine höhere Planungsreife ist richtig. Die Vorgabe darf aber nicht dazu führen, dass notwendige Projekte gar nicht erst bis zum Vorprojekt entwickelt werden. Der Bund muss deshalb ausreichende Planungsmittel bereitstellen, damit auch Projekte späterer Realisierungshorizonte rechtzeitig beschlussreif werden. Höhere Planungsreife ja, aber keine neuen planerischen Warteschlaufen.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Effiziente Entscheide sind zu begrüssen. Wo solche Massnahmen kantonale Verkehrs-, Wirtschafts- oder Siedlungsplanungen berühren, sind die betroffenen Kantone jedoch frühzeitig und verbindlich einzubeziehen.

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

Antwort: NEIN

Die Wirtschaftskammer lehnt eine unbefristete Weiterführung ab. Eine befristete Zusatzfinanzierung soll nicht verstetigt werden, bevor Projekte konsequent priorisiert und Einsparpotenziale ausgeschöpft sind. Eine befristete Verlängerung kann geprüft werden, sofern der Finanzierungsbedarf nachvollziehbar ausgewiesen und eine erneute Überprüfung vor Ablauf vorgesehen wird. Ergänzend sind die Massnahmen gemäss Motion KVF-S 25.3953 zu nutzen, insbesondere:

- die Flexibilisierung der Tilgung der FinöV-Schuld;
- der Verzicht auf die Mindestreserve;
- die Vorfinanzierung durch Kantone.

Der Strassenverkehr finanziert die Bahn bereits heute erheblich mit: Rund 18 Prozent der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds stammen aus der Schwerverkehrsabgabe und der Mineralölsteuer. Die Forderungen der Wirtschaftskammer zur Strasse betreffen den nutzerfinanzierten NAF und belasten den Bahninfrastrukturfonds nicht.

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Antwort: JA

Die Wirtschaftskammer unterstützt einen leistungsfähigen Bahnknoten Basel und einen attraktiven regionalen öffentlichen Verkehr. Im Raum Basel muss auch der öffentliche Verkehr heute über den städtischen Kern geführt werden, tangentiale Verbindungen fehlen. Neue Tangenten sollten deshalb für Strasse und öffentlichen Verkehr gemeinsam geplant werden; die Umfahrung Süd sieht eine Tramverbindung ausdrücklich vor. Eine bessere ÖV-Erschliessung ersetzt die notwendige Strassenerschliessung von Arbeitsplatzgebieten wie dem Bachgraben aber nicht.

AUSBAU DER NATIONALSTRASSEN

14. Sind Sie mit dem Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031 für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen einverstanden?

Antwort: JA

Die Wirtschaftskammer unterstützt den Zahlungsrahmen von 9,46 Milliarden Franken. Ein gut unterhaltenes Nationalstrassennetz ist für den Wirtschaftsstandort unverzichtbar. Unterhalt allein genügt aber nicht, wo strukturelle Engpässe bestehen. Die Nutzerfinanzierung des NAF ist mit der geplanten Besteuerung von Elektrofahrzeugen verlässlich zu sichern. Die Mittel des NAF sind zweckgebunden für die Strasse und den Agglomerationsverkehr einzusetzen. Eine Finanzierung von Bahninfrastruktur, etwa von Regionalverkehrshaltestellen, über den NAF wird abgelehnt.

15. Sind Sie mit den im STEP Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Die Wirtschaftskammer unterstützt Kapazitätserweiterungen dort, wo Engpässe ausgewiesen sind. Für die Nordwestschweiz sind der Rheintunnel, der Ausbau Hagnau–Augst mit dem Tunnel Schweizerhalle und die Projekte entlang der N18 zentral. Auf der A2 zwischen Hagnau und Augst verkehren täglich rund 140'000 Fahrzeuge. Bei der Bewertung der Projekte sind auch die Produktivitätswirkungen einer besseren Vernetzung von Arbeitsmärkten und Unternehmen zu berücksichtigen; eine aktuelle Studie von Swiss Economics beziffert sie auf 10 bis 30 Prozent des heute ausgewiesenen Nutzens. Für die gestrichene Erweiterung Augst–Rheinfelden (N3) ist die Wirkung der vorgesehenen Pannenstreifenumnutzung auszuweisen. Eine solche Umnutzung kann nur eine Übergangslösung sein, weil sie die Reserve für Unfälle, Pannen und Baustellen beseitigt.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

Antwort: NEIN

Der Rheintunnel ist dem Horizont 2045 zugeordnet, Hagnau–Augst erst 2055. Der Bundesrat begründet dies damit, dass Hagnau–Augst den Rheintunnel voraussetze. Die Abfolge der Realisierung zwingt aber nicht zu einer Abfolge der Planung. Beide Projekte sind parallel zu projektieren, damit Hagnau–Augst unmittelbar nach dem Rheintunnel folgen kann. Sonst verliert die Region ein weiteres Jahrzehnt. Der regionale Rückhalt ist gegeben: Das Baselbiet hat 2020 den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes verlangt und 2024 dem Ausbauschritt mit dem Rheintunnel zugestimmt. Auch die N18-Projekte – Zentrumsentlastung Laufen, Umfahrung Laufen–Zwingen und Muggenbergtunnel – brauchen eine frühere, verbindlichere Planungsperspektive.

17. Sind Sie mit den im Ausbauschritt 2027 definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Die Wirtschaftskammer unterstützt die beiden Projekte Perly–Bernex und Aarau-Ost–Birrfeld. Die seit November 2024 sistierten Projektierungen von Rheintunnel und Hagnau–Augst sind jedoch unverzüglich wieder aufzunehmen, damit beide Projekte für den nächsten Ausbauschritt beschlussreif sind. Der Verpflichtungskredit von 200 Millionen Franken für Projektierung und Landerwerb ist dafür deutlich aufzustocken.

18. Sind Sie mit der Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

Antwort: JA

Gegen die beiden Streichungen hat die Wirtschaftskammer keine Einwände. Da der Netzbeschluss angepasst wird, ist gleichzeitig zu prüfen, wie kantonale Verbindungen, die das Nationalstrassennetz nachweislich und in erheblichem Umfang entlasten, künftig einbezogen werden können – sei es durch Aufnahme ins Nationalstrassennetz oder durch eine Beteiligung des Bundes.

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Antwort: JA

Die Umfahrung Süd würde die A2 zwischen Hagnau und Augst um rund 30'000 Fahrzeuge pro Tag entlasten, also um rund einen Fünftel. Der Baselbieter Regierungsrat lehnt sie ab, weil der Kanton die Kosten allein tragen müsste. Das zeigt die Lücke im heutigen System: Der Nutzen fällt zu einem erheblichen Teil beim Bund an, die Kosten trägt allein der Kanton. Die Wirtschaftskammer fordert deshalb:

- ein Instrument, mit dem sich der Bund an kantonal beschlossenen Projekten im Umfang ihrer Entlastungswirkung auf das Nationalstrassennetz beteiligen kann; eine solche Beteiligung ist zweckkonform, weil sie Strassenmittel für Strasseninfrastruktur einsetzt, die das Nationalstrassennetz entlastet;
- ein Zielbild für das Strassennetz im trinationalen Raum Basel;
- die Aufnahme von Gesprächen mit Deutschland über die Nutzung der A98 als Nordspange.

PROGRAMM AGGLOMERATIONSVERKEHR

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

Antwort: JA mit Vorbehalten

Die politische Beschlussreife eines Projekts muss zu einem zentralen Kriterium werden. Heute werden Massnahmen angemeldet, bevor alle Entscheide vorliegen, und blockieren anschliessend reservierte Mittel. Zudem wird der tiefe Beitragssatz von 35 Prozent für das Agglomerationsprogramm Basel den ausgeprägten Engpässen der Region nicht gerecht. Auch Strassenprojekte, die Arbeitsplatzgebiete erschliessen und Ortszentren entlasten, müssen im Programm ihren Platz haben.

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. Massnahmen?

Antwort: JA

Der Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA) und das Tramprojekt Bachgraben sind von der ETH mit Priorität 1 bewertet. Sie stehen in der 5. Generation dennoch nur auf der B-Liste. Diese Diskrepanz ist nicht nachvollziehbar. Der Bachgraben ist einer der bedeutendsten Arbeitsplatzstandorte der Nordwestschweiz, hier sollen bis zu 8'000 Arbeitsplätze entstehen. Der ZUBA ist in der 6. Generation im A-Horizont mitzufinanzieren. Die Projekte im Bachgraben sind aufeinander abzustimmen, ihre Realisierung darf aber nicht gegenseitig voneinander abhängig gemacht werden.

GESAMTE VORLAGE

22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Antwort: JA

«Verkehr '45» ist nicht nur eine Verkehrsvorlage, sondern eine Standortvorlage. Die Region Basel ringt seit über zwanzig Jahren um Lösungen für ihre Verkehrsprobleme, obwohl die Stimmberechtigten mehrfach Lösungen verlangt haben. Die Wirtschaftskammer fordert:

- Rheintunnel und Hagnau–Augst als Gesamtprojekt;
- ein Zielbild für das Strassennetz im Raum Basel;
- ein Instrument für die Bundesbeteiligung an kantonal beschlossenen Projekten;
- Gespräche mit Deutschland über die A98;
- denselben Massstab für alle Verkehrsträger.