WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Versand elektronisch an:
konsultationen@bav.admin.ch

Zentrale +41 (0)61 927 64 64
info@kmu.org
www.kmu.org

Kontaktperson: Michael Köhn
m.koehn@kmu.org

Pratteln, 29. September 2026

Stellungnahme

zur Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» – Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit «Verkehr '45» legt der Bundesrat erstmals die Ausbauschritte für Nationalstrassen und Bahninfrastruktur sowie die Beiträge an das Programm Agglomerationsverkehr in einer gemeinsamen Vorlage vor. Gestützt auf ein Gutachten der ETH Zürich werden die Investitionen bis 2045 neu priorisiert, zahlreiche Projekte gestrichen oder zeitlich zurückgestuft.

Als grösste Wirtschaftsorganisation der Region vertreten wir die Interessen von 10'000 kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im Baselbiet. Für sie ist Erreichbarkeit kein abstraktes verkehrspolitisches Thema, sondern tägliche betriebliche Realität. Wir nutzen diese Vernehmlassung bewusst, um auf nationaler Ebene auf eine Situation aufmerksam zu machen, die sich im Raum Basel seit rund zwei Jahrzehnten verschärft – und für die es aus unserer Sicht nun mutige und konsequente Entscheide braucht.

Das Wichtigste in Kürze

Die Region Basel ringt seit über zwanzig Jahren um Lösungen für ihre Verkehrsprobleme. Die Infrastruktur ist praktisch unverändert geblieben, obwohl die Stimmberechtigten mehrfach Lösungen verlangt haben. «Verkehr '45» setzt für die Region auf ein einziges Projekt, den Rheintunnel, und verschiebt alle übrigen Netzelemente auf 2055 oder später. Das genügt für eine wachsende Wirtschaftsregion nicht.

Die Wirtschaftskammer unterstützt die verkehrsträgerübergreifende Stossrichtung der Vorlage mit Vorbehalten. Sie fordert:

1. **Rheintunnel und Hagnau–Augst als Gesamtprojekt:** Die sistierten Projektierungen sind unverzüglich wieder aufzunehmen und parallel zu führen.
2. **Netz statt Achse:** Für den trinationalen Raum Basel ist ein Zielbild für das übergeordnete Strassennetz zu erarbeiten.
3. **Bundesbeteiligung an kantonalen Projekten:** Der Bund soll sich an kantonal beschlossenen Projekten beteiligen können, die das Nationalstrassennetz nachweislich entlasten. Eine Umfahrung Süd zwischen Liestal und Reinach würde die A2 um rund einen Fünftel entlasten. Heute scheitert sie daran, dass der Kanton die Kosten allein tragen müsste.
4. **A98 als Nordspange:** Der Bund führt die Gespräche mit Deutschland über ihre Nutzung.
5. **Gleicher Massstab für alle Verkehrsträger:** Nutzen, Kosten und Alternativen sind bei Strasse und Schiene gleich konsequent auszuweisen.

Eine unbefristete Weiterführung des Mehrwertsteuerpromilles für die Bahninfrastruktur lehnt die Wirtschaftskammer ab.

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG 4

2. GRUNDSÄTZLICHE HALTUNG 6

3. DIE AUSGANGSLAGE: EINE REGION AN EINEM KNOTEN 7

3.1 HAGNAU – DAS NADELÖHR DER NORDWESTSCHWEIZ 7
3.2 FOLGEN FÜR WIRTSCHAFT UND KMU 7
3.3 ZWEI KANTONE, UNTERSCHIEDLICHE MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE 8

4. ZWANZIG JAHRE SUCHE NACH LÖSUNGEN 9

4.1 TANGENTEN: GEPLANT, VERWORFEN, NEU AUFGELEGT 9
4.2 DER KNOTEN HAGNAU: SANIERT, ABER NICHT AUSGEBAUT 10
4.3 DIE NORDSPANGE A98: VORHANDEN, ABER BLOCKIERT 10
4.4 DER RHEINTUNNEL: VON BASEL-LANDSCHAFT GEWOLLT, NATIONAL GESTOPPT 11
4.5 FAZIT: ES FEHLT NICHT AN IDEEN, SONDERN AN ENTSCHEIDEN 11

5. DAS ZIELBILD: EIN NETZ STATT EINER ACHSE 12

5.1 RHEINTUNNEL UND HAGNAU–AUGST ALS GESAMTPROJEKT 12
5.2 NORDSPANGE A98 13
5.3 UMFAHRUNG SÜD – DIE FEHLENDE TANGENTE 13
5.4 ZUBA UND UMFAHRUNG ALLSCHWIL – DER WEG ZUM RING 14
5.5 N18 – LAUFENTAL 15

6. DIE VORLAGE AUS SICHT DER REGION BASEL 16

6.1 NATIONALSTRASSEN 16
6.2 BAHNINFRASTRUKTUR 16
6.3 PROGRAMM AGGLOMERATIONSVERKEHR 16
6.4 ZUSAMMENFASSUNG 17

7. FINANZIERUNG UND VERFAHREN – AUSSERORDENTLICHE SITUATIONEN BRAUCHEN AUSSERORDENTLICHE INSTRUMENTE 18

7.1 BEFUND: LANGE VERFAHREN SIND TEURE VERFAHREN 18
7.2 BUNDESBETEILIGUNG AN BESCHLUSSREIFEN KANTONALEN PROJEKTEN 18
7.3 MEHRWERTSTEUERPROMILLE FÜR DEN BAHNINFRASTRUKTURFONDS 19
7.4 NUTZERFINANZIERUNG DER STRASSE SICHERN 19

8. FORDERUNGEN DER WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND 20

8.1 RHEINTUNNEL UND HAGNAU–AUGST ALS GESAMTPROJEKT 20
8.2 ZIELBILD FÜR DAS STRASSENNETZ IM RAUM BASEL 20
8.3 BUNDESBETEILIGUNG AN BESCHLUSSREIFEN KANTONALEN PROJEKTEN 20
8.4 A98 ALS NORDSPANGE 20
8.5 N18 UND AGGLOMERATIONSVERKEHR 20
8.6 GLEICHER MASSSTAB FÜR ALLE VERKEHRSTRÄGER 21

9. SCHLUSSFOLGERUNG 22

1. Einleitung

Die Wirtschaftskammer Baselland vertritt 10'000 Unternehmen und ist damit die grösste Wirtschaftsorganisation der Region. Unsere Mitglieder sind in allen Branchen tätig – vom Gewerbe über die Industrie bis zu den Dienstleistungen. Die grosse Mehrheit sind kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die das Rückgrat der Baselbieter Wirtschaft bilden.

Für diese Unternehmen ist Mobilität eine Grundvoraussetzung ihrer Tätigkeit. Mitarbeitende müssen ihren Arbeitsplatz zuverlässig erreichen. Handwerksbetriebe müssen mit Fahrzeug, Werkzeug und Material zu ihren Kunden gelangen. Lieferanten müssen Waren zustellen, Servicetechniker ihre Einsätze planen können. Wo diese Wege nicht funktionieren, entstehen Kosten, die ein KMU angesichts des Wettbewerbsdrucks aus dem nahen Ausland kaum weiterverrechnen kann. Zeit im Stau ist verlorene Arbeitszeit.

Die Region Basel ist dabei kein Randgebiet, sondern einer der bedeutendsten Wirtschafts-, Logistik- und Grenzräume der Schweiz. Hier treffen die internationale Nord-Süd-Achse und die Ost-West-Achse aufeinander. Hier verbinden sich Strasse, Schiene und Rheinschifffahrt, und hier verläuft der meistbelastete Autobahnabschnitt der Region. Wenn die Verkehrsachsen im Raum Basel nicht funktionieren, betrifft dies Lieferketten, Güterströme und Unternehmen weit über die Region hinaus.

Die Verkehrssituation im Raum Basel hat sich über Jahre verschärft. Die letzte grosse Erweiterung der übergeordneten Strasseninfrastruktur liegt Jahrzehnte zurück. Seither sind Bevölkerung, Arbeitsplätze und Verkehr stark gewachsen. Heute kollabiert der Knoten Schänzli/Hagnau Tag für Tag, und der Verkehr weicht in die umliegenden Dörfer aus. Mitarbeitende – darunter viele unverzichtbare Grenzgängerinnen und Grenzgänger – verlieren täglich wertvolle Zeit auf dem Arbeitsweg. Die Folgen sind längst spürbar. Unternehmen finden schwerer Fachkräfte, und erste Betriebe verlagern ihr Wachstum ins Ausland. Das betrifft auch Arbeitsplatzgebiete wie den Bachgraben in Allschwil, wo in den nächsten Jahren bis zu 8'000 Arbeitsplätze entstehen sollen.

Dabei hat es nie an Einsicht gefehlt. Die Baselbieter Stimmberechtigten haben seit 2003 mehrfach deutlich gemacht, dass sie Lösungen erwarten. Regierung, Parlament, Verbände und Bund haben zahlreiche Konzepte erarbeitet. Doch die Verkehrspolitik im Raum Basel ist in eine Sackgasse geraten:

- **Zuständigkeiten:** Sie sind auf zwei Kantone, den Bund und die Nachbarstaaten verteilt, und jede Ebene kann auf eine andere verweisen.
- **Verfahren und Programme:** Vorhaben durchlaufen Verfahren mit langen Vorlaufzeiten, in denen Mittel zwar reserviert, aber nicht eingesetzt werden.
- **Studien statt Entscheide:** An die Stelle von Entscheiden treten immer neue Studien, Kommissionen und Arbeitsgruppen.

Die bisherigen Massnahmen gleichen dem Versuch, einen Waldbrand mit der Giesskanne zu löschen. Einzelne Optimierungen und «weiche» Massnahmen werden der Grösse des Problems nicht mehr gerecht.

Es braucht deshalb neue Lösungen. Die Wirtschaftskammer vertritt seit Jahren eine klare Position: Die heute ausschliesslich radial auf die Stadt Basel ausgerichtete Verkehrsführung muss durch tangentiale Verbindungen zu einem Netz ergänzt werden, das robuster und leistungsfähiger ist. Das Ziel ist eine Ringlösung, die den Verkehr um die Stadt herum statt durch sie hindurch leitet. Leistungsfähige Umsteigehubs an den Übergängen zwischen ländlichem und städtischem Raum und intelligente Verkehrsleitsysteme ergänzen dieses Netz, ebenso ein öffentlicher Verkehr, der nicht nur ausgebaut, sondern auch neu gedacht wird. Strasse und öffentlicher Verkehr sind dabei keine Gegensätze. Sie müssen gemeinsam geplant werden, damit jeder Verkehrsträger seine Stärken ausspielen kann.

Mit «Verkehr ’45» legt der Bundesrat erstmals eine verkehrsträgerübergreifende Vorlage für Nationalstrassen, Bahninfrastruktur und Agglomerationsverkehr vor. Die Wirtschaftskammer begrüsst diesen Ansatz ausdrücklich. Entscheidend ist aus unserer Sicht aber nicht, ob Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr in einer gemeinsamen Botschaft aufgeführt werden. Entscheidend ist, ob mit den vorgesehenen Investitionen konkrete Verkehrsprobleme gelöst werden.

Gerade deshalb betrachten wir die Vorlage mit Sorge. Für den Raum Basel setzt sie im Wesentlichen auf ein einziges Projekt, den Rheintunnel. Die übrigen Elemente, die für ein funktionierendes Netz nötig wären, verschiebt sie auf 2055 oder in den Horizont «Weitere». Damit droht sich die Geschichte der letzten zwanzig Jahre fortzusetzen: Es wird geplant, geprüft und diskutiert – aber kaum gebaut.

Wir nutzen diese Vernehmlassung deshalb bewusst, um auf nationaler Ebene auf die besondere Situation im Raum Basel aufmerksam zu machen. Die vorliegende Stellungnahme beschreibt die Ausgangslage und zeichnet nach, weshalb die Region trotz zahlreicher Konzepte und mehrerer Volksentscheide bis heute auf Lösungen wartet. Sie zeigt ein Zielbild für ein leistungsfähiges und robustes Verkehrsnetz auf, beurteilt die Vorlage aus Sicht der Region und formuliert konkrete Forderungen an den Bundesrat. Die Antworten zum Fragenkatalog liegen dieser Stellungnahme separat bei.

2. Grundsätzliche Haltung

Die Wirtschaftskammer unterstützt die Stossrichtung, die Verkehrsinfrastruktur gezielt, koordiniert und nach nachvollziehbaren Prioritäten weiterzuentwickeln. Verkehr entsteht, weil eine Region wirtschaftlich funktioniert. Eine Verkehrspolitik, die zusätzliche Mobilität vor allem verhindern oder verlagern will, greift deshalb zu kurz. Das heisst nicht, dass für jede zusätzliche Fahrt eine neue Strasse gebaut werden muss: Verkehrsmanagement, Digitalisierung und ein attraktiver öffentlicher Verkehr leisten wichtige Beiträge.

Wo aber strukturelle Engpässe bestehen oder Verbindungen fehlen, braucht es zusätzliche Infrastruktur. Auch neue Antriebe, Digitalisierung oder automatisiertes Fahren ändern daran nichts: Menschen und Güter brauchen weiterhin leistungsfähige Verkehrswege.

Prioritäten sind angesichts knapper Mittel notwendig. Wir sind jedoch überzeugt, dass die Vorlage einer Region wie Basel nicht gerecht wird:

- Sie behandelt die Engpässe im Raum Basel als Einzelprojekte, obwohl sie funktional zusammenhängen.
- Sie legt, bildlich gesprochen, alle Eier in einen Korb: Der Rheintunnel soll es richten, während Hagnau–Augst, die N18 und weitere Netzelemente um Jahrzehnte zurückgestuft werden.
- Sie bietet keinen Weg, wie ein Kanton, der ein eigenes, beschlussreifes Projekt mit nachweisbarer Entlastung des Nationalstrassennetzes vorantreibt, vom Bund unterstützt werden kann.
- Sie bildet die volkswirtschaftlichen Kosten des Aufschubs – Stau, Ausweichverkehr, unzuverlässige Liefer- und Einsatzzeiten – nicht ab.

Die Wirtschaftskammer Baselland fordert deshalb:

1. **Rheintunnel und Hagnau–Augst als Gesamtprojekt:** Die sistierten Projektierungen sind unverzüglich wieder aufzunehmen und parallel zu führen.
2. **Netz statt Achse:** Für den trinationalen Raum Basel ist ein Zielbild für das übergeordnete Strassennetz zu erarbeiten – analog zum «Zielbild STEP» bei der Bahn.
3. **Bundesbeteiligung an beschlussreifen kantonalen Projekten:** Der Bund soll sich an kantonalen Projekten beteiligen können, die demokratisch beschlossen sind und das Nationalstrassennetz nachweislich entlasten.
4. **A98 als Nordspange:** Der Bund führt Gespräche mit Deutschland über die Nutzung der A98.
5. **Gleicher Massstab für alle Verkehrsträger:** Nutzen, Kosten und Alternativen sind bei Strasse und Schiene gleich konsequent auszuweisen.

3. Die Ausgangslage: eine Region an einem Knoten

3.1 Hagnau – das Nadelöhr der Nordwestschweiz

Die Region Basel wächst. Bevölkerung, Arbeitsplätze und Wirtschaftsgebiete nehmen zu, bestehende Standorte werden verdichtet. Der Verkehr wächst mit. Die übergeordnete Strasseninfrastruktur ist dagegen im Wesentlichen auf dem Stand der 1970er-Jahre geblieben.

Auf der A2 zwischen Hagnau und Augst verkehren **täglich rund 140'000 Fahrzeuge**. Es ist der am stärksten belastete Abschnitt der Region. Zu Spitzenzeiten sind A2, A18 und A22 regelmässig überlastet. Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr konzentrieren sich auf wenige Achsen, und bei Überlastung, Unfällen oder Baustellen gibt es kaum Alternativen.

Hinzu kommt eine topografische Besonderheit, die ausserhalb der Region oft unterschätzt wird: Das Problem im Raum Basel ist kein reines Transitproblem. Wer vom unteren ins obere Baselbiet will oder umgekehrt, fährt über die Hagnau. Wer von Liestal nach Reinach will, fährt über Basel. Die Wirtschaftsräume Liestal/Ergolztal und Arlesheim/Reinach/Birsstadt sind heute weder auf der Strasse noch im öffentlichen Verkehr direkt miteinander verbunden. Ein grosser Teil des regionalen Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs wird damit über denselben Knoten geführt wie der internationale Transit.

3.2 Folgen für Wirtschaft und KMU

Die Folgen sind im Alltag der Unternehmen deutlich spürbar:

- **Ausweichverkehr:** Der Verkehr fliesst regelmässig über in die umliegenden Dörfer – mit inakzeptablen Folgen für Bevölkerung und Gewerbe.
- **Schrumpfende Einzugsgebiete für KMU:** Kunden und Aufträge, die in Kilometern gemessen im eigenen Rayon liegen, sind wegen des Staus faktisch abgeschnitten. Für einen Handwerksbetrieb aus Liestal liegt Reinach zeitlich weiter weg als manches Ziel ausserhalb des Kantons.
- **Fachkräfte:** Unternehmen finden schwerer Mitarbeitende, deren Arbeitsweg über die neuralgischen Stellen rund um die Hagnau führt.
- **Planbarkeit:** Unzuverlässige Fahrzeiten erschweren die Einsatzplanung und erhöhen Personal- und Betriebskosten.

Die Situation im Raum Basel ist damit ausserordentlich schlecht und für die Wirtschaft ausserordentlich schädlich. Sie verlangt nach ausserordentlichen Lösungen.

3.3 Zwei Kantone, unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse

Im Raum Basel treffen zwei Kantone mit strukturell unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen aufeinander. Der Stadtkanton setzt – wie viele Städte – darauf, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Im Landkanton hat der motorisierte Individualverkehr für Erreichbarkeit und Wirtschaft eine überragende Bedeutung. Beide Haltungen sind aus ihrer jeweiligen Lage nachvollziehbar.

Das Nationalstrassennetz liegt jedoch genau dazwischen. Dieser Zielkonflikt lässt sich nicht allein über regionale Einigung lösen – die Erfahrung der letzten zwei Jahrzehnte zeigt es. Gerade deshalb braucht es im Raum Basel einen Bund, der Verantwortung für das Netz als Ganzes übernimmt.

4. Zwanzig Jahre Suche nach Lösungen

Dass im Raum Basel Handlungsbedarf besteht, ist seit Jahrzehnten unbestritten. An Konzepten hat es nie gefehlt. Sie wurden geplant, geprüft, zur Abstimmung gebracht, verworfen und wieder neu aufgelegt. Gebaut wurde in dieser Zeit praktisch nichts, was die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes erhöht hätte. Die folgenden vier Stränge zeigen das Muster.

4.1 Tangenten: geplant, verworfen, neu aufgelegt

Die Idee, den Raum Basel mit einer südlichen Tangente zu entlasten, ist über fünfzig Jahre alt.

- **1960er-Jahre – «T 18» und Gundelitunnel:** Geplant wird eine vierspurige Autobahn von Aesch nach Allschwil. Der Gundelitunnel ist bereits seit 1960 Teil des Nationalstrassennetzes.
- **Mai 2003 – Anti-Stau- und Belchentunnel-Initiative:** Die Baselbieter Stimmberechtigten nehmen am selben Tag zwei Verkehrsinitiativen deutlich an, die Anti-Stau-Initiative mit 63 Prozent und die Initiative Belchentunnel mit 62 Prozent. Die Stimmbevölkerung verlangt damit schon vor über zwanzig Jahren wirksame Massnahmen gegen den Stau.
- **2009 – Südumfahrung aus dem Richtplan gestrichen:** An ihre Stelle tritt der Auftrag für eine umfassende Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA).
- **2014 – Verzicht auf die «äussere Tangente»:** Nach einer kontroversen Vernehmlassung verzichtet die Regierung auch auf die Trasseesicherung.
- **2014 – Vorschlag Netzstruktur der Wirtschaftskammer:** Die Wirtschaftskammer schlägt ein Netz aus der A98 im Norden und einer südlichen Tangente vor. Die Idee wird gehört, aber nicht weiterverfolgt.
- **März 2015 – Ja zur Umfahrung Allschwil:** Das Stimmvolk nimmt die Initiative deutlich an.
- **November 2015 – Nein zu ELBA «Ausbau»:** Das Stimmvolk lehnt die Variante mit rund 61 Prozent ab. Damit fällt auch die stadtnahe Tangente, die über Binningen an den Gundelitunnel angeschlossen hätte. Innert acht Monaten fallen zwei Volksentscheide, die in unterschiedliche Richtungen weisen.
- **2015–2018 – Gundelitunnel:** Der Bund ist bereit, rund zwei Drittel der Kosten zu übernehmen. Der Tunnel bleibt dennoch blockiert, weil er nur als Teil einer gemeinsamen Tangente beider Basel Sinn ergibt und diese nach dem ELBA-Nein fehlt. Im Grossen Rat entscheidet zeitweise eine einzige Stimme über seine Zukunft.
- **September 2020 – Ja zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes:** Das Stimmvolk nimmt die Gesetzesinitiative mit rund 60 Prozent Ja an, bei einer hohen Stimmbeteiligung von rund 55 Prozent. Der Kanton ist damit gesetzlich verpflichtet, sich für den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes und die Beseitigung der Engpässe einzusetzen.
- **2022 – Generelles Projekt ZUBA:** Der Landrat genehmigt das Projekt für den Zubringer Bachgraben–Allschwil. Er ist das einzige Element der früheren Tangentenplanung, das es bis in die Projektierung geschafft hat – sieben Jahre nach dem Volksentscheid.

- **2025/2026 – Initiative Umfahrung Süd:** Die Wirtschaftskammer lanciert die Initiative. Der Regierungsrat lehnt sie im Juni 2026 ab, weil der Kanton die Kosten allein tragen müsste. Dies obwohl die Verbindung die A2 zwischen Hagnau und Augst um rund einen Fünftel entlasten würde. Das letzte Wort hat das Baselbieter Stimmvolk.

4.2 Der Knoten Hagnau: saniert, aber nicht ausgebaut

- **2015 – Forderung nach Entflechtung beim Schänzli:** Vor der Sanierung des Schänzlitunnels fordern Politik und Verbände, diese «Operation am offenen Herzen» für eine Entflechtung und eine zusätzliche Tunnelröhre zu nutzen. Rund 18'000 Personen unterstützen eine entsprechende Petition.
- **2017–2021 – Sanierung Schänzli/Hagnau**: Das ASTRA saniert den Knoten. Die Kapazität bleibt im Wesentlichen unverändert.
- **Seit 2017 – Planung 8-Spur-Ausbau Hagnau–Augst:** Das ASTRA nimmt die generelle Planung auf.
- **2018/2019 – Varianten Tunnel Schweizerhalle gescheitert:** Die Nordvariante scheitert an den Vorgaben für die Störfallvorsorge der chemischen Industrie, die Südvariante am Rangierbahnhof Muttenz.
- **2021/2022 – ASTRA verlangt politische Unterstützung:** Ein Ausbau ist gemäss ASTRA nur mit einer einvernehmlichen Lösung, politischer Unterstützung und einer vorgängigen Anpassung des kantonalen Richtplans möglich. Ohne diese Unterstützung sei selbst das Ziel 2039 nicht mehr zu halten.
- **Seit 2024 – Instandsetzung statt Ausbau:** Der Abschnitt wird inklusive Tunnel Schweizerhalle umfassend instand gesetzt. Die Kapazität wird erneut nicht erweitert.
- **2026 – Rückstufung Hagnau–Augst:** «Verkehr '45» stellt den Ausbau auf 2055 zurück.

4.3 Die Nordspange A98: vorhanden, aber blockiert

- **1999 – Vereinbarung zum Transitverkehr:** Kantone, Bundesländer und Zollverwaltungen vereinbaren, dass der Transitverkehr weiterhin über Basel geführt wird. Der Autobahnzoll Rheinfelden wird bewusst klein dimensioniert.
- **2010/2011 – A98 vierspurig fertiggestellt:** Eine leistungsfähige Nordspange um Basel existiert damit physisch, darf aber nicht als solche genutzt werden.
- **2014 – Forderung nach Öffnung:** Die beiden Basel fordern die Öffnung der A98 für den Transitverkehr. Der Bund lehnt Verhandlungen mit Deutschland ab.
- **2024/2025 – Neue Debatte nach dem Rheintunnel-Nein:** Die deutschen Anliegergemeinden lehnen ab, die Zuständigkeit liegt beim Bund. Gleichzeitig hält die deutsche Seite fest, dass der Staatsvertrag zur Rheinbrücke von 2003 keine Beschränkung auf den Regionalverkehr vorsieht.

4.4 Der Rheintunnel: von Basel-Landschaft gewollt, national gestoppt

- **Bis 2024 – Rheintunnel als Entlastung der Osttangente:** Der Rheintunnel wird zum zentralen Entlastungsprojekt des Bundes und bis zur Planauflage vorangetrieben.
- **24. November 2024 – Nein zum Ausbauschritt 2023:** Das Stimmvolk lehnt die Vorlage schweizweit mit 52,7 Prozent ab. Basel-Landschaft stimmt mit 53,5 Prozent zu, Basel-Stadt lehnt ab. Das ASTRA sistiert daraufhin die Projektierung von Rheintunnel und Hagnau–Augst.
- **2026 – Rheintunnel in «Verkehr '45»:** Die Vorlage ordnet den Rheintunnel dem Horizont 2045 zu, nimmt ihn aber in keinen Ausbauschritt auf.

4.5 Fazit: Es fehlt nicht an Ideen, sondern an Entscheiden

Die Bilanz von zwei Jahrzehnten folgt einem wiederkehrenden Muster:

- **A98:** Wo die Region sich einig war, fehlte die Bereitschaft des Bundes.
- **Gundelitunnel:** Wo der Bund zahlen wollte, scheiterte das Projekt an der Kantonsgrenze.
- **Umfahrung Allschwil:** Wo das Volk Ja sagte, zog sich die Umsetzung über Jahre hin.
- **Rheintunnel:** Wo Projekte weit fortgeschritten waren, wurden sie gestoppt.

Die Region hat daraus gelernt. Das Baselbiet hat dem Ausbauschritt 2023 mit dem Rheintunnel 2024 zugestimmt. Die beiden Basel erarbeiten die Durchmesserlinie gemeinsam mit dem Bund. Und der ZUBA wird in enger Abstimmung mit Basel-Stadt und der französischen Seite projektiert. Die Erfahrung zeigt aber auch: Wo ein Projekt mehrere Kantone oder Staaten betrifft, braucht es einen Bund, der die Führung übernimmt. Sonst bleiben selbst gut finanzierte Lösungen stecken.

Auch die Task-Force Anti-Stau ist an ihre Grenzen gestossen. Die Baselbieter Stimmberechtigten haben sie 2003 mit der Annahme der «Anti-Stau-Initiative» geschaffen, um den Regierungsrat bei der Bekämpfung des Staus zu beraten. Nach über zwanzig Jahren ist klar: Mit «weichen» Massnahmen allein lässt sich das wachsende Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Ohne einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geht es nicht.
In derselben Zeit ist die Region gewachsen, der Verkehr hat zugenommen, und die Infrastruktur ist praktisch unverändert geblieben. Diese Geschichte gilt es jetzt mit mutigen und konsequenten Entscheiden zu beenden. Die Region braucht dafür ein Signal des Bundes: Projekte, die in einem Kanton politisch getragen und beschlussreif sind, sollen auch Unterstützung erhalten.

5. Das Zielbild: ein Netz statt einer Achse

Die Wirtschaftskammer vertritt seit 2014 den Grundsatz, dass die bisher ausschliesslich radiale Verkehrsführung im Raum Basel mit tangentialen Achsen ergänzt werden muss. Ein Netz ist resilienter, redundanter und leistungsfähiger als eine einzelne Achse. Fällt eine Verbindung aus, steht eine andere zur Verfügung.

Daraus ergibt sich ein Zielbild, das Schritt für Schritt umgesetzt werden kann. Die einzelnen Elemente sind aufwärtskompatibel: Jedes bringt für sich eine Wirkung, zusammen ergeben sie eine Umfahrung der Stadt Basel.

5.1 Rheintunnel und Hagnau–Augst als Gesamtprojekt

Die Wirtschaftskammer unterstützt den Rheintunnel. Er entlastet die Osttangente, entflechtet Verkehrsströme und schafft die Redundanz, ohne die die anstehende Instandsetzung der Osttangente das städtische Netz massiv beeinträchtigen würde. Der Bundesrat ordnet den Rheintunnel in der Vorlage selbst der höchsten Prioritätsgruppe zu.

Der Rheintunnel entfaltet seine Wirkung aber nur zusammen mit dem Ausbau Hagnau–Augst mit dem Tunnel Schweizerhalle auf vier Spuren pro Fahrtrichtung. Es ist wenig sinnvoll, einen Engpass mit hohen Investitionen zu beseitigen, wenn der Verkehr wenige Kilometer später wieder auf ungenügende Kapazität trifft. Für ein Unternehmen spielt es keine Rolle, ob es vor dem Rheintunnel, in Schweizerhalle oder bei Augst Zeit verliert.

Der Bundesrat begründet die Rückstufung von Hagnau–Augst auf 2055 damit, dass dieser Ausbau die vorgängige Realisierung des Rheintunnels voraussetze. Die Abfolge der Realisierung zwingt aber nicht zu einer Abfolge der Planung. Werden beide Projekte parallel projektiert, kann Hagnau–Augst unmittelbar nach dem Rheintunnel folgen. Werden sie nacheinander geplant, verliert die Region ein weiteres Jahrzehnt.

Der regionale Rückhalt für einen Ausbau ist gegeben. Hagnau–Augst liegt vollständig auf Baselbieter Boden. Die Baselbieter Stimmberechtigten haben 2020 mit rund 60 Prozent den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes verlangt und 2024 mit 53,5 Prozent dem Ausbauschritt mit dem Rheintunnel zugestimmt. Der regionale und kantonale Rückhalt muss bei der Priorisierung angemessen berücksichtigt werden.

Die Gesamtkosten für Rheintunnel und Ausbau Hagnau–Augst belaufen sich auf rund **4 Milliarden Franken** (inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung). Diese Investition ist notwendig – sie allein wird in einer Wachstumsregion aber nicht genügen.

5.2 Nordspange A98

Mit der deutschen A98 zwischen Rheinfelden und dem Raum Lörrach besteht der nördliche Teil einer grossräumigen Umfahrung von Basel bereits. Ihre Nutzung für den Transitverkehr ist heute durch staatsvertragliche Regelungen und regionale Vorbehalte eingeschränkt.
Unter dem Stau leiden nicht nur Schweizer Unternehmen, sondern ebenso deutsche Pendlerinnen und Pendler sowie Betriebe, die in die Schweiz liefern. Angesichts der volkswirtschaftlichen Kosten der vielen Staustunden auf beiden Seiten der Grenze erwarten wir, dass der Bund die Gespräche mit Deutschland über die Nutzungsbedingungen der A98 aufnimmt. Die Federführung liegt aus unserer Sicht klar beim Bund bzw. beim UVEK.

5.3 Umfahrung Süd – die fehlende Tangente

Bereits 2014 hat die Wirtschaftskammer angeregt, neben der Nordspange auch einen südlichen Teil der Umfahrung anzudenken. Die Idee wurde von der Politik aufgenommen, aber nicht weiterverfolgt. Mit der kantonalen Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» hat die Wirtschaftskammer diese Lücke konkretisiert.

Die Umfahrung Süd ist eine direkte Tangentialverbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Liestal/Ergolztal und Arlesheim/Reinach/Birsstadt, südlich der A2/A3. Sie wird als zweiröhriger, richtungsgetrennter Tunnel konzipiert, mit je einer Spur für den motorisierten Individualverkehr, einer Spur für das Tram und einem Pannenstreifen pro Richtung. Die Verbindung liegt vollständig auf Baselbieter Boden.

Die Verkehrsmodellierungen von Michael Arendt, Verkehrsmodellspezialist, und Drangu Sehu, ehemaliger Kantonsingenieur des Kantons Basel-Landschaft (beide dipl. Bauingenieure ETH) zeigen folgende Wirkungen:

Wirkung	Modellergebnis
Nutzung neue Verbindung Bottmingen – Reinach Nord – Liestal/Pratteln	20'000 bis 55'000 Fahrzeuge pro Tag (je nach Abschnitt)
Entlastung A2 Hagnau–Augst	rund –30'000 Fahrzeuge pro Tag bzw. –20 %
Reisezeit MIV Liestal – Reinach	ca. 8 Minuten (heute via Basel 25–30 Minuten ohne Stau)
Reisezeit MIV Liestal – Bottmingen	ca. 12 Minuten
ÖV: Verlängerung Tramlinie 17 Basel Wiesenplatz – Bottmingen – Liestal	bis zu 5'000 Personen pro Tag
Reisezeit Tram Liestal – Reinach / Liestal – Bottmingen	11 / 15 Minuten (heute im ÖV 50–60 Minuten)
Grobkostenschätzung	2 bis 2,5 Milliarden Franken

Diese Werte sind Ergebnisse einer Grobanalyse und keine abschliessende Verkehrsprognose. Sie sind im weiteren Planungsprozess zu vertiefen und auf Basis offengelegter Annahmen zu überprüfen. Dazu gehört auch die Frage, in welchem Umfang eine bessere Verbindung zusätzlichen Verkehr erzeugt. Die Ergebnisse zeigen aber ein erhebliches Entlastungspotenzial.

Die Umfahrung Süd löst damit mehrere Probleme auf einmal:

- **Redundanz:** Sie schafft eine leistungsfähige Alternative zur A2, wenn diese gestört ist.
- **Entlastung der Nationalstrasse:** Sie nimmt der A2 zwischen Hagnau und Augst rund einen Fünftel des Verkehrs ab.
- **Entflechtung:** Sie trennt regionalen Binnenverkehr vom Transitverkehr – genau jene Entflechtung, die seit Jahren gefordert wird.
- **Verbindung der Wirtschaftsräume:** Sie verbindet Pratteln/Liestal direkt mit Reinach/ Arlesheim und dem unteren Leimental und lässt grosse volkswirtschaftliche Impulse erwarten.

Der Regierungsrat hat die Initiative im Juni 2026 abgelehnt. Er begründet dies im Wesentlichen mit den Kosten, die der Kanton allein tragen müsste. Gerade dies zeigt die Lücke im heutigen System. Der Nutzen der Umfahrung Süd fällt zu einem erheblichen Teil auf der Nationalstrasse an, also bei einer Anlage des Bundes. Die Kosten aber trägt nach heutiger Ordnung allein der Kanton. Solange dieses Ungleichgewicht besteht, wird ein Kanton ein solches Projekt kaum je finanzieren können, selbst wenn es verkehrlich überzeugt. Die Umfahrung Süd ist keine Alternative zu Rheintunnel und Hagnau–Augst. Die Projekte erfüllen unterschiedliche Aufgaben und ergänzen sich.

Über die Initiative entscheidet das Baselbieter Stimmvolk. Die Wirtschaftskammer erwartet, dass sich der Bund an einem solchen Projekt im Umfang seiner Entlastungswirkung auf das Nationalstrassennetz beteiligt, sobald die kantonalen Beschlüsse vorliegen (vgl. Kapitel 7.2).

5.4 ZUBA und Umfahrung Allschwil – der Weg zum Ring

Die Umfahrung Süd endet heute konzeptionell in Reinach. Ihre logische Fortsetzung führt über Bottmingen und Allschwil bis zur französischen Grenze und zur dortigen Autobahn. Damit würde sich der Ring um Basel schliessen.

Der erste Teil dieser Fortsetzung ist der Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA). Das Generelle Projekt wurde 2022 vom Landrat genehmigt. Der Bachgraben ist einer der bedeutendsten Arbeitsplatzstandorte der Nordwestschweiz. Seine Entwicklung ist nur möglich, wenn die Verkehrsinfrastruktur mit dem Wachstum Schritt hält. Mit der Gesetzesinitiative «Zubringer Bachgraben–Allschwil: Unverzügliche Realisierung» hat die Wirtschaftskammer diese Forderung politisch verankert.

Die ETH Zürich hat den ZUBA mit Priorität 1 bewertet. In der Vorlage steht er dennoch nur auf der B-Liste der 5. Generation des Programms Agglomerationsverkehr und erhält damit ab 2028 keine Mitfinanzierung. Diese Diskrepanz ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar.

5.5 N18 – Laufental

Die Unternehmen im Laufental sind auf eine zuverlässige Verbindung Richtung Basel und Richtung Jura angewiesen. Die Vorlage ordnet die Zentrumsentlastung Laufen dem Horizont 2055 zu, die Umfahrung Laufen–Zwingen und den Muggenbergtunnel dem Horizont «Weitere». Wir anerkennen, dass der Bundesrat am Muggenbergtunnel festhält, obwohl die ETH ihn tief priorisiert hat. Er behebt einen langjährigen Unfallschwerpunkt und ist Ergebnis der breit abgestützten Korridorstudie N18. Dieser Einsicht muss nun aber auch eine verlässliche Planungsperspektive folgen.

6. Die Vorlage aus Sicht der Region Basel

6.1 Nationalstrassen

Der Ausbauschritt 2027 enthält mit Perly–Bernex und Aarau-Ost–Birrfeld zwei Projekte, beide nicht in der Nordwestschweiz. Der Rheintunnel ist dem Realisierungshorizont 2045 zugeordnet, aber in keinen Ausbauschritt aufgenommen; seine Projektierung ist seit der Abstimmung vom November 2024 sistiert. Die Vorlage äussert sich nicht dazu, wann sie wieder aufgenommen wird.

Hagnau–Augst wird auf 2055 zurückgestuft, das generelle Projekt ist ebenfalls sistiert. Der 6-Spur-Ausbau Augst–Rheinfelden auf der N3 wird gestrichen und durch betriebliche Massnahmen wie die Umnutzung des Pannenstreifens ersetzt. Die Umnutzung von Pannenstreifen kann aber nur eine Übergangslösung sein. Sie schafft keine strukturelle Reserve. Im Gegenteil: Sie beseitigt jene Reserve, die bei Unfällen, Pannen und Baustellen gebraucht wird. Damit ist von den nötigen Netzelementen im Raum Basel nur ein einziges überhaupt in einem absehbaren Zeithorizont angedacht.

6.2 Bahninfrastruktur

Die Wirtschaftskammer unterstützt einen leistungsfähigen Bahnknoten Basel und einen attraktiven regionalen öffentlichen Verkehr. Positiv beurteilen wir den Ausbau der Publikumsanlagen Basel SBB mit dem Neubau der Margarethenbrücke sowie das S-Tram Leimental in der Botschaft 2027.

Beim «Herzstück» weicht der Bundesrat zugunsten der Region vom ETH-Gutachten ab und will mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine reduzierte Durchmesserlinie mit Tiefbahnhof erarbeiten. Wir unterstützen diese gemeinsame Erarbeitung. Bevor in der Botschaft 2031 eine erste Etappe beschlossen wird, müssen aber Kosten, zusätzlicher Nutzen, Alternativen und Finanzierung ebenso transparent ausgewiesen werden wie bei Strassenprojekten.

Kritisch sehen wir die 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. Die Voraussetzungen für eine spätere Realisierung sind offenzuhalten.

6.3 Programm Agglomerationsverkehr

Der ZUBA und das Tramprojekt Bachgraben stehen in der 5. Generation auf der B-Liste, obwohl die ETH beide mit Priorität 1 bewertet hat. Zudem liegt der Beitragssatz für das Agglomerationsprogramm Basel bei lediglich 35 Prozent. Für eine Region mit derart ausgeprägten Engpässen ist das ein schwaches Signal.

Die einzelnen Projekte im Bachgrabengebiet sind aufeinander abzustimmen, dürfen aber nicht gegenseitig voneinander abhängig gemacht werden. Der ZUBA darf nicht darauf warten müssen, bis zusätzliche ÖV-Massnahmen beschlossen oder finanziert sind.

6.4 Zusammenfassung

Projekt	Stand in der Vorlage	Beurteilung Wirtschaftskammer
N2 Rheintunnel	Horizont 2045, kein Ausbauschritt, Projektierung sistiert	Projektierung sofort wieder aufnehmen
N2 Hagnau–Augst	Horizont 2055, generelles Projekt sistiert	Mit Rheintunnel als Gesamtprojekt planen
N3 Augst–Rheinfelden	Gestrichen, Ersatz durch Pannenstreifen	Pannenstreifen nur als Übergangslösung; Wirkung ausweisen
N18 Zentrumsentlastung Laufen	Horizont 2055	Früher und verbindlicher planen
N18 Laufen–Zwingen, Muggenbergtunnel	Horizont «Weitere»	Verlässliche Planungsperspektive
Umfahrung Süd	Nicht Gegenstand der Vorlage	Bundesbeteiligung im Umfang der Entlastungs-wirkung auf die A2
ZUBA	B-Liste 5. Generation, ETH-Priorität 1	A-Horizont in der 6. Generation
Durchmesserlinie Basel	Erste Etappe in Botschaft 2031	Unterstützt, bei transparentem Kosten-Nutzen-Nachweis
Basel Neuallschwil, Entflechtung Pratteln	Gestrichen	Option offenhalten

7. Finanzierung und Verfahren – ausserordentliche Situationen brauchen ausserordentliche Instrumente

7.1 Befund: Lange Verfahren sind teure Verfahren

Der Bund steuert die Verkehrsinfrastruktur über komplexe Fondssysteme mit einer Vielzahl von Kriterien. Diese Programme stellen wir nicht grundsätzlich infrage. Die Erfahrung zeigt aber, dass sie den Prozess erheblich verlängern – und lange bedeutet immer auch teuer.

Besonders deutlich zeigt sich dies beim Programm Agglomerationsverkehr. Die Vorlaufzeiten sind sehr lang. Massnahmen werden angemeldet, bevor alle politischen Entscheide vorliegen, und blockieren anschliessend reservierte Mittel. Projekte verzögern sich, Gelder werden zwar gebunden, aber nicht ausgegeben. Die politische Beschlussreife eines Projekts sollte deshalb zu einem zentralen Kriterium werden.

7.2 Bundesbeteiligung an beschlussreifen kantonalen Projekten

Die Vorlage selbst zeigt, dass der Bund bereit ist, neue Wege zu gehen: Bei der Bahninfrastruktur prüft der Bundesrat die Vorfinanzierung von Projekten durch die Kantone. Zudem ändert er mit dieser Vorlage den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Der Netzbeschluss ist also ohnehin offen.

Wie dringend ein neues Instrument ist, zeigt die Umfahrung Süd. Der Baselbieter Regierungsrat lehnt die Initiative ab, weil der Kanton die Kosten allein tragen müsste. Dabei würde die Verbindung die A2 zwischen Hagnau und Augst um rund 30'000 Fahrzeuge pro Tag entlasten, also um rund einen Fünftel. Zum Vergleich: Rheintunnel und Ausbau Hagnau–Augst kosten zusammen rund 4 Milliarden Franken, die Umfahrung Süd 2 bis 2,5 Milliarden Franken. Ein Projekt, das die Nationalstrasse in diesem Umfang entlastet, darf nicht daran scheitern, dass die heutige Finanzierungsordnung eine Beteiligung des Bundes nicht vorsieht.

Die Wirtschaftskammer fordert deshalb, dass der Bund ein Instrument schafft, mit dem er sich an kantonalen Strassenprojekten beteiligen kann, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- **Politische Beschlussreife:** Das Projekt ist im Kanton demokratisch beschlossen und bau- sowie finanzierungsreif. Der regionale und kantonale Rückhalt ist ein wichtiger Indikator für die Tragfähigkeit eines Projekts.
- **Nachgewiesene Netzwirkung:** Das Projekt entlastet das Nationalstrassennetz nachweislich und in erheblichem Umfang.
- **Wirkungsgerechte Beteiligung:** Die Höhe der Bundesbeteiligung richtet sich nach der Entlastungswirkung auf das Nationalstrassennetz.

Eine solche Beteiligung erfolgt zweckkonform: Sie setzt Strassenmittel für Strasseninfrastruktur ein, die das Nationalstrassennetz entlastet, und ist damit eine Investition in das Nationalstrassennetz selbst. Sie stellt keine Umverteilung zugunsten anderer Verkehrsträger dar.

Alternativ ist die Aufnahme solcher Verbindungen in das Nationalstrassennetz zu prüfen. Die Umfahrung Süd ist so konzipiert, dass sie als Teil des kantonalen oder des nationalen Netzes betrieben werden kann.

Der Bund kann sich auf den Standpunkt stellen, es handle sich um ein kantonales Projekt. Angemessen wäre es jedoch, die Entlastungswirkung auf die A2 anzuerkennen und dem Kanton zu signalisieren, dass sich der Bund an einem solchen Projekt beteiligen wird, sobald die nötigen kantonalen Beschlüsse gefällt sind. Ein solches Signal des Bundesrats wäre für die Region enorm wichtig.

7.3 Mehrwertsteuerpromille für den Bahninfrastrukturfonds

Die Wirtschaftskammer lehnt eine unbefristete Weiterführung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuerpromilles ab. Wir anerkennen die Bedeutung einer ausreichenden Finanzierung der Bahninfrastruktur. Eine befristete Zusatzfinanzierung soll aber nicht ohne zeitliche Begrenzung verstetigt werden, bevor Projekte konsequent priorisiert und Einsparpotenziale ausgeschöpft sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Strassenverkehr die Bahn bereits heute erheblich mitfinanziert: Über eine Milliarde Franken und damit rund 18 Prozent der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds stammen aus der Schwerverkehrsabgabe und der Mineralölsteuer.

Eine befristete Verlängerung kann geprüft werden, sofern der Finanzierungsbedarf nachvollziehbar ausgewiesen und eine erneute Überprüfung vor Ablauf vorgesehen wird. Zusätzlich sind die Massnahmen gemäss Motion KVF-S 25.3953 zu nutzen – insbesondere die Flexibilisierung der Tilgung der FinöV-Schuld, der Verzicht auf die Mindestreserve und die Vorfinanzierung durch Kantone.

Die Forderungen der Wirtschaftskammer zur Strasse betreffen den nutzerfinanzierten NAF und belasten den Bahninfrastrukturfonds nicht.

7.4 Nutzerfinanzierung der Strasse sichern

Die Strasseninfrastruktur des Bundes ist vollständig nutzerfinanziert. Mit der Verbreitung von Elektrofahrzeugen gehen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zurück. Die Wirtschaftskammer erwartet, dass die geplante Besteuerung von Elektrofahrzeugen die Einnahmen des NAF verlässlich sichert und die Mittel zweckgebunden der Strasse zur Verfügung stehen. Die Mittel des NAF sind zweckgebunden für die Strasse und den Agglomerationsverkehr einzusetzen. Eine Finanzierung von Bahninfrastruktur, etwa von Regionalverkehrshaltestellen, über den NAF lehnt die Wirtschaftskammer ab.

8. Forderungen der Wirtschaftskammer Baselland

8.1 Rheintunnel und Hagnau–Augst als Gesamtprojekt

- **Wiederaufnahme der Projektierung:** Die sistierte Projektierung des Rheintunnels ist unverzüglich wieder aufzunehmen, damit das Projekt für den nächsten Ausbauschritt beschlussreif ist.
- **Parallele Planung:** Das generelle Projekt Hagnau–Augst ist parallel weiterzuführen. Ziel ist der Ausbau des Tunnels Schweizerhalle auf vier Spuren pro Fahrtrichtung unmittelbar nach dem Rheintunnel.
- **Leistungsfähigkeit der Osttangente:** Nach Inbetriebnahme des Rheintunnels ist die Osttangente aufzuwerten, ihre Leistungsfähigkeit aber zu erhalten.

8.2 Zielbild für das Strassennetz im Raum Basel

- **Netz statt Achse:** Analog zum «Zielbild STEP» bei der Bahn ist für den trinationalen Raum Basel ein Zielbild für das übergeordnete Strassennetz zu erarbeiten, das Rheintunnel, Hagnau–Augst, A98, tangentiale Verbindungen und die N18 gesamthaft betrachtet.

8.3 Bundesbeteiligung an beschlussreifen kantonalen Projekten

- **Neues Instrument:** Der Bund schafft die Möglichkeit, sich an kantonal beschlossenen Projekten mit nachweisbarer Entlastung des Nationalstrassennetzes zu beteiligen (vgl. Kapitel 7.2).
- **Umfahrung Süd:** Der Bund anerkennt die Entlastungswirkung auf die A2 und erklärt sich bereit, sich nach Vorliegen der kantonalen Beschlüsse im Umfang dieser Entlastung an den Kosten zu beteiligen.

8.4 A98 als Nordspange

- **Gespräche mit Deutschland:** Das UVEK nimmt mit Deutschland Gespräche über die Nutzungsbedingungen der A98 auf und bezieht sie in eine trinationale Netzbetrachtung ein.

8.5 N18 und Agglomerationsverkehr

- **N18:** Muggenbergtunnel, Zentrumsentlastung Laufen und Umfahrung Laufen–Zwingen erhalten eine frühere und verbindlichere Planungsperspektive.
- **ZUBA:** Der ZUBA wird entsprechend seiner ETH-Priorität 1 in der 6. Generation im A-Horizont mitfinanziert. Seine Realisierung wird nicht von anderen Projekten abhängig gemacht.
- **Beschlussreife als Kriterium:** Im Programm Agglomerationsverkehr wird die politische Beschlussreife zum zentralen Kriterium für die Mitfinanzierung.

8.6 Gleicher Massstab für alle Verkehrsträger

- **Transparente Bewertung:** Bei allen Grossprojekten – Strasse wie Schiene – sind Nutzen, Kosten, Alternativen und Finanzierung nachvollziehbar auszuweisen.
- **Kosten des Aufschubs:** Bei der Priorisierung sind auch die volkswirtschaftlichen Kosten eines Aufschubs zu berücksichtigen, darunter Staustunden, Ausweichverkehr und unzuverlässige Liefer- und Einsatzzeiten.
- **Planung nicht unterbrechen:** Der Verpflichtungskredit von 200 Millionen Franken für Projektierung und Landerwerb ist deutlich aufzustocken. Nur so werden auch Projekte späterer Realisierungshorizonte rechtzeitig beschlussreif, insbesondere die sistierten Projekte Rheintunnel und Hagnau–Augst. Wer erst plant, wenn die Kapazitätsgrenze erreicht ist, kommt mit der Lösung Jahre zu spät.
- **Produktivitätswirkungen:** Bei der volkswirtschaftlichen Bewertung sind auch die Produktivitätsgewinne einer besseren Vernetzung von Arbeitsmärkten, Unternehmen und Zulieferern systematisch zu prüfen und, soweit belastbar quantifizierbar, ohne Doppelzählungen zu berücksichtigen. Eine aktuelle Studie von Swiss Economics beziffert diese Agglomerationseffekte auf 10 bis 30 Prozent des heute ausgewiesenen Nutzens von Nationalstrassenprojekten.

9. Schlussfolgerung

Die Region Basel ringt seit über zwanzig Jahren um Lösungen für ihre Verkehrsprobleme. Die Stimmberechtigten haben mehrfach deutlich gemacht, dass sie Lösungen erwarten. Doch während die Region gewachsen ist und der Verkehr zugenommen hat, ist die Infrastruktur praktisch unverändert geblieben. Die Verkehrspolitik ist in eine Sackgasse geraten. Es braucht neue Lösungen und den Mut, sie umzusetzen.

«Verkehr '45» setzt für die Region auf den Rheintunnel und verschiebt die übrigen Netzelemente weit in die Zukunft. Der Rheintunnel ist notwendig. Wirksam wird er aber nur zusammen mit Hagnau–Augst und als Teil eines Netzes. Ein einzelnes Projekt ersetzt kein Netz. Die Region ist bereit, selbst Verantwortung zu übernehmen. Die Umfahrung Süd entlastet die Nationalstrasse, verbindet Wirtschaftsräume und denkt Strasse und öffentlichen Verkehr gemeinsam. Dass der Regierungsrat sie mit Verweis auf die Kosten ablehnt, zeigt die Lücke im System: Der Nutzen fällt zu einem erheblichen Teil beim Bund an, die Kosten trägt allein der Kanton. Der Bund muss solche Projekte anerkennen und sich daran beteiligen.

Die Wirtschaftskammer Baselland fordert den Bundesrat deshalb auf:

- **Rheintunnel und Hagnau–Augst** als Gesamtprojekt zu planen und die Projektierung unverzüglich wieder aufzunehmen.
- **Ein Zielbild für das Strassennetz** im Raum Basel zu erarbeiten – Netz statt Achse.
- **Ein Instrument zu schaffen**, mit dem sich der Bund an kantonal beschlossenen Projekten im Umfang ihrer Entlastungswirkung auf das Nationalstrassennetz beteiligen kann.
- **Die Gespräche mit Deutschland** über die Nutzung der A98 als Nordspange aufzunehmen.
- **Für alle Verkehrsträger denselben Massstab** anzulegen und bei der Priorisierung auch die volkswirtschaftlichen Kosten eines Aufschubs zu berücksichtigen.

Für Pendler braucht es einen attraktiven ÖV, für KMU und Wirtschaftsverkehr leistungsfähige Strassen, und für einen erfolgreichen Standort beides sowie ein Netz, das auch funktioniert, wenn eine Achse ausfällt. «Verkehr '45» ist nicht nur eine Verkehrsvorlage. Es ist eine Standortvorlage. Infrastrukturentscheide wirken über Generationen. Wer Arbeitsplätze, Produktivität und Wohlstand in einer der bedeutendsten Wirtschaftsregionen der Schweiz sichern will, muss heute dafür sorgen, dass die Verkehrswege von morgen funktionieren. Die Region Basel hat lange genug gewartet.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

Der Direktor

Christoph Buser

Der stv. Direktor

Michael Köhn