

## Factsheet

Basel, 2. Januar 2026

# Stellungnahmen der Handelskammer beider Basel

---

### Grossratssitzungen von Mittwoch, 7., 14. und 21. Januar 2026

---

Wir bitten Sie, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, unsere folgenden Stellungnahmen zur Kenntnis zu nehmen.

#### Im Überblick:

10: Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel. Erster Zwischenbericht zum Stand der Arbeiten sowie Kenntnisnahme der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB sowie Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die weitere Koordination und Planung im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens, Bericht der UVEK	Zustimmen
11: Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens. Ausgabenbewilligung für die Planung und Projektierung von Gleisquerungen des Fuss- und Veloverkehrs, Bericht der UVEK	Zustimmen
16: Anpassung des Finanzhaushaltgesetzes, Bericht der FKom	Zustimmen
20: Petition P494 «Lärmschutz an der Osttangente - jetzt!», Bericht der PetKo	An Regierungsrat überweisen
36: Motion 3 Catherine Alioth und Konsorten betreffend professionelle ICT-Lehrstellenförderung	Vorstösse überweisen (siehe Einzelfactsheet)
43: Anzug 5 Johannes Barth und Konsorten betreffend Perspektive Berufsbildung: Berufswelten in der Primarschule entdecken	
44: Anzug 6 Jérôme Thiriet und Konsorten betreffend Perspektive Berufsbildung: Berufsberatung im Gymnasium. Monitoring und bessere Unterstützung bei Abbrüchen	

#### Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

[www.hkbb.ch](http://www.hkbb.ch)

45: Anzug 7 Beat K. Schaller und Konsorten betreffend Perspektive Berufsbildung - MINT-Förderung für alle, ab der ersten Stunde	
46: Anzug 8 Joël Thüring und Konsorten betreffend Perspektive Berufsbildung: Ausrichtung der Fachmaturitätsschule überprüfen	
47: Anzug 9 Catherine Alioth und Konsorten betreffend Sicherstellung der gleichwertigen Darstellung der Bildungswege in kantonalen Dokumenten	

**Traktandum 10: Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel. Erster Zwischenbericht zum Stand der Arbeiten sowie Kenntnisnahme der Vorstudie Stadtraum Bahnhof SBB sowie Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die weitere Koordination und Planung im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens, Bericht der UVEK**

Auch unter Berücksichtigung der nun vorgesehenen Redimensionierung des Herzstücks und der Fokussierung auf eine Durchmesserlinie bleibt der strategische Handlungsbedarf unverändert hoch. Der Bahnknoten Basel ist ein zentrales Element für den nationalen Personen- und Güterverkehr sowie für die internationale Anbindung der Schweiz.

Entscheidend ist, dass die Region Basel gegenüber Bund und Parlament geschlossen auftritt. Nur mit einer klar abgestimmten Haltung von Kantonen, Gemeinden und der Wirtschaft können die notwendigen zusätzlichen Bundesmittel für den weiteren Ausbau des Bahnknotens Basel gesichert werden.

Auch ein etappierter oder fokussierter Ausbau erfordert ausreichende finanzielle Mittel, damit die Leistungsfähigkeit des Knotens langfristig gesichert bleibt und spätere Ausbauschritte nicht verbaut werden. Die weitere Finanzierung der Planung und Projektierung der mit dem Bahnausbau zusammenhängenden kantonalen Infrastrukturen wird grundsätzlich unterstützt. Sollten nun gewisse Aufwendungen im Zuge der Fokussierung nicht mehr notwendig sein (UVEK-Bericht, Seite 6, Tabelle 2: Zusätzlich beantragte Mittel), so sollen die planenden Behörden nach Möglichkeit von unnötigen Ausgaben absehen.

**Vorstudie «Stadtraum Bahnhof SBB Basel» – Einordnung Ziff. 2.5**

In Ziffer 2.5 des UVEK-Berichts wird festgehalten, dass innerhalb der UVEK unterschiedliche Auffassungen zur künftigen Verkehrsführung auf der Margarethenbrücke bestehen. Eine Mehrheit der Kommission spricht sich dafür aus, bei der weiteren Projektierung von einer Führung des MIV auf der Margarethenbrücke in nur einer Richtung auszugehen und den Stadtraum entsprechend auf dieser Annahme aufzubauen. Ebenfalls unterstützt eine Mehrheit der UVEK eine autoarme Güterstrasse und den Rückbau der Markthallenbrücke sowie die damit zusammenhängende Schaffung eines autoreduzierten Markthallenplatzes.

Die Handelskammer beider Basel beurteilt die in Ziffer 2.5 dargestellten Festlegungen kritisch. Aus unserer Sicht handelt es sich dabei nicht um einen verbindlichen Entschluss, sondern um eine Zwischenfestlegung auf Ebene Vorstudie. Über Fragen der Verkehrsführung, der Nutzung des Stadtraums sowie über allfällige Rückbauten ist erst bei Vorliegen konkreter Projekte, belastbarer

Kosten- und Nutzenanalysen sowie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen zu entscheiden.

### **Perronzugang Margarethenbrücke**

Der neue Perronzugang über die Margarethenbrücke wird von der Handelskammer beider Basel ausdrücklich unterstützt. Er verbessert die Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB, erhöht die Robustheit des Gesamtsystems, entlastet bestehende Zugänge und ist ein zentraler Baustein für die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Basel, unabhängig von der weiteren Entwicklung des Herzstücks.

- Wir bitten Sie, den Zwischenbericht zu den Planungen und Projektierungen im Zusammenhang mit dem Herzstück und dem Bahnknoten Basel zur Kenntnis zu nehmen und der beantragten Erhöhung der Ausgabenbewilligung zuzustimmen.

### **Traktandum 11: Planung und Projektierung von Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens. Ausgabenbewilligung für die Planung und Projektierung von Gleisquerungen des Fuss- und Veloverkehrs, Bericht der UVEK**

Entsprechend der Perspektive «Verkehr Basel '45» setzt sich die Handelskammer beider Basel für den Ausbau aller Verkehrsträger ein und unterstützt explizit den Ausbau von Veloschnellrouten. Die Ausführungen im Bericht der UVEK zeigen, dass die Kommission mit Augenmass die einzelnen Projekte für Gleisquerungen für den Fuss- und Veloverkehr beurteilt hat. So beantragt die Kommission zwei Kürzungen der beantragten Projektierungskosten. Das ist grundsätzlich unterstützenswert.

Nicht klar wird die Haltung der UVEK beim Velotunnel. Sie äussert zwar nachvollziehbar: «Für die UVEK ist unbestritten, dass der Bau eines Velotunnels ohne weitere Synergien und einzig als erschliessende Verbindung angesichts der Kosten von deutlich über 100 Mio. Franken und umständlicher Rampen für sich allein unverhältnismässig und dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis ungenügend wäre.», möchte aber dennoch, wie beantragt 900'000 Franken (450'000 Franken für die Projektphase Vorstudie sowie 450'000 Franken für die Phase Vorprojekt) für die Planung und Projektierung der Achse Meret Oppenheim-Strasse - Centralbahnplatz (Velotunnel im Korridor 4) bewilligen, um eine Planung mit dem Projekt Tiefbahnhof voranzutreiben. Eine Reduktion der Planungs- und Projektierungskosten wäre hier nachvollziehbar gewesen. Genauso wie dies letztlich bei den personellen Ressourcen der Fall ist. Die UVEK geht durch ihre gemachten Reduktionen von einem reduzierten Aufwand von schätzungsweise 5% aus. Eine Kürzung der personellen Ressourcen möchte sie jedoch nicht beantragen, was unverständlich ist. Bei der Projektierung und Planung ist unbedingt auf eine kostensensitive Arbeitsweise hinzuwirken.

- Wir bitten Sie, dem Grossratsbeschluss zuzustimmen.

### **Traktandum 16: Anpassung des Finanzhaushaltgesetzes, Bericht der FKom**

Die Generelle Aufgabenüberprüfung (GAP) dient dazu, die vom Kanton wahrgenommenen Aufgaben regelmässig zu prüfen. Der Regierungsrat setzt bei der GAP jeweils thematische Schwerpunkte, setzt sich aber kein konkretes Entlastungsziel. Auch im GAP-Schlussbericht wird nicht ausgewiesen, wie hoch die erreichte Entlastung ist.

Die nun vorgeschlagene Gesetzesänderung behebt dieses Defizit. Sie führt dazu, dass mit der GAP gezielt darauf hingewirkt wird, den Staatshaushalt zu entlasten. Dies entspricht einem üblichen betriebswirtschaftlichen Vorgehen. In einem Betrieb in der Grössenordnung des Kantons entstehen über

die Jahre durch gesellschaftliche und technologische Weiterentwicklung laufend Möglichkeiten, effizienter zu werden. Die GAP sollte entsprechend als Chance verstanden werden, diese Potenziale offenzulegen und damit Handlungsspielraum für die vom Regierungsrat genannten gezielten Mehrausgaben und Investitionen zu schaffen.

Nicht nachvollziehbar ist die von der Finanzkommission geäußerte Haltung, dass staatliche Leistungen und Aufgaben, denen ein konkreter politischer Wille zu Grunde liegt, grundsätzlich von einer Überprüfung auf ihre staatliche Notwendigkeit ausgeschlossen sein sollen. Diese Haltung findet in § 7 des Finanzhaushaltsgesetzes, der keine solche Beschränkung kennt, keine rechtliche Grundlage. Sie macht auch keinen Sinn, denn letztendlich liegt jeder staatlichen Tätigkeit ein politischer Wille zu Grunde, was eine Prüfung der staatlichen Notwendigkeit, wie das Gesetz sie vorsieht, per se obsolet machen würde. Zugleich ist es ja gerade Sinn und Zweck einer GAP, über die Jahre entstandene und aufgebaute Leistungen und Aufgaben daraufhin zu überprüfen, ob diese noch zeitgemäss sind oder ob sich der gesellschaftliche Bedarf nach einer staatlichen Leistung möglicherweise verändert hat. Die Handelskammer erachtet eine solche Beschränkung daher als nicht sinnvoll und lehnt eine solche ab.

→ Wir bitten Sie, dem Grossratsbeschluss zuzustimmen.

#### **Traktandum 20: Petition P494 «Lärmschutz an der Osttangente - jetzt!», Bericht der PetKo**

Die Planungen für einen wirksamen Lärmschutz entlang der Osttangente sind konsequent voranzutreiben. Vor dem Hintergrund des Berichts Weidmann ist zudem eine erneute, vertiefte Prüfung von Massnahmen zur Verbesserung der Situation an der Osttangente und eine Neulancierung des Rheintunnels erforderlich.

Auch die Petitionskommission stellt in ihrem Bericht fest, dass eine Ablehnung des Projekts Rheintunnel für die entlang der Osttangente lebenden Menschen mehrfach negative Auswirkungen hätte: Der gesamte Verkehr würde weiterhin oberirdisch durch das Quartier geführt, die Einhausung Breite West würde sich verzögern, Tempo 60 tagsüber dürfte nicht eingeführt werden und ein (teilweiser) Rückbau der Osttangente wäre keine Option mehr.

→ Wir bitten Sie, die Petition an den Regierungsrat zu überweisen.

Folgen Sie uns auf Social Media:

