handelskammer beider basel

# Stellungnahme

Basel, 8. Oktober 2026 mh/sb

## Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr ‘45

**Die Handelskammer beider Basel anerkennt die Stossrichtung der Vorlage «Verkehr ’45». Der verkehrsträgerübergreifende Ansatz und die stärkere Koordination von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr sind richtig und entsprechen den Herausforderungen einer wachsenden, international verflochtenen und wirtschaftlich starken Region wie Basel. Aus Sicht der Handelskammer sind jedoch in wesentlichen Punkten Anpassungen notwendig. Insbesondere die Priorisierung des Bahnknotens Basel, die Planungssicherheit für strategische Infrastrukturvorhaben sowie die langfristige Finanzierung von Bahngrossprojekten müssen nachgeschärft werden.**

**Stellungnahme der Handelskammer beider Basel zur Vorlage «Verkehr ’45»**

**1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage**
**Frage**
**Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**

Für Bevölkerung und Wirtschaft sind leistungsfähige, verlässliche und aufeinander abgestimmte Verkehrsinfrastrukturen zentral. Die Region Basel ist ein nationaler und internationaler Wirtschafts-, Logistik-, Forschungs- und Verkehrsknoten und trägt massgeblich zum BIP der Schweiz bei. Ihre Erreichbarkeit ist nicht nur für die Nordwestschweiz, sondern für die gesamte Schweiz von Bedeutung. Als nördliches Einfallstor der Schweiz bündelt die Region Basel zentrale europäische Nord-Süd-Verbindungen auf Schiene, Strasse und Rhein und verknüpft sie mit dem nationalen Verkehrsnetz. Rund zwei Drittel aller Schweizer Schienenexporte verkehren via Basel. Über die Schweizerischen Rheinhäfen, Umschlagsanlagen und Bahninfrastrukturen gelangen essenzielle Güter wie Energie, Nahrungsmittel und industrielle Rohstoffe ins Land und werden schweizweit verteilt. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Basel ist deshalb eine zentrale Voraussetzung für die Versorgungssicherheit und die verlässliche Erreichbarkeit der gesamten Schweiz.

Die Handelskammer beider Basel begrüsst die generelle Stossrichtung der Vorlage. Der verkehrsträgerübergreifende Ansatz und die gemeinsame Betrachtung von Schiene,

**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

Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr sind richtig und entsprechen den Herausforderungen einer wachsenden und international verflochtenen Region wie Basel.
Damit die Vorlage ihre Ziele erreicht, braucht es deutlich mehr Verbindlichkeit bei strategischen Infrastrukturvorhaben, eine schweizweit nachvollziehbare, abgestimmte und regional ausgewogene Priorisierung sowie die konsequente Umsetzung der Perspektive BAHN 2050. Projekte von nationaler Bedeutung dürfen nicht bloss erwähnt, sondern müssen planungs- und finanzierungsseitig so abgesichert werden, dass sie in künftigen Ausbauschritten tatsächlich realisiert werden können. Dies gilt in besonderem Mass für die Durchmesserlinie Basel und den Rheintunnel.

**2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage**
**Frage**
**Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?**
**Antwort**
**JA**
**Begründung / Bemerkung**
Aus Sicht der Handelskammer beider Basel bleiben folgende Punkte ungenügend berücksichtigt.

- **Die Durchmesserlinie Basel ist verbindlich abzusichern.** Die Weiterentwicklung des Bahnknotens Basel erhält trotz seiner nationalen und internationalen Bedeutung keine ausreichend verbindliche Perspektive. Insbesondere für die Durchmesserlinie Basel fehlen die notwendigen Absicherungen, damit das Projekt im nächsten Bundesbeschluss tatsächlich berücksichtigt werden kann.
- **Die notwendige Planungsreife rechtzeitig schaffen.** Die Handelskammer unterstützt grundsätzlich die Absicht des Bundes, dass künftig nur Projekte mit ausreichender Planungsreife zur Finanzierung und Umsetzung gelangen. Gerade deshalb ist aus Sicht der Region Basel entscheidend, dass die notwendigen Projektierungsarbeiten für die Durchmesserlinie Basel verbindlich ausgelöst werden und bis Ende 2030 ein Vorprojekt vorliegt. Andernfalls droht die Region Basel trotz anerkanntem Bedarf und nationaler Bedeutung bei künftigen Ausbauschritten erneut zurückgestellt zu werden.
- **Die Perspektive BAHN 2050 ist konsequent auf Basel anzuwenden.** Die Vorlage berücksichtigt die Grundsätze der Perspektive BAHN 2050 nicht konsequent genug. Wenn der Bund die Stärkung der Agglomerationen, der S-Bahn-Systeme sowie die bessere Abstimmung von Raum- und Verkehrsentwicklung als strategische Schwerpunkte definiert, muss dies auch für die Region Basel gelten.
- **Die S-Bahn-Projekte der Region Basel sind prioritär zu behandeln.** Vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, weshalb zentrale Projekte der trinationalen S-Bahn Basel sowie die Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee zurückgestellt oder in Frage gestellt werden. Die Region Basel erfüllt die Voraussetzungen der Perspektive BAHN 2050 in besonderem Mass.
- **Die Priorisierung muss schweizweit transparent und ausgewogen erfolgen.** Die regionale Ausgewogenheit der Vorlage überzeugt nicht. Die Handelskammer erwartet, dass Priorisierungs- und Bewertungskriterien schweizweit konsistent, transparent und nachvollziehbar angewendet werden und die Bedeutung der Region Basel als Wirtschafts-, Logistik- und Verkehrsknoten angemessen berücksichtigt wird.
- **Für die nächste Generation von Bahngrossprojekten braucht es konkrete Finanzierungsoptionen.** Die langfristige Finanzierung der nächsten Generation grosser Bahninfrastrukturvorhaben bleibt offen. Professor Weidmann kommt nach seiner Analyse

zum Schluss, dass der Investitionsbedarf für die Bahninfrastruktur schneller zunimmt als die verfügbaren Mittel des Bahninfrastrukturfonds. Eine konkrete alternative Finanzierungslösung präsentiert er jedoch nicht. Die Handelskammer erwartet deshalb, dass der Bundesrat mit der Botschaft 2031 konkrete Finanzierungsoptionen für die nächste Generation von Bahngrossprojekten vorlegt.

- **Die Nationalstrassenprojekte der Nordwestschweiz sind höher zu gewichten.** Auch im Bereich der Nationalstrassen wird die Bedeutung der Nordwestschweiz aus Sicht der Handelskammer nicht ausreichend berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die langfristige Perspektive für den Rheintunnel Basel sowie die Priorisierung des N2 8-Spurausbaus Hagnau–Augst (BL), des Muggenbergtunnels (BL), des Contournement de Delémont (JU), der Zentrumsentlastung Laufen (BL) sowie der Umfahrung Laufen und Zwingen (BL).
- **Agglomerationsverkehr und S-Bahn zusammendenken.** Positiv bewertet die Handelskammer hingegen, dass wichtige Projekte des Agglomerationsverkehrs der Region Basel in den weiteren Entwicklungsschritten berücksichtigt werden. Entscheidend ist jedoch, dass die Weiterentwicklung des Agglomerationsverkehrs nicht als Ersatz für die notwendige Weiterentwicklung der S-Bahn Basel verstanden wird. Tram- und Agglomerationsprojekte sowie eine leistungsfähige S-Bahn erfüllen unterschiedliche Funktionen und müssen gemeinsam als integriertes Gesamtsystem weiterentwickelt werden.
- **Falls die Vorlage nicht nachgebessert wird, sind weitergehende politische Schritte vorzubehalten.** Sollten die notwendigen Verbesserungen hinsichtlich Verbindlichkeit, regionaler Ausgewogenheit und der konsequenten Umsetzung der strategischen Grundlagen des Bundes – insbesondere der Perspektive BAHN 2050 – im weiteren Verfahren nicht erreicht werden, behält sich die Handelskammer beider Basel vor, auf eine Sistierung eines nächsten Ausbauschritts hinzuwirken und zunächst das Zielbild des Bundesamts für Verkehr sowie die langfristigen strategischen Grundlagen abzuwarten. Eine sachgerechte Priorisierung setzt voraus, dass die langfristigen Zielsetzungen vorliegen und schweizweit konsistent angewendet werden.

**3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage**
**Frage**
**Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer beider Basel unterstützt die Bündelung grundsätzlich. Eine gemeinsame Vorlage für Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr entspricht der tatsächlichen Funktionsweise moderner Verkehrsräume. Gerade in der Region Basel überlagern sich internationaler Personenverkehr, Güterverkehr, Hafenlogistik, Pendlerverkehr und städtische Entwicklung auf engem Raum.

Der Vorbehalt betrifft die konkrete Umsetzung. Eine formale Bündelung reicht nicht. Die Verkehrsträger müssen tatsächlich koordiniert geplant, priorisiert und finanziert werden; andernfalls bleibt der Anspruch der Vorlage programmatisch.
Eine echte verkehrsträgerübergreifende Planung muss zudem mit den strategischen Grundlagen des Bundes übereinstimmen. Die Perspektive BAHN 2050 betont die Bedeutung der Agglomerationen, des S-Bahn-Verkehrs, neuer Durchmesserlinien und der Abstimmung von Raum und Verkehr. Diese Vorgaben müssen sich auch in der Priorisierung von «Verkehr '45» widerspiegeln.

**Ausbau der Eisenbahninfrastruktur**
**4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur**
**Frage**
**Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?**
**Antwort**
**NEIN**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer ist mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur in der vorliegenden Form noch nicht einverstanden. Zwar ist nachvollziehbar, dass angesichts begrenzter finanzieller und planerischer Ressourcen Prioritäten gesetzt und Ausbauvorhaben stärker mit der Angebotsentwicklung verknüpft werden müssen. Die konkrete Priorisierung ist jedoch nicht zustimmungsfähig, weil zentrale Vorhaben der Region Basel keine verbindliche Absicherung erhalten.
Der Bahnknoten Basel ist kein rein regionales Anliegen, sondern ein national und international bedeutender Netzknoten. Die Region verbindet die Schweiz mit Deutschland und Frankreich, ist zentral für den Güterverkehr und trägt als Wirtschafts- und Innovationsstandort wesentlich zur Wertschöpfung der Schweiz bei. Vor diesem Hintergrund genügt es nicht, die Durchmesserlinie Basel nur perspektivisch zu erwähnen, ohne ihre Projektierung verbindlich so abzusichern, dass sie in einem nächsten Ausbauschritt berücksichtigt werden kann.
Die Neupriorisierung muss zudem an der Perspektive BAHN 2050 des BAV gemessen werden. Diese setzt den Schwerpunkt auf kurze und mittlere Distanzen, Agglomerationen, S-Bahn-Verkehr und neue Durchmesserlinien. Gerade deshalb ist nicht akzeptabel, dass wichtige S-Bahn-Massnahmen in der Agglomeration Basel zurückgestellt werden und die Durchmesserlinie Basel

keine verbindliche Absicherung erhält. Solange diese Punkte nicht korrigiert sind, kann die Handelskammer der Neupriorisierung nicht zustimmen.

**5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid**
**Frage**
**Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer unterstützt den Fokus auf strukturgebende Schlüsselprojekte. Angesichts begrenzter finanzieller Mittel ist es richtig, die knappen Ressourcen auf Vorhaben mit grosser Systemwirkung zu konzentrieren. Dieser Ansatz überzeugt jedoch nur, wenn er konsequent zu Ende gedacht wird: Grossprojekte müssen mit denjenigen Massnahmen verbunden werden, die ihren Nutzen im Gesamtsystem erst voll erschliessen.
Für Basel bedeutet dies, dass die Durchmesserlinie Basel als strukturgebendes Schlüsselprojekt behandelt werden muss. Sie ist ein zentrales Element für die Leistungsfähigkeit der trinationalen S-Bahn Basel und für die Entlastung des Bahnknotens. Zugleich ist der Bahnknoten Basel auf gut platzierte Haltestellen angewiesen: Erst sie erhöhen den Nutzen des Systems im Alltag, verbessern die Erschliessung von Entwicklungsgebieten und schaffen die angestrebten Agglomerationseffekte. Der Wechsel vom bisherigen Grossprojekt Herzstück zu einer etappierten Durchmesserlinie kann deshalb eine realistischere Umsetzungsperspektive eröffnen, wenn diese nun verbindlich vorbereitet und mit den ergänzenden S-Bahn-Massnahmen zusammengedacht wird.
Haltestellen wie Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee sind deshalb keine beliebigen Kleinprojekte, sondern wichtige Bausteine einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Sie erhöhen den konkreten Nutzen des Bahnknotens und sind als Teil des Grossprojekts Durchmesserlinie Basel zu realisieren.

**6. Ausbauschritt 2027 – Schlüsselprojekte**
**Frage**
**Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?**
**Antwort**
**NEIN**
**Begründung / Bemerkung**
Für die Region Basel ist insbesondere wichtig, dass die Leistungssteigerung Basel SBB West einschliesslich der Verkehrsdrehscheibe Margarethen vorgesehen ist. Entscheidend ist jedoch, dass diese Auswahl nicht isoliert verstanden wird, sondern in eine verbindliche Entwicklungsperspektive für den gesamten Bahnknoten Basel eingebettet wird.
Der zentrale Vorbehalt betrifft deshalb nicht die Auswahl an sich, sondern die fehlende Verbindlichkeit für die nächsten Schritte. Die Durchmesserlinie Basel wird zwar perspektivisch erwähnt, ihre Projektierung aber nicht so verbindlich abgesichert, dass sie in der Botschaft 2031 berücksichtigt werden kann.

Die Handelskammer beantragt deshalb für den *Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur* die unveränderte Aufnahme des folgenden Art. 2:

Art. 2
1 Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2031 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Er sorgt dafür, dass die folgenden Vorhaben prioritär behandelt werden:
a. Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung der S-Bahn Basel;
b. Lausanne–Bern (Romont-Freiburg): Kapazitätssteigerung und Fahrzeitreduktion;
c. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern): Kapazitätsausbau.
2 Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2030 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben ein Vorprojekt vorliegt.

**7. Ausbauschritt 2027 – ERTMS-Strategie**
**Frage**
**Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer begrüsst die Bestrebungen, die Kapazität auf der bestehenden Eisenbahninfrastruktur mittels Digitalisierung zu erhöhen. Die ERTMS-Strategie und die Einführung von ETCS können dazu einen wichtigen Beitrag leisten, insbesondere mit Blick auf Betriebssicherheit, Interoperabilität und eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass der Nutzen nicht flächendeckend gleich ausfällt und Massnahmen nicht in jedem Fall automatisch zu einer Kapazitätserhöhung führen. Es braucht deshalb eine fallweise Beurteilung, ob und wo ERTMS-Massnahmen tatsächlich die erwartete Wirkung erzielen. Aufgrund der vorliegenden Unterlagen ist allerdings nicht ausreichend beurteilbar, welche konkreten Funktionsziele mit den beantragten Mitteln erreicht werden sollen, welche Investitionen damit ausgelöst werden und ob der vorgesehene Rahmen von 1 Milliarde Franken in einem nachvollziehbaren Verhältnis zu den übrigen Investitionen steht. Gerade weil die finanziellen Mittel des Bahninfrastrukturfonds begrenzt sind, muss transparent ausgewiesen werden, welchen konkreten Beitrag die ERTMS-Strategie zur Kapazitätssteigerung leistet.
Zudem ist sicherzustellen, dass die bewährten Grundsätze der Finanzierung eingehalten werden. Aus- und Umrüstungen von Fahrzeugen dürfen nicht über den BIF finanziert werden, sondern sind grundsätzlich von den Betreibern beziehungsweise Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen. Eine allfällige Anschubfinanzierung müsste über einen separaten Kredit erfolgen, analog zu bestehenden Finanzierungsinstrumenten im Güterverkehr oder im regionalen Personenverkehr. Ebenso ist sauber zwischen Substanzerhalt zulasten der Leistungsvereinbarungen und Ausbau zulasten von STEP zu unterscheiden.
Die Handelskammer beantragt deshalb, im Erläuterungsbericht darzulegen, welche Funktionsziele mit den beantragten Mitteln erreicht werden sollen und welche Investitionen hierfür vorgesehen sind. Dies sollte analog zur Darstellung von Angebotszielen und daraus abgeleiteten Bauprojekten erfolgen. Zudem ist sicherzustellen, dass die vorgesehenen Massnahmen tatsächlich zu einer Kapazitätserhöhung führen und nicht lediglich technologische Ersatz- oder Umrüstungsmassnahmen darstellen.

**8. Ausbauschritt 2027 – Ergänzungsmassnahmen**
**Frage**
**Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer anerkennt den Bedarf für Ergänzungsmassnahmen. Solche Massnahmen können zur Stabilität des Bahnbetriebs, zur Kapazitätssicherung und zur besseren Erschliessung wirtschaftlich wichtiger Räume beitragen, insbesondere wenn sie kurzfristig Wirkung entfalten oder spätere Schlüsselprojekte vorbereiten.
Da die Ergänzungsmassnahmen für den Angebotsausbau bis 2045 bisher nur ansatzweise bekannt sind, erscheint ein finanzieller Rahmen von rund 10 Prozent der Gesamtsumme der strategischen Netzelemente zwar plausibel. Aus Sicht der Handelskammer kann dieser Umfang aufgrund der vorliegenden Unterlagen jedoch nicht abschliessend beurteilt werden. Der Vorbehalt betrifft deshalb insbesondere die Festlegung und Auswahl der einzelnen Massnahmen und den Einbezug der Kantone in den weiteren Planungsprozess.
Die Handelskammer beantragt deshalb, im Erläuterungsbericht konkret darzulegen, welche Ergänzungsmassnahmen bereits gesetzt sind, welche Kriterien für deren Auswahl gelten und wie der künftige Planungsprozess unter Einbezug der Kantone konkret ausgestaltet werden soll.

**9. Anpassung von bestehenden Beschlüssen**
**Frage**
**Sind Sie mit den Anpassungen im Programmvolumen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?**
**Antwort**
**NEIN**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer anerkennt, dass die von den Infrastrukturbetreibern angemeldeten erheblichen Mehrkosten zur Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 nicht hingenommen werden können. Dies gilt sowohl mit Blick auf die Finanzierung als auch auf die damit verbundene längere Umsetzungsdauer. Anpassungen an bereits beschlossenen Bahnausbauprogrammen sind deshalb grundsätzlich unverzichtbar.
Nicht einverstanden ist die Handelskammer jedoch mit dem Verzicht auf Massnahmen, die das Parlament in früheren Ausbauschritten bereits explizit beschlossen hat und auf welche Kantone und Regionen ihre Planungen ausgerichtet haben. Die folgenden Vorhaben sind deshalb nicht aus dem Ausbauschritt 2035 zu streichen: Basel Neuallschwil: neue Haltestelle (18,2 Mio. Franken), Dornach Apfelsee: neue Haltestelle (19,8 Mio. Franken) sowie Entflechtung Pratteln: Studie (29,5 Mio. Franken).
Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee sind zentrale S-Bahn-Haltestellen für die Abstimmung von Raum- und Verkehrsentwicklung. Sie erschliessen bedeutende Entwicklungsgebiete, stärken den Agglomerationsverkehr und entsprechen den Zielen der Perspektive BAHN 2050. Zudem haben die Kantone im Vertrauen auf Grundlage der Bundesbeschlüsse Projektierungs- und Umfeldplanungen vorangetrieben. Eine Streichung würde diese Investitionen entwerten und die Planungssicherheit erheblich beeinträchtigen. Auch die Entflechtung Pratteln darf nicht gestrichen

werden, solange nicht nachgewiesen ist, dass der angestrebte Viertelstundentakt Rheinfelden–Basel SBB und die zusätzliche Gütertrasse ohne diese Massnahme konfliktfrei umgesetzt werden können.

**10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess**
**Frage**
**Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer unterstützt grundsätzlich Massnahmen, die Ausbauschritte finanziell und terminlich verlässlicher machen. Belastbare Planungsgrundlagen sind dafür zentral. Für die Region Basel ist jedoch entscheidend, dass diese Logik nicht zu einer faktischen Verzögerung der Durchmesserlinie Basel führt.
Die Handelskammer fordert deshalb in erster Linie, mit der vorliegenden Vorlage verbindlich sicherzustellen, dass für die erste Etappe der Durchmesserlinie Basel rechtzeitig ein Vorprojekt erarbeitet wird. Nur so kann gewährleistet werden, dass dieses strategisch zentrale Netzelement aus formalen Gründen im nächsten Ausbauschritt berücksichtigt werden kann.
Sollte eine solche verbindliche Sicherstellung in der Vorlage nicht möglich sein, ist die Vorprojektpflicht so auszugestalten, dass sehr grosse Projekte und deren Etappen weiterhin sachgerecht behandelt werden können. Etappen von Grossprojekten müssen nicht isoliert, sondern auch nach dem Nutzen des Gesamtprojekts beurteilt werden können. Andernfalls würden einzelne Etappen mit notwendiger Vorwirkung aufgrund eines isolierten Nutzen-Kosten-Verhältnisses faktisch verunmöglicht. Zudem muss eine nahtlose Weiterbearbeitung nach Abschluss des Vorprojekts möglich bleiben, damit keine mehrjährigen Planungsunterbrüche entstehen. Projekte von strategischer Bedeutung sollen deshalb ausnahmsweise auch unter Vorbehalt aufgenommen werden können, müssen dann aber in der folgenden Botschaft auf Basis eines abgeschlossenen Vorprojekts bestätigt werden. Ergänzend ist vor Baubeginn eine erneute Kostenprüfung auf Basis des Bauprojekts vorzusehen. Bei erheblichen Kostensteigerungen sind eine parlamentarische Bestätigung oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.

**11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen**
**Frage**
**Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer anerkennt das Bedürfnis nach effizienteren Entscheidprozessen bei ergänzenden Infrastrukturmassnahmen. Wenn kleinere oder ergänzende Massnahmen rascher umgesetzt werden können, kann dies zur Stabilisierung des Bahnbetriebs und zur besseren Nutzung bestehender Infrastrukturen beitragen.
Der Vorbehalt betrifft den Einbezug der Kantone und regionalen Planungsträger. Ergänzende Infrastrukturmassnahmen können erhebliche Auswirkungen auf kantonale Angebotskonzepte, Siedlungsentwicklung und Investitionsplanungen haben. Deshalb müssen die betroffenen Kantone

und Planungspartner verbindlich einbezogen werden. Bei wesentlichen regionalen Auswirkungen braucht es transparente Verfahren und eine klare Möglichkeit, Differenzen politisch zu klären.

**12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur**
**Frage**
**Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer begrüsst ausdrücklich, dass mit einer unbefristeten Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zusätzliche Mittel in den Bahninfrastrukturfonds fliessen sollen. Diese Mittel sind nötig, um eine ausreichende Angebotsattraktivität sicherzustellen und die angestrebte Verlagerung vom Strassenverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu unterstützen. Angebotsverschlechterungen aufgrund fehlender Mittel oder mangelnder Abstimmung von Infrastrukturprojekten sind künftig zwingend zu vermeiden.
Allerdings ist die langfristige Liquidität des BIF auch mit dieser Zusatzalimentierung nicht gesichert. Weitere Sparmassnahmen beim BIF lehnt die Handelskammer ab. Gleichzeitig müssen zusätzliche Finanzierungsoptionen für grosse Bahninfrastrukturvorhaben geprüft werden. Dazu gehören insbesondere Vorfinanzierungen, Mitfinanzierungen durch Kantone, Beteiligungen Dritter sowie weitere innovative Finanzierungsmodelle. Bei ausgewählten Vorhaben, etwa Regionalverkehrshaltestellen mit starkem Agglomerationsbezug, ist zudem zu prüfen, ob künftig eine Finanzierung über den NAF statt über den BIF zweckmässig wäre.
Die Handelskammer beantragt deshalb, dass der Bundesrat bis zur Botschaft 2031 konkrete Optionen zur Finanzierung grosser Bahninfrastrukturvorhaben, zur allfälligen Finanzierung neuer Regionalverkehrshaltestellen über den NAF sowie zu grösserer Autonomie und Mitbestimmung mitfinanzierender Kantone, Gemeinden oder Dritter aufzeigen. Ziel ist nicht eine grundsätzliche Neuordnung der Bahninfrastrukturfinanzierung, sondern die gezielte Lösung klar erkennbarer Finanzierungs- und Kostenprobleme.

**13. Weitere Bemerkungen**
**Frage**
**Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?**
**Antwort**
**JA**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer beider Basel beantragt, die Realisierung der Durchmesserlinie Basel verbindlich in der Vorlage zu verankern. Der neue Ansatz des Bundes, künftig eine höhere Planungsreife zu verlangen, ist nachvollziehbar. Gerade deshalb muss für Basel sichergestellt werden, dass die entsprechenden Voraussetzungen rechtzeitig geschaffen werden. Ohne ein Vorprojekt bis Ende 2030 droht die Region Basel bei künftigen Ausbauschritten erneut zurückgestellt zu werden. Der konkrete Antrag hierzu ist bei der Beantwortung von Frage 6 aufgeführt.

Weiter vermisst die Handelskammer klare Aussagen zur längerfristigen Entwicklung des internationalen Personenfernverkehrs. Gerade grenzüberschreitende Agglomerationen wie Basel sind auf leistungsfähige Fernverkehrsverbindungen ins Ausland angewiesen. Gleichzeitig stehen Ausbauten für den internationalen Personenfernverkehr teilweise in Konkurrenz zu den

Infrastrukturbedürfnissen des regionalen S-Bahn-Verkehrs. Für die Botschaft 2031 ist deshalb zwingend eine Strategie zum internationalen Personenfernverkehr zu erarbeiten, welche diese besondere Ausgangslage berücksichtigt.

Positiv hält die Handelskammer fest, dass die Beteiligung des Bundes an den grenzüberschreitenden Projekten aus dem Ausbauschritt 2035 – namentlich an der Bahnanbindung EuroAirport, an der Garten- und Wiesentalbahn sowie an der Hochrheinbahn – nicht infrage gestellt wird. Diese Projekte sind für die internationale Erreichbarkeit der Region Basel und für den grenzüberschreitenden Agglomerationsverkehr von grosser Bedeutung.

Beim Güterverkehr fehlen Erläuterungen dazu, ob die vorgesehenen Projekte ausreichen, um das prognostizierte Nachfragewachstum abzudecken und eine zusätzliche Verlagerung von Gütern auf die Strasse zu vermeiden. Dabei ist auch der Wirtschaftsverkehr in Städten und Agglomerationen mitzudenken, der besonders hohe Anforderungen an Flächeneffizienz sowie Umwelt-, Siedlungs- und Sozialverträglichkeit stellt. Prospektiv sind weitere Ausbauprojekte zur Schaffung der notwendigen Kapazitäten für den Schienengüterverkehr vorzusehen, beispielsweise der Wisenbergtunnel.

Für die volle Funktionalität des Gateway Basel Nord sind zudem Vorstau- beziehungsweise Annahmegleise auf deutscher Seite erforderlich. Die in Art. 1 Abs. 2 Bst. b Ziff. 6 des Bundesbeschlusses vorgesehene Finanzierung grenzüberschreitender Massnahmen ist deshalb verbindlich so auszugestalten, dass diese Annahmegleise des Gateway Basel Nord via den BIF finanziert und realisiert werden können. Sie sind eine zentrale Voraussetzung für ein leistungsfähiges Gateway Basel Nord und damit für die langfristige Sicherung des trimodalen Logistikstandorts Basel von nationaler Bedeutung. Basel bündelt als wichtigste Import-, Export- und Transitdrehscheibe der Schweiz die Verkehrsträger Schiene, Strasse, Wasser (sowie Luft) und verbindet die exportorientierte Schweizer Wirtschaft direkt mit den europäischen Seehäfen und Absatzmärkten. Ein leistungsfähiges Gateway stärkt deshalb die Versorgungssicherheit, erhöht die Resilienz der Lieferketten und sichert verlässliche Transportmöglichkeiten für Industrie, Handel und Logistik. Zugleich schafft die Bündelung und effiziente Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Rhein die Voraussetzung, das wachsende Transportaufkommen flächeneffizient und mit weniger Belastungen für Strassennetz und Siedlungsräume zu bewältigen.

**Ausbau der Nationalstrasse**
**14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen**
**Frage**
**Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?**
**Antwort**
**JA**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer beider Basel unterstützt einen ausreichenden Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und technische Anpassung der Nationalstrassen. Ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz ist für den Wirtschaftsstandort Schweiz und insbesondere für die Region Basel zentral. Die aktuelle Stausituation zeigt, dass das Netz im Raum Basel überlastet ist. Die Staubelastung auf Schweizer Autobahnen ist gemäss dem aktuellen Verkehrsfluss insgesamt

massiv gestiegen. Die Region Basel ist mit einem Zuwachs von 60,5 Prozent besonders stark betroffen.

Betrieb und Unterhalt reichen jedoch nicht aus, wenn Kapazitätsengpässe strukturell werden. Deshalb müssen Verkehrsmanagementmassnahmen mit einer realistischen Perspektive für substanzielle Entlastungsprojekte verbunden werden.

**15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte**
**Frage**
**Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer beider Basel unterstützt Kapazitätserweiterungsprojekte dort, wo sie nachweislich zur Beseitigung von Engpässen, zur Verbesserung der Erreichbarkeit sowie zur Sicherung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit beitragen. Dies gilt in besonderem Masse für die Region Basel als nationalen und internationalen Wirtschafts-, Logistik- und Verkehrsknoten. Die aktuelle Verkehrsentwicklung zeigt einen erheblichen Handlungsbedarf. Die Staustunden auf der A2 im Raum Basel haben innert Jahresfrist um 60,5 Prozent zugenommen. Rund 40 Prozent aller zusätzlichen Staustunden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz entstanden in der Region Basel. Aus Sicht der Handelskammer wird die Bedeutung mehrerer Projekte der Nordwestschweiz im vorliegenden STEP Nationalstrasse klar unterschätzt. Dies betrifft insbesondere den Rheintunnel Basel, den N2 8-Spurausbau Hagnau–Augst (BL), den N18 Muggenbergtunnel (BL), das N18 Contournement de Delémont (JU), die N18 Zentrumsentlastung Laufen (BL) sowie die N18 Umfahrung Laufen und Zwingen (BL). Diese Vorhaben leisten einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung bestehender Engpässe, zur Sicherung der Erreichbarkeit der Region und zur Entwicklung wichtiger Wohn- und Arbeitsstandorte. Die Handelskammer fordert deshalb, dass diesen Projekten im weiteren Priorisierungsprozess ein deutlich höheres Gewicht beigemessen wird.
Die Region Basel benötigt eine verbindlichere und früher konkretisierte Perspektive für diese zentralen Entlastungsprojekte.

**16. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Realisierungshorizonte**
**Frage**
**Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?**
**Antwort**
**NEIN**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer anerkennt, dass die Kapazitätserweiterungsprojekte schweizweit priorisiert und den verfügbaren finanziellen Mitteln angepasst werden müssen. Die gewählten Realisierungshorizonte überzeugen jedoch nicht in allen Fällen.
Die Perspektive für den Rheintunnel Basel ist ungenügend. Die Region Basel gehört zu den am stärksten belasteten Verkehrsräumen der Schweiz. Die Staustunden auf der A2 haben innert Jahresfrist um 60,5 Prozent zugenommen. Rund 40 Prozent aller zusätzlichen Staustunden auf dem

Schweizer Nationalstrassennetz entstanden in der Region Basel. Der Rheintunnel ist für die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrsknotens Basel sowie für die künftige Instandsetzung der bestehenden Osttangente zentral und muss im Ausbauschritt 2031 über einen konkreten Beschluss finanziert werden können. Eng mit dem Rheintunnel verbunden, muss auch dem Projekt N2 8-Spurausbau Hagnau–Augst (BL) angesichts der wachsenden Verkehrsbelastung auf dem zentralen Korridor der Nordwestschweiz ein höheres Gewicht beigemessen werden.

Auch die N18-Projekte sind verbindlicher zu priorisieren. Die Korridorstudie N18 weist für den Abschnitt Basel–Delémont konkrete Engpässe, Unfallschwerpunkte sowie belastete Ortsdurchfahrten aus und empfiehlt die weitere Projektierung von Muggenbergtunnel, Contournement de Delémont, Umfahrung Laufen–Zwingen und Zentrumsentlastung Laufen. Die heutige Zuordnung in sehr späte Realisierungshorizonte kommt faktisch einer Absage an eine bessere Erreichbarkeit, grössere Verkehrssicherheit und höhere Lebensqualität – zumindest für die nächsten Generationen – gleich. Aus Sicht der Handelskammer ist der Muggenbergtunnel dem Realisierungshorizont 2045 zuzuordnen und via Ausbauschritt 2027 zu realisieren. Die dazu notwendigen Projektierungsschritte sind sofort auszulösen und mit höchster Priorität voranzutreiben. Die weiteren N18-Projekte sind verbindlich im Horizont 2055 abzusichern. Die notwendigen Studien und Projektierungsschritte für das Contournement de Delémont, die Umfahrung Laufen-Zwingen und die Zentrumsentlastung Laufen sind sofort zu starten.

**17. Ausbauschritt 2027**
**Frage**
**Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer nimmt die im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Nationalstrassenprojekte zur Kenntnis. Aus Sicht der Region Basel ist jedoch entscheidend, dass die Ablehnung einzelner in der Nationalstrassenprojekte Volksabstimmung vom November 2024 nicht dazu führt, dass Projekte mit hoher regionaler und nationaler Bedeutung dauerhaft in eine unbestimmte Zukunft verschoben werden.

Die Handelskammer unterstützt ausdrücklich die Forderung, für die Projektierung und den Landerwerb gemäss Kapitel 2.2.7 ausreichende Mittel vorzusehen. Die Planung der Projekte aller Realisierungshorizonte einschliesslich Landerwerb ist mit 200 Mio. Franken sicherzustellen.

Aus Sicht der Nordwestschweiz bleibt jedoch festzuhalten, dass der Ausbauschritt 2027 keine ausreichende Antwort auf die zunehmenden Kapazitätsengpässe im Raum Basel liefert. Die Region Basel gehört heute zu den am stärksten belasteten Verkehrsräumen der Schweiz. Die Staustunden auf der A2 haben innert Jahresfrist um 60,5 Prozent zugenommen. Rund 40 Prozent aller zusätzlichen Staustunden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz entstanden in der Region Basel. Vor diesem Hintergrund bleibt der Rheintunnel Basel das zentrale Infrastrukturvorhaben für die langfristige Sicherung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Basel. Der Rheintunnel ist nicht nur ein Kapazitätsprojekt, sondern ein wesentliches Entlastungsprojekt für die Osttangente, die angrenzenden Quartiere sowie das gesamte regionale Strassennetz. Er schafft die Voraussetzung, die künftig notwendige Erneuerung und Sanierung der bestehenden Osttangente überhaupt bewältigen zu können, ohne die Mobilität in der Region massiv einzuschränken.

Die Handelskammer erwartet deshalb, dass Bund und Kantone die Zeit bis zu einer möglichen Wiederaufnahme des Rheintunnels in einem nächsten Ausbauschritt (2031) konsequent nutzen und die notwendigen flankierenden Massnahmen bereits heute gemeinsam vorbereiten. Dazu gehören insbesondere die Planung zusätzlicher Lärmschutzmassnahmen und Überdeckungen entlang der Osttangente im Bereich Gellert und Breite, die Aufwertung des Osttangenten-Korridors mit zusätzlichen Grün- und Freiräumen, neue Veloverbindungen und Querungsmöglichkeiten, ein modernes Verkehrsmanagement sowie Massnahmen zur Reduktion des Ausweichverkehrs in die Quartiere. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit der Osttangente auch künftig erhalten bleibt und nicht durch Kapazitätsreduktionen beeinträchtigt wird. Um die notwendige Akzeptanz bei der Basler Bevölkerung zu schaffen, müssen die flankierenden Massnahmen rechtlich an das Projekt Rheintunnel geknüpft werden.

Darüber hinaus erwartet die Handelskammer, dass die weiteren für die Nordwestschweiz zentralen Projekte, insbesondere der N2 8-Spurausbau Hagnau–Augst (BL), der N18 Muggenbergtunnel (BL), das N18 Contournement de Delémont (JU), die N18 Zentrumsentlastung Laufen (BL) sowie die N18 Umfahrung Laufen und Zwingen (BL) mit hoher Priorität weiterentwickelt werden, damit die Region Basel und das Laufental auch langfristig über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur verfügen.

Um verbindlich einen wichtigen Schritt zur Beseitigung der Sicherheits- und Kapazitätsprobleme im Korridor Basel-Delémont zu beschliessen, fordert die Handelskammer beider Basel einen Realisierungskredit für den Muggenbergtunnel im Ausbauschritt 2027. Die dazu notwendigen Projektierungsschritte sind sofort auszulösen und mit höchster Priorität voranzutreiben.

Art. 1 des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2027 für die Nationalstrassen ist entsprechend wie folgt zu ergänzen:

Art. 1
1 Für die strategische Entwicklung der Nationalstrassen wird der Ausbauschritt 2027 beschlossen.
2 Dieser umfasst die folgenden Kapazitätserweiterungen:
a. N1 Perly–Bernex
b. N1 Aarau-Ost–Birrfeld
c. N18 Muggenbergtunnel

**18. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz**
**Frage**
**Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?**
**Antwort**
**JA**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer beider Basel nimmt die vorgesehene Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Kenntnis. Aus regionaler Sicht steht hier nicht die direkte Betroffenheit der Nordwestschweiz im Vordergrund.
Gleichzeitig hält die Handelskammer fest, dass Änderungen am Nationalstrassennetz schweizweit nach transparenten und konsistenten Kriterien erfolgen müssen. Für die Akzeptanz der

Gesamtvorlage ist entscheidend, dass die Bewertung von Projekten nachvollziehbar bleibt und regionale Belastungssituationen angemessen berücksichtigt werden.

**19. Weitere Bemerkungen**
**Frage**
**Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?**
**Antwort**
**NEIN**
**Begründung / Bemerkung**

**Programm Agglomerationsverkehr**
**20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation**
**Frage**
**Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?**
**Antwort**
**JA mit Vorbehalten**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer beider Basel nimmt die Ergebnisse der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation grundsätzlich positiv zur Kenntnis. Die Region Basel hat im Rahmen der fünften Generation vergleichsweise wenige Projekte eingebracht bzw. priorisiert. Umso erfreulicher ist es, dass in den Unterlagen zahlreiche für die Region Basel wichtige Vorhaben mit Blick auf die nächsten Entwicklungsschritte des Agglomerationsprogramms berücksichtigt werden. Die Handelskammer erwartet, dass diesen Projekten im weiteren Verfahren die notwendige Priorität eingeräumt wird und deren Umsetzung konsequent vorangetrieben wird. Dabei sind auch die Standortkantone in der Pflicht.

Positiv bewertet die Handelskammer, dass der Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) in den Unterlagen mit einer Perspektive vor 2045 berücksichtigt wird. Dies entspricht der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Entwicklungsraums Bachgraben sowie der Notwendigkeit, Verkehr, Arbeitsplatzentwicklung und Siedlungsentwicklung besser aufeinander abzustimmen.

**21. Weitere Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr**
**Frage**
**Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**
**Antwort**
**JA**
**Begründung / Bemerkung**
Die Handelskammer begrüsst insbesondere, dass wichtige Vorhaben der Region Basel in den weiteren Entwicklungsschritten des Agglomerationsprogramms berücksichtigt werden. Dies betrifft namentlich den Raum Bachgraben mit dem Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA), die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Entwicklungsgebiet Bachgraben sowie die ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West. Diese Projekte leisten einen wichtigen Beitrag zur Erschliessung zentraler Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorte und unterstützen die angestrebte Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung.

Gleichzeitig hält die Handelskammer mit Nachdruck fest, dass die Weiterentwicklung des Agglomerationsverkehrs und der Ausbau der Bahninfrastruktur nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Die geplanten Tram- und Agglomerationsprojekte sind wichtige Bestandteile eines leistungsfähigen Verkehrssystems. Sie ersetzen aber weder die notwendige Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel noch die Haltestellenprojekte oder den Ausbau des Bahnknotens Basel. Für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung braucht die Region Basel beides: leistungsfähige Tram- und Agglomerationsprojekte sowie eine starke S-Bahn und einen zukunftsfähigen Bahnknoten.

**Gesamte Vorlage**
**22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage**
**Frage**
**Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?**
**Antwort**
**NEIN**
**Begründung / Bemerkung**